

# GEMEENTE IJSSELSTEIN

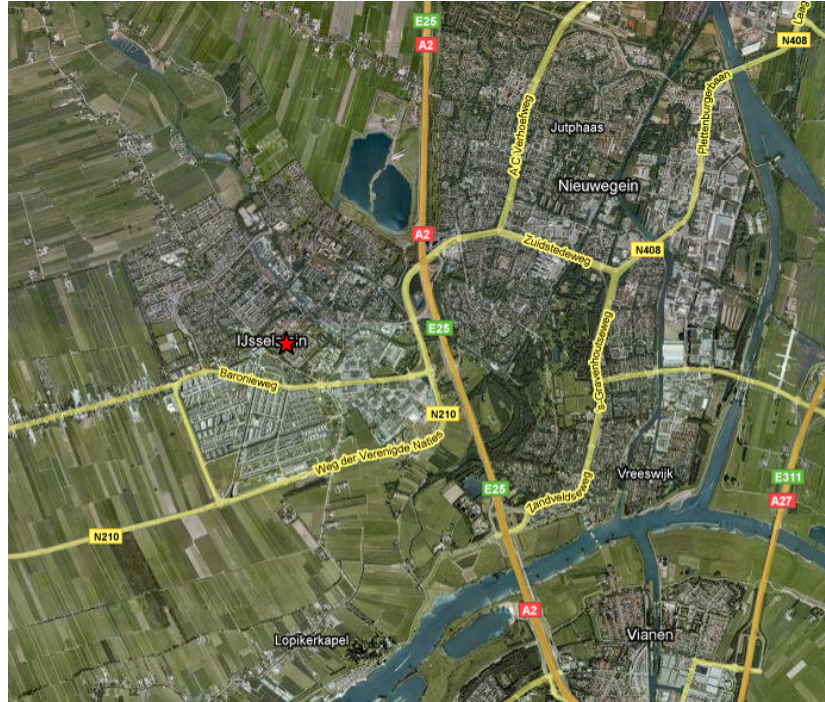
## Bestemmingsplan Koningshof - Schuttersgracht



### Toelichting

<b>1.</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>3</b>
1.1.	Aanleiding.....	3
1.2.	Ligging .....	3
1.3.	Vigerend bestemmingsplan.....	4
1.4.	Leeswijzer .....	5
<b>2.</b>	<b>BESTAANDE SITUATIE .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Ontstaansgeschiedenis .....	6
2.2.	Ruimtelijke structuur.....	8
2.3.	Groen- & waterstructuur .....	9
2.4.	Functionele structuur.....	10
<b>3.</b>	<b>BELEIDSKADER.....</b>	<b>11</b>
3.1.	Nationaal beleid.....	11
3.2.	Provinciaal beleid .....	12
3.3.	Regionaal beleid.....	14
3.4.	Gemeentelijk beleid.....	16
<b>4.</b>	<b>PLANBESCHRIJVING .....</b>	<b>32</b>
4.1.	Randvoorwaarden .....	32
4.2.	Stedenbouwkundig plan .....	32
4.3.	Beeldkwaliteit .....	34
4.4.	Groen & water .....	34
4.5.	Verkeer & parkeren .....	34
<b>5.</b>	<b>MILIEU- &amp; OMGEVINGSASPECTEN.....</b>	<b>36</b>
5.1.	Milieu .....	36
5.2.	Waterhuishouding .....	41
5.3.	Flora & fauna .....	45
5.4.	Archeologie & cultuurhistorie.....	47
5.5.	Leidingen .....	53
<b>6.</b>	<b>JURIDISCHE ASPECTEN .....</b>	<b>55</b>
6.1.	Algemeen .....	55
6.2.	Opbouw .....	56
6.3.	Bestemmingen .....	56
6.4.	Handhaving .....	59
<b>7.</b>	<b>ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID .....</b>	<b>61</b>

<b>8.</b>	<b>OVERLEG &amp; INSPRAAK.....</b>	<b>62</b>
8.1.	Overleg.....	62
8.2.	Inspraak.....	62
8.3.	Zienswijzen.....	62



Globale ligging plangebied in groter verband  
Bron: <http://maps.google.nl>

## **1. INLEIDING**

### **1.1. Aanleiding**

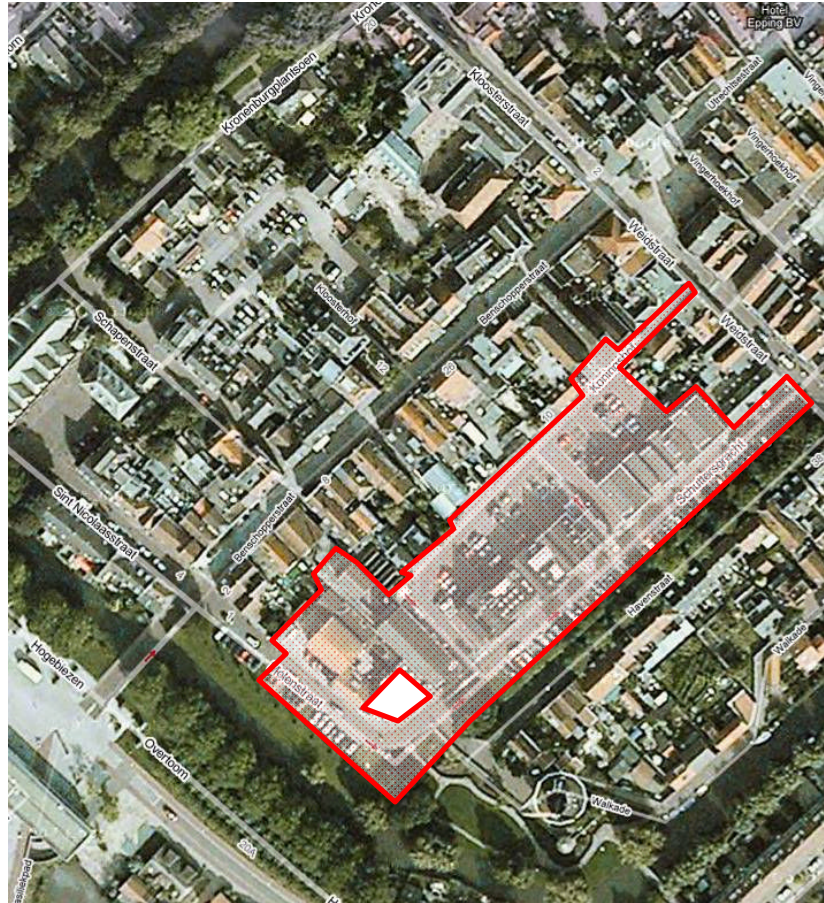
De gemeente IJsselstein werkt in het project 'Verbeterde Binnenstad' aan de ontwikkeling van de binnenstad van IJsselstein. Het project behelst het ontwikkelen van een binnenstad met een kwalitatief hoogwaardig aanbod aan winkels, voorzieningen en openbare ruimte, die het beschermde stadsgezicht versterken, waarin het woongenot voor de bewoners is verzekerd, waarin ondernemers kunnen floreren en waarin een attractief verblijfsgebied ontstaat voor recreanten. Ook de groei van het aantal inwoners in de periode tot 2025 vraagt om een versterking van de functie van het kernwinkelapparaat in het centrumgebied.

Met dit project wil de gemeente het beschermd stadsgezicht versterken en mindere delen van de binnenstad vervangen/ verbeteren. Het gebied Koningshof - Schuttersgracht is één van de deelgebieden die aangepakt wordt. Door herinrichting, versterking van de groenstructuur, functiewijzigingen, toevoeging van nieuwbouw die past bij de schaal van de oude stad, het bieden van mogelijkheden voor terrassen en kleinschalige daghoreca en het weren van doorgaand autoverkeer, ontstaat een prettiger verblijfsklimaat en wordt het cultuurhistorische beeld van de stad versterkt.

De parkeerplaatsen op het Koningshof en langs de Schuttersgracht worden opgeheven en de Rabobank, de bibliotheek en de voormalige supermarktllocatie, nu tijdelijk in gebruik door Action, worden verplaatst zodat ruimte ontstaat voor winkels met daarboven woningen. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt het zogenaamde "winkel-zesje" tot stand gebracht. Op termijn is zelfs de ontwikkeling van het uiteindelijke "winkel-achtje" mogelijk. Ook aan de zijde van het Koningshof worden aan de zijde van het binnengebied woningen gebouwd. Boven de winkels komt een inpandige parkeervoorziening op de verdieping voor bewoners. Langs de Schuttersgracht worden kleine winkels eventueel in combinatie met ruimten voor (rustige) daghoreca en woningen ingepast.

### **1.2. Ligging**

Het plangebied is gelegen in het gebied Molenstraat, Koningshof en Schuttersgracht tot de achterzijden van de bebouwing aan de Benschopperstraat en Weidstraat.



*Globale begrenzing plangebied (rode omkadering). De locatie hoek Molenstraat – Schuttersgracht (wit gearceerd) behoort niet tot het plangebied.*

*Bron: <http://maps.google.nl>*

### 1.3. Vigerend bestemmingsplan

In het plangebied vigeert het bestemmingsplan “IJsselstein binnen de grachten”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van IJsselstein op 20 juni 1991 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 28 januari 1992.

De gronden die binnen het plangebied vallen hebben globaal de bestemmingen ‘Gemengde bebouwing I’, ‘Gemengde bebouwing II’, ‘Bijzondere doeleinden II’, ‘Groenvoorzieningen’, ‘Tuinen’ en ‘Verblijfsdoeleinden’. De voorgenomen plannen passen niet binnen de bouwvlakken zoals deze op de kaart zijn opgenomen en ook de bouwhoogte van de verschillende bouwdelen past niet binnen het vigerende plan. Derhalve is een partiële herziening van het bestemmingsplan ex artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) noodzakelijk.

#### **1.4. Leeswijzer**

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2: de bestaande situatie;
- Hoofdstuk 3: het ruimtelijk beleidskader van de verschillende overheidslagen;
- Hoofdstuk 4: een beschrijving van de voorgenomen plannen;
- Hoofdstuk 5: milieu- & omgevingsaspecten;
- Hoofdstuk 6: de beschrijving van het juridische plan;
- Hoofdstuk 7: de economische uitvoerbaarheid;
- Hoofdstuk 8: de resultaten uit overleg en inspraak.

## 2. BESTAANDE SITUATIE

### 2.1. Ontstaansgeschiedenis<sup>1</sup>

IJsselstein ontstond als nederzetting in de buurt van kasteel 'Steyne aan de IJssel', dat in 1279 voor het eerst wordt genoemd, toen het in het bezit kwam van Gijsbrecht van Amstel. In 1310 kreeg IJsselstein stadsrechten. Omstreeks 1390 werd een planmatig opgebouwde 'bastide' gemaakt, het huidige centrum van IJsselstein. Uit de opbouw van de binnenstad valt nog op te maken dat er een rijk en een arm deel was: Een hogere rijkere bebouwing aan de zijde van het kasteelkwartier en lagere sobere bebouwing aan de zijde van de Schuttersgracht.

Tot de 19<sup>e</sup> eeuw had de stad een belangrijke functie als marktplaats voor het omringende agrarisch gebied. De stad groeide echter nauwelijks. In de 2<sup>e</sup> helft van de 19<sup>e</sup> eeuw kwam de industrie op gang langs de Hollandse IJssel, waarmee het wegennet aanzienlijk verbeterde en de stad uitbreidde. De industrie was de motor. Met name voor de meubelindustrie was de IJssel een belangrijke aan- en afvoerroute. Ten gevolge van de opkomst van de industrie werden in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw fabrieken opgericht aan de randen van de oude stad. Om deze uitbreidingen mogelijk te maken zijn vanaf 1852 de stadsmuren grotendeels afgebroken.

In de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw veranderde er weinig. Voor de tweede wereldoorlog is buiten de stadsgracht nauwelijks gebouwd. Alleen aan de noordzijde buiten de IJsselpoort werden in de eerste decennia van de 20<sup>e</sup> eeuw 2 bescheiden complexen woningen opgericht.

In de eerste jaren na de Tweede Wereldoorlog werden twee bruggen over de stadsgracht gebouwd. Hierdoor ontstond een verbinding in oost-westrichting dwars door de stad. In de aldus aangesloten gebieden werden achtereenvolgens de buurt Nieuwpoort en de buurt Kasteel ontwikkeld. De sindsdien steeds voortschrijdende uitbreiding van de stad ging gepaard met een verschuiving in functies van de oude stad en een verandering van het gebruik van de bebouwing.

Door de aanwezigheid van moderne woonbuurten werd het wonen een secundaire functie van de binnenstad. Deze ging meer en meer als stadscentrum fungeren. Aansluitend op de reeds van oudsher bestaande zakenkern breidde het winkelapparaat zich gaandeweg uit. Winkels werden verbouwd en nieuwe winkelpanden gevestigd. Voor zover op deze wijze door spontane groei een samenhangend winkelcentrum zou ontstaan is dit een gezonde ontplooiing. Daarnaast vestigden zich steeds

---

<sup>1</sup> Bron: <http://nl.wikipedia.org>, <http://www.rhcijnstreek.nl>

meer kleine bedrijfjes in de kleine optrekjes die als woningen niet meer bruikbaar waren.

In de achteraf gelegen gedeelten heeft dit proces de verkrotting sterk in de hand gewerkt en vooral in de omgeving van de Havenstraat en de Schuttersgracht een toestand geschapen die door iedereen als onhoudbaar werd ervaren. Met name ronde Schuttersgracht, de Voorstraat, de haven (Havenstraat) en de IJsselstraat waren woningen in zeer slechte staat.

In 1955 werd een saneringsplan gemaakt voor de verkrotte zuidhoek van de oude stad. Een stevige aanpak van de voormalige Koningsgracht en de Schuttersgracht volgde. In de historische binnenstad werden circa 120 woningen afgebroken. Hierdoor is het historisch stadsbeeld ter plaatse van de vroegere Koningsstraat, thans de Schuttersgracht, ingrijpend gewijzigd. Het Wed, een 'achterbuurtje', maakte plaats voor de parkeerfunctie, waaraan begin jaren '80 ook relatief grootschalige gebouwen voor bibliotheek en bank werden toegevoegd in het gebied aan de Schuttersgracht. Ook werd een deel van de historische stadsmuur nabij de molen gerestaureerd en de omliggende ruimte weer als plantsoen ingericht.

Vanaf 1970 werd de winkelfunctie voor de binnenstad steeds belangrijker. In hoofdzaak groeide het winkelcentrum in de oude herenstraten van IJsselstein. Hier bevindt zich het grootste deel van de fraaie historische huizen. Bij verbouwingen en nieuwbouw hadden ondernemers lange tijd nog de vrije hand ten aanzien van het karakter van de architectonische verschijning. Het historische aanzien van de straten heeft hierdoor in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw veel geleden.

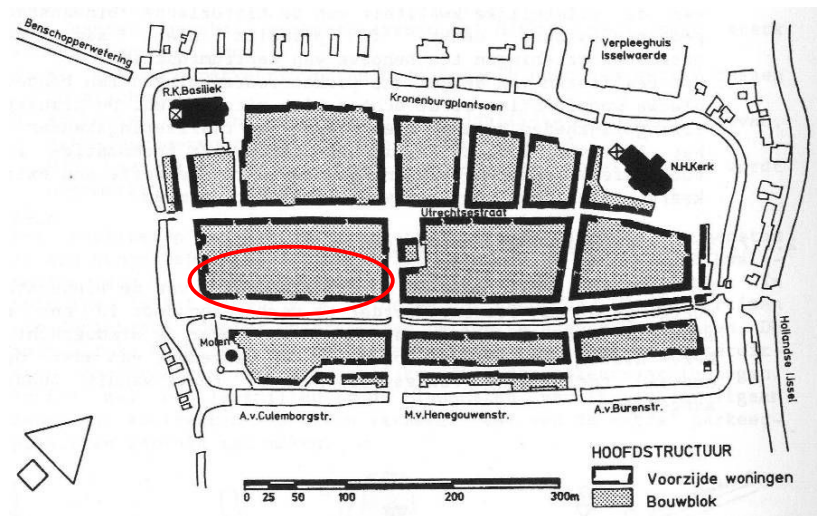
Om parkeerruimte te kunnen bieden werd een deel van de binnenterreinen onteigend en aangewend voor parkeren. Vele tuinen en achtererven werden vervangen door verharding, waardoor het karakter van de historische binnenstad veranderde.

De Monumentenwet van 1961 heeft in deze situatie verbetering gebracht. In 1966 is de historische binnenstad van IJsselstein aangewezen als beschermd stadsgezicht. Sindsdien zijn verschillende monumenten gerestaureerd, terwijl ook talloze panden van particulieren met subsidies zijn aangepakt. Belangrijke bouwwerken uit verschillende perioden zijn behouden. In het plangebied moet echter nog een belangrijke slag gemaakt worden.



## 2.2. Ruimtelijke structuur

De historische binnenstad binnen de grachten (300 x 500 m) heeft een karakteristiek bijna rechthoekig patroon van hoofdstraten, zijstraten en stegen. De bebouwing is vooral ontstaan in de lengterichting van de rechthoek, langs de Benschopperstraat, de Utrechtsestraat, de Kerkstraat en de IJsselstraat. De rechthoek is zowel in de breedte als in de lengte ruwweg in drieën gedeeld. De tussenliggende bouwblokken zijn min of meer gesloten met de voorzijde van de bouwblokken aan de (oorspronkelijke) staten. Alleen langs de haven (en oorspronkelijk ook langs de Schuttersgracht) kwam eenzijdige bebouwing voor.



Binnen dit patroon liggen verschillende ruimtes met eigen kenmerken. De rand van de historische binnenstad langs het Kronenburgplantsoen is lommerrijk met oude kastanjabomen en voorname woningen. De zuidostrand bij de Walkade (direct ten zuidoosten van het plangebied) daarentegen is steniger met kleine arbeiderswoningen langs smalle straten.

In het noordoostelijke deel van de historische binnenstad staan overwegend grotere panden en in het zuidwestelijke deel kleinere woningen. Het merendeel van de panden is gebouwd in de 19<sup>e</sup> en begin 20<sup>e</sup> eeuw. Expressie per individueel pand, een driedeling plint-middendeel-kap, beëindiging van het gevelvlak met dakrand, goot of kapoversteek, gepleisterde of gemetselde gevel, en in geval van een kap gebakken pannen, zijn hierbij de karakteristieken.

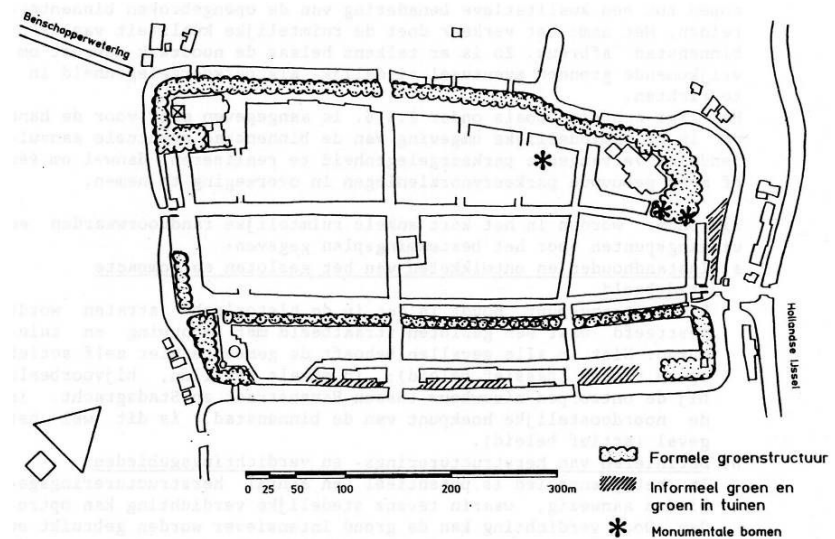
Relatief weinig gebouwen zijn uit de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw. Begin jaren '80 zijn bij de Koningshof - Schuttersgracht echter wel relatief grootschalige gebouwen toegevoegd voor een bibliotheek en een bank. Een deel van de binnenterreinen (voormalige tuinen en binnenhoven) in de historische binnenstad is verhard en in gebruik als parkeervoorziening

(parkeerhoven). Het feit dat relatief weinig gebouwen stammen uit de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw maakt van de oude binnenstad een betrekkelijk gaaf historische gebied met een sterke eigen identiteit.

De bebouwing in de binnenstad is op enkele punten na niet hoog: gemiddeld 1 tot 2 lagen met kap. Met name langs de Voorstraat, de Havenstraat en de Walkade komen nog veel panden voor - meestal woningen - met een geringe goothoogte.

### 2.3. Groen- & waterstructuur

De stadsgracht vormt samen met de haven een van de belangrijkste structuurbepalend elementen in en rondom de historische binnenstad. Beiden staan in open verbinding met de Hollandsche IJssel. De groenstructuur van de binnenstad wordt verder gevormd door de singelbeplanting aan het Kronenburgplantsoen tussen de twee kerken, op de hoekpunten van de binnenstad. Het groene karakter langs de stadsgracht aan de zuidoostzijde ademt een heel andere sfeer dan het Kronenburgplantsoen. Dit komt doordat de stadsgracht hier grotendeels begrensd wordt door tuinen en erven van woningen. Er is geen ruimte om een openbare beplanting aan te brengen. Tuin- en erfbeplantingen zijn wel aanwezig, maar deze geven geen monumentaal beeld. Direct ten zuiden van het plangebied is er overigens een dwarsverbinding aanwezig tussen de Schuttersgracht en de Havenstraat.



Rondom de molen, ten zuidoosten van het plangebied, is wel een flinke groene sfeer aanwezig in het Molenplantsoen. Ook is er nog een belangrijk groen lint in de binnenstad dat wordt gevormd door de haag met bomenrij langs de smalle gracht die loopt langs de molen en de Havenstraat, direct ten zuiden van het plangebied.

## **2.4. Functionele structuur**

De historische binnenstad wordt gekenmerkt door gemengde bebouwing en een veelheid aan functies. Wonen (verspreid over de hele binnenstad), detailhandel (concentratie in de Benschopperstraat en Utrechtsestraat) en recreatie/toerisme (horeca, galerieën en Stadsmuseum) zijn de voornaamste. Aan de rand van de historische binnenstad is sprake van water (stadsgracht) en voor een groot deel ook van openbaar groen (ondermeer het Kronenburgplantsoen en het Vestingplantsoen).

De bebouwing die deel uitmaakt van het plangebied is in gebruik als winkel, bank, bibliotheek en woning. Het Koningshof, het binnenterrein achter de Schuttersgracht, is in gebruik als parkeerterrein. Langs de Molenstraat en de Schuttersgracht is sprake van een groenstrook met parkeerplaatsen.

### **3. BELEIDSKADER**

#### **3.1. Nationaal beleid**

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Wat betreft de verantwoordelijkheidstoedeling en bevoegdheidsverdeling zijn het rijk, de provincie en de gemeente voortaan verantwoordelijk voor hun eigen belangen. Er kan slechts sprake zijn van bemoeienis van provincie of rijk met de gemeente indien dat noodzakelijk is vanwege een provinciaal, respectievelijk nationaal belang. Rijk en provincies beschikken in de Wro over dezelfde bevoegdheden als gemeenten om hun eigen ruimtelijke belangen te kunnen uitvoeren. Daarnaast kunnen het rijk en de provincies algemeen verbindende regels uitvaardigen en aanwijzingen geven om hun belangen veilig te stellen.

##### **3.1.1. Nota Ruimte**

De Nota Ruimte bevat het ruimtelijke beleid van het Rijk, waarmee het kabinet op hoofdlijnen sturing wil geven aan de inrichting van de ruimte en sociale, culturele en economische ontwikkelingen ruimtelijk wil accommoderen. Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd in bestaand bebouwd gebied (onder andere door intensiveren, combineren en transformeren), aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Daarbij wordt aangesloten bij de bestaande ruimtelijke structuren.

De gemeente IJsselstein is gelegen in één van de Nationale Stedelijke Netwerken, de Randstad. Binnen elk nationaal stedelijk netwerk heeft het rijk indicatief een aantal gebieden aangegeven waar de verstedelijking wordt gebundeld. IJsselstein is binnen één van deze gebieden gelegen (regio Utrecht). Hierbij geldt dat de optimale benutting van het bestaande bebouwde gebied voorrang heeft, maar gezien de grootte van de totale woningbouwopgave in de regio zal uitbreiding noodzakelijk blijven. Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid nader uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Het Rijk focust zich op de ruimtelijke hoofdstructuur (RHS) van Nederland.

De revitaliserings-, herstructurerings- en transformatieopgave moet in beleid en uitvoering krachtig ter hand worden genomen. Gemeenten (in samenwerking met marktpartijen) zijn verantwoordelijk voor planvorming

en uitvoering. Het rijk stimuleert herstructurering en transformatie van (verouderde) wijken in het algemeen.

#### *Conclusie*

Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. Er is sprake van herstructurering en revitalisering. Derhalve past het voorgenomen initiatief binnen het nationale beleidskader.

#### **3.1.2. Nota Belvédère**

In de Nota Belvédère (juli 1999) geeft het Rijk te kennen dat de cultuurhistorische identiteit van gebieden sterker richtinggevend moet worden voor de ruimtelijke inrichting. Het Rijk streeft naar ontwikkelingsgericht inzetten van bestaande cultuurhistorische kwaliteiten, waarbij vervlechting van cultuurhistorie in het ruimtelijke ordeningsbeleid uitgangspunt vormt. In de ruimtelijke inrichting dienen de cultuurhistorische waarden niet alleen herkenbaar te blijven, maar ook te worden versterkt, hetgeen in het bijzonder geldt voor de aangewezen belvédèregebieden (cultuurhistorisch waardevolle gebieden en steden in Nederland). De doelstellingen zijn:

- Het erkennen en herkenbaar houden van cultuurhistorische identiteit;
- Het versterken en benutten van de kwaliteit van belvédèregebieden;
- Het scheppen van voorwaarden voor initiatieven van derden;
- Het verspreiden van kennis, het toegankelijk maken en het stimuleren van inspiratie voor inrichting en ontwerp;
- Het verbeteren van de samenwerking tussen overheden en derden;
- Het beter gebruik maken van bestaand instrumentarium.

#### *Conclusie*

Het voornemen om de historische ruimtelijke structuur en cultuurhistorische identiteit terug te brengen in het plangebied is iets wat past binnen het beleidskader.

### **3.2. Provinciaal beleid**

#### **3.2.1. Structuurvisie**

Provinciale Staten van de Provincie Utrecht hebben op 23 juni 2008 de Beleidslijn nieuwe Wro vastgesteld. Doel van de beleidslijn is ervoor zorg te dragen dat, ook na de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008, het Streekplan Utrecht 2005 - 2015 slagvaardig gehanteerd kan worden als beleidskader. In dat kader maakt de beleidslijn duidelijk wat er van de provincie kan worden verwacht. Ze markeert het provinciaal belang en legt de inzet van de nieuwe Wro-instrumenten vast. Met nadruk geldt dat de beleidslijn geen nieuw beleid bevat: de beleidsdoelen zoals deze in het Streekplan zijn vastgelegd worden niet gewijzigd.



Het Streekplan Utrecht 2005-2015 is op 13 december 2004 vastgesteld door Provinciale staten van Utrecht. Dit plan is later in het kader van de nieuwe Wro omgezet naar een structuurvisie. In het plan is het beleid beschreven waarmee de provincie sturing geeft aan de invullen van verschillende ruimtelijke opgaven op het gebied van onder meer wonen, water verkeer en bedrijvigheid. De kernbegrippen zijn kwaliteit, uitvoering en samenwerking.

Een belangrijk uitgangspunt van het beleid is zorgvuldig ruimtegebruik. Bij zorgvuldig ruimtegebruik gaat het om efficiënt, intensief, meervoudig en duurzaam gebruik van de ruimte. Rode contouren zijn hierbij een belangrijk doelmatig sturingsinstrument. Door toepassing hiervan worden belangrijke waarden in het buitengebied beschermd en wordt het landelijk gebied open gehouden. Ook wordt juist hierdoor zorgvuldig ruimtegebruik in het bestaande stedelijk gebied gestimuleerd.

Een aspect van zorgvuldig ruimtegebruik is het vermijden van niet-noodzakelijke stedelijke uitbreidingen. Bij de nieuwbouw van woningen en bij bedrijventerreinen ligt de prioriteit bij herstructurering en revitalisering. Vervolgens komen inbreiding en intensivering in beeld. Pas daarna kan gekozen worden voor uitbreiding.

In haar ruimtelijk beleid laat de provincie zich dan ook voor een belangrijk deel leiden door het principe van beheerste groei. Op deze wijze wil zij de aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking zoveel mogelijk vermijden en de contrastwerking tussen stad en land waar mogelijk versterken. Vanuit deze optiek is het gewenst nieuwe bouwmogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied te benutten en daarbij te streven naar stedelijke vernieuwing en kwaliteitsvergroting.

Dit heeft geleid tot een ruimtelijk beleid dat compactheid van bebouwingskernen nastreeft. Beleidsmatig is dit onder andere vertaald in een ruimtelijke afbakening van deze kernen door de zogeheten rode contouren. De verstedelijkingsambities moeten binnen de rode contouren plaatsvinden.

Bij ontwikkelingen binnen de rode contour stuurt door de provincie niet op aantallen. Als de ontwikkeling leidt tot behoud van kwaliteiten, waardevolle structuren en voldoende ruimte voor groen en water in de stad, mag ze beschouwd worden als passend in het proces van vernieuwing en functieaanpassing van de kernen. Gemeenten hebben hierdoor zelf een belangrijke verantwoordelijkheid in het zorgvuldig omgaan met ruimte. Verwacht wordt dat zij nadrukkelijk de binnenstedelijke mogelijkheden bekijken.

Voor IJsselstein is een indicatief woningbouwprogramma van 800 woningen opgenomen. Dit programma is te realiseren door het benutten van restcapaciteit, inbreiden en transformeren. De herontwikkeling van het plangebied valt binnen de rode contouren van IJsselstein en past binnen de herstructureringsopgave.

#### *Conclusie*

Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied. Er is sprake van herstructurering en revitalisering. Derhalve past het voorgenomen initiatief binnen het beleid uit de structuurvisie.

#### **3.2.2. Provinciale ruimtelijke verordening**

De Provinciale ruimtelijke verordening (Prv) is vastgesteld door Provinciale Staten op 21 september 2009 en inwerkinggetreden op 24 december 2009. In de Prv is opgenomen hoe wordt omgegaan met provinciaal belang in bestemmingsplannen. De verordening bevat veel instructienormen. De wijze waarop invulling wordt gegeven aan deze normen wordt niet in de verordening geregeld. De invulling van bestemmingsplannen wordt immers primair overgelaten aan gemeenten.

Via de verordening laat de provincie een aantal provinciale belangen doorwerken naar de gemeenten. Deze doorwerking is niet mogelijk via een structuurvisie. Een structuurvisie heeft in beginsel alleen interne werking. Het bevat beleid waarvan de provincie zich zelf dient te houden. Door middel van de verordening is de verplichte naleving van diverse provinciale beleidsuitgangspunten door lagere overheden, zoals gemeenten, geregeld. De provinciale verordening bevat regels ter bescherming van het provinciaal belang. Deze regels zien op bodem, cultureel erfgoed, landelijk gebied, natuur, recreatie, stedelijk gebied en het watersysteem. Het plangebied ligt in de binnenstad van IJsselstein en valt zodoende binnen 'stedelijk gebied' (rode contour). In de verordening zijn voor het stedelijk gebied woningbouwaantallen opgenomen. Voor de gemeente IJsselstein geldt tot 2015 een woningbouwopgave (restcapaciteit) van 320 woningen. Er is geen uitbreidingscapaciteit opgenomen. In deze restcapaciteit zijn de woningen in het plangebied opgenomen.

#### *Conclusie*

Het plangebied is gelegen binnen de rode contour en valt zodoende binnen 'stedelijk gebied'. Hiermee is het voornemen passend binnen het beleid uit de Prv.

### **3.3. Regionaal beleid**

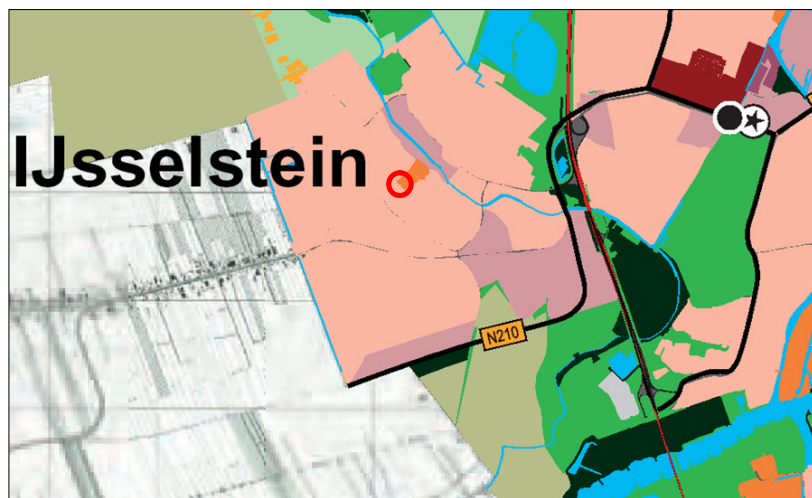
#### ***Regionaal structuurplan***

Het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht heeft op 21 december 2005 het Regionaal Structuurplan 2005-2015 (RSP)

vastgesteld. In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de komende tien jaar moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Het RSP gaat in op kansen en bedreigingen die alleen op regionaal niveau zijn op te pakken of te bestrijden. Daarnaast is het een belangrijk instrument voor overleg met rijk en provincie over de in te zetten middelen. Het structuurplan dient tevens als toetsingskader voor gemeentelijke structuur- en bestemmingsplannen.

Een aantal ontwikkelingen vragen om een integrale aanpak op regionale schaal, zoals de versterking van natuur- en recreatiegebieden, de grote vraag naar woningen, de ontwikkeling van de netwerkeconomie, de ontwikkelingen op de kantorenmarkt, de onzekere positie van de landbouw en de herwaardering van het cultureel erfgoed. De ambities en opgaven worden in het structuurplan gekoppeld aan de ruimtelijke structuur van de regio. Het gaat daarbij om het groenblauwe, het stedelijke en het infrastructurele ordeningsprincipe. Op basis daarvan zijn de programma's per sector nader uitgewerkt. Daarbinnen zijn prioriteiten (zowel projecten als programma's) gesteld.

Via het principe "Beheerste dynamiek" moet sturing gegeven worden aan de verstedelijkingsdruk (in kwantitatieve en kwalitatieve zin) om te komen tot een evenwichtige ontwikkeling. De regio legt de nadruk op binnenstedelijke locaties, die via herstructurering of transformatie tot stand moeten komen. Echter ook bij een zware inzet op herstructurering en verdichting zijn nieuwe uitbreidingslocaties noodzakelijk, om de woningbouwopgave te kunnen realiseren. Daarnaast bieden uitbreidingslocaties goede mogelijkheden om aan te sluiten bij de gewenste woonmilieus.



*Uitsnede plankaart Regionaal Structuurplan 2005-2015 met globale ligging plangebied (rode cirkel)*



De binnenstedelijk opgave voor de komende planperiode is vooral terug te vinden in grootschalige transformatielocaties, maar ook kleinschalige transformatie-, herstructurering- en/of inbreidingslocaties, zoals het plangebied in het centrum van IJsselstein.

Op 24 april 2007 ondertekenden de burgemeesters van de negen gemeenten in de Utrechtse regio en de voorzitter van Bestuur Regio Utrecht het uitvoeringscontract Regionaal Structuurplan 2005 - 2015. In het uitvoeringscontract is vastgelegd hoe programma's, projecten en middelen worden verdeeld en welke bijdrage de verschillende partners leveren om de doelen uit het RSP te realiseren. In het uitvoeringscontract zijn onder andere de volgende afspraken vastgelegd:

- de bouw van 52.500 woningen, waarvan 30.600 tot 2010;
- het streven naar een voorraad sociale huurwoningen van 30%;
- een subsidieregeling voor het stimuleren van de bouw van nieuwe (sociale) woningen;
- een subsidieregeling voor woningbouw op functieveranderingslocaties.

#### *Conclusie*

De regio legt de nadruk op binnenstedelijke locaties, die via herstructurering of transformatie tot stand moeten komen. Het plangebied is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied in het centrum van IJsselstein. Er is sprake van herstructurering en revitalisering. Derhalve past het voorgenomen initiatief binnen het regionale beleidskader.

### **3.4. Gemeentelijk beleid**

#### **3.4.1. Toekomstvisie**

Op 21 januari 2010 heeft de gemeenteraad de toekomstvisie 'IJsselstein dichtbij' voor IJsselstein vastgesteld.

Na jaren van planmatige en fysieke groei, heeft IJsselstein een omvang en regionale verzorgingsfunctie bereikt die een voldoende basis is om op voort te borduren en kwalitatief verder uit te leggen; Vanaf nu ontwikkelt de stad zich op natuurlijke wijze, passend bij de schaal van IJsselstein.

IJsselstein heeft een schaal waardoor de kenmerkende historie van de stad en het groene buitengebied altijd dichtbij zijn. Deze kwaliteiten geven IJsselstein haar uitstraling en aantrekkelijke woonklimaat. Voor 2025 wil de gemeente dit verder versterken. Zij richt zich daarbij op het versterken van de ruimtelijke structuur waarbij de historie en het groen meer tot uitdrukking komen als beeldbepalend voor de stad. In het bijzonder staat de binnenstad dan in de schijnwerpers, als huiskamer waar IJsselsteiners elkaar treffen. En de gemeente besteedt veel aandacht aan de Hollandse IJssel als kwaliteit in de stad en als verbinding tussen de stad en het groene buitengebied.

De gemeente wil de nabijheid van de ruimtelijke kwaliteiten in de stad meer benutten, door inhoud te geven aan de volgende ambities:

- Versterken van de historische binnenstad;
- Groen en water meer verweven met de stad;
- Continu werken aan vitale woonwijken;
- Bevorderen zorgvuldig ruimtegebruik.

Met name de ambitie versterken van de historische binnenstad heeft betrekking op het plangebied.

De historische binnenstad is belangrijk voor IJsselstein. Het is de huiskamer van IJsselstein met historische gebouwen en de ontmoetingsplek voor alle inwoners van IJsselstein. De binnenstad kent horeca en veel winkels, zeker ook in het kwaliteitssegment. Tegelijkertijd is de binnenstad een trekpleister voor toeristen die de drukte van Utrecht ontvluchten, of na een ontspannen activiteit in het groene buitengebied de gezelligheid van de stad opzoeken.

De gemeente wil de kwaliteit van de binnenstad versterken, door in te zetten op:

- Uitstraling van de binnenstad als uithangbord: De binnenstad van IJsselstein kent een divers aanbod van winkels en horecavoorzieningen. Marktontwikkelingen zijn bepalend voor de toekomst van deze voorzieningen. De gemeente kan dit ondersteunen door te werken aan een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte en voldoende bereikbaarheid van de binnenstad. Bij dit laatste is te denken aan toegangsroutes en parkeergelegenheid. Daarnaast wil de gemeente vooral ook de toeristische functie in de binnenstad versterken. Het accent ligt hierbij op horeca ten behoeve van dagrecreatie en in beperkte mate verblijfsmogelijkheden. Ook het 'historisch upgraden' van onder andere het Kasteelterrein zal een bijdrage leveren aan het vergroten van de uitstraling van de binnenstad als uithangbord.
- Bekendheid binnenstad: Naast een aantrekkelijke uitstraling van de binnenstad is ook de beleving en zichtbaarheid van bijzondere plekken van belang. Informatiepanelen en andere media die je attenderen op de historie van IJsselstein ondersteunen dit. Dit geldt ook voor wandelroutes en rondleidingen.

### *Conclusie*

De invulling van het gebied Koningshof - Schuttersgracht draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de binnenstad. Door herinrichting, versterking van de groenstructuur, functiewijzigingen, toevoeging van nieuwbouw die past bij de schaal van de oude stad, het bieden van mogelijkheden voor terrassen en kleinschalige daghoreca en het weren van doorgaand autoverkeer, ontstaat een prettiger verblijfsklimaat en wordt het cultuurhistorische beeld van de stad versterkt. Met de

voorgenomen plannen voor het plangebied wordt invulling gegeven aan de uitgangspunten uit de gemeentelijke toekomstvisie.

### **3.4.2. Structuurvisie**

De gemeenteraad heeft de structuurvisie IJsselstein in 2003 vastgesteld. In deze visie wordt beschreven hoe IJsselstein over 10 tot 15 jaar invulling zal geven aan wonen, werken, natuur en recreatie. Hierbij is gebruik gemaakt van een ideeënmiddag en een klankbordgroep van inwoners en vertegenwoordigers van belangenorganisaties. De visie heeft als instrument gefungeerd voor onder meer de IJsselsteinse inbreng bij het opstellen van het Streekplan (provincie) en het Regionaal Structuurplan van het BRU. Er wordt ingezet op het versterken van de binnenstad waarbij sprake is van een ontwikkelingsstrategie met als kenmerk een beheerste dynamiek. De strategie houdt in dat bij het zoeken naar ruimte voor verschillende functies niet het kwantitatieve programma maatgevend is, maar de kwaliteiten en potenties van deelgebieden. Daarmee wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik waarbij voor stedelijke functies primair de mogelijkheden in bestaan stedelijk gebied benut moeten worden. Voor wonen in de binnenstad zijn er specifieke mogelijkheden zoals wonen boven winkels.

#### *Conclusie*



Met de voorgenomen plannen voor het plangebied wordt invulling gegeven aan de uitgangspunten uit de gemeentelijke structuurvisie.

### **3.4.3. Structuurplan binnenstad IJsselstein**

De gemeenteraad van IJsselstein heeft op 15 december 2005 het Structuurplan Binnenstad IJsselstein vastgesteld.

De huidige structuur van de binnenstad blijft gehandhaafd. Wel zal er door ruimtelijke en functionele ingrepen in het gebied, gericht op het versterken van de historische binnenstad, sprake zijn van meer eenheid. Uitgangspunt vormt hierbij het ontwikkelen van een centrumgebied met een aantrekkelijke openbare ruimte en een kwalitatief goed aanbod van winkels en woningen. De openbare ruimte en het winkel- en woningaanbod moeten het beschermd stadsgezicht versterken. Verder dient het woongenot in de binnenstad verzekerd te zijn en dienen ondernemingen te kunnen floreren. Bovendien moet ook voor recreanten sprake zijn van een attractief verblijfsgebied.



 plangrens	 hoofdwinkelstructuur
 water	 woningbouw
 openbaar gebied / verblijfsgebied	 woningen en detailhandel / commerciële dienstverlening/horeca
 openbaar groen	 woningen in parkachtige omgeving
 tuinen met bestaande bebouwing	 woningen en sociale / culturele / educatieve functies in parkachtige omgeving
 gemengde bebouwing	 culturele / educatieve functies
 karakteristiek gebouw	 parkeren, landschappelijk ingepast
	 openbare parkeerplaats
	 ondergrondse parkeergarage

Door herinrichting, versterking van de groenstructuur, functiewijzigingen, toevoeging van nieuwbouw die past bij de schaal van de oude stad, en het weren van autoverkeer ontstaat een prettiger verblijfsklimaat en wordt het cultuurhistorische beeld van de binnenstad versterkt. De historische binnenstad zal per auto in principe alleen toegankelijk zijn voor bewoners en bevoorradingsverkeer, en wordt als verblijfsgebied ingericht. Het parkeren voor bezoekers en werkenden zal direct buiten de historische binnenstad plaatsvinden. Hierbij gaat het om de bestaande voorzieningen (Overtoomgarage en parkeerterrein Hazenveld) en om 2 nieuw te realiseren parkeervoorzieningen (Isselwaerde en Kloosterplantsoen). In de historische binnenstad kunnen straks in principe alleen nog bewoners parkeren.

Het plangebied is één van de locaties waar de functionele en ruimtelijke ingrepen zijn geconcentreerd:

#### Koningshof - Schuttersgracht

De begin jaren '80 gerealiseerde relatief grootschalige gebouwen aan de Schuttersgracht van de Rabobank en de bibliotheek, en het parkeerterrein op de Koningshof doen afbreuk aan de karakteristieken

van dit deel van de binnenstad. De huidige bebouwing van de Rabobank en de bibliotheek, en het parkeerterrein zullen dan ook plaatsmaken voor bebouwing die beter past bij het historische karakter. Binnen deze bebouwing zal een inpandige parkeervoorziening op de verdieping (bewonersparkeren) gerealiseerd worden. Ook de locatie van de supermarkt komt voor herinrichting in aanmerking. De positie van de voormalige supermarkt is verre van optimaal en deze zal dan ook verplaatst worden. De bibliotheek en de Rabobank zullen verhuizen naar de nieuwbouwlocatie naast het stadhuis aan de Hogebeezen. De vervangende nieuwbouw aan de Koningshof - Schuttersgracht en de Molenstraat zal bestaan uit winkelruimtes met woningen. .

Het haaks parkeren op de Schuttersgracht verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt kleinschalige bebouwing voor (dag)horeca en winkels, met langs het water enkele terrassen. De Schuttersgracht zal voor een deel voor het doorgaande autoverkeer afgesloten worden. De toegang tot de parkeervoorziening (bewonersparkeren) zal aan de Koningshof gesitueerd worden.

#### *Conclusie*

Met de voorgenomen plannen voor het plangebied wordt invulling gegeven aan de uitgangspunten uit het structuurplan binnenstad IJsselstein.

#### **3.4.4. Ontwikkelingsplan binnenstad**

De plangebied aan de Schuttersgracht en het Koningshof is in het 'Ontwikkelingsplan binnenstad' opgenomen als één van de bouwlocaties in het centrum. Het Ontwikkelingsplan Binnenstad is op 3 juli 2003 door de gemeenteraad vastgesteld.

In de jaren '50 zijn de arbeiderswoningen langs de Schuttersgracht gesloopt. Aanvankelijk bleef het terrein onbebouwd. Pas in de jaren '70 zijn bij het Koningshof de bibliotheek en een bankgebouw gerealiseerd met een parkeerterrein op het binnenterrein. Dit laatste vormde een grote inbreuk op de historische stadsstructuur van de binnenstad, die hier werd gevormd door hoven met grote tuinen. Deze huidige situatie is ongewenst en doet afbreuk aan de karakteristiek van dit deel van de binnenstad. Daarom worden de parkeerplaatsen op de Koningshof en langs de Schuttersgracht opgeheven.

In 2004 is vervolgens door het stedenbouwkundige Bureau voor Integrale Stadsplanning (BIS) in samenwerking met de gemeente en Artica Vastgoedontwikkeling gewerkt aan een ontwikkelingsvisie voor het plangebied. Op basis van diverse uitgangspunten zoals deze waren vastgelegd in nota's, raadsbesluiten en rapporten is door BIS een aanzet gegeven voor de herontwikkeling van het gebied.

De huidige bebouwing van de Rabobank, de bibliotheek en de voormalige supermarkt maakt plaats voor winkels met daarboven woningen. Ook aan de zijde van het Koningshof worden woningen gebouwd aan een straatje in een specifiek binnenstedelijk woonmilieu.

Boven de winkels wordt voor de bewoners een inpandige parkeervoorziening gerealiseerd. Deze voorziening is bereikbaar vanaf de Schuttersgracht. De bevoorrading van de winkels geschiedt via de achterzijde, het huidige Koningshof, of aan de voorzijde van de winkelunits aan respectievelijk de Molenstraat en de Schuttersgracht.

Langs de Schuttersgracht worden kleine (dag-)winkels en voorzieningen voor (rustige) (dag-)horeca ingepast. Bij de detaillering van deze zone kan ook worden gedacht aan het realiseren van een korte kade langs het water.

De winkelontwikkeling aan de Molenstraat en de Schuttersgracht geeft een nieuwe impuls aan de winkelstructuur van de binnenstad door het bieden van ruimte voor specifieke winkels (trekkers) en door het mogelijk maken van circuitvorming (winkelzesje).

#### *Conclusie*

Met de voorgenomen plannen voor het plangebied wordt invulling gegeven aan de uitgangspunten uit het ontwikkelingsplan binnenstad.

#### **3.4.5. Beeldkwaliteitplan Binnenstad IJsselstein**

De gemeenteraad heeft op 11 december 2003 het Beeldkwaliteitsplan Binnenstad IJsselstein vastgesteld.

De Schuttersgracht en de Molenstraat zullen een levendig onderdeel worden van het vernieuwde winkelcircuit. Hier wordt ruimte geboden aan de ontwikkeling van woningen, winkels en horeca die een substantiële bijdrage leveren aan het woning- en winkelaanbod in de binnenstad van IJsselstein. Langs de haven komt er een open ruimte voor terrassen onder een bomendak met zicht op de molen.

De locatie Koningshof – Schuttersgracht (en de Molenstraat) is de grootste nieuwbouwopgave in de historische binnenstad. Om aan te sluiten bij de karakteristiek van de binnenstad dient het individuele pand de architectonische eenheid te zijn. Hiervoor gelden de volgende richtlijnen:

- De bebouwing langs de Schuttersgracht dient opgebouwd te worden uit panden met dezelfde schaalgrootte als de rest van de binnenstad;
- De panden hebben een verschillende breedte en hoogte;
- De nokrichting staat overwegend loodrecht op de rooilijn langs de Schuttersgracht;
- De kapvorm verschilt per pand of per reeks van drie panden;

- De vormgeving van de gevel van elk pand is verschillend;
- De gevels zijn overwegend vlak;
- Het pand is een ruimtelijke eenheid;
- Raamopeningen zijn ondergeschikt aan het gevelvlak;
- De gevel heeft een overwegend verticale geleiding;
- De panden hebben een ingetogen expressie;
- De gevel is beëindigd door een kroonlijst, gevelbeëindiging of overstek;
- De zijde van de Schuttersgracht en het binnenplein op de Koningshof is de formele zijde, de zijde van de steeg op de Koningshof is de informele zijde. Dit verschil zal in bouwhoogte en architectonische expressie tot uitdrukking worden gebracht;
- De voorgevels aan de zijde van de Schuttersgracht en het binnenplein zijn opgetrokken uit een genuanceerde gebakken handvormsteen in de kleur roodbruin en rood afgestemd op het steenpalet van de historische binnenstad;
- De gevels aan de zijde van het binnenterrein hebben een informeel karakter en zijn overwegend opgetrokken uit een genuanceerde gebakken handvormsteen in de kleur roodbruin en rood afgestemd op het steenpalet van de historische binnenstad. Materialen als hout en zink kunnen aan de zijde van het binnenterrein worden toegepast;
- Ramen zijn terugliggend en hebben een diepe neg waardoor reliëf in de gevel ontstaat;
- De panden aan de kant van de Schuttersgracht zijn overwegend afgedekt met een keramische pan in de kleur rood of zwart.

#### *Conclusie*

Met de voorgenomen plannen voor het plangebied wordt invulling gegeven aan de uitgangspunten uit het beeldkwaliteitplan binnenstad IJsselstein.

#### **3.4.6. Woonvisie**

Samen met de provincie en de IJsselsteinse Woningbouwvereniging (IJWBV, inmiddels bekend als Provides) heeft de gemeente IJsselstein een woonvisie ontwikkeld. Daarbij is tevens van gedachten gewisseld met bewoners en organisaties. De Woonvisie 'Een parel tussen stad en waard' is op 24 april 2008 vastgesteld door de gemeenteraad.

De ambities uit de Woonvisie, met relevantie voor het plangebied, zijn:

- Omvang van het programma: De gemeente IJsselstein streeft tot 2020 naar een toevoeging van 800 woningen. Dit aantal is bovenal een richtinggevend kader voor de ontwikkeling van de gemeente;
- Kansen voor wooncarrière: Beperkte toevoeging van luxere, met name grondgebonden, koopwoningen is gewenst, zodat doorstroming binnen de bestaande voorraad van vooral rijenwoningen op gang kan komen;

- Kansen voor de groeiende groep senioren: Toevoegen van tenminste 1.050 nulredenwoningen door aanpassing van de bestaande woningvoorraad en nieuwbouw: 250 woningen in de koopsector, 800 woningen in de huursector. Streefaantal van aanpassingen in de huurvoorraad is 500 woningen;

Vooralsnog is de woonvisie uitgewerkt op gemeentelijk niveau. Een nadere uitwerking naar locaties en kwaliteiten van woonmilieus in IJsselstein zal in het vervolg opgepakt moeten worden. Dit vraagt een nadere analyse van aanwezige woonmilieus, kwaliteiten van wijken en behoefte aan deze kwaliteiten. Als vervolg op de woonvisie zal de gemeente dit op wijkniveau in wijkontwikkelingsplannen uitwerken.

#### *Conclusie*

De voorgenomen plannen voor het plangebied passen binnen de woningbouwaantallen en ambities zoals opgenomen in de woonvisie.

#### **3.4.7. Nota Detailhandel**

Het College van burgemeester en wethouders heeft op 18 december 2007 de nota detailhandel vastgesteld.

Naast haar functie als keuzecentrum voor recreatief winkelen speelt de binnenstad een belangrijke rol als aankoopplaats voor dagelijkse goederen. De IJsselsteinse binnenstad telt, net als de gehele gemeente, een benedengemiddeld aanbod, zowel naar aantal winkels als naar het aantal vierkante meters. Met name de modische branches blijken sterk ondervertegenwoordigd en ook de levensmiddelenbranche is relatief beperkt aanwezig. De matige keuzemogelijkheid in het recreatieve segment is de belangrijkste oorzaak van de relatief lage binding in het niet-dagelijkse segment. De allure en de beeldkwaliteit maken de binnenstad tot klein maar aantrekkelijk winkelgebied. Bovendien heeft de binnenstad functie als middelpunt op sociaal, cultureel en commercieel vlak.

Doordat het aantal functioneel hiërarchische winkelmeters niet evenredig is gegroeid met de bevolking, hebben de gewijzigde koopstromen vooralsnog geen negatief effect op het functioneren van de binnenstad.

Het beleid voor de komende jaren is erop gericht de binnenstad te versterken. Speerpunten zijn uitbreiden van het aanbod, versterken van de detailhandelfunctie en branchering, versterken en compacter maken van het winkelcircuit, ruimte bieden aan schaalvergroting, verbeteren van de bereikbaarheid. Middels de plannen aan de Koningshof - Schuttersgracht, waarmee circa 4.000 m<sup>2</sup> vvo detailhandel en horeca aan de binnenstad wordt toegevoegd, worden een aantal van deze punten gerealiseerd. Door de toevoeging van de Koningshof - Schuttersgracht



aan het huidige winkelgebied is het mogelijk het welbekende winkel-zesje, en mogelijk zelfs -achtje, te realiseren.

IJsselstein wil een autoluwe binnenstad waar verkeersaantrekkende detailhandel, zoals supermarkten en bouwmarkten, niet passend zijn. De binnenstad van IJsselstein gaat zich meer richten op het recreatieve shoppen (funshoppen) dan op het zogenoemde runshoppen.

Supermarkten en bouwmarkten worden dan ook uitgesloten in dit bestemmingsplan. Er wordt/is tevens een brancheringscommissie ingesteld voor de Koningshof / Schuttersgracht.

#### *Conclusie*

De voorgenomen plannen voor het plangebied zorgen voor een versterking van de detailhandelsstructuur in de binnenstad van IJsselstein. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt het zogenaamde "winkel-zesje" tot stand gebracht. Op termijn is zelfs de ontwikkeling van het uiteindelijke "winkel-achtje" mogelijk. Maar dat maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

#### **3.4.8. IJsselstein, Ontwikkeling boodschappencentra binnen de detailhandelsstructuur**

De gemeente heeft een onderzoek uit laten voeren naar de ontwikkeling van de detailhandelstructuur in IJsselstein. In het onderzoek is speciale aandacht uitgegaan naar de boodschappencentra. Het college van burgemeester en wethouders heeft het rapport op 6 september 2010 vastgesteld.

In IJsselstein staan diverse plannen voor versterking van het winkelaanbod op stapel. In dat kader is de vraag gerezen wat de haalbaarheid c.q. wenselijkheid is van al deze uitbreidingen van het winkelaanbod, en dan met name het supermarktaanbod. In de visie op de IJsselsteinse boodschappenstructuur is onderzoek verricht naar de ontwikkelingsmogelijkheden van de boodschappencentra in IJsselstein, mede in relatie tot de versterking van de binnenstad.

De boodschappenstructuur van heel IJsselstein heeft de volgende sterke - en zwakke punten:

#### Sterk

- Helder opgebouwde winkelstructuur;
- Goede spreiding boodschappenaanbod over de wijken;
- Redelijk compleet levensmiddelenaanbod, ook op buurtniveau;
- Aantrekkelijke (compacte) binnenstad;
- Hoge vloerproductiviteit dagelijkse artikelensector;
- Redelijk functioneren niet-dagelijkse artikelensector.

#### Zwak

- Achterblijvend winkelaanbod in verhouding tot het inwonertal;

- Kleinschalig levensmiddelenaanbod;
- Kleinschalig supermarktaanbod;
- Ontbreken discounter;
- Ontbreken 'echt' wijkwinkelcentrum;
- Moeilijke ligging van Jumbo in de structuur;
- Gedateerde uitstraling (veelal) van de ondersteunende winkelcentra;
- Achterblijvend winkelaanbod in de binnenstad;
- Ontbreken winkelcircuit in de binnenstad;
- Achterblijvende, dalende koopkrachtbinding dagelijks en niet-dagelijkse artikelen;
- Achterblijvende toevloeiing dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen.

#### *Versterking binnenstad*

Voor de binnenstad is vooral het recreatieve winkelen, het kijken en vergelijken, van belang. De huidige lacunes op het vlak van omvang en kwaliteit van de recreatieve winkelbranches dienen te worden aangevuld. Voor het recreatieve winkelen zijn vooral het warenhuisachtige en het modische aanbod (kleding & mode, schoenen & lederwaren) belangrijk. Met de ontwikkeling van de locatie Schuttersgracht dient dan ook te worden ingezet op inpassing van ontbrekende en grotere winkels op dit gebied. Daarnaast levert de ontwikkeling van Schuttersgracht een belangrijke bijdrage aan de circuitvorming in de binnenstad. Het is daarbij wel van belang dat ook in het noordelijke deel van de binnenstad een (aantal) trekker(s) wordt behouden. Overige belangrijke randvoorwaarden voor het goed functioneren van de binnenstad zijn een goede bereikbaarheid en voldoende parkeervoorzieningen in de omgeving.

#### *Conclusie*

De voorgenomen plannen voor het plangebied zorgen voor een versterking van de detailhandelsstructuur in de binnenstad van IJsselstein. Met de ontwikkeling wordt bijgedragen aan de circuitvorming en de omvang en kwaliteit van recreatieve winkelbranches.

#### **3.4.9. Groenstructuurplan 2020 'Groen met karakter'**

De gemeenteraad heeft het groenstructuurplan vastgesteld op 21 januari 2010.

Op basis van het groenstructuurplan kunnen de groene lijnen en plekken in de stad beschermd en versterkt worden. Rond het plangebied lopen enkele doorgaande groene lanen die zeer beeldbepalend zijn. Hiermee is rekening gehouden in de planvorming.

#### *Conclusie*

In het plan is rekening gehouden met de doorgaande groene lanen. Hiermee zijn de plannen passend binnen het groenstructuurplan.

#### **3.4.10. Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)**

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), vastgesteld door de gemeenteraad in februari 2007, is een beleidsdocument dat op hoofdlijnen de ontwikkelingen en mogelijke oplossingsrichtingen beschrijft op het gebied van verkeer en vervoer voor de periode van 2007 tot 2020. De hoofddoelstelling van het GVVP is:

*Het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid nu en in de toekomst ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente IJsselstein. Hierbij worden eisen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid als uitgangspunt genomen.*

De hoofddoelstelling wordt vervolgens in het GVVP uitgewerkt in een integrale versie en vertaald naar concrete aanbevelingen voor beleidsterreinen en doelgroepen. Uiteindelijk monden de conclusies uit in de beleidsrichtingen voor diverse gebieden. Ten aanzien van de binnenstad is in het GVVP de doelstelling geformuleerd (naast het optimaliseren van de bereikbaarheid) dat het doorgaande verkeer en het bezoekersparkeren uit de binnenstad moeten worden geweerd. De in het centrumgebied beschikbare parkeerplaatsen dienen vooral te worden ingezet voor het parkeren van de bewoners van de historische binnenstad. In het centrum krijgt de verblijfsfunctie voor de voetganger de grootste prioriteit, waarbij het streven er op is gericht om zo veel mogelijk bezoekers het centrum met de fiets te laten benaderen. Ten aanzien van het laden en lossen van goederen wordt - wanneer straks de binnenstad wordt afgesloten voor doorgaand verkeer - gesteld dat het vrachtverkeer alleen nog tijdens venstertijden kan laden en lossen. Ook worden in verband met de schaal van de openbare ruimte van het historische centrum voorwaarden gesteld aan de afmetingen van de voertuigen die de binnenstad mogen benaderen. Het op het centrum gerichte gemotoriseerde (auto)verkeer dient zo snel en efficiënt mogelijk naar de, rond het centrum gesitueerde, aanwezige parkeermogelijkheden te worden geleid.

#### *Conclusie*

De voorgenomen plannen geven een invulling aan het vastgestelde beleid in het GVVP.

#### **3.4.11. Fietsbeleidsplan IJsselstein 2008**

In 2008 heeft de gemeenteraad een geactualiseerd fietsbeleidsplan vastgesteld. De kerndoelstelling voor de doelgroep fietsers is het verbeteren van fietsvoorzieningen om fietsgebruik in de gemeente te stimuleren. Dit wordt vormgegeven door het verbeteren en in stand houden van een dicht en samenhangend netwerk van directe en veilige routes, samen met het realiseren van voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen op strategische locaties.

Eén van de beleidsuitgangspunten die hiermee de plannen voor de Schuttersgracht raken is het creëren van voldoende en kwalitatief

hoogwaardige fietsenstallingen (conform fietsparkeur) in de binnenstad. Het moet fietsers aantrekkelijk worden gemaakt om voor kleine boodschappen of voor het winkelen de binnenstad met de fiets te bezoeken. Daarvoor is het noodzakelijk dat de fietser dichtbij de winkels kan parkeren. In ieder geval moeten nabij zogenaamde fietsmagneten en bij de invalswegen in de Binnenstad stallingsvoorzieningen aanwezig zijn. De Molenstraat en de Schuttersgracht maken in het Fietsbeleidsplan onderdeel uit van het primaire fietsnetwerk. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de openbare ruimte, zal de inpassing van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen een belangrijke rol spelen.

#### *Conclusie*

In het plangebied wordt het aantal fietsparkeerplaatsen fors uitgebreid (het betreft een uitbreiding van de fietsenstalling op de Molenstraat, maar ook het toevoegen van nieuwe stallingsmogelijkheden op de Schuttersgracht). Daarnaast worden de Molenstraat en de Schuttersgracht voorzien van een goede en comfortabele bestrating waarbij de positie van de fiets duidelijk is. Hiermee zijn de plannen passend binnen het fietsbeleidsplan.

#### **3.4.12. Parkeerbeleidsplan IJsselstein 2007**

Het Parkeerbeleidsplan IJsselstein 2007 is door de gemeenteraad op 28 juni 2007 vastgesteld. Het doel van dit parkeerbeleidsplan is om strategische keuzes voor de komende jaren (tot 2020) inzichtelijk te maken. Hiermee is het parkeerbeleidsplan een leidraad voor de manier waarop de komende jaren parkeervraagstukken worden behandeld. Het centrale doel van het parkeerbeleid in de gemeente IJsselstein is: Het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen. Om de vraag naar het parkeren zo slim mogelijk te faciliteren, moet het aanbod van de parkeerruimte worden georganiseerd en het gebruik ervan worden geoptimaliseerd. Om dit doel te bereiken wordt ingezet op drie principes (beleidsdoelen):

1. Spreiding van de doelgroepen: de parkeerders moeten kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen die voor hen zijn bedoeld.
2. Elk gebied, woning of bedrijf moet voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zodat de openbare ruimte minder wordt belast.
3. De kwaliteit van de parkeervoorzieningen moet in overeenstemming zijn met de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte.

Specifiek voor de binnenstad en de centrumschil worden in het parkeerbeleidsplan de volgende aanvullende beleidsdoelen benoemd:

- De schaarse parkeerplaatsen in de binnenstad zijn bedoeld voor bewoners en ondernemers.
- Werknemers en bezoekers moeten aan de rand van de binnenstad parkeren, zodat de parkeerplaatsen in de binnenstad voor bewoners en ondernemers beschikbaar blijven.

- Bezoekers moeten worden geweerd uit de woongebieden van de centrumschil, zodat de parkeerplaatsen daar voor de bewoners beschikbaar blijven.
- Loopafstanden voor gehandicapten moeten worden geminimaliseerd.

De beleidsdoelen voor het parkeren in en rondom de binnenstad zijn op basis van uitgebreid onderzoek en meerdaagse parkeerdrukmeetings in 2011 verder uitgewerkt en vervolgens vertaald (en aangescherpt) in het “Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein” en het “Voorkeursscenario Autoluwe Binnenstad IJsselstein”.

### **3.4.13. Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein**

Het uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein is een verdere uitwerking van het bestaande gemeentelijke verkeer- en parkeerbeleid. Ten behoeve van het uitwerkingsplan is door de gemeente in samenwerking met 2 gespecialiseerde verkeerskundige bureaus (het bureau Spark en het bureau Dufec) uitvoerig onderzoek verricht. Dit uitwerkingsplan is door het college van burgemeester en wethouders op 24 november 2011 vastgesteld. Het belangrijkste kenmerk van het uitwerkingsplan is: in het kader van het project ‘Verbeterde Binnenstad’ wordt de historische binnenstad van IJsselstein autoluw gemaakt. Het hoofduitgangspunt van het parkeerbeleidsplan 2007 krijgt hiermee dus gestalte. Parkeren in het centrum wordt (hoofdzakelijk) voorbehouden aan de bewoners van het centrum en de bezoekers parkeren zoveel mogelijk op de daartoe ingerichte voorzieningen rond het centrum.

In vervolg op dit besluit van het college zijn op 22 december 2011 het “Voorkeursscenario op hoofdlijnen” en de “Highlights parkeerbilans” vastgesteld door de gemeenteraad. De hoofdlijnen van het beleid zijn hiermee vastgesteld. In dezelfde vergadering zijn het “Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein” en de “Parkeereexploitatie op hoofdlijnen” voor kennisgeving aangenomen.

Voor de uitwerking van het parkeer- en verkeersbeleid voor de binnenstad zijn de volgende uitgangspunten, welke zijn afgeleid uit bovengenoemd vastgesteld beleid, gehanteerd:

- De binnenstad wordt afgesloten voor doorgaand verkeer;
- Instellingen en bedrijven blijven bereikbaar in verband met bevoorrading;
- Parkeren in de binnenstad is voor bewoners (en minder validen), volgens de al vastgestelde uitgangspunten;
- Lang- en kortparkeerders parkeren op geconcentreerde parkeervoorzieningen in de schil;
- Geen afwenteling van de parkeerdruk op de schil;
- Parkeerverwijssystemen leidt parkeerders naar de juiste plaats;
- Het profijtbeginsel als basis voor de exploitatie van het parkeerbeleid.

Deze uitgangspunten zijn verder uitgewerkt in het Voorkeursscenario Autoluwe Binnenstad.

#### *Voorkeursscenario Autoluwe Binnenstad IJsselstein*

Op 22 december 2011 heeft de gemeenteraad van IJsselstein ingestemd met het voorkeursscenario op hoofdlijnen (zie bijlage). In de beschrijving van het voorkeursscenario op hoofdlijnen is een onderscheid gemaakt tussen de uitwerking van het parkeerbeleid en de uitwerking van de verkeerscirculatiemaatregelen.

Om de beschikbare parkeercapaciteit zo optimaal mogelijk te kunnen gaan gebruiken is een vorm van parkeerregulering in zowel de binnenstad als de schil daar omheen noodzakelijk. De omvang van het gebied waarbinnen gereguleerd gaat worden is zodanig gekozen dat de parkeerder de juiste parkeerplaats zal gaan gebruiken en dat overlast (als gevolg van eventueel uitwijkgedrag) tot een minimum beperkt blijft. Om de vraag naar fietserparkeerplaatsen beheersbaar te houden worden een aantal voorzieningen uitgebreid.

De hoeveelheid parkerend verkeer en zoekverkeer neemt sterk af door de invoering van gereguleerd parkeren exclusief voor bewoners. Aanvullend worden maatregelen getroffen om doorgaand verkeer door de binnenstad tegen te gaan. Er is gekozen voor een sectorenindeling van de binnenstad. Dit houdt in dat de binnenstad wordt ingedeeld in vier sectoren. Verkeer kan via één van de vier toegangen een bepaald deel van de binnenstad bereiken, maar kan niet van de ene naar de andere sector rijden. Zo zijn alle bestemmingen bereikbaar, maar is doorgaand verkeer onmogelijk.

De komende jaren vinden diverse ontwikkelingen plaats in en rondom de binnenstad van IJsselstein. Per jaar is bepaald wat de parkeerbalans is, op basis van de middels parkeerdrukmetingen bijgestelde parkeernormen. De parkeerbalans is voor de binnenstad, voor de schil en voor het totaal weergegeven in de tabellen 12 t/m 14 van bijlage 1 "Highlights parkeerbalans" van het "Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein".

De tabellen maken inzichtelijk dat de totale parkeercapaciteit in de binnenstad en de schil van IJsselstein tijdens de verschillende fasen van de ontwikkeling tot en met 2015 voldoende is om de (berekende) parkeerbehoefte (rekening houdend met de plannen) te faciliteren.

#### *Conclusie*

De realisatie van het project Koningshof Schuttergracht past in het Voorkeursscenario Autoluwe Binnenstad IJsselstein. In het voorkeursscenario is rekening gehouden met de ontwikkeling van dit project.

### **3.4.14. Nota bouwhoogten**

Op 1 juli 2004 heeft de gemeenteraad de Nota bouwhoogte vastgesteld.

Naast een belangrijke opgave in de binnenstad komen in toenemende mate ook bestaande locaties voor herontwikkeling in aanmerking. In de nabije toekomst zullen naar verwachting ook grotere gebieden voor stedelijke vernieuwing in aanmerking gaan komen. In de Structuurvisie zijn daarnaast locaties aangewezen waar intensivering gewenst is. In vrijwel alle gevallen zijn hiervoor nieuwe stedenbouwkundige kaders nodig. De gewenste, danwel toe te stane bouwhoogten zijn daarbij een belangrijk onderwerp van discussie. De nadruk ligt hierbij op "hoog"bouw: meer dan 5 bouwlagen.

In alle gevallen geldt dat de inpasbaarheid in de directe omgeving van grote invloed is op de geboden en gewenste mogelijkheden. Samengevat levert dit de volgende denklijnen en constatering op:

1. Hoogbouw past in IJsselstein wel degelijk, maar op een beperkt aantal punten; punten die het historisch stadssilhouet niet aantasten en die zijn gelegen bij de hoofdinfrastructuur;
2. zo wordt hoogbouw ingezet als versterking van de structuur ("leesbaarheid van de stad"), als middel om variatie in het stadsbeeld te brengen; hoogbouw is in de IJsselsteinse situatie primair geen middel om grotere capaciteit te bereiken;
3. de randen van de stad worden bij hoogbouw gedifferentieerd benaderd; in principe aan de zijde van de Lopikerwaard ongewenst (horizon, blik op historisch stadssilhouet); aan de zijde van de A2 selectief mogelijk;
4. de hoogte van hoogbouw is tot circa 7 à 8 bouwlagen (boomhoogte, blik vanuit omgeving op historisch stadssilhouet); incidenteel is een hoger accent mogelijk tot circa 11 à 12 lagen, met name tussen de A2 en de Hollandse IJssel;
5. in alle gevallen is de directe omgeving een belangrijke factor bij bepalen van de feitelijk te realiseren bouwhoogte (uitzicht, impact, bezonning- maar ook parkeren);
6. uiteraard worden aan de verschijningsvorm van hoogbouw extra hoge eisen gesteld.

Wanneer een concrete locatie voor hoogbouw aan de orde komt zal, aanvullend op de visie die in deze nota is neergelegd, de precieze hoogte, positionering en omvang worden bepaald aan de hand van de reeds aanwezige bebouwing in de omgeving.

Dit kan betekenen dat de toegestane hoogte alsnog wordt gereduceerd. Verder zullen eisen worden geformuleerd over de invulling van het begane grondniveau (functies, uitstraling) en de beëindiging van het bouwvolume. Ook de silhouetwerking is hierbij aandachtspunt, evenals de precieze oriëntatie in het stadsbeeld. (bijvoorbeeld brede versus

smalle zijde). In ieder geval wordt te allen tijden een markant (herkenbaar) gebouw nagestreefd.

Andere belangrijke eisen zullen worden gesteld aan de parkeeroplossing, het beslag van het omliggend maaiveld, de bezonning voor de omgeving, en de mogelijke windhinder. Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor de zichtlijnen op markante punten in de binnenstad. Op veel plaatsen in IJsselstein spelen deze zichtlijnen een belangrijke rol. Een blik op de Basiliek, de NH Kerk, de Gerbrandytoren of de molen duiken op de meest onverwachte plaatsen op. Soms zijn zij toeval, soms zijn zij bewust zo ontworpen.

#### *Conclusie*

Aangezien de voorgenomen plannen minder dan 5 bouwlagen bedragen is het voornemen passend binnen het beleidskader.

#### **3.4.15. Milieubeleidsplan “IJsselstein Duurzaam”**

Op de langere termijn dienen cultuur, water en groen sturende principes te zijn bij de ruimtelijke inrichting. Daarnaast dienen functies in het stedelijk gebied efficiënter te worden gebruikt en moet milieu vroegtijdig worden ingebracht in ruimtelijke processen.

De gemeente IJsselstein wil in 2050 klimaatneutraal zijn. IJsselstein sluit aan bij het in november 2007 door VNG en Rijk ondertekende Klimaatakkoord, met als doelstellingen: 30% minder uitstoot van broeikasgassen in 2020 ten opzichte van 1990, 2% energiebesparing per jaar en 20% duurzame energie in 2020. Deze ambities betekenen dat het continueren (en verscherpen) van het gemeentelijk klimaatbeleid noodzakelijk is.

Om de duurzaamheidsambities in de gebouwde omgeving te realiseren maakt de gemeente IJsselstein gebruik van het instrument GPR Gebouw. Bij het maken van duurzaamheidskeuzes bij nieuwbouw en renovatie wordt een ambitieniveau van 8,0 gesteld. Duurzaam bouwen biedt goede kansen om te werken aan klimaatneutraliteit en energieneutraliteit.

Naast duurzaam bouwen zal IJsselstein ook aandacht besteden aan duurzaam wonen (wonen met kwaliteit): hoe maken (toekomstige) bewoners gebruik van hun woning en woonomgeving.

#### *Conclusie*

Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van woon- en bedrijfsgebieden neemt een belangrijke rol in binnen het gemeentelijk beleid. Door te kiezen voor bouwen binnen bestaand bebouwd gebied en duurzame materialen en technieken te gebruiken passen de plannen binnen de ambities van het milieubeleidsplan.



## 4. PLANBESCHRIJVING

### 4.1. Randvoorwaarden

Voor de binnenstad van IJsselstein heeft de gemeenteraad het 'Ontwikkelingsplan Binnenstad IJsselstein' en het 'Beeldkwaliteitsplan Binnenstad IJsselstein' vastgesteld in januari 2003 respectievelijk november 2003. In deze documenten geeft de gemeente haar visie op het plangebied en de mogelijkheden die het biedt. Vervolgens heeft de gemeenteraad in december 2005 in het Structuurplan Binnenstad enkele ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen voor het plangebied:

- Het vervangen van de bebouwing van de Rabobank, de bibliotheek en het parkeerterrein door bebouwing die beter past bij het historische karakter;
- Het realiseren van een parkeergarage (bewonersparkeren) onder de nieuwe bebouwing. De garage is in de plannen inmiddels vervangen door een inpandig parkeerdek op de verdieping;
- Het verplaatsen van de voormalige supermarkt;
- Het verplaatsen van de bibliotheek naar de stadhuislocatie;
- Het realiseren van nieuwbouw van winkelruimtes met woningen aan de Schuttersgrachtzijde;
- Het realiseren van kleinschalige bebouwing voor (dag)horeca en winkels, met langs het water enkele terrassen en een aanlegmogelijkheid voor boten aan de Schuttersgracht op de locatie waar haaks geparkeerd wordt;
- Het afsluiten van een deel van de Schuttersgracht voor autoverkeer;
- Het versterken van het groen langs de voormalige haven.

### 4.2. Stedenbouwkundig plan

Stoks Architecten heeft voor het plangebied een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt d.d. 10 november 2010. Het plan is op 13 januari 2011 gepresenteerd aan de welstandcommissie en is in principe akkoord bevonden. Dit advies is schriftelijk bevestigd aan het gemeentebestuur (4 februari 2011). Hieronder wordt een impressie gegeven van de bebouwingscontouren. Voor het project is een bouwplan op hoofdlijnen ontwikkeld. Bij de nadere uitwerking, binnen de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, kan het nog enigszins afwijken.

Het plan bestaat uit circa 4.000 m<sup>2</sup> winkelruimte op de begane grond, circa 31 woningen op de eerste en tweede verdieping en een inpandige parkeeroplossing op de 1<sup>e</sup> verdieping met circa 34 parkeerplaatsen voor bewoners. In het bestemmingsplan worden supermarkten en bouwmarkten, vanwege de verkeersaantrekkende werking, uitgesloten. De binnenstad van IJsselstein gaat zich meer richten op het recreatieve shoppen (funshoppen) dan op het zogenoemde runshoppen. Er wordt/is tevens een brancheringscommissie ingesteld voor de Koningshof / Schuttersgracht.

Hieronder een impressie van de voorgevel van het plandeel aan de Molenstraat (Bron: Stoks architecten):



#### **4.2.1. Oriëntatie en entrees**

Langs de Schuttersgracht aan de noordwestzijde is op de begane grond een winkelruimte gelegen met daarboven woningen. De winkels hebben hun toegang aan de straat en worden ook vanaf deze zijde bevoorraadt. De erboven gelegen woningen worden vanuit de Koningshof ontsloten. Aan de hofzijde liggen woningen van een laag met een kap aan groene binnentuinen. Deze woningen hebben hun entree ook aan deze zijde. Boven de winkels op verdieping is een geheel inpandige parkeervoorziening ontworpen. De inrit van de parkeervoorziening ligt aan de Koningshof. Boven de parkeeroplossing op de verdieping is een binnenhof/ daktuin voorzien. Langs de Molenstraat liggen op de begane grond winkels of een horecagelegenheid en op de verdieping woningen in twee bouwlagen.

Langs de Schuttersgracht worden in twee bouwvolumes kleine winkels eventueel in combinatie met ruimten voor (rustige) daghoreca en woningen ingepast. De bouwhoogte bedraagt één laag met een kap.

#### **4.2.2. Stedenbouwkundige structuur**

De nieuwe bebouwing langs de Schuttersgracht noordwestzijde, het binnenplein en de Molenstraat heeft een pandsgewijze verkaveling die aansluit op de bovengenoemde algemene richtlijnen, het materiaalpalet en de korrelgrootte van de binnenstad. Op een enkele uitzondering na hebben alle panden een kap. Tussen onderlinge panden bestaat een verschil in pandbreedte, goothoogte, bouwhoogte en architectonische uitstraling.

Bij de Schuttersgracht noordwestzijde en de Molenstraat is de nokrichting van het hoofdvolume overwegend loodrecht op de straat. Bij de Schuttersgracht zuidzijde is de nokrichting van het hoofdvolume parallel aan de straat. Bij de bebouwing langs de haven dient er bijzonder

aandacht te worden besteed aan de koppen bij de Doelenstraat, aan weerskanten van de nieuwe pleinruimte en bij de Molenstraat.

### **4.3. Beeldkwaliteit**

Het beeldkwaliteitsplan Binnenstad IJsselstein' vastgesteld in december 2003 dient als uitgangspunt voor de beeldkwaliteit in het plangebied. Dit is al eerder behandeld in paragraaf 3.4.

### **4.4. Groen & water**

De groenstructuur van de binnenstad, bestaande uit de groene rand van de oude stad en individuele tuinen en incidentele bomen, wordt versterkt. De openbare ruimte wordt hierdoor aantrekkelijker, terwijl ook de historische structuur van de binnenstad beter leesbaar wordt. Het beeldbepalende groen langs de voormalige haven zal worden gekoesterd en waar nodig worden versterkt. In het Koningshof zal door toevoeging van groen in de vorm van bomen en hagen een aantrekkelijker stadsbeeld ontstaan dat verwijst naar het hofkarakter.

Voor de stadsgracht wordt uitgegaan van een meer recreatieve functie. Zo is voor de Schuttersgracht kleinschalige bebouwing voorzien, met langs het water enkele terrassen.

### **4.5. Verkeer & parkeren**

#### **4.5.1. Verkeer**

De historische binnenstad van IJsselstein wordt door de diverse maatregelen grotendeels autoluw en krijgt daarmee het karakter en de inrichting van een kwalitatief hoogwaardig verblijfsgebied. Hiermee wordt vorm gegeven aan één van de voornaamste doelstellingen uit het GVP uit 2007.

Voor het plangebied is het van belang dat naast de bevoorrading van de winkels en voorzieningen in het centrum ook de huidige en toekomstige bewoners het centrum kunnen benaderen. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat gemotoriseerd bestemmingsverkeer en de centrumbezoekers elkaar hinderen. In het Voorkeursscenario Autoluwe Binnenstad IJsselstein is mede hierom gekozen voor een sectorbenadering, om het gemotoriseerd verkeer te geleiden. Met deze benadering wordt de binnenstad ingedeeld in een aantal sectoren, waarbij het daadwerkelijk doorsnijden of doorkruisen van de binnenstad onmogelijk wordt gemaakt.

Het nieuwe complex Schuttersgracht wordt voornamelijk bevoorraad via de Schuttersgracht zelf. Voor enkele winkels is bevoorrading via de Koningshof mogelijk. Ook de bevoorrading van de winkels aan de Benschopperstraat via de Koningshof blijft mogelijk. De ontsluiting van de inpandige parkeervoorziening voor de nieuwe bewoners is gesitueerd

aan de Koningshof. Deze wordt benaderd vanaf de Schuttersgracht ter hoogte van de toegang van de huidige Action winkel. Ook de vuilophaaldienst en de brandweer kunnen gebruik maken van de doorgang via de Schuttersgracht en keren vervolgens op de Koningshof om dezelfde route terug te vervolgen.

#### **4.5.2. Parkeren**

In de historische binnenstad blijven de parkeermogelijkheden, volgens het vastgestelde gemeentelijke beleid in principe beperkt tot parkeerplaatsen voor bewoners. Geparkeerde auto's worden in verband met de leefbaarheid en het historische beeld zoveel mogelijk uit het straatbeeld verbannen. Rond de binnenstad worden in aanvulling op de bestaande parkeervoorzieningen rond de binnenstad (het Podium en de garage onder het Stadhuis / Fulcotheater) extra parkeervoorzieningen gerealiseerd, zoals de Isselwaerde garage en een parkeervoorziening op het Kloosterplantsoen.

Voor de te realiseren winkeloppervlak geldt een parkeerbeleid- en regulering conform het Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein. In dit uitwerkingsplan en achterliggende analyses / berekeningen is rekening gehouden met onderhavige ontwikkeling. De benodigde parkeerplaatsen voor deze functies worden op de in het beleid opgenomen locaties gerealiseerd.

Om de uitstraling van de binnenstad te verbeteren wordt het maaiveldparkeren in het plangebied zo veel mogelijk verminderd, zoals reeds opgenomen in het Structuurplan Binnenstad IJsselstein. Aan de Koningshof resteren 7 openbare parkeerplaatsen. Zoals blijkt uit tabel 5 van het "Uitwerkingsplan Autoluwe Binnenstad IJsselstein" (zie bijlage) is er alles overziend sprake van een sluitende parkeerbalans voor de bewoners van de binnenstad. Voor de nieuw te realiseren woningen wordt een inpandige parkeervoorziening gerealiseerd met 34 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voor het plan Koningshof – Schuttersgracht voldaan aan het uitgangspunt parkeren op eigen terrein voor woningen, conform de geldende normering.

#### **4.5.3. Langzaamverkeer**

In principe blijven, op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid, alle wegen in de binnenstad voor het fietsverkeer toegankelijk (m.u.v. vrijdag en zaterdag in de winkelstraten), waaronder ook die in onderhavig plangebied.

De Molenstraat en de Schuttersgracht worden, als onderdeel van het primaire fietsnetwerk, voorzien van een goede en comfortabele bestrating waarbij de positie van de fiets duidelijk is. Daarnaast wordt in het inrichtingsplan voor het project Koningshof - Schuttersgracht stallingsmogelijkheden voor fietsen opgenomen.

## 5. MILIEU- & OMGEVINGSASPECTEN

### 5.1. Milieu

#### 5.1.1. Bodem

Lankelma Geotechniek Zuid bv heeft voor het hele het plangebied een verkennend bodemonderzoek (nr. 63264, d.d. 28 mei 2010) uitgevoerd.

In de zintuiglijk niet verontreinigde bovengrond (zand) in het plangebied zijn geen verhogingen aangetroffen. In de puinhoudende bovengrond (zand) zijn licht verhoogde gehalten zware metalen aangetroffen. In de ondergrond (klei) zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetroffen. In het grondwater zijn overschrijdingen van de streefwaarde voor de parameter barium aangetoond.

Ter plaatse van de verdachte deellocatie aan de Havenstraat 39 is in de ondergrond zink aangetroffen in een gehalte boven de achtergrondwaarde. In het grondwater is barium aangetroffen in een gehalte boven de interventiewaarde. Het sterk verhoogde gehalte heeft geen relatie met de voormalige bedrijfsactiviteiten ter plaatse. Op of nabij de locatie is voor deze parameter geen bron voorhanden. De verhoogde concentraties aan barium in het grondwater zijn waarschijnlijk aan lokaal verhoogde achtergrondgehalten te relateren.

Van de deellocatie Molenstraat 3 was bekend dat onder de aanwezige bebouwing en op het voorterrein tot in het trottoir een geval van ernstige bodemverontreiniging met minerale olie aanwezig is. Het betreft een restverontreiniging van een eerder uitgevoerde bodemsanering. In de grond onder het trottoir zijn derhalve conform verwachting in lichte tot sterke mate oliecomponenten waargenomen. Analytisch zijn alleen licht verhoogde gehalten minerale olie en enkele vluchtige aromaten aangetroffen in grond en grondwater.

Omdat over het gehele plangebied licht verhoogde gehalten in grond en grondwater zijn aangetroffen dient de onderzoekshypothese 'verdacht' aangenomen te worden. De aangetroffen gehalten vormen geen aanleiding voor het uitvoeren van nader of aanvullend bodemonderzoek. Er bestaan, behoudens de verontreiniging met minerale olie en vluchtige aromaten ter plaatse van de Molenstraat 3, uit het oogpunt van bodemkwaliteit geen beperkingen ten aanzien van de geplande ontwikkeling van het plangebied.

#### *Conclusie*

Aanbevolen wordt het onderzoek naar de verontreinigingssituatie op de deellocatie Molenstraat 3 te actualiseren in het kader van de voorgenomen herontwikkeling. Omdat een deel van de locatie nu nog

bebouwd is en in de nabije toekomst gesloopt gaat worden, ligt het voor de hand dit onderzoek uit te voeren op het moment dat de bebouwing gesloopt zal zijn. Omdat ter plaatse meer dan 25 m<sup>3</sup> grond ernstig verontreinigde grond aanwezig is, dient tevens rekening gehouden te worden met het indienen van een BUS melding of een saneringsplan.

In het kader van dit onderzoek is geen specifiek onderzoek (conform NEN 5707) verricht naar het voorkomen van asbest in de grond. In de vrijkomende grond zijn echter geen aanwijzingen aangetroffen die zouden kunnen duiden op het voorkomen van asbesthoudende materialen.

### **5.1.2. Geluid**

In de Wet geluidhinder (Wgh, art. 74 lid 1) is bepaald dat elke weg van rechtswege een zone heeft. Een zone is het akoestisch aandachtsgebied. Bij vaststelling van een bestemmingsplan (art. 3.1 Wet ruimtelijke ordening) dient voor alle wegen waarvan de zone een overlap met het plangebied kent, een akoestisch onderzoek te worden verricht (art.76 lid 1 Wgh). De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de status van de weg.

Verder moet het totale binnenniveau voldoen aan het Bouwbesluit en mag niet meer dan 33 dB bedragen. De gevelreductie moet minimaal 20 dB bedragen.

Het gebied ligt in het oude centrum van IJsselstein. In dit gebied is onder andere gevestigd de bibliotheek, een bankgebouw en circa 1200 m<sup>2</sup> bvo (brutovloeroppervlak) winkelruimte. Het gebied gaat herontwikkeld worden en er komt circa 4000 m<sup>2</sup> bvo winkelruimte en circa 31 appartementen.

Het plangebied kent alleen een overlap met de geluidszone van de Hogenbiezen. Doordat de omliggende wegen (allen 30 km/uur wegen) een dermate hoge verkeersintensiteit hebben en voorzien zijn van klinkerverharding, is voor een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelasting op de gevels bepaald. De verkeersgegevens zijn verstrekt door de gemeente IJsselstein en gebaseerd op het plan Autoluwe Binnenstad IJsselstein, d.d. 22 december 2011.

Door middel van standaard rekenmethode II (conform reken- en meetvoorschrift geluid 2006) en met het programma Geomilieu (v 1.71) is de geluidsbelasting op de gevels berekend. Ten gevolge van de Hogenbiezen wordt de wettelijke voorkeursgrenswaarde niet overschreden.

De geluidsbelasting op de gevels ten gevolge van alle wegen loopt op tot 60 dB. De binnenwaarde van 33 dB dient te worden gewaarborgd, de

gevelreductie loopt in een aantal gevallen dus op tot 27 dB. In dit kader worden er geen bron- of overdrachtsmaatregelen overwogen. Dit omdat bronmaatregelen alleen in een groter verband getroffen kunnen worden<sup>2</sup> en overdrachtsmaatregelen stedenbouwkundig niet acceptabel zijn.

Een procedure hogere grenswaarden is niet nodig.

#### *Conclusie*

Het aspect wegverkeerslawaai vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

#### **5.1.3. Luchtkwaliteit**

Op 15 november 2007 is de wijziging van de 'Wet milieubeheer' in werking getreden. Deze wet vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De paragraaf luchtkwaliteit in de 'Wet milieubeheer' voorziet ondermeer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling 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, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde);
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking is getreden op 1 augustus 2009, nadat de EU op 7 april 2009 derogatie heeft verleend.

---

<sup>2</sup> de gemeente IJsselstein heeft recentelijk de Beleidsnota Autoluwe Binnenstad IJsselstein vastgesteld, zodat de verkeersintensiteit in het centrum significant wordt verlaagd.

NIBM-grens woningbouwlocatie, 3% criterium:

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

Onderhavig project betreft de oprichting van circa 31 nieuwe woningen en woon-/werkeenheden. Het aantal personenautobewegingen zal na realisatie gemiddeld 224 bewegingen (gemiddeld circa 7 bewegingen per woning) per dag bedragen. Ook wordt er nieuwe winkelruimten gecreëerd. Daar staat tegenover dat er een sprake is van de het verdwijnen van een supermarktfunctie en de daarbij behorende verkeersaantrekkende werking in de bebouwde kom van IJsselstein. Per saldo zullen er minder verkeersbewegingen door bewinkeling plaats vinden.

Aangezien er per saldo alleen 31 woningen toegevoegd worden betekent dit dat sprake is van een 'Niet-in-betekenende-mate' bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is onderzoek verricht naar de effecten op de luchtkwaliteit (Pouderoyen Compagnons, Bestemmingsplan Schuttersgracht luchtkwaliteitsonderzoek, februari 2011). Uit de berekeningen met de Nibm-tool blijkt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de Nibm-grens. Met behulp van het webbased-programma Car II (versie 9.0) is ook het effect van het plan berekend. Hieruit blijkt dat er ook geen overschrijdingen van de Nibm-grens plaatsvindt en ook geen overschrijdingen van grenswaarden en plandrempels plaatsvinden. Geconcludeerd kan worden dat er geen belemmeringen zijn vanwege het aspect luchtkwaliteit.

*Conclusie*

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

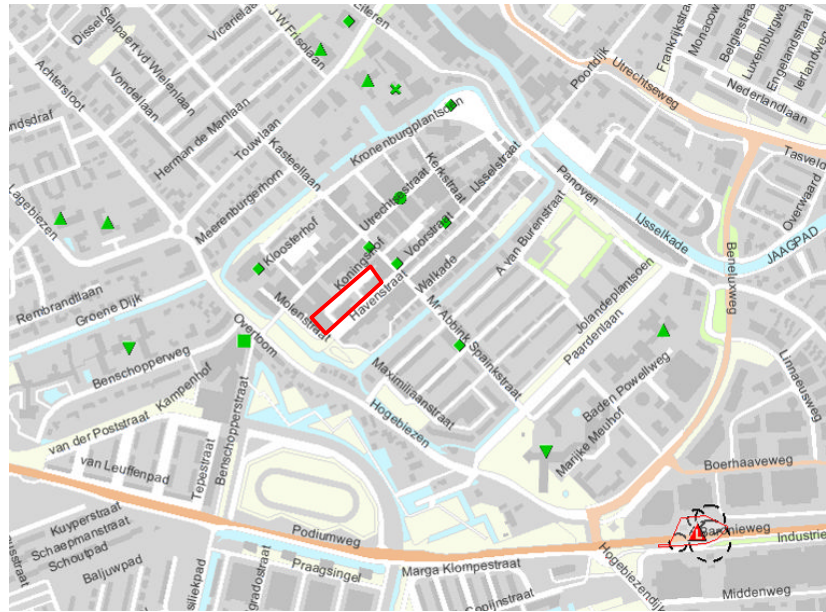
**5.1.4. Externe veiligheid**

Bij externe veiligheid gaat het om de risico's op de omgeving die samenhangen met het produceren, verwerken, opslaan en vervoeren van gevaarlijke stoffen. Deze risico's doen zich zowel voor bij risicovolle inrichtingen als rondom transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in landelijke wet- en regelgeving en beleidsnota's, onder andere in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden.



Ter uitvoering van het Bevi is er de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)', houdende regels met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De provincie Utrecht heeft een zogenaamde risicokaart opgesteld. Op de kaart zijn zoneringsafstanden van plaatsgebonden risico berekend. De zoneringsafstand is de afstand vanaf een risicobron waar een bepaald plaatsgebonden risico (PR) is.

Er is voor onderhavig plan geen sprake van aanwezigheid van gevaarlijke stoffen zoals vuurwerk, LPG of munitie in de directe omgeving. Volgens de risicokaart van de provincie Utrecht, bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied geen installaties of CPR-inrichtingen. Ook vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de direct omliggende wegen (zie figuur risicokaart provincie Utrecht – IJsselstein). Tevens liggen er in onderhavig plangebied geen belemmerende leidingen.



*Uitsnede risicokaart met globale aanduiding plangebied (rode omkadering)*

### **Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen plannen.

### **5.1.5. Milieuzonering**

In de publicatie "bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (editie 2009) zijn indicatieve richtafstanden voor woningbouw nabij verschillende typen bedrijven opgenomen. Binnen deze richtafstanden is hinder ten gevolge van het betreffende bedrijf niet uit te sluiten. Woningbouw binnen deze richtafstand is inpasbaar, indien

aangetoond wordt dat (eventueel na het treffen van maatregelen) voor het betreffende bedrijf een kleinere richtafstand van toepassing is.

De historische binnenstad van IJsselstein is te karakteriseren als een functiemengingsgebied. In de directe omgeving van het plangebied zijn een aantal horecabedrijven gelegen. Het betreft de volgende zaken.

	<i>Adres</i>	<i>SBI-2008</i>	<i>Categorie</i>
(Muziek)café/ restaurant	Weidstraat 2/4/6	563/ 561	B/ A
(Muziek)café	Weidstraat 11	563	B
Cafetaria	Weidstraat 13	561	A
Brasserie	Voorstraat 40	561	A

Café's, bars, cafetaria's, snackbars en restaurants kunnen aanpandig aan woningen worden uitgevoerd. Muziekcafé's (categorie B) moeten in functiemengingsgebieden bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en andere gevoelige functies. Aangezien alle horecabedrijven buiten het plangebied gelegen zijn en bouwkundig afgescheiden zijn van de nieuwe gevoelige functies, vormen ze geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen plannen.

#### *Conclusie*

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen plannen.

## **5.2. Waterhuishouding**

In het kader van de watertoets is overleg met het waterschap gevoerd en is de volgende inhoud voor de waterparagraaf vastgesteld.

### **5.2.1. Algemeen**

Op alle voor de waterhuishouding relevante ruimtelijke plannen is het toepassen van de watertoets en het opstellen van een waterparagraaf verplicht. De watertoets dient te worden toegepast op nieuwe ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen. Als een gemeente een ruimtelijk plan wil opstellen, stelt zij de waterbeheerder op de hoogte van dit voornemen. De waterbeheerders stellen dan een zogenaamd wateradvies op. Het ruimtelijk plan geeft in de waterparagraaf aan hoe is omgegaan met dit wateradvies.

### **5.2.2. Beleidskader**

#### *Europees beleid*

#### Kaderrichtlijn Water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht. Met deze richtlijn wil Europa het oppervlakte- en grondwater

kwalitatief en ecologisch beschermen en verbeteren en een duurzaam gebruik van water bevorderen. De Europese Kaderrichtlijn water stelt doelen voor een goede ecologische en chemische toestand van het oppervlaktewater en het grondwater. Voor de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water binnen Nederland heeft de afgelopen jaren een intensieve samenwerking op het niveau van (deel)stroomgebieden en gebiedsprocessen plaatsgevonden.

Uitgangspunten en principes van de Europese Kaderrichtlijn Water zijn:

- De vervuiler betaalt;
- De gebruiker betaalt;
- Sinds 2000 geen achteruitgang van chemische en ecologische toestand;
- Resultaatverplichting in 2015;
- Stroomgebiedbenadering (op Europees niveau)

Als rapportage eenheid richting Brussel worden de waterlichamen aangehouden. Dit zijn wateren met een achterliggend stroom- of afwateringsgebied van 10 km<sup>2</sup> of meer. Voor de grachten opgenomen in dit bestemmingsplan zijn geen specifieke maatregelen vastgelegd. Wel dient de waterkwaliteit bij regenwaterlozingen niet te verslechteren. Een en ander wordt vastgelegd in het nog op te stellen rioleringsplan.

### *Rijksbeleid*

#### Nationaal Waterplan 2009 - 2015

Het Nationaal Waterplan is op 22 december 2009 in werking getreden en is een structuurvisie als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening.

Stedelijk gebied wordt leefbaarder. Opgaven voor wonen, werken, mobiliteit, recreëren, landschap en natuur, water en milieu worden in samenhang aangepakt. Bij de ontwikkeling van locaties in de stad wordt ernaar gestreefd dat de hoeveelheid groen en water per saldo toeneemt. Dit moet stedelijk gebied aantrekkelijk en leefbaar maken en houden.

Bij de aanpak van de stedelijke wateropgave wordt rekening gehouden met verdergaande verstedelijking en klimaatverandering en zoveel mogelijk aangesloten bij de dynamiek van de stad. De uitvoering van maatregelen wordt gecombineerd met herstructurering van bestaand bebouwd gebied en de realisatie van groen in en om de stad.

In de Nota Ruimte zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De basisprincipes van bovengenoemd beleid zijn: meer ruimte voor water en het voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd. Dit is in WB21 geconcludeerd in de twee drietrapsstrategieën voor:

1. Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren);

2. Waterkwaliteit (schoonhouden, schoon en vuil scheiden, zuiveren).

#### *Provinciaal beleid*

##### Provinciaal Waterplan 2010 - 2015

Het provinciaal waterplan Utrecht is evenals het Nationaal Waterplan op 22 december 2009 in werking getreden.

Zowel in nieuw als in bestaand stedelijk gebied streeft de provincie naar een duurzaam watersysteem. Nadelige effecten op de waterhuishouding moeten in beginsel voorkomen worden. Hierbij wordt het water in de stad met het omringende watersysteem als één geheel beschouwd.

De functie 'stedelijk gebied' geldt voor alle bebouwde kommen in Utrecht. De inrichting en het beheer van het waterhuishoudkundige systeem zijn in stedelijk gebied gericht op:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van wateroverlast;
- de ontwikkeling en het behoud van de natuur in het stedelijk gebied;
- het voorkomen van zettingen;
- het herbenutten van ontwateringswater voor drink- en industriewatervoorziening of voor herstel van verdroogde natuur;
- het weren van de riolering van (diepe) drainage en instromend grond- en oppervlaktewater;
- het beperken van de vuilbelasting door riooloverstorten en hemelwateruitlaten;
- het beperken van de invloed van bronbemaling;
- het realiseren van de basiskwaliteit voor oppervlaktewater.

Voor het plangebied wordt uitgegaan van bovenstaande uitgangspunten.

#### *Beleid Hoogheemraadschap*

##### Waterbeheerplan 2010-2015: "Water voorop!"

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft in 2008 een nieuw waterbeheerplan opgesteld. Het waterbeheerplan beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die het waterschap de komende zes jaar wil bereiken. HDSR zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem. In het waterbeheerplan zijn onder andere de maatregelen voor de KRW vastgelegd. Voor de maatregelen geldt een resultaatsverplichting voor eind 2015. De doelen die aan deze maatregelen ten grondslag liggen zijn vastgelegd in het Waterplan van de Provincie Utrecht. Voor dit bestemmingsplan zijn er geen specifieke aandachtspunten aangegeven.

## *Gemeentelijk beleid*

### Waterplan IJsselstein

Het stedelijk waterplan IJsselstein heeft als doel dat het watersysteem schoon, veilig en gezond is, waarbij voldoende water zonder wateroverlast aanwezig is. Ook de samenwerking en kennisuitwisseling van de verschillende waterpartners wordt verbeterd. Om dit doel te kunnen realiseren worden diverse maatregelen genomen die terug te vinden zijn in het uitvoeringsprogramma behorende bij het waterplan. De gemeenteraad van IJsselstein heeft het Waterplan op 15 maart 2007 vastgesteld. Op 23 april 2007 hebben diverse partijen waaronder het HDSR, de gemeente IJsselstein en Vitens het convenant waarin uitvoeringsafspraken zijn opgenomen, ondertekend.

### **5.2.3. Plangebied**

#### Hemelwaterafvoer

HDSR stelt als voorwaarde bij rioolwaterafvoer dat er geen uitlopende materialen worden toegepast als zink, lood, koper en PAK houdende materialen voor dak, dakgoten en regenpijpen. Het is van belang afstromend schoon hemelwater van schone oppervlakken te scheiden van afvalwater en te laten infiltreren in de bodem of af te voeren naar het oppervlaktewater. Er vindt geen noemenswaardige toename van het verhard oppervlak plaats. Het gehele plangebied is op dit moment al verhard zodat er in dat opzicht geen extra verharding bij komt. Dit betekent dat er geen compenserende maatregelen voor waterberging getroffen hoeven te worden. Het hemelwater kan op het oppervlaktewater worden afgevoerd.

#### Riolering

Met HDSR zijn afspraken gemaakt over de rioolpersleiding, het rioleringsplan, waterkeringen, vergunningen en het rioolgemaal. Om de nieuwbouw te kunnen realiseren, zullen aan de rioolpersleiding maatregelen worden getroffen. Hieromtrent is overeenstemming met HDSR. Aan het bestaande hoofdrioolgemaal van HDSR dienen voorzieningen aangebracht te worden of de omgeving dient aangepast te worden.

#### Primaire watergang en waterkering

Er heeft overleg plaatsgevonden met het HDSR. Er hoeven geen nadere maatregelen ten aanzien van watergangen of -keringen getroffen te worden. In het plangebied is geen primaire - of secundaire waterkering aanwezig. De watergang levert geen belemmeringen op voor de bouw langs het water. Het onderhoud van de watergang gebeurt vanaf het water zodat bebouwing langs het water aan de Schuttersgracht

inpasbaar is. Voor het bouwen langs een watergang is wel een watervergunning nodig van de waterbeheerder.

Langs de Schuttersgracht is, in tegenstelling tot de Molenstraat, geen waterkering aanwezig. De watergang levert geen belemmeringen op voor de bouw langs het water. Het onderhoud van de watergang gebeurt vanaf het water zodat bebouwing langs het water aan de Schuttersgracht ook geen problemen oplevert. Voor het bouwen langs de watergang is wel een watervergunning nodig van de waterbeheerder.

#### Ondergronds bouwen

Sinds de invoering van de nieuwe Waterwet is het waterschap bevoegd gezag voor ondergronds bouwen. Eventuele ondergrondse constructies dienen waterdicht aangelegd te worden. Er mag niet permanent grondwater onttrokken worden.

#### Vergunningen

De initiatiefnemers dienen bij ondergronds bouwen, het bouwen langs een waterkering en het lozen van water op het oppervlaktewater een watervergunning aan te vragen bij de waterbeheerder.

### **5.3. Flora & fauna**

#### **5.3.1. Algemeen**

In het kader van de Flora- en faunawet dient bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te worden gehouden met beschermde planten en dieren in het plangebied.

Alle broedende inheemse vogels en hun nesten zijn in Nederland wettelijk beschermd, waarbij geldt dat vooral in het broedseizoen (15 maart - 15 juli (15 augustus voor moeras- en andere watervogels)) sprake kan zijn van verontrusting, doden of verstoren van nesten of vaste rust- of verblijfplaatsen. Aangezien voor de verstoring van vogels geen ontheffing kan worden aangevraagd dient de eventuele kap van struikbegroeiing en/of bomen buiten het broedseizoen plaats te vinden.

#### **5.3.2. Plangebied**

CSO Adviesbureau heeft in verband met de voorgenomen planontwikkeling een quickscan Natuurwetgeving (nr. 09L337.R001, d.d. 22 november 2009) uitgevoerd in het plangebied. Het doel van de quickscan is een inschatting te maken of de geplande ontwikkelingen strijdig zijn met de soortbescherming conform de Flora- en faunawet (2005) en/ of de gebiedsbescherming volgens de Natuurbeschermingswet 1998.

Op basis van het uitgevoerde literatuuronderzoek, het veldbezoek en de overige verzamelde gegevens kan het onderstaande worden geconcludeerd:

#### Flora

Binnen het plangebied zijn geen ontheffingsplichtige plantensoorten geregistreerd of aangetroffen. Het ligt ook niet in de lijn der verwachting dat deze zullen worden aangetroffen. Nader onderzoek naar het voorkomen van ontheffingsplichtige soorten wordt niet noodzakelijk geacht.

#### Fauna

De zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 soorten) die volgens het literatuuronderzoek mogelijk ter plaatse van het plangebied voorkomen zijn:

1. vleermuizen: Franjestaart, Gewone baardvleermuis, Gewone dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Laatvlieger, Meervleermuis, Rosse vleermuis, Ruige dwergvleermuis en Watervleermuis;
2. broed- en standvogels.

#### *Ad. 1 Vleermuizen*

Het is mogelijk dat het plangebied gebruikt wordt door vleermuizen als vliegroute, foerageer-en/of verblijfsgebied. De aanwezige bebouwing en bomen op het terrein zijn in potentie geschikt als verblijfplaats (zomer-, winter-, kraam- en paarplaats) vanwege de aanwezigheid van holten, spouwmuren, kieren en gaatjes in de gevels en dergelijke. Het verdwijnen van bomen, open plaatsen en bebouwing zal mogelijk een negatief effect hebben op de aanwezigheid van deze soorten. Een nader onderzoek naar vleermuizen wordt aanbevolen.

#### *Ad. 2 Broed- en standvogels*

Ongetwijfeld zullen binnen de terreingrenzen van het plangebied vogels broeden (in opstallen, bomen, struiken en in het veld). Het plangebied biedt eveneens mogelijkheden voor broed- en standvogels (dit zijn vogelsoorten die het jaarrond bij, of in de directe omgeving van een vaste nestplaats blijven). Eventueel in gebruik zijnde broedlocaties van broedvogels zijn gedurende het broedseizoen beschermd (ontheffing is niet mogelijk). De broedlocaties van standvogels zijn het jaarrond beschermd (o.a. roofvogels, gierzwaluw e.d.).

Samenvattend wordt een nader onderzoek nodig geacht naar het gebruik van het plangebied door vleermuizen, broed- en standvogels. De te verwijderen of te renoveren opstallen, bomen en struiken vergen controle op in gebruik zijnde schuil- en broedplaatsen van vogels en vleermuizen.

Geadviseerd wordt versturende werkzaamheden buiten het vogel broedseizoen (meestal tussen 15 maart en 15 juli) uit te laten voeren.

#### *Nader onderzoek*

CSO Adviesbureau heeft een nader onderzoek Natuurwetgeving (nr. 09L337.R002, d.d. 4 oktober 2010) uitgevoerd op het plangebied. Het doel van dit nader onderzoek was vast te stellen of de geplande ontwikkelingen strijdig zijn, met de soortbescherming van de Flora- en faunawet (2005).

Geconcludeerd wordt dat het plangebied géén functie heeft voor vleermuizen als verblijfplaats. Er zijn ook geen nestplaatsen aangetroffen van standvogels. De waargenomen functie van het plangebied als foerageergebied voor vleermuizen en gierzwaluwen zal gehandhaafd blijven en levert derhalve geen conflict op met de Flora- en faunawet. Van andere strikter beschermde soorten (tabel 2 en 3 soorten) en situaties zijn geen aanwijzingen van aanwezigheid binnen het plangebied vastgesteld en/of conflicten met de Flora- en faunawet te verwachten.

Er worden met betrekking tot de planontwikkeling géén negatieve effecten verwacht op de aangetroffen beschermde soorten. Er is derhalve géén aanleiding een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en faunawet aan te vragen.

Wel wordt vrijblijvend aanbevolen om de nieuwbouw binnen het plangebied vleermuis- en gierzwaluuvriendelijk in te richten. Dit kan met betrekkelijk eenvoudige middelen (toepassen open stootvoegen, plaatsing broedkasten) gerealiseerd worden. Tevens kan er gekozen worden voor vleermuisvriendelijke openbare verlichting.

#### *Conclusie*

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen plannen.

## **5.4. Archeologie & cultuurhistorie**

### **5.4.1. Archeologie**

Gezien de hoge verwachtingswaarde op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) heeft Synthegra een bureauonderzoek (nr. S090402, d.d. 17 december 2009) uitgevoerd voor het plangebied aan de Schuttersgracht in IJsselstein. De aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van het terrein voor winkels en woningen met parkeerkelder. Inmiddels is de parkeerkelder komen te vervallen en vervangen door een inpandige parkeergarage op de verdieping. Het in het onderzoek gerapporteerde mogelijke verlies van archeologische waarden door de (ontgraving van de) parkeerkelder zijn dan ook niet meer aan de orde.



De diepte van de toekomstige bodemverstoring zal gemiddeld 80 - 90 cm beneden maaiveld bedragen. Het doel van het archeologisch bureauonderzoek was het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied.

Op de Archeologische Beleidsadvieskaart (zie hieronder) van de gemeente IJsselstein geldt een grotendeels hoge archeologische verwachting (rood-oranje arcering). Alleen voor een viertal zones in het zuidwesten en zuidoosten geldt een lage archeologische verwachting (witte arcering). De hoge verwachting is gerelateerd aan de ligging in een zone met zowel recente als oude bebouwing met daaronder een hoge verwachting voor huizen, erven, kerken en begravingsresten vanaf de middeleeuwen. De lage verwachting is gerelateerd aan zones met recente diepe verstoringen en 19e -eeuwse aanplantingen van de stadsgracht en reeds archeologisch gewaardeerde gebieden.



De hoge verwachting geldt voor nederzettingsresten uit de Romeinse tijd tot en met de nieuwe tijd, een middelhoge verwachting voor nederzettingsresten uit het neolithicum tot en met de ijzertijd en een zeer lage verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit de periode laat-paleolithicum tot en met mesolithicum.

Binnen het plangebied worden op verschillende niveaus archeologische vindplaatsen verwacht. Ter plaatse van de voorheen geplande parkeerkelder wordt uitgegaan van een verstoringdiepte van 4,0 m beneden maaiveld. Hier worden dus alle niveaus waarop archeologische resten worden verwacht bedreigd door de voorgenomen ontwikkeling van het gebied. In de rest van het plangebied zal de verstoringdiepte 80 à 90 cm beneden maaiveld bedragen. Hier wordt dus in ieder geval het ophogingspakket uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd bedreigd en eventueel de top van de oeverafzettingen van de Hollandse IJssel met

eventueel resten uit de Romeinse tijd tot en met de vroege middeleeuwen.

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied een vervolgonderzoek in de vorm van een karterend booronderzoek geadviseerd.

#### *Nader onderzoek*

Synthegra heeft een karterend booronderzoek (nr. S090402, d.d. 22 juli 2010) uitgevoerd in het plangebied. De aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van het terrein als winkelzone met parkeerkelder. De diepte van de toekomstige bodemverstoring zal gemiddeld 80 - 90 cm beneden maaiveld bedragen.

#### Archeologische interpretatie

Aan het plangebied was op grond van het eerdere bureauonderzoek een middelhoge verwachting toegekend voor nederzettingsresten uit de periode vroeg- en midden-neolithicum. Resten uit deze periode werden verwacht op de beddingafzettingen van de stroomgordel van Wiersch en op oeverafzettingen van deze stroomgordel. Tijdens het veldonderzoek zijn geen beddingafzettingen aangetroffen. De afzettingen van de stroomgordel van Wiersch bestaan binnen het plangebied hoofdzakelijk uit komklei. In boring 1 en 4 is in het pakket komklei een laag oever- of crevasseafzettingen aangetroffen. In de afzettingen van de stroomgordel van Wiersch zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarom kan de middelhoge verwachting voor nederzettingsresten uit de periode vroeg- en midden-neolithicum worden bijgesteld naar laag.

Aan het plangebied was op grond van het bureauonderzoek een middelhoge verwachting toegekend voor nederzettingsresten uit de periode laat-neolithicum tot en met de bronstijd. Resten uit deze periode werden verwacht op oeverafzettingen van de stroomgordel van Buitenzorg. Tijdens het veldonderzoek zijn oever- en komafzettingen van deze stroomgordel aangetroffen. In de afzettingen van de stroomgordel van Buitenzorg zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarom kan de middelhoge verwachting voor nederzettingsresten uit de periode laat-neolithicum tot en met de bronstijd worden bijgesteld naar laag.

Aan het plangebied was op grond van het bureauonderzoek een hoge verwachting toegekend voor nederzettingsresten uit de periode Romeinse tijd tot en met de vroege middeleeuwen. Resten uit deze periode werden verwacht op oeverafzettingen van de Hollandse IJssel. Tijdens het veldwerk is alleen in boring 1 en 4 een dunne laag (35 à 40 cm) oeverafzettingen van de Hollandse IJssel aangetroffen. In de rest van het plangebied zijn ze vermoedelijk verstoord en opgenomen in de stadsophoging. In de aangetroffen intacte oeverafzettingen en in het

verstoorde pakket zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarom kan de hoge verwachting voor nederzettingsresten uit de periode Romeinse tijd tot en met de vroege middeleeuwen naar laag worden bijgesteld.

Aan het plangebied was op grond van het bureauonderzoek een hoge verwachting toegekend voor resten uit de periode late middeleeuwen tot en met de nieuwe tijd. Resten uit deze periode werden verwacht vanaf het maaiveld in de stadsophoging. Ter plaatse van de Koningshof is in de stadsophoging geen dateerbaar materiaal aangetroffen. Wel zijn er baksteenresten, grind en schelpenresten in aangetroffen. Langs de schuttersgracht is er in boring 8 een fragment roodbakkerend, geglazuurd aardewerk en een fragment van een pijpensteel aangetroffen. Beide fragmenten dateren in de periode 18<sup>e</sup>/ 19<sup>e</sup> eeuw. In een andere boring langs de Schuttersgracht (boring 10) is in een puinhoudende laag plastic aangetroffen. Dit wijst op recente verstoring van de ondergrond. Nabij boring 8 is een betonnen duiker in de Schuttersgracht aanwezig. Lokaal is de stadsophoging dus verstoord door (sub)recente graafwerkzaamheden, die zijn toe te schrijven aan de huidige bebouwing en de aanleg van kabels en leidingen. Dit sluit echter niet uit dat er onder de parkeerplaats op de Koningshof nog muur- en/of funderingsresten van voormalige bebouwing, die op historisch kaartmateriaal staat aangegeven, nog aanwezig zijn. Dergelijke resten zijn middels booronderzoek niet of nauwelijks op te sporen. De hoge verwachting voor resten uit de late middeleeuwen en de nieuwe tijd blijft daarom bestaan.

Zowel de zeer lage verwachting voor vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum en mesolithicum blijft op grond van de resultaten van het veldwerk bestaan als de lage verwachting voor nederzettingsresten uit de ijzertijd blijft bestaan.

#### Aanbeveling

Op grond van de resultaten van het onderzoek wordt voor het plangebied vervolgonderzoek noodzakelijk geacht.

Geadviseerd wordt om het afgraven van de stadsophoging ter plaatse van de Koningshof uit te voeren onder begeleiding van een archeoloog om na te gaan of er nog muur- en/of funderingsresten van voormalige bebouwing aanwezig zijn. Voorafgaand aan een dergelijk onderzoek dient een Programma van Eisen (PvE) opgesteld te worden, waarin onder meer de vraagstelling en de onderzoeksmethode staat geformuleerd. Dit PvE dient voor aanvang van het onderzoek getoetst te worden door de bevoegde overheid, de gemeente IJsselstein.

#### Conclusie

De gemeente heeft het onderzoek beoordeeld en onderschrijft het advies van Synthebra om het afgraven archeologisch te begeleiden. De sloop

van de panden en het verleggen van de kabels en leidingen in het plangebied worden uitgevoerd onder archeologische begeleiding. Voor de nieuwbouw zal een apart traject gevolgd worden met een separaat PvA voor de vervolgonderzoeken. Als uit de archeologische begeleiding bij het graven van de kabels blijkt dat proefsleuven noodzakelijk zijn, wordt hier alsnog opdracht toe gegeven.

#### **5.4.2. Cultuurhistorie**

Om een stabiele en meer structurele basis te geven aan de borging van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening, zal per 1 januari 2012 aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden toegevoegd dat gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen niet alleen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden onder de grond, maar ook met waarden boven de grond: "Voor zover bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen milieueffectrapport als bedoeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer wordt opgesteld, waarin de hierna volgende onderdelen zijn beschreven, worden in de toelichting ten minste neergelegd: a. een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden."

#### Beschermd stadsgezicht

Het gebied binnen de grachten van IJsselstein, waaronder het gehele plangebied, is door de minister van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening bij beschikking van 8 augustus 1966 (nr. 120.906) aangewezen als beschermd stadsgezicht. De gelijkmatig over de stad verspreid liggende historisch belangrijke bebouwing, het historische beloop van water en straten, de openheid van de binnenterreinen en het karakteristieke groen zijn hierbij belangrijke aspecten van de aanwijzing als beschermd stadsgezicht.

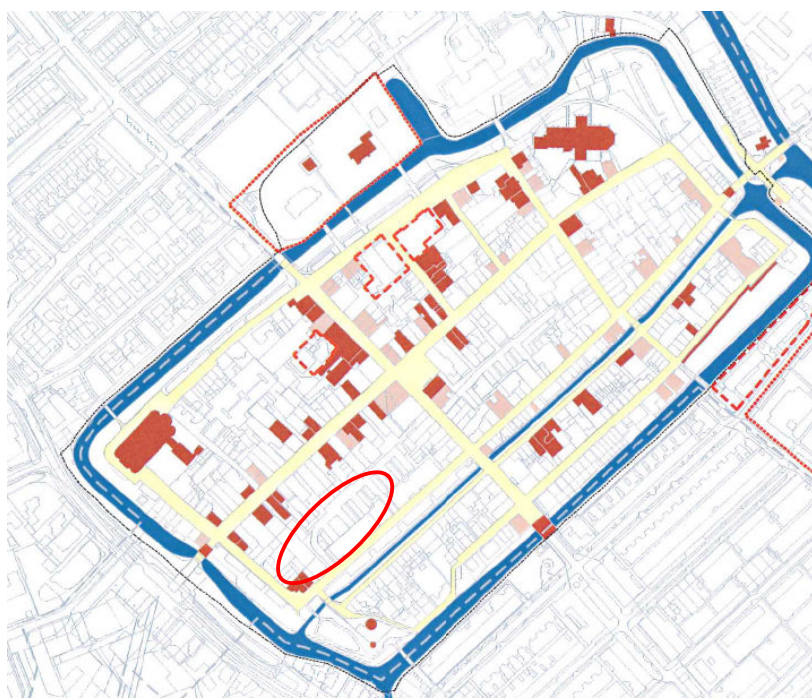
IJsselstein is bovendien één van de steden die in het kader van de Nota Belvédère is betiteld als cultuurhistorisch waardevolle stad waarin naar verhouding tot andere steden veel cultuurhistorische waarden in onderlinge samenhang en/of waarden van bijzondere betekenis aanwezig zijn.

In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die zorg draagt voor het beschermd stadsgezicht. Deze regeling is gericht op:

- het behouden en zo nodig verbeteren van de structuur van het stadsgezicht;
- het doorfunctioneren van het gebied in overeenstemming met het historisch ontwikkelingsproces. Bescherming mag hierbij niet leiden tot enkel vormbehoud;

- het begeleiden van verbouw en nieuwbouw zodat ze worden ingepast in het stadsgezicht en het toetsen van veranderingen aan de historische karakteristiek.

Een belangrijke kenmerk dient derhalve de onderlinge samenhang tussen structuur, functie en beeld te zijn. Het beschermd stadsgezicht is hieronder afgebeeld:



Hierin is te zien dat er verschillende rijksmonumenten en gemeentelijke monumenten aanwezig zijn. Direct ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich één rijksmonument. Dit pand maakt geen onderdeel uit van het plangebied.

#### Molenbiotoop

Even ten zuidoosten van het plangebied is de stellingmolen 'De Windotter' gelegen. Jaarlijks maakt de molen circa 600.000 omwentelingen en de molenaar maalt circa 5.000 kg meel. Het is daarom van belang dat nieuwe bebouwing in de directe nabijheid van de molen geen belemmering vormt voor de windvang van de molen.

De bestaande bebouwing (voormalige supermarktlocatie), die blijft staan, is hoger dan de nieuwbouw die wordt gerealiseerd aan de Koningshof - Schuttersgracht. De nieuwbouw vormt geen belemmering voor de molenbiotoop.

De totale beschermingszone van de molen is 400 m. Dat wil zeggen dat binnen een straal van 400 m vanaf de molen sprake is van deze hoogtebeperking. Daarbuiten gelden in verband met de molenbiotoop geen hoogtebepalingen meer.

Om te voorkomen dat door bebouwing de molen geen wind meer vangt (windvang) heeft de raad bij de vaststelling van de Nota Bouwhoogte een molenbeschermingszone van 450 m rond de molen vastgesteld. Daarbij is aangegeven dat een impactstudie en advies door de vereniging de Hollandsche Molen verplicht onderdeel is in de besluitvorming van projecten binnen deze zone.

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de molenbiotoop. De hoogte van de nieuwbouw wordt 2 bouwlagen met kap; de voormalige supermarktpanden blijven staan en de nieuwbouw ter plaatse van de Rabobank en de bibliotheekpanden wordt niet hoger dan de huidige bebouwing c.q. de toegestane hoogte in het vigerende bestemmingsplan. De nieuwe bebouwing aan de zuidzijde van de Schuttersgracht is lager dan de bebouwing aan de Havenstraat. In het geldende bestemmingsplan is alleen de goothoogte geregeld en deze bedraagt maximaal 6,0 m. De bouwhoogte van de woningen aan de Havenstraat bedraagt maximaal 2 lagen met kap. Er wordt zodoende geen extra belemmering opgeworpen voor de windvang van de molen ten opzichte van de bestaande situatie. In het kader van het vooroverleg heeft op 20 december 2010 overleg plaatsgevonden met Stichting Korenmolen De Windotter. In dit overleg is positief gereageerd op de plannen en zijn geen bezwaren naar voren gekomen.

#### Bebouwing

Met onderhavige ontwikkeling wordt de bestaande bebouwing vervangen door bebouwing die beter past bij het historische karakter. Verder wordt kleinschalige bebouwing gerealiseerd voor (dag)horeca en winkels, met langs het water enkele terrassen en een aanlegmogelijkheid voor boten aan de Schuttersgracht op de locatie waar haaks geparkeerd wordt. Voor de binnenstad van IJsselstein heeft de gemeenteraad het 'Ontwikkelingsplan Binnenstad IJsselstein' en het 'Beeldkwaliteitsplan Binnenstad IJsselstein' vastgesteld in januari 2003 respectievelijk november 2003. In deze documenten geeft de gemeente haar visie op het plangebied en de mogelijkheden die het biedt. Vervolgens heeft de gemeenteraad in december 2005 in het Structuurplan Binnenstad enkele ruimtelijke randvoorwaarden opgenomen voor het plangebied. Deze documenten gelden als toetsingskaders voor onderhavige ontwikkeling.

### 5.5. Leidingen

Er zijn binnen het plangebied geen leidingen met een planologische beschermingszone aanwezig. Ook zijn er geen leidingen buiten het

plangebied gelegen met een beschermingszone die een overlap kent met het plangebied.

## 6. JURIDISCHE ASPECTEN

### 6.1. Algemeen

#### 6.1.1. *Vormgeving bestemmingsplan*

De beleidsdoelstellingen zijn zoveel mogelijk juridisch vertaald in de regels en de bijbehorende (digitale en analoge) verbeelding. Daarnaast gelden uitgangspunten voor de *vormgeving* van het juridische plan. Deze luiden als volgt:

- De verbeelding wordt in kleur opgezet, waarbij de kleuren worden ondersteund met een letteraanduiding (bijvoorbeeld W- wonen). Een en ander is afgestemd op de kleur en letteraanduiding in de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008);
- De schaal van de kaarten is 1:1.000;
- Ten behoeve van de gebruiksvriendelijkheid en digitale raadpleegbaarheid wordt waar mogelijk informatie op de verbeelding gezet (bouwvlakken, goot-/ bouwhoogten, eventueel bebouwingspercentages).

#### 6.1.2. *Inhoud juridisch plan*

De begripsbepalingen en wijze van meten, voor zover opgenomen in de SVBP2008, zijn overgenomen.

#### 6.1.3. *Planopzet*

Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding tezamen. Voor de verbeelding geldt dat sinds de inwerkingtreding van de digitaliseringsverplichting op grond van de Wet ruimtelijke ordening per 1 januari 2010, de digitale verbeelding van het plangebied juridisch bindend is geworden. De basis voor de verbeelding, is een recent matenplan, dat dient als ondergrond.

Op de verbeelding is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren weergegeven. Voorts zijn diverse aanduidingen opgenomen, waarnaar in de regels wordt verwezen.

De regels zijn als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten zijn bepaald;
- Hoofdstuk 2 bevat de regeling van de afzonderlijke bestemmingen;
- Hoofdstuk 3 bevat een aantal algemene en aanvullende bepalingen;
- Hoofdstuk 4 tenslotte bevat overgangsbepalingen en de titel van het bestemmingsplan.



## 6.2. Opbouw

### 6.2.1. Functies algemeen

De indeling in bestemmingen is gebaseerd op de gewenste hoofdfunctie van het gebied. Het grootste deel krijgt in het onderhavige plangebied een centrumfunctie met centrumvoorzieningen zoals detailhandel en horeca. Naast bovengenoemde bebouwde functies kent het plangebied onbebouwde ruimten, grotendeels openbaar, die opgenomen zijn in de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied. Tot slot is er een aantal dubbelbestemming opgenomen: Waarde – Archeologie, Waarde – Cultuurhistorie en Waterstaat – Waterkering ter bescherming van de waterkering.

### 6.2.2. Bebouwing algemeen

Er wordt in het bestemmingsplan onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor de situering en maatvoering van gebouwen is het belangrijk dat er bepalingen zijn opgenomen met betrekking tot:

- *Goot- en bouwhoogte*  
De maximale goot- en bouwhoogte zijn aangegeven op de verbeelding. Als geen maximale goothoogte is opgenomen, dan mag worden gebouwd met een platte afdekking, waarbij de hoogte aangegeven maximale bouwhoogte niet mag overschrijden.
- *Situering gebouwen*  
op de verbeelding is een 'bouwvlak' opgenomen. Gebouwen zijn alleen binnen dit bouwvlak toegestaan.

## 6.3. Bestemmingen

In deze paragraaf worden de bestemmingen afzonderlijk toegelicht. Voor een goed begrip van de regeling dient in elk geval de regels tezamen met de verbeelding te worden geraadpleegd.

### 6.3.1. Centrum

Binnen de bestemming is een aantal centrumfuncties toegestaan. Dit betreft in ieder geval de functies detailhandel, horeca en wonen. IJsselstein wil een autoluwe binnenstad waar verkeersaantrekkende detailhandel, zoals supermarkten en bouwmarkten, niet passend zijn. De binnenstad van IJsselstein gaat zich meer richten op het recreatieve shoppen (funshoppen) dan op het zogenoemde runshoppen. De genoemde supermarkten en bouwmarkten worden dan ook uitgesloten in onderhavig bestemmingsplan. Er wordt/is tevens een brancheringscommissie ingesteld voor de Koningshof / Schuttersgracht. Voor de horecafunctie is een maximale (bruto) vloeroppervlakte opgenomen en een maximum aantal horecagelegenheden (horeca-eenheden). Hiermee is de ruimtelijke aanvaardbaarheid geborgd. De genoemde functies anders dan wonen, zijn alleen op de begane grondlaag toegestaan, met uitzondering van een specifiek aangeduide

locatie, waarbij deze functies (behalve horeca) op de verdieping zijn toegestaan.

De woonfunctie is - als hoofdregel - uitsluitend op de verdieping toegestaan. Ook hiervoor gelden uitzonderingen die specifiek zijn aangeduid. Voor een centrumgebied is het van belang dat er extraverte functies zijn gevestigd; wonen is een introverte functie. Het wonen op de begane grond is daarom alleen toegestaan in combinatie met één van de centrumfuncties. Op deze manier zal de begane grondlaag volledig bij het bestaande centrumgebied aansluiten.

Het parkeren ten behoeve van de woningen/ appartementen wordt binnen deze bestemming geregeld. Het parkeren zal op een inpandig parkeerdek op de eerste verdieping worden gerealiseerd. Aangezien de geluidsonderzoeken op deze situering zijn gebaseerd, is dit in de regels vastgelegd.

### *6.3.2. Verkeer - Verblijfsgebied*

Deze bestemming richt zich op het openbaar gebied. De bestemming is globaal geformuleerd. De reden daartoe is dat de exacte ligging van de verschillende doeleinden zoals groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen et cetera. in dit kader niet relevant blijkt. Het herinrichten van wegen kan daardoor op een eenvoudige manier geschieden, zonder dat een bestemmingsplan onwenselijke en ongefundeerde barrières oproept. Hoewel de bestemming globaal is geformuleerd, geldt op basis van de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie wel een plicht om, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen, een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werkzaamheden (geen bouwwerkzaamheden zijnde) aan te vragen. In het kader van de beoordeling door het bevoegde gezag (meestal burgemeester en wethouders) van een aanvraag om omgevingsvergunning worden de waarden van het beschermde stadsgezicht uitdrukkelijk meegewogen.

### *Beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis*

Binnen de woonfunctie worden onder voorwaarden nevenactiviteiten toegelaten, die qua functie ondergeschikt zijn aan de woonfunctie. In het verleden werd hiervoor vaak het onderscheid gemaakt tussen aan huis verbonden beroepen en aan huis verbonden bedrijven. Dit bleek niet altijd op de juiste gronden het onderscheid in activiteiten weer te geven. In dit plan is gekozen om de mate van publieksaantrekkende werking van de activiteiten als relevant onderscheid te hanteren tussen activiteiten die wel gewenst zijn in een woonomgeving en activiteiten die onder omstandigheden gewenst kunnen zijn in een woonomgeving. De 'niet-publieksgerichte aan huis verbonden beroeps- en bedrijfsactiviteit' is rechtstreeks mogelijk, mits wordt voldaan aan een aantal voorwaarden. De 'publieksaantrekkende beroeps- en bedrijfsactiviteit aan huis' is niet toegestaan, aangezien de publieksgerichte functies op de begane

grondlaag gewenst zijn om aansluiting te krijgen op het omliggende centrumgebied.

Het onderscheid richt zich zoals vermeld op het al dan niet publieksaantrekkelijk zijn van de activiteit. Hierbij is ervan uitgegaan dat een niet-publieksaantrekkelijke activiteit (geen verkeersaantrekkende werking / geen parkeerdruk) doorgaans zonder problemen in een woning zal kunnen plaatsvinden. Het betreft activiteiten met een introvert karakter, die inherent zijn aan de woonfunctie, zoals kantoorfuncties en ateliers.

Uitgangspunt is overigens dat geen milieuvergunningplichtige bedrijven worden toegestaan. Dit is van belang om te voorkomen dat activiteiten kunnen plaatsvinden, die weliswaar niet een publieksaantrekkelijk karakter hebben, maar die in verband met milieuaspecten niet bij de woonfunctie passen. De publieksaantrekkende beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis kunnen wel verkeersaantrekkelijk zijn. Deze zijn, zoals gezegd, niet toegestaan. Voorbeelden zijn persoonlijke dienstverlening (kapper/ pedicure), medische/ therapeutische dienstverlening, ambachtelijke bedrijvigheid.

#### *6.3.3. Waarde – Archeologie*

Binnen het plangebied heeft archeologisch bodemonderzoek plaatsgevonden omdat ter plaatse een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt. Voor een nadere toelichting, zie 5.4. Voor een deel van dit gebied wordt voorgeschreven dat archeologische begeleiding plaatsvindt. Deze dubbelbestemming is voor dat gebied opgenomen, met als doel de voorwaarde van archeologische begeleiding als voorschrift aan een omgevingsvergunning te koppelen. In deze dubbelbestemming is het begrip omgevingsvergunning in de ruime zin bedoeld, dus zowel voor bouwen, uitvoeren van werken en werkzaamheden of als binnenplanse omgevingsvergunning of sloopvergunning.

#### *6.3.4. Waarde – Cultuurhistorie*

Het plangebied valt binnen het beschermde stadsgezicht van de gemeente IJsselstein. Met de bestemming Waarde – Cultuurhistorie wordt de bescherming van dit beschermde stadsgezicht geregeld, zoals de Monumentenwet 1988 dat in artikel 36 vereist. De dubbelbestemming richt zich enerzijds op het reguleren van de buitenruimte, zoals het kappen van bomen en het veranderen, aanleggen of wijzigen van de oppervlakteverhardingen. Hiervoor is een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden vereist. Anderzijds bevat deze dubbelbestemming de bevoegdheid voor Burgemeester en wethouders om een nadere eis te stellen aan de omvang en de situering van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 6.3.5. *Waterstaat – Waterkering*

De in het plangebied gelegen waterkering aan de Molenstraat heeft een beschermingszone. Binnen deze zone worden beperkingen gesteld aan bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Werkzaamheden in de waterkering of de beschermingszone daarvan, kunnen de waterkerende functie van de kade aantasten. Om dit op de juiste manier te kunnen toetsen, is hiervoor een dubbelbestemming opgenomen. Een dubbelbestemming ligt over een 'enkelbestemming' en reguleert dat wanneer ten behoeve van de 'enkelbestemming' een bouwaanvraag wordt ingediend, deze eerst wordt getoetst aan de dubbelbestemming. Als blijkt dat de waterkerende functie van de kade niet wordt aangetast, kan de betreffende omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouw- en/of gebruiksregels of een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden worden verleend. Hiertoe zal eerst advies moeten worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering, te weten Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.

## 6.4. Handhaving

### 6.4.1. *Algemeen*

De aandacht voor handhaving neemt de laatste jaren sterk toe. Zowel de hogere overheden als de burgers spreken de gemeente in toenemende mate aan op het handhaven van de eigen regels en de rechter spreekt zich nadrukkelijk uit over de verplichtingen die gemeentebesturen hebben om de eigen regelgeving te handhaven. Het bestemmingsplan vervult een aantal functies op het gebied van handhaving.

Een bestemmingsplan is toekomstgericht. Het geeft een beeld van te verwachten ruimtelijke ontwikkelingen en verwoordt het gemeentelijk beleid ten opzichte van die ontwikkelingen. Het bestemmingsplan geeft richting aan het gemeentelijk beleid. Eveneens functioneert het bestemmingsplan als toetsingskader voor bouwplannen en andere werkzaamheden. Hierdoor is het bestemmingsplan voor burger en overheid bindend.

Om ervoor te zorgen dat handhaving van het bestemmingsplan in de praktijk met succes kan worden afgedwongen, dient aan het volgende te worden voldaan:

- De regels en de verbeelding moeten duidelijk en overzichtelijk zijn;
- Regels moeten zodanig zijn dat duidelijk is wanneer sprake is van een overtreding en overtredingen moeten herkenbaar / zichtbaar én controleerbaar zijn;
- Het plan dient uitvoerbaar te zijn.

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan, zoals hierboven omschreven, heeft geen zin indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt.

Handhaving begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die dit moeten naleven. De wet heeft daarvoor in de bestemmingsplanprocedure een inspraakmoment ingebouwd.

Het sluitstuk van een goede basis voor handhaving is voldoende controle van de feitelijke situatie in het bestemmingsplangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de regels worden overtreden. De gemeente zal daarom een actief handhavingsbeleid voeren.

## **7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De kosten van deze planherziening ex artikel 3.1 Wro worden grotendeels gedragen door de initiatiefnemer. Op 1 maart 2010 hebben de gemeente IJsselstein en de initiatiefnemer daartoe een zogenaamde anterieure overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd over de verdeling van de kosten, inclusief planschade.

## **8. OVERLEG & INSPRAAK**

### **8.1. Overleg**

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat de gemeente bij de voorbereiding van een ruimtelijke ontwikkeling overleg moeten plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is het plan besproken met de volgende partijen:

- Commissie Welstand en Monumenten Midden Nederland;
- Economisch Platform IJsselstein;
- Gemeente Nieuwegein;
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
- Kamer van Koophandel;
- Ondernemersvereniging De Baronie;
- Provincie Utrecht;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
- Stedenbouwkundige supervisor Binnenstad IJsselstein;
- Stichting Historische Kring IJsselstein;
- Stichting Korenmolen;
- Vereniging voor Industrie en Handel IJsselstein;
- Vrom-Inspectie Noord-west.

De gemeente heeft 5 reacties ontvangen van de vooroverlegpartners. De reacties en de gemeentelijke beantwoording daarop zijn weergegeven in de Nota inspraak en vooroverleg. Eén reactie leidt tot aanpassing van de toelichting en verbeelding ten aanzien van archeologie.

### **8.2. Inspraak**

Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft op grond van de gemeentelijke inspraakverordening van 31 maart tot en met 11 mei 2011 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 8 inspraakreactie binnengekomen bij de gemeente. In de Nota inspraak en vooroverleg worden deze kort samengevat en van een antwoord voorzien. De inspraakreacties leiden niet tot aanpassing van het plan. Wel is sprake van enkele ambtshalve wijzigingen, ook deze zijn in de genoemde nota opgenomen.

### **8.3. Zienswijzen**

Het ontwerp bestemmingsplan Koningshof – Schuttersgracht heeft op grond van het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht vanaf 23 februari tot en met 4 april 2012 voor een ieder ter

inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn 14 zienswijzen ontvangen. De laatst ingediende zienswijze is formeel buiten de termijn ontvangen. In de zienswijzennota wordt een samenvatting van de ingediende zienswijzen gegeven en worden de reacties van een gemeentelijke beantwoording voorzien. De ingediende zienswijzen hebben alleen geleid tot een tekstuele aanvulling in de toelichting.