



Europakwartier oost



Nota van uitgangspunten



1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Leeswijzer	7
2. Beleidskaders	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Rijksbeleid	9
2.3 Provinciaal beleid	12
2.4 Gemeentelijk beleid	16
3. Planologisch relevante (milieu)aspecten	19
4. Context en analyse	29
4.1 Beschrijving huidige situatie	29
4.2 Historie	35
5. Visie en uitgangspunten	37
5.1 Ruimtelijke hoofdopzet	37
5.2 Ontsluitingsstructuur en parkeren	39
5.3 Bebouwingsstructuur	41
5.4 Beeldambities	43
5.5 Groen - en waterstructuur	45
5.6 Openbare ruimte	45

EUROPAKWARTIER oost

Nota van uitgangspunten



Europalaan

trace sneltram

N210

Utrechtseweg

Globale planbegrenzing (bron streetsmart)

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de oostzijde van IJsselstein ligt de woonwijk Europkwartier. Het oostelijkde deel van deze woonwijk, gelegen tussen de trambaan, de Utrechtseweg en de N210, betreft een enigzins wat afgelegen terrein met veel boombeplanting. Op het terrein bevindt zich een boerderij (in particulier eigendom), een opslagplaats van de gemeente en een openbaar trapveldje.

Deze nota van uitgangspunten schetst de kaders om dit gebied, rekening houdende met de bestaande landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten, te ontwikkelen naar een levendige woonbuurt in een groene setting. Het voornemen is het gebied te ontwikkelen met een gedifferentieerd woonprogramma van sociale huur tot vrije sector koopwoningen passende bij de

ambities van de woonvisie van de gemeente IJsselstein. Naast de gewenste woningdifferentiatie zijn de geluidhinder van de omgeving en de flora en fauna belangrijke aandachtspunten.

Doel is te komen tot een aantrekkelijke woonbuurt waarbij rekening gehouden wordt met de bestaande ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten. In deze nota van uitgangspunten worden de mogelijkheden en randvoorwaarden voor deze ontwikkeling vastgelegd.





Globale planbegrenzing geprojecteerd op 3D luchtfoto (bron: www.google.nl)

1.2 Ligging plangebied

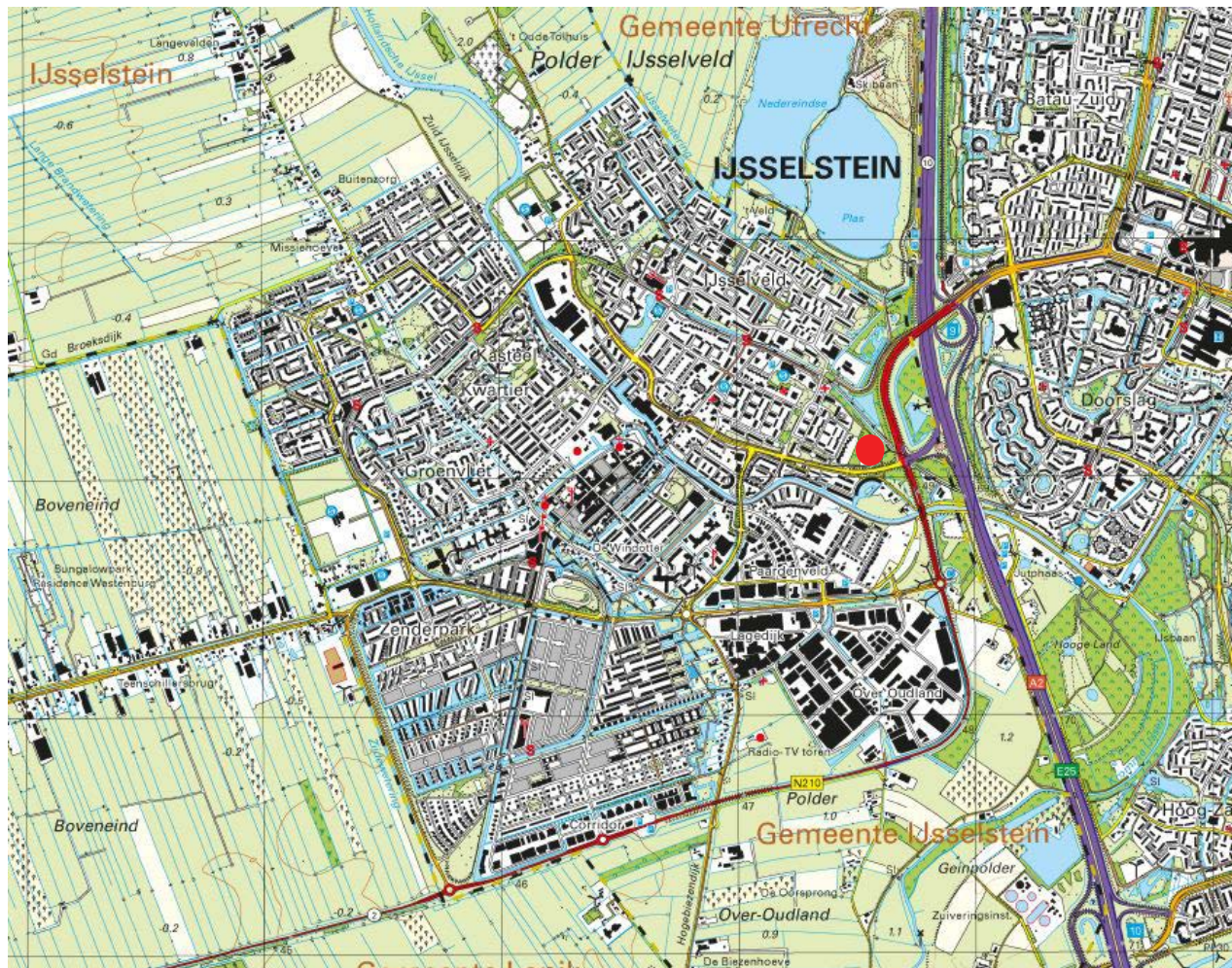
Het plangebied ligt aan de oostzijde van IJsselstein en maakt onderdeel uit van het Europakwartier. De begrenzingen worden gevormd door het tracé van de trambaan aan de noordzijde, de N210 aan de oostzijde en de Utrechtseweg aan de zuidzijde. De westzijde wordt gevormd door de achterzijden van de bestaande woningen aan de Noorwegenlaan.

1.3 Leeswijzer

Deze nota van uitgangspunten geeft inzicht in de gewenste identiteit van de ontwikkeling. Naast dat de nota van uitgangspunten dient ter inspiratie, dient het tevens als toetsingskader voor iedereen die bij het verdere ontwerp- en ontwikkelingsproces betrokken is om een bijzonder gebied met maximaal toekomstperspectief te bieden. Deze nota van uitgangspunten is geen star document en kan de doorlooptijd van de ontwikkeling faciliteren met heldere kaders. Het gaat hierbij om het vastleggen en waarborgen van de gewenste identiteit.

Naar de letter of de geest?

De ervaring heeft geleerd dat een nota van uitgangspunten als te benauwend voor een deugdelijke planontwikkeling ervaren kan worden. De oorzaak hiervan ligt in het feit, dat bij het opstellen van de nota van uitgangspunten lang niet alle mogelijke ontwikkelingen voorzien kunnen worden. De gestelde nota zou in dergelijke gevallen een goede planontwikkeling onmogelijk kunnen maken. Daarom wordt hier in de leeswijzer benadrukt dat deze nota van uitgangspunten naar de geest gelezen dient te worden.



Ligging plangebied geprojecteert op de topografische ondergrond



2. BELEIDSKADERS

2.1 Inleiding

De gemeente IJsselstein heeft te maken met de vigerende beleidskaders van de landelijke en provinciale overheid; ontwikkelingen dienen te voldoen aan dit beleid. Daarnaast dient de voorgenomen ontwikkeling zich eveneens te voegen binnen de marges van het gemeentelijke beleid. Het ruimtelijk beleid van de drie voorgenoemde overheden is per overheidslaag neergelegd in één of meerdere zogenoemde structuurvisies of omgevingsvisies. Voor de realisatie van het beleid zetten de verschillende overheden een mix van instrumenten in; één van die instrumenten betreft het vertalen van het beleid uit de structuurvisie of omgevingsvisie naar een juridisch bindende verordening. Hieronder zijn de voor de onderhavige ontwikkeling relevante structuurvisies, omgevingsvisies en verordeningen per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of onderhavige ontwikkeling passend is binnen het beleid.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020

Toetsingskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie vervangt integraal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Tegelijkertijd met het vervallen van de SVIR vervalt ook het Nationaal Milieubeleidsplan.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de grote uitdagingen in de komende jaren. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Want de ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt.

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling

De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk

is. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig plangebied overstijgt. De beoogde woningbouwontwikkeling betreft geen verantwoordelijkheid van het Rijk. Het voorliggende plangebied is tevens niet gelegen in een gebied waarvoor van rijkswege een relevante ruimtereservering geldt (met uitzondering van de ligging in een radarverstoringsgebied, zie navolgend). Het planvoornemen is daarmee passend binnen de Nationale Omgevingsvisie.

2.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de toenmalige SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. 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. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Volgens de kaarten behorende bij het Rarro is het plangebied gelegen binnen het radarverstoringsgebied behorende bij radarstation Volkel en het radarverstoringsgebied van radarstation Herwijnen. In een gebied rondom een radarstation

moet rekening worden gehouden met de functionele bruikbaarheid daarvan. Rondom het radarstation mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Het radarverstoringsgebied bestaat uit een cirkel met een straal van 15 nautische mijl (ongeveer 28 kilometer) gemeten vanaf de positie van de radar. De maximale hoogte van bouwwerken in het radarverstoringsgebied wordt bepaald door elke denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne, oplopend met 0,25 graden tot 15 kilometer van de radarantenne. Vanaf 15 kilometer geldt binnen het radarverstoringsgebied vanwege radarstation Volkel een maximale hoogte van 114 meter ten opzichte van NAP. Ten aanzien van het radarverstoringsgebied vanwege radarstation Herwijnen is de maximale hoogte (van windturbines) gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. Dergelijke bouwhoogtes zijn in onderhavig plan niet aan de orde, waardoor het plan geen invloed heeft voor radarstations.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en het Rarro van toepassing, aangezien er bij de onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

2.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de ‘ladder

voor duurzame verstedelijking’. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat ‘de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien’. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ als een ‘open norm’ is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde ‘overzichtsuitspraak’ gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ concreet worden toegepast.

Beoordeling

Toepassing van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien

een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de ‘ladder’ verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de ‘ladder’ niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ worden voldaan.

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?
- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

a. *Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?*

Uit de ‘overzichtsuitspraak’ van de ABRvS blijkt dat wanneer een ruimtelijk besluit voorziet in méér dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie zijn aan te merken, deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.

Het planvoornemen voorziet in de realisatie van een kleinschalig woongebied waarin plaats is voor meer dan 11 woningen. Deze ontwikkeling is daarom gelet op de omvang in als ‘stedelijke ontwikkeling’ te classificeren. De ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ moet verder worden doorlopen.

b. *Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?*

Uit de ‘overzichtsuitspraak’ van de ABRvS blijkt dat van een

‘nieuwe’ stedelijke ontwikkeling kan worden gesproken als uit een onderling samenhangende beoordeling van het ruimtelijke besluit, in vergelijking met het voorgaande planologische regime, blijkt dat sprake is van een functiewijziging en dat sprake is van een groter planologisch beslag op de ruimte.

Het plangebied heeft thans overwegend een groenbestemming. Gronden met deze bestemming zijn met name bedoeld voor groenvoorzieningen. Burgerbewoning is niet toegestaan. Het onderhavig ruimtelijk besluit maakt ter plaatse van het plangebied de bouw van woningen mogelijk. Gelet hierop is sprake van een functiewijziging en vindt tevens een vergroting van het planologisch beslag op de ruimte plaats. De ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ moet verder worden doorlopen.

c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling

Uit de ‘overzichtspraak’ van de ABRvS blijkt dat, indien sprake is van een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’, de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het ruimtelijk besluit dient te worden beschreven. Het kan hierbij zowel gaan om een kwantitatieve behoefte als een kwalitatieve behoefte. De beschrijving van de behoefte dient te worden gebaseerd op voldoende actuele, concrete en zo mogelijk cijfermatige gegevens. Het is niet in strijd met art. 3.1.6, lid 2 Bro als voor de onderbouwing van de behoefte in het ruimtelijk besluit wordt verwezen naar een of meer onderzoeksrapporten of beleidsdocumenten.

Uit jurisprudentie blijkt dat de actuele behoefte aan woningen kan worden onderbouwd met gebruikmaking van regionale woningbouwafspraken (o.m. 25 oktober 2017,

ECLI:NL:RVS:2017:2908, r.o. 10.2). Specifiek voor de gemeente IJsselstein is in Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (herijking 2016) uitgegaan van een woningbouwprogramma van 500 woningen in diverse projecten in het stedelijk gebied. Het planvoornemen past binnen deze woningbouwprogrammering. De gemeente signaleert echter in haar woonvisie (2019) dat er sprake is van een forse druk op de woningmarkt en een onevenwichtige bevolkingsontwikkeling onder invloed van vergrijzing, waardoor het aantal inwoners en in het bijzonder het aantal gezinnen met kinderen afneemt. Om op deze opgaven in te spelen, wil de gemeente IJsselstein sterk inzetten op een wervend woonmilieu gericht op eigen inwoners én nieuwe instroom. Dat vraagt een stevige groeiambitie om tot 2030 minimaal netto 2.500 nieuwe woningen toe te voegen. Om deze groeiambitie te realiseren zet de gemeente in op nieuwbouw binnenstedelijk en buiten de contour. De binnenstedelijke ruimte zal als eerste worden ingezet voor de versnelling van de bouwproductie. Er is binnenstedelijk nog ruimte voor 600-800 woningen. Met het planvoornemen wordt tegemoet gekomen aan deze kwantitatieve woningbehoefte.

d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?

Uit de wetstekst en de ‘overzichtspraak’ van de ABRvS blijkt dat indien de ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ buiten ‘bestaand stedelijk gebied’ is gelegen, de verantwoording in het ruimtelijke besluit een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Ex artikel 1.1.1 van het Bro wordt onder ‘bestaand stedelijk gebied’ verstaan: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of

horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. Bij de beantwoording van de vraag of een plangebied als een bestaand stedelijk gebied in de zin van art. 1.1.1 Bro kan worden aangemerkt dient te worden beoordeeld of het voorgaande bestemmingsplan binnen het gebied reeds een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca mogelijk maakt, of het gebied op grond van het voorgaande plan kan worden beschouwd als bij een bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

De gronden binnen het plangebied kennen overwegend een functie voor stedelijk groen. De gronden liggen tussen de Utrechtseweg, de N210 en bestaande woonfuncties. Binnen het plangebied is in de huidige situatie ook sprake van een bestaande woning. Op basis van kaartmateriaal behorend bij de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie zijn de gronden tot slot aangemerkt als ‘Stedelijk gebied’. Gelet hierop is het onderhavige plangebied gelegen binnen het ‘bestaand stedelijk gebied’ van IJsselstein.

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ruimtelijke ontwikkeling is aan te merken als een ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’. De ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ voorziet in een behoefte aan woningen en is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Daarmee past het initiatief binnen de kaders van de ladder voor duurzame verstedelijking.



2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 Omgevingsvisie en Interim omgevingsverordening Utrecht

Toetsingskader

Op 17 maart 2020 hebben Gedeputeerde Staten de Omgevingsvisie en de Interim omgevingsverordening Utrecht vastgesteld. Omdat de Omgevingswet naar verwachting op 1 juli 2022) wordt vastgesteld, was het nodig om in plaats van de Omgevingsverordening een Interim Omgevingsverordening, kortweg Interimverordening, te maken. De Omgevingsverordening kan namelijk niet onder de huidige wetgeving in werking treden; dat kan alleen onder de nieuwe Omgevingswet.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uit ziet. Met de Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan de toekomstige leefomgeving. In de Omgevingsverordening staan de regels die daarvoor nodig zijn. Het is niet eenvoudig om deze leefomgeving in te richten. De provincie wil zich onder andere voorbereiden op:

- de extra woningen die gebouwd moeten worden;
- de toename van werkgelegenheid;
- de toename van verkeer;
- de energietransitie;
- de klimaatverandering;
- de veranderingen in de landbouw.

Aan deze (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie ruimte geven. Verder vindt de provincie het belangrijk om de bestaande kwaliteiten van de provincie Utrecht te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen.

In de Omgevingsvisie zijn zeven thema's uitgewerkt. Per thema maakt de provincie belangrijke keuzes:

1. stad en land gezond:

"We zorgen ervoor dat de woon-, werk- en leefgebieden gezond zijn en uitnodigen tot bewegen (te voet of per fiets). Ook willen we dat er in en rondom steden en dorpen voldoende groene gebieden zijn om te recreëren".

2. klimaatbestendig en waterrobuust:

"We beschermen onze provincie tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte). Ook gaan we de bodemdaling tegen, met name in de veenweidegebieden."

3. duurzame energie:

"We stimuleren energiebesparing, evenals het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water."

4. vitale steden en dorpen:

"We bouwen nieuwe woningen en bedrijven vooral op plekken binnen de bebouwde kom. En op plekken die goed met trein, bus, tram en fiets te bereiken zijn."

5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar:

"We leggen nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden aan tussen de woon-, werk- en leefgebieden. Ook willen we beter gebruik maken van de bestaande wegen."

6. leven landschap, erfgoed en cultuur:

"We zorgen goed voor de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen, en we willen dat veel mensen kunnen genieten van die fraaie plekken. Ook vinden we het belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) met het aantal inwoners meegroeit."

7. toekomstbestendige natuur en landbouw:

"We beschermen de natuur en leggen nieuwe natuurgebieden aan die we onderling met elkaar verbinden. We helpen boeren om een omslag te maken naar kringlooplandbouw. Dat betekent voedsel produceren met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en een zorgvuldig beheer van bodem, water en natuur."

Beoordeling

Bestaande regels uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening zijn in de Interim omgevingsverordening beleidsneutraal omgezet, tenzij uit de Omgevingsvisie een andere keuze voortvloeit. De provinciale omgevingsvisie en -verordening bevatten geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied anders dan reeds genoemd onder de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Uitzondering hierop vormt het 'Programma wonen en werken Utrecht'. Aan dit programma wordt navolgend getoetst.

2.3.2 Programma wonen en werken Utrecht

Toetsingskader

De provincie Utrecht wil flexibel kunnen inspelen op de grote behoefte aan woningen en bedrijfsruimte. Samen met gemeenten wil zij daarom afspraken maken over woningbouw- en bedrijvenlocaties in een adaptief programma (het Programma wonen en werken Utrecht). Het Programma is voor het onderdeel wonen en werken een uitwerking van de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening. Hierin is een nieuwe systematiek voor de locaties voor wonen en werken opgenomen. Gemeenten en provincie stellen gezamenlijk regionale programma's voor wonen en werken op, de provincie legt de essentie daarvan vast in een provinciaal programma wonen en werken.

Het 'Provinciale programma wonen en werken' zal per regio een overzicht bevatten van het aantal woningen/hectares bedrijventerrein dat kan worden gerealiseerd dan wel geherstructureerd of geïntensiveerd. Daarbij worden de mogelijke uitbreidingslocaties specifiek opgenomen.

Beoordeling

Het Programma wonen en werken Utrecht is nog niet vastgesteld. In het concept programma zijn de beoogde aantallen voor Europakwartier oost meegenomen. Zodra het programma is vastgesteld kan, indien de onderhavige woningbouwplannen ver genoeg zijn uitgewerkt, bij een update van het programma de beoogde aantallen woningen worden 'overgezet' naar een zogenaamd 'hard' plan, zodat de woningaantallen regionaal afgestemd en geborgd zijn.

2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Het vigerend bestemmingsplan voor het plangebied is het bestemmingsplan “Noordoost” dat op 30 mei 2013 door de gemeenteraad van IJsselstein is vastgesteld. De ontwikkellocatie heeft voor een groot deel de bestemming ‘Groen’. Daarbij zijn de grote oppervlakte wateren bestemd als ‘Water’. De bestaande woning heeft een bestemming ‘Wonen’. Tot slot geldt dat in het gehele plangebied een gebiedsaanduiding ‘Archeologisch waardevol gebied - 3’ van kracht is. Gebieden, waar wel een verwachting geldt, maar nog niet is aangetoond worden aangeduid met een dergelijke gebiedsaanduiding. Deze specifieke aanduiding geeft aan dat de gronden een lage archeologisch verwachting hebben. Voor bodemingrepen van meer dan 10.000 m² en dieper dan 30 cm is archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente IJsselstein ligt het gehele plangebied echter in een gebied met een middelhoge/hoge archeologische verwachting. In deze gebieden dient bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij een verstoringsoppervlak groter dan 500 m² en bodemingrepen dieper dan 30 cm -mv er vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Beoordeling

Het vigerende bestemmingsplan staat de voorgenomen (her) ontwikkeling van het plangebied niet toe, daar het overgrote gedeelte van de gronden binnen het plangebied op basis van

het vigerende bestemmingsplan geen bouwmogelijkheden kennen voor woningvermeerdering. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, dient een nieuwe juridisch-planologische regeling te worden opgesteld.

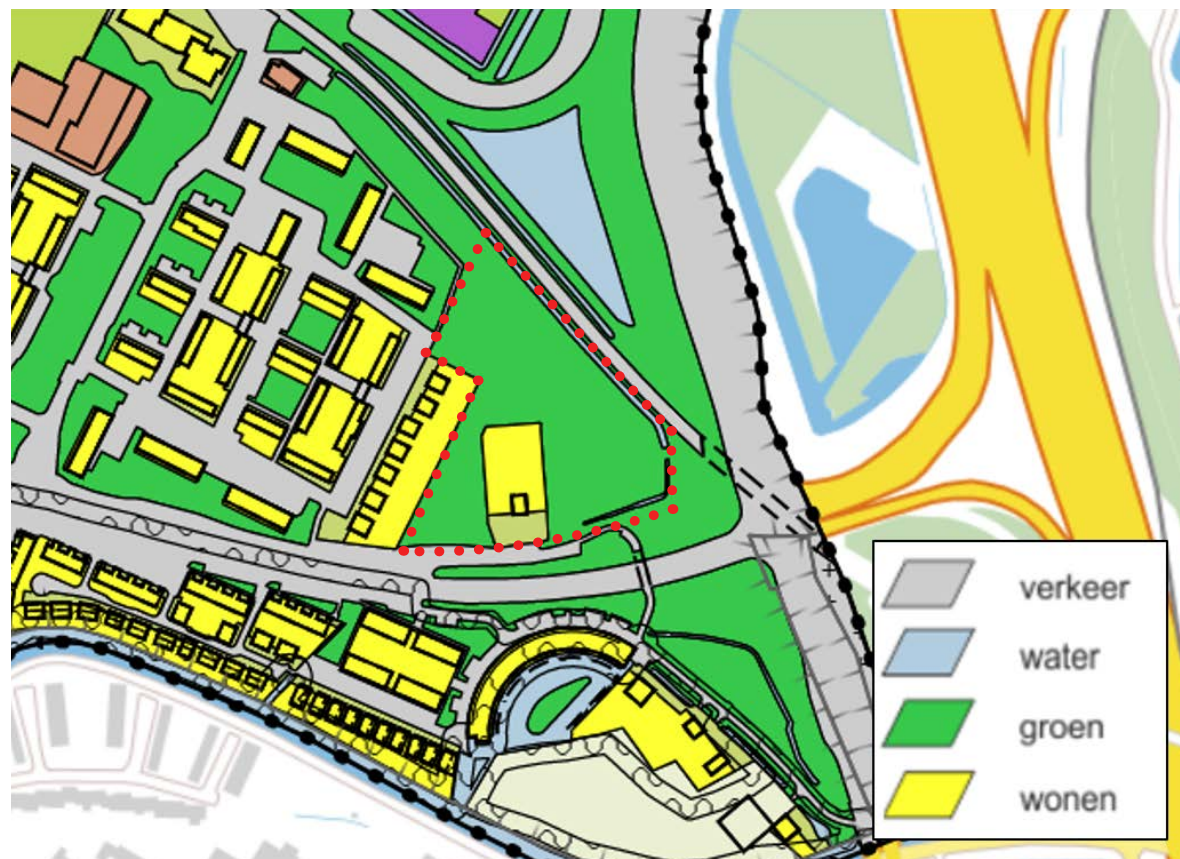
2.4.2 Structuurvisie IJsselstein (‘kwaliteit met karakter’)

Toetsingskader

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;



Uitsnede vigerend bestemmingsplan “Noordoost”

- 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.

Beoordeling

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. In algemene zin kan gesteld worden dat het voorgenomen initiatief een kwaliteitsverbetering/herstructurering betreft, waarbij de ruimte intensiever wordt gebruikt en verschillende woonmilieus worden beoogd. Daarmee is het planvoornemen in lijn met de Structuurvisie IJsselstein.

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 leidende visie is in de toekomstvisie als volgt geformuleerd: IJsselstein Dichtbij: stad waar inwoners en ondernemers zich mee verbonden voelen. Waar de sociale samenhang kracht heeft. Waar de ruimtelijk-historische uitstraling een 'thuis' biedt. En waar de gemeente als partner aan de zijde van inwoners en ondernemers staat. Daarbij zijn vier doelen onderscheiden, waarvan er twee relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling:

- Herkenbare historische en ruimtelijke structuren;
- Duurzame samenleving en duurzame omgeving.

Herkenbare historische en ruimtelijke structuren

Binnen deze doelstelling zijn de volgende ambities relevant:

- Gebruikswaarde van groen en water in de woonwijken: De woonwijken hebben vaak een groene uitstraling. Het groen is nu nog te vaak 'zichtgroen'. De gemeente wil daarom de gebruikswaarde van het groen vergroten. Het biedt zo een natuurlijke plek voor ontmoeting en vertier. De gemeente heeft dit uitgewerkt in haar Groenstructuurplan, waar zij nu uitvoering aan geeft.
- Zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik: Een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte is bij deze 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.
- Werken met stedelijke bebouwingsdichtheden: Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente, waar mogelijk, naar een combinatie van hoge bebouwingsdichtheden en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dit mag uiteraard niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de stad.

Duurzame samenleving en duurzame omgeving

De gemeente wil nieuwe energiebronnen in IJsselstein toepassen. Al te vaak gebeurt dit via pilots. De gemeente IJsselstein wil echter de fase van pilots voorbij en streeft daarom naar een brede toepassing van vernieuwende energiebronnen. Te denken is hierbij aan de ontwikkeling van energiebronnen per wijk (zonnecollectoren, warmte-terugwinning, etc.).

Beoordeling

Ten aanzien van de groenambitie wordt verwezen naar de Nota Natuurkaart, behandeld verderop in deze kadernota. Ten aanzien van de overige ambities geldt dat met het planvoornemen sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik, met name omdat een locatie met een (deels) bestaande stedelijke functie opnieuw wordt ontwikkeld. Daarbij is een stedelijke, relatief hoge bebouwingsdichtheid beoogd, met een bijpassende, hoge ruimtelijke kwaliteit. Zoals al aangegeven in de toets aan het provinciaal beleid is het toepassen van duurzame energiebronnen een aandachtspunt waaraan ook met dit initiatief gevolg aan wordt gegeven. Daarmee is het planvoornemen in lijn met de Toekomstvisie IJsselstein.

2.4.3 Toekomstvisie 2025 ('IJsselstein Dichtbij')

Toetsingskader

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

De leidende visie is in de toekomstvisie als volgt geformuleerd: IJsselstein Dichtbij: stad waar inwoners en ondernemers zich mee verbonden voelen. Waar de sociale samenhang kracht heeft. Waar de ruimtelijk-historische uitstraling een 'thuis' biedt. En waar de gemeente als partner aan de zijde van inwoners en ondernemers staat. Daarbij zijn vier doelen onderscheiden, waarvan er twee relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling:

- Herkenbare historische en ruimtelijke structuren;
- Duurzame samenleving en duurzame omgeving.

Herkenbare historische en ruimtelijke structuren

Binnen deze doelstelling zijn de volgende ambities relevant:

- Gebruikswaarde van groen en water in de woonwijken: De woonwijken hebben vaak een groene uitstraling. Het groen is nu nog te vaak 'zichtgroen'. De gemeente wil daarom de gebruikswaarde van het groen vergroten. Het biedt zo een natuurlijke plek voor ontmoeting en vertier. De gemeente heeft dit uitgewerkt in haar Groenstructuurplan, waar zij nu uitvoering aan geeft.
- Zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik: Een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte is bij deze 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.
- Werken met stedelijke bebouwingsdichtheden: Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente, waar mogelijk, naar een combinatie van hoge bebouwingsdichtheden en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dit mag uiteraard niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de stad.

Duurzame samenleving en duurzame omgeving

De gemeente wil nieuwe energiebronnen in IJsselstein toepassen. Al te vaak gebeurt dit via pilots. De gemeente IJsselstein wil echter de fase van pilots voorbij en streeft daarom naar een brede toepassing van vernieuwende energiebronnen. Te denken is hierbij aan de ontwikkeling van energiebronnen per wijk (zonnecollectoren, warmte-terugwinning, etc.).

Beoordeling

Ten aanzien van de groenambitie wordt verwezen naar de Nota Natuurkaart, behandeld verderop in deze kadernota. Ten aanzien van de overige ambities geldt dat met het planvoornemen sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik, met name omdat een locatie met een (deels) bestaande stedelijke functie opnieuw wordt ontwikkeld. Daarbij is een stedelijke, relatief hoge bebouwingsdichtheid beoogd, met een bijpassende, hoge ruimtelijke kwaliteit. Zoals al aangegeven in de toets aan het provinciaal beleid is het toepassen van duurzame energiebronnen een aandachtspunt waaraan ook met dit initiatief gevolg aan wordt gegeven. Daarmee is het planvoornemen in lijn met de Toekomstvisie IJsselstein.

2.4.3 Toekomstvisie 2025 ('IJsselstein Dichtbij')

Toetsingskader

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 leidende visie is in de toekomstvisie als volgt geformuleerd: IJsselstein Dichtbij: stad waar inwoners en ondernemers zich mee verbonden voelen. Waar de sociale samenhang kracht heeft. Waar de ruimtelijk-historische uitstraling een 'thuis' biedt. En waar de gemeente als partner aan de zijde van inwoners en ondernemers staat.

Daarbij zijn vier doelen onderscheiden, waarvan er twee relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling:

- Herkenbare historische en ruimtelijke structuren;
- Duurzame samenleving en duurzame omgeving.

Herkenbare historische en ruimtelijke structuren

Binnen deze doelstelling zijn de volgende ambities relevant:

- Gebruikswaarde van groen en water in de woonwijken: De woonwijken hebben vaak een groene uitstraling. Het groen is nu nog te vaak 'zichtgroen'. De gemeente wil daarom de gebruikswaarde van het groen vergroten.

Het biedt zo een natuurlijke plek voor ontmoeting en vertier. De gemeente heeft dit uitgewerkt in haar Groenstructuurplan, waar zij nu uitvoering aan geeft.

- Zorgvuldig en meervoudig ruimtegebruik: Een zorgvuldige benutting van de schaarse ruimte is bij deze 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.
- Werken met stedelijke bebouwingsdichtheden: Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente, waar mogelijk, naar een combinatie van hoge bebouwingsdichtheden en een hoge ruimtelijke kwaliteit. Dit mag uiteraard niet ten koste gaan van de leefbaarheid in de stad.

Duurzame samenleving en duurzame omgeving

De gemeente wil nieuwe energiebronnen in IJsselstein toepassen. Al te vaak gebeurt dit via pilots. De gemeente IJsselstein wil echter de fase van pilots voorbij en streeft daarom naar een brede toepassing van vernieuwende energiebronnen. Te denken is hierbij aan de ontwikkeling van energiebronnen per wijk (zonnecollectoren, warmte-terugwinning, etc.).

Beoordeling

Ten aanzien van de groenambitie wordt verwezen naar de Nota Natuurkaart, behandeld verderop in deze kadernota. Ten aanzien van de overige ambities geldt dat met het planvoornemen sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik, met name omdat een locatie met een (deels) bestaande stedelijke functie opnieuw wordt ontwikkeld. Daarbij is een stedelijke, relatief hoge bebouwingsdichtheid beoogd, met een

bijpassende, hoge ruimtelijke kwaliteit. Zoals al aangegeven in de toets aan het provinciaal beleid is het toepassen van duurzame energiebronnen een aandachtspunt waaraan ook met dit initiatief gevolg aan wordt gegeven. Daarmee is het planvoornemen in lijn met de Toekomstvisie IJsselstein.

2.4.4 Woonvisie gemeente IJsselstein 2019 - 2030

Toetsingskader

De gemeenteraad van de gemeente IJsselstein heeft de Woonvisie 2019 – 2030 vastgesteld op 4 juli 2019. In de Woonvisie 2019 – 2030 legt de gemeente IJsselstein de prioriteiten van het lokale woonbeleid voor de komende jaren vast. De visie geeft inhoud en richting aan de ontwikkelingen op de woningmarkt. Daarbij wordt concreet ingezet op de komende vijf jaar, met een doorkijk naar de jaren daarna richting 2030. De doelen uit de woonvisie zijn uitgewerkt in een vijftal pijlers:

1. Evenwichtige bevolkingsopbouw vraagt extra groei;
2. Gevarieerde en bereikbare woonmilieus;
3. Voorkomen verdringing kwetsbare groepen op de woningmarkt;
4. Toekomstbestendige en duurzame wijken;
5. Langer thuis wonen ondersteunen.

Om invulling te geven aan de hierboven genoemde pijlers zijn de doelen uitgewerkt naar beleid. Dit is door de gemeente IJsselstein gedaan aan de hand van een aantal thema's waarop beleidssturing mogelijk is. De drie thema's zijn:

- Passend kwalitatief woningbouwprogramma;
- Aanpak bestaande woningvoorraad;
- Aanpak voor langer zelfstandig wonen.

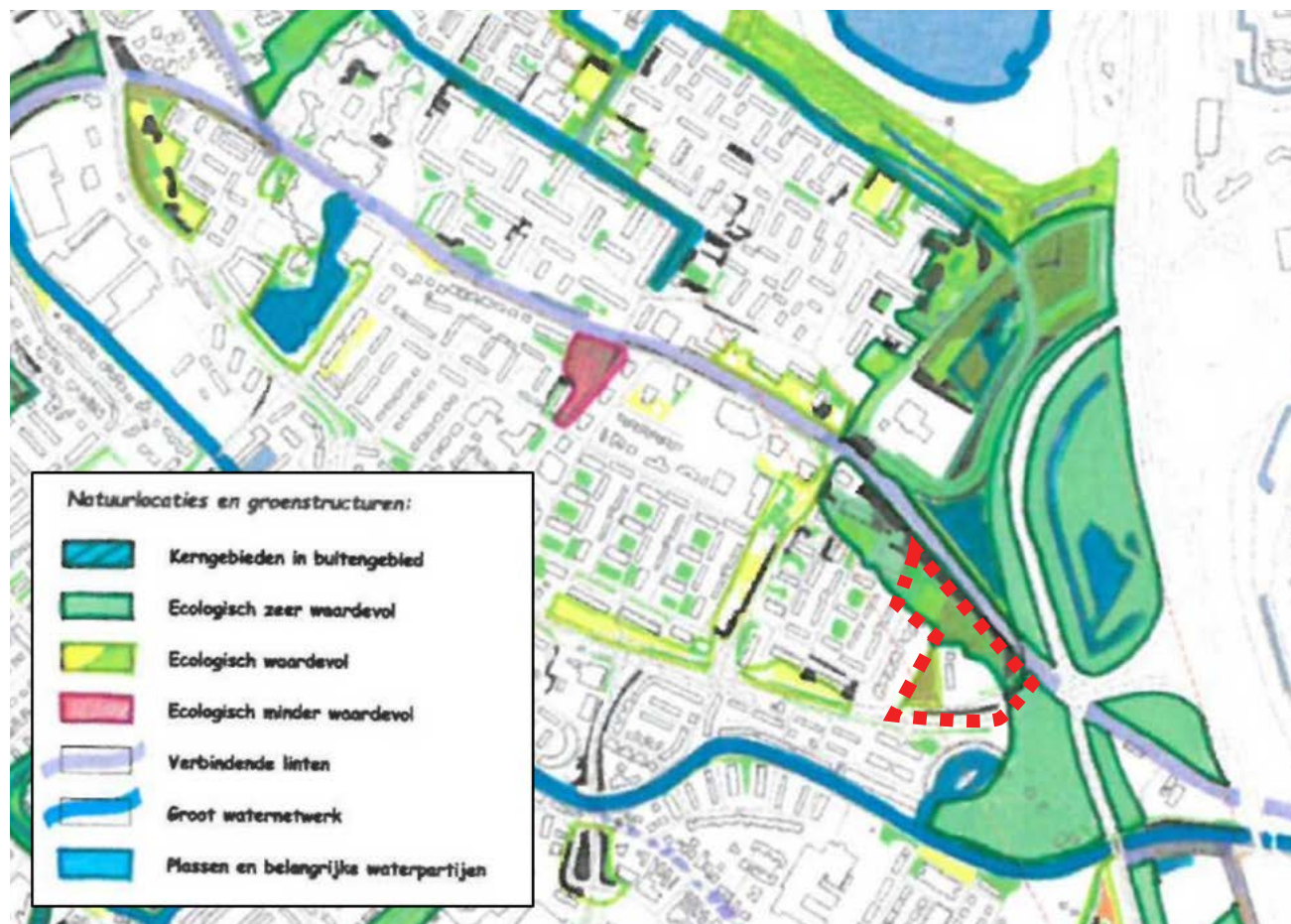
2.4.5 Nota Natuurkaart IJsselstein

Toetsingskader

Op 1 februari 2018 heeft de gemeenteraad van IJsselstein de Natuurkaart inclusief bijbehorende Natuurnota vastgesteld. Doel is het in beeld brengen van de huidige natuurwaarde van het groen in de gemeente. Op de natuurkaart staan de belangrijkste natuurgebieden en natuurroutes in en direct om de stad. De Natuurnota geeft weer dat in een groot deel van IJsselstein het groen uit natuurlijk aangelegd groen bestaat. Dit groen is veelal aangelegd in de jaren zeventig. De heesterbeplanting is inheems, evenals de bomen (met enkele uitzonderingen daargelaten). In combinatie met water en de verbinding met het buitengebied heeft groen veelal een hoge natuurwaarde. Tegenover het 'natuurlijker groen' staat het belevingsgroen of kijkgroen. Het belevingsgroen of kijkgroen is groen met vooral een betekenis voor de aankleding. Dit groen is vooral van belang als middel voor ruimtelijke indeling of verkeersbegeleiding, het verzachten van de stenige ruimte en het geven van beschutting en intimiteit. Het beheer is veelal intensief en bestaat uit strak gemaaid gazons, regelmatig gesnoeide hagen of lage beplanting (bodembedekkers) die gesnoeid worden. De natuurwaarde is in het algemeen laag. Uitgangspunt van het ontwerp is dat zoveel als mogelijk ecologisch waardevol groen wordt behouden. Blijkens de Natuurkaart zijn in het plangebied groenstructuren aanwezig die conform de legenda als ecologisch waardevol dienen te worden beschouwd. De resultaten van het uit te voeren ecologisch onderzoek kunnen daarnaast van invloed zijn op het wel of niet rooien van groen ten behoeve van de woningbouwontwikkeling. Het is raadzaam om te inventariseren welke groenstructuren behouden dienen te

blijven. Op deze manier kan al in een vroeg stadium gezocht worden naar een vereniging van de ontwikkeling met de mogelijk ter plaatse aanwezige ecologisch waardevolle groenstructuren. De gemeente wil nieuwbouw realiseren met behoud van de identiteit van IJsselstein en het groene karakter. Een forse binnenstedelijke bouwopgave accommoderen

betekent echter dat de gemeente concessies moet doen door extra te verdichten. Door binnen het plangebied gestapelde woningbouw toe te staan, kan zoveel als mogelijk waardevol groen worden behouden.



Uitsnede Natuurkaart ter hoogte van het plangebied

3. PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

3.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een ruimtelijk besluit staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: ‘bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen’. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Ten behoeve van het onderhavige planvoornemen heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten. Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek.

3.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas

kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

Aangetoond zal moeten worden dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Doordat de bestemming primair wordt gewijzigd naar ‘Wonen’, dient de bodemkwaliteit door middel van een verkennend bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen moeten worden getroffen of dat er al dan niet nader onderzoek noodzakelijk is. De locatie geeft gezien het huidige en voorgaande gebruik geen aanleiding voor de verwachting van (ernstige) verontreiniging.

3.3 Wegverkeerslawaa

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een nieuw ruimtelijk plan de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies

zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);

- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als ‘woonerf’ aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Beoordeling

Het onderhavige planvoornemen voorziet in de realisatie van woningen. Deze woningen liggen binnen de onderzoekszone van de N210, Rijksweg A2, Utrechtseweg en een trambaan. Uit akoestisch onderzoek moet blijken of op de gevels van de nieuwe woningen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Indien er niet voldaan kan worden aan de voorkeurswaarde, moet een hogere waarden procedure worden doorlopen. Hierbij vindt een afweging plaats of een hogere waarden kan worden toegestaan. De gemeente is primair verantwoordelijk voor het lokale geluidbeleid. Hiervoor heeft de gemeente IJsselstein het ‘Toetsingskader hogere grenswaarden geluid in IJsselstein’ vastgesteld (juni 2010). De gemeente IJsselstein stelt in haar

geluidsbeleid voor het verlenen van hogere grenswaarden de volgende eisen aan de geluidbelasting. Indien de geluidbelasting:

1. maximaal 53 dB bedraagt, moet gestreefd worden naar een geluidluwe gevel (geluidbelasting maximaal 48 dB) of, indien dit niet mogelijk is, naar een geluidluwe buitenruimte.
2. hoger is dan 53 dB, maar lager dan 64 dB, moet een geluidluwe gevel (geluidbelasting maximaal 48 dB) of een geluidluwe buitenruimte aanwezig zijn en moet er minimaal 1 verblijfsruimte aan de geluidluwe zijde zijn gesitueerd.
3. 64 dB of hoger is, zal de gemeente geen hogere waarden verlenen.

Voor het hanteren van bovenstaand beleid zijn woonwijkgebieden aangewezen. Het plangebied is door de gemeente in het geluidbeleid aangewezen als woonwijkgebied. Wanneer de nieuwe ontwikkeling binnen een aangewezen woonwijkgebied ligt, hanteert de gemeente een geluidsambitie. In onderstaande tabel zijn de ambities voor de woonwijken in beeld gebracht.

Het plangebied valt binnen het laatste gebiedstype, omdat het gebied direct naast de Utrechtseweg met een regime van 50 km/uur bevindt. Hieruit kan worden opgemaakt dat de zowel de voorkeursgrenswaarde als de maximale ontheffingswaarde overeenkomt met de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Aldus geldt de wettelijke toetsingscriteria. Dit betekent dat moet worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB. Op basis van artikel 83 van de Wet geluidhinder is een hogere waarden dan 48 dB mogelijk. De hoogte van de hogere waarden is afhankelijk van de vraag of de locatie wordt aangemerkt als binnenstedelijk of buitenstedelijk in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de beoordeling van de geluidsbelasting vanwege een auto(snel)weg op een woning wordt altijd de normering voor buitenstedelijk gebied gehanteerd, ook al ligt de woning binnen de bebouwde kom.

Het plangebied ligt binnen het stedelijk gebied. Dit betekent dat voor deze ontwikkelingslocatie een hogere grenswaarde tot 63 dB van toepassing is (aldus ook conform gemeentelijk beleid), behoudens voor de Rijksweg A2, waarvoor een hogere grenswaarde tot 53 dB van toepassing is. Voor de trambaan kan worden aangesloten bij normering voor railverkeer.

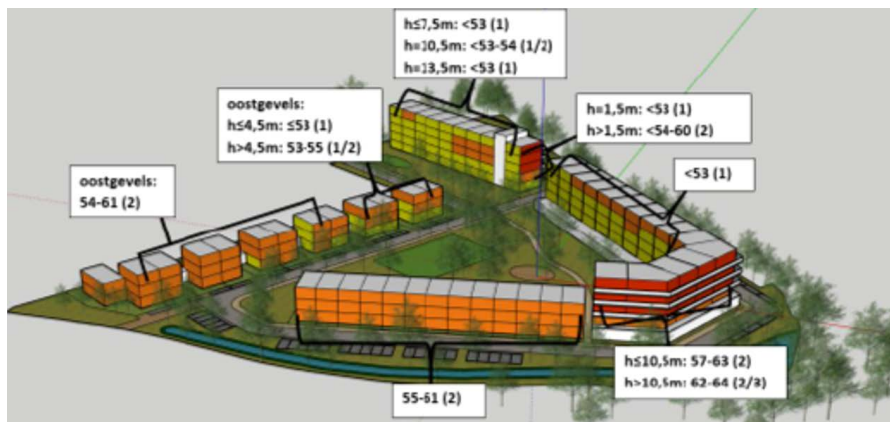
Hiervoor geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale ontheffingswaarde van 68 dB.

Om de te verwachten geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï binnen het plangebied inzichtelijk te maken, is door M+P in juni 2020 een 'quickscan geluid' uitgevoerd. In de quickscan zijn twee mogelijke indelingsvarianten beschouwd. De geluidsbelasting van de toekomstige woningen is daarbij getoetst aan de eisen die de gemeente IJsselstein stelt bij het verlenen van hogere grenswaarden. Navolgend zijn de gevels van de gebouwen van één model gekleurd weergegeven. De kleuren hebben de volgende betekenis:

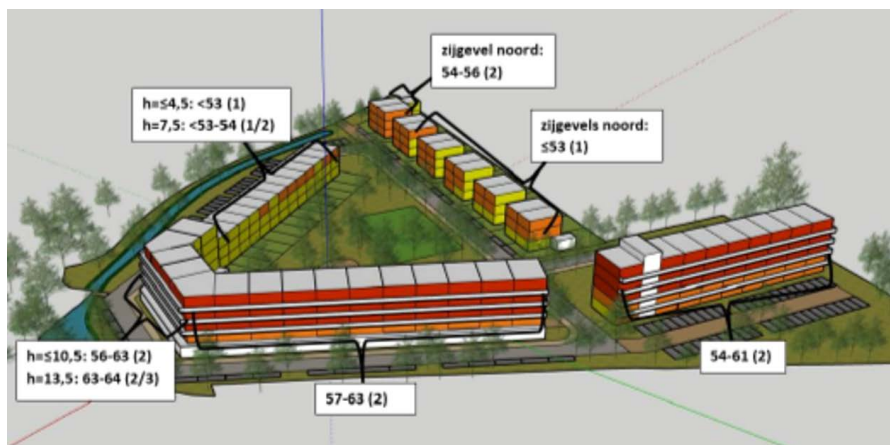
- **rood:** dove gevel; in een dove gevel mogen zich geen te openen delen bevinden, de gevel moet voldoende geluidswering hebben om het binnenniveau van 33 dB(A) te garanderen;
- **oranje:** geluidsbelaste gevel, er moet een hogere waarde aangevraagd worden bij het bevoegd gezag, de gevel moet voldoende geluidswering hebben om het binnenniveau van 33 dB(A) te garanderen;
- **groen:** geluidluwe gevel, aan de zijde van deze gevel kunnen het beste slaapkamer(s) en buitenruimte(s) gesitueerd worden. Bij aanwezigheid van een dove gevel of een geluidsbelaste gevel is een geluidsluwe gevel/zijde verplicht volgens het geluidsbeleid van de gemeente IJsselstein.

Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde	Opmerkingen
48	53 dB	binnenwijkse 30 km/uur wegen
	58 dB	alleen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen met een regime van 30 km/uur
	63 dB	alleen langs gebiedsontsluitingswegen met regime ≥ 50 km/uur; compensatie vereist zoals onder b(2)

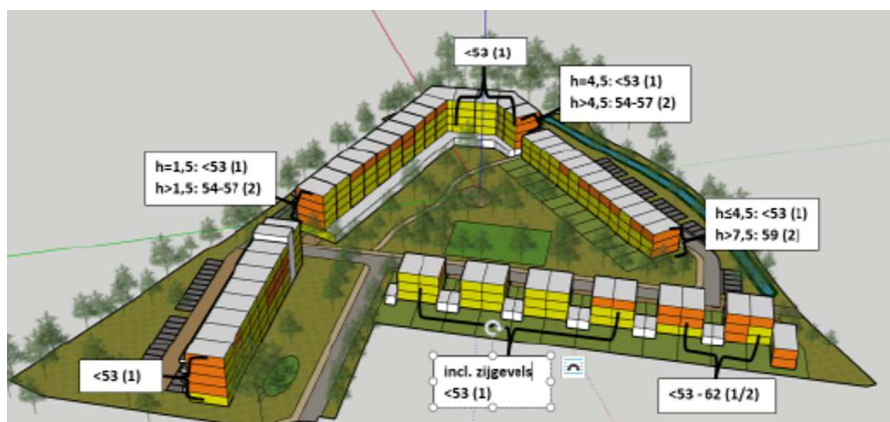
Ambitie geluidkwaliteit voor wegverkeer bij nieuwe ontwikkelingen



Gekleurde gevels zuidaanzicht met $L_{Cum,plus}$



Gekleurde gevels noordaanzicht met $L_{Cum,plus}$



Gekleurde gevels westaanzicht met $L_{Cum,plus}$

Uit de berekeningen kan het volgende worden opgemaakt:

- De hoge bebouwing aan de rijksweg- en spoorzijde geeft een goede afscherming van het binnengebied.
- De achtergevels van de woningen zijn nagenoeg allemaal als geluidsluw te beschouwen.
- De gevels aan de randen van het gebied zijn geluidsbelast of moeten doof worden uitgevoerd. Dit geldt met name aan het spoor en aan de rijkswegzijde.
- Bij toetsing aan de huidige wetgeving leidt de geluidsbelasting tot dove gevels. De galerijen van de appartementengebouwen zullen daarvoor (deels) verglaasd uitgevoerd moeten worden.
- De twee-onder-een kappers aan de Utrechtseweg zijn aan de voor- en achterzijde geluidsbelast. Wellicht levert het draaien van deze woningen een gunstiger geluidbeeld op.
- Op de locaties waar sprake is van een geluidsbelaste gevel valt de gecumuleerde geluidsbelasting binnen situatie 1 of 2: $53 > L_{Cum,plus} \leq 63$ dB. Dit betekent dat hogere waarden kunnen worden vastgesteld onder de volgende voorwaarden:
 1. Situatie 1: Er moet worden gestreefd naar de realisatie van een geluidsluwe gevel. Indien dit niet mogelijk is (dit moet worden gemotiveerd) dient er te worden gestreefd naar de realisatie van een geluidsluwe buitenruimte. Als ook dit niet mogelijk is (dit moet worden gemotiveerd) kan van het treffen van deze maatregelen worden afgezien.
 2. Situatie 2: Er is een geluidsluwe gevel of een geluidsluwe buitenruimte (balkon) aanwezig is én er minimaal 1 verblijfsruimte is aan een geluidsluwe zijde is gesitueerd

De resultaten van het andere in de rapportage beschouwde model laten een vergelijkbaar resultaat zien. Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van M+P.

Op basis van de resultaten van de quickscan kan het stedenbouwkundig plan verder worden uitgewerkt. Zodra is gekomen tot een definitief ontwerp, dient een nieuw (en volledig) akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï te worden uitgevoerd om aan te tonen dat voldaan kan worden aan de eisen uit de Wet geluidhinder ten aanzien van wegverkeerslawaaï. Op basis van de thans uitgevoerde quickscan kan wel de conclusie worden getrokken dat beide onderzochte modellen ontwikkelbaar zijn. Voor beide toetsingskaders geldt dat op enkele locaties sprake is van een geluidsbelaste gevel aan meerdere zijdes. Hier is het realiseren van ten minste één geluidsluwe gevel per woning niet mogelijk. Ter plaatse van deze woningen kan gedacht worden aan maatregelen zoals een afsluitbare buitenruimte (loggia) of een balkon/loggia met een gesloten balustrade en geluidsabsorberend plafond.

3.4 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm)

gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM¹⁰), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de

luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Navaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;

Beoordeling

Onderhavige ontwikkeling betreft de realisatie van een kleinschalig woongebied. Gesteld kan worden dat dit plan in verhouding tot de wettelijke ondergrens voor onderzoek, gelegen op de bouw van 1.500 woningen, niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied verkregen. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2020 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen betreffen de N210, de Utrechtseweg en de Rijksweg A2. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen ($< 35 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarmee kan worden gesteld dat met betrekking tot luchtkwaliteit een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied is gegarandeerd.

3.5 Externe veiligheid

3.5.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR). Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan

onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Specifiek voor LPG-tankstations is tevens de 'circulaire effectafstanden LPG-tankstations' relevant. Met deze circulaire wordt een handreiking gegeven ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid van LPG-tankstations. Daarbij staat het rekening houden met effectafstanden centraal en wordt aangesloten bij hetgeen geregeld is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling

externe veiligheid inrichtingen (Revi). In de circulaire wordt het bevoegd gezag verzocht om rekening te houden met een effectafstand van 60 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. Dit wil zeggen dat deze afstand in beginsel aangehouden moet worden, maar dat gemotiveerd afwijken is toegestaan door het treffen van veiligheidsmaatregelen.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is de risicokaart geraadpleegd.



Uitsnede risicokaart ter hoogte van het plangebied

De dichtstbijzijnde inrichting met een potentieel veiligheidsrisico betreft een inrichting met een LPG-installatie. Het betreft de inrichting aan de Rijksweg A2 te Nieuwegein, gelegen op een afstand van circa 700 meter tot het plangebied. Gelet op deze afstand wordt voldaan aan de effectafstand van 60 meter tussen een LPG-tankstation en een (beperkt) kwetsbaar object. Voor het plaatsgebonden risico gelden op grond van artikel 5, lid 3 Bevi jo. artikel 2 Revi vaste afstanden tot (beperkt) kwetsbare objecten. Dit betreft in onderhavig geval een contour van 25 meter tot het LPG-vulpunt en LPG-reservoir en 15 meter tot de LPG-afleverinstallatie. Het plangebied ligt niet binnen deze contouren, derhalve is het plaatsgebonden risico niet van invloed op onderhavig initiatief. Het groepsrisico wordt niet bepaald aan de hand van vaste contouren. De noodzaak tot verantwoording van het groepsrisico wordt bepaald aan de hand van de vraag of de toevoeging van (beperkt) kwetsbare objecten is gelegen binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor LPG-tankstations geldt een invloedsgebied van 150 meter, gerekend vanaf het LPG-vulpunt en LPG-reservoir. Onderhavig plangebied is gelegen op 550 meter afstand tot dit invloedsgebied. Deze inrichting heeft derhalve geen invloed op onderhavig planvoornemen.

Voor het overige zijn er geen inrichtingen met een potentieel veiligheidsrisico gelegen nabij het plangebied.

3.5.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg

dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van het Bevt de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied is gelegen op een afstand van circa 280 meter van de Rijksweg A2. Over deze transportroute vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Indien een ontwikkeling betrekking heeft op een gebied dat geheel of gedeeltelijk gelegen is binnen 200 meter tot deze weg, dan dient conform artikel 8 Bevt de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk te worden gemaakt. Gelet op de afstand van de Rijksweg A2 tot het plangebied, is hiervan echter geen sprake. Daarnaast geldt dat transportroutes, afhankelijk van de stofcategorie wat vervoerd wordt over deze route, ook over een invloedsgebied beschikken. Uit de jaarintensiteiten van Rijkswaterstaat (juni 2019) blijkt dat over

de A2, ter hoogte van het ontwikkelgebied de stofcategorieën LF1, LF2, LT1 en LT2 worden vervoerd. Het invloedsgebied vanwege de Rijksweg A2 reikt daarmee op basis van het HART tot 880 meter vanwege LT2. Indien woningbouw wordt voorgestaan binnen het invloedsgebied, dienen de risico's als gevolg van transporten met gevaarlijke stoffen (toxische vloeistoffen) conform artikel 7 Bevt meegenomen te worden in een beperkte verantwoording van de hoogte van het groepsrisico.

Een deel van de Weg der Verenigde Naties is aangewezen als gemeentelijke route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is aan de orde indien een plangebied zich bevindt binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt bepaald door de 1% letaliteitsafstand van de stofcategorieën die getransporteerd worden. Welke stofcategorieën vervoerd worden over deze transportroute blijkt niet uit de risicokaart en dient daarom nader inzichtelijk te worden gemaakt.

3.5.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico en een verantwoording van het groepsrisico van relevante buisleidingen. Binnen de PR 10-6 risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het

verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10-6 contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante buisleidingen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Uit de risicokaart blijkt dat de dichtstbijzijnde hogedruk buisleiding is gelegen op een afstand van circa 360 meter. Gelet op deze afstand is de ligging van de buisleiding niet van invloed op het ruimtegebruik binnen het plangebied.

3.6 Ecologie

3.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent

natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft 'Uiterwaarden Lek' dat is gelegen op een afstand van ca. 5,7 km tot onderhavig plangebied. Dit betreft een gebied dat beschermd is krachtens Europese regelgeving. De bescherming is opgenomen in de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming). Aangetoond dient te worden dat met zekerheid geen significant negatieve effecten op dit gebied optreden als gevolg van de onderhavige ontwikkeling. Alleen indien geen sprake is van een significant negatief effect kan een project doorgang vinden. Voor een groot aantal potentiële effecten kan worden beredeneerd dat geen sprake is van een significant negatief effect. Immers vindt de ontwikkeling niet plaats binnen een Natura 2000-gebied. Voor het aspect stikstof kan dit echter niet op voorhand worden gesteld. De emissie van stikstof kan namelijk ook enkele kilometers verder neerslaan.

Met het programma AERIUS kan worden onderzocht of met een bepaalde ontwikkeling sprake is van een stikstofdepositietoename. Uit het stikstofonderzoek kan blijken dat in de aanlegfase gewerkt moet worden met aangepast materieel, zoals bijvoorbeeld een groter aandeel hybride of elektrische apparatuur.

3.6.2 Flora en fauna

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Beoordeling

Conform de Wet natuurbescherming is een initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Daarom dient tijdig door een ecologische deskundige de geschiktheid van het ontwikkelingsgebied inzichtelijk te worden gemaakt om vast te stellen of, en zo ja, welke maatregelen noodzakelijk zijn om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten. In eerste instantie kan dit geschieden door het uitvoeren van een zogenoemde 'quickscan flora & fauna'. Mogelijk volgt uit deze quickscan dat soortgericht nader onderzoek nodig is. Het is aan te raden dit nadere onderzoek uitgevoerd te hebben voordat

een ruimtelijk plan wordt vastgesteld. Op deze wijze wordt inzichtelijk of beschermde soorten gebruik maken van het ontwikkelgebied en zo ja, of ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb noodzakelijk is. Conform vaste jurisprudentie kan een plan evenwel worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat. Gelet op de omvang van het plangebied ligt in de rede dat er voldoende ruimte binnen het plangebied is om eventuele compenserende maatregelen (benodigd voor het verkrijgen van ontheffing) te treffen. Redelijkerwijs kan daardoor worden aangenomen dat de Wet natuurbescherming de uitvoerbaarheid van de plannen niet in de weg behoeft te staan.

Daarnaast is er door Blom Ecologie B.V. reeds een quickscan Wet natuurbescherming voor de Utrechtseweg 107 e.o. uitgevoerd (d.d.08-07-2020). Conclusie is dat de ontwikkeling uitvoerbaar is zoals bepaald in de Wro (art. 3.1.6 Bro). Gezien het onderzoek is er geen reden om aan te nemen dat eventueel benodigde ontheffingen, mits de juiste maatregelen worden getroffen, er sprake is van een gedegen alternatievenafweging en een wettelijk belang kan worden aangevoerd, niet verkregen zouden kunnen worden. De aanwezigheid van beschermde soorten behoeft derhalve een bestemmingsplanwijziging niet in de weg te staan (jurisprudentie Raad van State). Wel dient er nog nader onderzoek plaats te vinden naar een aantal vogelsoorten, vleermuizen en de boom- en steenmarter.

3.7 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

- hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- dbuisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken.

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Indien nodig kan in een later stadium van onderhavig project een KLIC-melding worden uitgevoerd.

3.8 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Conform artikel 3.1.6, lid 5 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient bij een ruimtelijke plan een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige

cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden. De opsteller en vaststeller van ruimtelijke plannen is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beoordeling

In de Cultuurhistorische Atlas (CHAT) van de provincie Utrecht zijn potentieel waardevolle monumenten opgenomen. Het gaat daarbij in de eerste plaats om Rijksmonumenten. Uit het kaartmateriaal blijkt dat binnen het plangebied geen Rijksmonumenten aanwezig zijn. In de CHAT zijn naast Rijksmonumenten ook objecten opgenomen welke zijn gewaardeerd in het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). De informatie uit het MIP is beschikbaar zodat deze als basis kan dienen voor het opstellen van gemeentelijke erfgoedkaarten. Om beschermde status toe te kennen aan het MIP-object, dient het object te zijn aangewezen als gemeentelijk monument. Binnen het plangebied zijn echter geen MIP-objecten of aangewezen gemeentelijke monumenten aanwezig.

3.9 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect

‘archeologie’ is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaalt dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft. In Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (artt. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

Beoordeling

Het geldende archeologisch beleid van de gemeente IJsselstein is opgenomen in de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart. Op basis van een analyse van landschappelijke, bodemkundige en archeologische informatie is een kaart van archeologische waarden en verwachtingen opgesteld. Binnen het gemeentelijke beleid worden 3 verschillende Archeologische waardes onderscheiden. Ten eerste zijn er de AMK-terreinen met wettelijke bescherming (de archeologische Rijksmonumenten), de overige AMK-terreinen, en de waardevolle kades en dijken. Voorts kunnen er vier archeologische verwachtingszones worden onderscheiden:

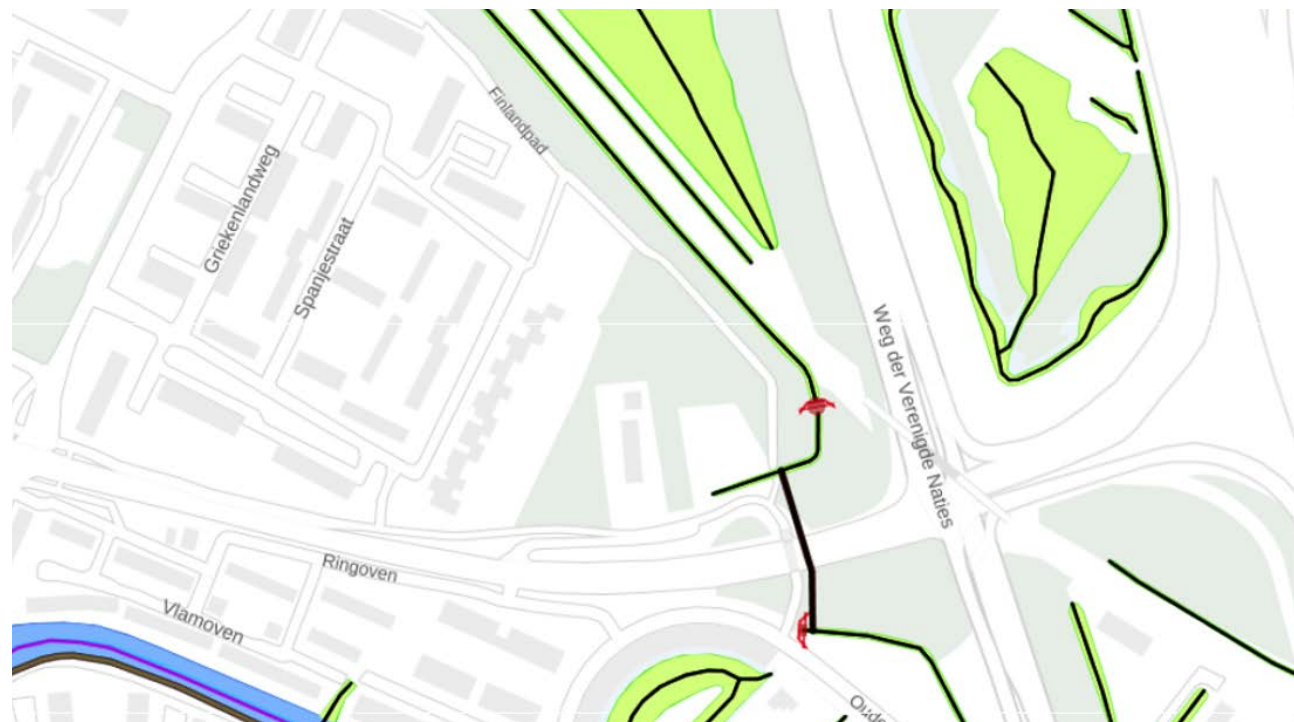
- zone met hoge archeologische verwachting binnenstad;
- zone met hoge archeologische verwachting buitengebied;
- zone met middelhoge archeologische verwachting;
- zone met lage archeologische verwachting.

Volgens de archeologische verwachtingskaart van de gemeente IJsselstein ligt het gehele plangebied in een gebied met een middelhoge/hoge archeologische verwachting. In deze gebieden dient bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij een verstoringsoppervlak groter dan 500 m² en bodemingrepen dieper dan 30 cm -mv er vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

3.10 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde



Uitsnede leggerkaart oppervlaktewateren hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beoordeling

Uitgangspunt voor de herontwikkeling is een klimaatadaptief plan. Dit betekent dat er ter plaatse sprake moet zijn van een hydrologisch neutrale ontwikkeling, waarin problemen ten aanzien van watertekorten en wateroverlast zoveel als mogelijk worden beperkt. De gemeente IJsselstein is gelegen binnen het stroomgebied van hoogheemraadschap 'De Stichtse Rijnlanden'. Het beleid van het waterschap houdt in dat een initiatiefnemer afdoende compenserende maatregelen moet nemen, zodat het oppervlaktewatersysteem na de realisering van verharding niet zwaarder wordt belast dan voordien. Het waterschap heeft een rekenmodel ontwikkeld om de wateropgave als gevolg van klimaatontwikkelingen in beeld te brengen. Op basis van nieuwe berekeningen met dit model is voor het hele beheersgebied van het waterschap een inschatting gemaakt van de benodigde waterberging. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen verschillende bodemtypen, zoals klei, veen en zand. Uitgangspunt hierbij is dat 15% van de aan verharding toe te voegen aantal vierkante meters gecompenseerd moet worden in de vorm van het realiseren van oppervlaktewater binnen hetzelfde peilgebied. Daarbij dient ook rekening te worden gehouden met compenserende maatregelen vanwege het dempen van watergangen binnen het plangebied. In het kader van de watertoets dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe omgegaan wordt met het hemelwater.

In overleg met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden moet op basis van een definitief stedenbouwkundig ontwerp overleg en overeenstemming zijn ten aanzien van de waterkwantiteit en -kwaliteit in het plangebied. In ieder geval zal voldoende m² aan compensatie oppervlakte water aanwezig moeten zijn vanwege de toename aan verharding in het gebied.

3.11 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Beoordeling

De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen: rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied. Het plangebied ligt in een gebied dat kan worden gekenmerkt als 'rustige woonwijk'. Richtafstanden gelden derhalve onverkort. Het voorgenomen initiatief maakt de bouw van woningen mogelijk, waardoor ter plaatse gevoelige functies worden

toegevoegd. Bij de beoordeling van een project voor de realisatie van een gevoelige functie moet enerzijds beoordeeld worden of de ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijvigheid. Anderzijds moet getoetst worden of ten aanzien van de milieubelasting van deze bedrijvigheid een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd.

De woningen binnen het plangebied bevinden zich nabij enkele omliggende bedrijven en hindergevende functies, waarvan de dichtstbijzijnde betreft een maatschappelijke functie (moskee) op circa 180 meter tot het plangebied. Er is geen sprake van overlap tussen de richtafstand vanwege omliggende functies tot het plangebied. Daarmee is een goed woon- en leefklimaat vanwege milieuzonering ter hoogte van het plangebied verzekerd en kan worden gewaarborgd dat omliggende bedrijvigheid vanwege het planvoornemen niet wordt belemmerd in de bedrijfsvoering. Ten aanzien van dit laatste geldt bovendien dat bestaande burgerwoningen in alle gevallen al dichter tot de relevante bedrijvigheid zijn gelegen dan de nieuw te bouwen woningen, waardoor de bestaande woningen maatgevend zijn voor eventuele uitbreidingsmogelijkheden van omliggende bedrijven.

4. CONTEXT EN ANALYSE

4.1 Huidige karakteristiek

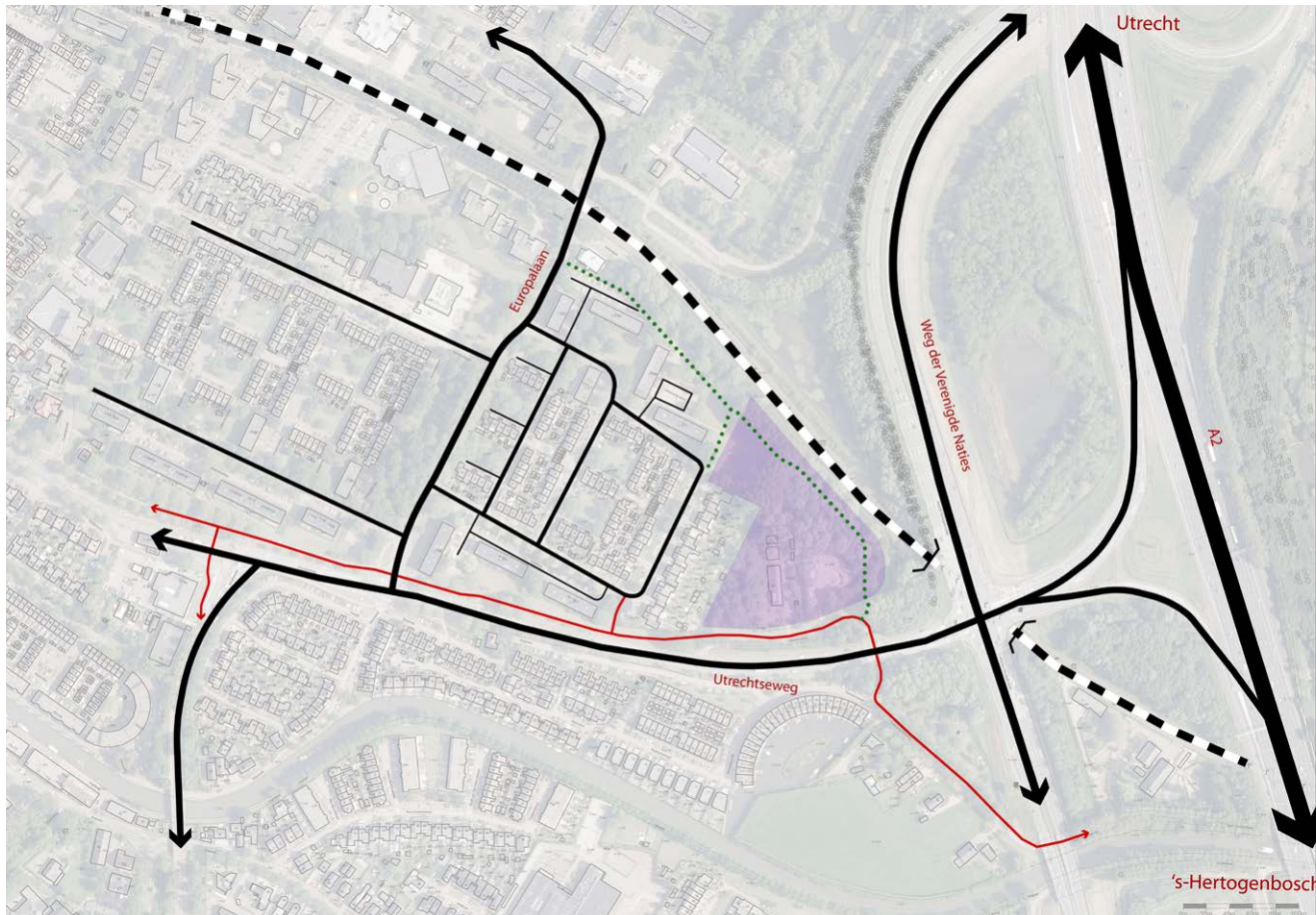
Functioneel

Het Europakwartier is vooral een woonbuurt. Aan de noordzijde bevinden zich een aantal voorzieningen zoals basisscholen en een supermarkt. Ook ligt hier een zwembad, een moskee en een kerk. Voor de overige voorzieningen zijn de bewoners aangewezen op het winkelcentrum Clinckhoeff en het centrum van IJsselstein, wat op 5 minuten fietsen ligt.

Verkeersstructuur

Het plangebied ligt in de uiterste oosthoek van het Europakwartier en is met de auto alleen toegankelijk via de bestaande buurt (Noorwegenlaan). De verkeersstructuur kent een duidelijk hiërarchie: via de woonstraten Noorwegenlaan en Italiëlaan, de wijkontsluitingsweg de Europalaan en de hoofdontsluiting van IJsselstein (Utrechtseweg) is de Rijksweg A2 snel bereikbaar.

Aan de zuidzijde loopt langs het plangebied een doorgaande fietsroute die IJsselstein, langs de Hollandsche IJssel, met Nieuwegein verbindt. Dit deels vrijliggende fietspad vormt een belangrijke langzaam verkeersverbinding. Het voetpad Finlandpad loopt, als onderdeel van een groenzone, langs de noordkant van het gebied en fungeert vooral als ommetje voor de buurt.



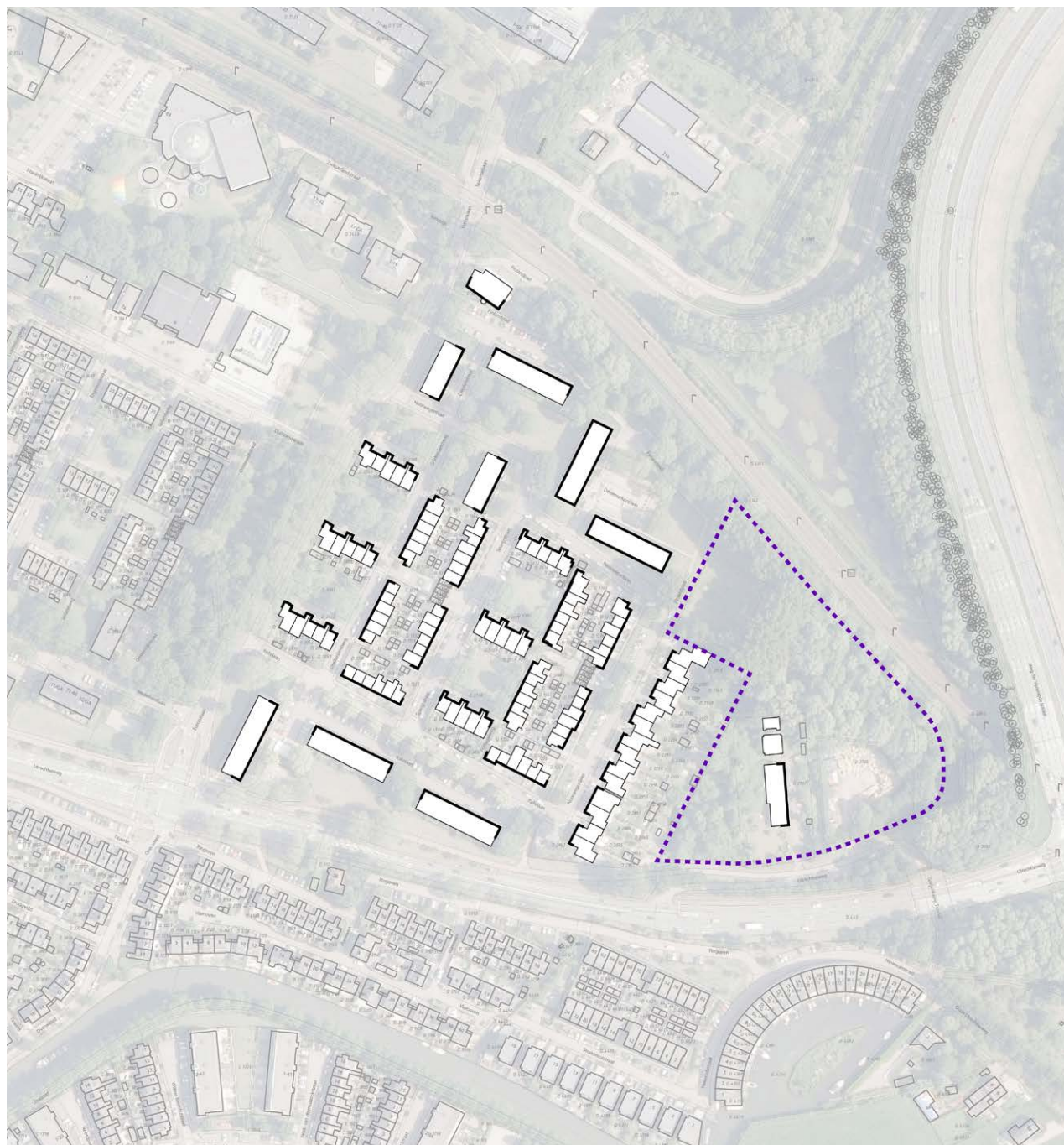
Situering en ontsluitingsstructuur



Het Finlandpad



Het openbaar trapveldje



Bebouwingsstructuur

Bebouwingsstructuur

De wijk is eind jaren '60 gebouwd volgens een kenmerkende orthogonale structuur. Aan de noord- en zuidrand staan vierlaagse portiekflats die eigendom zijn van Provides. Aan de oostrand staan met de garages geschakelde twee-onder-één kapwoningen met hun achtertuin richting het plangebied. De rest van de buurt bestaat uit rijwoningen en een aantal groenplekken. Binnen het projectgebied ligt een boerderij die hier in 1930 is gebouwd.



Openbaar trapveldje



Bestaande woningen Noorwegenlaan



Vierlaagse portiekflats



Zicht op het plangebied



Groen- en waterstructuur

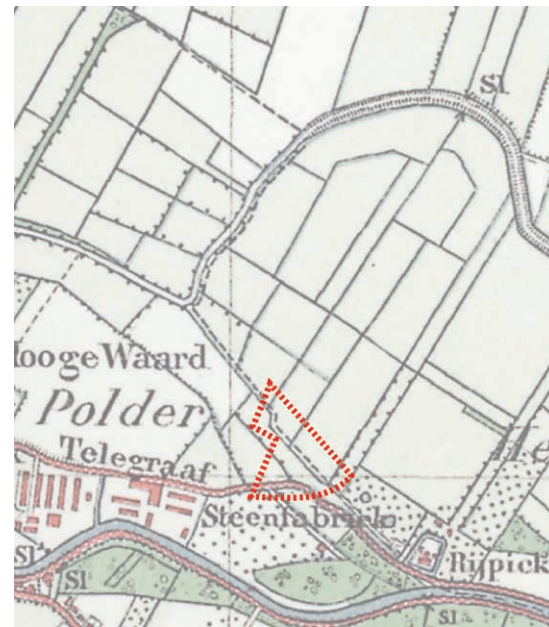
Groen- en waterstructuur

De groen- en waterstructuur bevindt zich met name aan de randen van het plangebied ter begeleiding van het tramtracé en de Utrechtseweg. Op de natuurwaardenkaart van de gemeente IJsselstein staan deze zones aangeduid als zijnde waardevol. Een rondgang heeft echter duidelijk gemaakt dat de huidige waarde van met name de populieren gering is en aan vervanging toe is. Dit wil echter niet zeggen dat deze groenzone geen waarde heeft aangezien het ook een visuele buffer is richting de aangrenzende infrastructuur.





1900



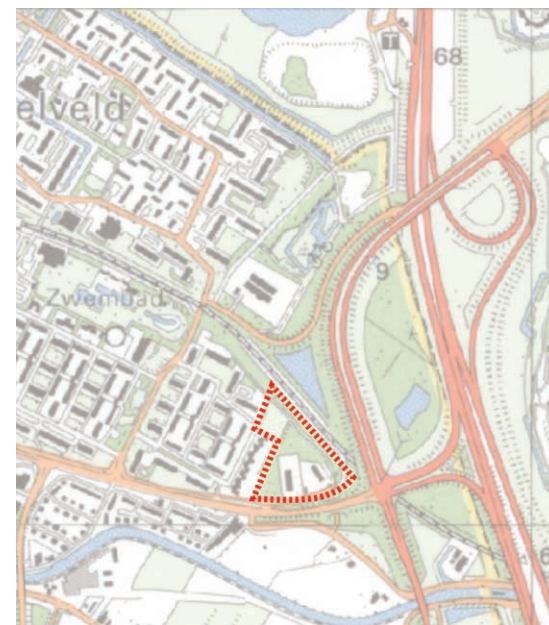
1930



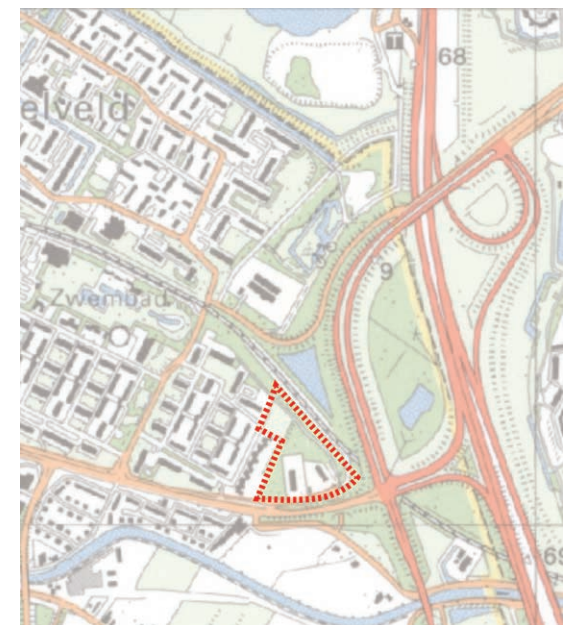
1970



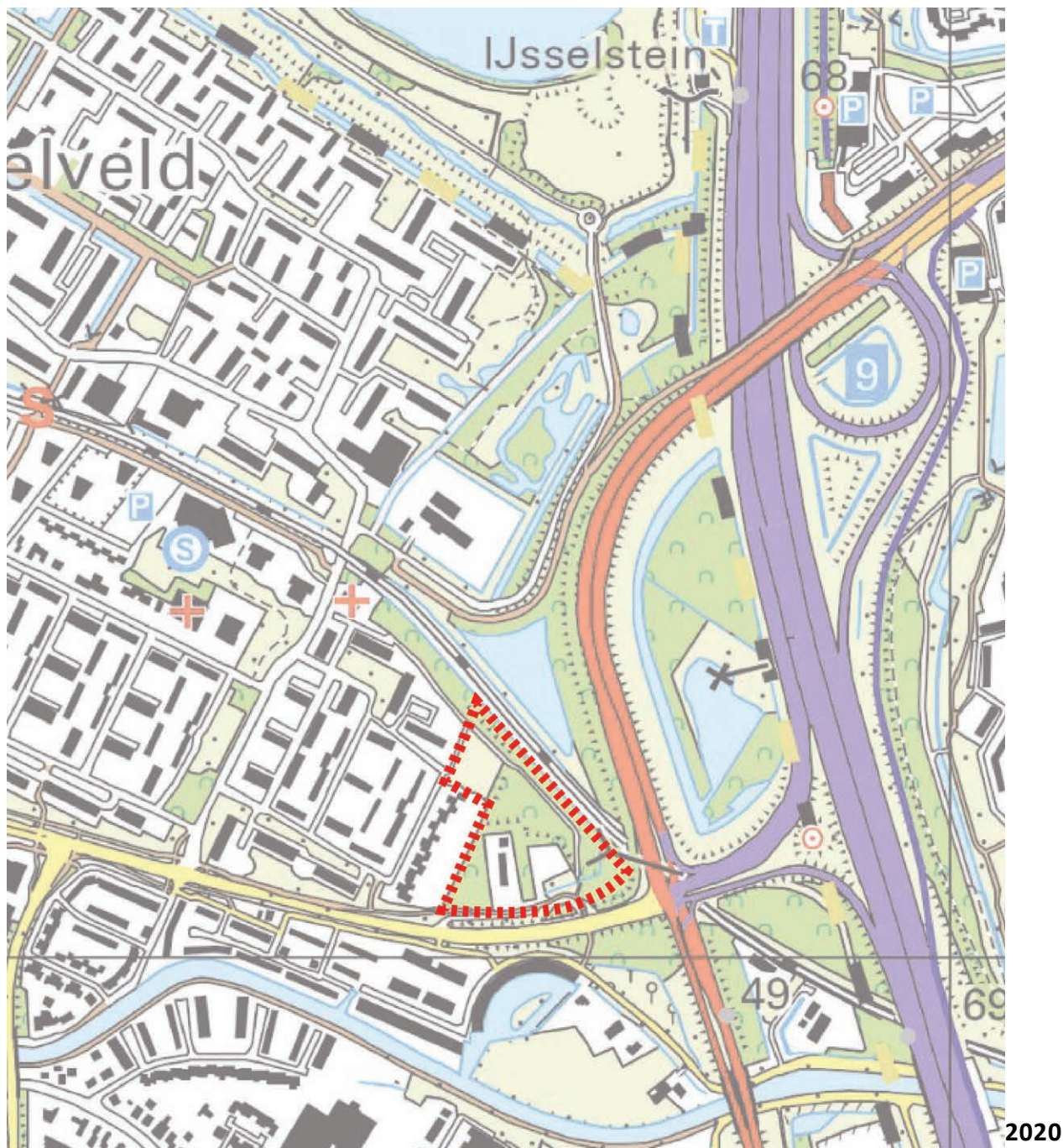
1980



1990



2000



4.2 Historie

Het Europakwartier maakte lange tijd onderdeel uit van het buitengebied van IJsselstein en lag direct aan de Utrechtseweg (voormalige Telegraaf lijn). In de jaren 60 vormde het Europakwartier een van de eerste uitbreidingen ten noorden van de historische binnenstad. Het plangebied heeft door de jaren heen haar agrarische functie behouden en is net als het Europakwartier de laatste decennia redelijk intact gebleven. De aanleg van de snelweg en de provinciale weg heeft wel verkeerstechnische consequenties gehad voor de Utrechtseweg maar heeft geen invloed gehad op de ruimtelijke en functionele hoofdopzet van het Europakwartier en het plangebied.



Ruimtelijke hoofdropzet

5. VISIE EN UITGANGSPUNTEN

5.1 Ruimtelijke hoofdopzet

Op basis van de analyse worden in dit hoofdstuk uitgangspunten geformuleerd die leiden tot een nieuwe woningbouwontwikkeling rekening houdende met de bestaande context en landschappelijke kwaliteiten. Deze kwaliteiten zitten met name in de groene randen. Uitgangspunt is om deze groene randen landschappelijk te versterken om zo een aantrekkelijk en groen woonmilieu te creëren.

Ruimtelijke hoofdopzet

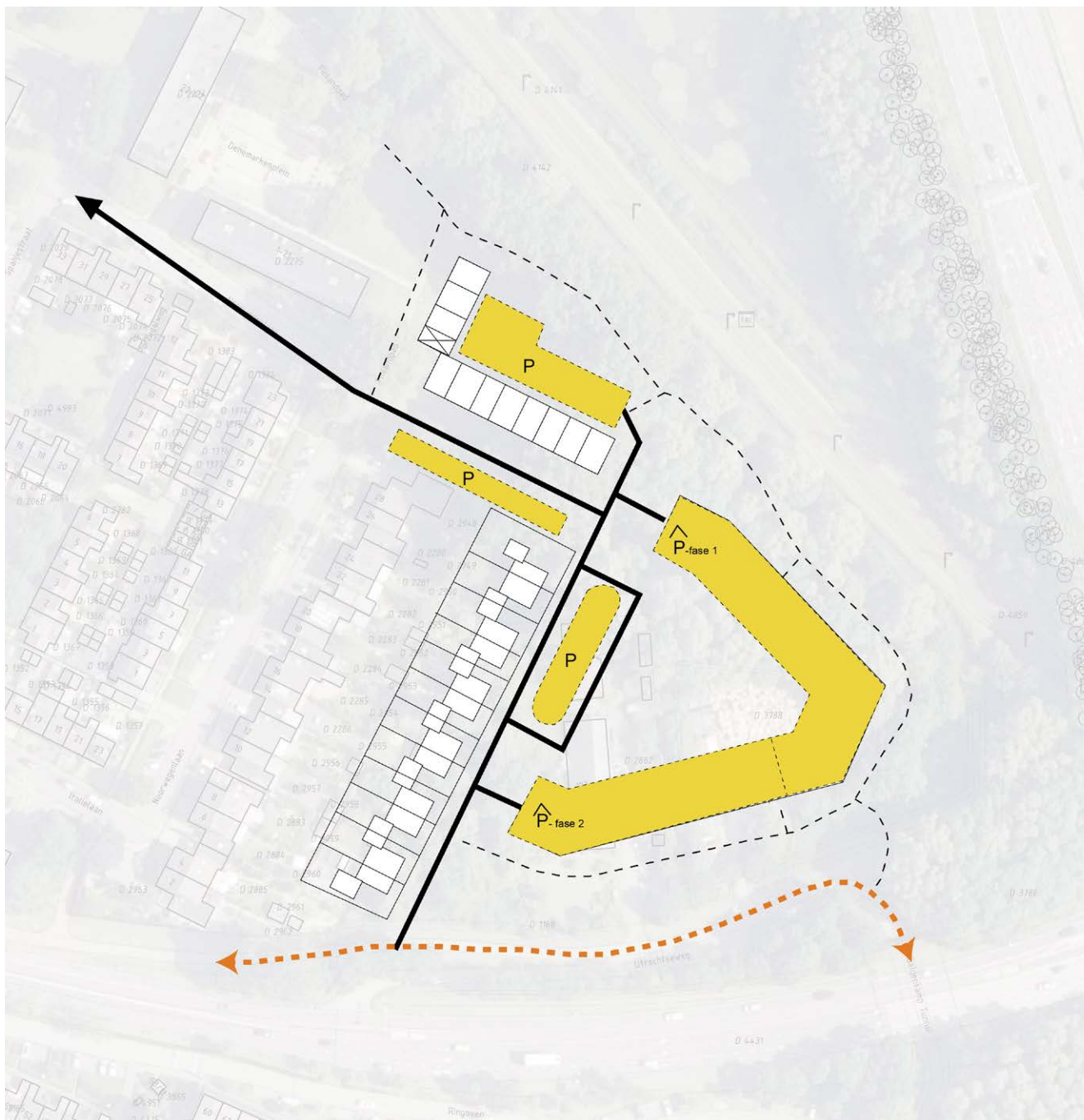
De ruimtelijke hoofdopzet sluit in de noord-west zijde aan op de bestaande woonbuurt. Het appartementengebouw (sociale huurwoningen) doet hier mee in de orthogonale structuur en heeft dezelfde bouwhoogte (maximaal 4 bouwlagen) als de direct aangrenzende portiekflats. Parkeren wordt geïntegreerd in het profiel van de nieuwe ontsluitingsweg en, uit het zicht, aan de achterzijde van de appartementen.

Aan de westzijde worden twee-onder-één kap woningen gesitueerd die met hun achtertuinen tegen de achtertuinen van de bestaande woningen aan de Noorwegenlaan komen te liggen. Op deze wijze wordt de nieuwe ontsluitingsweg op een representatieve wijze begeleid. De bouwhoogte bestaat uit maximaal twee bouwlagen met kap dan wel dakopbouw.

Het hart van het plangebied wordt gevormd door een (half) gesloten bouwblok dat bestaat uit appartementen en eventueel gecombineerd wordt met grondgebonden stadswoningen. De bouwhoogte bedraagt 3 bouwlagen oplopend naar maximaal 5 bouwlagen in de oostelijke punt van het plangebied.

Door het geluid van de omliggende infrastructuur, met name de snelweg en de N210, zal de buitenzijde van het half gesloten bouwblok grotendeels 'doof' uitgevoerd dienen te worden (afhankelijk resultaten akoestisch onderzoek). Met sprongen in de rooilijn en het toepassen van verschillende bouwhoogtes ontstaat er een gevarieerd beeld met een hoogteaccent in 5 bouwlagen) aan het einde van de wijk. De geluidsluwe zijde aan de binnenkant wordt juist een open gebied waar een openbare binnentuin aangelegd wordt.

De buitenzijde wordt gevormd door de bestaande groene rand die ingericht wordt tot een landschapspark met een klimaatadaptieve inrichting. Hier is ruimte voor natuurontwikkeling, waterberging en ontspanning. Het bestaande Finlandpad maakt onderdeel uit van het landschapspark.



5.2 Ontsluitingsstructuur en parkeren

Ontsluitingsstructuur

De ontsluitingsstructuur sluit direct aan op de Noorwegenlaan en heeft een calamiteitenverbinding aan de zuidzijde.

Centraal in het plangebied loopt een ontsluitingsweg die zowel de twee-onder-één kapwoningen als de verschillende parkeervelden en de (half)verdiepte parkeervoorziening onder het half gesloten bouwblok ontsluit. Indien gewenst kan de (half)verdiepte parkeervoorziening uitgebreid worden tot onder de binnentuin. Deze dient dan wel uitgevoerd te worden met een groen vormgegeven polderdak.

Centraal in het plangebied is een parkeerveld voorzien wat bestemd is voor bezoekersparkeren. Het biedt tevens de mogelijkheid om een rondje te rijden. Met deze ontsluitingsstructuur en parkeeroplossingen kan een rijweg aan de buitenzijde van het bouwblok achterwege blijven. Dit betekent, naast een beperking van de hoeveelheid verharding, tevens meer ruimte voor water en groen wat in het kader van een klimaatadaptieve ontwikkeling voorwaarde is.

Het Finlandpad wordt in een meer organisch tracé als doorgaande langzaamverkeersverbinding ingepast in het landschapspark.



Openbare parkeerplaatsen worden uitgevoerd in een open verharding

Parkeernormen

In 2007 werd de parkeernorm, onderdeel van het “Parkeerbeleidsplan IJsselstein 2006”, vastgesteld. In bijna vijftien jaar tijd is er nogal wat veranderd op het gebied van mobiliteit. Het delen van een auto is steeds meer gemeengoed aan het worden. De elektrische fiets wint aan populariteit en stelt steeds meer mensen in staat om een grotere afstand te overbruggen. Ook de bereikbaarheid van IJsselstein is infrastructureel gezien nog steeds aan verandering onderhevig. Het is tijd om de parkeernormen te herzien aan de hand van hedendaagse inzichten.

In 2020 is het Mobiliteitsplan IJsselstein “Gezond Op Weg” vastgesteld. Daarin is de ambitie opgenomen dat het ruimtebeslag van geparkeerde auto’s in de openbare ruimte in woonwijken niet verder mag toenemen. Daarbij wordt onder andere de deelauto als een oplossing voor dit ruimtevraagstuk gezien.

Momenteel is de ‘Beleidsregel Parkeernormen IJsselstein’ in de maak. Vooruitlopend op een mogelijke vaststelling worden in deze nota van uitgangspunten deze beleidsregels gehanteerd.

In de beleidsregel zijn de parkeernormen gebaseerd op de CROW-publicatie “Toekomstbestendig Parkeren” (publicatie 381; december 2018). Bij de bepaling van de parkeernorm is een sterk stedelijke omgeving gehanteerd. De parkeernorm wordt bepaald door het gemiddelde van de onder- en bovengrens van de kencijfers uit de publicatie, op een tiende en naar boven afgerond.

Bij de ontwikkeling van het plangebied dienen de gemeentelijke parkeernormen zoals hiernaast afgebeeld als uitgangspunt.

Mobiliteitsplan

De parkeereis is altijd bepalend voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen binnen het plangebied. Hier kan eventueel in overleg van worden afgeweken als de initiatiefnemer een mobiliteitsplan kan overleggen bij de vergunningaanvraag. In dit mobiliteitsplan wordt aangegeven op welke alternatieve en duurzame wijze wordt voorzien in de parkeerbehoefte. In die behoefte moet dan aantoonbaar minimaal tien jaar worden voorzien. IJsselstein staat open voor innovatieve initiatieven die uiteindelijk tot een duurzame afname van de parkeerbehoefte leiden.

Parkeernorm voor de auto Functie	Parkeernorm					
	Parkeerplaats per...	Centrum	Schil	Periferie	Aandeel bezoekers	Oplaadpunt percentage
Wonen						
Koophuis, vrijstaand	Woning	1,6	1,8	2,1	0,3	1,3
Koophuis, twee-onder-een-kap	Woning	1,5	1,7	2,0	0,3	1,3
Koophuis, tussen- of hoekwoning	Woning	1,4	1,6	1,8	0,3	0,4
Koopappartement, duur	Woning	1,4	1,6	1,9	0,3	1,3
Koopappartement, midden	Woning	1,3	1,5	1,7	0,3	0,4
Koopappartement, goedkoop	Woning	1,2	1,3	1,5	0,3	0,1
Huurhuis, vrije sector	Woning	1,4	1,6	1,8	0,3	0,4
Huurhuis, sociale sector	Woning	1,2	1,3	1,5	0,3	0,1
Huurappartement, duur	Woning	1,3	1,5	1,7	0,3	1,3
Huurappartement, midden en goedkoop	Woning	1,0	1,1	1,3	0,3	0,4
Kamerverhuur, zelfstandig (niet-studenten)	Kamer	0,5	0,6	0,6	0,2	0,1
Kamerverhuur, niet-zelfstandig (studenten)	Kamer	0,3	0,3	0,3	0,2	0,1
Serviceflat / aanleunwoning	Woning	0,4	1,1	1,1	0,3	0,1
Kleine eenpersoonswoning (ook tiny house)	Woning / kamer	0,5	0,6	0,7	0,2	0,1

5.3 Bebouwingsstructuur

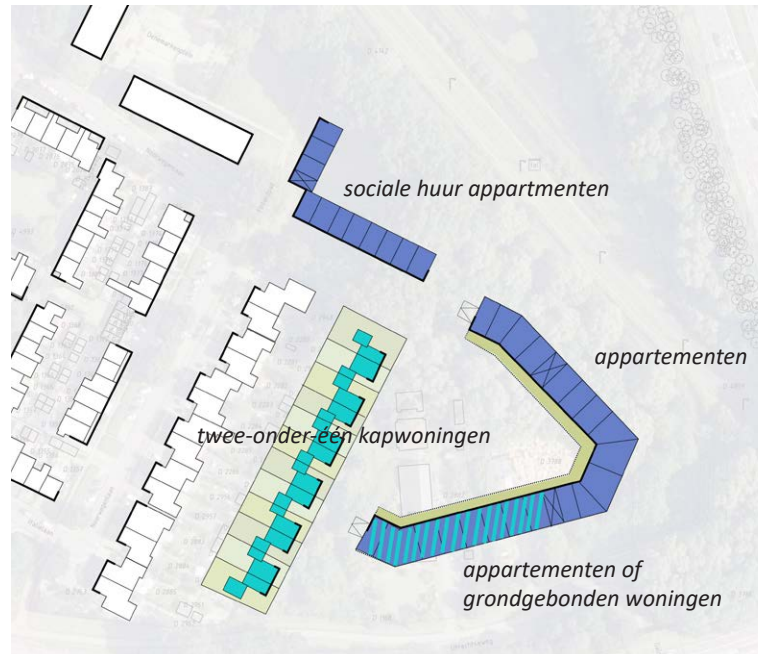
Programma en woningtypologie

In het noordelijke bouwblok worden circa 40 sociale huurappartementen gerealiseerd. Het betreft een haakvormige bouwmassa passend en aansluitend op de orthogonale opzet van het Europakwartier. De bouwhoogte bedraagt maximaal 4 bouwlagen.

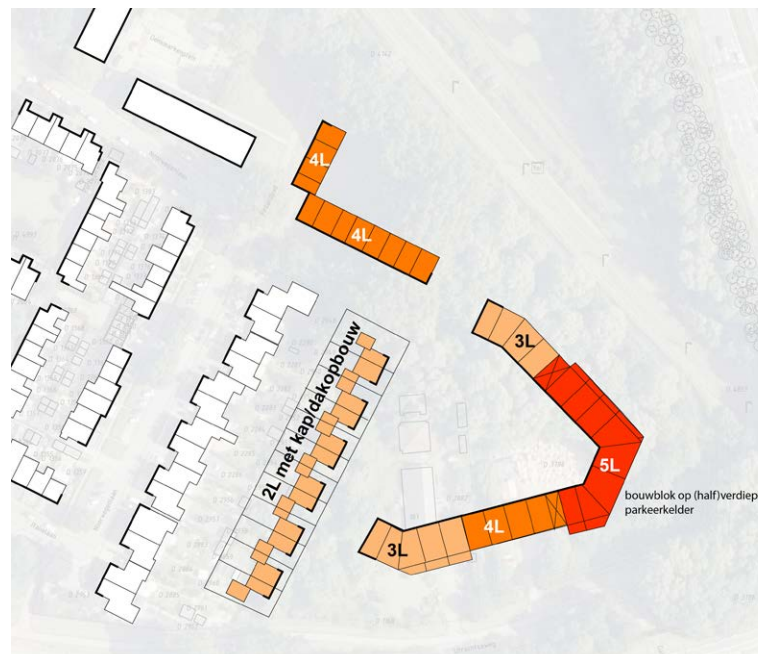
Aan de westzijde is ruimte voor twee-onder-één kap woningen bestaande uit twee bouwlagen met kap dan wel dakopbouw. Met deze bouwhoogte wordt aangesloten op die van de bestaande grondgebonden woningen aan de Noorwegenlaan.

Het half gesloten bouwblok biedt ruimte aan appartementen op een (half)verdiepte parkeervoorziening. Het zuidelijke deel van het bouwblok kan in plaats van appartementen uitgevoerd worden in stadswoningen. De woningen kunnen naar gelang de behoefte zowel in de huur als de koopsector gerealiseerd worden.

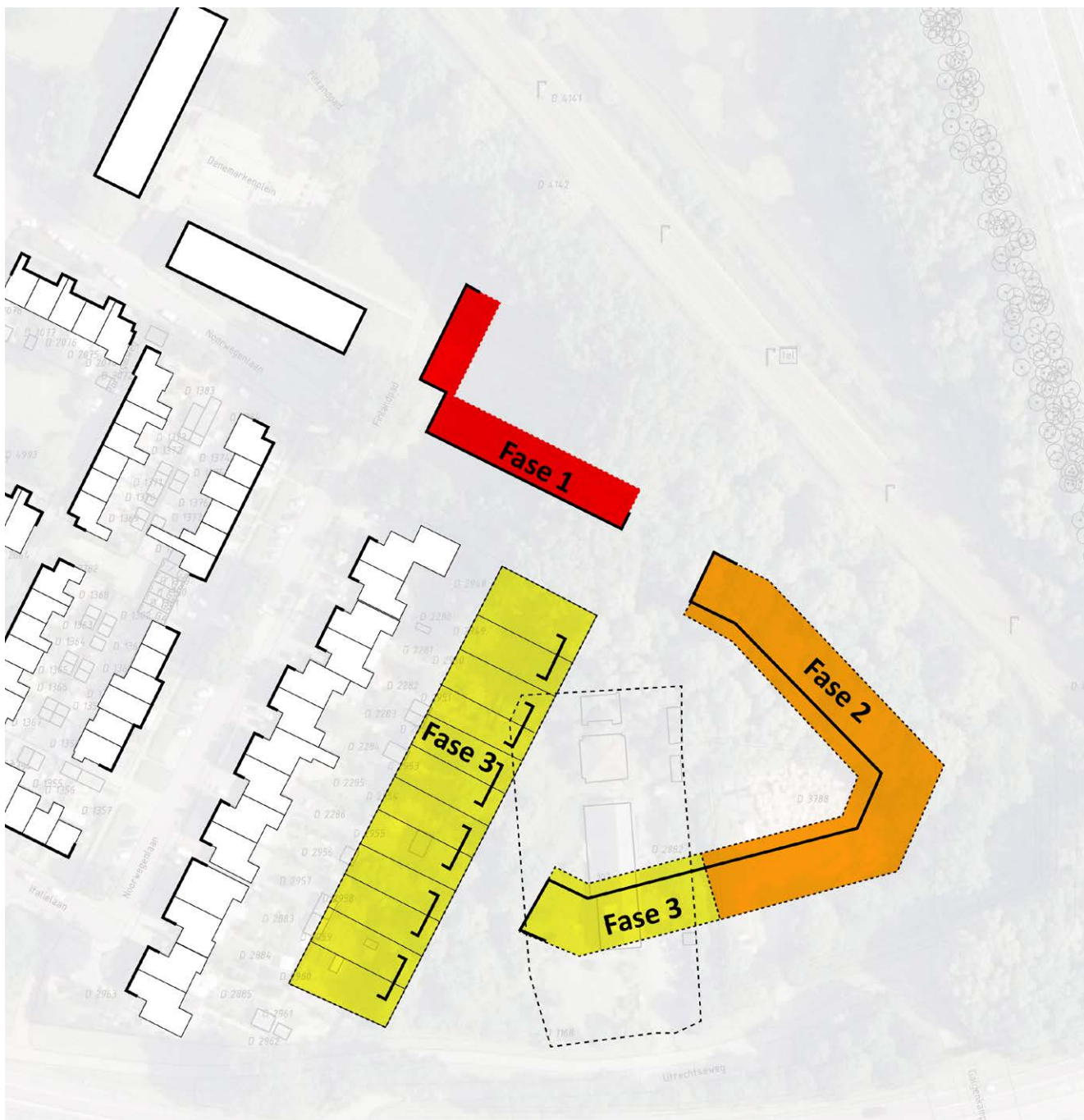
Bij de uitwerking dient rekening gehouden te worden met de geluidproblematiek. De bouwhoogte bedraagt 3 bouwlagen aan de westzijde, in aansluiting op de twee-onder-één kapwoningen, oplopend naar maximaal 5 bouwlagen in de oostelijke punt van het plangebied.



Woningtypologie



Bouwhoogte



Fasering

Het plan is, rekening houdende met de bestaande boerderij, in drie bouwfases faseerbaar. Fase 1 ligt tegen het bestaande woongebied aan en kan als eerste uitgevoerd worden, hierin zijn de sociale huur appartementen opgenomen. In de tweede fase kunnen de appartementen langs de noord-oostrand gemaakt worden. Fase 3, met vrije sector koopwoningen, kan aansluitend worden opgestart als er overeenstemming is bereikt met de particuliere grondeigenaren.

Woningaantallen en flexibiliteit

Het woningbouwprogramma is flexibel. Met name het half gesloten bouwblok biedt ruimte aan verschillende woningtypologieën (grondgebonden en gestapeld). Gezien de geluidproblematiek en het gewenste groene karakter ligt de typologie gestapeld voor de hand aangezien deze typologie gecombineerd kan worden met een (half)verdiepte parkeeroplossing. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en zijn auto's zoveel mogelijk uit het zicht gesitueerd.

Het totaal aantal te realiseren woningen is niet alleen afhankelijk van de woningtypologie maar ook op welke wijze voldaan kan worden aan de gemeentelijke parkeernorm en hoe parkeren op een gepaste wijze ingepast kan worden. Vooralsnog wordt er uitgegaan van circa 140 woningen.

5.4 Beeldambities

Situering en oriëntatie

- De bestaande orthogonale bebouwingsstructuur is uitgangspunt voor de positionering en richting van de twee-onder-één kapwoningen en het noordelijke bouwblok. Het oostelijke bouwblok kan een vrijere vorm krijgen en dient zorg te dragen voor de noodzakelijke akoestische afscherming

Massaopbouw

- Heldere opbouw van de appartementengebouwen: kloeki volumes
- De appartementengebouwen worden afgedekt met een plat dak
- De maximale bouwhoogte van de noordelijke bouwmasa bedraagt 4 bouwlagen
- De twee-onder-één kapwoningen bestaan uit maximaal 2 bouwlagen met kap dan wel dakopbouw
- De opbouw van het oostelijke gelegen half gesloten bouwblok is compact met een geleding in bouwhoogte (3-5 bouwlagen) en een zorgvuldige compositie van hogere en lagere delen. Het hoogste deel is in de oostelijke punt gelegen
- Dakopbouwen voor liften of andere technische installaties moeten geïntegreerd worden in de bouwmasa en vallen binnen het silhouet van het gebouw

Gevelkarakteristiek

- De bebouwing heeft een eigentijdse architectuur
- De gestapelde woningbouw dient zich alzijdig te manifesteren

- De vorm en architectonische uitdrukking van zowel de gestapelde woningbouw als de twee-onder-één kapwoningen zijn verwant (niet hetzelfde) aan elkaar en vormen een ensemble dat op een vanzelfsprekende wijze aansluit op de bestaande bebouwing
- Bij het half gesloten bouwblok dient er sprake te zijn van een duidelijke en herkenbare overgang van hoogteaccent(en) naar het laagbouwdeel
- De hoofdentrees van de gestapelde woningbouw zijn herkenbaar en hebben een duidelijke relatie met de situering van de parkeerplaatsen
- Bij de entrees van de gestapelde woningbouw aandacht voor integraal ontwerp van voordeur, verlichting en brievenbussen
- Balkons en overige aan- en uitbouwen zijn ondergeschikt aan de hoofdmassa vormgegeven en doen geen afbreuk aan de heldere opbouw van de hoofdmassa

Kleur- en materiaalgebruik en detaillering

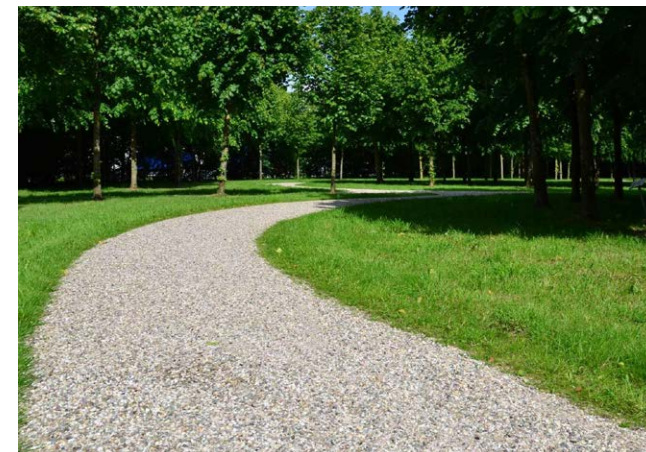
- Om het concept kracht bij te zetten dient er samenhang in materialisering te zijn
- Natuurlijk kleur- en materiaalgebruik, dus geen gebruik van felle kleuren
- Gebruik van hoogwaardige duurzame materialen waarbij het verouderen geen afbreuk doet aan de uitstraling (mooi verouderen)
- Kleuren en materialen bieden een zekere mate van rust en samenhang, toch de nodige variatie op het niveau van gebouw en details. Hiervoor geldt dat de bepaling van

kleur en materiaal van de verschillende elementen zal afhangen van het complete architectuurconcept

- Platte daken zichtbaar vanuit andere gebouwen hebben een mos- en sedumbedekking
- Maaiveldansluitingen (plinten en puilen) die aansluiten op de openbare ruimte zeer hoogwaardig materialiseren en detailleren
- Detaillering is ingetogen
- Eventuele belettering (zoals de eventuele namen van de gestapelde bebouwing) dient mee te worden genomen in de architectuur van de gebouwen



Groen- en waterstructuur



Finlandpad in halfverharding



Natuurlijke speelelementen



Groen parkeerdak binnentuin



Groene binnentuin (bron: Delva)

5.5 Groen- waterstructuur

Landschapspark

Aan de randen van het plangebied wordt de bestaande groenstructuur versterkt en is er ruimte voor de extra benodigde waterberging (verbreden bestaande sloten) als gevolg van de toename van verharding. Het bestaande groen wordt uitgedund, opgeschoond, vervangen en aangevuld op een dusdanige wijze dat er sprake is van een landschapspark. Dit landschapspark zorgt voor een groene buffer tussen de bebouwing en de aangrenzende infrastructuur.

Het Finlandpad wordt vormgegeven middels halfverharding (padvast) en opgenomen in het landschapspark. Daarnaast is er ruimte voor natuurlijke speelaanleiding.

Binnentuin

De binnentuin krijgt een groene inrichting met ruimte voor spelen en waterberging. Afhankelijk van de uiteindelijke uitwerking en vormgeving van het bouwblok kan de binnentuin geheel dan wel gedeeltelijk voorzien worden van een (half)verdiepte parkeervoorziening. Wanneer dit het geval is dient het dak van de binnentuin klimaatadaptief vormgegeven te worden met ruimte voor waterberging en een groene aankleding.

5.6 Openbare ruimte

- Samenhang door architectuur en inrichting buitenruimte
- Natuurlijke materialen en uitstraling van de openbare ruimte
- Duidelijke en hoogwaardige vormgegeven overgangen van bebouwd/onbebouwd oftewel privé/openbaar
- Eventueel straatmeubilair is bescheiden van vormgeving met een natuurlijke uitstraling
- Bouwwerken ten behoeve nutsvoorzieningen en (ondergronds) afvalinzameling worden zorgvuldige ingepast en vereisen een onopvallende vormgeving zodat ze niet beeldverstorend werken
- Inrichting openbare ruimte dient te voldoen aan het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte' en de 'Integrale Visie Openbare Ruimte' (IVOR) van de gemeente IJsselstein
- Gezien de bestaande landschappelijke kwaliteiten van dit gebied is ook een goede landschappelijke inpassing en dus het vroegtijdige inschakelen van een landschapsarchitect vereist bij de planontwikkeling

