

 Gemeente Vianen

 **Bestemmingsplan Sluiseiland**

 Vastgesteld



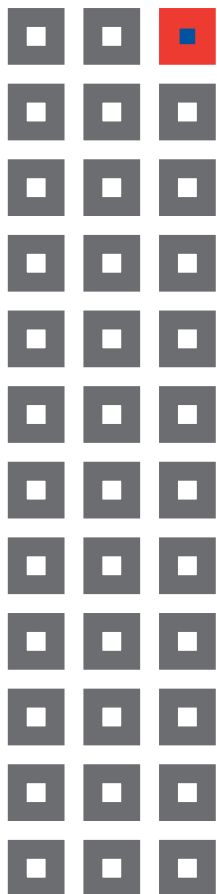
8 oktober 2018



# Gemeente Vianen

## Bestemmingsplan Sluiseiland

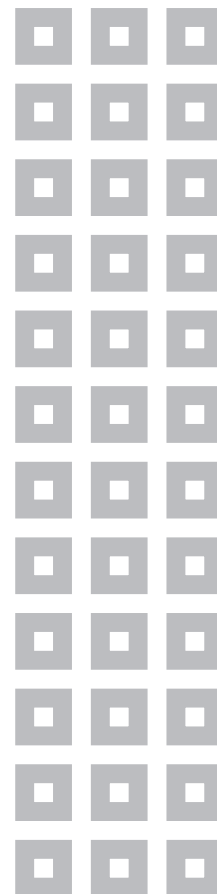
Vastgesteld



### Inhoud

- Toelichting

werknummer 617.175.00  
datum 8 oktober 2018  
bestand J:\617\175\00\3 Projectresultaat\d. vaststelling





## Inhoudsopgave van de toelichting

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en doel van het plan	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Voorgaand bestemmingsplan	4
<b>2</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>5</b>
2.1	Bestaande situatie	5
2.2	De ontwikkeling van Sluiseiland – de vraagspecificatie	5
2.3	Stedenbouwkundig plan	7
2.4	Juridische aspecten	9
<b>3</b>	<b>Ruimtelijke Ordening</b>	<b>14</b>
3.1	Kader	14
3.2	Conclusie	18
<b>4</b>	<b>Volkshuisvesting</b>	<b>19</b>
4.1	Kader	19
4.2	Conclusie	21
<b>5</b>	<b>Mobiliteit</b>	<b>22</b>
5.1	Kader	22
5.2	Onderzoek	23
5.3	Conclusie	25
<b>6</b>	<b>Natuur en landschap</b>	<b>26</b>
6.1	Kader	26
6.2	Onderzoek	27
6.3	Conclusie	28
<b>7</b>	<b>Water</b>	<b>29</b>
7.1	Kader	29
7.2	Onderzoek	30
7.3	Conclusie	34
<b>8</b>	<b>Archeologie en cultuurhistorie</b>	<b>35</b>
8.1.	Kader	35
8.2	Onderzoek	36
8.3	Conclusie	40
<b>9</b>	<b>Milieu</b>	<b>43</b>
9.1	Algemeen	43
9.2	M.e.r.-beoordeling	43
9.3	Bodemkwaliteit	44
9.4	Wet geluidhinder	46

9.5	Luchtkwaliteit	51
9.6	Bedrijven en milieuzonering	54
9.7	Externe veiligheid	57
9.8	Windhinder	58
9.9	Bezinning	59
9.10	Overige belemmeringen	59
9.11	Duurzaamheid	60
<b>10</b>	<b>Uitvoerbaarheid</b>	<b>62</b>
10.1	Economische uitvoerbaarheid	63
10.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
10.3	Handhavingaspecten	64
<b>11</b>	<b>Procedure</b>	<b>66</b>
11.1	Vorbereidingsfase	66
11.2	Ontwerpfase	67
11.3	Vaststellingsfase	67
Bijlage 1:	Gemeente Vianen (2016) Vianen - Vraagspecificatie Sluiseiland	
Bijlage 2:	DTV Consultants B.V. (februari 2010) Verkeerseffecten Sluiseiland	
Bijlage 3:	Bureau Waardenburg bv (29 januari 2018) Effecten op beschermde soorten Sluiseiland Vianen	
Bijlage 4:	Witteveen + Bos (1 mei 2018) Notitie Water op Sluiseiland [103805/18-006.743]	
Bijlage 5:	RAAP Archeologisch Adviesbureau (juli 2007) Plangebied Vianen Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek	
Bijlage 6:	ADC ArcheoProjecten (juli 2009) Vianen, Plangebied Sluiseiland – Een Inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek	
Bijlage 7:	RAAP Archeologisch Adviesbureau (6 november 2012) Plangebied Sluiseiland – Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (geofysisch onderzoek en karterend booronderzoek)	
Bijlage 8:	KuiperCompagnons (11 juni 2018) Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai Bestemmingsplan 'Sluiseiland'	
Bijlage 9:	ODRU (8 juni 2018) Akoestisch onderzoek Woningbouw Sluiseiland - Onderzoek naar geluid als gevolg van het gezoneerde industrieterrein De Biezen - De Hagen	
Bijlage 10:	ODRU (5 augustus 2016) ROM Integraal advies Sluiseiland [Z-2016-32142/36854]	
Bijlage 11:	Gemeente Vianen (8 mei 2018) Nota inspraak	
Bijlage 12:	(juni 2018) Het dozijn van Sluiseiland, Vianen	
Bijlage 13:	Bureau Waardenburg bv (18 juni 2009) Notitie natuuronderzoek Sluiseiland Vianen	
Bijlage 14:	Lawijn (25 april 2017) Aanvullend bodemonderzoek en samenvatting bodemsaneringsmaatregelen Sluiseiland te Vianen	
Bijlage 15:	Peutz (18 september 2018) Beoordeling windklimaat bestemmingsplan Sluiseiland Vianen [OO/OO//O 16098-1-NO-002]	
Bijlage 16:	Rijnboutt (11 september 2018) Bezonningsstudie [1720]	
Bijlage 17:	Nota beantwoording zienswijzen bestemmingsplan Sluiseiland (19 september 2018)	
Bijlage 18:	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel van het plan

### *Aanleiding*

Het Sluiseiland in Vianen is een, al geruime tijd grotendeels onbebouwde, locatie van ongeveer 67.000 m<sup>2</sup>. De ligging langs het Merwedekanaal en tegen het historische centrum alsook de bestaande groenstructuur en de sluiswachterswoningen zijn de belangrijkste kwaliteiten van het eiland. Aan de westzijde grenst het grootste deel van het eiland aan de historische binnenstad en deels aan de woonwijk Blankenborch. Aan de oostzijde wordt, na de directe begrenzing door het doorgaande vaarwater van het Merwedekanaal, de begrenzing gevormd door de woonwijk De Hagen en het bedrijventerrein De Hagen. Aan de oost- en westzijde is het eiland door een sluis en bruggen verbonden met het 'vaste' land.

Door de ligging aan het water met veel volgroeide bomen en karakteristieke sluiswachterswoningen is het een plek met potentie waar de bewoners van Vianen kunnen wandelen, recreëren en genieten. Vanuit deze gedachte is het Sluiseiland aangemerkt als één van de belangrijkste binnenstedelijke ontwikkellocaties binnen de gemeente.

### *Doel*

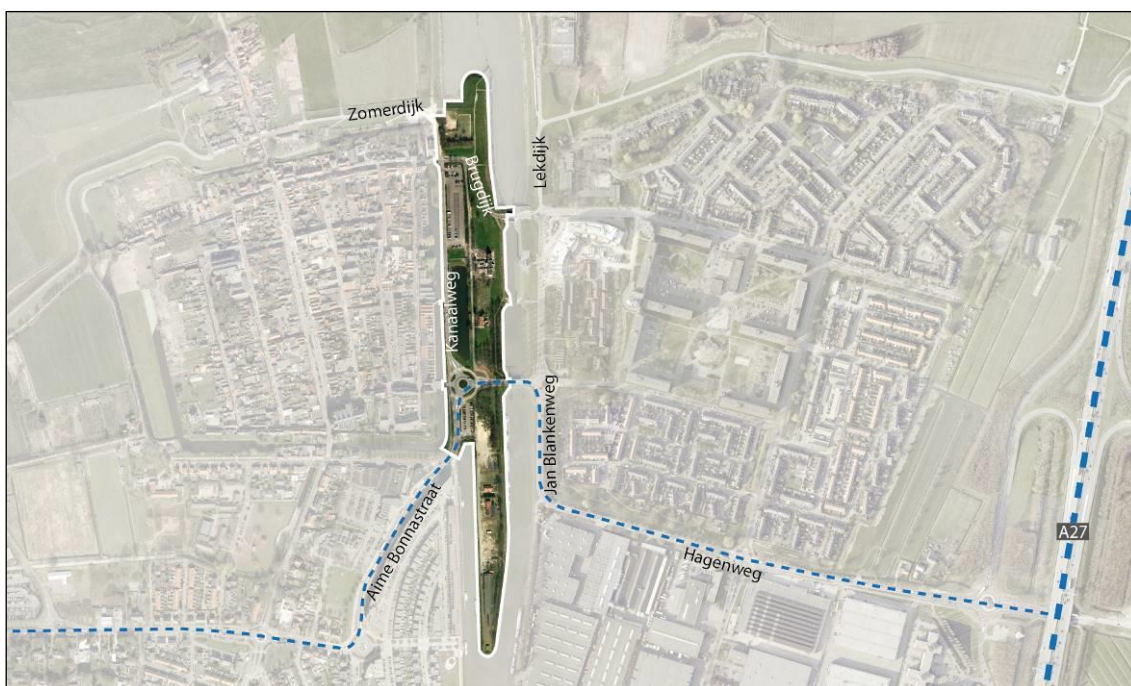
Ter voorbereiding op de ontwikkeling van de nieuwe woonbuurt Sluiseiland is op 29 maart 2017 een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld met een flexibel juridisch-planologisch kader. Dit heeft de basis gevormd voor marktpartijen om op stedenbouwkundig niveau de plannen voor Sluiseiland verder uit te werken. Van de vier partijen is door de selectiecommissie Smit's bouwbedrijf uitgekozen om Sluiseiland te ontwikkelen. Deze partij heeft stedenbouwkundig bureau Rijnboutt ingeschakeld om het stedenbouwkundig plan op te stellen. Op basis hiervan wordt nu verdere invulling gegeven aan het juridisch-planologische kader. Dat wil zeggen dat de regeling in het bestemmingsplan nader is gedetailleerd en fijn geslepen en dat bijvoorbeeld een aantal flexibiliteitsbepalingen uit het voorontwerpbestemmingsplan nu niet meer aan de orde zijn.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt in de kern Vianen, langs het Merwedekanaal (afbeelding 1.1 en 1.2). Het Sluiseiland wordt in het midden ontsloten door de doorgaande route tussen de westelijk gelegen A2 en de oostelijk gelegen A27. In het noorden is het eiland ontsloten door de Brugdijk. Ten westen van de wijk ligt de historische binnenstad, ten oosten de wijk De Hagen en bedrijventerrein De Hagen.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied in groter verband



Afbeelding 1.2 Ligging van het plangebied ingezoomd

### 1.3 Voorgaand bestemmingsplan

Het voorliggende, nieuwe bestemmingsplan vervangt ter plaatse het bestemmingsplan 'De Hagen', door de gemeenteraad van de gemeente Vianen vastgesteld op 27 juni 1974.



## 2 Planbeschrijving

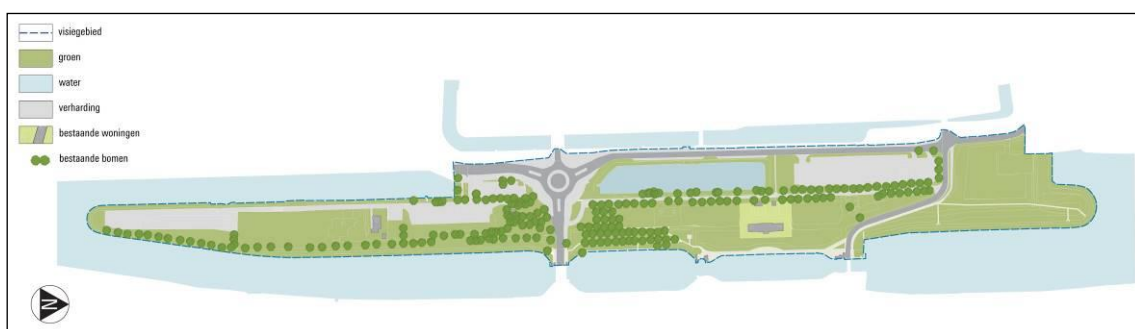
### 2.1 Bestaande situatie

Het Sluiseiland, gelegen aan het Merwedekanaal in de kern Vianen, is grotendeels onbebouwd. Het gebied wordt in het noorden ontsloten via de Brugdijk, die in het westen aansluit op de Zomerdijk en de Kanaalweg. In het oosten sluit de Brugdijk aan op de Lekdijk (die overgaat in de Jan Blankenweg) en de Brugstraat. De huidige situatie is weergegeven in afbeelding 2.1. In het midden van het plangebied loopt de Aimé Bonnastraat, die tevens dient als doorgaande weg tussen de twee rijkswegen ten westen en oosten van Vianen.

Op het Sluiseiland zijn twee parkeerterreinen gelegen om de parkeerdruk in het historische centrum van Vianen – ten westen van het Sluiseiland – op te vangen (centrumparkeren). Op het Sluiseiland vinden met enige regelmaat evenementen plaats, zoals de kermis (twee keer per jaar) en de Nationale Sleepbootdagen (één keer per twee jaar). Hiervoor wordt het noordelijk gelegen parkeerterrein gebruikt als evenemententerrein. In het midden van het noordelijke deel van het Sluiseiland, ter hoogte van de sluis, is een aantal voormalige sluiswachterswoningen aanwezig. Deze hebben een karakteristieke uitstraling. Daarnaast staat in het zuidelijke deel van het plangebied nog één woning die in de toekomst wordt gesloopt, nadat de eigenaar een vervangende kavel is aangeboden conform de verkoopovereenkomst.

De Brugdijk in het noorden van het plangebied fungeert als waterkering. Tevens is het Merwedekanaal een intensief gebruikte vaarroute. Het zuidelijk deel van het voormalige Zederikkanaal, ten westen van het plangebied, is in gebruik als passantenhaven.

Het Sluiseiland is, te midden van bestaande woonlocaties, ook een belangrijk onderdeel van de groenstructuur in Vianen. Op het eiland is veel groen aanwezig en staat een aantal volwassen bomenrijen.



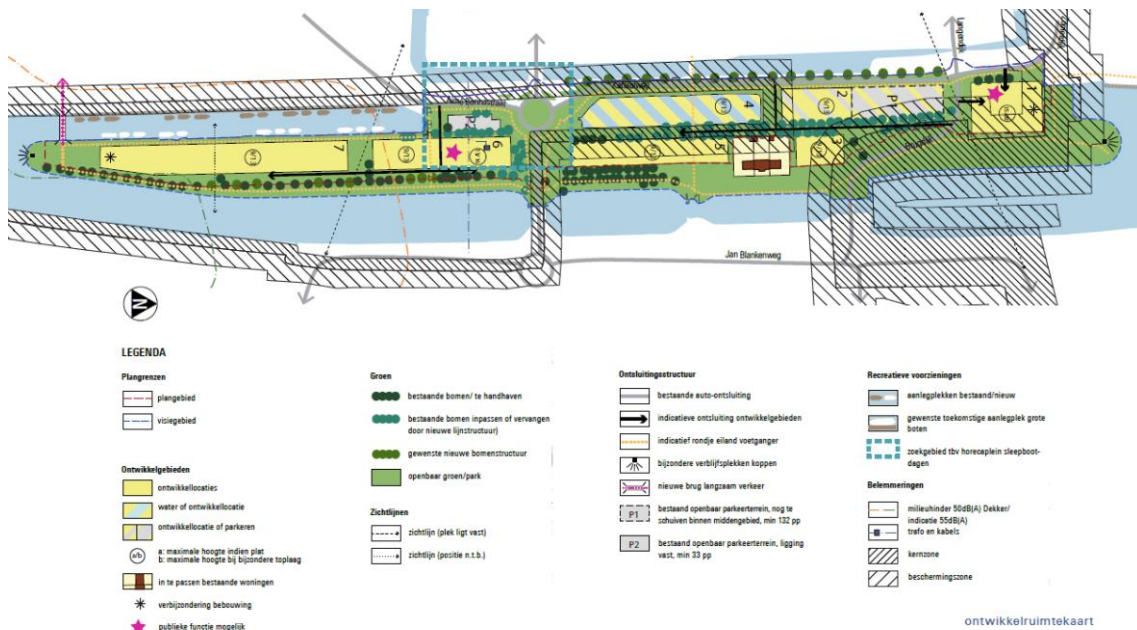
Afbeelding 2.1 Huidige situatie op het Sluiseiland (bron: vraagspecificatie Sluiseiland)

### 2.2 De ontwikkeling van Sluiseiland – de vraagspecificatie

Het Sluiseiland is aangewezen als één van de ontwikkellocaties binnen het stedelijk gebied van de gemeente Vianen. Voor de ontwikkeling van het Sluiseiland is de Vraagspecificatie Sluiseiland<sup>1</sup> opgesteld. Dit document vormt de leidraad voor het te ontwikkelen gebied, , waarmee

<sup>1</sup> Bijlage 1: Gemeente Vianen (2016) *Vianen - Vraagspecificatie Sluiseiland*

de gemeente ontwikkelende partijen heeft uitgenodigd een inzending te verzorgen. Een verbeelding van deze vraagspecificatie is weergegeven in afbeelding 2.2. Belangrijke uitgangspunten zijn het behouden van het groene karakter van het Sluiseiland, alsook het versterken van de binnenstedelijke woonfunctie. Daarnaast dient het eiland beschikbaar te blijven voor evenementen en als parkeerbuffer voor de naastgelegen binnenstad van Vianen. Tegelijkertijd is er de wens om de recreatiewaarden van het gebied te versterken, onder andere door de passantenhaven in het voormalige Zederikkanaal uit te breiden en horecavoorzieningen alsook voorzieningen voor culturele ontspanning mogelijk te maken.



Afbeelding 2.2 Ontwikkelruimtekaart Sluiseiland (bron: vraagspecificatie Sluiseiland)

Op Sluiseiland kunnen maximaal 184 woningen worden gebouwd. In tabel 2.1 is de verdeling van het aantal woningen per bouwblok en de maximale bouwhoogte weergegeven.

Bouwvlak	Aantal woningen	Max. bouwhoogte
A	36	15,5/20,5m
B	80	12m
C	5	12m
D	0	13,5m
E	15	13,5/20m
F	26	13,5m
G	22	13,5m (14,5m*)
<b>TOTAAL</b>	<b>184</b>	

Tabel 2.1 Indicatie aantal woningen en publieksfuncties per bouwblok

\*) voor maximaal 7 woningen is een afwijkende maximale bouwhoogte toegestaan.

Naast woningen mag in het plangebied ook horeca worden gerealiseerd. In het midden van het plangebied (blok E) is ruimte voor 250 m<sup>2</sup> aan horecafunctie.

Aan de westelijke oever van het Sluiseiland (de Passantenhaven) is ruimte voor uitbreiding van het aantal aanlegplaatsen. De oostelijke oever (Merwedekanaal) is in gebruik als ligplaats voor de binnenvaart. In de toekomst blijft deze functie behouden en wordt deze voorzien van walstroom. Voor het Merwedekanaal in de provincie Utrecht is de provincie Zuid-Holland gemandateerd om het beheer namens Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht uit te voeren. Hiervoor is de provincie Zuid-Holland gehouden aan diverse wetgevingen zoals de Binnenvaartwet, Scheepvaartverkereswet, Binnenvaart Politierglement etc. De ligplaatsen aan het Merwedekanaal dienen te (blijven) voldoen aan de in deze wetgeving genoemde bepalingen.

Het Sluiseiland is in de huidige situatie ook in gebruik als evenemententerrein, waaronder de Sleepbootdagen die eens in de twee jaar op en rond het Sluiseiland plaatsvinden. In de toekomst blijven deze evenementen mogelijk. In de planontwikkeling wordt hier rekening mee gehouden.

Bij de ontwikkeling van het Sluiseiland dienen van de bestaande parkeerplaatsen minimaal de volgende aantallen behouden te blijven. In het noorden van het plangebied (P1/bouwvlak 2) 132 en in het midden van het plangebied (P2) 33 parkeerplaatsen. Het parkeerterrein P1 mag bebouwd worden, mits de parkeerplaatsen en het evenemententerrein elders op het Sluiseiland gesitueerd worden.

Een ander aspect is het huidige groene karakter van het eiland. Dit is een belangrijk element wat zoveel mogelijk in stand gehouden moet worden. De bestaande bomenrijen op het eiland worden zoveel mogelijk behouden. De woningen en voorzieningen die gerealiseerd worden op het Sluiseiland worden gesitueerd in een groene omgeving.

Tot slot speelt het verkeer en de ontsluiting van het gebied een rol in de planontwikkeling op het Sluiseiland. Het verkeer wordt afgewikkeld binnen de bestaande verkeersstructuur. Tegelijkertijd met de ontwikkeling van het Sluiseiland wordt - als gevolg van de ontwikkeling van Sluiseiland - ook de ten westen van het plangebied gelegen Kanaalweg opnieuw ingericht en krijgt een 30km/u-regime.

### **2.3 Stedenbouwkundig plan**

In het voorontwerpbestemmingsplan van 29 maart 2017 zijn de maximale planologische mogelijkheden opgenomen, gebaseerd op de vraagspecificatie. Op basis hiervan heeft Smit's bouwbedrijf in samenwerking met Rijnboutt het stedenbouwkundig plan ontworpen. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is gedetailleerder van opzet dan het voorontwerp. Over het algemeen zijn de planologische mogelijkheden ten opzichte van het voorontwerp beperkt, op basis van de inmiddels beschikbare nadere stedenbouwkundige uitwerking. Op een paar punten zijn de mogelijkheden juist verruimd. In afbeelding 2.3 is de overzichtskaart van het stedenbouwkundig plan weergegeven. Beeldkwaliteitscriteria zijn opgenomen in het beeldkwaliteitplan. Deze is als Bijlage 12 bij de toelichting opgenomen.



Afbeelding 2.3 Stedenbouwkundig plan Sluiseiland (bron: Rijnbout, 8 maart 2018)

In het voorliggende bestemmingsplan is de globalere bestemming 'Woongebied' uit het voorontwerp omgezet in de meer gedetailleerde bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin'. De maatvoeringen en het maximaal aantal woningen zijn per bouwvlak bepaald. De gronden die niet worden uitgegeven hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Hiermee wordt de groene uitstraling van het eiland gewaarborgd. Op het afgedamde gedeelte van het Zederikkanaal ligt geen wijzigingsbevoegdheid meer. Dit betekent dat woningbouw hier niet meer mogelijk is.

Binnen bouwvlak 1 was in het voorontwerp een maximale bouwhoogte van 20 m toegestaan. In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is voor het meest noordelijke gedeelte een bouwhoogte van 20,5 m aangehouden. Het zuidelijke deel heeft een maximale bouwhoogte van 14,5 m. Bouwvlak 2 is niet langer bestemd voor wonen, maar maakt deel uit van P1. Ook de wijzigingsbevoegdheid binnen P1 is sterk verkleind, en beslaat nu alleen het noordelijke gedeelte, tussen Brugdijk en Kanaalweg in. Bouwvlak 6 komt verder naar het zuiden te liggen. De verkeersstructuur rond de rotonde op de Aimé Bonnastraat wordt gereconstrueerd en komt daardoor iets zuidelijker te liggen. De bouwhoogte van het meest noordelijke gedeelte van bouwvlak 6 wordt 20 m. Voor de overige bouwvlakken op het zuidelijk deel van Sluiseiland wordt de bouwhoogte 11,5 m. Uitzondering daarop vormen maximaal vijf woningen, waar een extra hoogteaccent mogelijk wordt gemaakt.

In het zuiden van Sluiseiland blijft de mogelijkheid bestaan om een brug te realiseren. Tevens wordt in het afgedamde Zederikkanaal (voorheen bouwvlak 4) een brug voorzien. In de volgende afbeeldingen is een impressie van het stedenbouwkundig plan weergegeven.



Afbeelding 2.4 Impressie Sluiseiland, gezien vanaf de Jan Blankenweg in noordelijke richting (bron: Propositiedocument Sluiseiland Vianen)





Afbeelding 2.5 Impressie Sluiseiland, gezien vanaf de Kanaalweg in noordelijke richting (bron: Propositiedocument Sluiseiland Vianen)



Afbeelding 2.6 Impressie Sluiseiland, gezien vanaf de Jan Blankenweg in zuidelijke richting (bron: Propositiedocument Sluiseiland Vianen)

## 2.4 Juridische aspecten

### 2.4.1 Planmethodiek

Voor het bestemmingsplan Sluiseiland wordt zoveel mogelijk een gedetailleerde bestemmingmethodiek gehanteerd. Om de parkachtige omgeving te borgen zijn de groengebieden specifiek aangegeven, alsook de verkeersstructuur. Daarbinnen is ruimte voor wonen, waarin de gewenste bouwvlakken zijn opgenomen en waarin de maximale goot- en bouwhoogtes zijn vermeld.

### 2.4.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1)
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)

- Algemene regels (hoofdstuk 3)
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4)

Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende hoofdstukken en artikelen.

### **Hoofdstuk 1 Inleidende regels**

In dit hoofdstuk is een aantal begrippen verklaard dat wordt gebruikt in de regels. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel 'Wijze van meten' opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

### **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Tevens zijn, waar mogelijk, flexibiliteitsbepalingen opgenomen. Hieronder volgt een beschrijving per bestemming.

#### *Groen*

De bestemming "Groen" is toegekend aan alle gronden die tot openbaar groen zijn aangewezen en welke groengebieden een stedenbouwkundig belang hebben. Naast groenvoorzieningen zijn onder meer speelvoorzieningen, voet- en fietspaden en erftoegangswegen toegestaan. Op gronden met deze bestemming geldt tevens dat parkeren niet mogelijk/toegestaan is. Daarnaast is in het bestemmingsplan opgenomen dat de gronden met de bestemming "Groen" ook bestemd zijn voor evenementen ten behoeve van de Sleepbootdagen, die eens per twee jaar plaatsvinden rond het Merwedekanaal Binnen de bestemming is een specifieke gebruiksregel opgenomen voor het gebruik van de gronden ten behoeve van het aanleggen van schepen. Dit is alleen toegestaan als gebruik gemaakt wordt van walstroom. Dit ter voorkoming van geluidhinder door schepen die anders eigen stroomaggregaten moeten gebruiken.

#### *Tuin*

Gronden met de bestemming "Tuin" zijn bedoeld om de voortuinen van de bestaande woningen Sluiseiland 8 t/m 12 open en groen te houden. Dit geldt ook voor de nieuw te bouwen woningen in het middendeel van het plangebied. Hierdoor kan de naastgelegen boomstructuur behouden blijven. Op deze gronden mogen geen gebouwen of hoge erfafscheidingen worden gebouwd.

#### *Verkeer*

De bestemming "Verkeer" is opgenomen voor de ontsluitingswegen en de twee bestaande parkeerterreinen. De ontsluitingswegen betreffen wegen met de nadruk op de doorstroming van het verkeer.

De twee parkeerterreinen hebben op de planverbeelding de aanduiding 'parkeerterrein' gekregen. De zuidelijke parkeervoorziening (P2) biedt ruimte aan 79 parkeerplaatsen. De noordelijke parkeervoorziening (P1) biedt ruimte aan 154 parkeerplaatsen, en is tevens bestemd voor evenementen, zoals de sleepbootdagen en de kermis. Op de verbeelding heeft P1 daarom ook de functieaanduiding 'evenemententerrein' gekregen.

### *Water*

De wateren in het gebied zijn bestemd als “Water”. Binnen deze bestemming zijn onder andere bruggen (integraal) toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding ‘brug’ zijn de gronden in ieder geval bestemd voor een brug, deze aanduiding heeft derhalve alleen een signaalwerking. Daarnaast is in het bestemmingsplan opgenomen dat de gronden met de bestemming “Water” ook bestemd zijn voor evenementen ten behoeve van de Sleepbootdagen. de .

Ter plaatse van de aanduiding ‘aanlegsteiger’ wordt de mogelijkheid geboden voor uitbreiding van de passantenhaven en uitbreiding van het aantal aanlegplaatsen voor passanten.

Binnen de bestemming Water is ter plaatse van het afgedamde voormalige Zederikkanaal de functieaanduiding ‘specifieke vorm van water – bodemvervuiling’ opgenomen. Binnen deze aanduiding mogen bodemingrepen alleen plaatsvinden indien de vervuilde waterbodem wordt gesaneerd.

### *Wonen*

De bestaande en de te handhaven woningen op het Sluiseiland zijn bestemd als “Wonen”. Door een bouwvlak op de verbeelding zijn de huidige bouwmogelijkheden vastgelegd. Buiten de bouwvlakken zijn bijgebouwen en overkappingen toegestaan. De bouwregels voor de betrokken woningen alsmede de erfbebouwingsregeling zijn in de bestemming opgenomen. Naast wonen is tevens praktijkruimte toegestaan (het gebruik ten aanzien van praktijkruimte is geregeld in de algemene gebruiksregels).

Daarnaast mogen binnen deze bestemming de 184 nieuwe woningen worden gebouwd. In het stedenbouwkundig plan is de voorgenomen verkaveling opgenomen. Het bestemmingsplan laat vrij waar welke type woningen gebouwd gaat worden. Wel is per vlak aangegeven wat de maximale hoogte mag zijn en is het maximum aantal woningen bepaald. Daarnaast is ruimte binnen het bestemmingsplan om – indien gewenst – eventuele toekomstige wijzigingen in de stedenbouwkundige verkaveling te bewerkstelligen.

### *Waarde – Archeologie (dubbelbestemming)*

Op een deel van het Sluiseiland zijn mogelijk archeologische waarden te verwachten. Op deze gronden is bij werkzaamheden altijd onderzoek benodigd. Dit betreft het deel van het Sluiseiland waar voorheen de oude sluis was gelegen.

### *Waterstaat – Waterkering (dubbelbestemming)*

De dubbelbestemming “Waterstaat - Waterkering” is opgenomen voor de waterkering in het noorden van het plangebied. Op deze gronden is een keur van het Waterschap Rivierenland van toepassing. Binnen deze bestemming mogen slechts bouwwerken worden opgericht indien waterschapsbelangen zulks gedogen. Om dit goed te kunnen beoordelen dient, alvorens de bouwaanvraag beoordeeld wordt, advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de waterkering.

## **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, aanvullende regels gesteld.

#### *Anti-dubbelregel*

In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

#### *Algemene bouwregels*

In dit artikel is een aantal aanvullende bouwregels opgenomen dat voor alle bestemmingen kan gelden. Het gaat bijvoorbeeld om extra bouwmogelijkheden voor ondergeschikte bouwdelen zoals balkons, galerijen en kelders, maar ook om beperking van bouwmogelijkheden als gevolg van, bijvoorbeeld, milieuwetgeving en de geldende keur. Voor geluid is in dit verband een regeling opgenomen die de bouw van woningen alleen toestaat als voldaan wordt aan de Wet geluidhinder of de verleende hogere waarden.

#### *Specifieke gebruiksregels*

In de specifieke gebruiksregels is een algemeen verbod op strijdig gebruik opgenomen, en wordt een aantal voorbeelden genoemd wat in ieder geval als strijdig gebruik wordt beschouwd. Aan de gebruiksregels is in artikel 12.1.1 voor parkeren nog een voorwaardelijke verplichting opgenomen die moet borgen dat in het plangebied pas ontwikkelingen mogen plaatsvinden als duidelijk is dat aan de normen van het gemeentelijk parkeerbeleid wordt voldaan.

#### *Algemene aanduidingsregels*

Aanvullend op de (algemene) bouwregels gelden enkele bijzondere bouwbepalingen die met een aanduiding in de geometrische plaatsbepaling zijn weergegeven, waaronder voor externe veiligheid en cultuurhistorie.

#### *Algemene afwijkingsregels*

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen. In het artikel is een aantal algemene afwijkingen opgenomen, dat middels een omgevingsvergunning kan worden verleend. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan bij een omgevingsvergunning mogelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld om een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte of het mogelijk maken van de bouw van schakelkastjes (nutsgebouwen) in het openbare gebied.

#### *Algemene wijzigingsregels*

In dit artikel is een aantal algemene wijzigingsregels opgenomen. Het betreft een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte wijzigingen van het plan mogelijk te maken die niet met een omgevingsvergunning voor afwijken geregeld kunnen worden. Het betreft bijvoorbeeld een geringe wijziging van de bestemmingsgrens.

#### *Algemene procedureregels*

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan de in dit plan opgenomen afwijkings-, nadere eisen- of wijzigingsregels.



#### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

In het overgangsrecht is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

#### **2.4.3 Geometrische plaatsbepaling**

Voor het verbeelden van de geometrisch bepaalde bestemmingen is een BGT-ondergrond gebruikt. Dit bestand is opgebouwd in coördinaten in het stelsel van de Rijksdriehoeksmeting, of kortweg Rijksdriehoekskoördinaten (ook wel: RD-coördinaten). Dit zijn de coördinaten die in Nederland worden gebruikt als grondslag voor ondermeer geografische aanduidingen, waarbij de exacte locatie van een gebied wordt vastgelegd. In het plan is met behulp van lijnen, coderingen en arceringen aan gronden (en in dit geval ook wateren) een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn met aanduidingen nadere regels aangegeven. Op een afdruk van de geometrische plaatsbepaling, de verbeelding, zijn alle bestemmingen en aanduidingen naast elkaar zichtbaar.

## 3 Ruimtelijke Ordening

### 3.1 Kader

#### 3.1.1 Nationaal beleid

##### ***Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)***

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden en geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. In de structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

De leidende gedachte in de SVIR is ruimte maken voor groei en beweging. De SVIR is de eerste Rijksnota die de onderwerpen infrastructuur en ruimte integraal behandelt. In de SVIR richt het Rijk zich vooral op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau.

Door urbanisatie, individualisering, vergrijzing en ontgroening nemen de ruimtelijke verschillen toe. Vanaf 2035 groeit de bevolking niet meer. De samenstelling van de bevolking, en daarmee de samenstelling van huishoudens, verandert. Ambities tot 2040 zijn onder andere het aansluiten van woon- en werklocaties op de (kwalitatieve) vraag en het zoveel mogelijk benutten van locaties voor transformatie en herstructurering. Ook wil het Rijk ervoor zorgen dat in 2040 een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit wordt geboden. Dit moet voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied gelden. In de SVIR is verder vastgelegd dat provincies en (samenwerkende) gemeenten verantwoordelijk zijn voor programmering van verstedelijking. (Samenwerkende) gemeenten zorgen voor (boven)lokale afstemming van woningbouwprogrammering die past binnen de provinciale kaders. Ook zijn de gemeenten verantwoordelijk voor de uitvoering van de woningbouwprogramma's.

Ter versterking van het vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de main-, brain- en greenports geldt een gebiedsgerichte, programmatische urgentieaanpak. In krimpregio's wordt het interbestuurlijke programma bevolkingsdaling doorgezet.

Dit bestemmingsplan is gelegen in binnenstedelijk gebied. Daarnaast wordt met het te realiseren programma aangesloten op de kwalitatieve vraag. Het plan past daarmee ruimtelijk gezien binnen de SVIR.

##### ***Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)***

Het Rijk legt met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de nationale ruimtelijke belangen juridisch vast. Enerzijds betreft het de belangen die reeds in de (ontwerp-) AMvB Ruimte uit 2009 waren opgenomen en anderzijds is het Barro aangevuld met onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

Ter bescherming van de belangen zijn reserveringsgebieden, begrenzingen en vrijwaringszones opgenomen. In het besluit is aangegeven op welke wijze bestemmingsplannen voor deze gebieden moeten zijn ingericht.

Bij besluit van 28 augustus 2012 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangepast. In het Bro is de ladder voor duurzame verstedelijking (duurzaamheidsladder) opgenomen. Als gevolg van deze wijziging zijn gemeenten en provincies verplicht om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de duurzaamheidsladder op te nemen, wanneer een zodanig besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. De voorgenomen ontwikkeling op het Sluiseiland is een stedelijke ontwikkeling, wat betekent dat de Ladder voor duurzame verstedelijking moet worden doorlopen. Deze Ladder is in paragraaf 4.1.1 verder uitgewerkt.

Daarnaast bevindt zich in het plangebied een primaire waterkering aan de noordzijde van het Sluiseiland. Deze waterkering is van nationaal belang en daarom in de planregels en op de planverbeelding opgenomen. Tevens zijn in het Barro regels over activiteiten in het rivierbed van grotere rivieren opgenomen. Het Sluiseiland grenst aan het rivierbed van de grote rivieren, in dit geval de Lek. Nieuwe ontwikkelingen moeten ervoor zorgen dat de afvoercapaciteit en het waterbergend vermogen van de rivieren niet worden aangetast.

### 3.1.2 Provinciaal beleid

#### ***Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 (herijking 2016) en Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (herijking 2016)***

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) (PRS) is door PS van Utrecht vastgesteld op 12 december 2016. In de structuurvisie staat wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling. Bij de PRS is een Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (herijking 2016) (PRV) gemaakt. De verordening zorgt voor de doorwerking van de structuurvisie naar de gemeenten. Voor het plangebied zijn de hierna volgende onderwerpen uit de PRS en PRV van belang.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen binnen de PRS richten zich op de langere termijn. Deze zijn verwoord in de Kadernota Ruimte en in de strategie Agenda2040. De kern van de langetermijnvisie in Agenda2040 luidt als volgt: Utrecht kiest voor een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. Utrecht versterkt waar ze goed in is en streeft naar een uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio. Daarnaast wordt gestreefd naar een provincie waarin ruimte is voor goed wonen, werken en natuur; wonen en werken vooral binnen stedelijk gebied, compact en intensief bij OV-knooppunten; behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteiten, zoals gezondheid en leefbaarheid en behoud van kernkwaliteiten landelijk gebied, zoals openheid en biodiversiteit. Deze strategische doelen zijn mede richtinggevend voor het ruimtelijke beleid van de provincie Utrecht.

Bij het concretiseren van het ruimtelijk beleid binnen deze hoofdlijnen worden twee prioritaire keuzes gemaakt:

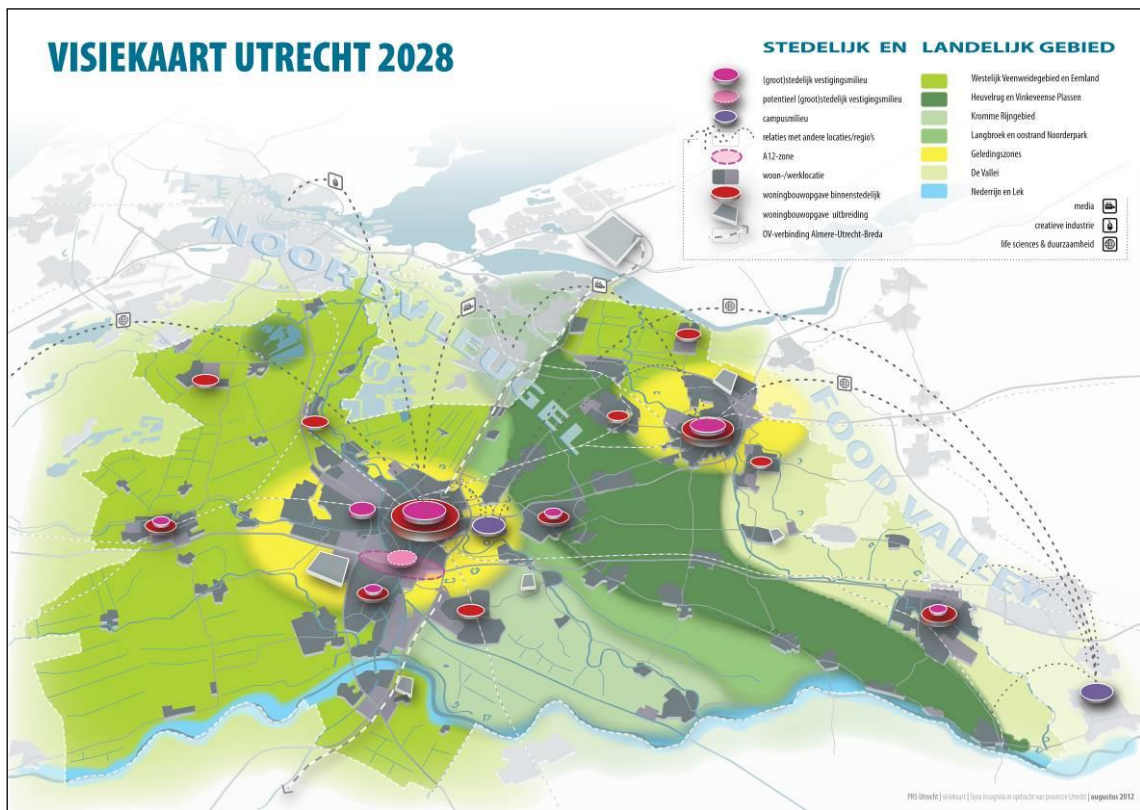
- inzetten op binnenstedelijke ontwikkeling;
- versterken van de kwaliteit van het landelijk gebied.

Vanuit de hoofdlijnen en prioritaire keuzes komt de provincie op drie pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling:

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

### Visiekaart

Voor het stedelijk en landelijk gebied worden op de visiekaart ontwikkelingen onderscheiden per deelgebied. De kern Vianen valt onder woon-/werklocatie.



Afbeelding 3.1: Visiekaart Structuurvisie

### Overstroombaar gebied

De provincie Utrecht verplicht bij nieuwe grootschalige bouwlocaties en nieuwe kwetsbare en vitale objecten en infrastructuur in het ruimtelijk plan aan te geven hoe rekening gehouden wordt met randvoorwaarden vanuit waterveiligheid (overstromingsrisico's).

### *Gezonde en veilige en aantrekkelijke leefomgeving*

Voor het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu belangrijk. Daarom zijn milieukwaliteiten als externe veiligheid, geluid, geur, lucht en donkerte, evenals bodem en water voor de provincie Utrecht integraal onderdeel van gebiedsontwikkelingen. Zij vragen gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen aandacht te besteden aan de leefomgevingskwaliteit, waaronder gezondheid, met name via het instrument milieukwaliteitsprofielen.

Het instrument milieukwaliteitsprofielen biedt inzicht in de ruimtelijke kwaliteit die voor verschillende type gebieden wordt nagestreefd en de keuzes die gemaakt kunnen worden.

In elk bestemmingsplan worden de genoemde milieuaspecten afgewogen tegen de beoogde ontwikkeling. Ook voor het Sluiseiland is hier onderzoek naar gedaan om de voorgestelde planontwikkeling mogelijk te maken.

### *Binnenstedelijke woningbouw*

In het ruimtelijk beleid van de provincie Utrecht wordt de hoofdkeuze gemaakt om in te zetten op de binnenstedelijke ontwikkeling. Het streven is dat ten minste twee derde van het woningbouwprogramma binnen de actuele rode contouren gerealiseerd wordt. Deze binnenstedelijke opgave biedt kansen om de leefbaarheid in de steden en dorpen te verbeteren, als er voldoende aandacht is voor de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving.

### *Stedelijk programma Vianen*

Het provinciale stedelijke programma in deze Structuurvisie is opgebouwd uit stedelijke programma's per regio en per gemeente. Deze programma's zijn in overleg met de (regionaal samenwerkende) gemeenten tot stand gekomen.

In de gemeente Vianen liggen de bebouwingskernen Everdingen, Hagestein, Vianen en Zijderveld. Voor de totale gemeente wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 2.150 woningen, die volledig binnen de rode contouren kunnen worden gerealiseerd. Het Sluiseiland valt binnen de rode contouren en is ook onderdeel van het woningbouwbehoefteprogramma.

### *Mobiliteitstoets*

Het is van belang dat alle ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen) voor alle verkeersvormen goed en tijdig ontsloten zijn. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen ook een verstrend effect hebben op het functioneren van het verkeersnetwerk in de directe nabijheid. In dat geval zijn er extra maatregelen nodig om deze verstoring niet op te laten treden. Door toepassing van de mobiliteitsscan en -toets worden de mobiliteitseffecten in beeld gebracht zodat voldoende maatregelen kunnen worden genomen in het ruimtelijk plan. De provincie Utrecht stelt een mobiliteitsscan verplicht bij elke voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling. Dit betekent dat in een vroegtijdig stadium (bij voorkeur al in de planvormingsfase) wordt nagegaan of de ontwikkeling leidt tot een verstoring van het functioneren van het verkeersnetwerk. Bij de mobiliteitstoets wordt nagegaan welke negatieve effecten op het verkeersnetwerk kunnen optreden en met welke maatregelen deze worden voorkomen. In de mobiliteitstoets komt de vraag aan de orde of de ruimtelijke ontwikkeling qua locatie en type mobiliteit passend is binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie en zal bij bijvoorbeeld de ontsluiting van binnenstedelijke

locaties openbaar vervoer nadrukkelijk aan de orde zijn. De mobiliteitstoets is opgenomen in de PRV.

### **3.1.3 Gemeentelijk beleid**

#### *Structuurvisie Vianen 2030*

De visie (het wensbeeld) van de gemeentelijke Structuurvisie Vianen 2030 loopt tot 2020, met een doorkijk naar 2030. De gemeentelijke groeiambitie sluit aan op het in de 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028' opgenomen stedelijk programma. Dit stedelijk programma bestaat uit 2.150 nieuw te bouwen woningen in de PRS-periode, waaronder het project Sluiseiland. Dit binnenstedelijke woningbouwproject anticipeert op de toenemende vraag naar binnenstedelijke woningen. Met de ontwikkelingen op het Sluiseiland wordt daarnaast de binnenstad van Vianen en de aangrenzende gebieden als hoofdvoorzieningencentrum en als toeristische trekker versterkt. Tot slot wordt de schakel gelegd tussen de openbare ruimte en de woonfunctie op het Sluiseiland.

#### *Toekomstvisie 2025 en Toekomstdromen voor een Vrijstad*

De gemeente Vianen heeft in de strategische toekomstvisie Vianen 2025 ambitieuze uitdagingen beschreven; een nog aantrekkelijkere woonomgeving, historische en landschappelijke waarden beter zichtbaar maken en gericht investeren in vitaliteit en dynamiek door economie en toerisme te ontwikkelen. Eén van de bouwstenen voor de visie is het boek Toekomstdromen voor een Vrijstad. Daarin staan voorbeelden van spraakmakende ruimtelijke projecten die deze ambities concreet maken, zoals het Sluiseiland. Volgens de Toekomstdromen moet Sluiseiland een plek worden om te kunnen wonen, recreëren en als locatie dienen voor (culturele) voorzieningen.

### **3.2 Conclusie**

Het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid hebben als doel zorgvuldig met het landschap om te gaan. (Her)ontwikkeling dient zoveel mogelijk plaats te hebben binnen stedelijk gebied, compact en intensief bij OV-knooppunten. Daarnaast wordt gestreefd naar de versterking van bestaande kwaliteiten binnen de provincie Utrecht. Het gaat hierbij om goed wonen, werken en natuur. Tot slot wordt gestreefd naar een duurzame ontwikkeling. De ontwikkeling van het Sluiseiland voldoet aan deze voorwaarden; de locatie is binnenstedelijk gelegen en versterkt het woon- en leefklimaat van de gemeente Vianen. Bovendien wordt bij de ontwikkeling rekening gehouden met duurzaamheid en de kwaliteit van het groen.

## 4 Volkshuisvesting

### 4.1 Kader

#### 4.1.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze verplichte toetsing is verder vastgelegd in het Barro. De Ladder houdt in dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting.

##### *Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking*

Op 1 juli 2017 is de Nieuwe Ladder voor Duurzame Verstedelijking in werking getreden (artikel 3.1.6 lid twee en drie Bro). De nieuwe Ladder is ten opzichte van de voorgaande Ladder vereenvoudigd. De drie treden zijn komen te vervallen en er is een nieuwe bepaling toegevoegd. De Laddertoets geldt alleen voor plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Toetsing aan de nieuwe Ladder houdt in dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Indien een bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden of uitwerkingsplichten bevat, kan bij het moederplan worden bepaald dat de Laddertoets zich niet richt op de toelichting bij het moederplan, maar op de toelichting bij het wijzigings- of uitwerkingsplan.

##### **Trede 1 (Is er regionale behoefte?)**

In de eerste trede wordt beoordeeld of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte. Deze eerste trede verplicht de overheid om de nieuwe stedelijke ontwikkeling af te stemmen op de actuele behoefte en de wijze waarop in die behoefte wordt voorzien ook regionaal af te stemmen. Die behoefte kan zowel zien op de omvang als de kwaliteit van de nieuwe stedelijke ontwikkeling.

##### *Provinciale woningbouwcijfers*

De provinciale woningbouwcijfers zijn opgenomen in de provinciale ruimtelijke structuurvisie (PRS). De provincie heeft een programma van 68.330 woningen opgenomen in de PRS (herijking 2016) (tabel 4.1). Van dit programma kan 91% worden gerealiseerd binnen de rode contouren. Daarmee voldoet de provincie aan haar ambitie om ten minste twee derde deel in het bestaand stedelijk gebied (binnen de rode contouren) te realiseren. Het woningbouwprogramma is tot stand gekomen na overleg met gemeenten, op basis van bestaande plannen en nog beschikbare (binnenstedelijke) capaciteiten en de, grotendeels uit de Ontwikkelingsvisie NV Utrecht

voortkomende, uitbreidingslocaties. De (gemiddelde) woningproductie in de afgelopen jaren en prognosecijfers over de woningbehoefte zijn daarbij gebruikt als referentie. Het is een indicatief programma, waarvan verwacht wordt dat realisatie in de PRS-periode, dus 2013 tot 2028, haalbaar is.

Regio	Binnenstedelijk	Uitleg	Totaal woningbouwprogramma
Regio Utrecht	39.055	1.270 + PM	40.325 + PM
Regio Amersfoort	12.530	4.000	16.530
Regio West	4.690	210	4.900
Regio Zuid Oost	6.200	375	6.575
<b>TOTAAL provincie</b>	<b>62.475 (91%)</b>	<b>5.855 (9%)</b>	<b>68.330 + PM</b>

Tabel 4.1 Woningbouwprogramma PRS

In de gemeente Vianen liggen de bebouwingskernen Everdingen, Hagestein, Vianen en Zijderveld. Voor de totale gemeente wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 2.150 woningen, die volledig binnen de rode contouren kunnen worden gerealiseerd. Het Sluiseiland valt binnen de rode contouren en is ook onderdeel van het woningbouwbehoefteprogramma. Hiermee wordt voldaan aan trede 1 (regionale behoefte).

#### **Trede 2 (Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?)**

Het plangebied is gelegen binnen de rode contouren en bovendien opgenomen in het woningbouwbehoefteprogramma van de Provinciale ruimtelijke structuurvisie. Aan trede 2 wordt voldaan.

#### **4.1.2 Gemeentelijk beleid**

##### ***Woonvisie Vianen 2015-2018: Programma Wonen 2015-2025***

Om het droombeeld over wonen voor Vianen te kunnen realiseren, zal de ingeslagen weg moeten worden doorgezet. Dit betekent dat er vanaf een vroeg stadium ingezet moet worden op een samenwerking met en tussen de verschillende stakeholders, inwoners en marktpartijen, om zo tot een resultaat te komen waar Vianen baat bij heeft. De belangrijkste thema's hierbij zijn de vitaliteit en leefbaarheid van Vianen, om jongeren en gezinnen voor Vianen te winnen en behouden, het inspelen op de toenemende vergrijzing en inzetten op een kwalitatief en duurzaam woonaanbod dat nu en in de toekomst voldoet.

'Water, groen en historie in het hart van Nederland', zoals beschreven in de 'Vianen Toekomstvisie 2025', kenmerkt de identiteit van Vianen. Voor de mensen die wonen in Vianen kan hier aan worden toegevoegd: betaalbaar wonen in betrekkelijke rust met de nabijheid van voorzieningen in een landelijke omgeving dicht bij de stad Utrecht.

Dit laatste vormt dan ook het uitgangspunt voor de Viaanse identiteit als het gaat om wonen in de gemeente Vianen. Hierop inzetten door middel van beleid dat richting geeft en communicatie naar buiten over de pluspunten van Vianen, moet ervoor zorgen dat Vianen een prettige gemeente is om te vestigen en te blijven, nu en in de toekomst.



### *Sluiseiland/Stadshof*

Sluiseiland is gelegen tussen het historische stadscentrum van Vianen en de Hof van Batenstein. Stadshof ligt net ten noordoosten van het Sluiseiland ten zuiden van de Lekdijk en ten noorden van de Brugstraat. Door de centrale ligging zijn zowel de dagelijkse voorzieningen als de zorgvoorzieningen op loopafstand aanwezig. Dat maakt deze locatie uitermate geschikt voor de senioren. Naast de ligging tussen het centrum en de Hof van Batenstein is de locatie omgeven door water (de stadsgracht en het kanaal), waardoor sprake is van een binnenstedelijke toplocatie. Sluiseiland moet de mogelijkheid krijgen de uitstraling van een toplocatie te krijgen. Sluiseiland is bij uitstek geschikt voor de jonge vitale oudere die nog een keer een zelfstandige koopwoning wil realiseren of duur kan huren, op een unieke locatie in de gemeente. Waarbij de mogelijkheid om langer te blijven wonen op het moment dat men echt ouder wordt aanwezig is, vanwege de nabijheid van de Hof van Batenstein en de van daaruit te leveren extramurale zorg. Vanwege de vele voor ouderen geschikte sociale huurwoningen in en achter de Hof van Batenstein (De Bol, De Donjon, de levensloopbestendige appartementen in de Vijfheerenlanden) is het niet nodig op Sluiseiland te bouwen voor de goedkopere huur. Daarnaast biedt het nabijgelegen Stadshof/Hazelaarstraat een andere A-locatie de mogelijkheid voor sociale huur. Door het gebied Sluiseiland/Stadshof als één geheel te zien, kunnen er sociale huurwoningen worden gebouwd nabij de Stadshof en koopwoningen op Sluiseiland

## **4.2 Conclusie**

De voorgenomen ontwikkeling van het Sluiseiland die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt past binnen de gemeentelijke woonvisie voor de kern Vianen. Daarnaast is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen en positief beantwoord; er wordt binnenstedelijk een woningbouwlocatie gerealiseerd die afgestemd is op de vraag naar woningen binnen de regio. De te realiseren woningen passen binnen de vraag naar woningen en de beoogde doelgroep zoals beschreven in de Woonvisie Vianen.

## 5 Mobiliteit

### 5.1 Kader

#### 5.1.1 Rijksbeleid

##### ***Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte***

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt onder andere de Nota Mobiliteit en vormt de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid tot 2040.

De SVIR voorziet een groei in de mobiliteitsbehoefte tot 2030. Deze groei is het grootst in de Randstad en Brabant. Om de concurrentiekracht van Nederland te versterken, is een netwerk van hoogwaardige internationale verbindingen nodig, net als een goede nationale bereikbaarheid van onze belangrijkste economische regio's. Het Rijk zet de gebruiker van mobiliteit centraal. Het verknopen van verkeerssystemen en vervoerwijzen neemt daarbij een belangrijke plaats in, net als het beter benutten van infrastructuur, met een volwaardige plaats voor langzaam en recreatief verkeer. Het Rijk mikt op multimodale (keten)maatregelen die het gebruik van de capaciteit optimaliseren.

##### ***Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020***

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een visie weer op het aspect 'verkeersveiligheid' in Nederland. De ambitieuze doelen (qua verkeersdoden en -gewonden) uit de Nota Mobiliteit moeten worden omgezet in beleid. Drie pijlers daarin zijn: samenwerking, integrale aanpak en "Duurzaam Veilig". Het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland van de afgelopen jaren was succesvol; dat moet worden gecontinueerd. Op basis van generieke maatregelen (maatregelen die in de basis overal gelden, die de afgelopen jaren al zijn ingezet en die moeten worden gecontinueerd) alsook met specifieke aandachtsgebieden zou dit kunnen worden bewerkstelligd. Het is van groot belang dat er een goede afstemming en samenwerking plaatsvindt met alle betrokken partijen.

#### 5.1.2 Provinciaal beleid

##### ***Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) (2004 –2015)***

Met het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) wordt voorzien in de behoefte aan een actueel, realistisch en concreet beleidsplan voor de komende tien tot vijftien jaar. Volgens het rijksbeleid moet bij het plannen van nieuwe verstedelijking in de provincie Utrecht rekening worden gehouden met de effecten op het verkeers- en vervoersysteem. De (kwaliteit van de) bereikbaarheid in en van het gebied en van de Randstad geldt als een belangrijk uitgangspunt in het ruimtelijk beleid. Daarnaast is de kwaliteit van de leefomgeving, in termen van hinder voor mensen, natuur en milieu, een ander belangrijk uitgangspunt.

Drie hoofddoelen staan centraal in het verkeers- en vervoerbeleid:

- Het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.

- Het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.
- Het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

### 5.1.3 Gemeentelijk beleid

Elk nieuw bouwplan of toevoeging van een functie zorgt voor een toenemende parkeerdruk. Dat wil zeggen dat elk gebouw of functie verkeer aantrekt wat op enig moment zal willen parkeren. Om te voorkomen dat er parkeeroverlast ontstaat in het bestaande omliggende gebied en dat gebruikers en bewoners van de nieuwe gebouwen/functies in de nabijheid kunnen parkeren, hanteert elk gemeente 'parkeernormen'; normen voor het aantal parkeerplaatsen die bij elke functie of ontwikkeling benodigd is. Hierbij dient elke functie of ontwikkeling binnen het plangebied de parkeervraag op te lossen. In de Nota Parkeernormen Vianen staan richtlijnen voor elk type ontwikkeling, waarbij als basis de CROW-normen worden gehanteerd.

## 5.2 Onderzoek

### *Huidige situatie*

Op de wegen op het Sluiseiland geldt momenteel een maximum snelheid van 50 km/u. Over het gebied lopen twee ontsluitingswegen. Deze wegen zijn belangrijk voor de aanvoer van en naar de erftoegangswegen. Alle wegen zijn bestemd als 'Verkeer'.

### *Toekomstige bereikbaarheid*

De ontwikkelingslocatie maakt gebruik van het huidige wegennet. Ter verbetering van het woon- en leefklimaat en de verkeersveiligheid zal een aantal wegen in en rond het plangebied worden ingericht als 30 km/u-wegen. Verder zullen er nieuwe erftoegangswegen in het plangebied worden aangelegd. Deze nieuwe wegen dienen voor de nieuw te realiseren woningen.

### *Ontwikkellocatie*

Ontwikkelingen zijn enkel mogelijk wanneer aan bepaalde eisen wordt voldaan, waaronder een goede afwikkeling van het verkeer en voldoende parkeren. De verwachting is dat voldoende wegencapaciteit aanwezig is. Tabel 5.1 geeft een globaal inzicht in de verkeersaantrekkende werking die uitvoering van dit bestemmingsplan zou kunnen genereren. Bij het bepalen van de verkeersaantrekkende werking is op de locatie altijd uitgegaan van de meest nadelige situatie. Dit betekent dat in de praktijk ook sprake kan zijn van een lagere verkeersaantrekkende werking.

Bouwvlak	Maximale realisatie volgens BP	Kental verkeersgeneratie	Totale verkeersgeneratie
A	45 woningen	5,8 ritten/woning	261 mvt/etm
B	7 woningen	5,8 ritten/woning	41 mvt/etm
C/D	25 woningen	5,8 ritten/woning	145 mvt/etm
E	31 woningen	5,8 ritten/woning	180 mvt/etm
	250 m <sup>2</sup> horeca	16,9 ritten/100 m <sup>2</sup>	42 mvt/etm
F/G	76 woningen	5,8 ritten/woning	441 mvt/etm
<b>Totaal</b>			<b>1.110 mvt/etm</b>

Tabel 5.1 Verwachte verkeersaantrekkende werking Sluiseiland per bouwvlak

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is sprake van een toename van het verkeer met 1.110 motorvoertuigen per etmaal.

Op basis van een verkeersrapport van DTV Consultants (2010)<sup>2</sup> is gebleken dat een dergelijke ontwikkeling<sup>3</sup> op een verkeersveilig manier is af te wikkelen op de bestaande omliggende wegen. Uit recent uitgevoerde verkeerstellingen ten behoeve van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai (2018)<sup>4</sup> blijkt dat het verkeersrapport van DTV nog steeds actueel is. De omliggende wegen zijn berekend op deze toename, waarbij ook rekening wordt gehouden met vervoersbewegingen uit het verleden die komen te vervallen, en worden vervangen door nieuwe vervoersbewegingen. Dit heeft geen significante toename tot gevolg. Ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt door DTV aanbevolen een aantal inrichtingseisen te treffen en wordt sterk aanbevolen de rotonde tussen de Kanaalweg en de Aimé Bonnastraat te behouden. De aanbevelingen van DTV worden betrokken bij de planuitvoering van Sluiseiland.

#### *Parkeren*

Voor het Sluiseiland gelden dezelfde parkeernormen als voor de binnenstad. Meer parkeren mag voor rekening en risico van de ontwikkelaar gerealiseerd worden. De parkeerbehoefte dient binnen de betreffende ontwikkelvlek te worden opgelost, gebouwd of uit het zicht/zorgvuldig ingepast. In de Nota Parkeernormen 2013 zijn de parkeernormen voor de gemeente Vianen vastgesteld. Deze normen zijn in tabel 5.2 weergegeven.

aantal parkeerplekken per woning	centrum	rest bebouwde kom
woning duur	1,8	2,2
woning midden	1,5	2,0
woning goedkoop	1,3	1,6

*Tabel 5.2 Parkeernormen gezinswoningen Vianen volgens de Nota Parkeernormen 2013*

Daarnaast blijven de twee bestaande parkeerterreinen P1 en P2 behouden om te voorzien in het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de binnenstad. Het gaat hierbij om respectievelijk 132 en 33 parkeerplaatsen. Op P1 worden 154 parkeerplaatsen gerealiseerd, op P2 76. Hiermee wordt voorzien in de parkeerbehoefte voor de binnenstad en deels in de parkeerbehoefte van het Sluiseiland..

Tot slot wordt op het Sluiseiland voorzien in een horecagelegenheid (250 m<sup>2</sup>). De Nota Parkeernormen 2013 hanteert voor een dergelijke voorziening de CROW-normen. De normen voor deze functie is in tabel 5.3 weergegeven.

aantal parkeerplekken per 100 m <sup>2</sup>	centrum	rest bebouwde kom
Café/bar/cafetaria	4,0 – 6,0	5,0 – 7,0

*Tabel 5.3 Parkeernormen voorzieningen (CROW-publicatie 317)*

<sup>2</sup> Bijlage 2: DTV Consultants B.V. (februari 2010) *Verkeerseffecten Sluiseiland*

<sup>3</sup> In het onderzoek van DTV is uitgegaan van 170 tot 180 woningen en 2.350 m<sup>2</sup> aan voorzieningen alsmede een kinderdagverblijf.

<sup>4</sup> Bijlage 8: KuiperCompagnons (11 juni 2018) *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Bestemmingsplan 'Sluiseiland'*

### 5.3 Conclusie

Uit de verkeerstelling die in 2016 is uitgevoerd, blijkt dat het eerder uitgevoerde onderzoek van DTV Consultants (2010) nog steeds actueel is. Uit deze onderzoeken blijkt dat met de beoogde ontwikkeling op het Sluiseiland de verkeersaantrekkende werking met 1.320,7 mvt/etm toeneemt. Dit verkeer wordt via nieuw aan te leggen erftoegangswegen ontsloten op de bestaande wegenstructuur. In het onderzoek van DTV Consultants (2010) is aangetoond dat de toename van het verkeer zonder extra maatregelen over de bestaande wegenstructuur afgewikkeld kan worden.

Ten aanzien van parkeren wordt conform het gemeentelijk parkeerbeleid voorzien in voldoende parkeerplaatsen binnen het plangebied, op eigen terrein en/of in het openbaar gebied. Daarnaast wordt voldaan aan de randvoorwaarde dat de parkeerplaatsen P1 en P2 binnen het plangebied blijven behouden, ten behoeve van voldoende parkeerplaatsen voor de binnenstad van Vianen.

## 6 Natuur en landschap

### 6.1 Kader

#### *Wet natuurbescherming*

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt drie oude wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming: Natura 2000), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (kapvergunningen).

#### *Soorten*

Voor ruimtelijke ingrepen die resulteren in overtreding van één of meer artikelen van de Wnb moet ontheffing worden aangevraagd. Voor een aantal soorten geldt daarenboven het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Voor werkzaamheden die uit een bestemmingsplan voortvloeien dient voor de start van die werkzaamheden ontheffing te worden aangevraagd indien beschermde soorten voorkomen. Bij de vaststelling van het plan dient duidelijk te zijn of en in hoeverre een ontheffing kan worden verkregen.

Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen. In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten. Voor de eerste twee regimes gelden aanvullende verbodsbepalingen.

#### *Natura 2000*

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (VrI- en Hrl-gebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

#### *Natuurnetwerk Nederland*

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur / EHS). Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden om daarmee een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegde gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

## 6.2 Onderzoek

Door Bureau Waardenburg zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om de effecten, als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden, op beschermde soorten in beeld te brengen<sup>5</sup>. In 2018 zijn op basis van het stedenbouwkundig plan de onderzoeken geactualiseerd. In dit door Bureau Waardenburg opgestelde rapport<sup>6</sup> wordt verslag gedaan van een oriënterend onderzoek uitgevoerd naar de betekenis van het plangebied voor beschermde soorten alsmede een nader onderzoek naar de functie van het plangebied voor vleermuizen. Het oriënterend onderzoek betreft een actualisatie van de quickscan uit 2009 en 2016. Het doel is om te bepalen of de ingreep kan leiden tot overtredingen van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Als dat het geval is, wordt bepaald of er maatregelen mogelijk zijn om overtreding te voorkomen, of er een vrijstelling geldt en of onder welke voorwaarden ontheffing kan worden aangevraagd en verkregen.

Het plangebied is niet gelegen binnen natuurbeschermingsgebieden. De invloed van de beoogde planontwikkeling op natuurgebieden in de omgeving, alsook de flora en fauna binnen het plangebied zijn onderzocht. Als de in deze paragraaf opgenomen voorwaarden worden gevolgd, worden als gevolg van de ingreep geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden.

### *Resultaten en conclusies ecologisch onderzoek*

- Voorafgaande aan het verwijderen van de beplanting op het Sluiseiland moet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. In de beplanting zijn nesten van algemene vogelsoorten aanwezig.
- De bermen en bosjes in het plangebied hebben betekenis voor algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer en onderhoud.
- Als de onderstaande voorwaarden worden gevolgd, worden als gevolg van de ingreep geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden.

### *Voorwaarden*

#### Algemene vogelsoorten

Voer het rooien van beplanting en (voorbereidende) bouwwerkzaamheden uit buiten het broedseizoen. Voor het broedseizoen wordt in het kader van de natuurwetgeving geen standaard periode gehanteerd. De lengte en de aanvang van het broedseizoen verschilt per soort. Globaal moet rekening gehouden worden met de periode half maart tot september.

#### Vleermuizen

Voorkom hinder voor vleermuizen door geen tijdelijke en permanente verlichting (bouwlampen, straatverlichting) te richten op de bomenrijen en oevers van de waterplas.

#### Maatregelen vanuit de zorgplicht

Zet amfibieën of soorten als egel buiten het werkterrein indien deze worden aangetroffen.

---

<sup>5</sup> Bijlage 13: Bureau Waardenburg bv (18 juni 2009) *Notitie natuuronderzoek Sluiseiland Vianen*

<sup>6</sup> Bijlage 3: Bureau Waardenburg bv (29 januari 2018) *Effecten op beschermde soorten Sluiseiland Vianen*

### 6.3 Conclusie

Voorafgaand aan het verwijderen van de beplanting op het Sluiseiland moet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. In de beplanting zijn nesten van algemene vogelsoorten aanwezig. De bermen en bosjes in het plangebied hebben betekenis voor algemene soorten amfibieën en zoogdieren. Voor deze soorten geldt een vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen en bestendig beheer en onderhoud. De oostelijke oever van de waterpartij kan gezien worden als een foerageergebied met een wezenlijke functie voor de lokale populatie van de gewone dwergvleermuis. Deze waterpartij blijft in het voorliggende bestemmingsplan behouden. Als aan de gestelde voorwaarden zoals in het ecologisch onderzoek beschreven wordt voldaan, worden als gevolg van de ingreep geen verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden.



## **7 Water**

### **7.1 Kader**

#### **7.1.1 Europees en rijksbeleid**

##### ***Nationaal Waterplan***

De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021. Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM).

##### ***Waterwet***

De Waterwet regelt het beheer van de waterkeringen, het oppervlaktewater en het grondwater, verbetert de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening en zorgt voor een eenduidige bestuurlijke procedure en daarbij behorende rechtsbescherming voor besluiten. De Waterwet dient als paraplu om de Kaderrichtlijn Water (KRW) te implementeren en geeft ruimte voor implementatie van toekomstige Europese richtlijnen.

De waterschappen hebben een bevoegdheid voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekkingen, bemalingen en infiltraties, met uitzondering van onttrekkingen voor drinkwater, koude en warmteopslag en grote industriële onttrekkingen van meer dan 150.000 m<sup>3</sup>/jaar. Gemeenten hebben verdergaande taken en bevoegdheden in het kader van de zorgplicht voor het inzamelen van afvalwater in de riolering en voor hemelwater en grondwater.

##### ***Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw (WB21)***

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden. Berging moet binnen het stroomgebied plaatsvinden. Dit betekent onder andere het aanwijzen en in stand houden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

## 7.1.2 Provinciaal beleid

### ***Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (2015)***

In het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 van de provincie Utrecht staat wat de provincie de komende jaren samen met haar partners wil bereiken op het gebied van bodem, water en milieu. De uitwerking van dit beleid staat beschreven in de Uitvoeringsagenda Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021. Dit gebeurt aan de hand van vier prioriteiten:

- waterveiligheid en wateroverlast;
- schoon en voldoende oppervlaktewater;
- ondergrond;
- leefkwaliteit stedelijk gebied.

De opgaven vanuit de KRW maken deel uit van dit plan.

## 7.1.3 Waterschapsbeleid

In het waterbeheerprogramma (WBP) staat de koers die Waterschap Rivierenland de komende zes jaar vaart. Het WBP is het centrale beleidsdocument van het waterschap. Het programma biedt houvast voor bestuurders en ambtenaren.

Waterschap Rivierenland koppelt de doelen en maatregelen aan de beleids- en verantwoordingscyclus. Hiermee bepaalt het waterschap of de organisatie op koers blijft. Het bestuur kan het beleid en de uitvoering waar nodig bijsturen. Het WBP verbindt de organisatieonderdelen van het waterschap: sterke dijken en schoon water. Het WBP toont ook dat de verschillende thema's met elkaar verbonden zijn. Waar dat mogelijk is, worden diverse thema's en taken in één project geïntegreerd.

## 7.2 Onderzoek

### *Waterveiligheid*

Het waterschap onderscheidt primaire waterkeringen (deze liggen voornamelijk langs de grote rivieren) en regionale waterkeringen (deze liggen langs boezemwateren en kanalen). Het waterkerend vermogen van de dijken mag niet worden aangetast door ruimtelijke ingrepen. De huidige sterkte van de waterkering blijft nodig. Op het Sluiseiland zijn zowel primaire keringen (ten noorden van de Brugdijk) als regionale waterkeringen gelegen (in het midden van plangebied).

Niet alleen de dijk, maar ook de zogeheten beschermingszones aan weerszijden van de dijk zijn beschermd. De Keur van Waterschap Rivierenland is hierop van toepassing. Er gelden restricties voor bebouwing en andere activiteiten op en langs de dijken. De kern- en beschermingszone vormen samen de waterkering. Daarnaast wordt bij primaire waterkeringen ook een buitenbeschermingszone onderscheiden. Ook hierop is de Keur van toepassing. De waterkeringen zijn op de verbeelding aangegeven en hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' gekregen.

Waterschap Rivierenland heeft het voornemen om de ligging van de regionale waterkering aan te passen. De ligging moet aangepast worden omdat de huidige waterkering niet meer sluitend is. De sluisdeuren waarlangs de waterkering loopt, zijn verwijderd en komen niet meer terug. Door

Witteveen + Bos is een notitie opgesteld<sup>7</sup> waarin een voorstel wordt gedaan om de regionale waterkering te verleggen. Het waterschap beoordeelt of het voorstel akkoord is. Te zijner tijd zal de gewijzigde ligging van de regionale waterkering worden opgenomen in het (vast te stellen) bestemmingsplan Sluiseiland.

Naast het voorkómen van negatieve effecten op de huidige waterkeringen is het van belang dat een eventueel toekomstig hoger beschermingsniveau kan worden gerealiseerd ofwel niet wordt gefrustreerd. Het waterschap wil de ruimte behouden om de waterkering in de toekomst te versterken. Dat wordt bereikt door te voorkómen dat er wordt gebouwd in een bepaalde zone aan weerszijden van de waterkering. Dit noemt men het profiel van vrije ruimte. Het waterschap is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de waterkeringen. Verweving van functies met de waterkering is niet gewenst.

De waterkeringen en de beschermingszones zijn in dit bestemmingsplan beschermd via de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'.

#### *Grondwater*

De grondwaterstand is van invloed op de bepaling van de drooglegging binnen het plangebied. Drooglegging is de maat waarop het maaiveld, het straatniveau of het bouwpeil boven het oppervlaktewaterpeil ligt. Doorgaans geldt voor het maaiveld een drooglegging van 0,70 meter, voor het straatpeil een drooglegging van 1 meter en voor het bouwpeil een drooglegging van 1,3 meter. Voldoende drooglegging is nodig om grondwateroverlast te voorkomen. Indien binnen het plangebied sprake is een hoge grondwaterstand, of van grondwateroverlast, dan wordt geadviseerd nader onderzoek te doen. Bij hoge rivierwaterstanden kunnen gebieden gelegen nabij de rivieren overlast ondervinden van kwel. Dit kan betekenen dat het maaiveld opgehoogd moet worden of dat er kruipruimteloos gebouwd moet worden.

#### *Waterberging*

Het aanleggen van verharding zorgt voor een versnelde afvoer van water. Om dit te compenseren moet volgens het beleid van het waterschap Rivierenland extra waterberging gerealiseerd worden. Op Sluiseiland ligt elk punt binnen 50 m van oppervlaktewater waardoor de kans op wateroverlast klein is. Daarnaast is er weinig ruimte om oppervlaktewater te realiseren. Hierdoor is het van belang dat de wateropgave goed wordt gedefinieerd en de mogelijkheden verkend worden.

Voor het bepalen van de compensatie is door Witteveen + Bos de opgave gesplitst in twee delen: noord en midden/zuid. Dit komt voort uit de verschillende compensatie eisen die voor deze gebieden gelden. De volledige berekening voor waterberging op Sluiseiland is opgenomen in de notitie, opgesteld door Witteveen + Bos.

Voor het bepalen van de totale toename aan verharding worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de kavels van woningen met tuinen worden in de wateropgave als 50 % verhard aangenomen. Het toepassen van groen in de tuinen wordt gestimuleerd;
- de gemeenschappelijke binnentuinen van de woningen in Zuid en het appartementencomplex in Noord worden als 50 % verhard ontworpen. Deze binnentuinen zijn gesitueerd boven de parkeerbakken en kunnen als vegetatiedaken worden

---

<sup>7</sup> Bijlage 4: Witteveen + Bos (1 mei 2018) *Notitie Water op Sluiseiland* [103805/18-006.743]

meegenomen. Voor vegetatiedaken geldt dat zij voor 70 % in open water mogen worden gecompenseerd in plaats van 100 %. Dit geldt alleen voor een vegetatiedakoppervlak van minimaal 1.000 m<sup>2</sup>;

- wandelpaden worden aangelegd met halfverharding. De halfverharding wordt als 50 % verharding meegeteld in de wateropgave;
- doorlatende elementenverharding of halfverharding toepassen voor het parkeerveld ten zuiden van de rotonde. Dit terrein wordt gereduceerd meegeteld voor de wateropgave en telt als 50 % verharding mee in de wateropgave.

Door de ontwikkeling van woningbouw op Sluiseiland neemt de verharding toe. De mate waarin de verharding meetelt voor de compensatieopgave is gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten.

Daarnaast wordt voor de aanleg van Sluiseiland een kleine hoeveelheid water gedempt. Het gaat hier om het rechttrekken van de oeverlijn langs het Merwedekanaal aan de westzijde van het zuidelijk deel van Sluiseiland. In totaal wordt er 114 m<sup>2</sup> oppervlaktewater gedempt. Dit wordt vooraf voor 100 % gecompenseerd met nieuw te graven water.

De totale waterbergingsopgave is weergegeven in tabel 7.1. De compenserende waterberging in tabel 7.1 is vanwege het dempen van oppervlaktewater en de toename aan het boezemwateroppervlak omgerekend van m<sup>3</sup> naar m<sup>2</sup>. Voor het omrekenen is uitgegaan van een maximale peilstijging van 0,2 m.

<b>Watercompensatie</b>	<b>Volledige compensatie</b>
Compenserende waterberging in m <sup>3</sup>	317 m <sup>3</sup>
Compenserende waterberging in m <sup>2</sup> bij een peilstijging van 0,2 m	1.583 m <sup>2</sup>
Dempen van water	115 m <sup>2</sup>
<b>Totale waterbergingsopgave</b>	<b>1.698 m<sup>2</sup></b>

Het realiseren van waterberging op Sluiseiland kan in de vorm van oppervlaktewater, maar ook andere alternatieven worden verkend.

#### *Realiseren van extra oppervlaktewater*

Er is onderzocht hoe de totale waterbergingsopgave van het scenario waarbij volledig gecompenseerd wordt, aangelegd kan worden op Sluiseiland. In de notitie van Witteveen + Bos zijn de locaties weergegeven waar het oppervlaktewater wordt aangelegd en de hoeveelheid. Deze locaties zijn alle in het peilgebied van het Merwedekanaal. De verhardingstoename zal op dit peilgebied afwateren.

Naast deze locaties voor oppervlaktewater is er geen ruimte beschikbaar op Sluiseiland zonder dat deze genoemde opties ten koste gaan van groen, speelplekken en parkeren. Een optie is de verbreding van de Stadsgracht, maar dit valt buiten het plangebied. De conclusie is dat 1.716 m<sup>2</sup> water in het plan kan worden voorzien.

#### *Waterberging buiten het plangebied*

De gemeente gaat in het project Blauwpoort een overschot aan waterberging aanleggen. Het overschot is 500 tot 1000 m<sup>2</sup> en kan ingezet worden als waterberging voor Sluiseiland. Hiervoor moet de verharding die gecompenseerd wordt lozen op de Stadsgracht in plaats van het

Merwedekanaal. Daarnaast moet dit overschot gerealiseerd zijn voordat de verharding op Sluiseiland wordt aangelegd.

#### *Aanpassen van de peilstijging voor het gebied*

Een alternatieve vorm van waterberging is het aanpassen van de peilstijging. Voor Sluiseiland geldt een peilstijging van 20 cm voor oppervlaktewater. Dit betekent dat oppervlaktewater beperkt meetelt als waterberging. Sluiseiland heeft een grote drooglegging van circa 1,5 m tot 2,0 m. De waterberging in het waterbassin is te vergroten door een vertraagde afvoer te realiseren tussen het waterbassin en de Merwedekanaal. Hierdoor kan een gecontroleerde afvoer en meer peilstijging gerealiseerd worden.

Het gevolg van deze aanpassing van het waterbassin is dat deze niet meer gebruikt kan worden als waterbergend deel van het Merwedekanaal. Het waterschap eist dat het verlies aan berging gecompenseerd wordt elders in het Merwedekanaal. Dit betekent dat 3.700 m<sup>2</sup> water (het oppervlak van het waterbassin) binnen de waterkeringen van het Merwedekanaal moet worden gegraven. Doordat dit oppervlak niet beschikbaar is, is het verhogen van de peilstijging geen haalbare maatregel is om de watercompensatieverplichting in te vullen.

#### *Overige alternatieven voor watercompensatie*

Er is voldoende ruimte gevonden om oppervlaktewater aan te leggen. Deze maatregel voor watercompensatie heeft de voorkeur van zowel het waterschap als de gemeente. Hierdoor zijn overige alternatieven niet nodig. Echter, de volgende alternatieven kunnen wel toegepast worden, als de locaties voor de aanleg van oppervlaktewater niet mogelijk blijken te zijn:

- waterbergende kratten aanbrengen onder parkeerterreinen en groenzones: de gemeente heeft bezwaren vanuit beheer oogpunt;
- waterberging in wadi's en diepe groenzones aanbrengen: hier net als bij berging in open water, beperkt ruimte voor;
- waterbergende kratten of andere waterberging op privaat terrein;
- waterberging realiseren bij woningen met als tweede functie de hergebruik van regenwater;
- watercompensatie op een andere locatie aanleggen waar een waterbergingstekort is.

In dit verband is binnen de bestemming "Wonen" een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is bepaald dat pas mag worden gebouwd als er voldoende waterberging is gerealiseerd en in stand wordt gehouden binnen het peilgebied.

#### *Boringsvrije zone*

Het plangebied ligt in de boringsvrije zone van de drinkwaterproductielocatie Vianen van Vitens. De boringsvrije zone is een zone rondom de grondwaterwinning Vianen van Vitens. Deze grondwaterwinning is de bron van de drinkwatervoorziening voor onder andere de gemeente Vianen. In de boringsvrije zone beschermt een ondergrondse kleilaag de onderliggende waterwinning.

Om te voorkomen dat een kleilaag die de onderliggende waterwinning beschermt wordt doorboord en ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in haar Provinciale Milieu Verordening 2013 (PMV) in artikel 19 t/m 22 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 40 meter onder het maaiveld en het toepassen van bodemenergiesystemen. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op dit verbod mogelijk.

Daarnaast geldt voor iedereen de bijzonder zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt.

### **7.3 Conclusie**

In het kader van dit bestemmingsplan is door Witteveen + Bos een watertoets opgesteld. Hieruit blijkt dat binnen het plangebied primaire en regionale waterkeringen aanwezig zijn. Deze waterkeringen, inclusief de beheerzones, zijn opgenomen op de verbeelding en in de regels. In overleg met het Waterschap moet blijken hoeveel watercompensatie plaats moet vinden en of met de beoogde planontwikkeling de waterkwaliteit en waterveiligheid in het geding komt. Met betrekking tot het rioolstelsel, wordt aangesloten op het gemeentelijk beleid.

Bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan wordt voldaan de eisen ten aanzien van waterberging en wordt rekening gehouden met de waterkeringen die aanwezig zijn in het plangebied. Het voorstel van Witteveen + Bos wordt ter goedkeuring overlegd met het Waterschap.

## 8 Archeologie en cultuurhistorie

### 8.1. Kader

#### ***Wet op de archeologische monumentenzorg***

De Erfgoedwet (1 juli 2016) bundelt de wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die naar verwachting in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

#### ***Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' (juni 2011)***

In de Visie erfgoed en ruimte 'Kiezen voor karakter' zet het Rijk uiteen hoe cultureel erfgoed wordt geborgd in de ruimtelijke ordening voor de periode 2011-2015. De moderne monumentenzorg is ontwikkelings- en gebiedsgericht. Bovendien vindt het Kabinet samenwerking met publieke en private partijen van belang.

In de Visie wordt het karakter van Nederland gevat in vier kenmerkende eigenschappen: waterland, stedenland, kavelland en vrij land. De gebiedsgerichte omgang met erfgoed vergt dat deze karakteristieken worden verbonden met opgaven uit andere sectoren en dat de economische, sociaal-culturele en ecologische kracht van het erfgoed beter wordt uitgbaat.

Veranderingen in de monumentenzorg en de ruimtelijke ordening geven burgers en bedrijven meer ruimte en geven decentrale overheden meer vrijheden en verantwoordelijkheden. Iedere overheidslaag staat voor de taak zijn belangen zo veel mogelijk vooraf kenbaar te maken en waar nodig met regels te borgen. Het rijk is daarnaast verantwoordelijk voor een goed functionerend stelsel. Provincies krijgen een centrale rol in de gebiedsgerichte belangenafweging en gemeenten verbinden gevolgen aan een gebiedsgerichte analyse van erfgoedwaarden bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

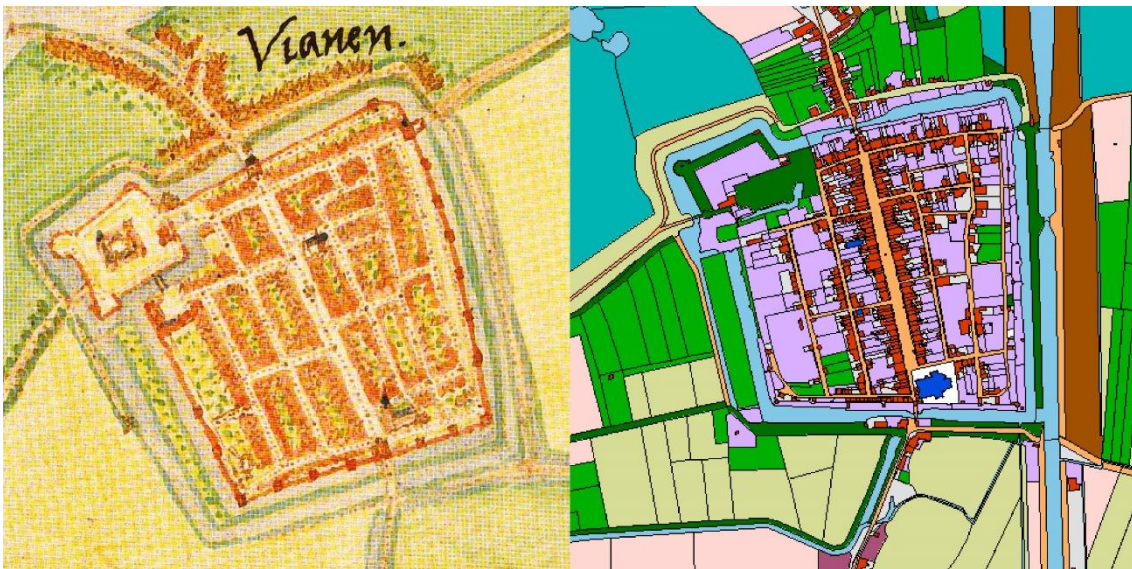
Het Rijk heeft gekozen voor vijf prioriteiten van het gebiedsgerichte erfgoedbeleid in de komende jaren:

1. werelderfgoed: de samenhang borgen en de uitstraling vergroten;
2. eigenheid en veiligheid: zee, kust en rivieren;
3. herbestemming als (stedelijke) gebiedsopgave: met focus op groei en krimp;
4. levend landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie;
5. en wederopbouw: het tonen van een tijdperk.

## 8.2 Onderzoek

### *Geschiedenis plangebied*

De huidige vrijstad Vianen is een typisch voorbeeld van een door een lokale heer gestichte stad, een zogenaamde 'bastide' (afbeelding 8.1). Om de stad te verdedigen werden hier een stadsmuur met poorten en uiteindelijk twee stadgrachten omheen gelegd. Door de technische ontwikkelingen in de oorlogsvoering hadden deze verdedigingswerken al vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw hun functie verloren. Sinds de 19<sup>e</sup> eeuw heeft de gracht geen functie meer en is het meest oostelijk gelegen deel van de vestinggracht opgenomen in het Zederikkanaal. Daarbij werden ook de twee ontsluitingswegen ten oosten van de binnenstad doorsneden en werden deze routes door middel van sluisbruggen hersteld.



Afbeelding 8.1: Links: Vianen rond 1560 (Jacob van Deventer); rechts: Vianen 1811-1832 ([www.hisgis.nl](http://www.hisgis.nl))

### *Vianen in de vaart der volkeren*

Oorspronkelijk was het Zederikkanaal (toen gewoon Zederik genoemd) een veenstroompje dat in de buurt van Vianen ontsprong en bij Arkel in de Linge stroomde. Hiervan is in de 17<sup>e</sup> eeuw gebruik gemaakt door deze te kanaliseren als trekvaart tussen Gorinchem en Vianen. Het in 1824/1825 aangelegde Zederikkanaal volgde grotendeels hetzelfde tracé. Aan de oostkant van Vianen werd een geheel nieuw stuk kanaal, met daarin de Wilhelminasluis, aangelegd. Deze waterloop sloot aan op de buitenste vestinggracht van de stad. Het kanaal was een onderdeel van de Keulse Vaart. Tussen 1883 en 1893 werd de capaciteit van het Zederikkanaal vergroot door verbreding en bochtafsnijding, waarna het gehele tracé de naam 'Merwedekanaal bezuiden de Lek' kreeg. In 1902 werd gestart met de bouw van de tweede sluis in het Merwedekanaal. In 1959 werd de oude sluis kom gedempt en ontstond de huidige omtrek van Sluiseiland.

Al deze aanlegactiviteiten zijn een direct gevolg van historische ontwikkelingen in ons land. De heer van Vianen heeft bewust een stad gesticht op een locatie waar vermoedelijk al een waterroute lag. In de Gouden Eeuw was sprake van economische voorspoed en behoefte aan goede transportwegen. De oplossing werd toen vooral gezocht in het vervoer van mensen en goederen over het water. In de 19<sup>e</sup> eeuw maakte Nederland een industrialisatieproces door en werd de oplossing vooral gezocht in de aanleg van grote nieuwe waterwegen en het verbreden



en vergroten van de capaciteit van de al aanwezige waterwegen. Ook de aanleg van een spoorwegstelsel kwam toen op gang. In de 20<sup>e</sup> eeuw werd juist meer een oplossing gezocht in de aanleg van landwegen door de toename van de (auto-)mobiliteit. Vianen kwam zelfs centraal tussen twee rijkswegen in te liggen en er ontstond in de stad behoefte aan parkeergelegenheid. Binnen de grenzen van de historische stad was deze nauwelijks te vinden en daarom werd de oude sluiskom gedempt.

#### *Planontwikkeling*

In de bodem van het plangebied Sluiseiland ligt een bijzondere geschiedenis verborgen. Bij de herontwikkeling van het Sluiseiland wordt deze historische verhalen tot uitdrukking gebracht door in het ontwerp van het straatpatroon van het parkeerterrein aan de Kanaalweg de contouren van de voormalige Wilhelminasluis terug te laten komen.

#### ***Uitgevoerde onderzoeken***

Op het Sluiseiland zijn diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd. Deze zijn hieronder beschreven. Uit de onderzoeken blijkt dat in een deel van het plangebied mogelijk restanten van de Wilhelminasluis aanwezig kunnen zijn. Door middel van proefputtenonderzoek kan dit verder worden onderzocht. Voor dit deel van het plangebied is een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen.

#### *Archeologisch bureauonderzoek (2007)*

In 2007 is een archeologisch bureauonderzoek<sup>8</sup> uitgevoerd in verband met de voorgenomen woningbouw in het plangebied. Doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden teneinde een gespecificeerde verwachting op te stellen.

Kenmerkend voor het plangebied is de ligging van het Merwedekanaal direct ten oosten ervan. De voorganger van dit kanaal en een sluis uit circa 1820 lagen ter plaatse van het huidige plangebied. Bij de aanleg zullen eventueel aanwezige archeologische resten uit oudere perioden zijn verstoord. De resten van de sluis kunnen in de ondergrond aanwezig zijn. In het onderzoek werd geadviseerd om de waarde ervan vast te stellen door middel van een proefsleuvenonderzoek. Tevens werd aanbevolen om bij het ontwerp van de nieuwbouw de locatie van het kanaal en de sluis in te passen. De sluis zelf zou weer zichtbaar gemaakt kunnen worden. Ter hoogte van de sluis wordt een parkeerterrein gerealiseerd. De contouren van de voormalige Wilhelminasluis komen in het ontwerp van het straatpatroon terug, waardoor de sluis indirect weer zichtbaar wordt.

Voor het zuidelijke deel van het plangebied geldt een hoge trefkans voor vindplaatsen vanaf het Neolithicum op de Vuylkoop-stroomgordel. Onder de Vuylkoop-stroomgordel bevindt zich mogelijk een oudere stroomgordel: de Autena-stroomgordel. Op deze stroomgordel kunnen archeologische vindplaatsen uit het Neolithicum voorkomen. Het is onduidelijk of deze stroomgordel in het plangebied aanwezig is. Bovendien kan de Vuylkoop-stroomgordel de oudere Autena-stroomgordel grotendeels hebben geërodeerd of opgeruimd. In dit gedeelte van het plangebied is ook bebouwing aanwezig. Afhankelijk van de diepteligging van de eventueel

---

<sup>8</sup> Bijlage 5: RAAP Archeologisch Adviesbureau (juli 2007) Plangebied Vianen Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek

aanwezige archeologische resten en de diepte van de funderingen, kunnen deze archeologische resten (gedeeltelijk) zijn verstoord. Aanbevolen werd om een verkennend booronderzoek uit te voeren om de aanwezigheid, diepteligging en aard van de stroomgordels, mate van erosie en de aanwezigheid van verstoringen vast te stellen. Indien hieruit blijkt dat geologisch gezien in (een gedeelte van) deze zone archeologische vindplaatsen kunnen voorkomen, is voor (gedeelten van) deze zone een karterend onderzoek noodzakelijk.

In het noorden van het plangebied kunnen ten oosten van de Zomerdijk archeologische resten voorkomen van middeleeuwse lintbebouwing. Een booronderzoek werd aanbevolen om vast te stellen of nog resten hiervan aanwezig zijn of zijn verdwenen tijdens de kanaalaanleg. Mogelijk bevinden zich ook de resten van de middeleeuwse Lekdijk en de Hagenweg in het plangebied. Deze wegen zijn echter nog grotendeels aanwezig ten oosten van het plangebied. Behoud ervan en onderzoek ernaar vormt derhalve geen toegevoegde waarde.

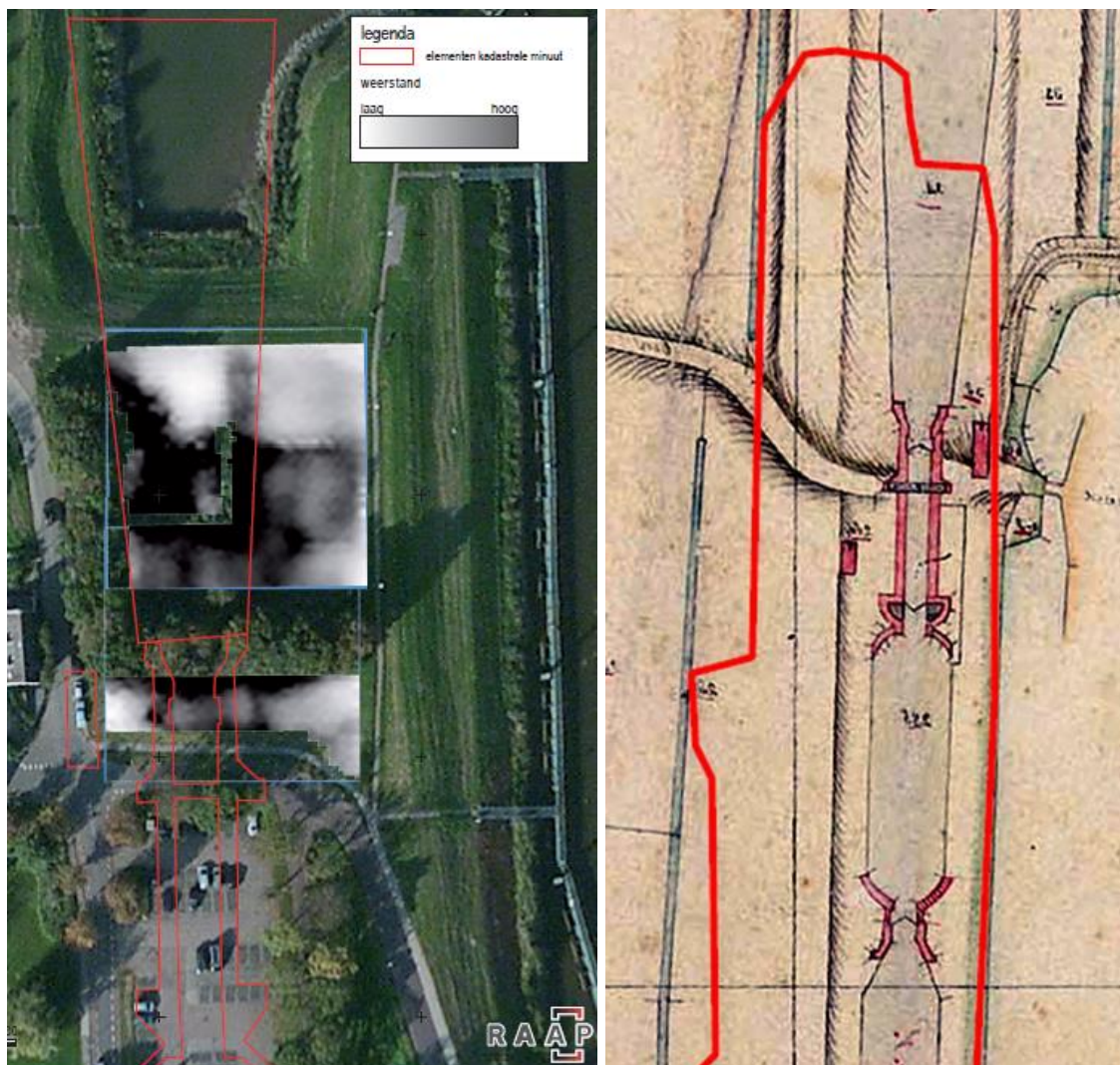
In het noorden van het plangebied lag in de 17<sup>e</sup> eeuw een blekerij. Het is niet duidelijk of de bebouwing hiervan binnen of buiten het plangebied lag. De omvang van de bebouwing zal gering zijn geweest. Daarom is het lastig de blekerij te lokaliseren met een booronderzoek of proefsleuvenonderzoek. Een booronderzoek is bovendien niet geschikt, omdat daarmee niet kan worden bepaald of de blekerij wordt aangeboord of eventueel aanwezige andere bebouwing in het plangebied. De meest praktische manier om onderzoek te doen naar de aanwezigheid van de blekerij is om tijdens de bouwwerkzaamheden de bodemingrepen plaats te laten vinden onder archeologische begeleiding.

#### *Archeologisch inventariserend veldonderzoek (2009)*

In 2009 is een inventariserend veldonderzoek<sup>9</sup> uitgevoerd om te bepalen of bij de voorgenomen activiteiten de kans bestaat dat archeologische resten in de ondergrond worden aangetast. Tijdens het van dit veldonderzoek deel uitmakende booronderzoek zijn aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van oeverwallen. Dit type landschapselement heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Over de aanwezigheid van intacte resten van Laat-Middeleeuwse lintbebouwing, een Joodse begraafplaats en resten van een 19<sup>e</sup> eeuws sluisencomplex is aan de hand van het booronderzoek geen uitspraak te doen. De ligging van het mogelijke sluiscomplex is in afbeelding 8.3 en 8.4 weergegeven.

---

<sup>9</sup> Bijlage 6: ADC ArcheoProjecten (juli 2009) Vianen, Plangebied Sluiseiland – Een Inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek



Afbeelding 8.3 (links) Resultaten van het elektrisch weerstandsonderzoek (bron: RAAP-rapport 2619)

Afbeelding 8.4 (rechts) Tekeningen van voormalige sluis (bron: RAAP-rapport 2619)

#### *Aanvullend archeologisch inventariserend veldonderzoek (2012)*

In aanvulling op de onderzoeken uit 2007 en 2009 is in 2012 een inventariserend veldonderzoek<sup>10</sup> (geofysisch onderzoek en karterend booronderzoek) uitgevoerd. Het doel van het geofysisch onderzoek was het begrenzen van de voormalige sluis en het bijbehorende sluisgebouw. Tevens had het geofysisch onderzoek tot doel een vermoedelijk aanwezige Joodse begraafplaats in kaart te brengen en te begrenzen. Uit het onderzoek blijkt het volgende.

#### Deelgebied Noordzijde

Tijdens het elektrisch weerstandsonderzoek zijn afwijkingen aangetroffen die geïnterpreteerd kunnen worden als resten van de Wilheminasluis en de bijbehorende vaargeul (ARCHIS-vondstmeldingsnummer 420829). De resten van de Wilheminasluis zelf beperken zich tot het zuidelijke deel van het deelgebied. Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van de voormalige Joodse begraafplaats in het gebied. Het is uit te sluiten dat zich nog graven in

<sup>10</sup> Bijlage 7: RAAP Archeologisch Adviesbureau (6 november 2012) Plangebied Sluiseiland – Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (geofysisch onderzoek en karterend booronderzoek)

het traject van de voormalige vaargeul bevinden omdat deze jonger is dan de voormalige begraafplaats. De deelgebieden zijn in afbeelding 8.5 weergegeven. Op basis van de resultaten van het geofysisch onderzoek wordt in het zuidelijke (blok 2) en oostelijke deel (ten oosten van de vaargeul: blok 1, zone A, B) van deelgebied Noordzijde vervolgonderzoek aanbevolen indien bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Op basis van enkel elektrisch weerstandsonderzoek is het namelijk niet mogelijk om de (exacte) aard en diepteligging van de aangetroffen afwijkingen (C en D) te bepalen. Deze informatie kan worden gekregen door het uitvoeren van een vervolgonderzoek in de vorm van proefputten. Deze proefputten kunnen klein zijn (bijv. twee putten van 1 bij 1 m) en indien nodig zelfs met de hand worden gegraven.

#### Deelgebied Zuidzijde

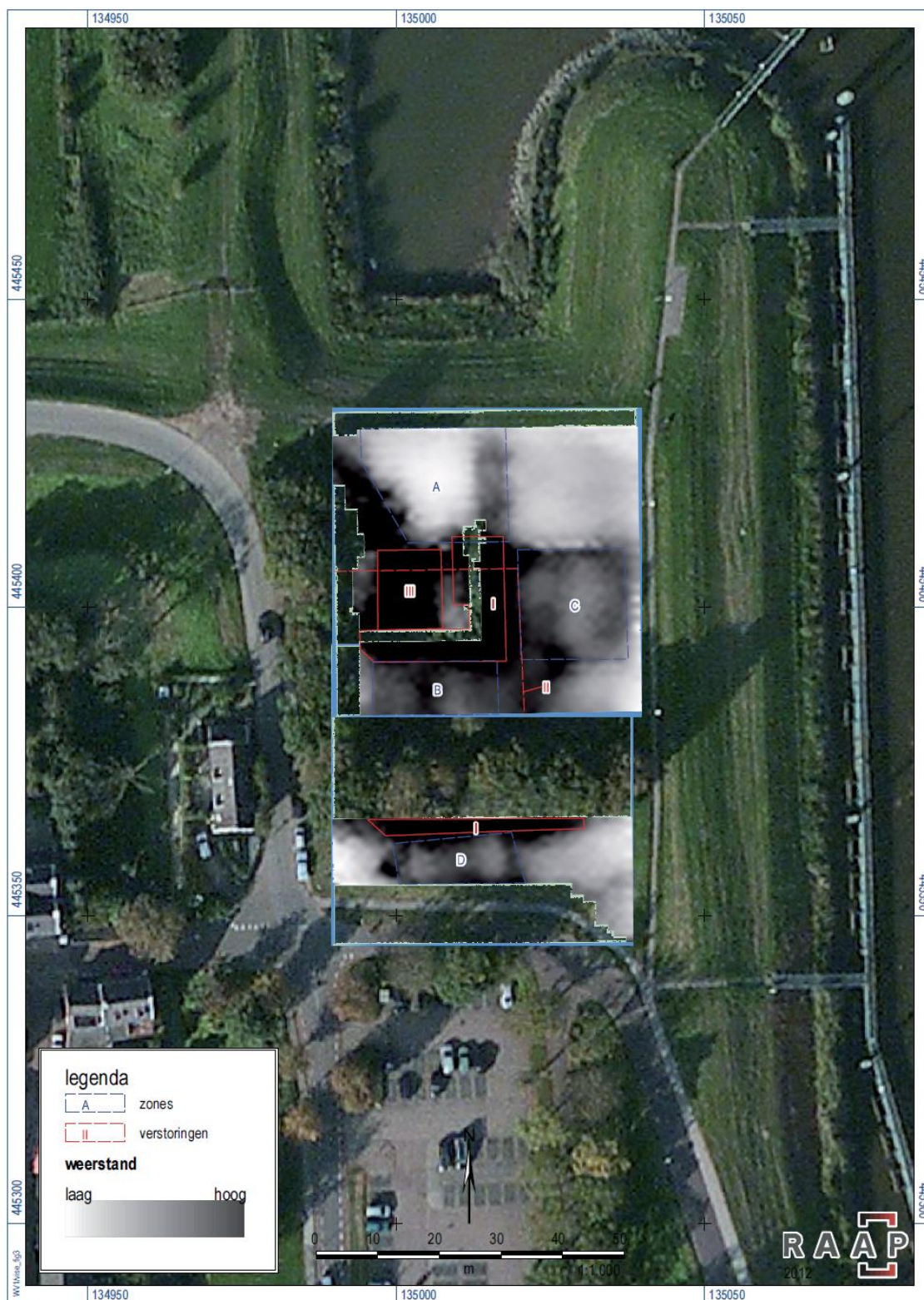
In afbeelding 8.6 is de Archeologische beleidskaart weergegeven. In deelgebied Zuidzijde wordt de kans op intacte nederzettingsterreinen uit de periode Neolithicum t/m Nieuwe tijd zeer klein geacht; de archeologische verwachting dient dus naar beneden te worden bijgesteld. Op basis van de resultaten van het karterend booronderzoek in deelgebied Zuidzijde wordt in het kader van de voorgenomen nieuwbouw geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen.

Aangezien het nooit volledig is uit te sluiten dat tijdens eventueel grondverzet een archeologische 'toevalsvondst' wordt gedaan, is het wenselijk de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht om hiervan zo spoedig mogelijk melding te doen bij het bevoegd gezag, de gemeente Vianen en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

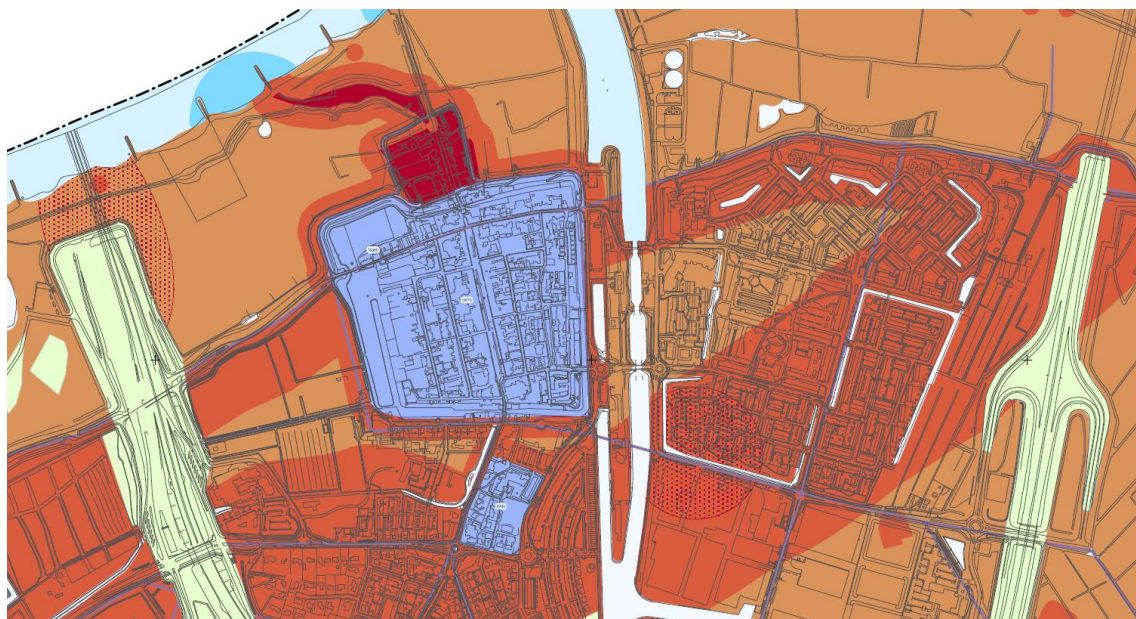
### **8.3 Conclusie**

Het westelijk deel van het Sluiseiland heeft een dubbelbestemming Archeologie. Binnen deze zone liggen onder andere de mogelijke resten van de oude Wilhelminasluis. De gemeente heeft ontwikkelaars gevraagd om hier zorgvuldig mee om te gaan en te betrekken in de planuitwerking. Indien bouwwerkzaamheden plaatsvinden ter plaatse van de voormalige Wilhelminasluis dient door middel van vervolgonderzoek in de vorm van proefputten vastgesteld te worden in welke mate de sluis nog aanwezig is.





Afbeelding 8.5 Resultaten van het elektrisch weerstandsonderzoek in deelgebied Noordzijde met verstoringen (rood) en zones (blauw). (bron: RAAP-rapport 2619)



**Archeologisch Waardevol Gebied (AWG)**

- AWG 1: wettelijk beschermd archeologisch monument
- AWG 2: terreinen van archeologische waarde

**voorschriften in bestemmingsplan**

- geen bodemingrepen toegestaan; vergunning aanvragen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
- zie kaartbijlage 4 voor gespecificeerd beleidsadvies

**Archeologisch Waardevol Verwachtingsgebied (AWV)**

- AWV 1
- AWV 2
- AWV 3
- AWV 4
- AWV 5
- AWV 6
- AWV 7
- AWV 8

**voorschriften in bestemmingsplan**

- geen bodemingrepen toegestaan.
- plangebieden groter dan 30 m<sup>2</sup>: geen bodemingrepen dieper dan 30 cm - Mv
- plangebieden groter dan 2500 m<sup>2</sup>: geen bodemingrepen dieper dan 30 cm -Mv
- attentiezone (mogelijk locatie blokhuis, vliegtuigcrash of NGE's; opnemen in de toelichting van het bestemmingsplan)
- plangebieden in zones met bodemverstoringen of kleiner dan 10 ha: geen voorwaarde voor behoud
- geen voorwaarde voor behoud
- bij alle waterbodemingrepen contact opnemen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE)
- Indien het lijnelement een kade en/of dijk betreft: planologisch beschermen. Als behoud niet mogelijk is: doorsnijdingen archeologisch laten begeleiden

**overig**

- gemeentegrens
- water (geen advies toegekend)

Afbeelding 8.6 Archeologische beleidskaart

## **9 Milieu**

### **9.1 Algemeen**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de diverse milieuaspecten die relevant zijn voor het plangebied. Per milieuaspect wordt het geldende wettelijk en/of het beleidskader beschreven. Daarnaast worden de uitgevoerde onderzoeken belicht waarbij de resultaten kort worden weergegeven. Ten slotte wordt per aspect een conclusie getrokken.

### **9.2 M.e.r.-beoordeling**

#### **9.2.1 Kader**

Het Besluit milieueffectrapportage (1 april 2011) is op 7 juli 2017 aangepast omdat de Europese rechter heeft geoordeeld dat de drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten onvoldoende recht deden aan de vraag of er sprake is van "aanzienlijke gevolgen voor het milieu". De drempelwaarden zijn nu indicatief. Dat betekent dat als een project (ruim) onder de drempelwaarden blijft, er nog steeds een toetsing moet worden gedaan. Het bevoegd gezag moet zich er van vergewissen dat er daadwerkelijk geen aanzienlijke gevolgen voor het milieu zijn en hierover een besluit nemen. Het besluit hoeft niet te worden gepubliceerd, maar moet wel worden opgenomen in het besluitvormingsproces van het ruimtelijk plan, op een zo vroeg mogelijk moment.

Bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met een oppervlakte van 100 hectare of meer of als de ontwikkeling een aaneengesloten gebied en 2.000 woningen of meer omvat is er een beoordelingsplicht. De drempelwaarden in het Besluit m.e.r. (kolom 2- 'gevallen' in de D-lijst) zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Dat hoeft echter niet altijd het geval te zijn: in bepaalde gevallen kan een activiteit met een kleinere omvang wel degelijk belangrijke nadelige milieugevolgen hebben.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is dus altijd nodig als een besluit of plan wordt voorbereid over activiteiten die voorkomen op de D-lijst. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage 18 bij dit bestemmingsplan gevoegd.

#### **9.2.2 Afweging en conclusie**

De realisatie van 184 woningen op Sluiseiland kan aangemerkt worden als een stedelijk ontwikkelingsproject en komt voor in de eerste kolom van de D-lijst horende bij het besluit mer (categorie 11.2). Hoewel de verschillende drempelwaardes (kolom 2) bij lange na niet worden overschreden, dient evenwel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld.

Vanaf 7 juli 2017 kan dit niet meer in de vorm van een paragraaf in de toelichting, maar moet door de initiatiefnemer een 'aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling' worden opgesteld. Door de wetswijziging van die datum geldt dit voor alle in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten van de D-lijst. Het maakt daarvoor niet uit of het een activiteit onder of boven de D-drempel betreft.

In de aanmeldnotitie moet onder meer een beschrijving van de activiteit worden gegeven en een beschrijving van de waarschijnlijk belangrijke gevolgen voor het milieu. Hierbij moet rekening worden gehouden met de relevante criteria van bijlage III bij de mer-richtlijn en, voor zover relevant, met de beschikbare resultaten van andere relevante beoordelingen van gevolgen voor het milieu. Over deze aanmeldnotitie neemt het bevoegd gezag vervolgens na uiterlijk zes weken na de datum van ontvangst, een beslissing omtrent de vraag of bij de voorbereiding van het betrokken besluit voor de activiteit, vanwege de belangrijke nadelige gevolgen die zij voor het milieu kan hebben, een milieueffectrapport (MER) moet worden gemaakt. Dit besluit moet vervolgens gepubliceerd worden. Bij de vergunningaanvraag moet het m.e.r.-beoordelingsbesluit worden toegevoegd.

De omvang en het type van de ontwikkeling bepaalt de omvang en het detailniveau van de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De realisatie van 184 woningen is een ontwikkeling waarvan het op voorhand niet is uit te sluiten dat er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn.

Op basis van de resultaten van de deelonderzoeken die voor het bestemmingsplan nodig zijn is een vormvrije m.e.r.-beoordeling (in de vorm van een aanmeldnotitie) benodigd. Het is op dit moment nog onduidelijk of er wel of niet sprake is van 'waarschijnlijk belangrijke gevolgen die de activiteit voor het milieu kan hebben'.

De verwachting is dat er geen belangrijke nadelige gevolgen zijn als gevolg van de ontwikkelingen. Volstaan kan worden met een beknopte m.e.r.-beoordeling.

### **9.3 Bodemkwaliteit**

#### **9.3.1 Kader**

##### ***Wet bodembescherming***

De Wet bodembescherming (Wbb) voorziet in maatregelen indien sprake is van ernstige bodemverontreiniging. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst. Via de Wbb heeft de Rijksoverheid de mogelijkheid algemene regels te stellen voor de uitvoering van werken, het transport van stoffen en het toevoegen van stoffen aan de bodem.

Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel. Bij nieuwbouwactiviteiten dient de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te zijn gebracht. In het algemeen geldt dat nieuwe bestemmingen bij voorkeur op een schone bodem dienen te worden gerealiseerd.

##### ***Besluit bodemkwaliteit***

Het doel van het Besluit bodemkwaliteit is de bodem beter te beschermen en meer ruimte te bieden voor nieuwe bouwprojecten. Ook geeft het besluit gemeenten en provincies meer



verantwoordelijkheid om de bodem te beheren. Het Bouwstoffenbesluit (Bsb) is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit.

### ***Relatie Wabo, Wbb en Woningwet***

In de Wabo is aangegeven dat in de plaats van de aanhoudingsgrond (uit de Woningwet) een afstemmingsregeling wordt opgesteld waarbij de inwerkingtreding van de omgevingsvergunning wordt afgestemd op de acties ten aanzien van de bodemverontreiniging. Voorts geldt ten aanzien van de bodem dat de Woningwet gemeenten verplicht in hun bouwverordening voorschriften omtrent het tegengaan van bouwen op verontreinigde bodem op te nemen. Die voorschriften moeten in elk geval betrekking te hebben op het verrichten van onderzoek naar aard en mate van verontreiniging van de bodem, op de aard en omvang van dat onderzoek en op inrichting van het op te stellen onderzoeksrapport.

### **9.3.2 Onderzoek**

Een deel van de bodem op het Sluiseiland is verontreinigd en moet gesaneerd worden. Deze verontreinigingen zijn in beeld bij de Omgevingsdienst regio Utrecht. Hieronder worden de belangrijkste conclusies verwoord.

#### ***Afgedamde watergang Zederikkanaal***

Uit een deeladvies blijkt dat ter plaatse van het afgedamde Zederikkanaal tijdens eerdere baggerwerkzaamheden mogelijk niet de volledige sliblaag verwijderd is, en dat er verontreinigd slib is achtergebleven. Omdat er vooralsnog geen (onderhouds-)werkzaamheden aan de waterbodem plaatsvinden, is er op dit moment geen reden voor nieuw waterbodemonderzoek. Ook wanneer uit nieuw waterbodemonderzoek mocht blijken dat een verontreiniging aanwezig is, hoeft er niet direct een sanering te worden uitgevoerd. Een sanering van de eventuele waterbodemonderzoek kan worden uitgesteld tot een natuurlijk moment, zoals geplande baggerwerkzaamheden of andersoortige werkzaamheden.

Wanneer wel werkzaamheden zijn gepland aan de waterbodem, dan moet vooraf een waterbodemonderzoek worden uitgevoerd om de waterbodemkwaliteit vast te leggen. Aan de hand van de resultaten daarvan moet worden vastgesteld of een sanering nodig is. Dit is vooralsnog niet aan de orde. Om e.e.a. juridisch te borgen, is op de verbeelding de bodemvervuiling aangeduid met de functieaanduiding 'specifieke vorm van water – bodemvervuiling'.

#### ***Verhardingslaag parkeerterrein P2***

Verder geldt dat de verhardingslaag aan de oostzijde van parkeerterrein P2 is verontreinigd met asbest. Door Lawijn<sup>11</sup> is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van het nader onderzoek asbest kan worden gesteld dat in de puinhoudende boven- en ondergrond binnen de desbetreffende deellocatie de asbestconcentratie beneden de restconcentratie is gelegen. Ter plaatse van de meeste verdachte monsterpunten aan de zuidzijde en de noordzijde van is ten hoogste een gehalte van 11 mg/kg ds asbest gemeten. Voor de herinrichting zijn binnen deze deellocatie geen saneringsmaatregelen nodig.

De geactualiseerde onderzoeksgegevens van de minerale olieverontreiniging binnen de deellocatie leveren geen veranderde verontreinigings situatie op. De mate van verontreiniging is in

---

<sup>11</sup> Bijlage 14: Lawijn (25 april 2017) *Aanvullend bodemonderzoek en samenvatting bodemsaneringsmaatregelen Sluiseiland te Vianen*

hoofdpijnen vergelijkbaar met de voorgaande onderzoeken. Er is geen sprake van vluchtige aromatenverontreiniging.

### 9.3.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt voor de voorgenomen ontwikkelingen geen belemmering.

## 9.4 Wet geluidhinder

### 9.4.1 Kader

Tussen de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet geluidhinder (Wgh) is een koppeling gelegd, zie art. 76 en 76a van de Wgh. Dit betekent dat de geluidssituatie binnen het plangebied moet voldoen aan de voorwaarden uit de Wgh.

In het kader van de Wgh liggen er zones rond wegen, spoorlijnen en industrieterreinen met (grote) lawaaimakers. Binnen een zone moet voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, onderzoek worden gedaan naar de geluidbelasting. Voor het Sluiseiland zijn vanuit de Wgh de aspecten wegverkeerslawaai en industrielawaai relevant. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is scheepvaartlawaai ook meegenomen.

In het akoestisch onderzoek<sup>12</sup> is het wegverkeerslawaai voor het bestemmingsplan Sluiseiland beschreven. Daarnaast is in dat onderzoek industrielawaai, scheepvaartlawaai en de cumulatie van geluid beschreven.

### 9.4.2 Onderzoek

#### ***Wegverkeer Aimé Bonnastraat-Hagenweg***

De geluidsbelasting ten gevolge van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg overschrijdt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bij de bouwvlakken D, E en F.

#### Toets aan gemeentelijk geluidsbeleid

##### *Bouwvlak D*

Het geluidsniveau bij de 12 woningen waarvoor een hogere waarde benodigd is, wordt bepaald door het verkeer op het wegvak tussen de Kanaalweg en Jan Blankenweg (incl. rotondes). Voor dit wegvak is de aanleg van een stiller wegdek niet mogelijk in verband met het optrekkende en afremmende verkeer tussen de rotondes. Daarnaast is het niet mogelijk om de brug over het Merwedekanaal een stiller wegdek aan te brengen.

Ter plaatse van de zuidgevel van bouwvlak D bedraagt de geluidsbelasting met de huidige wegligging 59 dB. Deze geluidsbelasting is meer dan 10 dB hoger dan de voorkeursgrenswaarde + 10 dB, zodat niet wordt voldaan aan de eis in het gemeentelijk geluidsbeleid voor het toekennen van een hogere waarde. Om aan het geluidsbeleid te kunnen voldoen dient de gevel blind of doof te worden uitgevoerd, zodat beoordeling op grond van de Wet geluidhinder achterwege kan blijven.

---

<sup>12</sup> Bijlage 8: KuiperCompagnons (11 juni 2018) *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Bestemmingsplan 'Sluiseiland'*

Bij een toekomstige aanpassing van de kruising/rotonde met de Kanaalweg en Korte Kerkstraat kan de geluidsbelasting op deze gevel afnemen tot 57 dB en wordt wel voldaan aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

Niet alle woningen binnen bouwvlak D waar een hogere waarde voor benodigd is beschikken niet over een geluidsluwe gevel (gevel met geluidsbelasting  $\leq 48$  dB) en voldoen daarmee niet aan het gemeentelijk geluidsbeleid voor het verlenen van een hogere waarde. Wel is het mogelijk door aanvullende maatregelen in de vorm van een geluidsscherm langs de weg (hoogte 1,1 meter en lengte 25 meter) of een tuinmuur op de kavelgrens (hoogte 2,0 meter en lengte 30 meter) de geluidsbelasting op tuinniveau te reduceren tot 48 dB.

Hogere geluidsschermen langs de weg stuiten ter plaatse op overwegende bezwaren van landschappelijke en stedenbouwkundige aard.

Voor de woningen in bouwvlak D kan alleen een hogere waarde worden verleend indien wordt afgeweken van het gemeentelijk geluidsbeleid. Dit is mogelijk indien er fundamentele en gemotiveerde bezwaren zijn.

#### *Bouwvlak E en F*

Door de aanleg van een dunne deklaag type A op de Hagenweg overeen lengte van ca. 130 meter, tussen de rotonde en de bocht, kan de geluidsbelasting ter plaatse van de oostgevel worden verlaagd met ca. 1 dB. Dit zorgt er voor dat bij 5 woningen binnen bouwvlak F geen sprake meer is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Deze maatregel is gezien het effect niet doelmatig.

Om te kunnen voldoen aan de eis voor een geluidsluwe gevel bij de appartementen in blok E is het noodzakelijk om geluidsschermen met aanzienlijke hoogte te realiseren. Hoge geluidsschermen zullen op de betreffende locatie stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en landschappelijke aard.

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. De appartementen aan de noordzijde van bouwvlak E beschikken niet over een geluidsluwe gevel. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afscherpende gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidsabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels. Bij de appartementen aan de zuidzijde kan mogelijk een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van de zuidgevel.

Bij de woningen in bouwvlak E en F kan een geluidsluwe gevel worden gecreëerd ter plaatse van het binnenterrein. Bij de vormgeving en oriëntatie van de woningen dienen ongewenste geluidsreflecties zoveel mogelijk te worden vermeden. Voor balkons en loggia's die aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen in bouwvlak E.

### **Vaststellen hogere waarde**

In verband hiermee dient voor de volgende woningaantallen per bouwvlak een hogere grenswaarde te worden vastgesteld voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg:

- Bouwvlak D:        1 woning                58 dB  
                             5 woningen                54 dB  
                             6 woningen                51 dB
- Bouwvlak E:        17 appartementen        55 dB  
                             14 woningen                54 dB
- Bouwvlak F:        8 woningen                50 dB

In totaal dient, zonder het treffen van aanvullende geluidsreducerende of -beperkende maatregelen, voor 51 woningen/appartementen een hogere waarde te worden vastgesteld. Dit betreft ca. 28% van de totaal 184 te realiseren woningen. Hiermee wordt niet voldaan aan de inspanningsverplichting om voor maximaal 15% van de te realiseren woningen een hogere waarde vast te stellen. De oriëntatie van de woningen ten opzichte van de Aimé Bonnastraat-Hagenweg maakt het echter onmogelijk om de 15%-doelstelling in de praktijk te halen.

### **Wegverkeer Ontsluitingsweg zuidelijk deel (30 km/uur)**

De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de ontsluitingsweg naar de te realiseren woningen/appartementen binnen bouwvlak E, F en G bedraagt maximaal 54 dB ter plaatse van de bestemmingsgrenzen van bouwvlak E. Ook bij de bestemmingsgrenzen van bouwvlak F en G wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. De overschrijding beperkt zich tot de begane grond en 1<sup>e</sup> verdieping.

Door toepassing van een stille elementenverharding kan de geluidsbelasting met ca. 2 tot 3 dB worden gereduceerd. Hierdoor is er alleen aan de oostzijde van de bouwvlakken E, F en G als mede de zuidzijde van bouwvlak G nog sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, die vrijwel overal beperkt blijft tot de begane grond.

Omdat de weg niet valt onder het regime van de Wet geluidhinder behoeven geen hogere waarden te worden vastgesteld.

### **Industrieterrein 'De Biezen - De Hagen'**

Ten zuidoosten van Sluiseiland is het gezoneerde industrieterrein De Biezen - De Hagen gelegen. De wettelijk vastgelegde geluidzone van dat industrieterrein is gelegen over het zuidelijke deel van Sluiseiland. Bij de ontwikkeling van Sluiseiland en specifiek bij de geplande woningbouw moet rekening gehouden worden met deze geluidzone. Woningen mogen namelijk niet zonder meer gebouwd worden binnen de zone van een gezoneerd industrieterrein.

Daarom is er een akoestisch onderzoek<sup>13</sup> verricht naar de optredende geluidsbelasting ter plaatse van de bouwvlakken waarbinnen de geplande woningbouw mogelijk wordt gemaakt.

---

<sup>13</sup> Bijlage 9: ODRU (8 juni 2018) *Akoestisch onderzoek Woningbouw Sluiseiland - Onderzoek naar geluid als gevolg van het gezoneerde industrieterrein De Biezen - De Hagen*

Uit het onderzoek volgt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) tot maximaal 4 dB wordt overschreden aan de oost- en zuidzijde bij bouwvlak F en G. De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt niet overschreden

De geluidsbelasting ter plaatse van bouwvlak F bedraagt maximaal 51 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 8 woningen. Bij bouwvlak G bedraagt de geluidsbelasting maximaal 54 dB(A). De overschrijding doet zich voor bij ca. 22 woningen.

Aangezien het treffen van geluidsreducerende maatregelen om de geluidsbelastingen te reduceren niet reëel is, is het noodzakelijk om hogere waarden vast te stellen. De vast te stellen hogere waarden betreffen in dat geval:

- |   |             |             |          |
|---|-------------|-------------|----------|
| ▪ | Bouwvlak F: | 8 woningen  | 51 dB(A) |
| ▪ | Bouwvlak G: | 22 woningen | 54 dB(A) |

Voor de betrokken woningen voldoet de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

#### *Toets gemeentelijk geluidsbeleid*

Het vaststellen van een hogere waarde is alleen mogelijk indien de woningen en appartementen beschikken over een geluidsluwe gevel. Uit het onderzoek op basis van de verkaveling volgt dat de woningen binnen de bouwvakken F en G beschikken over een geluidsluwe gevel (geluidsbelasting < 50 dB(A)) aan het binnenterrein. Voor de aan de zuidzijde van bouwvlak G te realiseren appartementen is hiervan geen sprake. Hier zal een geluidsluwe gevel moeten worden gerealiseerd door afschermdes gesloten balustrades of afsluitbare loggia's. De dimensionering van deze voorzieningen maakt onderdeel uit van het ontwerp van de appartementen. Bij de realisatie van balkons en loggia's is het, conform het gemeentelijk geluidsbeleid, noodzakelijk (eis) dat deze worden voorzien van weerbestendige geluidabsorptie ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels.

Voor balkons en loggia's die bij de woningen in bouwvlak F en G aan de buitenzijde worden gerealiseerd gelden dezelfde eisen als bij de appartementen.

#### ***Scheepvaartlawaai Merwedekanaal***

Ter plaatse van bouwvlak F en G varieert de geluidsbelasting van 49 dB(A) tot maximaal 52 dB(A). De geluidsniveaus ten gevolge van het scheepvaartlawaai zijn zodanig dat er in beperkte mate (tot ca. 5%) sprake kan zijn van ernstige gehinderden.

#### ***Bestaande woningen***

Onderzocht is welke effecten op de geluidsbelasting zijn te verwachten ten gevolge van;

- Ontwikkeling Sluiseiland;
- Aanpassing kruising Aimé Bonnastraat met Kanaalweg en Korte kerkweg

#### ***Effecten ontwikkeling Sluiseiland***

Uit het onderzoek volgt dat met uitzondering van Zomerdijk 23 is er geen sprake van een significante toename van de gecumuleerde geluidsbelasting (toename  $\leq 1$  dB) door de ontwikkeling van Sluiseiland. De toename bij Zomerdijk 23 wordt veroorzaakt door een combinatie van factoren te weten:

- De lage geschatte verkeersintensiteit in de huidige situatie;
- De ontsluiting van het verkeer van/naar bouwvlak A via de Zomerdijk;
- De geluidsreflectie tegen de bebouwing binnen bouwvlak A.

De aanleg van een stiller wegdek is niet effectief door de lage snelheid en de ligging nabij de kruising met de Kanaalweg, Brugdijk en Langendijk.

Een effectieve maatregel is het verplaatsen van de ontsluiting van bouwvlak A naar de Brugdijk.

Ook kunnen de gehanteerde uitgangspunten nader worden bezien.

- Is de huidige intensiteit op de Zomerdijk correct ingeschat? Een verkeerstelling kan hierover uitsluitsel geven.

Mocht na een herijking van de uitgangspunten blijken dat er nog steeds sprake is van een significante toename van de geluidsbelasting ( $\geq 2$  dB) bij Zomerdijk 23 dan is het mogelijk aanvullende geluidwerende maatregelen te treffen om binnen de geluidsgevoelige ruimten van de woning te voldoen aan de 33 dB.

#### **Effecten aanpassing kruising Aimé Bonnastraat met Kanaalweg en Korte Kerkstraat**

Uit het onderzoek volgt dat, op basis van de beschikbare hogere waarden, de aanpassing van de kruising niet leidt tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de Aimé Bonnastraat-Hagenweg. De toename van de geluidsbelasting is  $< 1,50$  dB.

De toename van de geluidsbelasting door de aanpassing van de Kanaalweg en Korte Kerkstraat is eveneens  $< 1,50$  dB.

Een toekomstige aanpassing van de kruising/rotonde is daarmee uitvoerbaar binnen de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Te zijner tijd zal op basis van een definitief wegontwerp een nader onderzoek dienen plaats te vinden.

### **9.4.3 Conclusie**

Het plangebied van Sluiseiland is gelegen binnen de zone van diverse wegen en binnen de zone van het industrieterrein De Biezen - De Hagen. Om die reden is akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai en industriellawaai uitgevoerd. Uit de onderzoeken blijkt dat de voorkeerswaarde wordt overschreden, maar de maximale ontheffingswaarde niet. Wanneer na het treffen van geluidreducerende maatregelen dit niet leidt tot voldoende reductie om aan de voorkeerswaarde te voldoen, dienen hogere waarden vanwege verschillende wegen en het industrieterrein De Biezen - De Hagen te worden vastgesteld om de nieuwe woningen te kunnen realiseren.

Het ontwerpbesluit tot vaststelling hogere waarden moet gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan 'Sluiseiland' ter inzage worden gelegd. De hogere waarden worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Vianen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het scheepvaartlawaai onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidniveaus ten gevolge van het scheepvaartlawaai zodanig zijn dat er

in beperkte mate (ca. 5%) sprake kan zijn van ernstig gehinderden. Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de cumulatie van wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en scheepvaartlawaaï onderzocht. De cumulatieve geluidbelasting is niet zodanig hoog dat dit leidt tot onaanvaardbare geluidbelastingen. Bij het vaststellen van hogere waarden dient het college van burgemeester en wethouders van Vianen een oordeel te geven over de optredende cumulatieve geluidbelasting.

## **9.5 Luchtkwaliteit**

### **9.5.1 Kader**

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijnstof (PM<sub>10</sub>) en zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m<sup>3</sup>. Daarnaast mag de PM<sub>10</sub> 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m<sup>3</sup> maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) bedraagt 25 µg/m<sup>3</sup>.

Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> aangepast. Voor PM<sub>10</sub> is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO<sub>2</sub>. De grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m<sup>3</sup>. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

## 9.5.2 Onderzoek

### **Beoordeling luchtkwaliteit**

In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdrage (luchtkwaliteitseisen)' (Regeling NIBM) zijn voor verschillende functiecategorieën cijfermatige kwantificaties opgenomen, waarbij een ontwikkeling als een NIBM-project kan worden beschouwd. Deze categorieën betreffen landbouwinrichtingen, spoorwegemplacements, kantoorlocaties, woningbouwlocaties en een combinatielocatie van woningbouw en kantoren.

Het beoogde programma op de locatie Sluiseiland bestaat naast woningen uit de realisatie van horeca en/of culturele voorzieningen. Om die reden kan op voorhand niet worden bepaald of het beoogde programma een ontwikkeling is die NIBM bijdraagt op de verslechtering van de luchtkwaliteit.

### **Berekeningen NIBM-rekentool**

Voor (kleine) ontwikkelingen is een specifieke rekentool ontwikkeld waarmee op een eenvoudige en snelle manier kan worden bepaald of er sprake is van een NIBM-bijdrage. In deze tool wordt de toename van de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> aan de hand van de verkeerstoename als gevolg van de realisatie van het beoogde programma. In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bepaald. De totale verkeersgeneratie bedraagt in totaal 1.110 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), welke via verschillende wegen op de omliggende wegen zich voortbewegen. In afbeelding 9.2 is de ingevulde NIBM-tool (versie 2017) weergegeven waarbij rekening is gehouden met een verkeerstoename van 1.110 mvt/etm en een aandeel van 1,5% vrachtverkeer (in totaal 15 vrachtverkeersbewegingen per etmaal), zoals verhuishagens, vuilniswagens en de aan- en afvoer van goederen voor de horecavoorziening binnen het plangebied.

<b>Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit</b>	
<b>Jaar van planrealisatie</b>	<b>2018</b>
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1110
Aandeel vrachtverkeer	1,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,94
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,19
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

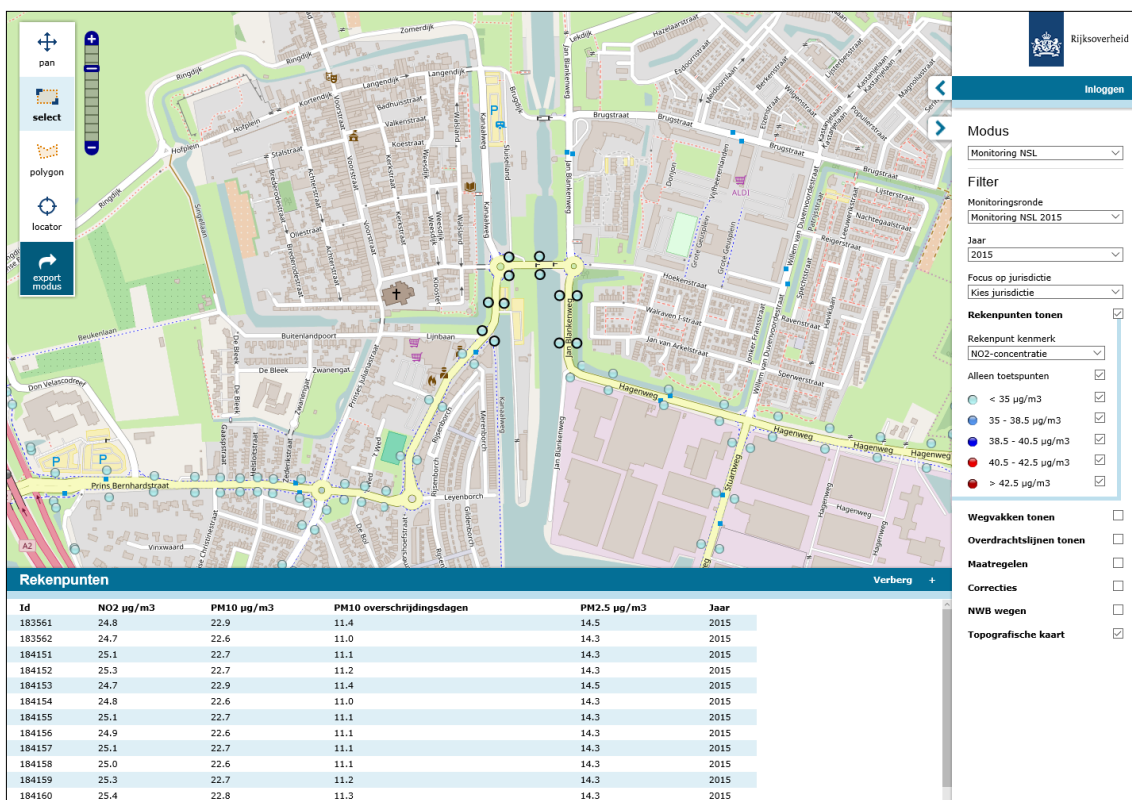
Afbeelding 9.2: Resultaten NIBM-rekentool, versie 2017.



Uit de berekeningen met de NIBM-rekentool blijkt, dat de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> maximaal 1,15 µg/m<sup>3</sup> toeneemt en de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> maximaal 0,23 µg/m<sup>3</sup>. De beide toenames zijn (ruim) lager dan de toegestane NIBM-norm van 1,2 µg/m<sup>3</sup>. Daardoor draagt de toename vanwege de verkeerstoename op de omliggende wegen door de realisatie van de beoogde ontwikkeling NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daardoor is toetsing aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet aan de orde.

### Goede ruimtelijke ordening (NSL-monitoringstool)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn aanvullend de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt. Deze concentraties zijn afkomstig uit de NSL-monitoringstool 2015. In deze tool is onder andere de route Aimé Bonnastraat - Korte Kerkstraat - Hagenweg opgenomen. In afbeelding 9.3 zijn de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> weergegeven voor het peiljaar 2015.



Afbeelding 9.3: overzicht concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>, peiljaar 2015 (NSL-monitoringstool 2015).

Uit afbeelding 9.3 blijkt dat nabij het plangebied de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> respectievelijk maximaal 25 µg/m<sup>3</sup>, 23 µg/m<sup>3</sup> en 14 µg/m<sup>3</sup> bedragen. De jaargemiddelde grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>) en PM<sub>2,5</sub> (25 µg/m<sup>3</sup>) worden niet overschreden. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie is maximaal 12, waardoor het maximum van 35 dagen niet wordt overschreden. Daarnaast is de trend dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen dalen, waardoor geen overschrijdingen van de grenswaarden zijn te verwachten.

### **9.5.3 Conclusie**

De voorgenomen ontwikkeling is aan te merken als een project dat NIBM bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Daardoor is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet benodigd. Het aspect luchtkwaliteit levert hiermee geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkelingen in dit bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening ter plaatse van het plan de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> bepaald. Deze waarden zijn veel lager dan de gestelde grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit. Een overschrijding van de grenswaarden is dan ook niet te verwachten.

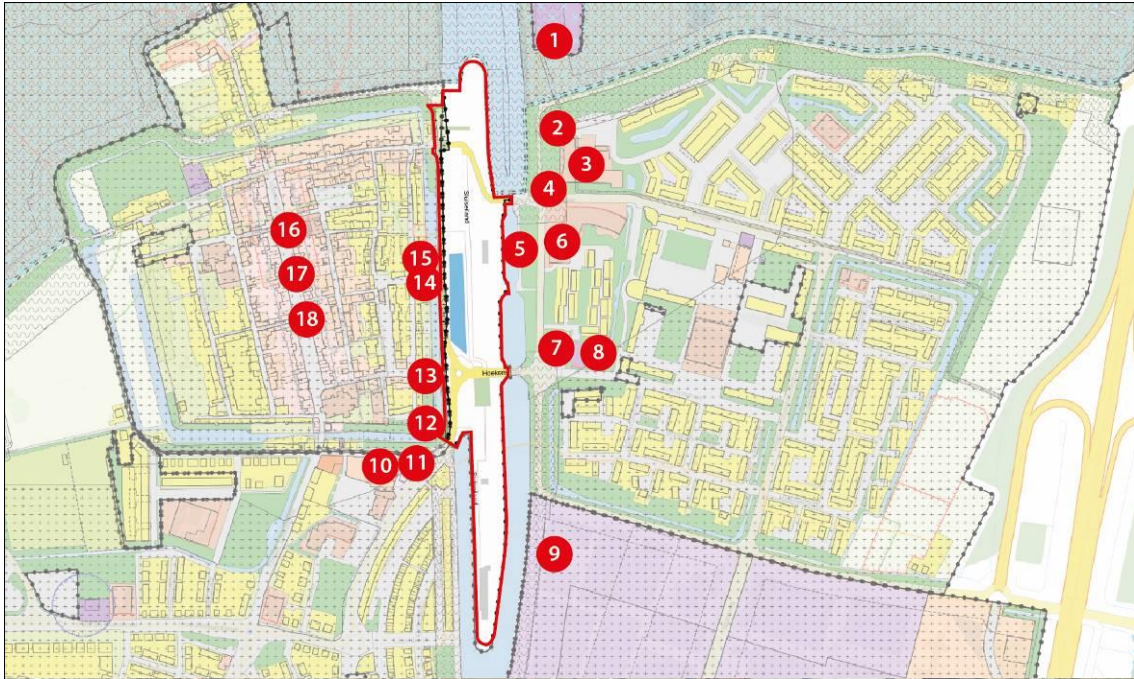
## **9.6 Bedrijven en milieuzonering**

### **9.6.1 Kader**

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende functies wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

### **9.6.2 Onderzoek**

Het Sluiseiland ligt geleden in een stedelijk gebied, waar verschillende functies in elkaars nabijheid aanwezig zijn. Om die reden is er sprake van 'gemengd gebied'. Volgens de VNG-brochure is de richtafstand die aangehouden moet worden voor gevoelige functies in gemengd gebied één trede lager, en geldt er een kortere richtafstand.



Nr	Omschrijving	VNG-categorie	Richtafstand in m (afstand in gemengd gebied)	Werkelijke kortste afstand in m
1	RWZI	4.1	200 (100)	130
2	Bedrijf	1 en 2	30 (10)	130
3	Maatschappelijk	1 en 2	30 (10)	120
4	Bedrijf	1 en 2	30 (10)	95
5	Bedrijf	1 en 2	30 (10)	45
6	Maatschappelijk	1 en 2	30 (10)	95
7	Kantoor	1	10 (0)	100
8	Bedrijf	1 en 2	30 (10)	130
9	Bedrijf	3.1	50 (30)	40
10	Gemengd	Hor. 1	30 (10)	110
11	Kantoor	1	10 (0)	85
12	Maatschappelijk	1 en 2	30 (10)	70
13	Gemengd	1 en 2	30 (10)	70
14	Gemengd	1 en 2	30 (10)	25
15	Bedrijf	1 en 2	30 (10)	30
16	Centrum	Hor. 1/2	30 (10)	> 30
17	Gemengd	1 en 2	30 (10)	
18	Maatschappelijk			

Tabel 9.1 Overzicht bedrijven in de omgeving van het plangebied en bijbehorende milieuzonering

In tabel 9.1 is een overzicht opgenomen van de bedrijven en bijbehorende milieuzoneringen in de nabijheid van het Sluiseiland. Geconcludeerd wordt dat voor alle inrichtingen, de richtafstand (vaak ruimschoots) wordt behaald. Hieronder worden enkele relevante inrichtingen nader beschreven, waarbij ook wordt ingegaan op bedrijven en inrichtingen *binnen* het plangebied.

### ***Rioolwaterzuiveringsinstallatie***

De rioolwaterzuivering aan de Lekdijk heeft een capaciteit van 53.000 i.e. en valt daarmee in milieucategorie 4.1 met een grootste afstand van 200 meter, en binnen gemengd een afstand van 100 meter. De werkelijke afstand is circa 125 meter, dus geuronderzoek is niet noodzakelijk.

### ***Passantenhaven binnen het plangebied***

In het plan Sluiseiland is de uitbreiding van het aantal aanlegplekken in de bestaande passantenhaven voorzien. In hoeverre deze uitbreiding invloed heeft op de planvorming wordt in deze paragraaf toegelicht.

Volgens de VNG-brochure 'Bedrijven & Milieuzonering' is voor een jachthaven de grootste richtafstand 50 meter (voor geluid).

Een jachthaven bestaat over het algemeen uit een haven met aanlegplaatsen, een horecafunctie, een opslaghal voor schepen (kraan met winterstalling) en een gebouw waarin reparaties kunnen worden uitgevoerd. Met name door het in en uit het water halen van schepen en onderhoud aan de schepen worden de afstanden voor geluid en gevaar veroorzaakt.

Er is alleen sprake van aanlegplaatsen van kleine schepen van toekomstige bewoners binnen het plangebied Sluiseiland en/of bezoekers van de geplande horeca binnen het plangebied. Een vergelijking met een reguliere jachthaven kan daardoor niet gemaakt worden. Ingeschat wordt dat de aanlegplaatsen vergeleken kunnen worden met parkeren van voertuigen binnen het plangebied (zie hieronder).

### ***Andere mogelijke bedrijven en inrichtingen binnen het plangebied***

Voor autoparkeerterreinen (P1 en P2 in het plangebied) geldt een grootste richtafstand in gemengd gebied voor geluid van 10 meter (milieucategorie 2). De voorgenomen woningbouwontwikkeling binnen het plangebied is op meer dan 10 meter van de parkeerterreinen gelegen

### ***(Nieuwe) horeca in het plangebied***

In de plint van de bebouwing ter hoogte van het parkeerterrein langs de Aimé Bonnastraat wordt nieuwe horeca mogelijk gemaakt, alsmede de bijbehorende horecaterrassen. Een hotel, restaurant, cafetaria en een café/bar vallen in milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter. In gemengd gebied mag een stap terug genomen worden, en geldt een richtafstand van 0 meter. Omdat de beoogde horecalocatie is gelegen aan een stadstoegangsweg en nabij de passantenhaven, kan gesteld worden dat hier sprake is van gemengd gebied. Wonen en horeca kunnen dus op vrij korte afstand van elkaar plaatsvinden.

### ***Belemmeringen van overige bedrijven buiten het plangebied***

Naast de in tabel 9.1. opgenomen bedrijven en inrichtingen, is ook gekeken naar overige bedrijven buiten het plangebied. Bedrijven die op het geluidgezoneerde bedrijventerrein "De Biezen – De Hagen" zijn gelegen, vallen onder industrielawaai en zijn al beschreven en onderzocht in het kader van de Wet geluidhinder (paragraaf 9.4.2). Buiten het geluidgezoneerde bedrijventerrein zijn er geen overige bedrijven die van invloed zijn op het plangebied.

### 9.6.3 Conclusie

De bedrijven en inrichtingen in de nabijheid van het Sluiseiland, liggen allen op dusdanige afstand, dat deze op het gebied van geur, stof, geluid en gevaar geen belemmeringen vormen voor dit bestemmingsplan.

## 9.7 Externe veiligheid

### 9.7.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van  $10^{-6}$  per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR  $10^{-6}$  contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Voor het bevoegd gezag geldt met betrekking tot het GR wel een verantwoordingsverplichting.

### 9.7.2 Onderzoek

In een eerder externe veiligheidsonderzoek, uitgevoerd door de ODRU<sup>14</sup>, is onderzocht of de planlocatie binnen de invloedssfeer ligt van bronnen met een extern veiligheidsrisico. Hieruit blijkt dat er geen inrichtingen aanwezig zijn waarvan de risicocontouren de plangrens overschrijden. Daarnaast zijn er ook geen transportroutes voor (vaar)verkeer aanwezig waarvan de risicocontouren de plangrens overschrijden. Ook ligt het plangebied niet binnen invloedzones van hoogspanningslijnen en buisleidingen. Voorts worden in het plangebied geen Bevi-inrichtingen en/of anderszins vanuit externe veiligheid relevante inrichtingen mogelijk gemaakt.

De beoogde ontwikkeling op het Sluiseiland voldoet aan de gestelde eisen. Een berekening van plaatsgebonden en groepsrisico en/of de noodzaak daarvan is niet aan de orde.

---

<sup>14</sup> Bijlage 10: ODRU (5 augustus 2016) *ROM Integraal advies Sluiseiland* [Z-2016-32142/36854]

### 9.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan Sluiseiland.

### 9.8 Windhinder

Een beoordeling naar het windklimaat toont aan of bestaande bebouwing wordt belemmerd door wind als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen, en of windonderzoek benodigd is.

#### **Onderzoek**

Voor beschut liggende gebouwen met een hoogte tussen de 15 m en 30 m en voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 m is de hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet windtunnel- of CFD-onderzoek noodzakelijk is.

In de geplande situatie is sprake van een gebouwhoogte van minder dan 30 meter en een onbeschutte ligging. Een windhinderdeskundige moet beoordelen of een volledig windklimaatonderzoek nodig is. Hiertoe is de situatie geanalyseerd op basis van bebouwingsgegevens, de plaatselijk geldende windroos en op basis van ervaring.

Door Peutz is een notitie opgesteld<sup>15</sup> waarin het windklimaat is beoordeeld. Uit de uitgevoerde analyse blijkt dat nergens in de omgeving van het appartementenbouw een beoordeling 'slecht' te verwachten is volgens de systematiek van de NEN 8100. Tevens zal het gevaarcriterium niet overschreden worden (niet nader uitgewerkt). Wel kan nabij gebouwhoeken van het appartementenbouw plaatselijk een als 'matig' te beoordelen windklimaat optreden voor de functie doorlopen. Het criterium voor doorlopen is ook van toepassing op fietsverkeer. De gebieden waar door omstromingseffecten mogelijk een 'matig' windklimaat zal ontstaan, strekken zich in zeer beperkte mate uit tot op de Zomerdijk en het voetpad langs de Brugdijk.

In het nog in te richten parkachtige gebied ten noorden en oosten van het appartementenbouw heeft het, gezien te verwachten windeffecten, de voorkeur eventuele paden niet te dicht bij de gebouwhoeken van het appartementenbouw te situeren.

Bij de aanwezige woning aan de Zomerdijk 23 treedt bij verschillende windrichtingen zowel een beperkte toename van de wind als een afschermend effect op. Per saldo is geen wezenlijke verslechtering van het windklimaat te verwachten. Bij andere bestaande woningen in de directe omgeving zijn eveneens geen grote wijzigingen van het windklimaat te verwachten.

Met de uitkomsten van deze analyse wordt het verrichten van een volledig windklimaatonderzoek in de bestemmingsplanfase niet noodzakelijk geacht

#### **Conclusie**

Uit de notitie windhinderonderzoek blijkt dat bestaande bebouwing niet onevenredig wordt belemmerd als gevolg van toenemende wind.

---

<sup>15</sup> Bijlage 15: Peutz (18 september 2018) *Beoordeling windklimaat bestemmingsplan Sluiseiland Vianen* [OO/OO/O 16098-1-NO-002]

## 9.9 Bezinning

Een bezonningsstudie toont aan of bestaande bebouwing wordt belemmerd door schaduw als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen.

### **Onderzoek**

Ten behoeve van de ontwikkeling op Sluiseiland is door Rijnboutt een bezinningstudie uitgevoerd, gebaseerd op de TNO – lichte norm. Uit het onderzoek<sup>16</sup> blijkt het volgende:

- In de bezonningsstudie is uitgegaan van de maximale voorgeschreven nokhoogte. Het bestemmingsplan schrijft ook goothoogtes voor, maar deze hoogtes zijn in deze studie buiten beschouwing gelaten om goed inzicht te geven in de maximale schaduwwerking. In werkelijkheid zal de schaduw minder ver reiken.
- Over het algemeen kan gesteld worden dat de schaduwwerking op de directe omgeving buiten het eiland om te verwaarlozen is, aangezien de meeste schaduw op het omliggende water zal vallen.
- Het dijkhuis op Zomerdijk 23 krijgt schaduw van het voorgestelde appartementenblok op Noord. Dit zal voornamelijk in de ochtend (tot +/- 10.00) in het voorjaar en het najaar plaatsvinden. Aanvullend op deze conclusie is aan te dragen dat er op dit moment een aantal hoge bomen op de plek van het appartementenblok staan die ook al schaduw werpen.
- Eén van de drie woningen in het voormalig Sluiswachterhuis (adres: Sluiseiland 12) zal in het voor- en najaar schaduw krijgen van de nieuwbouw, maar dan voornamelijk in de tuin.
- Wat niet meetelt volgens de norm, maar wat wel meespeelt, is dat er veel bomen op het eiland staan die ook schaduw werpen; dit is nu niet meegenomen in deze studie.

### **Conclusie**

Uit de bezonningsstudie blijkt dat bestaande bebouwing niet onevenredig wordt belemmerd als gevolg van schaduwvorming.

## 9.10 Overige belemmeringen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

### **Onderzoek**

Door de Omgevingsdienst regio Utrecht (ODRU)<sup>17</sup> is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van overige belemmeringen zoals kabels en leidingen die een planologische bescherming behoeven. Hieruit blijkt dat er binnen het plangebied geen overige belemmeringen aanwezig zijn.

### **Conclusie**

Er zijn geen overige belemmeringen die een bescherming behoeven in het bestemmingsplan Sluiseiland, of die planrealisatie belemmeren.

---

<sup>16</sup> Bijlage 16: Rijnboutt (11 september 2018) *Bezonningsstudie* [1720]

<sup>17</sup> Bijlage 10: ODRU (5 augustus 2016) *ROM Integraal advies Sluiseiland* [Z-2016-32142/36854]

## 9.11 Duurzaamheid

### 9.11.1 Kader

#### **Energieprestatie – BENG**

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2020 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). BENG vloeit voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese richtlijn EPBD.

De energieprestatie voor bijna energieneutrale gebouwen wordt vastgelegd aan de hand van 3 eisen:

1. De maximale energiebehoefte in kWh per m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak per jaar
2. Het maximale primair fossiel energiegebruik, eveneens in kWh per m<sup>2</sup> gebruiksoppervlak per jaar
3. Het minimale aandeel hernieuwbare energie in procenten.

Tot die tijd gelden de eisen uit het Bouwbesluit.

#### **Provinciaal beleid**

##### *Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 Provincie Utrecht (herijking 2016)*

De provincie Utrecht stimuleert het gebruik van alle duurzame energiebronnen: windenergie, bio-energie, (diepe) geothermie, warmte-koudeopslag, zonne-energie, waterkracht en benutten van restwarmte. De provincie heeft als ambitie om minimaal 10% van de energiebehoefte in Utrecht duurzaam op te wekken in 2020. Hiervoor zijn soms beslissingen nodig die een kleinere of grotere impact hebben op andere provinciale belangen, zoals landschap, natuur of landbouw.

Daarnaast streeft de provincie Utrecht bij gebiedsontwikkelingen naar zelfvoorzienendheid voor energie. De provincie neemt bij uitleglocaties en transformatieopgaven de voorwaarde op dat gemeenten en initiatiefnemers in ruimtelijke plannen dienen te beschrijven op welke wijze invulling wordt gegeven aan energiebesparing en de inzet van duurzame energie, waarbij onder meer wordt gedacht aan toepassing van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte, zonne-energie en biomassa.

De provincie heeft de ambitie om in 2040 het grondgebied van de provincie Utrecht klimaatneutraal georganiseerd te hebben. Het gaat hierbij niet alleen om CO<sub>2</sub>-reductie, maar ook om het onafhankelijk zijn van beperkt beschikbare fossiele brandstoffen. De ruimtelijke opgave hierbij is het ruimte bieden voor het duurzaam opwekken van energie en de mogelijkheden bieden om energie- of warmtevragende en energie- of warmteleverende functies bij elkaar te brengen. Een klimaatneutraal georganiseerd grondgebied in 2040 heeft naast CO<sub>2</sub>-reductie en onafhankelijkheid van fossiele brandstoffen als bijkomend voordeel verbetering van de luchtkwaliteit en de kansen die dat biedt voor de leefbaarheid en het behoud van de fysieke leefomgeving.



## **Gemeentelijk klimaatbeleid**

### *Visie Duurzaamheid Vianen 2016-2021 (2015)*

De 'Visie Duurzaamheid Vianen 2016-2021' bevat naast een visie ook het duurzaamheidsbeleid en uitvoeringsprogramma voor de gemeente Vianen en bepaalt de richting voor de beleidsperiode. De nota bestaat uit drie delen: een toekomstbeeld, als inspirerende stip op de horizon, een beleidsdeel met daarin de duurzaamheidsdoelstellingen en het programma duurzaamheid met daarin de concrete maatregelen op het gebied van duurzaamheid. Hiermee moet worden bijgedragen aan de verdere verduurzaming van de Viaanse samenleving.

In de periode 2016-2021 zijn er grote stappen gezet in de richting van het verduurzamen van de Viaanse samenleving. Hierbij gaat het om onder meer het terugdringen van het energieverbruik van inwoners, bedrijven en gemeente en toename van energieopwekking middels duurzame energiebronnen als wind, zon en water. De bewustwording over duurzaamheid en de kansen die hierbij worden geboden, hangt hier nauw mee samen.

De vijf pijlers waar het duurzaamheidsbeleid zich op richt zijn: Energie, Gemeentelijk Verbruik, Kwaliteit van de Leefomgeving, Mobiliteit en Nieuwbouw. Door de ambities te concretiseren in meetbare doelstellingen, kunnen grote stappen worden gezet in het duurzamer maken van de Viaanse samenleving en wordt recht gedaan aan de ambitieuze visie. De doelstellingen lopen tot 2021, maar worden tussentijds getoetst op resultaat en haalbaarheid.

Met betrekking tot nieuwbouw zijn twee doelstellingen geformuleerd:

1. streven naar alle nieuwe woningbouwprojecten (nieuwbouw) klimaatneutraal te realiseren conform de uitgangspunten van de Woonvisie Vianen 2015-2018.
2. duurzame innovaties bij nieuwbouwprojecten in Vianen stimuleren door soepelere regelgeving en door voorrang te verlenen aan duurzame bouwpartijen bij nog te ontwikkelen nieuwbouw.

Om deze doelstellingen te realiseren, zijn voor nieuwbouw de volgende uitvoeringsmaatregelen geformuleerd:

- Minimaal GPR 8 op thema's Milieu en Energie opnemen in anterieure overeenkomst bij nieuw te ontwikkelen woningbouwprojecten. Na 2020 via Bouwbesluit EPC 0;
- Minimaal EPC 0,4 en minimaal 25 woningen voorzien van zonnepanelen bij oplevering (Helsdingen). Mogelijkheid tot kopen energierekeningloze woning, GPR 8 op Energie, zelfregulerend watersysteem, een geplante boom voor iedere gebouwde woning (Hoef en Haag).

Voor de ontwikkeling van Sluiseiland Vianen is de eerste doelstelling van belang, het streven naar klimaatneutrale bouw. Tevens is de eerste uitvoeringsmaatregel van belang.

### **9.11.2 Onderzoek**

#### ***Integrale duurzaamheid***

Op Sluiseiland staat duurzaamheid centraal, zowel tijdens de planvorming als tijdens de bouw. Recente technologische ontwikkelingen, meetmethoden als BREAAM en GPR en het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid zijn vertaald naar de locatie. De doelstelling is tastbare

duurzaamheid op Sluiseiland die haalbaar, betaalbaar en realiseerbaar is. Duurzaamheid krijgt daarom op verschillende thema's vorm:

- Energie: het plan voorziet in energiezuinige woningen en lokale energieopwekking om CO2 uitstoot te voorkomen.
- Mobiliteit: het verkeersplein in het hart van het plan versterkt de verbinding tussen binnenstad en buitenstad van Vianen. De wegen in de wijk worden autoluw ingericht.
- Cultuurhistorie: de landschapsstructuren als de dijk, het voormalige sluzencomplex en het cultureel erfgoed op Sluiseiland behouden hun prominente plaats.
- Water: er wordt extra waterberging aangelegd ter voorbereiding op een veranderend klimaat met heviger neerslag en schoon regenwater wordt afgekoppeld van het riool. Er is voldoende ruimte voorzien voor verhogen van de dijken in de toekomst.
- Groen: het landschapsplan voor de wijk gaat uit van "verparken" voor behoud van het groene karakter van het eiland en de bijhorende biodiversiteit. Bovendien heeft het groen een koelend effect tijdens warme dagen in de zomer.
- Maatschappelijk: de ontwikkeling is qua functies complementair aan de bestaande binnenstad van Vianen en richt zich qua woningaanbod op verschillende doelgroepen.
- Sociaal: een participatietraject wordt georganiseerd tijdens planvorming en bouw en er wordt ruimte geboden voor lokale initiatieven. Bijvoorbeeld door het faciliteren van CPO en voor het organiseren van activiteiten in de Lekkamer, die beschikbaar blijft na oplevering van de woningen.

Deze aanpak en maatregelen leiden tot een duurzaam plan, passend in Vianen, met hoogwaardige energiezuinige woningen voor betrokken bewoners, duurzame bovengrondse en ondergrondse infrastructuur en voor een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte.

### ***Duurzaam energieconcept***

Het duurzame energieconcept voor Sluiseiland richt zich op energieneutrale en klimaatneutrale nieuwbouw. Het energiesysteem moet bovendien eenvoudig in gebruik zijn, gezondheid bevorderen en comfort bieden. Het energieconcept gaat daarom uit van:

- 1 Energiezuinige bouw:
  - Woningen gebouwd op een EPC van 0,4, uitgaande van bouwkundige schil volgens Bouwbesluit;
  - Hoogwaardig binnenklimaat en installaties: lage temperatuur (vloer)verwarming, CO2-gestuurde balansventilatie, warmteterugwinning, optimalisatie van lichtinval, zomerkoeling en douchewaterwarmteterugwinning;
- 2 Duurzame energievoorziening uit hernieuwbare bronnen in de directe omgeving:
  - Elektriciteit: efficiënte opwekking via lokale windenergie bij windpark Autena en via zonnepanelen.
  - Warmte: collectieve en individuele warmtepompen voor warmte- en koudelevering.

### **9.11.3 Conclusie**

Het aspect duurzaamheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Voldaan wordt aan de lokale en landelijke duurzaamheidsbeleid.

## 10 Uitvoerbaarheid

### 10.1 Economische uitvoerbaarheid

#### ***Exploitatieverplichting***

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

De gemeente is eigenaar van de grond. Het kostenverhaal zal via de gronduitgifte plaatsvinden. In het kader van de aanbestedingsprocedure zal - voor de vaststelling van dit bestemmingsplan met de toekomstige ontwikkelaar - een overeenkomst worden gesloten waarin het kostenverhaal wordt geregeld.

#### ***Conclusie***

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

### 10.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### *Lokale woningmarkt*

Wonen in Vianen kent een aantal sterke punten: de historische binnenstad, de rivier en het groene achterland. De lokale woningmarkt is gefragmenteerd. Het sterke centrum met historische panden is populair, maar biedt vaak alleen kleine woningen met weinig buitenruimte. De uitbreidingswijken rond het centrum hebben allemaal een eigen identiteit, mede ingegeven door de periode waarin zij gebouwd zijn. De omloopsnelheid op de koopwoningenmarkt van Vianen is hoog met uitzondering van de vrijstaande woningen. Al met al is Vianen een gezonde woningmarkt waarop het aanbod van nieuwe woningen op het Sluiseiland een mooie toevoeging is.

#### *Regionaal perspectief*

De woningmarkt van Vianen kan niet los worden gezien van de Utrechtse woningmarkt. De druk op de vraag in Utrecht is dermate groot, dat prijzen hoog zijn en consumenten steeds verder rond Utrecht kijken en zich oriënteren. In dit gebied, circa 15 kilometer rond Utrecht, is Vianen voor velen aantrekkelijk. Hoef en Haag is een nieuwe woningontwikkeling nabij Hagestein die een belangrijke rol speelt in het faciliteren van die regionale druk. Anderzijds is, binnen deze regionale

vraag, ook de bestaande kern Vianen interessant, mede vanwege de historische binnenstad en de ligging aan de rivier.

### *Sluiseiland*

Met de ontwikkeling van het Sluieiland wordt het 'rondje binnenstad' afgemaakt en wordt de langgerekte structuur van het eiland benut om er een autonome bestemming van te maken. Een plek die telkens de verbinding zoekt met de gebieden om zich heen: via interessante bruggetjes, looppaden, zichtlijnen en in het ontwerp van de openbare ruimte en de woningen zelf. De glazen kamers van de woningen en de collectieve ruimte op de kop van het eiland geven bewoners en gebruikers het gevoel in de omgeving te kunnen kruipen en deze als geen ander te beleven. Alle gebouwen zijn uiterst duurzaam en kwalitatief hoogwaardig, zonder druk te leggen op schaarse middelen. In samenwerking met het nabijgelegen windmolenpark wordt energie geproduceerd en gedeeld op lokale schaal. Vanuit collectief particulier opdrachtgeverschap wordt de diversiteit en kundigheid van bewoners om samen een mooie plek te maken benut. Actieve bewoners wordt een plek geboden met perspectief, pal op de Lek, om samen te ondernemen of zich in te zetten voor het welslagen van de wijk en stad.

Het plan voorziet in een planologisch-juridische regeling voor de ontwikkeling van 184 woningen in het plangebied. De ontwikkeling van de woningen is overeenstemming met de woonbehoefte in Vianen en wordt ruimtelijk ingepast in de omgeving. Met de realisatie van het plan vermindert de vraag naar woningen. Vanuit dat oogpunt wordt geacht dat het plan maatschappelijk uitvoerbaar is.

## **10.3 Handhavingaspecten**

### ***Inleidend***

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder omgevingsvergunning voor het bouwen, bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke vergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en voor werkzaamheden (de vroegere aanlegvergunning) en het gebruik van gronden en opstallen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking.

Er zijn twee vormen handhaving te onderscheiden: preventieve en repressieve handhaving.

*Preventieve handhaving* bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen en regelmatige gebiedscontroles. Vervolgens worden in het kader van preventieve handhaving duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels opgesteld en aandacht besteed aan communicatie en voorlichting.

*Repressieve handhaving* bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijke actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primaire doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

De handhaafbaarheid van een bestemmingsplan is met name afhankelijk van het draagvlak van de regels onder de burgers en van de duidelijkheid van de regels.

### ***Vertaling naar bestemmingsregeling***

In dit bestemmingsplan is aangesloten bij de actuele maatschappelijke behoefte voor wat betreft bouwen en gebruik, bijvoorbeeld ten aanzien van aan-huis-verbonden beroepen. Vervolgens is door middel van het opnemen van flexibiliteitsbepalingen (algemene afwijkingsregels, algemene wijzigingen) in voldoende mate ingespeeld op eventuele toekomstige ontwikkelingen.

De verbeelding, de regels en de toelichting zijn, tot slot, zodanig op elkaar afgestemd dat interpretatieproblemen en problemen met betrekking tot de uitvoering zo veel mogelijk worden voorkomen.

## 11 Procedure

### 11.1 Voorbereidingsfase

#### ***Voor aankondiging***

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden. Deze vooraankondiging heeft voor dit plan plaatsgevonden op 23 mei 2017.

#### ***Inspraak en wettelijk vooroverleg***

Het voorontwerpbestemmingsplan is, conform de gemeentelijke inspraakverordening, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure voor inspraak vrijgegeven. Gedurende de inspraaktermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijke en/of mondeling te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan.

Conform artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelezen van 7 juni tot en met 18 juli 2017. Het voorontwerp is gepubliceerd via [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) onder het identificatienummer NL.IMRO.0620.BP0035-VO01. Omdat het een bijzondere ontwikkeling betreft op een unieke locatie zijn er veel verschillende belangen. Om deze belangen duidelijk te krijgen is gekozen voor een plenair overleg zodat e.e.a. integraal met elkaar besproken kon worden. Dit overleg is gehouden op 6 november 2017. Met de uitnodiging voor het plenaire overleg is tevens aan partijen verzocht om schriftelijk een reactie te geven indien men verhinderd is om het plenaire overleg bij te wonen.

Naast de gemeentelijke interne vakdisciplines zijn de volgende partijen uitgenodigd:

- Ontwikkelaar;
- Stedenbouwkundig adviesbureau;
- Omgevingsdienst regio Utrecht;
- Waterschap Rivierenland;
- Provincie Utrecht;
- Provincie Zuid-Holland;
- Veiligheidsregio Utrecht;
- Politie;
- Rijkswaterstaat en de
- Nutsbedrijven.

Tijdens het plenaire overleg zijn geen op- of aanmerkingen naar voren gebracht die tot aanpassing van het voorontwerp hebben geleid. Tijdens de periode dat schriftelijk gereageerd kon worden zijn geen reacties ontvangen.

De ontvangen inspraakreacties hebben niet geleid tot aanpassingen van het bestemmingsplan. De reacties zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Inspraak en Vooroverleg. Deze nota is als Bijlage 11 bij het bestemmingsplan opgenomen.

## **11.2 Ontwerpfase**

Na afronding van de inspraakprocedure en het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. De aanpassingen die volgden uit de inspraakreacties en de overlegreacties zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Ook zijn er ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. De binnengekomen zienswijzen zijn samengevat en beantwoord. Deze Nota beantwoording zienswijzen Sluiseiland is als bijlage 17 van dit bestemmingsplan opgenomen. De aanpassingen die volgden uit de beantwoording van de zienswijzen zijn verwerkt in het vastgestelde bestemmingsplan. Ook zijn er ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

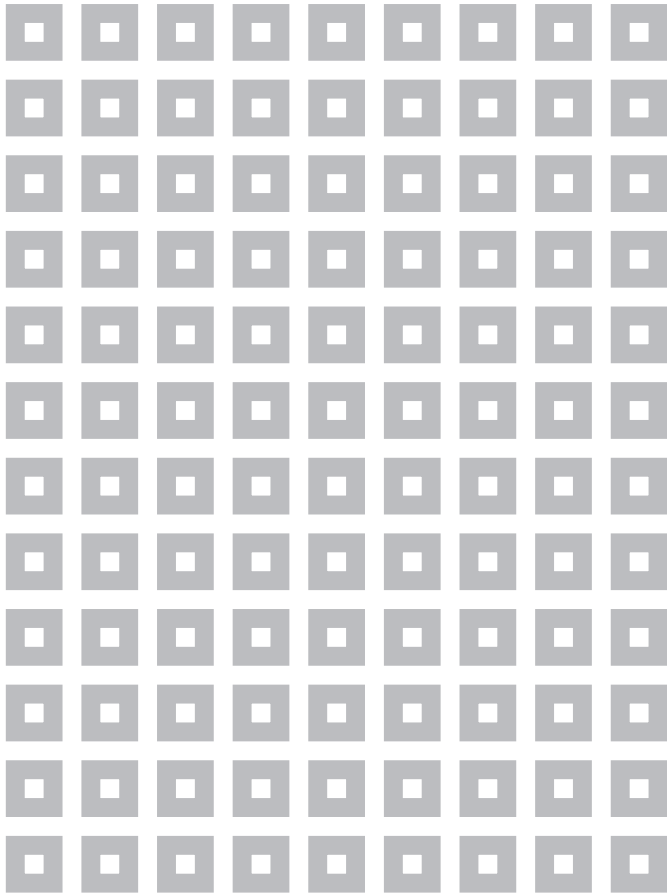
## **11.3 Vaststellingsfase**

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking waarna tot vergunningverlening kan worden overgegaan.







[kuiper@kuiper.nl](mailto:kuiper@kuiper.nl)  
[www.kuiper.nl](http://www.kuiper.nl)

Van Nelle Ontwerfabriek  
Van Nelleweg 3042  
3044 BC Rotterdam  
T 010 433 00 99  
F 010 404 56 69

