

nieuwegein

binnenstad

bestemmingsplan

procedure

plannummer	datum	raad	gedeputeerde staten	beroep
11722.05	6 febr. 2007	29 maart 2007		

opdrachtleider : mw. ir. M.C. Kortekaas-Koot

Inhoud van de toelichting	1
1. Inleiding	blz. 5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Plancontext	5
1.3. Ambitie	5
1.4. Bij het plan behorende stukken	6
1.5. Ligging en begrenzing plangebied	6
1.6. Vigerende regelingen	6
1.7. Leeswijzer	6
2. Bestaande situatie	7
2.1. Ruimtelijke hoofdstructuur	7
2.2. Bebouwingsstructuur	9
2.3. Functionele structuur	10
3. Beleidskader	13
3.1. Nationaal ruimtelijk beleid	13
3.2. Provinciaal en regionaal ruimtelijk beleid	13
3.3. Algemeen sectoraal gemeentelijk beleid	14
4. Planbeschrijving en programma	17
4.1. Planuitgangspunten	17
4.2. Ruimtelijke hoofdopzet	20
4.3. Functionele structuur	31
4.4. Verkeer	37
4.5. Groen en ecologie	44
4.6. Waterhuishouding	47
4.7. Archeologie en waardevolle elementen	50
4.8. Recreatie en toerisme	51
4.9. Sociale veiligheid	53
5. Randvoorwaarden en milieuonderzoek	55
5.1. M.e.r.-beoordeling	55
5.2. Bedrijfsactiviteiten	55
5.3. Externe veiligheid	57
5.4. Horeca	60
5.5. Zone industrielawaai	60
5.6. Planologisch relevante leidingen en straalpaden	61
5.7. Luchtkwaliteit	62
5.7.1. Beleid en normstelling	62
5.7.2. Resultaten onderzoek langs wegen	63
5.7.3. Gevolgen nabij parkeergarages	64
5.7.4. Gemeentelijk beleid	64
5.7.5. Conclusie	65
5.8. Bodemkwaliteit	65
5.9. Schaduwhinder	66
5.10. Windhinder	67
5.11. Duurzaamheid	67
5.12. Wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï	68
6. Afweging	75

7. Juridische planopzet	77
7.1. Planomschrijving	77
7.2. Opbouw van het plan	77
7.3. Bestemmingsbepalingen	78
7.4. Overige bepalingen	83
7.5. Bijlagen bij de voorschriften	83
8. Uitvoerbaarheid	85
8.1. Economische uitvoerbaarheid	85
8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	86
8.3. Handhaving	87

Bijlagen:

1. Notitie Mobiliteitseffecten.
2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten.
3. Overzicht specifieke inschaling bedrijven.
4. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten.
5. Overzicht beleid luchtkwaliteit.
6. Verantwoording groepsrisico Ecolab.
7. PPC-advies.
8. Overzicht van de onderliggende stukken.

Figuur 1 Ligging plangebied

1. Inleiding

5

1.1. Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan Binnenstad heeft betrekking op het centrumgebied van Nieuwegein, inclusief het St. Antonius ziekenhuis, de locatie Herenstraat-Noordstedeweg en de Wijkerslootweg. De aanleiding om de vigerende bestemmingsplannen voor dit gebied te herzien, is de grootschalige en ingrijpende vernieuwing van de binnenstad die op stapel staat. De binnenstad krijgt een nieuwe stedenbouwkundige structuur, waarbinnen, naast de huidige gebruikers, nieuwe functies als winkels, kantoren en een gemeentehuis een plek krijgen. Daarnaast heeft het St. Antonius ziekenhuis uitbreidingsplannen. Om een goede ontsluiting van de binnenstad te garanderen, worden infrastructurele maatregelen uitgevoerd aan de Wijkerslootweg.

Het is gewenst dat deze ontwikkelingen in een nieuw bestemmingsplan worden vastgelegd. De gemeente Nieuwegein is voorts gestart met een actualiseringslag waarin verouderde bestemmingsplannen worden geactualiseerd. Daarbij wordt ernaar gestreefd om het aantal bestemmingsplannen te verminderen en voor de gebieden die een onderlinge samenhang vertonen de bestemmingsplannen samen te voegen. Het voorliggende bestemmingsplan past binnen het beleid om tot een actualisering van bestemmingsplannen te komen.

1.2. Plancontext

De planvorming voor het plangebied, de binnenstad van Nieuwegein, strekt zich reeds uit over een periode van meerdere jaren. Belangrijke mijlpalen in de planvorming van de binnenstad, die ook als onderlegger voor dit bestemmingsplan zijn gebruikt, worden gevormd door de volgende documenten:

- Masterplan Binnenstad (1999);
- Structuurplan Binnenstad (2000);
- Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad (IOB, 2001);
- Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (OOB, 2005).

Deze documenten bevatten een integrale visie op en een omschrijving van de stedenbouwkundige structuur en het programma voor de binnenstad. Naast deze documenten is een groot aantal (onderzoeks)rapporten verschenen, waarin het programma is onderbouwd. Tevens is zowel in het kader van het Structuurplan als dit bestemmingsplan een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

Waar relevant, zal in deze toelichting worden verwezen naar de genoemde documenten. Leidend is daarbij het meest recent verschenen integrale document: het OOB.

1.3. Ambitie

Met het OOB heeft de gemeente zich ten doel gesteld om van het huidige stadscentrum een kwalitatief hoogwaardige en levendige binnenstad te maken. Nieuwegein met een stadshart dat méér is dan een koopcentrum. Een belangrijk aspect hierin is de hoge mate van functiemenging. Een menging met niet alleen een veelheid aan bebouwing, maar vooral ook met een juiste mix van winkels, cafés, restaurants, kantoren, woningen, stadstheater, bioscoop, bibliotheek, enz. in een doordachte stedenbouwkundige structuur. Nieuwe straten en pleinen, ieder met een eigen sfeer, zorgen voor een afwisselende openbare ruimte. Spraakmakende architectuur en beeldende kunst in de openbare ruimte geven het centrum haar identiteit en aantrekkingskracht en vormen zo een gebied dat past bij een volwassen stad.

1.4. Bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan Binnenstad bestaat uit een plankaart en bijbehorende voorschriften. Voorts bevat het planboek een toelichting op het bestemmingsplan. De voorschriften vormen samen met de plankaart het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. In de voorschriften wordt beschreven welke functies zijn toegestaan (gebruik). Daarnaast wordt beschreven welke mogelijkheden worden geboden voor het bouwen. Vanwege de omvang van het plangebied is de plankaart in twee kaartbladen opgesplitst.

1.5. Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied waarop het bestemmingsplan Binnenstad betrekking heeft, wordt globaal begrensd door:

- de Noordstedeweg en Kruyderlaan in het noorden;
- de Doorslag in het oosten;
- de Koekoekslaan en de Zuidstedeweg in het zuiden;
- de A.C. Verhoefweg/Wijkerslootweg in het westen.

Op figuur 1 "Ligging plangebied" is de ligging van het plangebied binnen een groter gebied weergegeven. De exacte begrenzing van het plangebied is op de plankaart terug te vinden.

1.6. Vigerende regelingen

Voor het plangebied gelden momenteel de volgende (delen van) bestemmingsplannen:

- Doorslag (globaal), vastgesteld op 26-10-1978 en goedgekeurd op 08-01-1980;
- Doorslag, vastgesteld op 04-07-1991 en (ged.) goedgekeurd op 21-01-1992;
- Stadscentrum-West, vastgesteld op 11-05-1989 en goedgekeurd op 05-09-1989;
- Stadscentrum-Midden, vastgesteld op 01-11-1990 en goedgekeurd op 26-02-1991;
- Batau-Zuid, vastgesteld op 22-11-1990 en goedgekeurd op 19-03-1991;
- Poort van Nieuwegein, vastgesteld op 15-12-1992 en goedgekeurd op 20-04-1993;
- Jutphaas-Wijkersloot, vastgesteld op 23-04-1987 en goedgekeurd op 01-12-1987.

1.7. Leeswijzer

In de toelichting wordt, na de inleidende paragrafen van hoofdstuk 1, in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de bestaande situatie. Hoofdstuk 3 geeft beknopt de relevante beleidskaders weer. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van het plan en programma. Het hoofdstuk start met een overzicht van de planuitgangspunten en de ruimtelijke en functionele vertaling ervan. Vervolgens wordt ingegaan op de verschillende aspecten van het plan. In hoofdstuk 5 wordt aangegeven hoe de relevante (milieu)randvoorwaarden en het beleid voor de verschillende facetten in het bestemmingsplan is vastgelegd. Een integrale afweging van de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, is opgenomen in hoofdstuk 6. De juridische opzet van het plan is uiteengezet in hoofdstuk 7. Hoofdstuk 8 bevat een verantwoording van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid. Bij de plantoelichting zijn acht bijlagen opgenomen.

De voorschriften bestaan uit drie hoofdstukken en drie bijlagen. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende bepalingen, de bepalingen over de verschillende bestemmingen zijn in hoofdstuk 2 weergegeven. De overige bepalingen zijn neergelegd in hoofdstuk 3.

2. Bestaande situatie

5

2.1. Ruimtelijke hoofdstructuur

Ontstaansgeschiedenis

Ontginning

Het plangebied bevindt zich in wat vroeger het Nedereind van Jutphaas heette. Deze naam komt van de gangbare aanduiding voor een ligging van een bewonerskern ten opzichte van een doorsnijding (de Vaartse Rijn). Vestiging van boerderijen en ontsluitingen (de Nedereindseweg) vond plaats op de stroomruggen, die voornamelijk oost-westgeoriënteerd liggen. Vanuit deze bebouwingslinten zijn komgronden ontgonnen, waarbij vooral een noord-zuidgericht verkavelingspatroon ontstond (slagenlandschap). De relatief drogere delen van de polders werden beweide.

Grondgebruik

Het doel van de ontginningen was in eerste instantie om cultuurgrond te scheppen voor akkerbouw. Het ontgonnen territoir verschilde aanmerkelijk van de verder naar het westen gelegen Stichts-Utrechtse ontginningen, omdat er weinig veen aanwezig was en de inklinking van de bodem te verwaarlozen was. Evenals in het Krommerijengebied was vruchtbare rivierklei vermengd met zand, in voldoende mate aanwezig, zodat er de eerste eeuwen na de ontginning goed geteeld zal zijn. Te denken valt aan de teelt van graanproducten en hennep. Rond de boerenhoeven zullen groenten en fruit gekweekt zijn. Een deel van de kommen werd als hooien weiland gebruikt.

Aan het eind van de Middeleeuwen volgde het traditionele boerenbedrijf nog steeds het patroon van de ondergrond. In de kommen lagen langgerekte percelen die als weidegrond werden gebruikt. De relatief drogere delen van de polders werden beweide. De kleine, smalle weidepercelen waren vooral begrensd door elzenhagen. De natste delen werden ook geëxploiteerd als hooiland of griend. Bij de boerderijen op de stroomruggen vond ook enige akkerbouw en fruitteelt plaats. Op de stroomruggen lagen brede, rechthoekige percelen die voor de landbouw werden gebruikt.

Bewoning

Op de oost-westlopende stroomruggen zijn resten van bewoning uit de late IJzertijd en Romeinse Tijd teruggevonden. Het lijkt er op dat de bewoning in de late IJzertijd en Romeinse Tijd was geconcentreerd op de rand van de hoger gelegen stroomruggen. De bewoning bestond uit verspreide bebouwing met een onderlinge afstand tussen 500 en 700 m.

Na de 3^e eeuw lijkt de bewoning abrupt op te houden, waarna in de 11^e en 12^e eeuw het gebied is ontgonnen. Jutphaas ontwikkelde zich langs de Nedereindse weg, het Kerkveld en de Herenstraat, met het fort Jutphaas en kasteel Rijnhuizen als landschappelijke kernpunten. Het economische karakter van Jutphaas was sterk gericht op agrarische bedrijvigheid. Tot aan het midden van de vijftiger jaren maakte de kern van Jutphaas geen grote ontwikkeling door. Na de samenvoeging van Vreeswijk en Jutphaas tot de groeikern Nieuwegein (1971), kwamen de aanleg van de stedelijke hoofdstructuur en woningbouw met voortvarendheid tot stand. Met de bouw van Nieuwegein werden de kernen met hun oorspronkelijke landelijke accent getransformeerd tot een sterk verstedelijkt gebied.

Huidige situatie

De ruimtelijke hoofdstructuur van het plangebied wordt gevormd door de binnenstad met het winkelcomplex van het City Plaza en een mix van grondgebonden en gestapelde woningen en kantoorpanden tussen de Zuidstedeweg en de Noordstedeweg. Daarnaast is de grootschalige bebouwing van het St. Antonius ziekenhuis ten zuiden van de Zuidstedeweg als autonoom gebied te onderscheiden.

Figuur 2

De binnenstad van Nieuwegein omvat een rechthoek van circa 300 bij 800 m, doorsneden door de sneltram en omgeven door een stelsel van wegen. Binnen deze rechthoek is nu nog sprake van een onduidelijke structuur waarin drie verschillende deelgebieden te onderscheiden zijn:

- een westelijk gebied met voornamelijk woningen (waarvan een deel inmiddels is gesloopt), enkele kantoren en een trambaan;
- een middengebied bestaande uit City Plaza en Markt met winkels, kantoren, enkele horecazaken, bovenwoningen en een tramhalte;
- een oostelijk gebied dat voornamelijk bestaat uit braakliggende (parkeer)terreinen, enkele kantoren en bovenwoningen.

Tussen de drie deelgebieden is nauwelijks sprake van samenhang. De drie gebieden functioneren min of meer als eilanden binnen de rechthoek. In west kan men wonen, in het midden winkelen en in oost parkeren. De trambaan, City Plaza en de Markt bepalen vrijwel geheel de ordening van de binnenstad.

Het terrein van het St. Antonius ziekenhuis met bebouwing en parkeerterreinen is door zijn ligging, omvang en functie een autonoom geheel. Het is gelegen binnen een vierkant dat wordt omsloten door infrastructuur: de Zuidstedeweg, de trambaan, de Koekoekslaan en de Doorslag. Binnen dit vierkant is naast het ziekenhuis eveneens een hulpwarmtecentrale gelegen. De schoorsteen van de hulpwarmtecentrale is als toren duidelijk zichtbaar vanaf de Zuidstedeweg.

2.2. Bebouwingsstructuur

Binnenstad

Het centrumgebied is in verschillende fases verdeeld over de periode 1975 tot 1990 totstandgekomen. Het winkelcentrum City Plaza is circa 20 jaar oud. Het centrum is naar binnen gekeerd en qua uitstraling architectonisch gedateerd. Het winkelcentrum bestaat uit één lange as met haaks hierop een korte as (zie figuur 2).

Hoewel City Plaza en de culturele voorzieningen in het stadscentrum uitstekend "lopen", wordt alom ervaren dat het huidige centrum onvoldoende herkenbaar is als een levendig stadshart. Met name de ruimtelijke opbouw, de ruimtelijke kwaliteit en het voorzieningenaanbod van het centrum laten veel te wensen over. Als knelpunten kunnen de volgende aspecten worden genoemd.

- De matige uitstraling van het gebied. De openbare ruimten zijn weinig aantrekkelijk. Door de vele achterkanten en laad- en lossterreinen is het openbaar gebied niet uitnodigend en op sommige plaatsen sociaal onveilig.
- De gebrekkige stedenbouwkundige structuur. Er is sprake van een min of meer losse verzameling van functies met een nogal diffuus karakter. De hoofdroute wordt bepaald door de lineaire, monofunctionele structuur van City Plaza. Er is geen duidelijke looproute door het centrum.
- Het stadscentrum is opgesloten tussen water en drukke wegen. Die barrièrewerking wordt nog versterkt door het karakter van de bestaande autowegen en de vele geparkeerde auto's rond het winkelcentrum. Duidelijke en veilige voetgangersverbindingen met de ten oosten en zuidoosten gelegen gebieden ontbreken.
- Het winkelcentrum is te krap in zijn opzet als regionaal nevencentrum. Zakelijke functies hebben de overhand ten opzichte van sociaal-culturele functies. Het aaneengesloten winkelgebied presenteert zich naar buiten als monofunctioneel en introvert. De sneltrambaan deelt het gebied in tweeën.
- De architectuur van de bestaande woningbouw is gedateerd te noemen. Een gedeelte van de woningen – eengezinswoningen – past als woonvorm en in zijn verschijningsvorm niet bij het gewenste stedelijk karakter van een binnenstadsmilieu.
- De in het centrum ondergebrachte culturele voorzieningen zijn te krap gehuisvest. Daarnaast is er slechts een gering aanbod van uitgaansvoorzieningen. De ligging van de horecavoorzieningen is niet optimaal en de uitstraling van de sociaal-culturele voorzieningen is zwak.
- Het centrum van Nieuwegein is alleen levendig als de winkels open zijn. Na sluiting is het gebied te stil, de markt is niet de bedoelde ontmoetingsplek, maar slechts een parkeerplaats. Door de afsluiting van het winkelgebied 's avonds is de mogelijkheid van circulatie beperkt en wordt het centrum 's avonds en 's nachts als onaangenaam ervaren.

Naast bovengenoemde minpunten is er ook duidelijk sprake van een aantal sterke punten. In dit verband passen de volgende constatering:

- de centrale ligging in de gemeente en de sterk regionale functie voor het winkelen;
- het overdekte winkelcentrum is comfortabel en biedt een goed winkelklimaat en voldoende parkeergelegenheid;
- de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer, met de auto en per fiets;
- het winkelcentrum City Plaza functioneert qua bezoekersaantallen uitstekend;
- de culturele voorzieningen in het centrum ontplooiën veel activiteiten en bereiken een groot deel van de Nieuwegeinse bevolking.

St. Antonius ziekenhuis

De bebouwing van het St. Antonius ziekenhuis kent een dubbele kamstructuur, met een centrale as en haaks daarop een aantal vleugels. Aan de koppen van de vleugels is in de afgelopen jaren aangebouwd, om de uitbreidingsbehoefte van het ziekenhuis te faciliteren. De hoofdingang van het ziekenhuis ligt in het midden van de centrale as en is bereikbaar van zowel de zijde van de trambaan/Koekoekslaan als vanaf de oostelijk van het ziekenhuis gelegen parkeerterreinen. De ontsluiting van de parkeerterreinen van het ziekenhuis voor auto's wordt gevormd door de Zuidstedeweg en de Koekoekslaan. De parkeerterreinen zijn hiermee vrij indirect ontsloten, bezoekers dienen vanaf de Zuidstedeweg eerst rond het ziekenhuis te rijden om de parkeerterreinen te bereiken. Rond het hoofdgebouw van het ziekenhuis is een aantal kleinere, bij het ziekenhuis behorende gebouwen gesitueerd. Buiten het ziekenhuisterrein, maar binnen het vierkant waarbinnen het ziekenhuis is gelegen, ligt voorts een hulpwarmtecentrale. De bebouwing van de hulpwarmtecentrale wordt gevormd door een hoofdgebouw met een grote schoorsteen, twee opslagtanks en een klein bijgebouw (zie figuur 2).

2.3. Functionele structuur

Binnenstad

Het winkelcentrum City Plaza heeft een belangrijke plaats in de voorzieningenstructuur van Nieuwegein. Het fungeert als hoofdwinkelcentrum naast de twee wijkwinkelcentra en acht buurtcentra. In de huidige binnenstad vormt City Plaza het kernwinkelgebied. De daaraan grenzende straten zijn te beschouwen als aanloopgebieden met een diversiteit van centrumfuncties. Het winkelcentrum City Plaza heeft naast een functie voor de inwoners van Nieuwegein eveneens een nadrukkelijke rol als regionaal nevencentrum voor de zuidwestflank van de regio.

Detailhandel, centrumfuncties en horeca

Qua omvang en branchering is het winkelaanbod in de binnenstad redelijk vergelijkbaar met stadsdeelcentrum Overvecht in Utrecht. Het aanbod aan detailhandel per 1 maart 2005 bedroeg circa 17.120 m² verkoopvloeroppervlak (ruim 23.000 m² bedrijfsvloeroppervlak), verdeeld over 93 vestigingen.

Twee belangrijke trekkers in de sector dagelijkse goederen zijn de grote supermarkten. City Plaza richt zich echter niet alleen op doelgericht boodschappen doen. Er is ook een divers aanbod aan niet-dagelijkse goederen waarmee City Plaza zich als recreatief centrum onderscheidt. Vooral het aanbod in de branche mode is goed vertegenwoordigd. Het winkelaanbod in de binnenstad kent geen "grootschalige detailhandelsvestigingen". Grootschalige detailhandel kent een minimale oppervlakte van 1.500 m² bedrijfsvloeroppervlak per vestiging en richt zich op de sector niet-dagelijkse goederen. De twee grote supermarkten hebben elk een oppervlakte van meer dan 1.500 m² bedrijfsvloeroppervlak, maar maken onderdeel uit van de sector dagelijkse goederen. Er zijn relatief veel winkels met een bovengemiddeld kwaliteitsniveau in City Plaza gevestigd, echter weinig echte uitschieters qua uitstraling en kwaliteitsniveau. Het winkelcentrum is qua omvang veel te krap voor de huidige en toekomstige functie als regionaal nevencentrum. Om deze functie in de toekomst goed te kunnen blijven vervullen, is een aanzienlijke uitbreiding noodzakelijk. Een aantal gevestigde ondernemers heeft te kennen gegeven te willen uitbreiden en daarnaast heeft een groot aantal bedrijven de afgelopen jaren te kennen gegeven zich te willen vestigen in City Plaza.

Naast een aanbod aan winkels, zijn er centrumfuncties gevestigd als ambachten (bijvoorbeeld schoenmaker, kapper) en dienstverlening (bijvoorbeeld uitzendbureau, bankkantoor). De in de binnenstad aanwezige horeca is te onderscheiden in winkelgerelateerde horeca en zelfstandige horeca. De winkelgerelateerde horeca bevindt zich voornamelijk op Food Plaza in City Plaza.

Op de Markt zitten diverse zelfstandige horecavestigingen in de vorm van restaurants en cafés. Het totale winkelcentrum heeft zijn huidige omvang al sinds eind jaren tachtig en is sindsdien niet uitgebreid.

Kantoren

Nieuwegein is regionaal gezien een belangrijke werkgelegenheidsmotor. Op provinciaal niveau staat Nieuwegein op nummer drie qua werkgelegenheid na Utrecht en Amersfoort. Een belangrijk deel van deze werkgelegenheid bevindt zich in de kantoren. Het totale kantorenoppervlak in Nieuwegein bedraagt per 1 januari 2005 ruim een half miljoen vierkante meter. Nieuwegein kent diverse grote kantorenlocaties zoals de Poort van Nieuwegein, Rijnhuizen en de binnenstad. Het huidige kantooroppervlak in de binnenstad bedraagt 71.500 m² bedrijfsvloeroppervlak (peildatum 1 januari 2005). Het betreft meerdere kantoorpanden die voornamelijk aan de randen van het centrumgebied zijn gesitueerd.

St. Antonius ziekenhuis

Het St. Antonius ziekenhuis heeft een functie voor Nieuwegein en de regio. Het ziekenhuis is in de afgelopen tien jaar een aantal malen uitgebreid. Twee ontwikkelingen zijn van invloed op de toekomstige functie en structuur van het ziekenhuis:

- een verschuiving van klinische functies naar poliklinische functies;
- verregaande samenwerking in de regio met mogelijkheden om tot bundeling en concentratie te komen.

De invloed van deze ontwikkelingen maken dat een herordening en uitbreiding van het ziekenhuis en het bij het ziekenhuis behorende parkeren wenselijk is.

3.1. Nationaal ruimtelijk beleid

Nota Ruimte (2006)

Hoofddoel van de nota is op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan het scheppen van het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Vier algemene doelen streeft het kabinet na: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Verstedelijking en infrastructuur wil het rijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. Dit zijn beleidsstrategieën waaruit afgeleide beleidsdoelen zijn ontwikkeld, zoals: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Nieuwegein maakt als deel van de Randstad onderdeel uit van een belangrijk nationaal stedelijk netwerk. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimtevrage binnen de Randstad op te vangen. Becijferd is dat in de Randstad tussen 2010 en 2030 rekening moet worden gehouden met ruimte voor 360.000 tot 440.000 woningen. De decentrale overheden streven ernaar om in de periode 2010-2030 circa 32.000 woningen toe te voegen aan het bestaand bebouwd gebied in de provincie Utrecht. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door "verdichting" in bestaand stedelijk gebied. Vooral oude en achteruitgegangene stadswijken kunnen aan aantrekkelijkheid winnen door herstructurering en vernieuwing.

3.2. Provinciaal en regionaal ruimtelijk beleid

Streekplan Utrecht 2005-2015 (2004)

Op 13 december 2004 is het nieuwe Streekplan Utrecht 2005-2015 vastgesteld. Het streekplan geeft de hoofdlijnen voor het ruimtelijk beleid voor de komende periode weer. De hoofdlijnen van het provinciale beleid met betrekking op het plangebied zijn:

- voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt;
- de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur en de capaciteit daarvan zijn mede bepalend bij het kiezen van nieuwe verstedelijkingslocaties;
- streven naar gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen vooral te realiseren in stadsgewest Utrecht en Amersfoort/Eemland;
- water vormt een ordenend principe; bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een uitgangspunt.

Het ruimtelijk beleid is voor een belangrijk deel ingegeven door het principe van beheerste groei. De aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking dient zoveel mogelijk vermeden te worden. Daarbij dient de contrastwerking tussen stad en land te worden versterkt. In verband daarmee is het gewenst om nieuwe bouw mogelijkheden binnen het bestaand stedelijk gebied goed te benutten. Beleidsmatig is dit vertaald in een ruimtelijke afbakening van het stedelijk gebied door rode contouren. Voor (de binnenstad van) Nieuwegein zijn het herijken van de stedelijke functies, de kwaliteit, het imago en de wijzigende woonbehoeften centrale aandachtspunten. In de binnenstad zullen in een verbeteringslag kantoren, vrije tijdsvoorzieningen en woningen worden ontwikkeld, die moeten bijdragen aan de status van een vitale kern met een breed werkgelegenheids- en voorzieningenprofiel. In het kader van dit pro-

ces zullen delen van de kern veranderen en zal door intensief ruimtegebruik extra bouwcapaciteit worden gegenereerd. Voor geheel Nieuwegein wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van ongeveer 2.400 woningen.

Regionaal Structuurplan 2005-2015 (2005)

Het Regionaal Structuurplan, dat op 21 december 2005 is vastgesteld, vormt een integraal afwegingskader, een toetsingskader voor planologische besluiten en een uitvoeringskader voor de periode 2005-2015. Ambities van het RSP zijn: invulling geven aan de positie van de regio in de Randstad, het versterken van de regionaal-economische structuur en het verbeteren van de bereikbaarheid.

Regionale kwaliteiten moeten gewaarborgd en verder uitgebouwd worden door het veiligstellen en tijdig ontwikkelen van landschappelijke en ecologische kwaliteiten; het verbeteren van de kwaliteit van woon- en leefklimaat; het versterken van de regionaal-economische structuur; het streven naar een evenwichtige ontwikkeling van de regio Utrecht; een bereikbare en leefbare regio voor iedereen; het benutten van de cultuurhistorische kwaliteiten voor versterking van identiteit en kwaliteit van de leefomgeving en het hanteren van water als ordenend principe.

De regio Utrecht wil de groei van de bevolking in de regio zelf opvangen door tot 2015 52.500 nieuwe woningen te bouwen samen met de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen en infrastructuur.

Het centrum van Nieuwegein is een van de belangrijke economische centra en is tevens aangewezen als een van de prioritaire uitvoeringsprojecten.

Op de plankaart RSP is het centrum van Nieuwegein als kerngebied aangegeven. Dit is een gebied dat vanuit de gedachte van selectieve bereikbaarheid het meeste ontwikkelingsperspectief heeft. Dit gebied moet voor de nieuwe bedrijvigheid en bereikbaarheidsmaatregelen de hoogste prioriteit hebben.

3.3. Algemeen sectoraal gemeentelijk beleid

Nota aan huis verbonden werkactiviteit

Deze notitie bevat het kader, waarbinnen beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten in woningen en bijgebouwen mogen plaatsvinden. Doel van de nota is om een heldere, duidelijke regeling te krijgen voor mensen die een klein gedeelte van hun huis willen inrichten om van daaruit werkactiviteiten te ontplooiën. De regeling maakt het voor bewoners mogelijk om binnen de juridische mogelijkheden werkactiviteiten te ontplooiën, echter zonder dat dit voor de buurt tot onredelijke overlast gaat leiden. Een aan-huis-verbonden werkactiviteit wordt gedefinieerd als het beroepsmatig verlenen van diensten of het uitoefenen van ambachtelijke bedrijvigheid op kleine schaal in een woning, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en de desbetreffende beroepsuitoefening een ruimtelijke en visuele uitstraling heeft die in overeenstemming is met de woonfunctie ter plaatse. Maximaal mag een oppervlakte van 35% van het brutovloeroppervlak van de woning en bijgebouwen tot een maximum van 75 m² worden gebruikt voor de aan-huis-verbonden werkactiviteit.

Prostitutiebeleid

Naar aanleiding van het opheffen van het bordeelverbod in oktober 2000, is door de gemeente Nieuwegein beleid opgesteld. Het prostitutiebeleid is vastgelegd in een wijziging in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV). De beleidslijn gaat uit van één gelijke regeling voor de gemeenten binnen het politiedistrict Lekstroom (Nieuwegein, Houten, Lopik en IJsselstein).

Voor het hele district wordt een beleidslijn gevoerd, waarbij het bestaande aantal aanwezige bordelen, escortbureaus en dergelijke gehandhaafd blijft.

In Nieuwegein worden seksinrichtingen aangemerkt als een bedrijfsactiviteit. Dergelijke activiteiten zijn planologisch alleen mogelijk in bestemmingen voor bedrijven. Deze bestemming komt in dit bestemmingsplan niet voor.

Structuurplan (2000), IOB (2001)

Het Structuurplan binnenstad vormt als juridisch-planologisch instrument een beleidskader voor de ontwikkeling van de binnenstad. Een belangrijke basis voor deze plannen wordt gevormd door het Masterplan Binnenstad uit 1999. Het Structuurplan bevat een visie op de binnenstad en de omschrijving van het functionele programma. Deze onderdelen zijn verder uitgewerkt en onderbouwd in het Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad (IOB), en de bij het IOB behorende deelrapportages. Voor zover relevant zal er bij de beschrijving van het programma in hoofdstuk 4 naar deze stukken verwezen worden.

OOB (2005)

Het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (OOB, door de gemeenteraad vastgesteld op 17 januari 2005) is een integraal plan voor de verdere ruimtelijke en functionele uitwerking van de binnenstad. Het OOB borduurt voort op het IOB en het Structuurplan binnenstad, maar is in haar kwantitatieve programma verminderd. Het OOB met de bijlagen over beeldkwaliteitsaspecten en de hoofdlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte vormen een belangrijke onderlegger voor dit bestemmingsplan. De beeldkwaliteitseisen uit het OOB zijn van toepassing. Deze beeldkwaliteitseisen zijn nader uitgewerkt in het Beeldkwaliteitplan. De stedenbouwkundige structuur en het functionele programma, zoals in dit bestemmingsplan opgenomen, zijn aan het OOB ontleend.

Beeldkwaliteitplan (2005)

Het beeldkwaliteitplan "Richtlijnen Beeldkwaliteit Binnenstad Nieuwegein" (vastgesteld op 15 november 2005) is een nadere uitwerking van het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad. Het beeldkwaliteitplan geeft, zoals de titel al zegt, richtlijnen aan voor de beeldkwaliteit van de nieuw te ontwikkelen bebouwing in de Binnenstad. Het plan bestaat uit een analytisch deel, een deel met de architectonische uitwerking per bouwblok en een deel met de randvoorwaarden voor de openbare ruimte. Het is de bedoeling dat het beeldkwaliteitplan onderdeel gaat vormen van de Welstandsnota en een toetsingskader vormt voor het Quality-team en de Welstandscommissie.

Woonvisie 2005

De woonvisie 2005 is een middellangetermijnvisie op het wonen in Nieuwegein en geeft aan hoe attractief Nieuwegein als woongemeente is en hoe deze attractiviteit behouden kan blijven en waar mogelijk verbeterd kan worden. De woonvisie wordt als input gebruikt vanuit het Wonen bij meer integrale beleidsafweging. Op basis van de woonvisie zijn de volgende beleidsuitgangspunten vanuit het Wonen geformuleerd:

1. mogelijkheden voor aanvullende woningbouw zoveel mogelijk benutten en kansen creëren;
2.
 - a. bij woningbouwontwikkelingen krijgt de realisering van groene woonmilieus voorrang;
 - b. daar waar voorzieningen aanwezig en bereikbaar zijn krijgt huisvesting voor senioren prioriteit;
 - c. er dient meer (goedkoop) aanbod te komen voor jongeren en starters door bevordering van de doorstroming en nieuwbouw op strategische locaties, bijvoorbeeld aan de randen van het centrum;
 - d. daarnaast blijft er aandacht voor huisvesting voor gezinnen, met name in het duurdere segment;
3. de realisering van woonservicewijken wordt ondersteund; naast Lekboulevard en Jutphaas, Wijkersloot en Zuilenstein, zal aan de hand van criteria gekeken worden naar kansrijke volgende wijken;
4. de mogelijkheid van de realisering van woningen in een landelijk dorps woonmilieu in een groene recreatieve en cultuurhistorische omgeving in het gebied ten oosten van de Laagravenseweg en ten zuiden van de Houtenseweg wordt nader onderzocht; hierbij wordt het principe "rood voor groen" toegepast;
5. het is wenselijk het (recreatieve) gebruik en de toegankelijkheid van het park Oudegein te verbeteren;
6. het is wenselijk de mogelijke bebouwing langs de hoofdroutes met woningen of andere functies te onderzoeken, zonder dat de stroomfunctie van de S15 wordt aangetast;
7. het is wenselijk om het imago van Nieuwegein te verbeteren en meer in overeenstemming te brengen met de kwaliteiten die de stad als (woon)gemeente heeft.

Bij nieuwbouw wordt dus ingezet op het vergroten van de differentiatie aan woningen en woonmilieus. Naast nieuwbouw, is het realiseren van meer diversiteit ook mogelijk door in een bestemmingsplan een hoge mate van flexibiliteit toe te laten; dus om een woning uit te bouwen of bijgebouwen te plaatsen. Deze uit- en bijbouw mogelijkheden moeten zo maximaal mogelijk zijn. Differentiatie en flexibiliteit moeten ook in het gebruik van de woonruimte terugkomen. Dit houdt in dat een gedeelte van de woning voor andere functies ingezet moet kunnen worden, mits de woonfunctie de hoofdbestemming blijft. In dit verband wordt aangesloten op de Nota aan huis verbonden werkactiviteiten (2005).

Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 2005-2010

"De Verdichting" is het Nieuwegeinse ISV-programma voor 2005-2010, waarbij ISV staat voor Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Op basis van dit programma wordt aan Nieuwegein door de provincie een budget toegekend.

Het programma kent een tweetal bindende elementen: duurzaam en kwaliteit. Deze begrippen staan centraal in het vernieuwen van de stad Nieuwegein. Het ISV-programma richt zich daarbij op intensief en zorgvuldig ruimtegebruik en een betere balans van vraag en aanbod. Door op deze thema's in te zetten kiest Nieuwegein voor integraliteit, omdat ze niet gerealiseerd kunnen worden zonder een integrale aanpak. In deze aanpak wordt niet alleen sec aan een thema als bijvoorbeeld wonen invulling gegeven, maar wordt ook nagedacht over de invulling van thema's als openbare ruimte, milieu, zorg, cultuur en economie.

Aanpasbaar bouwen

Sinds 1992 heeft Nieuwegein een eigen beleid voor aanpasbaar bouwen. Ingegeven door de toenemende vergrijzing bevordert aanpasbaar bouwen, behalve voor gehandicapten en ouderen, de toegankelijkheid en de bruikbaarheid van woningen en woongebouwen voor iedereen. Veel eisen uit het basispakket in de nota "Nieuwegein bouwt aanpasbaar" zijn inmiddels overgenomen in het Bouwbesluit. De nota is echter nog steeds actueel omdat hierin extra eisen zijn opgenomen.

Overig sectoraal gemeentelijk beleid

Het sectorale gemeentelijke beleid is neergelegd in diverse beleidsnota's. Waar relevant wordt naar deze nota's verwezen bij de beschrijving van het plan en de bijbehorende randvoorwaarden in de hoofdstukken 4 en 5.

4. Planbeschrijving en programma

5

4.1. Planuitgangspunten

Plancontext

De planontwikkeling voor de vernieuwing van de binnenstad van Nieuwegein strekt zich uit over een aantal jaren en is vastgelegd in verschillende documenten. In 1998 is het Masterplan Binnenstad Nieuwegein 2010 uitgebracht, dat op 25 juni 1999 is vastgesteld door de gemeenteraad. In het kader van dit Masterplan zijn veel presentaties, dialogen en discussies gevoerd met alle betrokken partijen. Het proces is afgesloten met een openbaar stadsdebat in september 1998. Duidelijk is geworden dat vrijwel alle partijen van mening zijn dat het centrum van Nieuwegein aan renovatie toe is. Wel wordt aandacht gevraagd voor een goede afstemming met de omgeving.

Het Masterplan voorziet in een fasegewijze vernieuwing en uitbouw van de binnenstad. Een belangrijk onderdeel van het Masterplan, het "Operationeel Plan Binnenstad 1999-2002", brengt het gehele verdere planproces en de stappen die gezet moeten worden om tot realisatie te komen in beeld. Een belangrijke vervolgstap in de planvorming is de opstelling van een op de situatie toegesneden planologisch-juridisch kader.

Gekozen is voor een structuurplan als planologisch-juridisch planfiguur. Een belangrijk voordeel van een structuurplan is de verbreding van het beleidskader tot buiten de grenzen van de binnenstad. De omringende gebieden (randen van woonwijken, aangrenzende werkgebieden) en de bestaande infrastructuur krijgen immers te maken met de gevolgen van de herontwikkeling van de binnenstad. Deze effecten zijn onder meer in beeld gebracht in de in het kader van de m.e.r.-beoordelingsplicht uitgevoerde onderzoeken. De wijze waarop met de effecten bij de verdere planuitwerking wordt omgegaan, is neergelegd in het structuurplan. Het Structuurplan Binnenstad is op 23 november 2000 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het structuurplan is uitgewerkt in het Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad, dat in oktober 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Binnen de kaders van het Structuurplan en het IOB is vervolgens het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad opgesteld. Hierin zijn nieuwe wensen vanuit de bevolking, de gevolgen van een verslechterde economie en inzichten van marktpartijen meegenomen. Het OOB is op 17 januari 2005 door de gemeenteraad vastgesteld.

Het OOB geeft duidelijkheid over het toekomstige gebruik en de ruimtelijke inrichting van de Nieuwegeinse binnenstad. Het OOB vormt samen met het structuurplan, het IOB en de in het kader van deze plannen opgestelde deelstudies de basis voor dit bestemmingsplan. De uitbreidingsplannen van het St. Antonius ziekenhuis vormen geen onderdeel van het OOB, maar zijn weergegeven in het Ruimtelijk Masterplan 2005 (november 2005) voor het St. Antonius ziekenhuis. Dit plan is nog in ontwikkeling en wordt in hoofdlijnen in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

Uitgangspunten

Met de plannen voor de binnenstad krijgt Nieuwegein een echt centrum, een stadshart. Voor dit stadshart is een visie omschreven. Het stadshart wordt in deze visie het middelpunt van het economische, sociale en culturele leven in Nieuwegein. Er wordt voor gekozen om de stedelijke functies zo veel mogelijk te concentreren in het stadshart, omdat het sociale leven van bewoners zich steeds meer afspeelt op het niveau van de stad. Dit neemt niet weg dat voor de dagelijkse woon- en leefomgeving de wijk van belang blijft. In Nieuwegein zijn de afgelopen decennia veel stedelijke sociale voorzieningen gerealiseerd. Maar nu voldoen lang niet alle stedelijke voorzieningen meer aan de hedendaagse en toekomstige behoeften en eisen of liggen ze te verspreid over de stad. De nieuwe binnenstad biedt bij uitstek de kans om bij het huisvesten van voorzieningen samenhang aan te brengen en meer ruimte te bieden voor ontmoetingen tussen mensen met verschillende leefstijlen. Die voorzieningen kunnen dan ook het beste bij elkaar in de buurt liggen, in een stadshart waar gewerkt, gewinkeld, gewoond en uitgegaan wordt. En waar een nieuw gemeentehuis fungeert als spil van een breder aanbod aan publieke (informatie)voorzieningen.

Figuur 3 en 4

Door de ligging aan een centrale route in het centrum, versterken de economische, sociale en culturele voorzieningen elkaar. Een goed aanbod aan winkels, kantoren, woningen en voorzieningen vormt de basis voor een levendige, economisch vitale en bereikbare binnenstad, waar mensen graag komen en waar het loont om te ondernemen.

Een belangrijk uitgangspunt in de toekomstige ontwikkeling van het centrum is flexibiliteit. Bij de herontwikkeling van de binnenstad zijn verschillende partijen betrokken: gemeente, ontwikkelaars, huidige en toekomstige gebruikers van de centrumfuncties en bewoners. De herontwikkeling zal zich over een periode van circa 10 jaar uitstrekken. Voor een dergelijke lange termijn, en met veranderende wensen van de verschillende gebruikers is het niet wenselijk zeer gedetailleerd voor te schrijven hoe het centrumgebied er uit moet komen te zien. De belangrijkste ruimtelijke en programmatische kaders worden vastgelegd, waarbinnen veranderingen mogelijk zijn. Deze veranderingen kunnen bijvoorbeeld een verschuiving van functies tussen bouwblokken zijn, of een aanpassing van het aantal bouwlagen van een bouwblok.

Tot slot is kwaliteit een belangrijk uitgangspunt. Hiervoor zijn in het OOB ambities uitgesproken en bekrachtigd. Het ontwikkelen van een binnenstad, het daaronder liggende weefsel en het kunnen ontplooiën van activiteiten, kan als een doelstelling worden geformuleerd dat de basis vormt voor stedenbouwkundig en architectonisch handelen. Dit handelen staat niet op zichzelf, maar kent een aantal inhoudelijke uitgangspunten die van belang zijn bij de selectie van ontwerpers/architecten die voor de uitvoering van (bouw)plannen een rol spelen. In hoofdzaak gaat het om de volgende vier uitgangspunten:

1. de ruimtelijke configuratie van programma;
2. de architectonische compositie van typologieën;
3. de samenhang van maaiveld, routing en entrees;
4. de consistentie van infrastructuur en parkeren.

Deze vier uitgangspunten zullen steeds in onderlinge samenhang moeten worden bekeken in de beoordeling van de kwaliteit in zijn geheel en van de afzonderlijke onderdelen. Er is een Quality-team ingesteld om het college op deze punten te adviseren.

Realisatie

De ontwikkeling van de binnenstad is een complex project. Eigendomssituatie, verplaatsing van functies binnen het gebied en bouwlogistiek zijn maar enkele aspecten waar rekening mee gehouden dient te worden bij de realisatie. Uitgegaan wordt van een gefaseerde uitvoering, te beginnen aan de oostzijde van het gebied.

Alvorens de nieuwbouw in gebruik kan worden genomen dienen verschillende stappen te worden gezet.

De voorbereiding in de vorm van ontwerp en vergunningsprocedure, bouwrijp maken, bouw van de parkeergarages en de bouw van de bovenbouw (opstal) dienen per gebiedsdeel achtereenvolgens te worden doorlopen. Ook de openbare ruimte rond de gebouwen dient (her)ingericht te worden zodat deze zoveel mogelijk tegelijk met de oplevering van de gebouwen gereed is.

In onderstaande tabel is de planning per gebiedsdeel weergegeven (zie ook figuur 6).

Tabel 4.1

Nieuwegein centrum	geplande start bouw	geplande oplevering
kavel 1	begin 2008	medio 2010
kavel 4 (stadhuis, winkels)	begin 2008	begin 2011
kavel 7	medio 2011	medio 2013
kavel 8	medio 2011	medio 2013
kavel 6a	medio 2010	medio 2012
kavel 6b	medio 2009	medio 2011
kavel 5 Palmtorens	voorjaar 2007	voorjaar 2010
kavel 11 en 12 (cultuurcluster)	najaar 2008	begin 2011
kavel 13 (GDV en stedelijke functies)	2014	2016

Nieuwegein centrum	geplande start bouw	geplande oplevering
kavel 14 (kantoren)	2014	2016
kavel 9 (herstructurering)	eind 2010	voorjaar 2012
studiegebied Noordstedeweg	2013	2015
kavel 3 (woningbouw)	2014	2016

4.2. Ruimtelijke hoofdropzet

Deze paragraaf is onderverdeeld in twee delen. Eerst worden verschillende aspecten van de ruimtelijke hoofdropzet van de binnenstad belicht. Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke aspecten van de uitbreidingsplannen van het St. Antonius ziekenhuis.

Doelstellingen binnenstad

De visie op de binnenstad zoals beschreven in paragraaf 4.1 is vertaald in drie doelstellingen:

1. realiseren van een kernkwaliteit;
2. wonen, werken en bijzondere winkels aan de randen;
3. een hoogwaardige openbare ruimte.

Deze drie doelstellingen worden onderstaand toegelicht.

Doelstelling 1: realiseren van een kernkwaliteit

De basis van de kernkwaliteit van de binnenstad is het kernwinkelgebied. Dit gebied vormt het hart van de binnenstad. Het bestaat uit een ellipsvormig circuit (een rondloop) met aan beide uiteinden een clustergebied. Met deze twee clustergebieden wordt de uitstraling en betekenis van het oostelijk en westelijk deel van de binnenstad vergroot. In het oostelijk deel van de binnenstad ligt het informatiecluster. Hier vinden we het gemeentehuis, een centrale bibliotheek, een Centrum voor Beeldende kunst en een maatschappelijk centrum, ondergebracht in één gebouw. In het westelijk deel (ten westen van de trambaan) vinden we het cultuurcluster. Hier krijgen het (deels) nieuwe stadstheater, een theatercafé, het kunstencentrum en een grote nieuwe bioscoop een plaats. Het winkelcircuit verbindt het bestaande en vernieuwde City Plaza, de beide clustergebieden en de Markt. Het winkelcircuit en beide clustergebieden vormen samen de kernkwaliteit van de binnenstad. In figuur 3 is deze doelstelling in beeld gebracht.

Doelstelling 2: wonen, werken en bijzondere winkels aan de randen

De aanhechting van het kernwinkelgebied op de bestaande structuur van Nieuwegein staat centraal binnen doelstelling 2. In dit verband zijn goede aansluitingen op de bestaande bebouwing van belang. Ook zijn er goede verbindingen nodig voor auto- en fietsverkeer vanuit de omliggende wijken en voor het verkeer van buiten de stad. Het ontwikkelen van de locaties aan de rand van de binnenstad moet voorts de haalbaarheid van de plannen voor de kernkwaliteit vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad versterken. Op deze locaties net buiten het kernwinkelgebied kunnen bijzondere kantoren, winkels of woonappartementen komen, bijvoorbeeld langs de Doorslag of aan de andere kant aan de Hagestede/Spoorstede. Dit westelijk deel van de binnenstad is dankzij de goede aansluiting op het wegennet geschikt voor bijvoorbeeld grootschalige detailhandel. Langs de Luifelstede is plek voor twee kantoorgebouwen, die uitkijken op de Zuidstedeweg. In figuur 4 staat welke locaties tot de randen van de binnenstad behoren.

Doelstelling 3: een hoogwaardige openbare ruimte

De openbare ruimte in de binnenstad bestaat uit een stelsel van sfeerbepalende straten, pleinen en een winkelcircuit en moet aantrekkelijk en duurzaam worden ingericht, waarbij achterkantsituaties voorkomen dienen te worden. Het nieuw te ontwikkelen gebied is hoofdzakelijk voetgangersgebied.

Uitzonderingen hierop vormen de (doorgaande) fietsverbindingen, de ontsluitingen van de parkeerlocaties, de Voorstede, de servicestraat voor expeditie en de nieuwe verkeersaansluitingen in het westelijke deelgebied. De inrichting van de openbare ruimte kent straks drie categorieën kwaliteitsniveau.

Categorie 1 is het hoogste kwaliteitsniveau. Dit kwaliteitsniveau kenmerkt zich door veel gebruik van natuursteenachtige en bijzondere materialen en geldt met name voor het winkelcircuit en de pleinen. Categorie 2 is het middenniveau en is bedoeld voor de randen van het gebied en tussen de bouwblokken. Categorie 3 is het laagste niveau van inrichting, dat wordt toegepast op de bestaande straten en de nieuwe aansluitingen. Categorie 2 en 3 worden gekenmerkt door de toepassing van uiteenlopende materialen. De indeling in categorieën geldt ook voor de toepassing van groen- en waterelementen zoals bomen, het straatmeubilair en verlichting. Verlichting is beeldbepalend in de avond- en nachturen. Niet alleen moet verlichting zicht en veiligheid bieden, maar ook levendigheid en aantrekkelijkheid. Bijzonder straatmeubilair en beeldende kunst in de openbare ruimte moeten bijdragen aan het eigen gezicht en de identiteit van de stad (zie figuur 5). In het Beeldkwaliteitplan is dit verder uitgewerkt.

Stedenbouwkundige structuur

Hoofdoepzet

Een belangrijke ambitie is het bewerkstelligen van samenhang en ordening in de binnenstad. Er is gekozen voor een herkenbare bouwblokstructuur met bredere en smallere straten en pleinen (zie figuur 6). De stedenbouwkundige karakteristiek van min of meer gesloten bouwblokken leent zich uitstekend voor een gevarieerde invulling. Zowel voor wat betreft het type bouwblokken, gebouwen en de soort functies die ze herbergen, gaat het daarbij om een succesvolle en bewezen binnenstadsstructuur. Bijna alle bouwblokken krijgen een zogeheten stedelijke plint (de onderste lagen van een gebouw die vanuit de openbare ruimte toegankelijk zijn en het straatbeeld bepalen). De stedelijke plint varieert in hoogte van één tot drie lagen en zorgt voor een duidelijke relatie tussen het bouwblok met winkel- en publieksfuncties en de openbare ruimte. De combinatie van bouwblokken, stedelijke plint, rooilijnen, straten en pleinen moet zorgen voor ruimtelijke samenhang.

De bouwblokken vormen daarbij de structuur van het gebied en bepalen de skyline en samen met de inrichting van de openbare ruimte de beeldkwaliteit van de binnenstad. De stedelijke plint is een belangrijk kwaliteitsaspect in bijna alle bouwblokken. De meeste bouwblokken herbergen een combinatie van functies, zoals een combinatie van wonen boven winkels of maatschappelijke functies in combinatie met wonen. Onder de bouwblokken bevindt zich in de meeste gevallen het parkeren, één laag ondergronds. Bovengronds parkeren is in principe mogelijk in alle bouwblokken, mits dit maar integraal en als samenhangend architectonisch onderdeel van het bouwblok wordt opgelost.

Maaiveld

De hoogte van het maaiveld varieert in de binnenstad. De bestaande (variatie in) maaiveldhoogte wordt zoveel mogelijk gehandhaafd. Op enkele plekken zijn uitzonderingen gemaakt (zie figuur 7). Dit heeft te maken met de wens een voetgangersniveau te hebben met zo min mogelijk obstakels voor het winkelend publiek en met de noodzaak om andere publieksfuncties, zoals bij het informatiecluster, te ontsluiten. Daar waar nodig is gestreefd naar geleidelijke of vloeiende overgangen tussen verschillende hoogten. Het gehele winkelcircuit is voetgangersgebied en ligt, net als het bestaande City Plaza, op +2,8 m NAP. Het nu nog lagere deel van de Markt zal op dit hogere peil aansluiten. Een flauwe hellingbaan en brede trappen moeten de aansluiting maken met de lager gelegen Voorstede/Schakelstede. Verschillen in maaiveldhoogten zitten vooral in het midden en oostelijk gebied. Flauwe hellingen overbruggen het hoogteverschil met het stadsplein, dat op +2,1 m NAP ligt. Tussen het informatiecluster, het woonblok langs de Doorslag, de Palmtorens en de kantoren aan de Schakelstede, is een verhoogd maaiveld van +4,7 m NAP gepland. Dit verhoogde maaiveld, het stadsbalkon geheten, ontsluit de hoger gelegen functies in de gebouwen en vormt het dak van de parkeergarage eronder. Vanaf het stadsbalkon is er een mooi uitzicht op het lager gelegen stadsplein. Via een brede "luie" trap en een hellingbaan voor fietsers en mindervaliden, is de fiets- en wandelpromenade langs de Doorslag te bereiken.

Figuur 5

Figuur 6

Figuur 7

Fietsers uit de richting van het St. Antonius ziekenhuis en de wijk Doorslag kunnen dan via het stadsbalkon bij het informatiecluster en op het stadsplein komen. Ook is het mogelijk vanaf het stadsbalkon in de richting van de Noordstedeweg te wandelen of te fietsen.

De bouwhoogten zijn gekoppeld aan de hoogte van het maaiveld. In dit bestemmingsplan wordt als "nul-peil" het wegpeil van de binnenstad aangehouden. Het wegpeil ligt op +1,1 m NAP.

Bouwhoogte

In bijna de gehele binnenstad ligt de maximale bouwhoogte tussen de 30 en 50 m. Een uitzondering zijn de Palmtorens, met een maximale hoogte van 90 m. Bij het bepalen van de maximale bouwhoogtes in dit bestemmingsplan is zoveel mogelijk aangesloten bij de bouwhoogtes zoals gehanteerd in het OOB. Op enkele punten zijn andere bouwhoogtes opgenomen in dit bestemmingsplan, om aan te sluiten bij de recente (bouw)planontwikkelingen. Daar waar nodig zijn de ten opzichte van het OOB afwijkende bouwhoogtes middels onderzoek onderbouwd.

Net als vroeger de kerktoeren, vormen de Palmtorens het zogenaamde landmark van de binnenstad. Dergelijke landmarks maken de binnenstad van grote afstand zichtbaar en vormen de oriëntatiepunten van de stad. Gelet op de beperkte ruimte op deze plek wordt in principe uitgegaan van twee slanke torens. Er wordt gewerkt met maximale hoogten om voldoende ontwerp-vrijheid bij de verdere architectonische invulling te krijgen. Een gebouw hoeft immers niet altijd een recht dakvlak te krijgen. Juist variatie in de dakvlakhoogten biedt mogelijkheden voor een uitzonderlijke beeldkwaliteit. Om zoveel mogelijk bezonning op straat en binnen het bouwblok te krijgen, komen er geen dichte bouwblokken, maar komt er variatie in hoogten en vormen. Zo wordt er optimaal gebruikgemaakt van het zonlicht (zie figuur 8). Door de blokken te doorsnijden, kunnen er verschillende typen woningen en kantoren komen en ontstaan er meerdere entrees op straatniveau. Ook in de stedenbouwkundige structuur is rekening gehouden met voldoende openingen. Deze openingen bieden doorkijken op straatniveau en kunnen aanleiding zijn voor bijzondere hoeken of geveloplossingen in de bouwblokken. Bijna alle bouwblokken hebben een horizontale twee- of driedeling. Deze bestaat in ieder geval uit een stedelijke plint en een opbouw. In sommige gevallen komt daar nog een laag op.

Openbare ruimte

De Markt is en blijft het centrale plein in de binnenstad. Deze centrale plek ligt goed op de zon en is uitermate geschikt voor horeca, terrasjes, de warenmarkt en bijzondere evenementen. Maar dat is niet genoeg. Juist een binnenstad moet voldoende mogelijkheden bieden voor het laten ontstaan van verschillende sferen en gebruiksmogelijkheden. Daarom komen er twee nieuwe pleinen. Aan de zuidkant van het informatiecluster komt een groot stadsplein voor allerlei manifestaties en grootschalige evenementen. De oostzijde van dit plein wordt deels begrensd door het stadsbalkon. In het cultuurcluster komt een cultuurplein met daaraan het stadstheater, cafés en de bioscoop. Op het cultuurplein is plaats voor festivals, buitenpodia, streetdance etc. Het cultuurplein kent daarom een heel andere sfeer dan de Markt of het stadsplein. Het moet als het ware kunstzinnigheid en vermaak uitstralen. De pleinen moeten een levendig en attractief gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad stimuleren.

Dankzij de ligging en de specifieke gebruiksmogelijkheden, verspreidt de levendigheid zich niet alleen over een groter gebied, maar ook over een groter deel van de dag en de avond. Samen met het winkelen ontstaan zo de voorwaarden voor een stadshart dat kleur, smaak en identiteit aan de stad geeft. Een andere belangrijke verblijfsplek is de wandel- en fietspromenade langs de Doorslag. Deze 10 m brede zone is ook onderdeel van de regionale noord-zuidfietsroute tussen Utrecht en IJsselstein. Vooral in de zomermaanden zal de promenade intensief worden gebruikt. In de zomer kunnen pleziervaartuigen aanleggen, zodat de passagiers kunnen winkelen of boodschappen doen. Een lange rij van bomen zorgt voor een ietwat landelijke sfeer op verschillende plekken langs het water. De wandel- en fietspromenade sluit via trappen aan op het stadsbalkon en verder naar het noorden op het hoger gelegen woonhof en het groenpleintje tussen het woonhof en de kantoren aan de Fakkelstede. Via deze aantakkingen is ook het winkelgebied bereikbaar.

Figuur 8

Bouwblokken

Het stedenbouwkundig plan voor de binnenstad is uitgewerkt in bouwblokken. In figuur 9 is een voorbeelduitwerking van elk bouwblok opgenomen. Hieronder volgt per bouwblok een beschrijving en overzicht van de belangrijkste randvoorwaarden.

Bouwblok 1: de warenhuislocatie

Dit bouwblok begeleidt het winkelcircuit aan de oostzijde. Samen met het bestaande en te behouden winkel/woningblok aan de Raadstede en bouwblok 4 omsluit het een pleinachtige ruimte. In het "plein" zit een grote opening voor de benedenverdieping met een supermarkt en parkeren. De supermarkt is vanaf het hoger gelegen niveau duidelijk zichtbaar. Daarboven bevinden zich twee tot drie lagen winkels en een warenhuis. Bovenop de winkels staan afzonderlijke woonblokken. De openingen tussen de woonblokken maken het totale blok kleiner en zorgen voor voldoende licht en lucht op de binnenruimte. Het dak van de binnenruimte zal als tuin worden ingericht.

De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 44 m.

Bouwblok 2: kantoren Fakkelseste

Bouwblok 2 is een U-vormig kantoorgebouw met in de stedelijke plint mogelijk publieksgerichte baliefuncties. Het dak van de plint (de hofzijde) leent zich uitstekend voor een terras en/of tuinachtige invulling. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 50 m.

Bouwblok 3: stedelijk wonen aan de Doorslag

Dit is een woongebouw met daaronder één parkeerlaag. Op maaiveldniveau komen bergingen en is ruimte ten behoeve van een openbare fietsenstalling tot een maximum van 500 m² bedrijfsvloeroppervlak. De parkeerlaag is volledig afgedekt. De hofzijde aan de waterkant is een verhoogd plateau en ligt op +4,7 m NAP-niveau. Dit blok krijgt twee voorkanten met aan beide zijden ingangen. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 42 m.

Bouwblok 4: het informatiecluster

Dit is het meest centrale bouwblok in het oostelijk deel van de binnenstad. In stedenbouwkundig opzicht is het een groot scharnierpunt. Dit zorgt ervoor dat alle zijden van het blok als voorkant worden beschouwd. De centrale ligging maakt het blok uitermate geschikt als informatiecluster waar veel publiek verwacht wordt. Het blok huisvest een gemeentehuis, een centrale bibliotheek, een centrum voor beeldende kunst, een maatschappelijk centrum en winkels. De verschillende functies zitten op meerdere verdiepingen. De winkels sluiten aan op het winkelcircuit. Onder het blok zit een parkeerlaag en een deel winkelruimte. De maximale bouwhoogte van dit blok is 29 m.

Bouwblok 5: de Palmtorens

De Palmtorens zijn de landmarks of oriëntatiepunten van de stad. Ook hier is de aanwezigheid van een stedelijke (kantoor)plint duidelijk zichtbaar. De bovenbouw bestaat uit twee min of meer afzonderlijke kantootorens die in principe in hoogte verschillen. In de noordelijke toren kan eventueel een woonfunctie komen.

Onder het verhoogde maaiveld komt parkeergelegenheid. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 90 m.

Bouwblok 6: kantoren Schakelseste

Dit bouwblok omvat kantoren en parkeerruimte. Behalve in de kelder komen er ook maximaal vijf parkeerlagen bovengronds. Deze lagen zijn volledig geïntegreerd in de bebouwing en worden aan de stadspleinzijde volledig afgeschermd door een stedelijke plint. Door de structuur van de bouwblokken halverwege de hoogte om te draaien, ontstaan grote gaten in de gevel die zonlicht op het stadsplein doorlaten en doorzicht bieden. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 39 m.

Figuur 9

Bouwblok 7: nieuwe passage tussen Raadstede en Markt

Dwars door bouwblok 7 wordt een nieuwe passage gemaakt tussen de Raadstede en de Markt met aan beide zijden winkels. De bestaande winkels en woningen aan de westzijde van de Raadstede blijven gehandhaafd, aan de oostzijde worden ze gesloopt. Door één van de winkels wordt een doorbraak gemaakt om de passage mogelijk te maken. De bestaande winkels aan de Raadstede en City Plaza worden gereconstrueerd. Bovenop de nieuwe winkels komen woningen. Op de daken van de winkels komen tuinen. De bestaande parkeergarages-oost blijven gehandhaafd, maar worden opgeknapt. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 30 m.

Bouwblok 8: rond de Markt

In de bebouwing rond de Markt zullen de bestaande winkels worden uitgebreid. De bestaande doorgangen tussen Markt en City Plaza maken plaats voor één grote centrale doorgang. Daarnaast komen er zowel in de oost- als westvleugel doorbraken voor de nieuwe oost-westpassage. De rooilijnen van de nieuwe winkels zullen iets verdraaid komen te liggen ten opzichte van het bestaande en te behouden U-vormige woongebouw daarboven. De bestaande trappen van het U-vormig woongebouw zullen worden aangepast en geïntegreerd met de winkelbebouwing. Ook hier komen tuinen op de daken. Aan de oostzijde van de Markt zit ook een winkel-functie in de kelderlaag. Onder het westelijk deel van de Markt komt een nieuwe parkeergarage, die aansluiting biedt met de bestaande parkeergarages. De maximale bouwhoogte van het bestaande U-vormig woongebouw mag niet meer bedragen dan 21 m. De maximale bouwhoogte van de nieuwe winkels mag niet meer bedragen dan 7 m.

Bouwblok 9: ABC-cluster

Dit is het zogeheten ABC-cluster. Om de nieuwe winkelloop af te kunnen maken, zal ook hier een doorbraak moeten komen, om in het midden van het bouwblok ruimte te maken voor een nieuwe passage. Om meer ruimte te krijgen langs de trambaan zal het bestaande pand op de hoek van de trambaan en de winkelpassage worden aangepast. Langs de trambaan en de Weverstede komen woningen. De daken van de winkels worden als tuin ingericht. De bestaande parkeergarage onder de supermarkt blijft gehandhaafd. De maximale bouwhoogte van dit blok bedraagt 32 m.

Bouwblok 11: het theater en kunstencentrum¹⁾

Dit bouwblok bestaat uit het bestaande gebouw van De Kom inclusief de ruimte voor kunsteducatie. Er komt een nieuwe grote theaterzaal met circa 600 tot 800 stoelen, een theatercafé en overige horeca. Laden en lossen voor het theater gebeurt inpandig aan de west- of noordzijde van het blok. De hoogte van het theater is mede afhankelijk van de toneeltoren en zal maximaal 25 m bedragen. Onder het complex komt, behalve onder het bestaande gebouw van De Kom, een parkeergarage.

Bouwblok 12: bioscoop en winkels

Dit bouwblok bestaat voor de helft uit het bestaande City Plaza plus zuidzijde en het bestaande restaurant. De bestaande winkels en het restaurant kunnen met het oog op uitbreiding of het verplaatsen van laad- en losplaatsen worden aangepast. Het overige deel bevat een nieuwe, grote bioscoop en een nieuw winkelblokje tussen de bioscoop en de bestaande winkels in. Ook in dit deel komt één laag ondergronds parkeren. De maximale bouwhoogte is 22 m.

Bouwblok 13: wonen en grootschalige detailhandel

Dit bouwblok kent twee tot drie lagen grootschalige detailhandel, vier tot zes lagen woningen en drie parkeerlagen waarvan één ondergronds en twee boven de winkels. Het dak van de parkeerlaag wordt een daktuin met parkeren ten behoeve van de woningen. Een winkelstraat, die aansluit op de doorgang naar het cultuurplein doorsnijdt het bouwblok. De maximale hoogte bedraagt 39 m aan de zijde van de Luifelstede en 36 m aan de zijde van de Spoorstede.

1) Bouwblok 10 is vervallen. Dit was in het IOB de bioscoop boven de trambaan. Om verwarring te voorkomen is de bouwbloknummering in het OOB en dit bestemmingsplan niet aangepast.

Bouwblok 14: kantoren Luifelstede

Dit bouwblok bestaat uit twee kantoortorens aan weerszijden van de te behouden bebouwing aan de Luifelstede. Beide torens markeren in stedenbouwkundig opzicht de herontwikkeling in het westelijk deel van de binnenstad. De oostelijke toren flankiert de nieuwe auto-entree vanaf de Zuidstedeweg naar de parkeergarages onder de bouwblokken 11, 12 en 13. Gelet op de ligging tussen de Zuidstedeweg en de Weverstede is in principe sprake van twee voorkanten. Dat is van belang voor de architectonische uitwerking. De maximale hoogte bedraagt 37 m.

Bouwblok HN

Het bouwblok Herenstraat/Noordstedeweg ligt op de overgang tussen de binnenstad en het bedrijfsgebied Herenstraat/Kruyderlaan en vormt daardoor een belangrijke schakel in de aanloopfunctie van de Herenstraat en de Kruyderlaan naar de binnenstad. In dit bouwblok komen drie afzonderlijke kantoorvilla's ten behoeve van kantoren en maatschappelijke doeleinden. De maximale bouwhoogte aan de zijde van de Kruyderlaan mag niet meer bedragen dan 12 m. Aan de zijde van de Herenstraat mag de maximale bebouwing niet meer bedragen dan 22 m. Onder de gebouwen komt een halfverdiepte parkeergarage. De gebouwen maken in principe onderdeel uit van de aanwezige groenstrook. Het dak van de halfverdiepte parkeergarage krijgt daarom een groene inrichting.

Ruimtelijke opzet St. Antonius ziekenhuis

In 2001 heeft het St. Antonius ziekenhuis een structuurplan opgesteld om een aantal knelpunten op te lossen en toekomstige uitbreiding mogelijk te maken. In de afgelopen jaren is dat plan verder uitgekristalliseerd, wat heeft geresulteerd in een Ruimtelijk Masterplan (november 2005). De visie achter het Ruimtelijk Masterplan wordt door de gemeente gedeeld. Hierna volgt een uiteenzetting daarvan. De gemeente is om stedenbouwkundige redenen (nog) niet akkoord met de strook bebouwing aan de Zuidstedeweg. Voor dit gedeelte is als onderlegger het structuurplan uit 2001 leidend.

De vleugels van de bestaande, dubbele kamstructuur van het St. Antonius ziekenhuis zijn, na een aantal uitbreidingen, maximaal benut. De maximale grens van de lengte van een eenzijdig ontsloten bouwblok is in functionele zin bereikt. Voor de toekomstige uitbreiding van het ziekenhuis wordt daarom een carréstructuur voorgesteld. Hierbij wordt de bestaande centrale as uitgebreid tot een carrévormige ring die de vleugels omsluit. Om het ziekenhuis meer gezicht naar de Zuidstedeweg te geven, wordt langs de Zuidstedeweg een aantal bouwblokken gerealiseerd. De bouwblokken hebben een maximale hoogte van 37 m. In deze bouwblokken is ruimte voor aan het ziekenhuis gelieerde functies als paramedische functies en ondersteunende kantoor-, vergader- en opleidingsruimten. Ook langs De Doorslag wordt bebouwing toegevoegd. Uitgangspunt is een aantal bouwblokken die evenwijdig aan De Doorslag staan. Ook hier is plek voor aan het ziekenhuis gerelateerde functies. De maximale bouwhoogte voor deze bouwblokken is 23 m.

Aan de oostzijde van het ziekenhuis is een tweetal gebouwde parkeervoorzieningen gepland. Eén ten behoeve van het ziekenhuis ter vervanging van de bestaande parkeergelegenheid alsmede om te kunnen voorzien in de nieuwe behoefte en één ten behoeve van de binnenstad om de piekdruk van bezoekers op te kunnen vangen. De maximale bouwhoogte van de gebouwde parkeervoorziening bedraagt 23 m. Hiervoor zal een loopbrug over de Zuidstedeweg gerealiseerd worden, die de parkeergarage met de binnenstad verbindt.

In de zuidoosthoek van het ziekenhuisterrein wordt een entreeplein voor het ziekenhuis gecreëerd. Ter plaatse van de huidige hoofdentree is een centrale hal voorzien waarin verschillende publieksfuncties een plek kunnen krijgen. Deze centrale hal maakt onderdeel uit van het carré en kan worden doorgetrokken tot voor de parkeergarage om zo de ingang te verleggen naar het entreeplein.

In de bestaande hoven aan de westzijde van het ziekenhuis wordt uitbreiding over één laag ten behoeve van poliklinieken voorzien. Deze uitbreiding wordt uitgevoerd met daktuinen. Boven de entree komt een glazen overkapping.

4.3. Functionele structuur

De nieuwe binnenstad omvat een veelsoortige mix aan publieke en private functies. Het doel is een gevarieerd stedelijk gebied te maken, waar een menging van functies zorgt voor stedelijke kwaliteit. Het programma is de resultante van diverse ruimtelijke, markttechnische en financiële ontwikkelingen en analyses, en van onderhandelingen met marktpartijen. Het programma voor de binnenstad is met name afkomstig uit het OOB. De weergegeven onderbouwing van het programma is ontleend aan diverse onderzoeksrapporten.

Kantoren

Beschrijving

De toevoeging van kantoren in de binnenstad van Nieuwegein zorgt voor extra werkgelegenheid. Daarnaast vormen de kantoren in de binnenstad van Nieuwegein een belangrijke ondersteuning voor de centrumfuncties. Daarbij moet gedacht worden aan het combineren van verschillende functies (werken, wonen en vermaak), versterking van de levendigheid tussen de middag en vergroting van het draagvlak van (winkel- en horeca)voorzieningen.

In de huidige situatie is er circa 71.500 m² bedrijfsvloeroppervlak aan kantoren binnen het plangebied aanwezig. Er wordt uitgegaan van een toevoeging op het bestaande kantoraanbod van circa 75.000 m² tot 115.000 m² bedrijfsvloeroppervlak. Deze bandbreedte hangt samen met flexibiliteit in het OOB waarin functies uitwisselbaar zijn. Bovengrens voor het totale metrage aan kantoren is aldus afgerond 190.000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

Het daadwerkelijke aanwezige en toegevoegde metrage kantoren wordt door de gemeente Nieuwegein via een vastgoedsysteem bijgehouden. Hierdoor is er een actueel inzicht in de totale kantooroppervlakte binnen het plangebied, en in de ruimte voor realisatie van nieuwe kantoren binnen het maximum metrage.

Onderbouwing

Het uitgangspunt voor de planvorming rondom de kantoren in de binnenstad is gebaseerd op het behouden van de positie van Nieuwegein als belangrijk subcentrum voor kantoren. Zowel het streekplan als het RSP hebben deze positie ook aan Nieuwegein toebedeeld. Nieuwegein heeft in het stedelijk netwerk een complementaire functie ten opzichte van Utrecht. Andere belangrijke locaties in dit netwerk zijn Papendorp, Kanaleneiland, het stadscentrum van Houten, het toekomstige Leidsche Rijn Centrum en het toekomstige vernieuwde stationsgebied van Utrecht. Om te zorgen voor een synergetisch netwerk van kantorenlocaties zijn er in de regio programmatische afspraken gemaakt rondom de omvang en ontwikkelperiode van kantorenlocaties. Deze afspraken zijn neergelegd in het RSP-Uitvoeringsconvenant.

Op dit moment is de regionale situatie als volgt. Zowel in het (concept) RSP als het streekplan wordt aangegeven dat voor de nieuwe streekplan/RSP-periode (2005-2015) geen nieuwe kantorenlocaties behoeven te worden aangewezen. De reeds afgesproken locaties (zoals de binnenstad) dienen zo snel mogelijk te worden ontwikkeld. Zowel het BRU als de provincie hebben hun uitgangspunten gebaseerd op een behoefteraming voor bedrijven- en kantorenlocaties waarbij op basis van kengetallen de middellange en lange termijnbehoefte aan bedrijven- en kantorenlocaties is berekend (Bureau Buiten, vraag en aanbod bedrijventerreinen, kantoren en voorzieningen in de provincie Utrecht, 2003). Hierbij wordt ook rekening gehouden met fluctuaties in de economie en vraag naar kantoren.

Daarnaast heeft de gemeente Nieuwegein specifiek voor de binnenstad onderzocht wat voor de middellange termijn een reële marktbehoefte is. Uitgangspunt daarbij is geweest een gematigd scenario gebaseerd op de gemiddelde toevoeging van de voorraad in de laatste 10 jaar. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in het rapport "Deelnota kantoren" (2000-478) welke tevens onderlegger is geweest voor het IOB en OOB.

Conclusie van het onderzoek ten behoeve van het Structuurplan (2000) was dat de destijds gewenste toevoeging van 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlak makkelijk kon worden gehaald in een periode van 15 jaar uitgaande van een beperkte groei van 2,9% per jaar. Een dergelijke groei lag al lager dan het gemiddelde in de periode 1991-2000 (3,9%). Derhalve kon worden gesproken van een behoudende en reële inschatting.

Wanneer de toevoeging aan nieuw kantorenoppervlak van het OOB wordt vergeleken met het Structuurplan en IOB, dan valt op dat het toe te voegen kantorenprogramma is teruggebracht tot circa 75.000 m² à 115.000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

In ieder geval kan worden geconstateerd dat het planvolume past binnen zowel de regionale afspraken als de concrete marktbehoefte voor de binnenstad op middellange en lange termijn.

Detailhandel en centrumfuncties

Beschrijving

Het winkelprogramma omvat een netto toevoeging van 17.500 m² verkoopvloeroppervlak detailhandel. Dit staat gelijk aan 23.000 m² bedrijfsvloeroppervlak¹⁾ detailhandel. Inclusief het reeds aanwezige aanbod aan detailhandel van 17.120 m² verkoopvloeroppervlak/23.000 m² bedrijfsvloeroppervlak is het nieuwe maximum totaalaanbod aan detailhandel 46.000 m² bedrijfsvloeroppervlak. De detailhandel is op twee manieren onder te verdelen. Enerzijds in dagelijkse en niet-dagelijkse goederen, anderzijds in reguliere en grootschalige detailhandel. Voor het onderscheid tussen grootschalige en reguliere detailhandel wordt een minimumoppervlakte van 1.500 m² bedrijfsvloeroppervlak per vestiging gehanteerd, en een onderscheid tussen de dagelijkse sector en de niet-dagelijkse sector. Onder grootschalige detailhandel wordt detailhandel in de niet-dagelijkse sector bedoeld, met een minimumoppervlakte per vestiging van 1.500 m² bedrijfsvloeroppervlak.

In de binnenstad van Nieuwegein ligt de nadruk bij het winkelcircuit op niet-dagelijkse goederen zoals kledingzaken, juweliers, schoenenzaken, speciaalzaken voor woonaccessoires en elektronica's. Op de koppen van het winkelcircuit komen de belangrijkste trekkers van het aanbod aan dagelijkse goederen, de supermarkten.

Naast detailhandel, is er in het centrumgebied ruimte voor uiteenlopende commerciële functies als ambachten (bijvoorbeeld schoenhersteller, stomerij), baliefuncties (bijvoorbeeld reisbureau, postkantoor) en horeca.

Naast de uitbreiding van het winkelcentrum City Plaza is er ook een toevoeging van grootschalige detailhandel voorzien. Deze is voornamelijk gelokaliseerd in het westelijk deel van de binnenstad, aansluitend op het bestaande City Plaza. Door in te zetten op een versterking van het winkelaanbod voor recreatief winkelen (reguliere detailhandel) en voor doelgericht winkelen (grootschalige detailhandel) kan, doordat beide concepten elkaar aanvullen, een grotere meerwaarde worden gecreëerd. Hierbij is het van belang dat enerzijds sprake is van clustering van de grootschalige detailhandelsvestigingen op één locatie en anderzijds dat dit cluster is aangeakt aan het winkelcentrum. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid opgenomen van een maximale toevoeging aan grootschalige detailhandel van 12.000 m² verkoopvloeroppervlak (gelijk aan 16.000 m² bedrijfsvloeroppervlak). Grootschalige detailhandel is daarbij gedefinieerd als detailhandel waarvan het bedrijfsvloeroppervlak per vestiging groter is dan 1.500 m².

Het daadwerkelijke aanwezige en toegevoegde metrage detailhandel en grootschalige detailhandel wordt door de gemeente Nieuwegein bijgehouden. Door deze monitoring is er een actueel inzicht in de totale oppervlakte aan (grootschalige) detailhandel binnen het plangebied, en in de ruimte voor realisatie van nieuwe (grootschalige) detailhandel binnen het maximum metrage.

In verband met een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de grootschalige detailhandel in het bouwblok 13, is ervoor gekozen grootschalige detailhandel in dagelijkse goederen in dit plan-deel uit te sluiten. Dit dient ter bescherming van het woon- en leefklimaat in dit plandeel, waar ook sprake is van bestaande en nieuwe woningbouw. Grootschalige detailhandel in dagelijkse goederen wijkt qua ruimtelijke uitstraling namelijk af van andere grootschalige detailhandel, getuige op de intensievere bevoorradingspatronen en de daarbij behorende verkeersbewegingen van met name vrachtwagens. Daarnaast is er een relevant verschil met betrekking tot aantallen bezoekers per auto en bijbehorende verkeersbewegingen en parkeerbehoefte. Deze ruimtelijk relevante verschillen worden ook in de jurisprudentie erkend.

Bovendien zou het toelaten van meer vloeroppervlak aan detailhandel in de "foodsector" distributief niet verantwoord zijn.

1) Bij het omrekenen van verkoopvloeroppervlakte naar bedrijfsvloeroppervlakte is uitgegaan van een verhouding 75:100. In de praktijk zal dit per soort detailhandel variëren. Feitelijk betreft het verschil de bij de winkel behorende, niet voor het publiek toegankelijke, ruimten zoals magazijnen, distributieruimten, kantoren, kantines en andere dienstruimten.

Onderbouwing uitbreiding detailhandel (exclusief grootschalige detailhandel)

De voorziene uitbreiding van het detailhandelsoppervlak in de binnenstad is beleidsmatig verantwoord op basis van diverse distributieplanologische onderzoeken en beleidsmatige afspraken.

De eerste basis wordt gevormd door regionaal gemaakte afspraken in 1993; "Stadsgewest Utrecht; een visie op de toekomstige winkelstructuur, IMK". Deze beleidsvisie – gebaseerd op distributieplanologisch onderzoek – vormde het afsprakenkader op basis waarvan de toenmalige RBU gemeenten onder andere de uitbreidingen van Utrecht Stadsgebied, IJsselstein Zenderpark, Houten-centrum en Leidsche Rijn konden realiseren.

In 2000 heeft een distributieplanologisch onderzoek plaatsgevonden uitgevoerd door I&O Research getiteld "buurt- en wijkwinkelcentra in Nieuwegein, een onderzoek naar de huidige en toekomstige positie van de Nieuwegeinse buurt- en wijkwinkelcentra." Een belangrijke conclusie van het onderzoek was dat Nieuwegein een efficiënte verzorgingsstructuur heeft die gerekend naar draagvlaknormen voldoet. Vervolgens is gekeken naar de toekomstige positie van de buurt- en wijkwinkelcentra waarbij rekening is gehouden met de uitbreiding van City Plaza. Het rapport constateert dat "op basis van het uitgevoerde koopstromenonderzoek geconcludeerd kan worden dat voor deze uitbreiding zowel in de dagelijkse als niet-dagelijkse sector voldoende marktruimte is".

Op basis van distributieplanologisch onderzoek zijn de navolgende vastgestelde beleidsstukken vervaardigd:

- Beleidsvisie buurt en wijkwinkelcentra (raadsstuk 2001-633);
- Deelnota winkelen en horeca (2000-479);
- IOB;
- OOB.

Uit oogpunt van een actuele ruimtelijke onderbouwing heeft de gemeente zeer recentelijk de voorziene uitbreiding van de detailhandel in de binnenstad nogmaals distributief laten onderzoeken. De resultaten zijn verwoord in het onderzoek "Ruimte voor detailhandel in City Plaza, haalbaarheidsadvies uitbreidingsmogelijkheden Binnenstad Nieuwegein", I&O-Research, mei 2005. In het onderzoek wordt geconstateerd dat de gemeente Nieuwegein onderbouwd kan inzetten op een versterking van de winkelstructuur door het winkelaanbod in de binnenstad uit te breiden aangezien:

- er voldoende marktruimte beschikbaar is;
- voor inpassing van nieuwe detailhandelsruimtes City Plaza niet direct afhankelijk is van een sterke wijziging van de kooporiëntatie die ten koste kan gaan van de verzorgingsstructuur in andere plaatsen;
- de planvorming aansluit bij de Provinciale visie detailhandel.

Onderbouwing grootschalige detailhandel

De gemeente heeft de voorziene uitbreiding recentelijk zorgvuldig laten onderzoeken op de distributieve effecten. De resultaten zijn verwoord in het onderzoek "Mogelijkheden voor binnenstedelijke grootschalige detailhandel, distributieve analyse Nieuwegein, I&O-Research, mei 2005". De belangrijkste conclusie van het onderzoek luidt dat op basis van de huidige regionale detailhandelsstructuur en op basis van regionale kooporiëntatie, een toevoeging van maximaal 12.000 m² verkoopvloeroppervlak (gelijk aan 16.000 m² bedrijfsvloeroppervlak) voor de hoofdbranches "electro/bruin- & witgoed" en "overig" (bestaande uit de hoofdbranches: sport en spel, hobby, media, dier & plant, fiets en autoaccessoires) distributief verantwoord wordt geacht. Inpassing van grootschalige detailhandel is mogelijk doordat deze vorm van detailhandel op dit moment onvoldoende aanwezig is in de regionale voorzieningenstructuur, hetgeen zich ook heeft vertaald in wegstromende detailhandelsbestedingen, vooral naar Utrecht.

Het onderzoek constateert tevens dat deze programmatische invulling in beginsel aansluit bij de Provinciale detailhandelsvisie ten aanzien van grootschalige detailhandel. Niet alleen wordt voldaan aan genoemde richtlijnen, zoals onder andere aansluiting bij bestaande winkelconcentraties en complementariteit, ook wordt Nieuwegein genoemd als mogelijke voorkeurslocatie voor de situering van een cluster grootschalige detailhandel.

Horeca*Beschrijving*

De omvang van het aanbod en het gemiddelde kwaliteitsniveau van de aanwezige horeca maken nu het centrum van Nieuwegein niet tot een aantrekkelijk uitgaansgebied. De opgave is om de binnenstad van Nieuwegein tot een aantrekkelijker uitgaansgebied te ontwikkelen, enerzijds door verbetering van de profilering en kwalitatieve uitstraling van het huidige aanbod, en anderzijds door meer (diverse) voorzieningen van een hoge kwaliteit te realiseren. Daarbij is aandacht voor specifieke voorzieningen gewenst. Hierbij dient uiteraard rekening te worden gehouden met de woonfuncties in de binnenstad. Naast de bestaande dansschool wordt rekening gehouden met de vestiging van een discotheek en een poppodium. De uitbreiding onderscheidt winkelgerelateerde horeca met name aanwezig in het winkelcentrum en niet-winkelgerelateerde horeca, met name rond de Markt en ten westen van de tramlijn.

Onderbouwing

De opgave voor horeca is afgeleid van de beleidsuitgangspunten in de nota horecaonderzoek Nieuwegein (1992) en de deelnota winkelen en horeca (2000-479). Daarbij behoort de binnenstad tot één van de drie horecaconcentratiegebieden waarin uitbreiding mogelijk is. De deelnota winkelen en horeca hanteert de volgende missie voor het winkelen en de horeca in de binnenstad: "Het creëren van een volwaardig, multifunctioneel winkelmilieu met een verzorgende functie voor de eigen inwoners alsmede de inwoners uit de omliggende plaatsen met een duidelijk eigen gezicht." In het rapport wordt geconcludeerd dat het huidige horeca-aanbod vrij mager is in relatie tot de gemeentegrootte en de (beoogde) functie van de binnenstad. Voorts wordt geconstateerd dat Nieuwegein duidelijke potenties heeft voor versterking en uitbreiding van het horeca-aanbod.

Er is ruimte voorzien voor een disco en een poppodium. Een ruimte met popactiviteiten zal naar verwachting een breed en gevarieerd publiek trekken, dat op onderdelen soms ook uit ouderen zal bestaan. Nieuwe stromingen in de dans- en beeldcultuur en in de mode kunnen zich dan ook in Nieuwegein ontwikkelen. Daarnaast zal een dergelijke functie bijdragen aan de "uitgaanssfeer" in de binnenstad, door aan publieksgroepen anders dan het traditionele theaterpubliek, een uitgaanscentrum te bieden. Het valt te voorzien dat dit ook publiek uit de regio Nieuwegein zal trekken (Lopik, Houten, IJsselstein, Vianen).

Maatschappelijke functies*Beschrijving*

In het cultuurcluster is ruimte voor een theater met een kunstencentrum. Het voor een deel gerenoveerde en voor een deel nieuwe theater krijgt een grote zaal met 600 tot 800 stoelen en een toneeltoren en een kleine zaal met 200 stoelen. Ook zal een nieuwe bioscoop worden gerealiseerd, ter vervanging van de huidige Plaza Bioscoop met twee zalen. De nieuwe bioscoop zal vier tot zes zalen bevatten. De exploitant is voornemens om, evenals in de huidige situatie, in nauw overleg met theater De Kom en Film Theater Nieuwegein voor de gemeente de gemeentelijke filmhuisfunctie te blijven uitvoeren. In het cultuurcluster west komt voorts een cultuurplein met ruimte voor cafés.

In het informatiecluster in het oostelijk deel van de binnenstad wordt ruimte gereserveerd voor een gezamenlijke huisvesting van het gemeentehuis, de bibliotheek, het Centrum voor Beeldende Kunst en een maatschappelijk centrum. De bibliotheek wordt groter om in te kunnen spelen op moderne ontwikkelingen, en ook in de toekomst aantrekkelijk te kunnen blijven als de informatiebron van Nieuwegein. Met een grote centrale kan de bibliotheek een (nog) breder publiek bereiken. Het Centrum voor Beeldende Kunst bevat expositieruimten en de kunstuitleen. De expositieruimten zijn in te zetten voor tentoonstellingen van kunstenaars en hebben ook een educatieve en ontmoetingsfunctie. Het maatschappelijk centrum is een verzamelgebouw van grotendeels stedelijke sociale voorzieningen. Een efficiënt concept van gezamenlijk gebruik van ruimtes (dagdeelprogrammering, multifunctionaliteit). Hierin worden informatiefuncties gehuisvest (bijvoorbeeld ouderenwerk, rechtswinkel), maar ook ontmoetingsfuncties (bijvoorbeeld buurthuis). Als tegenhanger van de drukte in het stadscentrum zal hier ook een levensbeschouwelijk neutrale stille ruimte worden gecreëerd.

Onderbouwing

De huidige maatschappelijke instellingen hebben zich in de afgelopen decennia goed ontwikkeld en zijn nu overwegend te klein gehuisvest. Er is vraag naar een groter, actueler aanbod van producten en diensten. Dit blijkt uit het publieksonderzoek bij de nota "Beton moet bloeien, Een gieter met regenwater" en de inspraak over het IOB. Meer specifiek kan gesteld worden dat het huidige theatergebouw niet meer voldoet aan de eisen van de tijd: het speelveld is te klein, de laad- en losmogelijkheden zijn volstrekt ontoereikend en er is te weinig ruimte in onder meer de zaal, entree, foyer en theatercafé. Voorts heeft de regiopolitie Utrecht aangegeven dat er op termijn gestreefd wordt naar een nieuw districts bureau in Nieuwegein, te realiseren op een prominente locatie die voorziet in een adequaat voorzieningenniveau. De huidige locatie ligt centraal in de binnenstad aan de Schakelstede. Verder heeft de GGD aangegeven dat ze van de twee locaties in het centrum die momenteel in gebruik zijn naar één grotere locatie willen gaan. Nieuwegein heeft volgens de gemeente behoefte aan een centrum dat ook functioneert als een centraal, sociaal stadshart. Het centrum moet door de aanwezige voorzieningen in staat zijn om mensen vanuit de wijken naar het centrum te halen om elkaar te ontmoeten, met elkaar initiatieven te nemen en gezamenlijke leefstijlen te beleven; een levendig stadshart.

Woningen

Beschrijving

Het wonen wordt gezien als een belangrijke drager van een gevarieerd en aantrekkelijk binnenstadsmilieu, in verband met levendigheid ook buiten de winkel- en kantooruren. Uitgangspunt is dan ook om de woonfunctie in de binnenstad te versterken en hier een aantrekkelijk en leefbaar woonmilieu te realiseren. Het gaat erom een centrum-stedelijk woonmilieu tot stand te brengen met een grotere differentiatie aan woningtypen. De toekomstige woningvoorraad in de binnenstad is de resultante van huidige voorraad, sloop van woningen in het ontwikkelingsgebied en nieuwbouw van woningen. In totaal wordt uitgegaan van het toevoegen van 400-600 (gestapelde) woningen.

Onderbouwing

In het huidige stadscentrum wonen circa 2.000 mensen in 1.050 woningen. Bijna 900 woningen zijn gestapeld, 160 woningen zijn als grondgebonden eengezinswoningen te typeren. Nergens is sprake van echte hoogbouw (meer dan 5 verdiepingen). De bereikbaarheid van de woningen is goed evenals de woontechnische kwaliteit. De architectonische uitstraling van de huidige woningen is gedateerd. Veelal zijn de woningen met de achterkanten op de straat georiënteerd, waardoor een onaantrekkelijke omgeving ontstaat.

De architectuur van de woningen is over het algemeen pragmatisch en sober. Er bestaan knelpunten ten aanzien van het wonen in het centrum. De woningvoorraad is vrij eenzijdig samengesteld, zowel voor wat betreft doelgroepen, huur- en prijsniveau, als wat betreft differentiatie in woningtypen (veel middelhoogbouw in de huursector).

Op grond van het marktonderzoek "deelnota wonen binnenstad Nieuwegein, 2000" naar mogelijkheden voor woningbouw wordt aangegeven dat er ruimte is voor toevoeging van circa 1.000 woningen in de marktsector, met een nadruk op middeldure en dure woningen. Daardoor ontstaat een meer evenwichtige verhouding tussen sociale en marktsector (koop en huur). Uitgegaan wordt van gestapelde bouw. Verwacht wordt dat de belangstelling voor wonen in het centrum van Nieuwegein uit jongere tweeverdieners (20-35 jaar) en vitale ouderen (55-75 jaar) zal bestaan. Een belangrijke kwaliteitseis is dat de woningen veel ruimte en comfort moeten bieden. Andere belangrijke kwaliteitseisen hebben betrekking op uitzicht, beperking van geluidshinder en een grote mate van sociale veiligheid.

Figuur 10 Ontsluitingsstructuur Nieuwegein

4.4. Verkeer

Externe ontsluiting autoverkeer

Het plangebied is centraal gelegen binnen Nieuwegein dat omringd wordt door de rijkssnelwegen A2, A12 en A27. De ontsluiting van het plangebied vindt voornamelijk plaats via de Zuidstedeweg, die onderdeel uitmaakt van de hoofdontsluitingsstructuur van Nieuwegein. De Noordstedeweg zorgt voor de secundaire ontsluiting. Deze weg maakt onderdeel uit van de secundaire verkeersstructuur van Nieuwegein en is indirect verbonden met de hoofdontsluitingsstructuur. In figuur 10 is te zien dat via de Zuidstedeweg in alle richtingen wordt ontsloten. De hoofdontsluitingswegen zijn voorzien van een (dynamische) route-informatiesysteem dat verwijst naar het stadscentrum. Het plangebied is dan ook zeer goed ontsloten vanaf het landelijke snelwegennet. In de toekomst zal de goede bereikbaarheid en externe ontsluiting van het stadscentrum gewaarborgd blijven door een verdere optimalisering van de ontsluitingsroutes met de nodige infrastructurele aanpassingen en een optimalisering van de doorstroming en bewegwijzering door dynamisch verkeersmanagement.

Verkeersprognoses en snelheidsregime (2017)

De ontwikkeling in de Binnenstad zal leiden tot meer bezoekers van de binnenstad en hiermee nieuwe verkeersstromen genereren boven op de bestaande verkeersstromen. Dit betekent dat de verkeersintensiteiten op de wegen van en naar de binnenstad zullen toenemen. Op basis van het in 2006 geactualiseerde verkeersmodel van de stadsregio (BRU) en het ontwikkelingsplan zijn verkeersprognoses voor het jaar 2017 opgesteld. Hierbij is rekening gehouden met de ontwikkeling van de binnenstad en overige ontwikkelingen in de stad en de regio. Uit het verkeersmodel komen verkeersintensiteiten naar voren zoals deze in Tabel 4.2 zijn vermeld. Deze cijfers zijn daarnaast ook opgenomen in de rapportage Geactualiseerde verkeersprognoses bestemmingsplan binnenstad Nieuwegein van Goudappel Coffeng (5 januari 2007). In de tabel zijn tevens de maximaal toegestane snelheden per wegvak gegeven. De wegen in de binnenstad (inclusief de serviceroute) zullen in een 30 km/h-gebied worden opgenomen. De gemeente zal hiervoor de benodigde besluiten voorbereiden. Op de Koekoekslaan blijft het wegvak tussen de Zuidstedeweg en de Specht echter 50 km/h ten behoeve van de aanrijd/uitrukroute van de ambulance.

Een groot deel van de nieuw te realiseren functies in de binnenstad genereert extra verplaatsingen per auto buiten de spitsuren. Dit geldt voor de winkelfuncties, het wonen (gedeeltelijk) en de culturele voorzieningen (bibliotheek, theater, bioscoop, horeca). De verkeersproductie van deze functies kan probleemloos op het regionale wegennet afgewikkeld worden, daar de totale intensiteiten buiten het spitsuur in de toekomst de huidige spitsuurintensiteiten niet zullen benaderen. Het woon-werkverkeer ten gevolge van de te realiseren woningen en kantoren in de binnenstad legt wel een extra druk op de spitsuren. Er is inmiddels, als onderdeel van de uitvoering van de plannen voor de binnenstad, parkeerregulering ingevoerd in de binnenstad en de directe omgeving. Ten gevolge van deze regulering wordt een reductie van het autogebruik door personeel van bestaande kantoren in en om de binnenstad verwacht. De totale toename in de spitsuren blijft daardoor beperkt tot circa 1.140 motorvoertuigen. Doordat verschillende capaciteitvergroten maatregelen in de plannen zijn opgenomen, kan een goede verkeersafwikkeling zonder meer gewaarborgd worden (zie bijlage 1). Op regionaal niveau leidt de ontwikkeling van de Binnenstad overigens tot een aanzienlijke vermindering van het aantal autokilometers.

Op de Wijkerslootweg en het deel van de A.C. Verhoefweg tussen de Richterslaan en de ontsluitingsweg van parkeergarages P12/P13 (zie figuur 12), wordt een geluidsreducerend wegdek aangebracht. In het geluidsonderzoek is ervan uitgegaan dat dit ZSA-SD (zeer stil asfalt (semi dicht) of een akoestisch gelijkwaardig wegdek is.

Figuur 11 nieuwe ontsluitingsstructuur binnenstad

Interne ontsluiting autoverkeer

In figuur 11 is de interne verkeersontsluiting van het plangebied weergegeven.

Het plangebied wordt met verschillende aansluitingen op de hoofdwegenstructuur van Nieuwegein aangesloten. Naast de bestaande ontsluitingen vanaf de Zuidstedeweg/Wijkerslootweg (Kapittelstede; Voorstede) en de Noordstedeweg (Schouwstede; Schakelstede), zal een nieuwe ontsluitingsweg worden gerealiseerd vanaf de A.C. Verhoefweg over het terrein van het te slopen IZA-gebouw. De aansluiting van de Kapittelstede zal gereconstrueerd worden tot algemeen toegankelijke ontsluiting voor autoverkeer. Door de aanleg van nieuwe op- en afritten van de Zuidstedeweg kan het terrein van het St. Antonius ziekenhuis met de hier aanwezige parkeergarages ontsloten worden naast de bestaande ontsluiting via de Koekoekslaan. Ook zullen de nieuwe op- en afritten de parkeergarages in het oostelijk deel van de binnenstad ontsluiten.

Het terrein van het St. Antonius ziekenhuis en het stadscentrum zullen voor autoverkeer met elkaar verbonden blijven via de kruising Zuidstedeweg-Voorstede en de Doorslag-Tinnegieterstede die onder de Zuidstedeweg doorloopt. In de binnenstad zelf zal slechts sprake zijn van indirecte koppelingen tussen de verschillende deelgebieden voor autoverkeer zodat onnodig doorgaand verkeer voorkomen wordt en de ontsluiting van het gehele plangebied verdeeld over verschillende routes kan plaatsvinden. Hiermee kunnen tevens autovrije/autoarme gebieden in het stadscentrum worden gerealiseerd (zoals bijvoorbeeld het Stadhuisplein). De grote openbare parkeergarages zullen over twee toegangswegen beschikken om problemen bij calamiteiten te voorkomen. Voor (bevoorradend) vrachtverkeer en abonnementshouders zal een servicestraat aanwezig zijn die de verschillende deelgebieden met elkaar zal verbinden. Langs deze servicestraat zullen laad- en loshavens aanwezig zijn.

Figuur 11 geeft een overzicht van de interne ontsluitingsstructuur inclusief de servicestraat voor (bevoorradend) vrachtverkeer en de route van het openbaar vervoer.

In de rapportage van Goudappel Coffeng Geactualiseerde verkeersprognoses bestemmingsplan binnenstad Nieuwegein (5 januari 2007) zijn de relevante verkeersgegevens van zowel de hoofdverkeersstructuur als van de wegen binnen het plangebied opgenomen.

Infrastructurele maatregelen bovenwijkse wegenstructuur

Naast de nieuwe T-aansluitingen op de A.C. Verhoefweg en de Zuidstedeweg en de nieuwe op- en afritten bij het Zuidstedeiadiaduct, zijn ook op de bovenwijkse wegenstructuur infrastructurale maatregelen noodzakelijk. Ook de wegvakken en kruispunten die niet direct aansluiten op de binnenstad en het terrein van het St. Antonius ziekenhuis kunnen te maken krijgen met de verkeerseffecten ten gevolge van de ontwikkeling van de binnenstad.

Zo zullen de kruisingen Wijkerslootweg-Batauweg en Wijkerslootweg-A.C. Verhoefweg zwaarder belast worden, zodat hier capaciteitsvergrotingen zullen plaatsvinden (onder andere extra rijstroken). Op overige kruispunten zijn geen grootschalige ingrepen nodig. De nieuwe aansluiting op de A.C. Verhoefweg zal wel vanuit alle richtingen toegankelijk zijn voor inrijdend verkeer. Met uitzondering van de bus zal uitrijdend verkeer hier echter alleen rechtsaf in noordelijke richting kunnen slaan. Linksafslaand verkeer zou leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op deze aansluiting en op de kruising met de Zuidstedeweg/Wijkerslootweg. Dit linksafslaande verkeer heeft een goede alternatieve route via de Kapittelstede. De linksafslaande bus wordt met een busbaan in de middenberm in de A.C. Verhoefweg vanaf de nieuwe aansluiting naar de kruising met de Zuidstedeweg/Wijkerslootweg geleid.

Op de gehele bovenwijkse wegenstructuur zal sturing van de verkeersstromen noodzakelijk zijn in de spits door toepassing van dynamisch verkeersmanagement met een dynamisch routeverwijzingssysteem vanaf het snelwegennet. Zo zal de Binnenwal dienen te worden opgenomen in de dynamisch verwezen parkeerroute en zal verkeer van en naar de A2 gedeeltelijk via de zuidelijke stadsautoweg (Zandveldseweg) dienen te worden gestuurd in de spitsuren. Op de Zuidstedeweg, de A.C. Verhoefweg (tussen nieuwe aansluiting binnenstad en Zuidstedeweg), de Wijkerslootweg en de Weg naar de Poort (tussen Batauweg en oostelijke op/afritten A2) zal de toegestane maximumsnelheid – in afwijking van het wegencategoriseringsplan 2005 – verlaagd worden van 70 naar 50 km/h in verband met de uitbreiding van het aantal aansluitingen en het daarmee veranderde karakter van de weg en/of vanwege verbetering van de leefomgeving. De gemeente zal hiervoor de benodigde besluiten nemen. (Bron: Verkeer, vervoer en parkeren, gemeente Nieuwegein, 4 maart 2003).

Parkeren

Er wordt voorzien in de aanleg van parkeergarages die direct (via korte toegangswegen) ontsloten worden vanaf de omliggende gebiedsontsluitende wegen. Bij deze nieuw te ontwikkelen parkeergarages zal aandacht zijn voor de sociale veiligheid en ruimtelijke beleving. De bestaande garage onder het winkelcentrum zal gehandhaafd blijven en een kwaliteitsverbetering ondergaan.

In totaal zal het gaan om circa 5.000 parkeerplaatsen in een aantal parkeergarages in de binnenstad (exclusief het terrein van het St. Antonius ziekenhuis). Op basis van het programma leidt dit tot de volgende parkeerclusters (zie ook figuur 12):

- nieuwe parkeergarages-oost	P1-P2-P3-P4-P5-P6	max. 1.920;
- bestaande en nieuwe parkeergarages midden	P7-P8-P9-P10	max. 850;
- Kruyderlaan/Noordstedeweg	P11	max. 175;
- nieuwe parkeergarages west	P12-P13	max. 1.150;
- garage ten behoeve van centrum bij St. Antonius ziekenhuis	P15	max. 1.000.

Op straat blijven in het gebied circa 175 parkeerplaatsen gehandhaafd (parkeerterrein Nachtwachtstede, langs de Zoomstede, Ringstede, Zadelstede, Luifelstede). Het woongebied in het noordwestelijk deel van de binnenstad is daarbij niet meegeteld. Daarnaast zijn er op zaterdag en koopavond 190 parkeerplaatsen beschikbaar bij bestaande kantoren.

Het St. Antonius ziekenhuis realiseert een parkeergarage met maximaal 1.450 parkeerplaatsen, daarnaast kunnen enkele parkeerplaatsen op maaiveld aanwezig blijven, naar schatting 50 in totaal. Het terrein van het St. Antonius ziekenhuis zal lopend te bereiken zijn via de verbinding onder de Zuidstedeweg en via een nieuw aan te leggen ongelijkvloerse voetgangersverbinding over de Zuidstedeweg.

De parkeercapaciteit is gebaseerd op dubbelgebruik en uitwisselbaarheid waarbij op piekmomenten exclusieve parkeerarealen voor kantoorpersoneel kunnen worden uitgewisseld met die van winkelbezoekers. Voor de meeste woningen zal sprake van zijn van 1 exclusieve parkeerplaats per woning.

Per bestaande woning zal gemiddeld maximaal 1 parkeervergunning worden uitgegeven voor een publiek toegankelijke plaats (zie tabel 4.1).

Tabel 4.1 Parkeerkencijfers gehanteerd voor opstellen parkeerbalans

functie	parkeernorm per woning of 100 m ² bedrijfsvloeropervlak	aanwezigheidsfactoren			
		werkdag	avond	koopavond	zaterdag
nieuwe woningen					
- exclusieve parkeerplaatsen	1,2	1	1	1	1
- parkeerplaatsen in medegebruik	0,3	0,6	1	0,7	0,7
bestaande woningen	1	0,6	1	0,7	0,7
kantoren	0,8 1,11(*)	1	0,05	0,1	0,05
gemeentehuis	1,1	1	0,15	0,1	0,15
winkelbezoek en winkeleigenaren/personeel	4,1	0,6	0,05	0,95	1
horeca	4	0,3	1	0,75	0,6
cultuur/leisure	3,4	0,6	0,8	0,3	0,5

* Voor zover hiervoor ruimte is zonder extra parkeerplaatsen te behoeven aan te leggen.

Om de kosten te beperken zullen maximaal 2 parkeerlagen onder het maaiveld worden gebouwd in de garages. De overige benodigde parkeerlagen zullen in de gebouwen worden gerealiseerd. Figuur 12 geeft een overzicht van de geprojecteerde parkeergarages met daarnaast vermelding van de globale aantallen parkeerplaatsen per garage en het type parkeergarage.

In de binnenstad is betaald parkeren ingevoerd. Om uitwijkgedrag naar omliggende woonwijken te voorkomen, is in deze wijken (schil van circa 200 tot 500 m om de binnenstad) een parkeerregulering in de vorm van vergunningparkeren ingevoerd. Dit gebied wordt begrensd door de Richterslaan, de Batauweg, de Buizerdlaan, de Roerdomplaan, de Doorslag en de Binnenwal.

Bewoners en bedrijven kunnen binnen deze gebieden parkeervergunningen krijgen. Het betaald parkeren in combinatie met vergunningparkeren heeft de volgende doelstellingen:

- garanderen van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor bewoners in en rondom de binnenstad;
- vermijden van zoekverkeer en parkeeroverlast in de woonwijken;
- aanbieden van voldoende parkeerplaatsen voor winkelbezoekers;
- reduceren autogebruik in het woon-werkverkeer om congestie te voorkomen;
- sturen op dubbelgebruik van parkeervoorzieningen door verschillende gebruikersgroepen, zodat een intensief ruimtegebruik in een multifunctionele binnenstad tot de mogelijkheden behoort.

Verkeersveiligheid en wegencategorisering

De gehele binnenstad zal onderdeel gaan uitmaken van een 30 km/h-gebied met erftoegangswegen. Daarnaast zal de maximaal toegestane snelheid op de Weg naar de Poort (binnenstedelijk deel), de Wijkerslootweg, de A.C. Verhoefweg (tussen nieuwe aansluiting plangebied en Zuidstedeweg) en de Zuidstedeweg verlaagd worden van 70 naar 50 km/h. De gemeente zal hiervoor de benodigde besluiten voorbereiden.

Door de toegangswegen tot de parkeergarages in de binnenstad kort te houden zullen conflicten met langzaam verkeer zoveel mogelijk worden voorkomen. Daar waar toch sprake is in de binnenstad van een kruising van het langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer zal aandacht worden besteed aan een duurzaam veilige vormgeving.

Hetzelfde geldt voor kruisingen tussen het langzaam verkeer en de sneltramlijn/busroutes. De kruisingen van het gemotoriseerd verkeer met ander gemotoriseerd verkeer (aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen) zullen beveiligd met verkeersregelininstallaties of als rotonde (Noordstedeweg-Sluyterslaan) worden uitgevoerd.

Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)

Het fietsverkeer in Nieuwegein beschikt over een uitgebreid en fijnmazig netwerk van exclusieve fietsroutes (fietspad of fietsstrook). De binnenstad is per fiets dan ook optimaal bereikbaar vanuit alle wijken. Ook in en om de binnenstad zelf zijn goede fietsroutes aanwezig. Langs de Noordstedeweg zijn fietsstroken aanwezig, langs de Zuidstedeweg en Wijkerslootweg zullen fietspaden worden toegevoegd. Daarnaast zal het fietsverkeer van de interne serviceweg(en) gebruikmaken. De Zuidstedeweg kan ter hoogte van de Voorstede/Koekoekslaan en bij het Zuidstede viaduct ongelijkvloers gekruist worden door langzaam verkeer. Hiertoe zal een nieuwe ongelijkvloerse voetgangersverbinding worden gerealiseerd tussen de binnenstad en de parkeervoorzieningen op het terrein van het St. Antonius ziekenhuis. De A.C. Verhoefweg kan via de Karosbrug (ter hoogte van de Spoorstede) ongelijkvloers gekruist worden. Langs de Doorslag zal een fiets- en wandelpromenade worden gerealiseerd. Deze "Stadsboulevard" zal aansluiten op het "stadsbalkon" dat exclusief voetgangersgebied zal zijn. Handhaving en upgradering van de Kolfstedetunnel wordt voorgestaan zodat een verkeersveilige oversteek mogelijk is voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. De beveiligde bovengrondse fietsoversteek is een goed alternatief voor de tijdstippen waarop de fietstunnel als minder sociaal veilig wordt ervaren. Ook ter hoogte van de kruisingen Wijkerslootweg-A.C. Verhoefweg en Zuidstedeweg-Binnenwal kan de wegenstructuur door middel van verkeersregelininstallaties gekruist worden door het langzame verkeer. Bij de aansluiting Noordstedeweg-Sluyterslaan bevindt zich een rotonde zodat hier een verkeersveilige oversteekmogelijkheid voor het langzaam verkeer aanwezig is. Een deel van de binnenstad zal exclusief aan voetgangers worden toebedeeld, evenals het winkelcentrum zelf.

Om de bereikbaarheid van de binnenstad voor het fietsverkeer te optimaliseren en het fietsgebruik te stimuleren, heeft de gemeente Nieuwegein in het jaar 2004 een "Fietsplan Binnenstad" opgesteld. In het plan zijn verschillende maatregelen voorgesteld. Het fietsverkeer in de binnenstad dient met name goed aan te sluiten op de belangrijkste bestaande fietsrelaties. Daarnaast bestaat er behoefte aan de realisatie van voldoende en veilige, gratis fietsstallingvoorzieningen op maaiveld niveau in de binnenstad en verbetering van de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers. De fietsverbindingen dienen te worden gekenmerkt door de aspecten: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Op een aantal relaties van en naar de binnenstad worden nadere maatregelen voor de fietsvoorzieningen voorgesteld.

Figuur 12 en 13
Blijven gehandhaafd

Een goede comfortabele eenduidige vormgeving en verlichting van de fietsroutes in de binnenstad (sociale veiligheid, aantrekkelijkheid) is zeer belangrijk. Hieraan zal dan ook speciale aandacht worden besteed bij de inrichting van de binnenstad.

Voor het stallen van fietsen (fietsparkeren) zullen voldoende kwalitatief goede stallingvoorzieningen worden gerealiseerd die verspreid liggen over de gehele binnenstad. Aangezien verwacht wordt dat het fietsgebruik bij het bezoek aan de binnenstad sterk zal toenemen, zal er sprake zijn van substantiële uitbreidingen. De fietsstallingvoorzieningen zullen deels overdekt in de garages worden gerealiseerd. Op figuur 13 staan de zoeklocaties aangegeven voor geconcentreerde fietsstallingvoorzieningen.

In totaal zullen in de binnenstad in de toekomst op basis van het ontwikkelingsplan ruim 3.000 fietsstallingplaatsen aanwezig dienen te zijn. Dit betekent een verdubbeling van de capaciteit.

Openbaar vervoer

De binnenstad zal door het openbaar vervoer ontsloten worden door de reeds aanwezige sneltramhalte "Stadscentrum-Nieuwegein" en het naastgelegen centrale busstation. Daarnaast bevindt zich op de Zuidstedeweg een op loopafstand gelegen sneltramhalte ("Merwestein") en bevindt zich op de Noordstedeweg ter hoogte van de Sluyterslaan een beloopbare bushaltevoorziening. De huidige sneltramhalte in de binnenstad zal een "facelift" ondergaan evenals het busstation. Bij intensivering van het openbaar vervoer kan een herindeling en eventueel uitbreiding van het busstation noodzakelijk zijn. Daarbij wordt eerst de mogelijkheid van een dynamisch busstation onderzocht, zodat het ruimtebeslag beperkt blijft. Het busverkeer heeft een doorsteek door het centrum (gedeeltelijk exclusief) van de A.C. Verhoefweg naar de Noordstedeweg en terug (via de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Borgstede op de A.C. Verhoefweg).

Aan deze route ligt het centrale busstation dat een goede, snelle en comfortabele overstapmogelijkheid zal bieden op de naastgelegen sneltramhalte in de binnenstad. De sneltram geeft de binnenstad van Nieuwegein een snelle en comfortabele verbinding met Utrecht CS en de woonwijken van Nieuwegein en IJsselstein. De buslijnen die halteren op het centrale busstation verbinden de binnenstad met de overige wijken van de stad en de woonkernen en werklocaties in de regio. De binnenstad van Nieuwegein is dan ook goed ontsloten door het openbaar vervoer.

Tabel 4.2 Verkeersintensiteiten en snelheidsregime per wegvak in 2017

wegvak	intensiteit (in mvt/etm) snelheidsregime (in km/h)			
	2005	2017	2004	2015
Weg naar de Poort				
- tussen aansluiting A2 en Batauweg	33.300	62.100	70	50
Wijkerslootweg:				
- tussen Batauweg en A.C. Verhoefweg	29.600	48.300	70	50
Zuidstedeweg:				
- tussen A.C.Verhoefweg en Kapittelstede	24.000	39.000	70	50
- tussen Kapittelstede en Koekoekslaan	24.000	39.300	70	50
- tussen Koekoekslaan en Voorstede	24.400	41.500	70	50
- tussen Voorstede en viaduct	22.700	43.200	70	50
- tussen viaduct en Binnenwal	22.700	36.000	70	50
A.C. Verhoefweg:				
- tussen Wijkerslootweg en Borgstede	18.300	33.500	70	50
- tussen Borgstede en Richterslaan	18.300	37.400	70	70
Noordstedeweg:				
- tussen Binnenwal en Schakelstede	11.500	13.300	50	50

wegvak	intensiteit (in mvt/etm) snelheidsregime (in km/h)			
	2005	2017	2004	2015
- tussen Schakelstede en Sluyterslaan	11.900	13.300	50	50
- tussen Sluyterlaan en ingang P City Plaza	8.600	10.100	50	50
- tussen P City Plaza en Schouwstede	9.200	8.900	50	50
- tussen Schouwstede en Batauweg	10.200	10.000	50	50
nieuwe aansluiting bij Borgstede	-	5.000	-	30
nieuwe aansluiting bij Kapittelstede	100	5.100	50	30
Koekoekslaan:				
- tussen Zuidstedeweg en Specht	10.300	7.500	50	50
- tussen Specht en Braamsluiper	10.300	7.500	50	30
- tussen Braamsluiper en Doorslag	9.300	6.500	50	30
Voorstede	11.900	14.900	50	30
afrit Zuidstedeweg bij viaduct Doorslag	-	4.600	-	50
oprit Zuidstedeweg bij viaduct Doorslag	-	5.600	-	50
Doorslag	400	100	50	30
Hagestede				
- tussen Spoorstede en Kapittelstede	1.500	4.100	30	30
- Kapittelstede en ingang P City Plaza AH	1.500	1.000	50	30
Schouwstede	3.200	4.400	50	30
Schakelstede				
- tussen Noordstedeweg en Tinnegieterstede	4.400	1.100	50	30
- tussen Tinnegieterstede en P City Plaza Konmar	4.300	1.000	50	30
- tussen P City Plaza Konmar en Voorstede	2.600	10.300	50	30

4.5. Groen en ecologie

Groen

Er is momenteel in het plangebied een klein areaal aan groenvoorzieningen aanwezig, met name langs de grenzen van het plangebied. De belevingswaarde van de groenvoorzieningen is redelijk en het groen is redelijk waardevol. Buiten deze groene randen omvat de binnenstad weinig groen. Met uitzondering van het bouwblok Herenstraat hoek Noordstedeweg is handhaving van de huidige groenstructuur dan ook het uitgangspunt en daarom worden alle belangrijke groenvoorzieningen bestemd als "groenvoorziening". Het groen langs de Spoorstede wordt doorkruist door de Ruiterstede. Na realisatie van de nieuwe gebiedsontsluiting aan de westkant wordt het groen doorgetrokken, waarbij de Ruiterstede ter hoogte van het groen een groene invulling krijgt. Dit wordt in de bestemmingslegging mogelijk gemaakt. Voor het groen dat bij de realisering van het bouwblok Herenstraat hoek Noordstedeweg verdwijnt is compensatie binnen het plangebied niet mogelijk, gezien het stedelijke karakter van de binnenstad. Wel is de ambitie om op terrassen daktuinen te maken, om hier zoveel mogelijk groen terug te laten komen.

In de groenvoorzieningen zijn natuurwaarden aanwezig, waarvan een deel naar verwachting bescherming geniet. Deze paragraaf geeft een korte beschrijving van het groen in het plangebied. Vervolgens wordt ingegaan op de ecologische aspecten, zoals het stedelijke natuurbeleid, de aanwezigheid van beschermde gebieden, beschermde soorten en als laatste de conclusies.

Ecologie

Stedelijk natuurbeleid

De doelstelling ten aanzien van de natuurontwikkeling in het stedelijk gebied van Nieuwegein is tweeledig en als volgt weergegeven (Sein op groen, Sector stadsbeheer, 1997):

1. veilig stellen van of verder ontwikkelen van natuurwaarden in stedelijke kerngebieden;
2. het laten toenemen van natuurwaarden in de directe woonomgeving door middel van het inrichten en beheren van migratiegebieden van en naar de kerngebieden.

Het groen dat langs de grenzen van het plangebied loopt, heeft als hoofdfunctie recreatie en beleving met als nevenfunctie natuurontwikkeling. De inrichting van het groen is op deze hoofdfunctie afgestemd. Het groen sluit aan op gebieden met actuele of potentiële natuurwaarden, maar is zelf minder waardevol vanwege de ligging en/of de recreatieve functie. Wel zijn de groene gebieden van betekenis voor migratie van flora en fauna, omdat zij een schakel vormen tussen ecologisch waardevolle gebieden.

De watergang Doorslag heeft als hoofdfunctie scheepvaart en als nevenfunctie natuurontwikkeling. De watergang ten westen van het ziekenhuis heeft als hoofdfunctie waterberging en beleving, en als nevenfunctie natuurontwikkeling.

Beschermde natuurgebieden

In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen ecologische verbindingzones, reservaatgebieden of speciale beschermingszones aanwezig.

Beschermde soorten

Op grond van de Flora- en faunawet is het verboden om zonder ontheffing activiteiten te verrichten die leiden tot aantasting van te beschermen soorten en van hun voortplantings-, rust- of verblijfplaats. In een bestemmingsplan moet aannemelijk worden gemaakt dat de gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten niet in het geding is. Hieronder wordt beschreven welke beschermde soorten naar verwachting in het plangebied aanwezig zijn. Deze analyse is gebaseerd op een veldbezoek (d.d. 6 oktober 2004), het rapport "Beoordeling beschermde soorten en inventarisatie vleermuizen, Binnenstad Nieuwegein" (Waardenburg BV, 30 september 2005), en ecologische inventarisatiegegevens van vergelijkbare stedelijke gebieden. Gedetailleerde ecologische gegevens van dit gebied zijn volgens het Natuurloket vrijwel afwezig.

Flora

Het plangebied herbergt plantensoorten van zeer voedselrijke graslanden, ruigtes, oevers, sloten en struwelen. Bijzondere plantensoorten zijn, vanwege dit voedselrijke karakter, niet aanwezig. Wél is de rietorchis waargenomen langs het water (Waardenburg, 2005). De flora beperkt zich tot in Nederland zeer algemene plantensoorten. De meeste watergangen zijn beschoeid. Langs de niet beschoeide watergang langs het spoor van de sneltram komen gele lis, riet, brandnetel, harig wilgeroosje en liesgras voor. Mogelijk groeit de wettelijk beschermde zwanenbloem hier. Deze soort is regionaal vrij algemeen. Rietorchis is beschermd conform categorie 2 van de Flora- en faunawet, de zwanenbloem is een algemene soort en valt in categorie 1.

Vogels

Het openbare en privé-groen vormen het leefgebied voor verschillende soorten struweelvogels zoals ekster, merel, koolmees, zanglijster, houtduif, roodborst, winterkoning, heggemus, zwartkop, tijtjaf en boomkruiper. De gebouwen bieden broedgelegenheid aan soorten als huismus, spreeuw, witte kwikstaart en kauw. De oevervegetatie vormt het broedgebied voor meerkoet en wilde eend.

Zoogdieren

Binnen het plangebied komen naar verwachting de egel, mol, gewone bosspitsmuis, rosse woelmuis, woelrat, aardmuis, veldmuis, bosmuis, konijn en huisspitsmuis voor. Verder komen er passerende en foeragerende gewone en ruige dwergvleermuizen en laatvliegers voor. Deze dieren vliegen langs de boomkronen, bij lantaarnpalen, in parken en boven het water. Een deel van de in het plangebied aanwezige gebouwen is waarschijnlijk geschikt als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Er zijn tijdens de inventarisatie echter geen aanwijzingen gevonden die wijzen op de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen en/of kolonies binnen het plangebied. De relatief jonge bomen zijn ongeschikt als vaste verblijfplaats voor vleermuizen. Het plangebied

heeft een (lage tot) matige kwaliteit als foerageergebied. De kans op overwinterende vleermuizen is erg beperkt.

Amfibieën, reptielen en vissen

De meeste watergangen zijn beschoeid en hier komen naar verwachting geen amfibieën voor. Langs de niet beschoeide watergang langs het spoor van de sneltram kunnen kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker voorkomen. Alle amfibieën zijn wettelijk beschermd. Enkele amfibieën gebruiken groenvoorzieningen en tuinen om in te overwinteren. In de zin van de Flora- en faunawet gaat het hier om vaste rust- en verblijfplaatsen van beschermde soorten. Deze rust- en verblijfplaatsen worden dus ook beschermd. Voor reptielen is het plangebied ongeschikt. De kleine modderkruiper, een vissoort die vrij algemeen is in de omgeving van Nieuwegein, komt naar verwachting ook voor binnen het plangebied.

Voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied

De volgende ontwikkelingen zullen in het plangebied plaatsvinden:

- verwijderen van struweel, beplanting en bomen;
- slopen van bestaande bebouwing;
- grondwerkzaamheden (bouwrijp maken);
- realiseren van nieuwe bebouwing, aanleg infrastructuur en parkeergelegenheid;
- gewijzigd gebruik van de locaties.

Ervan uitgaande dat alle bebouwing in de binnenstad dezelfde natuurwaarden herbergt, zullen bovenstaande ontwikkelingen in het algemeen worden besproken. Deze beschrijven de effecten voor alle ontwikkelingsgebieden.

Verwijderen van struweel, beplanting en bomen

Het verwijderen van struweel kan leiden tot aantasting en extra verstoring van de mogelijk aanwezige soorten vogels, zoogdieren en van amfibieën (in de winter). Vogels zijn extra beschermde soorten volgens de Flora- en faunawet. Vogels mogen niet worden aangetast of verstoord. Door de werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen (maart t/m juli) wordt verstoring en aantasting voorkomen.

Slopen bestaande bebouwing

Mogelijk worden broedvogels die broeden in en om bebouwing aangetast. Mogelijk zijn vleermuizen aanwezig in de bebouwing, zodat zij (en hun verblijfplaatsen) door de sloop van de bebouwing worden aangetast. Vleermuizen zijn extra beschermde soorten ingevolge de Flora- en faunawet. Er zijn tijdens de inventarisatie geen aanwijzingen gevonden die wijzen op de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen en/of kolonies binnen het plangebied.

Grondwerkzaamheden (voor bouwrijp maken)

Nadat de bebouwing is gesloopt, zullen de grondwerkzaamheden voor het bouwrijp maken naar verwachting alleen nog leiden tot aantasting of extra verstoring van de mol en veldmuis, omdat deze ondergrondse verblijfplaatsen hebben. Overige aanwezige te beschermen soorten vogels, zoogdieren of amfibieën in het plangebied of de omgeving zullen niet meer verstoord worden.

Bouwwerkzaamheden

Ook het realiseren van gebouwen zal, indien deze werkzaamheden aansluiten op de voorgaande werkzaamheden, niet leiden tot extra verstoring of aantasting van de te beschermen diersoorten.

Gewijzigd gebruik van de locaties

In de nieuwe situatie zullen wederom kansen voor het (her)vestigen van zoogdieren en vogels zijn.

Conclusie

- Het plangebied is van geringe ecologische betekenis doch herbergt verschillende wettelijk beschermde soorten vogels, amfibieën en zoogdieren en planten.
- Ontheffing is niet mogelijk voor zwaar beschermde soorten (zoals vleermuizen). Voor vogels is ontheffing echter niet nodig wanneer buiten het broedseizoen (maart t/m juli) wordt gestart met bouwwerkzaamheden, aangezien verstoring van nestplaatsen in het broedseizoen dan wordt voorkomen.

- Er zijn tijdens de inventarisatie geen aanwijzingen gevonden die wijzen op de aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen en/of kolonies van vleermuizen binnen het plangebied. Indien toch vleermuizen worden aangetroffen tijdens sloop of kap van bomen, is het raadzaam om vanuit zorgplicht een deskundige te raadplegen om de juiste handelwijze vast te stellen. Tevens wordt aangeraden het moment van sloop af te stemmen op de aanwezigheid van vleermuizen, gezien het feit dat vleermuizen regelmatig verhuizen. Aangeraden wordt verder om (buiten het winterseizoen) enkele dagen tot een week voor de sloop een laatste controle op aanwezigheid van vleermuizen uit te laten voeren.

4.6. Waterhuishouding

Waterbeleid

Vierde Nota Waterhuishouding

In de vierde Nota Waterhuishouding (1998) is de doelstelling van het waterbeleid als volgt geformuleerd: "Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd."

Waterbeheer 21^e eeuw

Ook in het Advies Waterbeheer 21^e eeuw (in 2000 overgenomen als kabinetsstandpunt) wordt aandacht en ruimte voor water gevraagd. Deze commissie pleit voor toekomstig waterbeheer volgens het principe vasthouden, bergen en vervolgens pas afvoeren van het water. Dit principe is overgenomen in de Startovereenkomst waterbeleid 21^e eeuw. In de startovereenkomst is verder overeenstemming bereikt over de volgende waterhuishoudkundige principes, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de (her)inrichting van een bepaald gebied:

- niet afwentelen (bestuurlijk, financieel en geografisch);
- meer ruimte voor water naast techniek;
- de kwaliteitstrits schoonhouden-scheiden-afvoeren.

In het kader van het waterbeheer in de 21^e eeuw hebben de bevoegde overheden in 2001 afgesproken bij nieuwe ruimtelijke plannen een watertoets uit te voeren. Dit is uiteindelijk vastgelegd op 3 juli 2003 in het Nationaal Bestuursakkoord Water. De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verankerd in het Besluit Ruimtelijke Ordening.

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben rijk, provincies, gemeenten en Waterschappen afspraken gemaakt over de manier waarop in de toekomst met het water in Nederland wordt omgegaan. Zo is afgesproken dat bij nieuwe ontwikkelingen de kosten voor het realiseren van de nodige waterberging ten laste komt van de planexploitatie. Tenzij het waterbergende vermogen in de uitgangssituatie niet op orde was, dan betaalt het waterschap mee. In het akkoord zijn werknormen geformuleerd voor overstroming. In stedelijk gebied mag daarbij minder dan 1 keer per 100 jaar water vanuit het oppervlaktewater naar het maaiveld stromen.

Europese Kaderrichtlijn water

De Europese Kaderrichtlijn water beoogt de bescherming van aquatische ecosystemen en het duurzaam gebruik van water. Daarvoor wordt de Kaderrichtlijn eerst in landelijke wet- en regelgeving omgezet. Momenteel ligt de goedkeuringswet van de kaderrichtlijn bij de Eerste Kamer. De Europese Kaderrichtlijn heeft, waar het de gemeente betreft, consequenties voor bijvoorbeeld riolering, afkoppelen, toepassing van bouwmaterialen en het ruimtelijk beleid. Er worden ecologische en fysisch-chemische doelen geformuleerd die afhankelijk zijn van de functie van een watergang. Het ligt ook voor de hand dat bijvoorbeeld de eisen die worden gesteld aan het Merwedekanaal anders zijn dan de eisen die gesteld worden aan de Schalkwijkse Wetering.

Waterhuishoudingsplan provincie Utrecht (2004)

In het derde waterhuishoudingsplan van de provincie Utrecht worden de hoofdlijnen weergegeven van het waterbeleid voor de periode 2005 tot en met 2010. In het plan worden de recente ontwikkelingen in het waterbeleid geïntegreerd. Het gaat hierbij vooral om:

- waterbeheer in de 21^e eeuw;
- Europese Kaderrichtlijn Water;
- watertekort in de zomer van 2003;

- de discussie over de veiligheid van regionale waterkeringen en het provinciale toezicht daarop mede naar aanleiding van de kadebreuk in Wilnis in augustus 2003.

Het derde waterhuishoudingsplan heeft een looptijd van zes jaar in plaats van de gebruikelijke vier jaar, zodat kan worden aangesloten bij de plannen rond de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Het hoofddoel voor het derde provinciale waterhuishoudingsplan is een veilig en bewoonbaar land hebben en instandhouden. Daarnaast wordt gestreefd naar gezonde en veerkrachtige watersystemen en een duurzaam gebruik van water voor mens en natuur.

Waterbeheersplan 2003-2007

Algemene doelstellingen in het waterbeheersplan van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden zijn:

- het garanderen van het gewenste veiligheidsniveau tegen overstroming en wateroverlast;
- het verkrijgen van een goede waterkwaliteit die voldoet aan de normen (MTR en END);
- het herstellen van de natuurlijke verscheidenheid in de waterkwaliteit binnen het plangebied;
- de aanwezigheid van goede gebruiksmogelijkheden voor verschillende maatschappelijke functies;
- het behouden of versterken van de landschappelijke betekenis.

Watervisie Nieuwegein

De gemeente Nieuwegein heeft samen met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en de Watermaatschappij Hydron gewerkt aan een watervisie. Deze geeft een integrale beleidsvisie over de wijze waarop zij het waterbeheer in de meest brede zin willen vormgeven. In deze visie worden de knelpunten in het watersysteem beschreven (kwalitatief en kwantitatief, wateropgave uitgerekend door het Hoogheemraadschap), worden oplossingsmogelijkheden globaal aangegeven en worden streefbeelden voor het watersysteem geformuleerd. De Watervisie zal in 2005 worden uitgewerkt in een Waterplan. In het Waterplan zal het ingezette beleid uit de Watervisie worden uitgewerkt naar concrete voorstellen op het gebied van de waterkwaliteit en het waterbeheer. In het kader van de ontwikkeling van de Watervisie wordt een voorbeeldproject voorbereid, met de bedoeling enerzijds samen met burgers en betrokken instanties het thema Water bredere aandacht te geven en anderzijds om door middel van een concreet project de educatie over Water vorm te geven. Het streefbeeld voor het gebied waar de binnenstad onderdeel van uit maakt is een watersysteem met voldoende capaciteit en een grote beleefswaarde.

Waterparagraaf

Huidige situatie

Het oppervlaktewater van de binnenstad concentreert zich aan de noord-, oost- en zuidgrenzen van het plangebied. Aan de noordzijde ligt de singel langs de Noordstedeweg. De oostkant wordt begrensd door de watergang Doorslag (deze verbindt het Merwedekanaal met de Hollandse IJssel) en de afwateringssloot langs het Brugpad. Aan de zuidwestgrens, bij het ziekenhuis, ligt een watergang langs de Koekoekslaan. Oppervlaktewater binnen het plangebied beperkt zich tot de watergang ten noorden van de Spoorstede. Dit water is met lange duikers verbonden met de waterstructuur in de wijken Doorslag, Batau-Zuid en Jutphaas-Wijkersloot.

De damwand en de achterliggende kade langs de Doorslag doet dienst als regionale waterkering. Ter bescherming van deze waterkering zijn beschermingszones aangewezen. Ontwikkelingen binnen deze zones dienen voorgelegd te worden aan de beheerder van de waterkering, het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Daarmee wordt voorkomen dat de belangen van de waterkering worden geschaad. In de keur van het Hoogheemraadschap is bepaald dat ter bescherming van deze damwand een strook van 12 m breed (7 m kernzone plus 5 m beschermingszone) uit de damwand gevrijwaard moet blijven van elke bouw-, graaf-, plant-, of rooiactiviteit. Voor werkzaamheden op kortere afstand is een ontheffing vereist.

De binnenstad is voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel. Met behulp van het rioolgemaal Stadscentrum wordt afvalwater en een deel van het hemelwater (first flush) via een persleiding naar de zuiveringsinstallatie Klaphek afgevoerd. Relatief schoon hemelwater wordt met het regenwaterriool via overstortputten afgevoerd naar de duikers en het oppervlaktewater.

Het oppervlaktewater in het gebied heeft naast een waterbergend functie tevens een afvoer-functie. Overtollig water wordt in zuidelijke richting afgevoerd en ter hoogte van de IJsselbrug met een poldergemaal op de Doorslag uitgeslagen.

De waterkwaliteit in het stedelijk gebied van Nieuwegein varieert van matig tot zeer goed. Van de binnenstad zijn geen kwaliteitsgegevens bekend. De kwaliteit van het water in de Doorslag is slecht, onder andere vanwege de inlaat vanuit de rivier de Lek. Voor peilhandhaving van het grondwaterniveau in de binnenstad wordt 's zomers water vanuit de Doorslag ingelaten, dit heeft een negatief effect op de waterkwaliteit in de binnenstad.

Watertoets

De gemeente en het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (waterbeheerder in het gebied) streven naar een duurzaam en veilig stedelijk watersysteem. Gezamenlijk wordt een gemeentelijk waterplan voor Nieuwegein opgesteld. Voor de ontwikkelingen in de binnenstad is in nauwe samenwerking met het Hoogheemraadschap een rioleringsplan en een waterhuishoudingsplan (TAUW, 2004) opgesteld. In dat kader zijn diverse overleggen geweest met de waterbeheerder, waarmee tevens invulling wordt gegeven aan de verplichte watertoets. Het Hoogheemraadschap heeft ingestemd met de wijze waarop in het plan met water wordt omgegaan. Bij de realisatie van de plannen zal het Hoogheemraadschap erop toezien dat de geplande ruimte voor water daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

Toekomstige ontwikkelingen

Als gevolg van de beoogde ontwikkelingen moeten enkele duikers worden verwijderd. Het gaat daarbij om de duikers onder de Tinnegieterstede en een deel van de Schakelstede in het oosten en de duikers onder de Kapittelstede en de Schouwstede in het westen. Voor het waarborgen van een goede waterhuishouding (ontwatering en afwatering) worden genoemde duikers vervangen door nieuwe duikerverbindingen onder de Nachtwachtstede in het oosten en de Hagstede in het westen. Daarnaast wordt een drainagestelsel aangelegd.

De watergang parallel aan het Brugpad en een deel van de singel langs de Noordstedeweg worden vanwege nieuwe bebouwing gedempt (samen circa 1.420 m²). Ter compensatie wordt een vijver (circa 2.130 m²) aangelegd. De overcompensatie (circa 710 m²) wordt gereserveerd als waterberging voor het afgekoppelde hemelwater in de wijk Jutphaas-Wijkersloot (met name het grote oppervlak van de platte daken van een aantal in die wijk aanwezige panden) en toekomstige bebouwing in de wijk Jutphaas-Wijkersloot.

Het uitgangspunt dat gehanteerd is, is dat de totale afvoer uit het plangebied en de wijk Doorslag minimaal gelijk blijft en liefst kleiner wordt. Hierin is voorzien door lokale berging van water in vegetatiedaken (2,7 ha) en het aansluiten van schone dakoppervlakken op een schoon hemelwaterriool. Voor een deel van het plangebied zal dit hemelwaterriool direct op de Doorslag gaan lozen (5,2 ha) en voor het andere deel op het oppervlaktewater van de wijk Doorslag.

Uit berekeningen blijkt dat door deze maatregelen, bij regengebeurtenissen die een zware belasting vormen voor het watersysteem, de afvoer kleiner is dan de in de huidige situatie berekende normafvoer.

Ten opzichte van de huidige situatie neemt het verhard oppervlak met circa 3 ha toe. Bij de aanleg van het aanwezige rioleringsstelsel is daar reeds rekening mee gehouden. Gezien de verwachte klimaatveranderingen en de wens om de afvoer uit het gebied te verkleinen wordt de waterberging in de binnenstad geoptimaliseerd met behulp van vegetatiedaken, in de dakconstructie van het voetgangersgebied en in het stadsbalkon. Zo kan met behulp van vegetatiedaken (circa 2,7 ha) uitgaande van 30 mm berging 810 m³ water worden geborgen. De precieze maatregelen en de daarmee te realiseren extra berging worden nog verder uitgewerkt.

Naast maatregelen in het plangebied wordt extra berging gerealiseerd in het watersysteem van de wijk de Doorslag. Deze extra berging ontstaat wanneer hier een beperkte extra peilstijging wordt toegestaan op de bestaande toelaatbare peilstijging van 30 cm.

Het bestaande verbeterd gescheiden stelsel wordt deels gehandhaafd. Conform de "Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken 2003", worden verontreinigde oppervlakken in ieder geval aangesloten op het verbeterd gescheiden stelsel. Voor licht en matig verontreinigde oppervlakken wordt onderzocht of er alternatieven zijn voor het aansluiten op het verbeterd gescheiden stelsel. Schone oppervlakken worden in principe niet aangesloten op het verbeterd

gescheiden stelsel. Wanneer het bij de rioleringswerkzaamheden mogelijk is om bestaande daken af te koppelen, worden deze daken afgekoppeld van het verbeterd gescheiden stelsel. Deze strategie betekent dat er drie rioolbuizen in de weg aangelegd worden: een vuilwaterriool voor het huishoudelijke afvalwater, een "vuil" regenwaterriool dat verontreinigd hemelwater afvoert naar het rioolgemaal en een "schoon" regenwaterriool dat relatief schoon regenwater afvoert naar het oppervlaktewater.

Met betrekking tot de grondwatersituatie gelden de volgende eisen bij bouwplannen:

- een kelder mag niet zodanig worden aangelegd dat er een permanente onderbemaling nodig is om deze droog te houden;
- ondergrondse constructies moeten bij voorkeur waterdicht aangelegd worden om (toekomstige) wateroverlast te voorkomen; dus ook als een constructie boven de heersende grondwaterstand wordt aangelegd, is het wenselijk dat de constructie toch waterdicht wordt gebouwd om eventuele toekomstige stijgingen in de grondwaterstand op te kunnen vangen;
- de eigenaar van constructies is en blijft altijd verantwoordelijk voor de staat van onderhoud van de constructies, ook daar waar het waterdichtheid met betrekking tot grondwater betreft;

bij de keuze van de bouwmaterialen dient rekening gehouden met eventueel uitloggen van stoffen naar het (grond)water; materialen waarbij dit kan optreden, mogen niet worden toegepast.

Voor de (ondergrondse) parkeergarages in het plangebied geldt het volgende. In principe worden alle nieuw toe te voegen parkeergarages in de binnenstad uitgevoerd in een waterdichte betonconstructie. De parkeergarages op het AZN-terrein zullen op het maaiveld worden gebouwd. De parkeergarages P7, P8 en P9 zijn bestaande garages (zie figuur 12). Deze garages zijn half verdiept aangelegd en zijn voorzien van een drainagesysteem. De bodem van deze garages is gelegen op 1,1 m boven het grondwaterpeil (= 1,3 m beneden NAP). De drainage is niet aangelegd om het grondwaterpeil te verlagen, maar is bedoeld om bij extreme neerslag te voorkomen dat de garages blank komen te staan.

De bestaande parkeergarage P7 wordt afgebroken. Op deze sloop/nieuwbouwlocatie wordt een nieuwe garage gebouwd.

De garage P10 wordt nieuw gebouwd. Deze garage zal halfverdiept worden aangelegd in aansluiting op de bestaande garages P8 en P9. De garages P8, P9 en P10 vormen ondergronds een logistieke eenheid. De bestaande bovenbouw blijft gehandhaafd. P7 en P10 zullen in bouwkundige en architectonische zin één geheel moeten vormen met de bestaande bebouwing. Om deze reden wordt in principe de vloer- en drainageconstructie van P7 en P10 uitgevoerd conform P8 en P9.

Omdat P7 ten opzichte van de huidige situatie een grotere capaciteit krijgt zal de gehele situatie per saldo verbeteren (P10 is kleiner dan P7).

4.7. Archeologie en waardevolle elementen

Archeologie

In 1992 is het Verdrag van Malta tot stand gekomen. Doelstelling van het verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed mee gewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

Het provinciaal beleid voor de archeologische monumentenzorg is er in de eerste plaats op gericht waardevolle archeologische vindplaatsen te behouden in de bodem (in situ). Dit beleid is nader uitgewerkt en vastgelegd in de provinciale Cultuurnota en het Streekplan. Archeologisch onderzoek wordt in principe geadviseerd bij ruimtelijke plannen, indien bodemingrepen plaatsvinden in ongeroerde grond op plaatsen met een vastgestelde archeologische waarde volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK) of met een (middel)hoge verwachtingswaarde volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW).

Volgens de IKAW zijn er in het plangebied delen met een lage, een middelhoge en een hoge archeologische verwachtingswaarde. Er is een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd door RAAP Archeologisch Adviesbureau (nummer 936, 2005).

In de zone met een lage archeologische verwachtingswaarde (middendeel van het plangebied) bevindt zich een archeologische vindplaats, te weten een "vindplaats van de late middeleeuwen en nieuwe tijd" met nummer 34618. Omdat de betekenis van de vondsten onduidelijk is en het bovendien niet duidelijk is of zij zich in een onverstoorde context bevinden, wordt archeologisch vervolgonderzoek en archeologische begeleiding van de werkzaamheden door een archeologisch onderzoeksbureau niet noodzakelijk geacht. In plaats daarvan is de aanwezigheid van een amateur archeoloog tijdens graafwerkzaamheden in dit gebied gewenst.

In het overige deel van de zone met een lage archeologische verwachtingswaarde kan zonder archeologische begeleiding nieuwbouw plaatsvinden. Nieuwbouw in dit gebied zal naar verwachting geen archeologische waarden verstoren.

Voor het zuidoostelijk deel van het plangebied geldt een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Deze zone is, evenals het overige deel van het plangebied, reeds in het verleden verstoord. In deze zone zijn tijdens het verkennend archeologisch bodemonderzoek geen archeologische sporen aangetroffen. In deze zone kan zonder archeologische begeleiding nieuwbouw plaatsvinden. In de zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde (noordwestelijk deel van het plangebied) worden geen bouwwerkzaamheden gepland (zie figuur 14 en 15).

Molenbiotoop

Ten zuiden van het plangebied staat in park Oudegein vlak bij het Milieu Educatie Centrum een wipwatermolen. Om voor deze molen een voldoende windvang te waarborgen dient in een straal van 400 m rond de molen de bebouwing en begroeiing aan een maximale hoogte te worden geboden. Een klein deel van het plangebied valt binnen een zone tussen 300 en 400 m van de wipwatermolen. Hiervoor geldt in principe een hoogtebeperking voor bebouwing van 10 m. Binnen de zone is bebouwing voorzien hoger dan 10 m, te weten de parkeergarage voor het St. Antonius ziekenhuis met een maximale hoogte van 23 m. Er zijn drie redenen om af te wijken van de hoogtebeperking ten gevolge van de molenbiotoop. Tussen de molen en het plangebied is bestaande bebouwing aanwezig, voornamelijk woningen van twee lagen met een kap. Ook het bestaande St. Antonius ziekenhuis valt voor een deel binnen de hoogtebeperkingszone. De vrije windvang van de molen vanuit de noordelijke richting is dus al in de bestaande situatie beperkt. Voorts ligt het plangebied ten noorden van de molen. De heersende wind komt uit het zuidwesten. Daarnaast wordt, gezien het grote maatschappelijke belang van de herontwikkeling van de binnenstad en de voorgestane stedenbouwkundige structuur van het centrum, geaccepteerd dat niet aan de hoogtebeperking ten gevolge van de molenbiotoop voldaan wordt.

4.8. Recreatie en toerisme

Het toeristisch en recreatief beleid van de gemeente Nieuwegein is vastgelegd in de nota Toeristisch-Recreatieve beleidsvisie Nieuwegein (2005-326). Hierin staat centraal dat gestreefd wordt naar een, in aard en omvang, dusdanig toeristisch-recreatief aanbod in Nieuwegein dat het een verrijking betekent voor haar inwoners en aantrekkelijk is voor bezoekers van buiten de stad.

Het beleid richt zich met name op de sterke punten aanwezig binnen de gemeente. Nieuwegein is een groene stad met veel parken en openbaar groen. Daarnaast bieden de water-as en de aanwezige cultuurhistorische elementen, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de historische dorpskernen Jutphaas en Vreeswijk, kansen voor toeristisch-recreatieve ontwikkeling.

Om aan te geven waar de grootste kansen liggen om concrete toeristisch-recreatieve projecten te realiseren zijn vier beleidsspeerpunten benoemd. Aan ieder van deze speerpunten zijn concrete projecten toegevoegd.

Figuur 14 en 15

1. Cultuurhistorie, "behoud door ontwikkeling"
Nieuwegein beschikt over twee oude dorpskernen Jutphaas en Vreeswijk. Samen met de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen zij de historische ruggengraat van de gemeente. Uit toeristisch-recreatief oogpunt liggen hier kansen en is het van belang deze cultuurhistorische elementen te behouden. Hierbij geldt dat behoud van kwaliteit heel goed samen gaat met ontwikkeling, waarbij gezocht moet worden naar een gezond evenwicht.
2. Water, "verbindende schakel"
Het water in Nieuwegein kan beschouwd worden als de verbindende schakel tussen diverse toeristisch-recreatieve producten. De "water-as", gevormd door de De Doorslag, het Lekkanaal en het Merwedekanaal, is een interessant speelveld voor diverse projecten. Belangrijk is dat de inspanningen ter verbetering van de "water-as" blijven bestaan.
3. Recreatief groen, "laagdrempelige en toegankelijk"
Het proces van verstedelijking gaat verder, hierdoor wordt het steeds belangrijker dat de Nieuwegeinse bevolking dicht bij huis toegang heeft tot openluchtrecreatie. Nieuwegein beschikt over relatief veel openbaar groen. Investerings om deze kwaliteit te behouden en versterken zijn daarom nodig.
4. Imago en betrokkenheid, "promotie van de stad en het wij-gevoel"
Nieuwegein beschikt over een vrij ruim aanbod aan toeristisch-recreatieve elementen. Belangrijk is deze als één samenhangend geheel naar buiten toe te presenteren. Dit bevordert culturele levendigheid en het imago van de stad. Minstens zo belangrijk is het bevorderen van de binding van bedrijven en inwoners met Nieuwegein. Het wij-gevoel van inwoners en ondernemers moet de basis vormen voor een sterke binding met de stad. Door hen te informeren en te betrekken kan de saamhorigheid vergroot worden.

De Doorslag heeft een belangrijke recreatieve functie. Door de aanleg van een fiets- en wandelpromenade langs De Doorslag met een goede verbinding naar de diverse centrumvoorzieningen (winkels, horeca), wordt de recreatieve functie van zowel De Doorslag als de binnenstad versterkt. De realisering van aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen in De Doorslag versterkt eveneens de toeristisch-recreatieve functie van het gebied. Daarom worden er langs de oever van De Doorslag, tussen de Noordstedeweg en de Zuidstedeweg, voorzieningen aangebracht voor het afmeren van recreatievaartuigen. Vanwege het smalle profiel van De Doorslag worden deze niet als steigers uitgevoerd, maar als afmeerringen en bolders. Deze voorzieningen zijn uitdrukkelijk niet bedoeld voor woonboten.

4.9. Sociale veiligheid

Het vergroten van de (sociale) veiligheid is een belangrijke doelstelling in de plannen voor de binnenstad. Er wordt gestreefd naar het terugdringen van criminaliteit, (verkeers)overtredingen, overlast, ongevallen en branden. Belangrijk is dat de bewoners en de bezoekers van de binnenstad zich veilig voelen. Dit moet het resultaat zijn van het samenspel tussen de inrichting van de openbare ruimte, de architectuur, het onderhoud van de stad, preventie en handhaving. Zo is er aandacht voor: sociale veiligheid, fysieke veiligheid, verkeersveiligheid, brandveiligheid, voorkoming van rampen en de algemene veiligheid in de binnenstad.

5.1. M.e.r.-beoordeling

Ten behoeve van het structuurplan dat in 2000 voor de binnenstad is opgesteld, is een m.e.r.-beoordeling binnenstad uitgevoerd. De conclusie van de notitie m.e.r.-beoordeling was dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk was. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies van 27 april 2000 aangegeven dat zij deze conclusie ondersteunde. Hierop heeft de gemeenteraad op 29 juni 2000 besloten dat het doorlopen van een m.e.r.-procedure niet noodzakelijk was.

De gemeenteraad wil in verband met het op te stellen bestemmingsplan opnieuw een besluit omtrent het doorlopen van een m.e.r.-procedure nemen, onder andere in verband met wijzigingen in het programma voor de binnenstad (ten opzichte van het structuurplan) en wijzigingen in het milieubeleid en de milieuwetgeving.

Om dit besluit van een goede argumentatie te kunnen voorzien is een actualisatie van de notitie m.e.r.-beoordeling opgesteld. De conclusie van de actualisatie van de m.e.r.-beoordeling is dat er geen noodzaak is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies van 27 april 2005 aangegeven dat zij deze conclusie ondersteunde. De gemeenteraad heeft op basis hiervan op 19 mei 2005 besloten dat er geen noodzaak is om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

5.2. Bedrijfsactiviteiten

Bedrijven en milieuzonering in het plangebied

Algemeen

Om milieuhinder als gevolg van de bedrijfsactiviteiten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen, worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten, ook in een gemengd gebied zoals de binnenstad. Uitgaande van de afstand tot de bedrijfsbestemmingen en het gebiedstype van de milieugevoelige functies (woningen in een gemengd gebied), wordt in de voorschriften bepaald welke bedrijfsactiviteiten worden toegelaten. In de planvoorschriften wordt voor dit doel gebruikgemaakt van een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar toenemende milieubelasting. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" (2001). In deze lijst worden voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld. Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen dan "een rustige woonwijk" worden afgeweken van deze richtafstanden. Voor een nadere toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten wordt verwezen naar bijlage 2.

Toelaatbaarheid bedrijven

De binnenstad kan bij uitstek gekarakteriseerd worden als een gemengd gebied, waar een veelheid aan functies aanwezig is (detailhandel, bedrijvigheid, kantoren, woonfunctie, maatschappelijke dienstverlening). Ook na herstructurering zal deze functiemenging behouden blijven. Vanwege dit gemengde karakter zijn in het plangebied bedrijven toegestaan die behoren tot categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit zijn bedrijven die, gelet op hun aard en invloed op de omgeving, toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing in gebieden met gemengde functies.

Inschaling bestaande bedrijven

Bedrijven die momenteel aanwezig zijn in delen van het plangebied waar geen herstructurering plaatsvindt, zijn ingeschaald volgens de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De verschillende aanwezige bedrijven in het plangebied passen, soms ook in verband met de kleinschaligheid van de activiteit, binnen de algemene toelaatbaarheid. In bijlage 3 wordt specifiek ingegaan op die bedrijven die in verband met hun kleinschalige karakter en beperkte milieuoverlast uiteindelijk in categorie 2 zijn ingeschaald.

De bestaande bedrijven leveren in het algemeen overigens geen overlast op voor omwonenden.

In de omgeving van het plangebied

Bedrijventerrein Herenstraat-Kruyderlaan

Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Herenstraat-Kruyderlaan. Momenteel wordt een bestemmingsplan opgesteld voor het gebied Jutphaas-Wijkersloot, waar dit bedrijventerrein onderdeel van uitmaakt. Volgens dit bestemmingsplan worden op het bedrijventerrein bedrijven toegelaten met een richtafstand van maximaal 50 m. De bedrijven die op dit terrein zijn gevestigd liggen op een afstand van 70 m van de beoogde nieuwe gevoelige functies in de binnenstad. Deze afstand is voldoende om een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van deze gevoelige functies te waarborgen. Ook de bedrijvigheid zelf wordt door de herstructurering niet in zijn huidige en toekomstige bedrijfsvoering beperkt.

Ecolab

Ten noordoosten van het plangebied ligt het bedrijf Ecolab (voormalig Henkel). De Henkelfabrieken gaven in het verleden wel reden tot klachten voor de woningen in de directe nabijheid van de fabrieken. Inmiddels hebben strengere milieuregelgeving en structureel overleg tussen het bedrijf en de omwonenden geresulteerd in reductie van het aantal klachten tot een minimum.

Ecolab, dat was- en reinigingsmiddelen produceert, heeft volgens de VNG-uitgave Bedrijvigheid en milieuzonering, een aantal richtafstanden voor verschillende milieuaspecten, te weten:

- 100 m voor stof en voor gevaar;
- 200 m voor geluid;
- 300 m voor geur.

Zoals reeds in het begin van deze paragraaf is aangegeven, hebben deze richtafstanden een indicatief karakter. Van deze richtafstanden kan worden afgeweken als de specifieke bedrijfsvoering van het bedrijf of de aard van de omgeving dat toelaten.

Stof en gevaar

De productieactiviteiten van Ecolab (daar waar de aspecten stof en gevaar een rol spelen) liggen op een grotere afstand dan 100 m vanaf de grens van het plangebied (namelijk meer dan 200 m). Voor deze productieactiviteiten wordt dus voldaan aan de richtafstand. Langs de Herenstraat, tussen de productiehal en het plangebied, liggen bovendien reeds een aantal woningen, waarmee Ecolab in zijn bedrijfsvoering reeds rekening moet houden.

Op het terreindeel van Ecolab dat het dichtst bij het plangebied ligt (80 m), vinden parkeer- en kantooractiviteiten plaats. Deze activiteiten hebben geen negatieve gevolgen voor het aspect stof. Dit aspect levert geen beperkingen op voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Voor het aspect externe veiligheid in verband met de aanwezigheid van Ecolab in de omgeving van het plangebied wordt verwezen naar paragraaf 5.3.

Geluid

De afstand tussen de nieuw te bouwen woningen in het plangebied en de terreingrens van Ecolab bedraagt meer dan 200 m. Er wordt bij deze nieuwe functies derhalve voldaan aan de richtafstand voor geluid. De productieactiviteiten die de meeste geluidsbelasting produceren, liggen op een afstand van meer dan 300 m vanaf deze woningen. Langs de Herenstraat, tussen de productiehal en het plangebied, liggen bovendien reeds een aantal woningen, waarmee Ecolab in zijn bedrijfsvoering reeds rekening moet houden. Ook de kantoor- en parkeeractiviteiten van Ecolab hebben geen negatieve effecten op de geluidsbelasting nabij deze nieuwe woningen. Derhalve levert het aspect geluid geen beperkingen op voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

Geur

Het huidige landelijke stankbeleid is verwoord in de Herziene Nota Stankbeleid (30 mei 1994) en een brief van het Ministerie van VROM (30 juni 1995). De essentie van dit beleid is dat het bevoegd gezag vaststelt welk niveau van geurhinder in een bepaalde situatie nog acceptabel is. Uit de herziene Nota Stankbeleid blijkt dat als geurgevoelig objecten moet worden beschouwd: woonbebouwing, ziekenhuizen, verpleeghuizen, dagverblijven en objecten voor dag- en verblijfsrecreatie (zoals bungalowparken en campings).

Geurgevoelige functies

De afstand tussen de nieuwe geurgevoelige functies in het plangebied (woningen) en de verstuivingstorens van Ecolab bedraagt circa 430 m. Deze afstand is groter dan de richtafstand van 300 m. In de vigerende milieuvergunning van Ecolab is een norm van 1 ge/m³ als 98-percentiel opgenomen voor de woonomgeving. Uit het voor Ecolab in 1995 uitgevoerde geuronderzoek¹⁾ blijkt dat, uitgaande van het zogenoemde KT-model, op een afstand van 410 m de maximaal optredende concentratie 0,4 ge/m³ als 98-percentiel bedraagt. Bovendien is in de zogenoemde considerans van de milieuvergunning opgenomen dat Ecolab een alternatief productieproces ontwikkelt waarbij de kans op geuruitstoot vermindert²⁾. Het is de bedoeling dat op de lange termijn meer van deze productiemethode gebruik wordt gemaakt.

De gemeente vindt de verwachte geurbelasting ter plaatse van de nieuwe geurgevoelige functies aanvaardbaar. Ter plaatse kan een goed woon- en leefklimaat gerealiseerd worden. Ook wordt de bedrijfsvoering van Ecolab niet door de nieuwe ontwikkelingen beperkt.

Beperkt geurgevoelige functies

Ten noorden van de Noordstedeweg en in het gebied direct ten zuiden daarvan worden nieuwe kantoren en maatschappelijke voorzieningen mogelijk gemaakt. Deze beschouwt de gemeente als beperkt geurgevoelige objecten. Deze functies liggen op een afstand van minimaal 300 m vanaf de verstuivingstorens. De gemeente vindt de geurbelasting ter plaatse van deze nieuwe beperkt gevoelige functies aanvaardbaar, gelet op de afstand tussen bron en functie en de reeds aanwezige beperkt gevoelige functies tussen het bedrijf Ecolab en de binnenstad (bedrijventerrein Herenstraat-Kruyderlaan). De bedrijfsvoering van Ecolab wordt niet door de beoogde ontwikkelingen beperkt.

5.3. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR, voorheen individueel risico) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken³⁾ en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Hierbij is de risicocontour van 10⁻⁶ maatgevend voor nieuwe ontwikkelingen⁴⁾.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, legt dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10⁻⁶-contour (PR).

Bedrijvigheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10⁻⁶ per jaar⁵⁾. Binnen de

1) TNO, 17 juli 1995, nr. 06410/112326-26040.hen en Geuronderzoek bij Henkel Ecolab BV, TNO 26 juni 1995, 112326-26410.

2) Granulatieproces (drogen vindt hierbij plaats bij lage temperaturen).

3) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

4) De norm van 10⁻⁶ per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bebouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

5) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig te zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m² per object). Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

10^{-6} -contour mogen dan ook geen nieuwe kwetsbare functies mogelijk worden gemaakt. Uitsluitend om gewichtige redenen mogen nieuwe beperkt kwetsbare objecten binnen de 10^{-6} -contour gerealiseerd worden.

Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR). In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar¹⁾. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 m afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

Bedrijvigheid in het plangebied en de omgeving

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Besluit risico's zware ongevallen (Brzo)

Er zijn in het plangebied geen inrichtingen aanwezig die vallen onder het Bevi of het Brzo. De vestiging van dergelijke bedrijven zal in dit bestemmingsplan ook niet mogelijk worden gemaakt. Het bedrijf Ecolab, dat buiten het plangebied is gelegen, is een zogenoemde niet-categoriale inrichting. Door DHV is voor dit bedrijf een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) met behulp van het rekenprogramma Safeti-NL opgesteld²⁾. In bijlage 6 is de QRA en de gevolgen voor het bestemmingsplan uitgebreider samengevat en het GR verantwoord.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico Ecolab

Uit de QRA blijkt dat de PR 10^{-6} -contour niet in de buurt van het plangebied ligt en dus geen belemmering vormt voor de binnenstad. Het invloedsgebied voor het GR ligt over heel Nieuwegein. Het invloedsgebied is bepaald op een straal van 3.280 m rondom de opslagvoorzieningen van Ecolab. In de huidige situatie wordt de oriënterende waarde voor het GR overschreden. De maximale overschrijding is voor een bevolkingsgroep van 150 personen 8 maal de oriënterende waarde (kans: $3,5 \times 10^{-7}$). In de toekomstige situatie (na realisatie binnenstad) is de maximale overschrijding voor een bevolkingsgroep van 200 personen, 12 maal de oriënterende waarde (kans: 3×10^{-7}). De realisatie van de binnenstad leidt derhalve tot een toename van het GR. De expeditieruimte is hierbij maatgevend.

Er zijn, buiten de ontwikkeling van de binnenstad, geen ontwikkelingen in de omgeving van Ecolab die leiden tot een toename van het GR. Ecolab zal volgens het Bevi voor 1 januari 2010 aan de afstandsnorm tot een kwetsbaar object voor het PR= 10^{-6} moeten voldoen. Aangezien op korte afstand van de inrichtingsgrens kwetsbare objecten zijn gelegen, betekent dit voor het bedrijf dat de PR= 10^{-6} -contour teruggebracht moet worden tot (vrijwel) op de inrichtingsgrens (saneringssituatie). Door de in dit kader nog te nemen maatregelen zal naar verwachting tevens voldaan worden aan de oriëntatiewaarde van het GR. De gemeente zal bij de keuze van de te nemen maatregelen door het bedrijf erop toezien dat tevens aan het GR wordt voldaan.

De realisatie van de binnenstad vindt gefaseerd plaats en de oplevering loopt volgens het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (raadsbesluit 17 januari 2005) van eind 2009 tot 2014. Dit betekent dat op het moment dat de nieuwe binnenstad ontwikkeld is, er geen sprake meer is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het GR. Een uitzondering hierop vormt de kantoorbebouwing Palmtorens (2007/2008). Deze kantoorbebouwing wordt wel gerealiseerd voordat saneringsmaatregelen zijn genomen. Deze ontwikkeling heeft in een QRA echter geen waarneembare invloed op de hoogte van het GR. Bovendien betreft het een tijdelijke situatie.

Verantwoording groepsrisico en conclusie ten aanzien van het groepsrisico Ecolab

In bijlage 6 is een uitgebreidere samenvatting van het uitgevoerde onderzoek van DHV voor Ecolab opgenomen. Tevens is in deze bijlage het GR verantwoord, waarbij aandacht is besteed aan de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid. Tevens zijn in deze bijlage mogelijke maatregelen vermeld ten behoeve van de verplichte sanering (die er voor zorgen dat de oriën-

1) Wat onder beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten wordt verstaan, komt grotendeels overeen met de indeling van het Bevi.

2) Kwantitatieve risicoanalyse Ecolab Nieuwegein, DHV, versie 2 definitief, juli 2006.

terende waarde van het GR niet meer wordt overschreden). De regionale brandweer kan zich vinden in de onderbouwing van de gemeente, op voorwaarde dat de sanering op 1 januari 2010 is doorgevoerd en dat het GR onder de oriënterende waarde blijft. Daarnaast moeten de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk zijn uitgevoerd.

Uit de voorgaande informatie blijkt dat het GR als gevolg van het bedrijf Ecolab geen belemmering is voor de beoogde ontwikkelingen in de binnenstad vanwege de volgende redenen:

- de overschrijding van het GR is tijdelijk, doordat vanwege de verplichte sanering van het PR (buiten het plangebied) tevens het GR zal afnemen tot beneden de oriënterende waarde; een QRA zal dit moeten aantonen;
- de nieuwe binnenstad wordt pas gerealiseerd nadat sanering heeft plaatsgevonden; dit betekent dat de toename van de overschrijding van het GR zoals eerder geschetst als gevolg van de beoogde binnenstadontwikkeling in de praktijk niet verwezenlijkt zal worden;
- alleen het kantoorgebouw Palmtorens zal voor de sanering gerealiseerd worden; de realisatie van een dergelijk gebouw heeft in een QRA echter geen waarneembare invloed op de hoogte van het GR; bovendien betreft het een tijdelijke situatie;
- in overleg met het bedrijf en de brandweer wordt nagegaan welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn op korte termijn (en vóór sanering);
- voor het bedrijf zal een rampenbestrijdingsplan worden opgesteld.

Vuurwerk

Op 1 maart 2002 is het Vuurwerkbesluit in werking getreden. Hieruit blijkt dat bestaande en nieuwe vuurwerkbedrijven (inclusief detailhandel) positief kunnen worden bestemd, mits aan de veiligheidsafstanden ten opzichte van kwetsbare objecten (zoals woningen, bedrijfsgebonden maar ook winkels, scholen en cafés) wordt voldaan. De veiligheidsafstanden zijn gemeten vanaf de deuropening van de (buffer) bewaarplaats tot een de bestemmingsgrens van de kwetsbare objecten en geprojecteerde kwetsbare objecten. Bij deze (effectgerichte) benadering worden veiligheidsafstanden aangehouden die per definitie groter zijn dan bij de kansgerichte benadering van het plaatsgebonden risico en groepsrisico die bij andere bedrijvigheid met invloed op de externe veiligheid wordt gehanteerd.

Voor bedrijven waar niet meer dan 10.000 kg bruto consumentenvuurwerk wordt opgeslagen, geldt een vaste afstand van 8 m tot (geprojecteerde) kwetsbare objecten. Deze veiligheidsafstand is dusdanig klein, dat hieraan in de meeste gevallen kan worden voldaan onder andere door het treffen van bouwkundige voorzieningen. Nadere regulering kan via het milieuspoor (vergunning of melding) plaatsvinden. Voor bedrijven die meer dan 10.000 kg bruto consumentenvuurwerk opslaan, gelden grotere afstanden.

In de huidige situatie zijn geen vuurwerkbedrijven in het plangebied aanwezig. De verwachting is dat zich in het overdekte winkelcentrum een vuurwerkbedrijf gaat vestigen. Het bedrijf zal niet meer dan 10.000 kg vuurwerk opslaan.

Gevaarlijke stoffen

Het St. Antonius ziekenhuis is op de gemeentelijke risicokaart opgenomen. Als risicoafstand voor het plaatsgebonden risico wordt een afstand van 9 m gegeven voor de (overigens beperkte) opslag van gevaarlijke stoffen. Deze afstand valt nog binnen de grenzen van de inrichting. De activiteiten hebben derhalve geen gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit plangebied mogelijk worden gemaakt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen in het plangebied en de omgeving

Verkeerswegen

In de omgeving van het plangebied ligt de A2 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De afstand tot gevoelige functies in het plangebied is echter dermate groot (circa 700 m), dat het aspect externe veiligheid geen gevolgen heeft voor de ruimtelijke ontwikkelingen die in dit plangebied mogelijk worden gemaakt.

De route die in de kern Nieuwegein zelf is aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bevindt zich op zodanige afstand van het plangebied, dat dit geen gevolgen heeft voor de situatie met betrekking tot externe veiligheid in het plangebied.

Voor het mogelijk toekomstig vuurwerkbedrijf in het overdekte winkelcentrum zal voor de aanvoer van het vuurwerk een ontheffing van de route gevaarlijke stoffen moeten worden aangevraagd. Hoe de afwijkende route zal gaan lopen is nog niet bekend. Deze route heeft geen dusdanige invloed op de situatie met betrekking tot externe veiligheid in het plangebied dat hier in de ruimtelijke planvorming rekening mee moet worden gehouden.

Vaarwegen

Over de Doorslag vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De aanwezigheid van de - Doorslag legt derhalve geen beperkingen op aan de ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt.

5.4. Horeca

Algemeen

In de binnenstad van Nieuwegein zijn verschillende horecagelegenheden aanwezig (o.a. restaurants, cafés en een dansschool). Alhoewel horeca-activiteiten aan de ene kant een belangrijke bijdrage leveren aan de levendigheid in de binnenstad, kunnen ze ook milieuoverlast voor de omgeving veroorzaken (met name geluidsoverlast voor omwonenden).

Net als bij bedrijvigheid wordt bij horeca, door eisen te stellen aan de toelaatbaarheid van deze activiteiten, ernaar gestreefd de milieubelasting voor gevoelige functies in de omgeving zo veel mogelijk te beperken. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de Staat van Horeca-activiteiten. Aanwezige horecagelegenheden worden volgens deze staat ingeschaald. In de Staat van Horeca-activiteiten wordt door middel van verschillende categorieën aangegeven of de milieubelasting van een horecagelegenheid toelaatbaar kan worden geacht.

Toelaatbaarheid horeca-activiteiten

In het algemeen worden in de gebieden bestemd als C1 en C2 alleen horeca-activiteiten uit categorie 1 en 2 van de Staat van Horeca-activiteiten toegestaan. Dit betreffen zowel winkelondersteunende voorziening (zoals cafetaria's, lunchrooms, ijssalons) als restaurants en cafés. Daarnaast wordt in het centrumgebied C2, buiten horecagelegenheden uit categorie 1 en 2, een drietal horecagelegenheden uit categorie 3 toegestaan, waarbij een maximale oppervlakte van 1.000 m² bedrijfsvloeroppervlak per vestiging wordt gehanteerd. Deze drie horecagelegenheden betreffen de reeds bestaande dansschool en een nieuw te vestigen discotheek en poppodium.

De toegestane horecagelegenheden zijn noodzakelijk voor het functioneren van de binnenstad als hart van Nieuwegein. Door de aangegeven zonering wordt de overlast voor bewoners buiten de (horeca)centrumgebieden zo veel mogelijk voorkomen. De horeca in het centrum wordt zo veel mogelijk rondom het cultuurcluster geconcentreerd. Door middel van een zogenoemde doos-in-een-doos-constructie kan bij de horecagelegenheden uit categorie 3 de geluidsoverlast voor de omwonenden beperkt worden.

Inschaling aanwezige horecagelegenheden

Alle aanwezige horecagelegenheden passen binnen de algemene toelaatbaarheid. De dansschool aan de Erfstede is één van de drie horecagelegenheden binnen categorie 3 die in het centrumgebied zijn toegestaan.

5.5. Zone industrielawaai

Hulpwarmtecentrale

Ten zuiden van de Zuidstedeweg ligt direct in de omgeving van het St. Antonius ziekenhuis het terrein van de hulpwarmtecentrale ten behoeve van de stadsverwarming. Dit is een gezonde industrieterrein. Op dit industrieterrein is een inrichting gevestigd die "in belangrijke mate geluidshinder kan veroorzaken" zoals bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidshinder. Het actuele beeld van de geluidsimmissie vanwege de hulpwarmtecentrale is vastgelegd in het rapport Wm-18325/CH van 19 december 2000 van De Roever Milieuadvisering te Schijndel. Uit dit rapport

blijkt dat de geluidsimmissie nog steeds past binnen de vigerende geluidzone¹⁾. De vigerende geluidszone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit 91.007.827 van 5 september 1991. Deze geluidszone is ongewijzigd overgenomen op de bestemmingsplankaart.

Binnen de geluidszone geldt een onderzoeksplicht voor nieuwe geluidsgevoelige functies, zoals woningen en andere gevoelige bestemmingen. Indien de geluidsbelasting op de gevel meer dan 50 dB(A) bedraagt, gelden er beperkingen voor de nieuwbouw van geluidsgevoelige functies. Deze beperkingen zijn gegeven in het Besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen. Nieuwbouw van gevoelige functies binnen de 55 dB(A)-contour is zonder meer niet toegestaan. Binnen de geluidszone zijn geen nieuwe geluidsgevoelige functies voorzien; de uitbreiding van het ziekenhuis binnen de geluidszone van de hulpwarmtecentrale betreft alleen aan het ziekenhuis gerelateerde functies die niet geluidsgevoelig zijn.

5.6. Planologisch relevante leidingen en straalpaden

Deels in het plangebied (langs de Wijkerslootweg, A.C. Verhoefweg en Noordstedeweg) liggen twee rioolwaterpersleidingen. Deze zijn in de vigerende plannen niet als planologisch relevant aangegeven. Voor dit bestemmingsplan is er derhalve vanuit gegaan dat deze leidingen niet planologisch relevant zijn.

In het westen van het plangebied ligt een planologisch relevante aardgasleiding. Deze wordt in tabel 5.1 weergegeven. De in de tabel genoemde afstanden worden aan weerszijden van de leiding gemeten, vanaf het hart van de leiding.

Momenteel wordt voor aardgastransportleidingen vanuit het ministerie van VROM nieuw beleid geformuleerd met betrekking tot aan te houden afstanden tot bebouwing in de omgeving. Volgens informatie van het RIVM bedraagt de maximale afstand voor een aardgasleiding van 8" (met een druk van 40 bar, een wanddikte van 5,56 mm en een diepteligging van 1 m) in dat kader 50 m voor gebouwen met een hoogte van 10 m. Voor hogere bebouwing bedraagt de maximale afstand 65 m. Overigens vindt nog overleg plaats tussen ministerie van VROM en Gasunie over de definitief aan te houden afstanden. Aangezien de aardgasleiding in het plangebied alleen een weg doorkruist en geen bebouwing in het plangebied in de directe omgeving staat of is geprojecteerd, hebben de voorgenomen veranderingen in het beleid geen gevolgen voor het bestemmingsplan.

Binnen het plangebied ligt tevens een brandstofleiding die ongeveer hetzelfde tracé volgt als de genoemde aardgasleiding. Voor deze brandstofleiding geldt een zogenaamde zakelijk rechtstrook van 3 m ter weerszijden van de leiding.

Tabel 5.1 Leidingen en aan te houden afstandsmaten

soort leiding	diameter	druk (in bar)	toetsingsafstand (in m) ¹⁾	bebouwingsafstand (in m) ²⁾		zakelijk rechtstrook (in m) ³⁾
				tot woonwijk, flatgebouw en bijzondere objecten categorie I	tot incidentele woonbebouwing en bijzondere objecten categorie II	
aardgasleiding	8"	40	20	7	4	4
brandstofleiding K1, K2, K3	8"	-	27	5	5	3

- 1) De toetsingsafstand is de afstand die zoveel mogelijk dient te worden aangehouden tot kwetsbare objecten. Alleen indien er planologische, technische of economische argumenten zijn, mogen binnen de toetsingsafstand kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Als kwetsbare objecten zijn aangemerkt: woonbebouwing, bijzondere objecten, recreatieterreinen en industrieterreinen.

- 2) Indien van de toetsingsafstand wordt afgeweken, dient in ieder geval ten minste de bebouwingsafstand in acht te worden genomen.
Bij aardgasleidingen heeft de bebouwingsafstand betrekking op woonbebouwing en bijzondere objecten, waarbij een onderscheid is aangebracht in verschillende typen woonbebouwing en bijzondere objecten.
Bijzondere objecten zijn:

- 1) De 50 dB(A)-contour op 5 m waarneemhoogte is binnen de vigerende geluidszone gelegen.

- categorie I: bejaardentehuizen, verpleeginrichtingen, scholen, winkelcentra, hotels bestemd voor meer dan 50 personen, kantoorgebouwen bestemd voor meer dan 50 personen, objecten met een hoge infrastructurele waarde en objecten die door secundaire effecten een verhoogd risico met zich meebrengen (bijvoorbeeld een bovengrondse installatie of een opslagtank voor brandbare, explosieve en/of giftige stoffen);
 - categorie II: sporthallen, zwembaden, weidewinkels en hotels, kantoorgebouwen en industriegebouwen die niet onder categorie I vallen.
- 3) Binnen de zakelijk rechtstrook is in beginsel geen bebouwing toegestaan. De zakelijk rechtstrook vormt het uitgangspunt voor de bestemmingslegging.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe bebouwing mogelijk in de directe omgeving van deze leidingen, zodat de aanwezigheid van deze leidingen geen gevolgen heeft voor het plan.

Over het westelijk deel van het plangebied loopt een straalpad. Hiervoor geldt een hoogtebeperking voor gebouwen en bouwwerken: deze mogen niet hoger zijn dan 62 m. Deze hoogtebeperking levert geen beperkingen op voor de planvorming rond de binnenstad: gebouwen en bouwwerken in dit deel van het plangebied hebben een lagere maximale bouwhoogte.

5.7. Luchtkwaliteit

5.7.1. Beleid en normstelling

Algemeen

Het voorliggende plan voorziet in de realisering van nieuwe woningen, winkels, horeca, kantoren en maatschappelijke voorzieningen. Onder de bouwblokken worden parkeergarages gerealiseerd. Bij de locatiekeuze en de inrichting is ernaar gestreefd om de aantrekking van extra autoverkeer en daarmee samenhangende effecten voor onder meer de luchtkwaliteit zo beperkt mogelijk te houden. Onvermijdelijk is echter dat een dergelijke ontwikkeling lokaal extra verkeer aantrekt. De in het plan voorziene ontwikkeling van nieuwe functies en de daarmee verband houdende aanpassing van de infrastructuur in dit deel van de stad, kunnen daarom gevolgen hebben voor de lokale luchtkwaliteit in het plangebied en de omgeving daarvan.

Volgens het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk) moeten de gevolgen van de ontwikkeling worden getoetst aan de in het besluit genoemde grenswaarden. Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening een beoordeling wenselijk van de luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw toegelaten functies in het plangebied.

Deze formele toetsing van de ontwikkeling staat niet op zich alleen. Rijk, provincie en gemeenten voeren gericht beleid om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Ook bij de planontwikkeling voor de Binnenstad is, los van de eisen van het Blk, gestreefd naar een optimale oplossing voor de luchtkwaliteit in het plangebied en de regio.

Normstelling en beoordelingskader

Het Blk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. In de nabijheid van parkeergarages kan daarnaast de grenswaarde voor benzeen van belang zijn. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 5.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor alle representatieve locaties in de buitenlucht met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 5.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Blk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ^{*)}	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005
Benzeen	jaargemiddelde concentratie	10 µg/m ³	tot 2010
		5 µg/m ³	vanaf 2010

*) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (artikel 5 Blk en bijbehorende Meetregeling luchtkwaliteit 2005).

Indien de grenswaarden niet worden overschreden, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de WRO-procedure, zelfs niet indien het voorgenomen plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Leeswijzer beleid en onderzoek

Onderstaand wordt eerst ingegaan op het formeel vereiste onderzoek op grond van het Blk. Dit onderzoek is in de eerste plaats gericht op de gevolgen langs wegen, zoals vereist op grond van het Blk (paragraaf 5.7.2). Daarna wordt kort ingegaan op de luchtkwaliteit nabij de geprojecteerde parkeergarages (paragraaf 5.7.3). Tot slot volgt, in aanvulling op deze formele toetsing een korte samenvatting van het gemeentelijke beleid met betrekking tot luchtkwaliteit (paragraaf 5.7.4).

5.7.2. Resultaten onderzoek langs wegen

Inleiding

Voor de formele toetsing van het plan aan het Blk is een apart onderzoek uitgevoerd dat als bijlagerapport is toegevoegd aan dit bestemmingsplan¹⁾. In dit onderzoek zijn, overeenkomstig de bepalingen van het Blk, de gevolgen voor de luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt voor de jaren 2010, 2012 en 2017. 2010 is daarbij het eerste jaar dat nieuwe functies in de Binnenstad in gebruik zullen worden genomen en dus negatieve gevolgen kunnen optreden. 2017 is het einde van de planperiode en tevens het jaar dat alle beoogde nieuwe functies zijn gerealiseerd. Om ook inzicht te geven in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit tussen 2010 en 2017 is ook de luchtkwaliteit in 2012 bepaald.

Het hier gepresenteerde onderzoek wijkt af van het onderzoek dat was opgenomen in het voorontwerp- en het ontwerpbestemmingsplan. Om een aantal redenen is nieuw onderzoek noodzakelijk geworden. In de eerste plaats is een nieuwe versie uitgekomen van het in de vorige onderzoeken eveneens gebruikte CAR II-programma die tot nieuwe inzichten leidt (versie 5.1, november 2006). Tevens is in december 2006 een nieuw Meet- en Rekenvoorschrift in werking getreden dat waarin de eisen aan het te verrichten onderzoek zijn vastgelegd (zie ook bijlage 5). In de tweede plaats is de verkeersprognose nader verfijnd en afgestemd op de meest actuele inzichten over de fasering van de ontwikkeling van de Binnenstad (zie paragraaf 4.4). Tot slot heeft de gemeente ervoor gekozen om een nog beter/gedetailleerd onderzoek naar de werkelijk te verwachten luchtkwaliteit laten uitvoeren met het model WinMISKAM en de TNO-dubbeltelmethode.

CAR II-programma, WinMISKAM en TNO-dubbeltelmethode

In het nieuwe CAR II-programma is rekening gehouden met de meest actuele gegevens over de achtergrondconcentraties en met de extra maatregelen die het rijk neemt om de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de toekomst te beperken. Dit programma is geschikt om een algemeen beeld van de luchtkwaliteit te verkrijgen en om de bijdrage van ontwikkelingen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen.

Het CAR II-programma staat bekend als screeningsmodel: de uitkomsten zijn indicatief en in het algemeen conservatief van aard (worst case-benadering). Om een gedetailleerder beeld te krijgen van de luchtkwaliteit is daarom langs enkele wegen ook gerekend met het model WinMISKAM. Dit is een meer geavanceerd model dat de luchtkwaliteit nauwkeuriger in beeld brengt door gedetailleerd rekening te houden met onder meer de invloed van luchtwerveling rond bebouwing.

Voor stikstofdioxide heeft de gemeente, zoals reeds in het ontwerpplan is gemeld, eigen metingen in en in de nabijheid van en in het plangebied uitgevoerd. Deze metingen gaven lagere concentraties aan dan met het CAR-programma is berekend. Dit komt omdat het CAR-programma, als gevolg van de nabijheid van de omliggende snelwegen een te hoge achtergrondconcentratie veronderstelt. Voor de bepaling van de werkelijke achtergrondconcentraties is gebruik gemaakt van de zogenaamde dubbeltelmethode van TNO Bouw en Ondergrond.

Alle drie de gebruikte rekenmethodes voldoen aan de eisen van het nieuwe Meet- en rekenvoorschrift luchtkwaliteit.

Toetsing beoogde ontwikkeling langs wegen en ter plaatse van bebouwing

Uit het nieuwe onderzoek blijkt dat de concentraties van fijn stof zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie aanzienlijk lager liggen dan in de vorige onderzoeken werd verondersteld. Tot 2010 zal de luchtkwaliteit overal zodanig zijn verbeterd (onder andere als gevolg van

1) Cauberg-Huygen (in samenwerking met TNO Bouw en Ondergrond en RBOI): Luchtkwaliteitsonderzoek bestemmingsplan Binnenstad te Nieuwegein, rapport 2006.2615-1, januari 2007.

technologische vernieuwingen en rijksmaatregelen) dat op alle relevante locaties langs wegen aan de grenswaarden wordt voldaan. Voor stikstofdioxide bevestigt het nieuwe onderzoek het eerder op basis van metingen verkregen beeld dat vanaf 2010 ook aan de grenswaarden voor deze stof kan worden voldaan.

Onvermijdelijk is dat de ontwikkeling van nieuwe functies in de binnenstad extra verkeer aantrekt naar het plangebied. De ontwikkelingen leiden tot een toename van de verkeersintensiteiten op de meeste wegen binnen het plangebied en de omgeving van het centrum. Uit het nieuwe onderzoek blijkt dat de beoogde ontwikkelingen weliswaar een bijdrage leveren aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de ontsluitende wegen, maar dat deze bijdrage in geen van de gevallen leidt tot een overschrijding van de grenswaarden uit het Blk. Ook inclusief de beoogde ontwikkeling wordt zowel in 2010 als in 2012 en 2017 op de maatgevende afstanden van de ontsluitende wegen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof voldaan. Ook ter plaatse van de bestaande en de geplande bebouwing worden geen grenswaarden uit het Blk overschreden.

5.7.3. Gevolgen nabij parkeergarages

Op verschillende locaties binnen het plangebied worden parkeergarages gerealiseerd (ten behoeve van de woonfunctie, detailhandelsfunctie, kantoorfunctie of een combinatie daarvan). Vanwege het koud starten van de auto's en de lage rijsnelheden in parkeergarages, is bij parkeergarages de benzeenemissie maatgevend voor de luchtkwaliteit. Ook voor de concentratie benzeen is in het Blk een grenswaarde opgenomen.

Uit gemeentelijke rapportages luchtkwaliteit blijkt dat de concentratie benzeen in 2010 en 2015 langs de drukste wegen binnen het plangebied maximaal $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt. De benzeenuitstoot nabij het ventilatiepunt van natuurlijk geventileerde parkeergarages veroorzaakt een toename van deze concentratie van maximaal $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hieruit blijkt dat de uitstoot van benzeen nabij de parkeergarages niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarde voor benzeen (jaargemiddelde concentratie), die $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt tot 2010 en $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vanaf 2010 volgens het Blk.

De nieuwe parkeergarages die in het gebied worden gerealiseerd, moeten voldoen aan de eisen die staan in de publicaties NEN 2443, de SBR richtlijn "Parkeergarages: Brandveiligheid en Ventilatie" en het Besluit Woon- en verblijfsgebouwen. Uit deze publicaties blijkt dat indien de ventilatie aan de hierin gestelde eisen voldoet, er geen overschrijdingen van luchtkwaliteitsnormen in de garage zullen optreden. Ook de concentraties benzeen zullen dan onder de norm blijven. Er zal te allen tijde voldoende verversing van de lucht in de garage zijn. Daarnaast zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit buiten de garage relevant. Met betrekking tot de uitstroom van de ventilatie in de buitenlucht, is in bovengenoemde publicatie en bovengenoemd Besluit gesteld dat bij het aanhouden van voldoende afstand er bij woningen geen overschrijdingen van de normen optreden.

5.7.4. Gemeentelijk beleid

De gemeente voert een actief beleid om de luchtkwaliteit waar mogelijk te verbeteren.

In de eerste plaats heeft de gemeente in 2006 een ontwerp voor een luchtkwaliteitplan opgesteld. Doel hiervan is, binnen de bevoegdheden van de gemeente uitvoerbare en effectieve maatregelen te nemen voor de algemene verbetering van de luchtkwaliteit.

Ook in de plannen voor de Binnenstad gold vanaf het begin het doel om de verkeersaantrekkende effecten op geluidshinder en luchtkwaliteit zo beperkt mogelijk te houden. Het betreffende beleid steunt op twee pijlers.

- De verdere ontwikkeling en vernieuwing van de Binnenstad heeft mede tot doel om betere voorzieningen voor de eigen inwoners en van bewoners uit de directe omgeving aan te bieden en daarmee het gebruik van elders, op grotere afstand gelegen voorzieningen te verminderen. Door de centrale ligging en de ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer wordt bevorderd dat bezoekers zo min mogelijk gebruik maken van de auto.
- In de plannen voor de Binnenstad zijn op inrichtingsniveau enkele gerichte maatregelen toegevoegd die dit beleid ondersteunen en negatieve effecten beperken.

Bijlage 5 geeft een nadere toelichting op dit beleid in samenhang met het geldende rijksbeleid.

5.7.5. Conclusie

Op grond van de bovenstaande bevindingen en het gestelde in artikel 7, eerste lid, van het Besluit luchtkwaliteit 2005 vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisatie van het plan Binnenstad en de daarmee samenhangende WRO-procedure(s). De resultaten van het verrichte onderzoek heeft geen gevolgen voor plankaart en voorschriften.

5.8. Bodemkwaliteit

Beleid en wetgeving

Volgens artikel 9 van het Besluit op de ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Hierbij wordt in het algemeen de richtlijn gehanteerd dat voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, wordt verricht op alle locaties waar een herinrichting wordt voorzien. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht. Voor nieuwe bestemmingen dient de bodem minimaal van een kwaliteit te zijn die voldoende is voor de (nieuwe) functie. Op basis van geconstateerde belemmeringen die in het bodemonderzoek worden geconstateerd, kan worden nagegaan welke maatregelen minimaal moeten worden genomen om die belemmeringen weg te nemen.

Plangebied

In een groot deel van het plangebied vindt herstructurering plaats. In deze paragraaf wordt de bodemkwaliteit in het plangebied beschreven op basis van het historisch bodemonderzoek en diverse verkennende dan wel nadere bodemonderzoeken.

Historisch bodemonderzoek

In het plangebied is op basis van het historisch bodembestand van Nieuwegein een aantal verdachte locaties aan te wijzen met een verhoogd risico voor het aantreffen van bodemverontreiniging. Op één locatie vindt herstructurering plaats, namelijk op Schakelstede 75 (politiebureau). Op deze locatie ligt een ondergrondse opslagtank voor huisbrandolie. Op het terrein zijn meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. In de bodemonderzoeken zijn, zowel bij de ondergrondse tank als op het onverdachte terreindeel, geen noemenswaardige bodemverontreinigingen aangetoond. Op de overige locaties die in het historische bodembestand voorkomen vinden in het kader van dit bestemmingsplan geen ruimtelijke ontwikkelingen plaats¹⁾.

Daarnaast grenst aan de noordoostzijde van het plangebied het bedrijventerrein Jutphaas-Wijkersloot. Op dit bedrijventerrein zijn vele verdachte locaties aan te wijzen, die mogelijk de bodemkwaliteit in het plangebied negatief beïnvloeden hebben. Het overige deel van het plangebied is als onverdacht te beschouwen voor het voorkomen van bodemverontreinigende stoffen.

Bodemonderzoeken

Er zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd in het plangebied. In 2000 is rapport "bodem- en waterbodemonderzoek en bodemkwaliteitskaart binnenstad Nieuwegein" opgesteld (De Straat milieuvanadviseurs, 15 december 2000, nr. B00A0061). Uit dit onderzoek blijkt dat de bodem in het plangebied (met name bij de niet-verdachte locaties) plaatselijk licht verontreinigd is met bodemverontreinigende stoffen. Op de grens met het industrieterrein Jutphaas-Wijkersloot zijn tijdens een verkennend bodemonderzoek in 2000 sterke oliegeuren aan de bemonsterde grond waargenomen. Eind 2004 is nader bodemonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek zijn er geen aanwijzingen dat binnen het plangebied binnenstad een olieverontreiniging aanwezig is. In de kadestreek langs het brugpad aan de Doorslag is de grond tot circa 1 m beneden het maaiveld sterk verontreinigd met teerstoffen (PAK). De bron voor deze verontreiniging is

1) Het betreft de volgende locaties: 1) Boogstede 13: Op deze locatie is een chemische wasserij gevestigd geweest. Er zijn geen actuele bodemgegevens voorhanden. 2) Koekoekslaan 1 (St. Antonius Ziekenhuis). Op deze locatie zijn enkele verdachte locaties aan te wijzen, waaronder een ondergrondse olietank. Op het terrein van het Ziekenhuis zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd, waarin geen noemenswaardige bodemverontreinigingen zijn aangetoond. 3) Koekoekslaan 1A (Hulpwarmtecentrale). Deze locatie is met name verdacht vanwege de opslag van stookolie. Voor deze locatie zijn geen actuele bodemgegevens voorhanden.

zeer waarschijnlijk een niet verwijderde puinfundering van een asfaltweg die hier in het verleden heeft gelegen. Er is in de zin van de Wet bodembescherming sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Deze verontreiniging is in 2005 functiegericht gesaneerd in het kader van de herinrichting van de Binnenstad.

Met uitzondering van de verdachte locaties in het plangebied, levert de bodemkwaliteit op basis van de beschikbare (archief)gegevens geen belemmering op voor de in het bestemmingsplan gestelde gebruiksfuncties. Op de verdachte locaties dient (bij toekomstige herinrichting of functieverandering) rekening gehouden te worden met eventuele bodemsaneringsmaatregelen. Daar waar deze locaties in het herstructureringsgebied van dit bestemmingsplan vallen, is hiermee in de exploitatie van het plan rekening mee gehouden.

5.9. Schaduwhinder

Bij de herontwikkeling van de binnenstad staat een goed woon- en leefklimaat voorop. Voor de woon-, werk-, en verblijfsfuncties, inclusief de openbare ruimte, wordt een hoogwaardige kwaliteit nagestreefd. Naast kwaliteitseisen ten aanzien van geluid en lucht is derhalve ook aandacht besteed aan het aspect schaduwhinder (Bezonningsonderzoek Binnenstad, gemeente Nieuwegein, mei 2005).

Er is een driedimensionale computervisualisatie opgesteld van de bebouwing van de binnenstad en de bebouwing van de omgeving. Zowel de bestaande als de nieuwe situatie is in beeld gebracht. Voor de nieuwe situatie is gekeken naar de te realiseren plannen volgens het OOB. Voor de Palmtorens (bouwblok 5) is het laatste ontwerp meegenomen (maart 2005). Vijf tijdstippen, te weten 10:00 u, 12:00 u, 14:00 u, 16:00 u en 18:00 u zijn relevant om de schaduwwerking voldoende in beeld te krijgen. Op 21 december zijn door de lage zonnestand en de lange slagschaduw 10:00 u en 18:00 u niet relevant. Op 21 juni is tevens op de tijdstippen 8:00 u en 20:00 u naar de schaduwwerking gekeken.

Er bestaan geen landelijk wettelijk vastgelegde normen en eisen waaraan het plan voor de binnenstad ten aanzien van de bezonning voor bebouwing moet voldoen. Bij de beoordeling van de uitkomsten van het bezonningsonderzoek is de TNO-norm gehanteerd. Volgens de TNO-norm moet er in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober van een jaar elke dag minimaal twee uur zonlicht in een woning zijn. In onderstaande constatering is deze periode aangehouden. De aangegeven uren zonlicht is het "worst case-scenario". In maart, juni en september is het aantal zonuren dus altijd groter, omdat de zon dan hoger aan de hemel staat. Woonblokken die niet zijn bekeken hebben geen last van schaduw ten gevolge van de ontwikkelingen in de binnenstad.

Uit het bezonningsonderzoek blijkt dat de bezonningssituatie voor sommige bestaande woningen verbeterd, voor sommige gelijk blijft en voor andere verslechterd.

De meest zuidelijk gelegen bedrijfswoning aan de Kruyderlaan ondervindt in de bestaande situatie geen overlast van schaduw van omliggende gebouwen. Na realisering van de herontwikkeling volgens het OOB krijgt de woning in de middag nog slechts een uur zon. De woning voldoet dus niet aan de TNO-norm.

Het vierkante blok aan de Borgstede is een gebouw met 3 lagen appartementen. Er zijn woningen aan vier zijden, welke alle vier qua bezonning in de bestaande situatie behoorlijk verschillen. De noordzijde krijgt nauwelijks zon, alhoewel de woningen op de tweede en derde etage aan de andere zijde in de zomerperiode wel redelijk wat zon krijgen. De oostzijde heeft in de middag slechts 2 uur zon. De zuidzijde heeft van het einde van de ochtend tot het einde van de middag zonlicht. De westzijde heeft slechts aan het einde van de middag een paar uur zon. Door realisering van de herontwikkeling volgens het OOB verandert de bezonning voor dit bouwblok behoorlijk. Met name de oost- en zuidzijde gaan er wat bezonning betreft op achteruit. De oostzijde zal na de herontwikkeling niet meer aan de TNO-norm voldoen.

Bij de beoordeling van de conclusies van het bezonningsonderzoek is naast de bezonning ook de algemene ruimtelijke en maatschappelijke afweging van de herontwikkeling van de binnenstad van belang. Gezien het grote maatschappelijke belang van de herontwikkeling van de binnenstad, en de voorgestane stedenbouwkundige structuur van het centrum wordt geaccepteerd

dat de TNO-norm voor bezonning op twee locaties overschreden wordt. In de uiteindelijke architectonische uitwerking van de bouwblokken kunnen de geschetste gevolgen voor de bezonningssituatie van bestaande woningen wellicht nog verzacht worden, door variaties in hoogte en/of gevelopeningen te creëren.

5.10. Windhinder

Bij de planvorming voor de binnenstad is onderzoek naar mogelijke nadelige effecten in verband met windhinder verricht. Hiertoe heeft Cauberg-Huygen een windtunnelonderzoek uitgevoerd om het windklimaat in het plangebied te onderzoeken (2 dec. 2004, nr. 2004.1638-19). In dit onderzoek is de huidige situatie (met en zonder citykantoren) vergeleken met de toekomstige situatie.

Een windhinderonderzoek heeft tot doel na te gaan of en zo ja waar knelpunten ten aanzien van het windklimaat op verblijfsniveau ontstaan. De detaillering van de gebouwen heeft een bijzonder grote invloed op het windklimaat. Het OOB geeft de best mogelijke inschatting van de eindsituatie voor de herstructurering van de binnenstad. Voor een zo realistisch mogelijke inschatting is daarom voor het windhinderonderzoek uitgegaan van het OOB.

Uit het onderzoek blijkt dat in de huidige situatie in de zogenoemde slenter- en doorloopgebieden ruim wordt voldaan aan de normen¹⁾ die voor deze gebieden gelden.

In de toekomstige situatie heerst volgens het onderzoek in het westelijk deel en middengebied van de herstructureringsgebieden een matig tot goed windklimaat: in alle gebieden wordt voldaan aan de normen voor slentergebieden. In het oostelijk deel heerst een verantwoord windklimaat. Langs de Doorslag ter hoogte van de Palmtorens worden de normen voor slentergebieden echter overschreden. Vanwege de grote hoogte van deze gebouwen is een apart windtunnelonderzoek uitgevoerd (25 okt. 2004, nr. 2004.1638-12) en zijn maatregelen/voorzieningen vermeld die zorgen voor een verantwoord windklimaat in de omgeving van de Palmtorens²⁾.

In het windtunnelonderzoek, dat uitgevoerd is voor het gehele plangebied, is ook het windklimaat op de dakterrassen nader bepaald. Hierbij zijn de normen voor slentergebieden gehanteerd. Dit varieert van goed, matig tot goed, tot matig tot slecht. Op het dakterras van één nieuwbouwblok zijn windafschermende voorzieningen noodzakelijk.

Voor de gebieden ten noorden, zuiden, oosten en westen van de herstructureringslocaties geldt dat het windklimaat in het algemeen nauwelijks verandert of (licht) verbetert als gevolg van de herstructureringsplannen.

Op twee locaties in de binnenstad, te weten op het dakterras van bouwblok 13 en ten oosten van de Palmtorens is het windklimaat voor slentergebieden slecht. Voor de gehele binnenstad, met inbegrip van deze locaties, wordt echter voldaan aan de normen voor windgevaar.

Omdat de windhinder die de te realiseren bebouwing tot gevolg heeft voor een belangrijk deel afhangt van de architectonische uitwerking van de bebouwing (breedte, volume, vorm) kan voor hoge gebouwen een aanvullend windhinderonderzoek bij het uiteindelijke gebouwontwerp worden gevraagd.

5.11. Duurzaamheid

De toekomstige binnenstad moet een duurzaam en leefbaar gebied zijn en blijven. Duurzaamheid en leefbaarheid komen vooral tot uiting in de aanleg en het gebruik van de openbare ruimte, in het gebruik van bouwmaterialen en in het gebruik van energie. De bedoeling is bij de ontwikkeling van het centrum per bouwblok concrete afspraken te maken en maatregelen te nemen.

1) Dit zijn overigens geen wettelijke normen waaraan hoeft te worden voldaan.

2) Zoals realisatie bruggebouw, realisatie doorlatend/halfdoorlatend/gesloten scherm, plaatsing plantenbakken met bomen en struiken, plaatsing bomen ten zuiden van Palmtoren fase 1.

Duurzaam bouwen en energie

De gemeente heeft in 2000 de Deelnota "Milieu en duurzaam bouwen binnenstad Nieuwegein" vastgesteld (raadsnummer 2000-133). Er wordt getoetst aan de in de nota opgenomen doelstellingen. Hiervan is gebruikgemaakt bij het opstellen van het OOB en het bestemmingsplan. De milieumambities uit de deelnota zijn bijgesteld naar een meer realistisch en financieel haalbaar niveau (met name op het gebied van energiebesparing). Nieuwegein kent drie niveaus voor milieu en duurzaam bouwen in de binnenstad: standaard, plus en TOP-niveau. Gemiddeld moet 20% van de projecten, zowel op stedenbouwkundig als gebouwniveau, voldoen aan de eisen van het TOP-niveau¹⁾. Voor elk bouwproject stelt de gemeente, in overleg met de ontwikkelaar, haalbare duurzaamheidsdoelstellingen op waarbij de milieuscore van het duurzaam bouwen niveau "plus" het minimumniveau is²⁾. In een vroeg stadium zal samen met architect en ontwikkelaar worden nagegaan op welke thema's (energie, water, materialen, mobiliteit) duurzaamheidswinst in het project valt te behalen. Voor elk project komt er ook een zogenoemde duurzaamheidsscore. Dat is één getal voor de mate van duurzaamheid van het project, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met eenzelfde gebouw uit 1990 (de zogenoemde GreenCalc-methode).

De milieumambities voor de binnenstad zijn niet statisch, maar groeien mee met de ontwikkelingen in de markt en de samenleving. Via een groeimodel sluit Nieuwegein steeds aan bij wat er in Nederland aan milieuprestaties is gerealiseerd bij de TOP-bouwprojecten. Elke twee jaar worden de TOP-projecten en de daarbijbehorende milieuprestaties gemeten en vertaald in nieuwe milieumambities voor de binnenstad van Nieuwegein.

Bij het bepalen van de duurzaamheidsscore van de projecten op het gebied van energie volgt de gemeente Nieuwegein de gangbare strategie met de onderstaande afnemende prioriteitsvolgorde:

1. terugdringen van energiegebruik;
2. inzet van duurzame energie; en
3. efficiënter inzetten van fossiele brandstoffen.

5.12. Wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï

Wettelijk kader

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Bedrijven, zoals kantoren en winkels zijn niet geluidsgevoelig. In de vigerende Wet geluidhinder is regelgeving voor wegverkeers- en railverkeerslawaaï opgenomen. De regelgeving geldt voor wegen, spoorlijnen en specifieke tramlijnen die een geluidszone hebben.

Geluidszones wegen en sneltram

Alle wegen hebben een geluidszone, behalve wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/h geldt en wegen die liggen binnen een als woonerf aangeduid gebied. Ook de sneltramlijn heeft een geluidszone. Binnen het bestemmingsplan Binnenstad zijn de volgende zonebreedtes³⁾ relevant:

- 350 m voor de Wijkerslootweg, Zuidstedeweg en de A.C. Verhoefweg;
- 200 m voor de Noordstedeweg;
- 100 m voor de sneltramlijn.

Nieuwe situaties

In de Wet geluidhinder wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Een nieuwe situatie doet zich onder andere voor bij het bestemmen van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals nieuwe woningen in de binnenstad. Daarnaast wordt ook de aanleg van een nieuwe weg langs bestaande geluidsgevoelige bestemmingen als een nieuwe situatie beschouwd. Dit geldt in de binnenstad voor de nieuw aan te leggen ontsluitingswegen van de par-

1) Maatregelen op topniveau zijn bijvoorbeeld gebruikmaken van energieopslag in de bodem, het aanleggen van fietsvoorzieningen, centrale verwerking van afval.

2) Maatregelen op plusniveau zijn bijvoorbeeld het aanleggen van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel, de toepassing van duurzaam geproduceerd hout, vernieuwbare grondstoffen, de toepassing van waterbesparende voorzieningen in gebouwen, voldoende ruimte voor nieuwe bomen etc.

3) De geluidzone bevindt zich aan weerszijden van de bron. De zonebreedte wordt bij wegen gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook, en bij spoorwegen vanaf de buitenste spoorstaaf.

keergarages en een gedeelte van de expeditie-/serviceroute. Ook bij nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de sneltram is sprake van een nieuwe situatie ingevolge de Wet geluidhinder.

Bij nieuwe situaties dient te worden voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder. Voor de nieuwe situaties geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor wegverkeerslawaaï, en 57 dB(A) voor het geluid vanwege de sneltram. Als de geluidsbelasting op de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen daarboven komt, kan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing worden aangevraagd bij GS van de provincie Utrecht. De voorwaarden voor het verkrijgen van een ontheffing voor een hogere geluidsbelasting zijn gegeven in de Wet geluidhinder en desbetreffende uitvoeringsbesluiten: het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen en het Besluit geluidhinder spoorwegen. In eerste instantie moet door middel van geluidsbeperkende maatregelen bij de bron of in de overdracht (geluidsschermen of -wallen) zoveel mogelijk getracht worden de geluidsbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. De doeltreffendheid, stedenbouwkundige inpassing en kosten van de geluidsbeperkende maatregelen, alsmede de verkeersveiligheid, zijn van doorslaggevend belang bij de beslissing tot uitvoering van die maatregelen. Voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen hebben GS van de provincie Utrecht voornoemde uitvoeringsbesluiten nader ingevuld door middel van provinciaal beleid. De bepalingen in dit beleid moeten worden overgenomen. De voornaamste ontheffingsvoorwaarde is dat iedere nieuw te bouwen woning een geluidsluwe gevel moet hebben waaraan een verblijfsruimte met een te openen raam of deur – die gevel – wordt gesitueerd. Een geluidsluwe gevel is een gevel waarop de geluidsbelasting ten gevolge van alle geluidsbronnen van eenzelfde geluidsoort samen niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. Deze voorwaarde garandeert een goede afstemming van de ruimtelijke ordening en desbetreffende bouwkundige uitwerking op de geluidssituatie. Bij het opstellen van het bouwkundig ontwerp van de woningen moet er bovendien naar gestreefd worden de buitenruimten zoveel mogelijk aan de geluidsluwe gevel te situeren.

Reconstructiesituaties

In en rond de binnenstad liggen veel bestaande woningen. Ook bevindt zich een ziekenhuis bij de Koekoekslaan en zijn er twee basisscholen langs de Noordstedeweg. Binnen (de invloedssfeer van) het plangebied zal op een aantal wegen sprake zijn van een akoestisch relevante toename van de verkeersintensiteit (40% of meer). De Wijkerslootweg, A.C. Verhoefweg, Zuidstedeweg en Noordstedeweg zullen bovendien worden gereconstrueerd. De geluidsbelasting mag ten gevolge van een reconstructie met ten hoogste 1 dB(A) toenemen. Zonodig moeten hiertoe geluidsbeperkende maatregelen getroffen worden, waarbij een keuze kan worden gemaakt uit het aanbrengen van een geluidsreducerend wegdek, het plaatsen of verhogen van een geluidsscherm of -wal en het verlagen van de maximumsnelheid. Als dergelijke maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of er overwegende bezwaren zijn van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard, kan een hogere toename worden toegestaan. In dat geval is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (en neemt de geluidsbelasting met 2 dB(A) of meer toe). Voor de geluidsgevoelige bestemmingen moet dan wel een ontheffing voor een hogere geluidsbelasting worden aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting en de bouwkundige opbouw van de gevels, kan het dan noodzakelijk zijn de geluidsisolatie van de gevels van de geluidsgevoelige bebouwing te verbeteren.

Doelstellingen

De gemeente streeft ernaar:

- voor de bestaande woningen zo min mogelijk ontheffingen voor een hogere geluidsbelasting aan te hoeven vragen; dit komt er in de praktijk op neer dat als gevolg van het plan slechts kleine geluidstoenames mogen optreden;
- voor de bestaande woningen langs de Wijkerslootweg de geluidsbelasting met 3 dB(A) te reduceren;
- de geluidsbelasting van de nieuwe woningen zo laag mogelijk te laten zijn; dit komt er in de praktijk op neer dat zo min mogelijk woningen direct aan de A.C. Verhoefweg, Noordstedeweg en Zuidstedeweg gesitueerd zullen worden.

Akoestisch onderzoek

Om te bepalen of aan het wettelijk kader en de doelstellingen wordt voldaan, is akoestisch onderzoek¹⁾ uitgevoerd door dBvision te Utrecht. Het onderzoek richt zich op de geluidsbelasting van de bebouwing langs de sneltramlijn en de volgende wegen:

- Wijkerslootweg/Zuidstedeweg;
- Koekoekslaan;
- Doorslag;
- A.C. Verhoefweg tussen de Wijkerslootweg/Zuidstedeweg en de Barnsteendrift/Richterslaan;
- Noordstedeweg;
- wegen binnen het centrumgebied, waaronder de expeditie-/serviceroute, de Voorstede en de ontsluitingsweg van parkeergarages P12/P13.

Maatregelen

De gemeente Nieuwegein heeft aangegeven de volgende geluidsbeperkende maatregelen te treffen:

1. verlaging van de maximumsnelheid:
 - Weg naar de Poort (tussen Batauweg en de oostelijke oprit A2) van 70 km/h naar 50 km/h;
 - Wijkerslootweg: van 70 naar 50 km/h;
 - Zuidstedeweg: van 70 naar 50 km/h;
 - A.C. Verhoefweg tussen de ontsluitingsweg van parkeergarages P12/P13 en de Wijkerslootweg/Zuidstedeweg: van 70 naar 50 km/h;
 - Koekoekslaan: van 50 naar 30 km/h, tussen Specht en Doorslag²⁾;
 - Doorslag: van 50 naar 30 km/h;
 - Alle wegen binnen het centrumgebied dat omsloten wordt door de Noordstedeweg, de Hollandse IJssel, de Zuidstedeweg en de A.C. Verhoefweg: van 50 naar 30 km/h.
2. vervanging van het wegdek door ZSA-SD of een akoestisch gelijkwaardig wegdek:
 - Noordstedeweg, ter hoogte van blok 1, tussen de Sluyterslaan en de service- en expeditieroute;
 - Wijkerslootweg;
 - A.C. Verhoefweg tussen de Richterslaan en de ontsluitingsweg van parkeergarages P12/P13;
3. Vervanging van bestaande wegdek door Dicht Asfaltbeton (DAB):
 - Spoorstede;
 - Hagestede;
 - Weverstede;
 - Kapittelstede;
4. plaatsen van geluidswallen aan weerszijden van de Wijkerslootweg (hoogte van 3,5 m boven het wegdek).

Met de geluidsbeperkende maatregelen voldoet dit bestemmingsplan aan het wettelijk kader. Ook worden de doelstellingen met betrekking tot het weg- en railverkeersgeluid grotendeels gerealiseerd.

Bestaande situatie gezoneerde wegen

Uit het onderzoek volgt dat voor de bestaande geluidgevoelige bebouwing geen hogere grenswaarden hoeven te worden aangevraagd. Op de meeste bestaande geluidsgevoelige bebouwing neemt de geluidsbelasting vanwege de gezoneerde wegen af. Op de gevels van een paar woningen stijgt de geluidsbelasting met 1 dB(A). Deze geringe toename is toegestaan volgens de Wet geluidhinder.

Bestaande bebouwing langs Koekoekslaan en Doorslag

Ten gevolge van de aanleg van de op/afritten naar de Zuidstedeweg bij het viaduct over de Doorslag zal de verkeersintensiteit op de Koekoekslaan afnemen, waardoor de geluidsbelasting op de gevels van alle woningen en het ziekenhuis langs de Koekoekslaan met 1 tot 5 dB(A) afneemt. Hiervan is 1 tot 2 dB(A) het gevolg van de verlaging van de verkeersstromen. De reste-

1) Rapport GEM009-03-07sb, januari 2007.

2) Tussen de Zuidstedeweg en de Specht blijft de wettelijk maximum snelheid 50 km/h ten behoeve van een vlotte afwikkeling van de ambulance.

rende afname wordt veroorzaakt door de verlaging van de maximumsnelheid tussen de Specht en de Doorslag. De geluidsbelasting vanwege de Doorslag blijft in de toekomst erg laag (ruim onder de voorkeursgrenswaarde).

Bestaande bebouwing langs Wijkerslootweg en Zuidstedeweg

De verkeersintensiteiten op de Wijkerslootweg nemen tot 2017 met circa 60% toe. De maximumsnelheid op deze weg wordt verlaagd en ook wordt stiller asfalt aangebracht (ZSA-SD of akoestisch gelijkwaardig). Daarnaast worden geluidafschermende voorzieningen gerealiseerd (tot 3,5 m boven de wegdekverharding).

Bezien vanuit de Wet geluidhinder wordt de door de gemeente tot doelgestelde geluidsreductie van 3 dB(A) al gerealiseerd door verlaging van de maximumsnelheid zelf en doordat bij 50 km/h een grotere correctie voor het toekomstig stiller worden van voertuigen mag worden toegepast dan bij 70 km/h (5 dB(A) correctie in plaats van 2 dB(A)). Ten gevolge van het totale pakket maatregelen wordt de geluidsbelasting bij de bestaande woningen langs de Wijkerslootweg, afhankelijk van de locatie, met 3 tot 14 dB(A) gereduceerd. De kleinste reducties treden op in de omgeving van de kruispunten. De grootste reducties komen voor op de laagste woonlaag (tuin-niveau).

Bestaande bebouwing langs de A.C. Verhoefweg

Op de A.C. Verhoefweg neemt de verkeersintensiteit met ruim een factor twee toe. De maximumsnelheid op het zuidelijke deel van de A.C. Verhoefweg vanaf de Wijkerslootweg/Zuidstedeweg tot de ontsluitingsweg van parkeergarages P12/P13 wordt echter verlaagd van 70 naar 50 km/h. Vanaf de ontsluitingsweg tot de Barnsteendrift/Richterslaan wordt geluidsreducerend asfalt aangebracht.

Zonder geluidbeperkende maatregelen neemt de geluidsbelasting op de meeste gevels van de bestaande woningen met 3 dB(A) toe. Door de sloop van het IZA-gebouw zal de geluidsbelasting met 6 dB(A) toenemen op de noordgevel van het woongebouw aan de Hagestede. Met de maatregelen wordt de toename teruggebracht tot maximaal 1 dB(A). Deze toename is toegeestaan volgens de Wet geluidhinder en er hoeven daarom geen hogere waarden aangevraagd te worden.

Bestaande bebouwing langs de Noordstedeweg

Langs de Noordstedeweg blijft de geluidsbelasting op de woningen gelijk of neemt met maximaal 1 dB(A) toe. Deze toename is toelaatbaar volgens de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting op de scholen wijzigt niet. De woningen boven City Plaza (waarneempunt 300) en langs de Sluyterslaan (punt 316) krijgen een grote reductie van het geluid doordat nieuwbouw tussen deze woningen en de weg gebouwd zal worden. Voor de bestaande bebouwing hoeven geen hogere waarden aangevraagd te worden.

Bestaande situatie 30 km/h-wegen

Langs de 30 km/h-wegen in het centrumgebied treden zowel toe- als afnamen van de geluidsbelasting op. Bij een paar woongebouwen is sprake van een relevante verandering van de geluidsbelasting. Daar is sprake van een toename van 2 dB(A) of meer en is de toekomstige geluidsbelasting bovendien hoger dan 55 dB(A).

Op de noord- en oostgevel van het bestaande wooncomplex aan de Hagestede neemt de (gecumuleerde) geluidsbelasting duidelijk toe (waarneempunt 232 en 340). Dit komt door de aanleg van de ontsluitingsweg van de parkeergarages P12/P13 en de service-/expeditieroute langs dit complex. Met name de verhoging aan de noordgevel is fors (een toename met circa 15 dB(A) tot maximaal 55 dB(A)¹⁾) doordat hier in de huidige situatie nauwelijks verkeer rijdt en door de sloop van het IZA-gebouw de afscherming van de A.C. Verhoefweg komt te vervallen. Aan de oostgevel van het zelfde complex neemt de geluidsbelasting onder meer als gevolg van het gebruik als expeditieroute met 5 dB(A) toe tot maximaal 59 dB(A)¹⁾.

Op de noordgevel van het woningcomplex langs de Schakelstede (het wegvak tussen de Voorstede en de toegang tot de huidige parkeergarage onder City Plaza) neemt de (gecumuleerde) geluidsbelasting als gevolg van vooral de toename van het verkeer met 2 à 3 dB(A) toe tot maximaal 62 dB(A)¹⁾ (waarneempunt 345).

1) In de akoestische rapportage zijn de geluidswaarden van de 30 km/h-wegen exclusief de wettelijke aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder gepresenteerd.

Op de gevels van de woningcomplexen langs de Boogstede neemt de (gecumuleerde) geluidsbelasting (waarneempunt 421-423) ten gevolge van de Noordstedeweg en de Ringstede en de Bankstede (uitrit van de parkeergarage) met circa 5 dB(A) toe tot maximaal 53 dB(A)¹⁾.

Omdat voor de wegen binnen het centrum een maximumsnelheid van 30 km/h gaat gelden, verbindt de Wet geluidhinder hier formeel geen consequenties aan. Wel dient in het kader van vaste jurisprudentie te worden onderbouwd of sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting. Gesteld kan worden dat de geluidsbelasting langs de 30 km/h-wegen aanvaardbaar is. De uiterste grenswaarde die zou gelden voor gezoneerde wegen wordt niet overschreden. Daarnaast zijn (aanvullende) maatregelen aan de bron of in het overgangsgebied ter vermindering van de geluidsbelasting aan de gevel niet mogelijk. Er is reeds sprake van een lage maximumsnelheid en een andere routing van het (vracht)verkeer is niet mogelijk. Ook vergroting van de afstand tussen de bron en de ontvanger of plaatsing van geluidafschermdende voorzieningen is niet mogelijk. Bovendien wordt ter compensatie, indien nodig, de geluidswering van de gevels van het wooncomplex verbeterd, zodat de geluidsbelasting binnen de geluidsgevoelige ruimten niet hoger is dan 35 dB(A).

Bestaande situatie langs de sneltramlijn

Omdat de dienstregeling en het aantal tramstellen per rit niet wijzigen, is er geen sprake van een wijziging in de zin van het Besluit geluidhinder spoorwegen. Onderzoek naar het geluid vanwege de sneltramlijn op bestaande woningen en op het ziekenhuis is niet daarom noodzakelijk en niet beschouwd.

Nieuwe situaties

De geluidsgevoelige nieuwbouw betreft nieuwe woningen in de binnenstad en een uitbreiding van het ziekenhuis. Deze bestemmingen ondervinden een geluidsbelasting vanwege de wegen in en rondom het centrumgebied, maar ook vanwege de sneltramlijn.

Binnen het centrumgebied moeten hogere waarden voor alle nieuwbouwblokken worden aangevraagd, behalve voor blok 7. De nieuwe woningen ondervinden een hogere geluidsbelasting dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. De geluidsbelasting bedraagt ten hoogste 61 dB(A) vanwege de gezoneerde wegen en 64 dB(A) vanwege de sneltramlijn. De uitbreiding van het ziekenhuis ondervindt een geluidsbelasting aan de gevel van ten hoogste 64 dB(A) vanwege de gezoneerde wegen en 59 dB(A) vanwege de sneltramlijn. De uitbreiding van het ziekenhuis zal van een "dove gevel"²⁾ worden voorzien, zodat geen hogere waarden hoeven te worden aangevraagd. Dit is vastgelegd op de plankaart en in de voorschriften. Elk bouwblok heeft een geluidluwe gevel, op grond waarvan verwacht wordt dat de nieuw te bouwen woningen binnen deze blokken aan een geluidluwe gevel gesitueerd kunnen worden. Voor bouwblok 5 (de Palmtorens) moet, indien in dit blok woningen komen, een speciale oplossing gezocht worden, bijvoorbeeld een gebouw met een atrium.

Nieuwbouw langs Koekoekslaan en Doorslag

Op de westgevel van de uitbreiding van het ziekenhuis langs de Koekoekslaan wordt de voorkeursgrenswaarde met 4 dB(A) overschreden. De gevel zal als "dove gevel" worden uitgevoerd. Op de plankaart en in de voorschriften is dit opgenomen.

Nieuwbouw langs Zuidstedeweg

Bij verschillende nieuwbouwblokken (3, 9, 12 en 13) wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor deze blokken zijn hogere waarden toegekend. De overschrijding varieert van blok tot blok. De hoogste overschrijding bedraagt 7 dB(A) (blok 9 en 13).

Op de noordgevel van de uitbreiding van het ziekenhuis wordt de voorkeursgrenswaarde met 14 dB(A) overschreden. Deze gevel zal als "dove gevel" worden uitgevoerd, zodat een hogere waarde niet nodig is. Op de plankaart en in de voorschriften is dit geregeld.

1) In de akoestische rapportage zijn de geluidswaarden van de 30 km/h-wegen exclusief de wettelijke aftrek van 5 dB(A) conform artikel 103 van de Wet geluidhinder gepresenteerd.

2) Een "dove gevel" is een gevel zonder te openen delen. Dergelijke constructies hoeven niet te voldoen aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden, daar de Wet deze constructies hier als "gevel" aanmerkt.

Nieuwbouw langs A.C. Verhoefweg

Op nieuwbouwblok 13 wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor dit blok zal een hogere waarde worden toegekend. De overschrijding bedraagt maximaal 6 dB(A).

Nieuwbouw langs Noordstedeweg

Op nieuwbouwblok 1 wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden. Voor dit blok zal een hogere grenswaarde worden toegekend. De hoogste geluidsbelasting bedraagt maximaal 61 dB(A). Om de geluidsbelasting terug te dringen is als maatregel onderzocht wat het akoestisch effect van ZSA-SD op de Noordstedeweg is. Met dit stillere asfalt wordt een reductie bereikt van 2 dB(A). De reductie is beperkt, omdat dit asfalt vanwege de kruisingsvlakken slechts over een korte lengte kan worden aangebracht. Gezien de aanleg- en onderhoudskosten van dit wegdek wordt deze maatregel als niet doelmatig beoordeeld en zullen gevelmaatregelen worden getroffen.

Nieuwbouw langs de sneltram

Het geluid van de sneltramlijn op de nieuwbouwwoningen is in beeld gebracht. De voorkeursgrenswaarde voor het geluid van de sneltramlijn bedraagt 57 dB(A). Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de voorkeursgrenswaarde op de blokken 9 en 13 met maximaal 7 dB(A) overschreden wordt. Hiervoor worden hogere waarden toegekend.

Op de gevel van de uitbreiding van het ziekenhuis wordt ten gevolge van het tramtracé langs de Koekoekslaan de voorkeursgrenswaarde met 2 dB(A) overschreden en langs de Zuidstedeweg met 1 dB(A). Omdat beide gevels op basis van het bestemmingsplan als dove gevel te worden uitgevoerd, is geen hogere waarde nodig.

Een mogelijke maatregel is het vervangen van de bestaande houten dwarsliggers door stillere betonnen dwarsliggers. Dit levert een reductie van 2 dB(A) op. Hiermee kan de aanvraag van hogere waarden niet voorkomen worden voor de nieuwbouwwoningen. Een nieuwe bronmaatregel is het toepassen van raildempers. Raildempers zijn in 2004 voor gebruik vrijgegeven op het doorgaand spoor voor conventionele treinen. De geluidreductie van raildempers voor sneltrams is echter niet bekend en zou fundamenteel onderzoek vergen.

Hogere grenswaarden

Omdat alle hierboven vermelde geluidmaatregelen worden getroffen hoeven voor bestaande geluidgevoelige gebouwen (in en rond het centrumgebied) geen hogere waarden te worden aangevraagd.

Voor de nieuwbouwwoningen zijn wel hogere waarden aangevraagd welke naar alle waarschijnlijkheid voor goedkeuring van het bestemmingsplan worden toegekend. Ondanks het treffen van geluidbeperkende maatregelen zijn voor de nieuwbouw ontheffingen voor een hogere geluidsbelasting vereist zijn, tot een maximum van 61 dB(A) vanwege het wegverkeer en 64 dB(A) vanwege de sneltramlijn, zoals aangegeven in tabel 5.3. Elk bouwblok, met uitzondering van bouwblok 5, heeft een geluidsluwe gevel, op grond waarvan verwacht wordt dat nieuw te bouwen woningen binnen deze blokken aan een geluidsluwe gevel gesitueerd kunnen worden. Voor bouwblok 5 moet, indien dit blok voor woningen gereserveerd wordt, een speciale oplossing gezocht worden, bijvoorbeeld in de vorm van een atriumindeling.

Bij de bouw van de woningen en de uitbreiding van het ziekenhuis moet rekening gehouden worden met de geluidsbelasting op de gevel, zodat aan de wettelijke binnenwaarde volgens het Bouwbesluit wordt voldaan. De gecumuleerde geluidsbelastingen zijn opgenomen in de bijlagen van het akoestisch onderzoek. (Akoestisch onderzoek voor bestemmingsplan "Binnenstad", DB Vision, januari 2007).

Tabel 5.3 Totaal overzicht van de benodigde ontheffingen; maximale geluidsbelasting per gevel

nieuwbouw	aantal woningen	gevel	hogere waarde*	geluidsbron
blok 1	189	noord	61	Noordstedeweg
		oost	56	Noordstedeweg
		west	55	Noordstedeweg

nieuwbouw	aantal woningen	gevel	hogere waarde*	geluidsbron
blok 3	176	zuid	53	Zuidstedeweg
blok 9	108	zuid	57	Zuidstedeweg
			62	Sneltramlijn
		zuidwest	52	Zuidstedeweg
			64	Sneltramlijn
blok 12	9	zuid	56	Zuidstedeweg
		west	55	Zuidstedeweg
blok 13	174	noord	64	Sneltramlijn
		zuid	57	Zuidstedeweg
		west	52	Zuidstedeweg
			56	A.C. Verhoefweg

* Inclusief 5 dB(A) aftrek ex artikel 103 Wgh bij wegverkeergeluid.

Conclusie geluidshinder

Geluidshinder ten gevolge van wegverkeer en de sneltram staat realisatie van ontwikkelingen die dit bestemmingplan mogelijk maken niet in de weg. Voor bestaande geluidsgevoelige bestemmingen zijn geen hogere grenswaarden nodig. Voor de nieuwe woningen worden de benodigde hogere grenswaarden naar alle waarschijnlijkheid voor de goedkeuring van het bestemmingsplan vastgesteld door de provincie. De uitbreiding van het ziekenhuis wordt van "dove gevels" voorzien. In de voorschriften en op het plan is dit geregeld.

De maatregelen die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek dat in het kader van dit bestemmingsplan is uitgevoerd en die bedoeld zijn om de geluidsbelasting aan de gevel van de geluidgevoelige bestemmingen terug te dringen, zijn bovendien verankerd in de plankaart en de voorschriften van dit bestemmingsplan.

Dit bestemmingsplan voldoet aan het wettelijke kader.

Het plangebied, de binnenstad van Nieuwegein, ondergaat de komende jaren een belangrijke verandering. De ambitie is hoog. De stedenbouwkundige structuur verandert ingrijpend, bestaande functies breiden uit, nieuwe functies worden toegevoegd. De plannen voor de herontwikkeling van de binnenstad zijn reeds een aantal jaren in ontwikkeling en vastgelegd in een aantal door de gemeenteraad vastgestelde documenten als het Structuurplan Binnenstad (2000), Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad (2001) en het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (2005).

In deze documenten en dit bestemmingsplan is geconcludeerd dat de huidige binnenstad op een aantal punten aan vernieuwing toe is. De stedenbouwkundige structuur van de binnenstad is verre van optimaal, de ruimtelijke kwaliteit laat te wensen over. Het winkelaanbod is klein in relatie tot het inwonertal van Nieuwegein. Een groot aantal stedelijke functies is te krap gehuisvest, waaronder het St. Antonius ziekenhuis, dat een uitbreidingsbehoefte kent.

De plannen voor de vernieuwing van de binnenstad zijn in dit bestemmingsplan beschreven. Deze toelichting bevat daarnaast de onderbouwing van de ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden. Daarbij is geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling zich goed verhoudt tot de bestaande situatie in, en in de nabije omgeving van het plangebied. Dit geldt zowel voor de toekomstige stedenbouwkundige structuur als de toevoeging en uitbreiding van functies. Door middel van verschillende onderzoeken, die zich onder andere richten op verkeer en parkeren, groen en ecologie, waterhuishouding, waardevolle elementen, recreatie en toerisme, sociale veiligheid, verschillende milieuaspecten en economische uitvoerbaarheid, zijn uiteenlopende aspecten van de planvorming in beeld gebracht. Door middel van deze onderzoeken is aangetoond dat de plannen milieutechnisch en economisch uitvoerbaar zijn. Wel stellen verschillende van de beschreven aspecten randvoorwaarden aan de ontwikkelingen. Deze randvoorwaarden zijn in dit bestemmingsplan beschreven. De plannen zullen leiden tot een ruimtelijke situatie die getuigt van een goede ruimtelijke ordening.

Tijdens de planontwikkeling zijn steeds de verschillende belangen die spelen binnen het gebied tegen elkaar afgewogen. Hierbij staat steeds het zo goed mogelijk dienen van het algemeen maatschappelijk belang centraal. In het geval van de binnenstad is dat een levendig stadshart met voorzieningen voor de hele stad. In die gevallen dat individuele belangen, die zeker erkend worden, het algemeen belang kruisen, het algemene belang prevaleert.

7.1. Planomschrijving

Het bestemmingsplan Binnenstad heeft als primaire functie die van een ontwikkelingsplan. Om bij de ontwikkeling van de binnenstad te kunnen beschikken over de nodige flexibiliteit, is gekozen voor globale directe bestemmingen, die enerzijds voldoende concreet en duidelijk zijn om te kunnen dienen als toetsingskader bij het verlenen van bouwvergunningen en anderzijds niet meer (maar ook niet minder) vastleggen dan nodig is. Het bestemmingsplan legt de hoofdlijnen van de stedenbouwkundige structuur vast in de vorm van de verkeersstructuur en relatief grote bestemmingsvlakken voor de stedelijke functies. Deze stedelijke functies zijn voor een belangrijk deel vastgelegd in gemengde bestemmingen (Centrumdoeleinden 1 t/m 3), zodat de exacte locatie en verdeling van functies nog niet is vastgelegd. Ook in de overige bestemmingen zijn vaak naast de primaire functie ook andere functies mogelijk. Kenmerkend is de differentiatie van functies op basis van de hoogte in het gebouw. Op de begane grond zijn bijvoorbeeld centrumfuncties als detailhandel en horeca toegestaan, terwijl op de eerste etage en hoger bijvoorbeeld wonen is toegestaan.

7.2. Opbouw van het plan

Het bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de daarbij behorende voorschriften en bijbehorende bijlagen. Deze twee onderdelen zijn juridisch bindend. Daarnaast maakt de toelichting deel uit van het bestemmingsplan. Deze onderdelen staan niet los van elkaar, maar dienen in nauwe samenhang te worden gelezen. De plankaart bestaat uit twee kaartbladen. De toegepaste bestemmingen en coderingen zijn op beide plankaarten verklaard. De plankaarten zijn getekend op een topografische ondergrond, schaal 1:1000. Door middel van coderingen en arceringen zijn de verschillende bestemmingen aangegeven.

De voorschriften vormen, samen met de plankaart, het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de toegelaten bebouwing. De voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken.

Hoofdstuk 1: Inleidende bepalingen

In artikel 1 zijn de voorkomende begrippen opgenomen. In artikel 2 is aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maten dienen te worden gemeten. Voor wat betreft de wijze van meten van bedrijfsvloeroppervlakte en verkoopvloeroppervlakte is aansluiting gezocht met het in NEN 2580 genormeerde begrip gebruiksoppervlakte. Deze norm wordt ook gebruikt in het Bouwbesluit.

Vanwege de hoogteverschillen in het gebied is er daarbij voor gekozen om voor gebouwen (met uitzondering van bijgebouwen) de bouwhoogten te relateren aan een locatieonafhankelijke peilmaat, het NAP is in dit plan voor gebouwen gedefinieerd als 1,1 m boven NAP. Dit is een uitzondering op de gebruikelijke definitie van peil, waarbij peil gelijk is aan de hoogte van de weg die grenst aan de hoofdtoegang van het gebouw.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en voor bijgebouwen, wordt wél gebruikgemaakt van de gebruikelijke definitie van peil, namelijk de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld.

Ook voor de bouwvoorschriften van gebouwen wordt soms het maaiveld gebruikt als referentiepunt. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over de verdeling van functies binnen een gebouw en over het zekerstellen van een bepaalde doorrijhoogte vanaf maaiveld bij overhangende bouw delen.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsbepalingen

In dit hoofdstuk zijn het gebruik van gronden en gebouwen, alsmede de bouwmogelijkheid geregeld. Het hoofdstuk begint met een algemene bepaling (artikel 4) waarin voor een aantal doeleinden een maximumomvang is vastgelegd, uitgedrukt in een totaal aantal vierkante meters bedrijfsvloeroppervlak. Deze bepaling is bedoeld om enerzijds flexibiliteit mogelijk te maken bij de verdeling van deze doeleinden over het plangebied, maar anderzijds in het belang van de rechtszekerheid de hoofdlijnen van het programma juridisch bindend vast te leggen.

Hoofdstuk 3: Overige bepalingen

Dit hoofdstuk omvat een aantal algemeen geldende, aanvullende voorschriften. Dit betreft onder andere de algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheid en de overgangsbepalingen. In het hiernavolgende zijn de verschillende onderdelen van de voorschriften nader toegelicht met uitzondering van de inleidende bepalingen.

7.3. Bestemmingsbepalingen

Het bestemmingsplan kent diverse specifieke bestemmingen. Bij elke bestemming is gekozen de bij die bestemming behorende gebruiksbepalingen en strafbepaling op te nemen. De gebruiksbepaling bevat voorschriften voor het gebruik van gronden en gebouwen. Hierbij is onder meer bepaald dat het gebruik in strijd met de bestemming verboden is. In een aantal gevallen zijn daarbij specifieke vormen van gebruik genoemd die in ieder geval verboden zijn. Tevens is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen voor het meest doelmatig gebruik (de zogenaamde "toverformule"). In de strafbepaling is bepaald dat overtreding van de gebruiksvoorschriften en aanlegvoorschriften op grond van artikel 1a van de Wet op de economische delicten strafbaar is.

De maximale bouwhoogte van gebouwen is vastgelegd op de plankaart. Indien tevens een hogere bouwhoogte is aangegeven met een percentage, mag voor dit percentage van het oppervlakte van het bouwvlak tevens worden gebouwd tot deze hogere bouwhoogte. Zoals eerder is opgemerkt zijn alle bouwhoogten van gebouwen gemeten vanaf +1,1 m NAP.

Bestemmingen Centrumdoeleinden 1 t/m 3 (C 1 t/m 3)

Deze bestemmingen zijn gebruikt voor de gebieden waar de stedelijke functies zullen worden gerealiseerd of al aanwezig zijn. Het verschil tussen deze bestemmingen onderling betreft de toegelaten functies. In Centrumdoeleinden 1 zijn de functies detailhandel, grootschalige detailhandel, dienstverlening, horeca en ambachtelijke bedrijven de stedelijke functies. In Centrumdoeleinden 2 zijn naast deze functies ook maatschappelijke doeleinden en een bioscoop toegelaten. Dit betreft de clustering van culturele functies. In Centrumdoeleinden 2 is tevens de bestaande speelautomatenhal positief bestemd. Centrumdoeleinden 3 is met name bedoeld om aan de rand van het centrumgebied grootschalige vestigingen van detailhandel met een non-food assortiment mogelijk te maken om zo het winkelaanbod aan te vullen en te completeren.

In dit plan wordt een onderscheid gemaakt tussen detailhandel en grootschalige detailhandel. Detailhandel omvat alle vormen van detailhandel, zonder een minimum of maximummaat per vestiging. Grootschalige detailhandel is detailhandel met een minimale oppervlakte per vestiging van 1.500 m² bedrijfsvloeroppervlak. Een en ander is vastgelegd in de begripsbepalingen. Grootschalige detailhandel is met name mogelijk gemaakt in de bestemming Centrumdoeleinden 3. Hiervoor is gekozen omdat voor een goede ontwikkeling van deze functie clustering van de vestigingen noodzakelijk wordt geacht. Daarnaast is in het belang van flexibiliteit een beperkt deel (ten hoogste 4.000 m² binnen het in artikel 3 vastgelegde maximum van 16.000 m² bedrijfsvloeroppervlak) toegestaan in de bestemming Centrumdoeleinden 1. Voor de grootschalige detailhandel binnen de bestemming Centrumdoeleinden 3 geldt dat supermarkten (grootschalige detailhandel in de branche dagelijkse goederen) worden uitgesloten. Dit dient ter bescherming van het woon- en leefklimaat in dit plandeel, waar ook sprake is van woningbouw, en ter voorkoming van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Grootschalige detailhandel in dagelijkse goederen wijkt qua ruimtelijke uitstraling namelijk af van andere grootschalige detailhandel, gelet op de intensievere bevoorradingspatronen en de daarbijbehorende verkeersbewegingen. Vanwege deze redenen is binnen Centrumdoeleinden 3 tevens een maximum gesteld van 750 m² per vestiging voor reguliere (niet-grootschalige) detailhandel.

In alle bestemmingen Centrumdoeleinden zijn woningen en gebouwde parkeervoorzieningen toegelaten. Daarbij geldt dat de woningen pas vanaf de tweede bouwlaag zijn toegestaan.

In alle bestemmingen Centrumdoeleinden zijn naast de hierboven genoemde functies ook meer secundaire functies als verkeers- en verblijfsdoeleinden, waterberging en groenvoorzieningen mogelijk.

Binnen de bestemmingen Centrumdoeleinden zal een winkelroute in de vorm van een wandel-passage worden gerealiseerd. Dit is geregeld via een aanduiding op de kaart en een specifiek bouwvoorschrift. Binnen een afstand van 10 m van de aanduiding dient een passage te worden vrijgehouden met een minimumbreedte van 6 m en een minimum hoogte van 6 m.

Gebouwde parkeervoorzieningen zijn over het algemeen onder maaiveld (tot een verticale diepte van 4 m onder peil) en vanaf 6 m boven maaiveld toegestaan. De eerste 6 m vanaf maaiveld worden gevrijwaard van parkeren, omdat dit in het belang is van een levendig straatbeeld in de binnenstad. Voor de gebouwde parkeervoorzieningen is steeds vastgelegd dat deze overdekt moeten worden gebouwd, zodat parkeren op daken van gebouwen in beginsel niet mogelijk is. Voor gebouwen boven de 10 m (vanaf maaiveld) kan echter via een binnenplanse vrijstelling parkeren op daken worden toegestaan.

In de bestemmingen Centrumdoeleinden 1 en 2 zullen twee pleinen worden gerealiseerd. Om dit in de voorschriften vast te leggen, is in de beide doeleindenomschrijvingen vastgelegd dat de gronden met de aanduiding (pn) in ieder geval zijn bestemd voor een plein met een bepaalde minimumomvang. Op de pleinen kunnen maximaal 2 kiosken gerealiseerd worden.

Voor bepaalde gronden geldt een regeling voor overhangende bouwdelen (aanduiding (o) en (ov)), waarbij de eerste 4,5 m vanaf maaiveld in beginsel als verblijfsgebied zijn bestemd. Voor een deel van deze gronden (aanduiding (ov)) kan vrijstelling van deze regeling worden verleend, zodat toch vanaf maaiveld kan worden gebouwd, indien dit aanvaardbaar is voor de gebruiksdoeleinden van het aangrenzende verblijfsgebied.

De voorschriften bevatten de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen met betrekking tot windcomfort. Uit het windonderzoek blijkt namelijk dat de ontwikkeling voldoet aan de eisen met betrekking tot het voorkomen van windgevaar en in beginsel tevens zal voldoen aan de eisen met betrekking tot een aanvaardbaar windcomfort, maar dat dit laatste sterk afhankelijk is van de vormgeving van individuele gebouwen. De nadere eisenregeling biedt burgemeester en wethouders de mogelijkheid bij bouwplannen voor gebouwen hoger dan 20 m nadere eisen te stellen. In de praktijk zal het daadwerkelijk gebruik van deze bevoegdheid met name aan de orde zijn indien een bouwplan sterk afwijkt van het OOB.

Bestemming Kantoren (K)

De bestemming Kantoren is met name te vinden aan de rand van het centrumgebied. Binnen deze bestemming is een specifieke regeling opgenomen om, naast kantoren en daarbij behorende dienstverlening op de locatie nabij de bestemmingen Centrumdoeleinden, ook centrumfuncties toe te laten. Dit is geregeld met de aanduiding (c) op de kaart. In het vlak met deze aanduiding zijn dezelfde centrumfuncties als in Centrumdoeleinden 1 toegelaten in de eerste bouwlaag boven maaiveld. Op twee locaties geeft de aanduiding (w) aan dat tevens wonen is toegelaten vanaf de tweede bouwlaag boven maaiveld. Voor het bestaande pand aan de Zoomstede geldt dat hier de vestiging van een politiebureau is gepland. Dit is mogelijk gemaakt met de aanduiding (mp).

Voor bepaalde gronden geldt een regeling voor overhangende bouwdelen (aanduiding (o1)) waarbij de eerste 9 m vanaf maaiveld als verblijfsgebied is bestemd. Op één plaats kan een kantoorgebouw over de weg worden gebouwd. Hiervoor is de aanduiding (verkeer) op de plankaart opgenomen. In het vlak met deze aanduiding (verkeer) dient een vrije doorgang te worden gerealiseerd met een minimumhoogte van 4,5 m.

Op de locatie waar de zogenoemde noordelijke Palmtoren is geprojecteerd, geldt een wijzigingsbevoegdheid om in dit gebouw – naast de doeleinden van de bestemming Kantoren – tevens wonen mogelijk te maken. In hoofdstuk 4 is aangegeven, dat voor deze toren tevens een woonfunctie tot de mogelijkheden behoort. De toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid heeft geen gevolgen voor de toepasselijke bouwvoorschriften. De eventuele woningen mogen uitsluitend gestapeld worden gebouwd.

Op de locatie van de Palmtorens kan het gebouw over een langzaamverkeersverbinding worden gebouwd. Hiervoor is de aanduiding (langzaam verkeer) op de plankaart opgenomen. In het vlak met deze aanduiding dient een vrije doorgang te worden gerealiseerd met een minimumhoogte van 4 m.

Voor wat betreft de regeling met betrekking tot windcomfort en de regeling met betrekking tot de gebouwde parkeervoorzieningen wordt verwezen naar de toelichting onder de bestemmingen Centrumdoeleinden 1 t/m 3 (C 1 t/m 3).

Bestemming Maatschappelijke doeleinden (M)

Deze bestemming is bedoeld voor het St. Antonius ziekenhuis. Gekozen is voor globale bestemming waarbinnen ook gebouwde parkeervoorzieningen, verkeers- en verblijfsgebied en waterberging kunnen worden gerealiseerd. Bedrijfswoningen zijn niet toegestaan. De uiterste contour van de hoofdgebouwen is aangegeven door middel van een bouwvlak. Voor het grootste gedeelte geldt een bouwhoogte van 23 m. Aan de kant van de Zuidstedeweg kan worden

gebouwd tot 37 m. Langs de Doorslag mag worden gebouwd tot 23 m. In het vlak met de aanduiding (p) is parkeren overal boven maaiveld mogelijk. Voor de nieuwe ontwikkelingen van het ziekenhuis aan de noordzijde geldt de aanduiding "dove gevel voorgeschreven". In verband met de geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaaï geldt hier dat moet worden gebouwd met gevels zonder te openen delen, tenzij hiervan vrijstelling wordt verleend door het college van burgemeester en wethouders indien is aangetoond dat de geluidsbelasting voldoet aan de wettelijke grenswaarde.

Bestemming Kantoren en Maatschappelijke doeleinden (KM)

Deze bestemming maakt het mogelijk om beide functies te mengen. Op deze locaties is onder meer een centrum voor werk en inkomen (CWI) en het gemeentehuis gepland. Daarnaast zullen kantoren worden gerealiseerd. Om een goede aansluiting te realiseren met het eigenlijke winkelgebied is voorzien in twee aanduidingen. In het vlak op de kaart met de aanduiding (pl) is (naast kantoren en maatschappelijke doeleinden) ook dienstverlening en detailhandel toegestaan, tot ten hoogste 5 m boven peil. In het vlak met de aanduiding (c) zijn tevens een aantal centrumfuncties zoals opgenomen in de bestemming Centrumdoeleinden 1 toegelaten, tot ten hoogste 5 m boven peil.

Voor bepaalde gronden geldt een regeling voor overhangende bouwdelen (aanduiding (o), (o1) en (ov)), waarbij de eerste 4,5 m respectievelijk 9 m vanaf maaiveld in beginsel als verblijfsgebied zijn bestemd. Voor een deel van deze gronden (aanduiding (ov)) kan vrijstelling van deze regeling worden verleend, zodat toch vanaf maaiveld kan worden gebouwd, indien dit aanvaardbaar is voor de gebruiksdoeleinden van het aangrenzende verblijfsgebied.

Voor wat betreft de regeling met betrekking tot windcomfort en de regeling met betrekking tot de gebouwde parkeervoorzieningen wordt verwezen naar de toelichting onder de bestemmingen Centrumdoeleinden 1 t/m 3 (C 1 t/m 3). In het vlak met de aanduiding (p) is parkeren overal boven maaiveld mogelijk.

Binnen deze bestemming is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Voor de desbetreffende gronden is de bestaande situatie voor wat betreft gebruik en aanwezige gebouwen op dit moment het uitgangspunt. Deze zijn positief bestemd. De wijzigingsbevoegdheid biedt echter de mogelijkheid tot herontwikkeling binnen een aantal randvoorwaarden die volgen uit het OOB. Bij herontwikkeling dient de bestemming van de gronden met de aanduiding (wv) te worden gewijzigd in de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

Bestemming Woondoeleinden

Deze bestemming is toegekend aan de in het plangebied voorkomende en geplande woningen. Waar gestapelde woningbouw is toegestaan, zijn de hoofdgebouwen aangeduid met de aanduiding (s). Er is een duidelijk verschil tussen de bestemmingslegging voor de bestaande woongebouwen (globaal gelegen in het gebied ten zuiden van de Noordstede en ten oosten van de A.C. Verhoefweg) en de nieuwe woongebouwen.

Bestaande woongebouwen

Voor wat betreft de bestaande woongebouwen is de regeling uit het vigerende bestemmingsplan op hoofdlijnen overgenomen. Voor deze gebouwen fungeert het bestemmingsplan als beheersplan. Voor de bestaande woongebouwen is – conform het vigerende plan – gekozen voor bestemmingsvlakken met daarbinnen bouwvlakken. In het bouwvlak dienen de hoofdgebouwen te worden opgericht. Het is mogelijk om binnen de bestemming aan- en uitbouwen en vrijstaande bijgebouwen te bouwen. De achter de woningen gelegen gronden zijn aangeduid als "te bebouwen erf". Op deze gronden mag de uitbreiding van woningen door aan- en uitbouwen worden gerealiseerd en kunnen bijgebouwen en overkappingen worden gebouwd. Voorwaarde is dat 60% van deze gronden onbebouwd en onoverdekt blijft. Vrijstelling is mogelijk voor het bouwen van 60 m² erfbebouwing. Hierbij geldt de voorwaarde dat 75% van het te bebouwen erf onbebouwd en onoverdekt blijft.

De goothoogte van hoofdgebouwen is op de kaart aangegeven. Voor zover geen bouwhoogte op de kaart is aangegeven, mag de bouwhoogte 4 m meer bedragen dan de aangegeven goothoogte waarbij het bouwdeel boven de toegestane goothoogte dan wel moet worden voorzien van twee hellende dakvlakken.

De goot- en/of bouwhoogte van de erfbebouwing is in de voorschriften geregeld.

Voor wat betreft de regeling met betrekking tot windcomfort en de regeling met betrekking tot de gebouwde parkeervoorzieningen wordt verwezen naar de toelichting onder de bestemmingen Centrumdoeleinden 1 t/m 3 (C 1 t/m 3).

Nieuwe woongebouwen

Voor de nieuwe woongebouwen is geen bouwvlak aangegeven, zodat het gehele bestemmingsvlak kan worden bebouwd door hoofdgebouwen. Langs de Doorslag zal een woongebouw voor een deel over een wandelpromenade worden gebouwd. Om voldoende vrije ruimte voor de promenade zeker te stellen is het desbetreffende gebied aangeduid op de kaart. In het desbetreffende gebied met de aanduiding (o1) geldt dat de gronden tussen peil en 9 m boven peil onbebouwd dienen te blijven. Boven deze 9 m kan een overhangend bouwdeel worden gerealiseerd.

Aan-huis-verbonden beroepen

Binnen de bestemming Woondoeleinden zijn mogelijkheden opgenomen voor de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep. De oppervlakte voor de uitoefening van een aan-huis-verbonden beroep is beperkt tot 35% van het woonvloeroppervlak met een maximum van 75 m². Hierbij gelden een aantal criteria om te waarborgen dat de activiteit past binnen een woonomgeving. Van een aantal criteria kan vrijstelling worden verleend. De regeling is gebaseerd op de Nota thuiswerken, zoals vastgesteld door de gemeenteraad. Deze nota bevat ook de motivering en onderbouwing van de regeling. Dezelfde regeling voor aan-huis-verbonden beroepen is ook opgenomen in alle bestemmingen waar wonen is toegestaan.

Gebruiksvoorschriften

In de gebruiksbepalingen is expliciet vastgelegd dat het gebruik van bijgebouwen voor bewoning en het stallen van kampeer- en verblijfsmiddelen in strijd is met de bestemming. Voor het stallen van één toercaravan of boot op de bij de woning behorende gronden is in dit kader een uitzondering opgenomen.

Bestemming Nutsdoeleinden (ND)

Deze bestemming is bedoeld voor de bestaande hulpwarmtecentrale. Gekozen is voor een globale bestemming met een bebouwingspercentage en een maximale bouwhoogte. Deze bouwhoogte mag worden overschreden door schoorstenen tot een hoogte van 20 m. Ook voor de aanwezige opslagtanks (bouwwerken, geen gebouwen zijnde) is een specifieke regeling opgenomen. De hulpwarmtecentrale is een gezoneerd industrieterrein zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh). De hieruit voortvloeiende gevolgen voor de bestemmingsregeling zijn te vinden onder het kopje Bestemming Geluidszone (dubbelbestemming).

De verschillende verkeersbestemmingen (V, VV, VR)

De gronden met verschillende verkeersfuncties zijn ondergebracht in drie afzonderlijke bestemmingen, te weten Verkeersdoeleinden (V), Verkeers- en verblijfsdoeleinden (VV) en Verkeersdoeleinden railverkeer (VR). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen ontsluitingswegen en woonstraten (zgn. 30 km/h-gebieden en woonerven). De gebiedsontsluitingswegen zijn bestemd tot Verkeersdoeleinden. De bestemming Verkeersdoeleinden is zodanig ruim, zodat verkeerskundige aanpassingen aan wegen mogelijk zijn zonder planologische procedures. In de bestemmingsomschrijving is ook de maximumsnelheid vastgelegd. Dit is noodzakelijk in verband met de Wet geluidhinder. Hetzelfde geldt voor de locaties waar een geluidsreducerend wegdek is voorzien. De bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden is toegekend aan de erftoegangswegen. Ook hier is de bestemming ruim op de plankaart aangegeven, zodat kleine verkeerskundige ingrepen mogelijk zijn. Onder andere in verband met de aanwezigheid van duikers op gronden met een verkeersbestemming zijn op de gronden met de verschillende verkeersbestemmingen ook waterlopen toegestaan.

Binnen de verkeersbestemmingen kunnen ook geluidswerende voorzieningen worden gerealiseerd.

Binnen de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden (VV) en binnen de bestemming Verkeersdoeleinden is een regeling opgenomen om viaducten voor voetgangers en fietsen mogelijk te maken. Voor de parkeergarage bij het ziekenhuis is de aanduiding VV(p) opgenomen. Binnen de gehele bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden (VV) en binnen de bestemming Verkeersdoeleinden-Railverkeer (VR) zijn gebouwde parkeervoorzieningen onder maaiveld

toegelaten, zodat de ondergrondse parkeergarages onder de gebouwen in de binnenstad ook doorgetrokken kunnen worden onder de openbare ruimte. Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden-Railverkeer (VR) is een regeling opgenomen om gebouwen ten behoeve van de tramhaltes te kunnen bouwen.

Bestemming Groenvoorzieningen (G)

Binnen de bestemming Groenvoorzieningen zijn alleen de hoofdgroenstructuren opgenomen. Het overige groen is niet apart bestemd, maar valt binnen andere bestemmingen zoals Verkeersdoeleinden of Verkeers- en verblijfsdoeleinden. In de bestemming Groenvoorzieningen zijn tevens waterpartijen bijvoorbeeld voor de waterberging en waterlopen toegestaan. Onder waterlopen wordt ook het water begrepen, dat door middel van duikers de verschillende singels met elkaar verbindt. Deze duikers liggen vaak op gronden met de bestemming Groenvoorzieningen of in een verkeersbestemming. Eveneens zijn binnen deze bestemming geluidswerende voorzieningen toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding (vv) zijn inritten mogelijk gemaakt voor de parkeergarage bij het ziekenhuis en de gronden met de bestemming Maatschappelijke doeleinden (M).

Binnen de bestemming Groenvoorzieningen geldt een wijzigingsbevoegdheid voor een op de kaart aangegeven gebied ten westen van het busstation. Deze gronden kunnen middels wijziging worden bestemd als Verkeers- en Verblijfsgebied (VV) ten behoeve van de uitbreiding en modernisering van het busstation.

Bestemming Water (WA)

Deze bestemming is toegekend aan de in het plan gelegen (hoofd)waterlopen. Op deze gronden zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk. In deze bestemming is expliciet opgenomen dat het afmeren van woonschepen in strijd is met de bestemming.

Ook binnen de bestemming Water geldt, evenals bij de bestemming Groenvoorzieningen, een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van de uitbreiding en modernisering van het busstation.

Bestemming Waterstaatsdoeleinden (dubbelbestemming)

Ter bescherming van de hoofdwatgangen en daarbij behorende beschermingszones is de bestemming Waterstaatsdoeleinden opgenomen. Gronden binnen deze bestemming zijn primair bestemd voor de waterberging en waterhuishouding. De overige daaraan gegeven bestemmingen zijn secundair.

Bebouwing ten dienste van de samenvallende, secundaire, bestemmingen is uitsluitend toegestaan na vrijstelling door burgemeester en wethouders. De waterstaatsbelangen mogen door de bebouwing niet worden geschaad en vooraf dient advies in te worden gewonnen bij de instantie die verantwoordelijk is voor het beheer van de waterhuishouding.

Bestemming Geluidszone (dubbelbestemming)

De geluidszone industrielawaai, zoals deze geldt op grond van de Wet geluidhinder, is in de voorschriften terug te vinden als dubbelbestemming. Op deze gronden geldt, naast de zogenoemde samenvallende bestemming (bijvoorbeeld Maatschappelijke doeleinden), ook de bestemming Geluidszone als dubbelbestemming. Op de gronden met deze dubbelbestemming mogen in principe geen geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd. Onder de voorwaarde dat (door akoestische maatregelen) voldaan wordt aan de geldende grenswaarde, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling hiervan verlenen en toch de bouw van geluidsgevoelige gebouwen toestaan. Een vergelijkbare regeling is opgenomen voor het wijzigen van de functie van een gebouw naar een geluidsgevoelige functie.

Bestemming Leidingen (dubbelbestemming)

De bescherming van de in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen is in de voorschriften geregeld via de dubbelbestemming Leidingen. Bouwen binnen deze dubbelbestemming is slechts mogelijk nadat het bouwplan is getoetst aan de belangen van de desbetreffende leiding. Dit is vormgegeven met een vrijstellingsregeling. Voor bepaalde werken en werkzaamheden (niet zijnde bouwen) geldt een aanlegvergunningsplicht. Ook hier zal voor het al dan niet verlenen van een aanlegvergunning worden getoetst aan het belang van de desbetreffende leiding.

7.4. Overige bepalingen

Antidubbeltelbepaling

Met deze bepaling wordt geregeld dat gronden die bij een eerdere bouwaanvraag in aanmerking zijn gekomen, niet nog eens bij een nieuwe aanvraag om bouwvergunning worden meegenomen.

Bestaande afstanden en andere maten

Dit artikel heeft betrekking op de maten van bestaande bouwwerken die afwijken van de in het plan voorgeschreven maten. De bouwwerken dienen gebouwd te zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet. In die gevallen dat afstanden of maten op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan meer, respectievelijk minder bedragen dan is voorgeschreven in de voorschriften, zijn de maten als maximaal, respectievelijk minimaal toelaatbaar.

Aanvullende werking bouwverordening

Voor dit bestemmingsplan is gekozen voor een globale bestemmingsregeling omwille van flexibiliteit. De bouwverordening biedt een aantal stedenbouwkundige bepalingen, die zonder nadere afstemmingsregeling mogelijk deze flexibiliteit inperken. Dit is nadrukkelijk niet de bedoeling van de planwetgever. Om hierover duidelijkheid te bieden is deze bepaling opgenomen, waarbij slechts een beperkt aantal met name genoemde stedenbouwkundige bepalingen aanvullend zullen werken. De niet genoemde stedenbouwkundige bepalingen van de bouwverordening zijn hiermee expliciet buiten werking gesteld.

Algemene vrijstellingsbevoegdheid

Deze bepaling vindt zijn grondslag in artikel 15 WRO en geeft aan wanneer en onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van het plan. Hiermee wordt beoogd het plan enige flexibiliteit te bieden.

Algemene wijzigingsbevoegdheid

Deze bevoegdheid is opgenomen ten behoeve van geringe overschrijding van bestemmingsgrenzen wanneer dit noodzakelijk of van belang is voor een betere realisering van bestemmingen of bouwwerken. Ook deze bepaling biedt enige flexibiliteit.

Overgangsbepalingen

Dit artikel bevat voorschriften die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. Het gaat hierbij specifiek om de rechtstoestand van bouwwerken die op tijdstip van de eerste terinzagelegging van het bestemmingsplan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden en die afwijken van de bebouwingsvoorschriften van dit plan. Tevens heeft dit artikel betrekking op het gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan.

Slotbepaling

Dit artikel bevat de formele titel waaronder de voorschriften van het onderhavige bestemmingsplan kunnen worden aangehaald. Tevens is in dit artikel de vaststellingsverklaring opgenomen.

7.5. Bijlagen bij de voorschriften

Staat van Bedrijfsactiviteiten

De Staat van Bedrijfsactiviteiten maakt deel uit van de voorschriften van het bestemmingsplan. De bedrijvenlijst is gebaseerd op de basiszoneringslijst, die is opgenomen in de VNG-uitgave "Bedrijven en milieuzonering" (tweede druk 2001). In deze basiszoneringslijst zijn vrijwel alle, algemeen voorkomende bedrijfstypen ondergebracht volgens de Standaard Bedrijfsindeling 1993 (SBI) van het Centraal Bureau van de Statistiek.

Staat van Horeca-activiteiten

Het bestemmingsplan biedt mogelijkheden voor de vestiging van horecabedrijven. Om te voorkomen dat zich horecabedrijven vestigen die verstorend kunnen werken op de omgeving, is een

Staat van Horeca-activiteiten opgenomen. In deze staat is een onderscheid gemaakt in drie categorieën, namelijk "lichte horeca", "middelzware horeca" en "zware horeca".

Lijst na vrijstelling toelaatbare activiteiten in het kader van een aan-huis-verbonden beroep

Deze lijst behoort bij de regeling voor aan-huis-verbonden beroepen, zoals deze is opgenomen in alle bestemmingen waarin wonen is toegelaten. Deze regeling sluit meldings- en vergunningplichtige bedrijven in het kader van de Wet milieubeheer in beginsel uit. Deze lijst bevat een aantal bedrijven uit categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, waarvan is beoordeeld dat de ruimtelijke uitstraling van de activiteiten past in een woonomgeving.

Voor deze bedrijven geldt dat zij, ondanks een meldingsplicht op grond van de Wet milieubeheer, na vrijstelling door burgemeester en wethouders toch toelaatbaar zijn als aan-huis-verbonden beroep.

8.1. Economische uitvoerbaarheid

Algemeen

De gemeente ontwikkelt het plan voor een groot gedeelte samen met marktpartijen, maar er zijn ook delen waar de gemeente de ontwikkeling alleen doet.

De samenwerking met de marktpartijen geschiedt door gezamenlijk aan plannen te werken, zoals voor de Palmtorens en door kaders te stellen waarbinnen marktpartijen plannen verder uitwerken zoals voor het ABC-blok. Er zijn ook gedeeltes die geheel aan de markt worden gelaten; dit betreft bijvoorbeeld de locatie van blok 2 en het deel van City Plaza dat gehandhaafd blijft. Inmiddels is er een ontwikkelingsovereenkomst tot stand gekomen met de betrokken ontwikkelaars.

De meeste parkeergarages worden door de gemeente ontwikkeld. De openbare ruimte en de infrastructuur wordt geheel door de gemeente gerealiseerd. Hiermee kan de consistentie en de planning optimaal bewaakt worden. De gemeente realiseert voorts zelf het gemeentehuis, de bibliotheek, het maatschappelijk centrum, het theater en de andere publieke voorzieningen.

Exploitatieberekening

De in dit bestemmingsplan beschreven ontwikkelingen zijn doorgerekend op hun financiële consequenties en bijeengebracht in een gebiedsexploitatie. Deze gebiedsexploitatie heeft het karakter van een financiële verkenning, waarin de financiële inspanningen zichtbaar worden voor de gemeente in dit project en die dient ter onderbouwing van de financiële haalbaarheid. Voor de financiële verkenning is uitgegaan van de in dit bestemmingsplan beschreven ruimtelijke en programmatische uitgangspunten. Voor het bepalen van de investeringen is daarbij aansluiting gezocht bij de beeldvorming en het betreffende kwaliteitsniveau.

Voor het bepalen van de grondopbrengsten van de commerciële voorzieningen is een vastgoedexploitatie opgesteld. Daarbij is de grondopbrengst residueel bepaald. Dit is geschied door de gekapitaliseerde huurprijzen voor kantoren, winkels en bedrijven te verminderen met de integrale bouwkosten van de opstallen. Uit deze berekening volgt het maximale bedrag dat door de ontwikkelaar te betalen is. De berekening is mede gebaseerd op met betrokken marktpartijen overeengekomen normbedragen voor de bouwkosten, bijkomende kosten, rendementspercentages (BAR), huurprijzen etc. De grondprijs voor de woningbouw is eveneens residueel bepaald.

Naast de vastgoedberekening is voor de te ontwikkelen gebouwde parkeervoorzieningen een parkeerexploitatie opgesteld. Het te behalen rendement is sterk afhankelijk van een aantal maatgevende factoren. De belangrijkste zijn:

- investeringskosten;
- beheerskosten;
- parkeertarieven;
- bezettingsgraad parkeergarage;
- bedrijfstijd parkeergarage.

Uitgangspunt is dat de gemeente de gebouwde parkeervoorzieningen zelf zal gaan exploiteren, zij heeft derhalve mede invloed op de laatste drie factoren. De investeringskosten zijn bepaald en er is een inschatting gemaakt van de beheerskosten. Op basis hiervan kan een toedeling worden gemaakt van de te verwachten parkeerkosten voor de diverse gegadigden. Bij het vaststellen van de investeringskosten is aan de parkeerfunctie geen grondwaarde toegekend. Voor de openbare parkeerplaatsen zijn de bedrijfstijd, de invoering van betaald parkeren en de daarmee samenhangende tariefstructuur, alsmede de te verwachte bezettingsgraad de belangrijkste parameters. De investering voor de gebouwde parkeervoorziening vraagt een bedrag van circa € 142 miljoen (nominaal, prijspeil 2005). Deze investering wordt ondergebracht binnen een afzonderlijke parkeerexploitatie, met als uitgangspunt een kostendekkend resultaat.

Voor de "niet-commerciële voorzieningen" (publiekfuncties) die binnen het plangebied worden gerealiseerd is door de gemeente een cultuurexploitatie opgesteld. De gemeente zal randvoorwaarden creëren en deze ontwikkelingen betrekken in de onderhandelingen met betrokken marktpartijen.

De resultaten van de vastgoedexploitatie (genormeerde grondopbrengsten voor de commerciële voorzieningen en wonen), parkeerexploitatie (geen grondwaarde) en de cultuurexploitatie zijn input voor de gebiedsexploitatie. Naast de opbrengstverwachting zijn in de gebiedsexploitatie kosten opgenomen voor de (her)inrichting van de openbare ruimte, evenals de kosten van verwervingen/inbrengwaarde, sloop en planontwikkeling. Tevens is een reservering opgenomen voor maatregelen in het kader van luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï. Hierbij gaat het om geluidswerende voorzieningen, stil asfalt, verlaging van de maximumsnelheid op diverse wegen en om flankerende maatregelen op gebied van parkeren, upgraden van het busstation, mobiliteitsmanagement en fietsenstallingen. Op basis van een fasering zijn de invloeden van inflatie en rente in de berekening opgenomen.

De bedragen in de gebiedsexploitatieberekening zijn voor wat betreft de opbrengsten indicatief. De investeringen zijn gebaseerd op ramingen die volgens de huidige inzichten gangbaar zijn voor diverse kosten componenten zoals de infrastructurele inrichting openbare ruimten, maar ook bouwkundige objecten volgens het gehanteerde kwaliteitsniveau. De berekening laat een negatief resultaat zien van circa € 48 miljoen (contante waarde 1-1-2005). Binnen dit resultaat is eveneens de onrendabele top van de cultuurexploitatie opgenomen voor de "niet-commerciële voorzieningen". De investeringen in de "niet-commerciële voorzieningen" zullen binnen het plan moeten worden opgelost, echter buiten de gebiedsexploitatie om. Bij het operationeel verklaren van het OOB en daarmee eveneens het financiële kader van dit bestemmingsplan met een negatief resultaat, wordt een voorziening getroffen ter grootte van het negatieve resultaat van de gebiedsexploitatie (minus de rente, afgerond € 4 miljoen tot 1-1-2005). Gestreefd zal worden om vanuit mogelijkheden die binnen de ruimtelijke randvoorwaarden van het bestemmingsplan passen om tot optimalisatie over te gaan.

Planschade

Op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke ordening kan een ieder, die meent door een planologische maatregel benadeeld te zijn, een verzoek indienen voor planschade. Op basis van een inventarisatie zijn effecten van de ruimtelijke verandering op bestaande bestemmingen c.q. gebruikswaarden nader in beeld gebracht. Deze inventarisatie verschaft inzicht in hoeverre een eventuele schade een rechtstreeks gevolg is of kan zijn van de bestemmingsplanwijziging. Uitgangspunten voor de inventarisatie zijn:

- het dichtbij bouwen ten opzichte van bestaande situatie;
- aantasting privacy;
- toename geluidsoverlast;
- nadeliger bezonning;
- belemmeringen voor de bedrijfsvoering.

Op basis van de genoemde inventarisatie, waarbij onder andere gebruik wordt gemaakt van het bezonningsonderzoek stadscentrum, worden voorzieningen getroffen om bij gegrondverklaring van bezwaren inzake de planschade, de door de gemeenteraad vastgestelde claim en de hoogte van de schade te kunnen vergoeden. In de gebiedsexploitatie is een voorziening getroffen om gegronde claims te kunnen vergoeden.

Conclusie

De in dit bestemmingsplan beschreven ontwikkelingen worden deels door de gemeente zelf, deels in samenwerking met marktpartijen en deels door de marktpartijen gerealiseerd. Met de marktpartijen is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. De gebiedsexploitatie laat een negatief resultaat zien van circa € 48 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met mogelijke planschadeclaims. Voor het negatieve resultaat is in de gemeentebegroting geld gereserveerd.

8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan is tweemaal ter inzage gelegd. De eerste terinzagelegging was van 2 februari 2005 tot en met 2 maart 2005. Gedurende deze periode is het voorontwerpbestemmingsplan op 15 februari tijdens een inspraakavond toegelicht. De tweede terinzagelegging was van 2 juni tot en met 29 juni 2005. Ook tijdens deze periode is het voorontwerpbestemmingsplan tijdens een inspraakavond toegelicht, op 8 juni 2005. Tijdens beide periodes van terinzagelegging konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht.

De reden dat dit bestemmingsplan twee maal ter inzage is gelegd is dat er na de eerste terinzagelegging is gebleken dat er in de vertaling van het programma en de ruimtelijke hoofdstructuur zoals vastgelegd in het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (OOB) naar het voorontwerpbestemmingsplan een aantal onjuistheden zat. Deze onjuistheden hadden bijvoorbeeld betrekking op de omvang van de bouwvlakken, de bouwhoogten en het daarop gebaseerde bezonningsonderzoek. Deze onjuistheden zijn gecorrigeerd in de tweede versie van het voorontwerpbestemmingsplan ("Aangepast voorontwerpbestemmingsplan mei 2005"). Uit oogpunt van zorgvuldigheid is ervoor gekozen om dit voorontwerpbestemmingsplan opnieuw de inspraak- en overlegprocedure te laten doorlopen.

Resultaten inspraak

De inspraakreacties die gedurende beide inspraak- en overlegperiodes zijn binnengekomen, zijn samengevat en beantwoord in een separate Nota Inspraak en overleg.

Resultaten Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan Binnenstad voorgelegd aan uiteenlopende instanties.

De reacties van de overleginstanties gedurende beide inspraak- en overlegperiodes zijn samengevat en beantwoord in de separate nota Beantwoording inspraakreacties en artikel 10 Bro-overleg voorontwerpbestemmingsplan Binnenstad d.d. 26 juli 2005.

In bijlage 7 is het advies van de Provinciale Planologische Commissie opgenomen.

8.3. Handhaving

Een van de uitgangspunten bij het ontwikkelen van een bestemmingsplan is dat het plan handhaafbaar dient te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid is een voorwaarde voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Een goede handhaving begint al bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Indien bij het maken van het bestemmingsplan met een aantal factoren rekening wordt gehouden, kan de handhaving van het plan na inwerkingtreding worden vereenvoudigd. Bij het onderhavige plan is als volgt met deze factoren omgegaan.

Voldoende kenbaarheid van het plan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. Met het oog hierop is door een informatiebijeenkomst tijdens de inspraakprocedure extra bekendheid gegeven aan het plan, naast de gebruikelijke (deels wettelijk voorgeschreven) bekendmakingen.

Voldoende maatschappelijk draagvlak voor het plan

De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in voldoende mate door de belanghebbenden worden ondersteund. Uiteraard zal niet iedereen het voor de volle 100% eens zijn met het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter zeer wenselijk. In dit verband wordt opgemerkt dat op basis van de inspraakprocedure het aantal (particuliere) inspraakreacties [PM] is. Zie in dit verband het inspraakverslag zoals onderstaand opgenomen in deze toelichting.

Een inzichtelijke en realistische regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dit houdt in: helder van opzet en niet onnodig beperkend, inflexibel of ingewikkeld. Bovendien moeten de bepalingen goed interpreteerbaar en controleerbaar zijn. De voorschriften van het plan behoren niet meer te regelen dan noodzakelijk is.

Actief controle- en aanschrijvingsbeleid

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. De zorg van de gemeente blijft dan ook uitgaan naar een duidelijk en actief aanschrijvingsbeleid en naar voldoende ambtelijke capaciteit voor de benodigde con-

troles en handhavingprocedures. Leidraad hierbij is het door de gemeente vastgestelde beleidskader "handhaving fysieke veiligheid". Met name de hoofdstukken 4 en 6 geven aan hoe de gemeente invulling geeft aan haar handhavingstaak met betrekking tot bestemmingsplannen. Uitgangspunt daarbij is het door de gemeenteraad vastgestelde "basisniveau".

Bijlage 1. Notitie mobiliteitseffecten

Het binnenstadsplan van de gemeente Nieuwegein voorziet in een uitbreiding van functies, die in het bestemmingsplan planologisch worden gefaciliteerd.

De mobiliteitseffecten voor het gemeentelijk hoofdwegennet zijn in beeld gebracht in de Nota Verkeer, Vervoer en Parkeren (2003) met de daarbij behorende inspraaknota en raadsbesluit. De benodigde maatregelen zijn opgenomen in het OOB, zowel inhoudelijk als het financieel kader. De ruimtelijke vertaling is opgenomen in het bestemmingsplan. Tevens zijn de milieueffecten beoordeeld en vertaald in geluidswerende maatregelen. In het vervolg van deze notitie wordt de relatie met het regionale wegennet beschreven.

Een groot deel van de functies genereert extra verplaatsingen per auto die plaatsvinden buiten de spitsuren. Dit geldt voor de winkelfuncties, het wonen (gedeeltelijk) en de culturele voorzieningen (bibliotheek, theater, bioscoop, horeca). De verkeersproductie van deze functies kan probleemloos op het regionale wegennet afgewikkeld worden, daar de totale intensiteiten buiten het spitsuur in de toekomst de huidige spitsuurintensiteiten niet zullen benaderen. Er wordt voor deze functies geen extra druk op de spitsdrukte gelegd en het verkeersaanbod ten gevolge van de extra functies heeft een veel gespreider karakter dan het woon-werkverkeer.

Het woon-werkverkeer legt wel een extra druk op de zwaarbelaste spitsuren. Het binnenstadsplan zal twee effecten veroorzaken:

1. afname woon-werkverkeer per auto voor bestaande functies in de binnenstad en de directe omgeving ten gevolge van de invoering van parkeerregulering; de eerste fase is in 2004 ingevoerd, in 2005 volgde de tweede fase en in 2006 de derde fase;
2. extra woon-werkverkeer per auto ten gevolge van extra functies.

Reductie ten gevolge van parkeerregulering

In de gebieden Binnenstad, Doorslag, Merwestein en Jutphaas/Wijkersloot is thans ongeveer 125.000 m² kantoren aanwezig. Daar werken ongeveer 6.250 personen. Het autogebruik op woon-werkrelaties ligt op ongeveer 55%¹⁾. Dat levert ongeveer 3.438 mvt tijdens de spitsperiode. Binnen het maatgevende spitsuur wordt maximaal 2/3 afgewikkeld: 2.300 mvt. De reductie op het autogebruik ten gevolge van de parkeerregulering bedraagt minimaal 20%. De afname bedraagt in het maatgevende spitsuur ongeveer 460 autobewegingen.

Woon-werkverkeer per auto ten gevolge van extra functies

Winkels genereren extra woon-werkverkeer dat grotendeels buiten de spitsen valt. Er wordt uitgegaan van ongeveer 25% dat de spits belast. Het gaat dan om ongeveer 50 autobewegingen in de spits waarvan ongeveer 2/3 in het maatgevende spitsuur (= 35 mvt).

Er komen ongeveer 600 woningen bij in de vorm van appartementen. De beoogde marktsegmenten zijn jonge tweeverdieners en vitale ouderen. De verkeersproductie (stad uit) zal ongeveer bedragen:

- 600 (aantal woningen) x 1/3 arbeidsparticipatie * 0,55 (autogebruik) = 109 auto's in de spitsperiode, waarvan ongeveer 2/3 in het maatgevende spitsuur (= 72 mvt).

De huidige verkeersproductie van de 125.000 m² kantoren is 2.300 mvt in het maatgevende spitsuur. Rekening houdend met een reductie van 20% als gevolg van invoering van het parkeerregime, is dat 1 mvt per 67,9 m² kantooroppervlak. De nieuwe kantoren (100.000 m²) generen, uitgaande van dit cijfer, 1.473 mvt in de spits.

Conclusie

De verkeersproductie neemt buiten de spitsen toe, dit is voor de verkeersafwikkeling zowel stedelijk als regionaal geen probleem. In het maatgevende spitsuur bedraagt de toename 35 mvt als gevolg van winkels, 95 mvt als gevolg van woningen en 1.473 mvt als gevolg van kantoren. De afname van de huidige kantoren bedraagt als gevolg van invoering van parkeerregulering 460 mvt. Totaal neemt de verkeersproductie met 1.143 mvt toe. Omdat in het plan verschillende

1) CBS: in 2003 gemiddeld 0,71 verplaatsingen met motief van/naar werk en zakelijk bezoek door personen in de provincie Utrecht ouder dan 12 jaar, waarvan gemiddeld 0,39 verplaatsingen als autobestuurder (55%) en 0,04 verplaatsingen als passagier (6%).

capaciteitsverruimende maatregelen zijn opgenomen, kan een goede verkeersafwikkeling worden gewaarborgd.

Bijlage 2. Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Inleiding

In dit bestemmingsplan is voor de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten een milieuzonering toegepast, gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar);
- verkeersaantrekkende werking.

Doel van de Staat en gebruikte bronnen

De in dit plan gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten is primair bedoeld voor lokale en regionale bedrijventerreinen (en dus in mindere mate voor grootschalige industrieterreinen met zware industrie) al dan niet in combinatie met verspreid gesitueerde bedrijfsbestemmingen. Als belangrijkste bron bij het opstellen van de Staat is gebruikgemaakt van de lijst van bedrijfstypen uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten van 2001 (de zogenaamde "basiszoneringslijst").

In deze lijst zijn voor een groot aantal bedrijfstypen en -activiteiten richtafstanden ten opzichte van een "rustige woonwijk" vermeld (in 10 stappen oplopend van 0 tot 1.500 m). Tevens is met een index aangegeven in welke mate rekening moet worden gehouden met verkeersaantrekkende werking. Toepassing van de richtafstanden is gewenst om het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in ruimtelijk spoor te voorkomen. Hierbij is ervan uitgegaan dat de bedrijven ter voorkoming van hinder en/of gevaar die technieken toepassen, die thans als de meest gebruikelijke worden beschouwd.

Om tot een praktisch goed bruikbare Staat van Bedrijfsactiviteiten te komen, is de basiszoneringslijst van de VNG op de volgende punten nader bewerkt en aangevuld:

- De VNG-lijst benoemt richtafstanden voor alle denkbare activiteiten. In de staat zijn alleen die activiteiten geselecteerd die op een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" of een andere bestemming waar bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan kunnen voorkomen. Andere activiteiten, zoals horeca of recreatie, krijgen een eigen bestemming; bij het toekennen van deze andere bestemmingen wordt op een andere wijze rekening gehouden met mogelijke milieuhinder van deze functies.

Criteria voor de toelaatbaarheid van bedrijven in standaardsituaties

De hier gebruikte lijst deelt de bedrijfsactiviteiten conform de VNG-publicatie in 6 gewone categorieën in. Categorie 1 heeft betrekking op activiteiten die geen hinder van belang veroorzaken en categorie 6 heeft betrekking op zeer zware industrie.

De richtafstanden uit de VNG-publicatie kunnen ten behoeve van de meest gebruikelijke toepassing in bestemmingsplannen worden vertaald naar de volgende (ruimtelijke) criteria voor de toelaatbaarheid:

- | | |
|--------------|---|
| categorie 1: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken. |
| categorie 2: | bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing, echter alleen in gebieden met gemengde functies. In niet-gemengde gebieden geldt een afstandsindicatie van 30 m. |

- categorie 3: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving in enige mate ruimtelijk gescheiden dienen te zijn van woonwijken en in verband met de verkeersaantrekkende werking dienen te zijn voorzien van een eigen autoverbinding met gebiedsontsluitingswegen (afstandsindicatie 50 tot 100 m).
- categorie 4: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving op behoorlijke afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn (afstandsindicatie 200 tot 300 m).
- categorieën 5 en 6: bedrijfstypen c.q. bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op grote afstand van woonwijken gesitueerd dienen te zijn. De aan te houden afstanden dienen per geval te worden bepaald (afstandsindicaties van bedrijven uit categorie 5: 500 - 1.000 m, categorie 6: 1.500 m).

Afwijkende gebiedstypen

De bovenbeschreven criteria voor de toelaatbaarheid gaan (behalve voor categorie 2) uit van zonering ten opzichte van een "rustige woonwijk". Zoals ook in de VNG-publicatie is aangegeven en in vaste jurisprudentie is bevestigd, kan voor andere omgevingstypen worden afgeweken van de richtafstanden. Daarbij is van belang te constateren dat de VNG-publicatie richtafstanden zijn; door hiervan uit te gaan kan het mogelijk ontstaan van milieuknelpunten al in het ruimtelijk spoor worden voorkomen. De praktijk leert echter dat het ontstaan van daadwerkelijke knelpunten voor alle milieuaspecten (behalve gevaar) door toepassing van gerichte maatregelen in het milieuvergunningenspoor ook bij kleinere afstanden goed kan worden voorkomen.

Bij de toepassing van dit principe met gebruikmaking van deze Staat van Bedrijfsactiviteiten worden de volgende uitgangspunten bij afwijkende gebiedstypen gehanteerd:

- leidraad is de aanbeveling van de VNG om afwijkingen van richtafstanden naar beneden (dus toepassing van een kortere afstand dan de richtafstand) in beginsel te beperken tot één afstandsstap (dus bijvoorbeeld van 100 naar 50 m);
- de richtafstanden worden voor alle milieuaspecten in gelijke mate verlaagd.

In de onderstaande tabel worden de meest voorkomende gebiedstypen omschreven waar een afwijking van de richtafstanden veelal gewenst is. De tabel geeft echter alleen een richtsnoer. Elke situatie is anders en vereist maatwerk. Per plan moet de aanpak in de plantoelichting nader worden beoordeeld en gemotiveerd.

gebiedstype	toegestane afwijking	motivatie
1a. gebied waar functiemenging wordt nagestreefd (bijv. nieuw woongebied met toevoeging van bedrijvigheid)	verlaging richtafstanden met 1 afstandsstap	kortere afstand is aanvaardbaar in het belang van functiemenging (levendigheid, handhaving bestaande woningen)
1b. verspreid gesitueerde woningen in een gebied met functiemenging en/of op locaties met andere verstoringsbronnen (bijv. gesitueerd langs drukke wegen)	idem	er is al sprake van een verhoogd hinderniveau
2. stiltegebied/verstoringsgevoelig natuurgebied	verhoging richtafstanden met 1 afstandsstap	voor stiltegebieden en (zeer) verstoringsgevoelige natuurgebieden geldt in beginsel een strengere norm voor geluid (40 dB(A)) dan voor een rustig woongebied (45 dB(A))

Opzet van de Staat

De opzet van de Staat is overgenomen van de VNG-publicatie. Hiervoor is, net als in de VNG-publicatie, gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) uit 1993. In de praktijk kan het voorkomen dat de activiteiten binnen een bedrijf in twee of meer verschillende groepen volgens de SBI-indeling vallen. In beginsel geldt dan de hoogste categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Indien de bedrijfsonderdelen/-activiteiten duidelijk ruimtelijk van elkaar kunnen worden gescheiden, kunnen de bedrijfsonderdelen echter ook apart worden ingedeeld.

Flexibiliteit

De Staat van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. Het is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In het bedrijvenartikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling een categorie lager kunnen indelen (dus bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2 of van categorie 4 naar 3). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient zich te richten op de in de Staat aangegeven maatgevende milieuaspecten.

Bij sommige bedrijfsactiviteiten is bij de indeling uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Staat aangegeven met een "C" in de kolom "C" ("continufactor"). Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via bovengenoemde vrijstellingsmogelijkheid een categorie lager in te delen.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten niet zijn genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegelaten bedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 3. Overzicht specifieke inschaling bedrijven

straat	nr.	naam en aard van het bedrijf	SBI-code	categorie SvB	totaal opgesteld motorisch vermogen	algemene toelaatbaarheid	opmerkingen	bestemmings-regeling
Boogstede	14	Wasserijen en linnenverhuur	93.011	1		2	Niet milieuvergunningplichtig. De daadwerkelijke milieuoverlast is te vergelijken met een bedrijf uit max. categorie 1.	
Erfstede	4a	T@kecare BV, groothandel in medische/tandheelkundige instrumenten	51.4	2		2		
Weverstede-hof	14	Dutrabond BV, groothandel in chemische grondstoffen	51.55.1	1		2	Niet milieuvergunningplichtig. De daadwerkelijke milieuoverlast is te vergelijken met een bedrijf uit max. categorie 1.	
	29	Schildersbedrijf De Groot	45	1		2	Niet milieuvergunningplichtig. De daadwerkelijke milieuoverlast is te vergelijken met een bedrijf uit max. categorie 1.	
	57	Playobject, vervaardigen van speelgoed	36.5	1		2	Niet milieuvergunningplichtig. De daadwerkelijke milieuoverlast is te vergelijken met een bedrijf uit max. categorie 1.	

Bijlage 4. Toelichting op de Staat van Horeca-activiteiten

Milieuzonering van horeca-activiteiten

De problematiek van hinder door horecabedrijven onderscheidt zich als zodanig nauwelijks van de problematiek van hinder veroorzaakt door "gewone" niet-agrarische bedrijven. Bij het opstellen van de in de voorschriften opgenomen Staat van Horeca-activiteiten en het daarmee samenhangende toelatingsbeleid is daarom nauw aangesloten bij de Staat van Bedrijfsactiviteiten die al veel langer in bestemmingsplannen wordt toegepast.

Ook voor horecabedrijven bieden de Wet milieubeheer en de APV onvoldoende mogelijkheden om alle relevante vormen van hinder te voorkomen. De milieuzonering van horecabedrijven in het bestemmingsplan richt zich in aanvulling op de beide genoemde instrumenten op de volgende vormen van hinder:

- geluidshinder door afzonderlijke inrichtingen in een rustige omgeving;
- (cumulatieve) geluidshinder buiten de inrichting(en) en verkeersaantrekkende werking/parkeerdruk.

Analoog aan de regeling voor "gewone" bedrijven worden bij de uitwerking van een ruimtelijk beleid voor hinderlijke horeca-activiteiten drie stappen onderscheiden:

- indelen van activiteiten in ruimtelijk relevante hindercategorieën;
- onderscheiden van gebiedstypen met een verschillende hindergevoeligheid;
- uitwerken van een beleid in hoofdlijnen: in welke gebieden zijn welke categorieën in het algemeen toelaatbaar.

De onderstaande toelichting gaat nader in op de gehanteerde hindercategorieën en het algemene toelatingsbeleid voor deze categorieën. Opgemerkt wordt dat naast de criteria ter voorkoming van ongewenste horeca-activiteiten ook ruimtelijk-functionele overwegingen een rol kunnen spelen bij het ruimtelijk beleid voor horeca-activiteiten; daarop wordt op deze plaats niet ingegaan.

Gehanteerde criteria

Voor een indicatie van de mate van hinder veroorzaakt door horeca-activiteiten biedt de basiszoneringlijst uit de VNG-publicatie "bedrijven en milieuzonering" een goed vertrekpunt. De daar gehanteerde, nogal grove benadering behoeft echter voor een in de praktijk bruikbare Staat van Horeca-activiteiten aanvulling en nadere motivering. In aanvulling op de gegevens uit de VNG-publicatie is gebruikgemaakt van de volgende ruimtelijk relevante criteria:

- de voor verschillende soorten horeca-inrichtingen over het algemeen gebruikelijke openingstijden¹⁾; deze zijn voor het optreden van hinder uiterst relevant; het Besluit horecabedrijven en de circulaire industrielawaai hanteren immers voor de dag-, avond- en nachtperiode verschillende milieunormen;
- de mate waarin een bedrijfstype naar verwachting bezoekers en in het bijzonder bezoekers per auto en/of brommers (scooters) aantrekt.

Categorieën van horeca-activiteiten

Mede op grond van bovengenoemde criteria worden in de Staat van Horeca-activiteiten de volgende drie categorieën onderscheiden (waarvan één categorie met drie subcategorieën):

1. "lichte horeca": Bedrijven die in beginsel alleen overdag en 's avonds behoeven te zijn geopend (in hoofdzaak verstrekking van etenswaren en maaltijden) en daardoor slechts beperkte hinder voor omwonenden veroorzaken: restaurants, cafetaria's, ijsalons en dergelijke. Het gaat daarbij dus om bedrijven die uit een oogpunt van hinder vooral in woongebieden niet wenselijk zijn. In gemengde gebieden en weinig gevoelige gebieden dient mede in relatie tot de verkeersontsluiting een nadere afweging plaats te vinden.

In deze categorie zijn de volgende subcategorieën onderscheiden:

1) Er wordt hier nadrukkelijk gesproken over openingstijden die normaal gesproken verbonden zijn aan het functioneren van een type horecabedrijf; de toelaatbare openingstijden van een individueel bedrijf worden niet via het bestemmingsplan bepaald maar middels de vergunning op grond van de APV.

- 1a. qua exploitatie aan detailhandelsfunctie verwante horeca die in de praktijk nauwelijks van de eigenlijke detailhandel kunnen worden onderscheiden zoals ijssalons, cafetaria's, snackbars en dergelijke; met name in centrumgebieden kan het in verband met ruimtelijk-functionele aspecten gewenst zijn deze groep als afzonderlijke categorie te beschouwen;
 - 1b. overige lichte horeca: restaurants;
 - 1c. bedrijven met een relatief grote verkeersaantrekkende werking: grotere restaurants, grotere hotels, McDrives e.d.
2. "middelzware horeca": Bedrijven die normaal gesproken ook 's nachts geopend zijn en die daardoor aanzienlijke hinder voor omwonenden kunnen veroorzaken: cafés, bars, biljartcentra, zalenverhuur e.d. Deze bedrijven zijn over het algemeen alleen toelaatbaar in weinig gevoelige gebieden, zoals gebieden met primair een functie voor detailhandel en voorzieningen.
3. "zware horeca": Bedrijven die voor een goed functioneren ook 's nachts moeten zijn geopend en die tevens een groot aantal bezoekers aantrekken en daardoor grote hinder voor de omgeving met zich mee kunnen brengen (verkeersaantrekkende werking, daarmee gepaard gaande hinder op straat en parkeeroverlast): dancings, discotheken en partycentra. Deze bedrijven zijn alleen toelaatbaar in specifiek voor dergelijke bedrijven aangewezen gebieden.

Flexibiliteit

De Staat van Horeca-activiteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door horeca-activiteiten in te schatten. De lijst van activiteiten is bovendien tijdgebonden. Het komt in de praktijk dan ook voor dat een bepaald horecabedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een aangepaste werkwijze (bijvoorbeeld geen openstelling noodzakelijk in de nachturen) of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Staat van Horeca-activiteiten is verondersteld. In het betreffende artikel van de planvoorschriften is daarom bepaald dat burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf via een vrijstelling één categorie lager kunnen indelen. Dit betekent bijvoorbeeld van categorie 3 naar 2. Bij categorie 1, met een onderverdeling in subcategorieën, wordt daarbij bedoeld dat vrijstelling tot de laagste subcategorie mogelijk is (dus van categorie 2 naar maximaal 1a, maar bijvoorbeeld ook van 1c naar 1b). Om een vrijstelling te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Deze beoordeling dient met name te worden getoetst aan het aspect geluidshinder.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde horeca-activiteiten zich aandienen, niet zijn genoemd in de Staat van Horeca-activiteiten. Wanneer deze bedrijven wat betreft milieubelasting gelijk kunnen worden gesteld met volgens de bestemmingsregeling toegestane horecabedrijven kan voor de vestiging van deze bedrijven eveneens een vrijstelling worden verleend.

Bijlage 5. Overzicht beleid luchtkwaliteit

Bij de voorbereiding van de plannen voor de Binnenstad heeft het aspect luchtkwaliteit veel aandacht gekregen. In de hoofdttekst van de plantoelichting (paragraaf 5.7) is vooral ingegaan op de formeel vereiste toetsing van het plan aan het Besluit luchtkwaliteit. Daaruit blijkt dat ook inclusief de ontwikkeling in de nabije toekomst langs alle relevante wegen en bebouwing wordt voldaan aan alle geldende grenswaarden.

De insteek van het gemeentebestuur gaat echter verder dan alleen het voldoen aan de wettelijke vereisten. In deze bijlage wordt het verrichte onderzoek daarom in een breder kader geplaatst. De bijlage geeft een totaaloverzicht van het beleid van rijk en gemeente. Paragraaf B5.1 geeft eerst een overzicht van het rijksbeleid. Paragraaf B5.2 gaat vervolgens in op het algemene gemeentelijke beleid. Tot slot wordt in paragraaf B5.3 nader beschreven op welke wijze dit algemene beleid is vertaald naar het plan Binnenstad.

B5.1. Beleidskader en normstelling rijk

De luchtkwaliteit is de afgelopen decennia in Nederland sterk verbeterd. Desondanks is heeft de introductie van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit recent veel aandacht gevestigd op de negatieve effecten die de luchtverontreiniging nog steeds heeft voor de gezondheid van mensen.

Het beleid van het Rijk richt zich in dat kader op twee pijlers:

- het treffen van gerichte maatregelen om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen te verminderen en mede daarmee de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren;
- het voorkomen van nieuwe verontreiniging op plaatsen waar de luchtkwaliteit al slecht is (vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit).

Onderstaand volgt een toelichting op deze twee pijlers van het beleid.

Prinsjesdagpakket plus en Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Uit diverse onderzoeken is steeds weer gebleken dat de luchtkwaliteit in Nederland zonder extra maatregelen ook op de middellange termijn in sommige gebieden niet zal voldoen aan de Europese grenswaarden.

In 2005 heeft het kabinet daarom een pakket van maatregelen inclusief de daarvoor benodigde financiële middelen vastgesteld gericht op een algemene verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland (het zogenaamde Prinsjesdag plus pakket). Voor wat betreft fijn stof vormt daarbij de versnelde invoering van roetfilters op dieselauto's en de versnelde invoering van schone typen vrachtauto's (Euro 4/5 en op termijn hoger) een belangrijk onderdeel. Uit recent onderzoek, (CE, "Top tien voor een betere luchtkwaliteit", Delft mei 2005) blijkt dat vooral langs stedelijke hoofdwegen alleen al door deze maatregel een relevante reductie van de bijdrage van het lokale verkeer aan de fijn stofconcentraties kan worden bereikt. Intussen heeft het RIVM de effecten van dit maatregelenpakket verwerkt in het luchtkwaliteits-rekenprogramma CAR II, versie 5.1.

Op dit moment wordt een nieuwe wetsvoorstel Luchtkwaliteit voorbereid. Een essentieel onderdeel daarvan is het gezamenlijk door rijk, provincies en gemeenten opstellen van een Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Doel hiervan is om voor de gebieden waar de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (de zogenaamde overschrijdingsgebieden), met gezamenlijke programma's van maatregelen de luchtkwaliteit gebiedsgericht te verbeteren. De voorbereiding voor het opstellen van dit programma is al in 2006 gestart.

Besluit luchtkwaliteit

Doel en uitgangspunten

Doel van het Besluit luchtkwaliteit (hierna: Blk) is te voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen op nieuw negatieve gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit op locaties waar grenswaarden worden overschreden. Op grond van het Blk dienen alle relevante plannen en overheidsbesluiten te

worden getoetst op de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Volgens artikel 7 van het besluit gelden daarbij samengevat de volgende regels:

- indien de grenswaarden niet worden overschreden, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor het vaststellen van plannen en besluiten, zelfs niet indien het voorgenomen plan leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- indien de grenswaarden wel worden overschreden, dan kan het voorgenomen plan alsnog worden gerealiseerd indien het plan ter plaatse niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- indien de grenswaarden worden overschreden en het plan leidt (lokaal) tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, dan kan het plan alsnog worden gerealiseerd indien, als gevolg van positieve effecten van het plan en/of als gevolg van met het plan samenhangende maatregelen, de kwaliteit van de lucht elders verbetert zodat per saldo geen verslechtering optreedt (dit is de zogenaamde saldobenadering).

Maatgevende stoffen langs wegen en geldende grenswaarden

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO₂, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit het Blk veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM₁₀) en soms, nabij parkeergarages, ook van benzeen van belang. Voor de grenswaarden die voor deze stoffen gelden wordt verwezen naar paragraaf 5.7.1 van de hoofdtekst. Andere stoffen uit het Blk hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij de toetsing van ruimtelijke ontwikkelingen buiten beschouwing gelaten.

Meet- en rekenvoorschrift 2006 en Meetregeling luchtkwaliteit 2005

In het in december 2006 gepubliceerde Meet- en rekenvoorschrift zijn nieuwe en meer uitgebreide regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit vastgelegd. Voor de te hanteren rekenmethode wordt onderscheid gemaakt tussen drie verschillende situaties (binnenstedelijk, buitenstedelijk en industriële bronnen); per situatie is bepaald welke standaardrekenmethode (SRM) gebruikt mag worden. Van een andere methode mag eveneens gebruik worden gemaakt indien deze voor de betreffende situatie is goedgekeurd door het ministerie van VROM. In het Meet- en rekenvoorschrift is tevens aangegeven op welke locaties langs wegen de luchtkwaliteit moet worden getoetst, welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

In het Blk is bepaald dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid, bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. Volgens de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 kan alleen de bijdrage van zeezout worden afgetrokken van de berekende concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Nieuwegein bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 4 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar.

B5.2. Algemeen gemeentelijk beleid luchtkwaliteit

De gemeente Nieuwegein neemt luchtkwaliteit zeer serieus. Uit divers onderzoek is gebleken dat ook in Nieuwegein de luchtkwaliteit op een aantal locaties nog niet voldoet aan de geldende grenswaarden. De insteek van de gemeente richt zich echter niet alleen op deze knelpunten. Immers, met het voldoen aan de grenswaarden wordt de schadelijke invloed van luchtverontreiniging nog niet geheel weggenomen. De gemeente wil waar mogelijk de luchtkwaliteit verbeteren om daarmee de gezondheid van de burgers zoveel mogelijk te beschermen.

Ontwerp Luchtkwaliteitplan Nieuwegein

Tegen deze achtergrond heeft de gemeente in 2006 een ontwerp voor een luchtkwaliteitplan opgesteld en ter inzage gelegd. Mede naar aanleiding van de resultaten van de inspraak zal de gemeenteraad in de loop van 2007 een definitief plan vaststellen.

Aanpak

De mate van verontreiniging in de buitenlucht (immissie) is de som van verschillende bijdragen: achtergrondconcentratie en stedelijke bijdrage. Op de (inter)nationale achtergrondconcentratie heeft de gemeente Nieuwegein geen invloed. Bij het terugdringen van deze te hoge concentraties van stoffen in de lucht door middel van bronmaatregelen, is de gemeente afhankelijk van externe partijen. De verantwoordelijkheid voor het terugdringen van te hoge achtergrondconcentraties door de versnelde invoering van schonere motoren en brandstoffen ligt bij de EU en het rijk.

De stedelijke achtergrond wordt bepaald door de verschillende typen bronnen: verkeer, industrie en huishoudens. Daarnaast kunnen in de stad, vooral langs verkeerswegen, hoge lokale concentraties optreden. De verhouding tussen de verschillende bijdragen kan per locatie in de stad verschillend zijn. De gemeente kan alleen een bijdrage leveren aan het verminderen van de lokale concentraties.

Pakket van mogelijke maatregelen

Het ontwerpplan bevat een systematisch overzicht van alle reeds getroffen en geplande maatregelen enerzijds en van mogelijke extra maatregelen anderzijds. Aan de orde komen de volgende typen van maatregelen:

- maatregelen verkeer en vervoer: gebruik van schone voertuigen, optimaliseren doorstroming, beperken verkeersintensiteit en afstand/barrière tot de luchtverontreinigende bron creëren;
- maatregelen overige doelgroepen: afspraken met bedrijven over duurzaam ondernemen;
- projectgebonden en gebiedsgerichte maatregelen: het vooral bij ruimtelijke plannen optimaal rekening houden met luchtkwaliteit;
- ondersteunende maatregelen: communicatie en monitoring.

Van de mogelijke extra maatregelen is in beeld gebracht wat daarvan de kosten en te verwachten effecten zijn. Mede op grond daarvan is beoordeeld of de maatregelen voor Nieuwegein zinvol en/of haalbaar zijn. In het vast te stellen definitieve luchtkwaliteitplan zal een nadere keuze worden gemaakt van de daadwerkelijk te treffen maatregelen.

B5.3. Gemeentelijk beleid in het kader van het plan Binnenstad

De plannen voor de Binnenstad houden vanaf het begin rekening met het doel om de verkeers aantrekkingskracht en effecten op geluidshinder en luchtkwaliteit zo beperkt mogelijk te houden. Het betreffende beleid steunt op twee pijlers.

- De verdere ontwikkeling en vernieuwing van de Binnenstad heeft mede tot doel om betere voorzieningen voor de eigen inwoners en van bewoners uit de directe omgeving aan te bieden en daarmee het gebruik van elders, op grotere afstand gelegen voorzieningen te verminderen. Door de centrale ligging en de ligging nabij hoogwaardig openbaar vervoer wordt bevorderd dat bezoekers zo min mogelijk gebruik maken van de auto.
- In de plannen voor de Binnenstad zijn op inrichtingsniveau enkele gerichte maatregelen toegevoegd die dit beleid ondersteunen en negatieve effecten beperken.

Onderstaand wordt op beide aspecten nader ingegaan.

Beperking autogebruik

De gemeente heeft een gericht onderzoek laten uitvoeren om na te gaan wat het effect is van de ontwikkeling van een vergroot winkelcentrum in de Binnenstad op de luchtkwaliteit op gemeentelijk en regionale schaal.¹ Het onderzoek is gebaseerd op het uitgevoerde beschikbare onderzoek naar huidige en in de toekomst te verwachten koopstromen. Het onderzoek brengt in beeld wat het effect is van de verschuiving van koopstromen op het totaal verreden aantal autokilometers en de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

Het onderzoek concludeert dat de ontwikkeling van de Binnenstad lokaal leidt tot hogere verkeersintensiteiten. In totaal leidt de ontwikkeling echter tot een aanzienlijke vermindering van het aantal autokilometers (in de gehele regio tussen 6,7 tot 12,1 miljoen autokilometers per jaar) en daarmee tot een relevante vermindering van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen.

¹ Goudappel Coffeng: Saldobenadering emissies autoverkeer winkelbezoekers Binnenstad Nieuwegein, maart 2006.

Dat geldt zowel op het schaalniveau van de gemeente Nieuwegein als op het schaalniveau van de regio.

Het positieve effect wordt in de eerste plaats veroorzaakt door de grotere koopkrachtbinding van bewoners van Nieuwegein en door koopkrachttoevoeiing van regiobewoners die de verder weg gelegen centra minder bezoeken. Het positieve effect wordt daarnaast, zij het in beperkte mate, veroorzaakt door een andere voertuigkeuze van de bezoekers van de Binnenstad.

Aanvullende maatregelen op inrichtingsniveau

In de plannen voor de Binnenstad zijn ook op inrichtingsniveau diverse maatregelen voorzien met een positief effect op de luchtkwaliteit. Relevant zijn de volgende maatregelen:

- verlaging snelheid van 70 naar 50 km/h op een aantal belangrijke ontsluitingswegen (Wijkerslootweg, Zuidstedeweg, A.C. Verhoefweg);
- verlaging rijsnelheid in de Binnenstad van 50 naar 30 km/h;
- realiseren van gratis bewaakte fietsenstallingen;
- overdekking van vrijwel alle parkeerterreinen;
- aanleg van een afschermende geluidswal langs de Wijkerslootweg en situering van het fietspad achter de geluidswal.

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het huidige beleid met bijbehorende normstellingen op het gebied van externe veiligheid is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi, hierna het Besluit). Het Besluit is van toepassing op inrichtingen vallend onder de Wet milieubeheer die overlijdingsrisico's voor personen buiten de inrichtingen veroorzaken als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen.

Kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

In het Besluit wordt onderscheid gemaakt tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Kwetsbare objecten zijn onder ander woningen (met uitzondering van verspreid liggende woningen met een dichtheid van maximaal twee per hectare en dienst- of bedrijfswoningen), kantoren met meer dan 1.500 m² brutovloeroppervlak en andere objecten waar zich gedurende een groot deel van de dag grote groepen mensen bevinden of (een deel van de dag) kwetsbare groepen mensen. Onder beperkt kwetsbare objecten worden onder andere verstaan woningen, hotels, restaurants, kantoren, winkels en sport- en kampeerterreinen, voor zover deze objecten niet tot de kwetsbare objecten behoren.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom de inrichting.

De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (PR) is voor nieuwe kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10⁻⁶ per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten is deze waarde een richtwaarde, wat wil zeggen dat hiervan alleen om gewichtige redenen kan worden afgeweken¹⁾. De norm van 10⁻⁶ per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bebouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

Voor bestaande kwetsbare objecten moet het PR binnen 3 jaar na de inwerkingtreding van het Besluit (27 oktober 2004) op een niveau van maximaal 10⁻⁵ per jaar zijn gelegen en zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk in 2010 op een niveau van maximaal 10⁻⁶ per jaar. Voor een reeds in het vigerende bestemmingsplan geprojecteerd, maar nog niet gerealiseerd, kwetsbaar object gelden deze verplichtingen vanaf het tijdstip dat de bouwvergunning voor dat object onherroepelijk is geworden.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Dit wordt vertaald in een dichtheid van personen per hectare. In het Besluit wordt gesproken over een oriënterende waarde voor het groepsrisico. Het GR moet op basis van het Besluit expliciet worden afgewogen en verantwoord.

BEVI-bedrijven

Inrichtingen die onder het Besluit vallen zijn vergunningplichtige inrichtingen Wm, zoals bijvoorbeeld inrichtingen waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is, inrichtingen die bestemd zijn voor de opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen, spoorwagemplacementen, LPG-tankstations, inrichtingen voor het opslaan van gevaarlijke stoffen in emballage in een hoeveelheid van meer dan 10 ton (of meer dan 400 kg bestrijdingsmiddelen), inrichtingen waar een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 200 kg ammoniak, en inrichtingen waarin propaan wordt opgeslagen (ten minste 0,15 m³) niet vallende onder het Besluit voorzieningen en installaties. VROM zal nog met een aanvullende lijst zogenaamde niet-categoriale inrichtingen komen.

Hieronder wordt ingegaan in hoeverre het plangebied voldoet en hoe voldaan zal worden aan de normen van BEVI betreffende het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

1) Dit zijn bijvoorbeeld het zwaarwegend belang van het beperkt kwetsbare object of vervangende nieuwbouw.

2. Consequenties voor plangebied

In het plangebied bevinden zich geen bedrijven die onder het Bevi vallen. Buiten het plangebied bevindt zich één Bevi-bedrijf, Ecolab, dat van invloed is op het plangebied.

Ecolab

Ecolab valt onder Bevi omdat het valt onder het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999). Het Brzo heeft als doel mens en milieu te beschermen tegen ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen. Ecolab valt onder het Brzo door de aanwezigheid van 145 ton milieugevaarlijk stoffen (silo-opslag). Deze stoffen vormen een bedreiging voor het milieu (aquatoxisch) maar hebben geen noemenswaardig extern veiligheidsrisico. Daarnaast heeft het bedrijf een zgn. CPR 15² opslagvoorziening voor een opslag van meer dan 10 ton gevaarlijke stoffen (geen brandbare, explosieve of toxische stoffen). In de expeditie ligt het gereede product opgeslagen die allen niet brandbaar zijn (waspoeders: irriterend of schadelijk).

Veiligheidsafstanden Ecolab

In het Bevi is bepaald dat voor Brzo-bedrijven niet uitgegaan mag worden van de categoriale veiligheidsafstanden uit Revi (Regeling externe veiligheid inrichtingen behorend bij Bevi), maar dat deze berekend moeten worden. Door DHV is daarom een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) met behulp van het rekenprogramma Safeti-NL opgesteld. Zie hiervoor het desbetreffende rapport.

Uitgangspunten QRA

Tijdens het uitvoeren van de QRA is er onduidelijkheid ontstaan of de expeditieruimte in de analyse meegenomen moet worden in de QRA. Hierover heeft overleg plaatsgevonden tussen het RIVM en DHV. Omdat een deel van de waspoeders in de expeditieruimte stoffen vallend onder de wet milieugevaarlijke stoffen betreft, moet volgens de systematiek van het Bevi de expeditie wel in beschouwing genomen worden. Daarnaast is in de "risicoanalyse methodiek CPR 15-bedrijven" in combinatie met de CPR 18 beschreven welke brandscenario's uiteindelijk voor de QRA geselecteerd worden. In de randvoorwaarden onder hoofdstuk 2 van de methodiek is aangegeven dat geen risicoanalyse hoeft te worden uitgevoerd indien "alleen opslag van niet-brandbare materialen plaatsvindt". Hierbij is de definitie "niet-brandbare materialen" op dit moment onduidelijk: in hoeverre wordt hierbij ook het verpakkingsmateriaal en de pallets mee bedoeld. De waspoeders zelf zijn niet brandbaar.

Omdat hierop momenteel geen antwoord gegeven kan worden, is in de onderstaande verantwoording de expeditie wel meegenomen. De vraag is echter of het hier een realistisch brandscenario betreft. Zal een beginnende brand uitdoven? En zal bij een brand met een dergelijk groot vloeroppervlak (3.800 m²) geen pluimstijging optreden en/of 30 minuten lang aanhouden? Mogelijk dat een vuurbelastingsonderzoek hierover meer uitsluitsel kan geven.

Plaatsgebonden risico (PR)

Uit de QRA blijkt dat de contour voor het plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ een maximale doorsnede heeft van circa 600 m en geheel buiten de terreingrens van Ecolab ligt. Deze contour komt echter niet in de buurt van het plangebied bestemmingsplan binnenstad en vormt dus geen belemmering voor de binnenstad.

Groepsrisico (GR)

Het invloedsgebied van het groepsrisico ligt over heel Nieuwegein. Het invloedsgebied is bepaald op een straal van 3.280 m rondom de opslagvoorzieningen van Ecolab. De bevolkingsgegevens zijn ingevoerd tot een afstand van circa 2 km.

In de huidige situatie wordt de oriënterende waarde voor het groepsrisico overschreden. De maximale overschrijding is voor een bevolkingsgroep van 150 personen: 8 maal de oriënterende waarde (kans: $3,5 \times 10^{-7}$). In de toekomstige situatie (na realisatie binnenstad) is de maximale overschrijding voor een bevolkingsgroep van 200 personen, 12 maal de oriënterende waarde (kans: 3×10^{-7}). Als gevolg van de binnenstad berekent de QRA een toename van het groepsrisico. De expeditieruimte (opslag van gereed product) is hierbij maatgevend. Zonder deze ruimte wordt in zowel de huidige als toekomstige situatie voldaan aan de oriëntatiewaarde (zie QRA).

De personendichtheid is bepaald aan de hand van het Provinciaal Arbeidsplaatsen Register van provincie Utrecht (gekoppeld aan gevelcontroles en directe bedrijfscontacten). Voor woningen, leegstaande of (geprojecteerde) bedrijfs- en kantoorruimten zijn de kengetallen voor het maxi-

maal aantal personen (per b.v.o.) gebruikt uit de handreiking verantwoording groepsrisico (VROM) of de richtlijn PGS 1. Voor het aantal aanwezigen in het winkelcentrum City Plaza in de binnenstad is uitgegaan van tellingen van het aantal bezoekers van de exploitant (Corio). Tot een afstand van 380 m vanaf de CPR-loods zijn de bevolkingsgegevens per adres ingevoerd. Vanaf deze afstand zijn voor alle wijken in Nieuwegein dichtheden per hectare ingevoerd.

Toekomstig groepsrisico

Momenteel worden de bestemmingsplannen in de directe omgeving van het bedrijf herzien (Jutphaas-Wijkersloot, Merwestein-Fokkesteeg en Plettenburg-De Wiers). De plannen zijn consoliderend van aard en maken geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. De aanwezigheid van personen zoals gebruikt voor de bepaling van het groepsrisico komen derhalve globaal overeen met het aantal aanwezigen dat het bestemmingsplan mogelijk maakt. In de te herziene bestemmingsplannen wordt de vestiging van nieuwe Bevi-bedrijven onmogelijk maakt (en in Jutphaas-Wijkersloot en Merwestein-Fokkesteeg bevinden zich geen Bevi-bedrijven). Dit betekent dat ook in de toekomst domino-effecten als gevolg van andere risicobedrijven uit te sluiten zijn.

De enige nieuwe ontwikkeling in de (nabije) omgeving van Ecolab is het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad. Ook in dit bestemmingsplan wordt de vestiging van Bevi-bedrijven onmogelijk gemaakt. Ruimtelijke ontwikkelingen op nog grotere afstand van Ecolab zullen niet of nauwelijks van invloed zijn op het groepsrisico.

Ecolab zal volgens BEVI voor 1 januari 2010 aan de afstandsnorm tot een kwetsbaar object voor het $PR=10^{-6}$ moeten voldoen. Aangezien op korte afstand van de inrichtingsgrens kwetsbare objecten zijn gelegen betekent dit voor het bedrijf dat de $PR=10^{-6}$ -contour teruggebracht moet worden tot (vrijwel) op de inrichtingsgrens. Door de genomen maatregelen zal naar verwachting tevens voldaan worden aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Vergelijk hiervoor ook de relatie tussen het plaatsgebonden en groepsrisico in het scenario zonder expeditieruimte in de QRA. De gemeente zal bij de keuze van de te nemen maatregelen door het bedrijf erop toezien dat tevens aan het groepsrisico wordt voldaan.

De realisatie van de binnenstad vindt in gedeelten plaats en de oplevering loopt volgens het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (raadsbesluit 17 januari 2005) van eind 2009 tot 2014 (uitgezonderd kantoorgebouw Palmtorens: 2007/2008). Dit betekent dat op het moment dat de nieuwe binnenstad ontwikkelt is, de oriëntatiewaarde van het groepsrisico onderschreden wordt.

Rampenbestrijding

Voor de gemeente als geheel is op 21 juni 2005 het crisisbeheersingsplan gemeente Nieuwegein vastgesteld. Voor het plangebied of voor Ecolab is geen apart rampenbestrijdingsplan opgesteld. Wel beschikt Ecolab over een calamiteitenplan en een bedrijfshulpverleners.

De opgeslagen stoffen in de CPR-ruimte en expeditieruimte van Ecolab hebben geen specifieke brandbevorderende, giftige of explosieve eigenschappen. Dit betekent dat ingeval van een calamiteit er sprake is van een standaard brandverloop. In de CPR-loods is een brandmeldinstallatie die direct geschakeld is met de plaatselijke brandweer. Hierdoor is ingeval van een calamiteit de brandweer binnen maximaal 8 minuten aanwezig is, waarna opgebouwd moet worden alvorens gestart kan worden met de bluswerkzaamheden. Daarnaast is er dag- en nacht bewaking aanwezig. De bewaking heeft direct zicht op de expeditieruimte en maakt ook inspectieronden.

De brandweer beschikt over een bereikbaarheidskaart. De aanwezigheid van de bedrijfshulpverleners zorgt tevens voor deskundige personen die eventuele vragen van de brandweer kunnen beantwoorden. De rookluiken in de CPR-ruimte voorkomen hitteopbouw en zorgen voor drukontlasting waardoor de brand vertraagd wordt. De brandwerendheid van de CPR-ruimte voorkomt dat een brand overslaat naar andere gebouwen voordat deze onder controle is gebracht. De expeditieruimte heeft geen bijzondere brandtechnische of brandwerende voorzieningen. De verwachting is dat bij het brandscenario van de QRA (oppervlak meer dan 2.500 m²) in de praktijk de brand zich zodanig zal ontwikkelen dat de pluimstijging voorkomt dat de toxische verbrandingsproducten op leefniveau terecht komen. Er zijn echter weertypen mogelijk waarbij een pluimstijging negatief wordt beïnvloed.

Op het terrein van Ecolab zijn voldoende brandkranen (met voldoende capaciteit) en opstelplaatsen voor de blusauto's. Ook het nabijgelegen kanaal zorgt voor voldoende bluswater. Vijftien minuten nadat de brandweer een aanvang met blussen heeft gemaakt zal de beslissing genomen worden of de omgeving geëvacueerd moet worden. De procedure en organisatie hiervoor is in het crisisbeheersingsplan opgenomen. Zie ook hieronder.

Zelfredzaamheid

Onder zelfredzaamheid wordt de mogelijkheid verstaan om zichzelf ingeval van een incident tijdig in veiligheid te kunnen brengen. Dat wil zeggen dat omwonenden en ook medewerkers zonder hulp van hulpdiensten op een plaats weten te komen waar zij de schadelijke effecten niet ondervinden.

Voor wat betreft het vluchten zal de alarmering van personen binnen het effectgebied van groot belang zijn. Vervolgens zullen de personen moeten vluchten. De vluchtafstand om tot buiten het 1% letaliteitsgebied te komen (3.280 m) is groot. De grootste kans echter op schadelijke effecten doet zich voor op relatief korte afstand van het bedrijf, waardoor vluchten tot, bijvoorbeeld, 1.000 m afstand wel degelijk een positief effect heeft.

Vluchten te voet of per fiets heeft de voorkeur doordat hierdoor het wegennet niet verstopt raakt en hierdoor niet naar de bron rijden. Aard en aantal van de ontsluitingswegen in het plangebied is voldoende te noemen. In het plangebied is het winkelend publiek van City Plaza en het ziekenhuis aan te merken als verminderd zelfredzaam. Het aantal ontsluitingswegen van en naar deze objecten is goed te noemen.

Te nemen maatregelen

De huidige overschrijding van het groepsrisico (zolang onvoldoende maatregelen zijn genomen) is een probleem voor heel Nieuwegein. De expeditieruimte is hierbij maatgevend. In overleg met de brandweer en het bedrijf zal zo spoedig mogelijk nagegaan worden welke maatregelen vóór de verplichte sanering van 2010 genomen kunnen worden om de risico's te verkleinen. Hierbij moet gedacht worden aan:

- een gescheiden opslag van gevaarlijke (schadelijke) producten van de overige (niet-gevaarlijke) producten;
- het verwijderen van brandbare stoffen uit de expeditieruimte (stapels houten pallets, lege verpakkingen, etc.);
- het aanbrengen van rookmelders, compartimenteringen en eventueel blussystemen;
- het voorkomen van brandoverslag vanuit andere opslagen.

Daarnaast zal in overleg met de brandweer een rampenbestrijdingsplan worden opgesteld. In een dergelijk plan zal nader bepaald worden wanneer, en tot welke afstand het gebied geëvacueerd moet worden. Ook zal hierin speciale aandacht besteed worden aan de verminderde zelfredzaamheid van een aantal objecten zoals winkelcentrum City Plaza in het plangebied, maar ook andere objecten buiten het plangebied.

Conclusie

Uit voorgaande blijkt dat het groepsrisico als gevolg van het bedrijf Ecolab geen belemmering is voor de ontwikkelingsplannen van de binnenstad, vanwege de volgende redenen.

- De overschrijding van het groepsrisico is tijdelijk, doordat vanwege de verplichte sanering van het plaatsgebonden risico tevens het groepsrisico zal afnemen tot beneden de oriëntatiewaarde. Een QRA zal dit moeten aantonen.
- De overige bestemmingsplannen rondom Ecolab (die nog vastgesteld moeten worden) zijn consoliderend van aard en worden risicobedrijven uitgesloten.
- De nieuwe binnenstad wordt pas gerealiseerd nadat sanering heeft plaatsgevonden. Dit betekent dat de toename van het groepsrisico zoals geschetst in de nieuwe situatie in de praktijk niet verwezenlijkt zal worden.
- Een uitzondering op het vorige punt zijn de Palmtorens. Deze zullen wel gerealiseerd worden voordat saneringsmaatregelen genomen worden. In de QRA is voor de hele nieuwe binnenstad gerekend met circa 30.000 extra aanwezigen. Slechts een klein deel hiervan (2,8%) betreft de Palmtorens. Een dergelijke toename van het aantal aanwezigen heeft in een QRA geen waarneembare invloed op de hoogte van het groepsrisico. Bovendien gaat het om een tijdelijke situatie.

- In overleg met het bedrijf en de brandweer wordt nagegaan welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn op korte termijn (en vóór sanering).
- Voor het bedrijf zal een rampenbestrijdingsplan opgesteld worden.

Bijlage 7. PPC-advies

5

Bijlage 8. Overzicht van de onderliggende stukken

5

	Algemeen ruimtelijk beleid
1	Streekplan Provincie Utrecht (2005-2015) d.d. 13 december 2004
2	Kaartenbijlage d.d. 13 december 2004
3	Regionaal structuurplan 2005-2015 (RSP) d.d. december 2005
4	Nota Ruimte; "Ruimte voor Ontwikkeling" d.d. 2006
5	Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (1999)
6	Stadsgewest Utrecht, een visie op de toekomstige winkelstructuur, IMK 1993 d.d. februari 1999
7	Ruimte voor Regio's (1995)
8	Structuurvisie Nieuwegein (1991)
9	Structuurvisie Nieuwegein, toelichting (1991)
10	De verdichting, Ontwikkelingsprogramma Stedelijke Vernieuwing 2005-2010, februari 2005 (2005-058)
	(Ruimtelijke) Planontwikkeling Binnenstad
	<i>Masterplan Binnenstad (1999)</i>
1	Operationeel plan 1999-2002 d.d. december 1998
2	Nota van aanbevelingen d.d. december 1998
3	Nota stadsgesprekken d.d. december 1998
4	Concept ontwikkelingsvisie 2010 "Naar een kloppend Stadshart" d.d. juni 1998
	<i>Structuurplan Binnenstad (2000)</i>
5	Ontwerp Structuurplan Binnenstad, inclusief 2 plankaarten (2000-133) d.d. 08-06-2000
6	Deelnota Kantoren, strategie voor Binnenstad Nieuwegein (2000-478) d.d. november 2000
7	Binnenstad Nieuwegein, deelnota Winkelen en Horeca (2000-479) d.d. 29 september 2000
8	Deelnota Wonen Binnenstad Nieuwegein(2000)
9	Raadsbesluit gewijzigde vaststelling Structuurplan Binnenstad (2000-477) d.d. 23 november 2000
10	Inspraaknota Structuurplan 2000
	<i>Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad (2001)</i>
11	Concept Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad inclusief bijlagen (IOB) (2001) d.d. 22 mei 2001
12	IOB-studie Atelier, Bouwblokkenkarakteristieken
13	Nota van aanbevelingen
14	Operationeel plan 2002-2004, ontwerp deelgebieden
15	Schetsboek bij het concept Integraal Ontwikkelingsplan Binnenstad, sfeer en verbeelding van de vier pleinen
	<i>Operationeel ontwikkelingsplan Binnenstad (2005)</i>
16	Definitief Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad inclusief bijlagen (OOB) (18-01-2005)
17	Bijlage 1 Midden en Oost d.d. september 2004
18	Bijlage 2 West en ABC d.d. september 2004
19	Raadsbesluit + amendementen 2004-522 d.d. 17 januari 2005
20	Inspraaknota bij concept Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad (2004-524) d.d. 7 december 2004
21	Uitwerking Studiegebied Herenstraat/ Noordstedeweg d.d. maart 2003
	<i>Ruimtelijke plannen AZN</i>
22	Concept Structuurplan St. Antonius Ziekenhuis d.d. oktober 2000
23	Ruimtelijke Masterplan St. Antonius Ziekenhuis d.d. 2005
	<i>Bestemmingsplan Binnenstad</i>
24	VO Bestemmingsplan januari 2005 (eerste versie)
25	VO Bestemmingsplan d.d. mei 2005 (tweede versie)
26	Beantwoording inspraakreacties en artikel 10 BRO overleg voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad (2005-260) d.d. 26 juli 2005

27	Ontwerp bestemmingsplan Binnenstad 2005
28	Nota beantwoording zienswijze ontwerp Bestemmingsplan Binnenstad + bijlage boek d.d. 29.01.2007
	Cultuur beleid en onderzoek
	<i>Cultuur</i>
1	Toeristisch-recreatieve beleidsvisie Nieuwegein (2005-326)
2	Nota Cultuurvisie Nieuwegein, beton moet bloeien d.d. maart 2000
3	Beton moet bloeien, een gieter vol regenwater d.d. 15 mei 2000
4	Stadscentrum Oost, bibliotheek, kunstuitleen en maatschappelijk centrum (1997-027)
5	Nota culturele voorzieningen Binnenstad (2001-211) d.d. 21 april 2001
6	De Vogel krijgt nieuwe veren (16-08-2001)
7	Culturele Ontwikkelstrategie (COS) 2002-2007 d.d. 3 juli 2002
	Milieu beleid en onderzoek
	<i>Algemeen</i>
1	Milieubeleidsplan (1999)
	<i>Flora en fauna</i>
2	Veldbezoek Binnenstad Nieuwegein (RBOI) d.d. oktober 2004
3	Beoordeling beschermde soorten en inventarisatie vleermuizen Binnenstad Nieuwegein (Waardenburg) (rapportnummer: 05-190) d.d. 4 november 2005
4	Beleidsplan Natuur en Landschap (1992)
5	Groenstructuurschets (1995)
6	Het sein op groen (1997)
	<i>Bodem</i>
7	Bodem- en waterbodemonderzoek en bodemkwaliteitskaart Binnenstad d.d. 15 december 2000
8	Bodemonderzoeken d.d. 10 maart 2005
	<i>Geluid</i>
9	Geluidsonderzoek Hulp Warmte Centrale (HWC) d.d. 19 december 2000
10	Akoestisch onderzoek voor bestemmingsplan "Binnenstad" Gemeente Nieuwegein [dBvision] (rapportnummer: GEM009-03-07sb) (januari 2007)
11	Beschikking Hogere grenswaarden binnenstad Nieuwegein wegverkeer en spoorweglawaa. (Provincie Utrecht) (nummer: 2006wem001455i) (4 april 2006)
	<i>Luchtkwaliteit + wind + schaduw</i>
12	Geuronderzoek Henkel (TNO) (1995) d.d. 26 juni 1995
13	Onderzoek luchtkwaliteit "Het centrum vernieuwd" Gemeente Nieuwegein (dBvision) (rapportnummer: GEM009-02-05hk) d.d. 29 november 2004
14	Project "Binnenstad" te Nieuwegein. Windklimaat op looppniveau: Windtunnelonderzoek (Cauberg Huygen) (rapportnummer: 20041638-22) d.d. 25 januari 2005
15	Binnenstad Nieuwegein, invloed gebouwhoogte op windhinder (Cauberg Huygen) (referentie: 2004.1638-02) d.d. 4 maart 2005
16	Luchtkwaliteitsonderzoek Cauberg Huygen / TNO Bouw & Ondergrond /RBOI, rapportnummer 2006.2615 d.d. 26 januari 2007
17	Saldobenadering emissies autoverkeer winkelbezoekers Binnenstad Nieuwegein (Goudappel en Coffeng), rapportnummer: NWB134/Btp/0853 d.d. 3 maart 2006
18	Bezonningsonderzoek Binnenstad (mei 2005)
	<i>Milieu effect rapportage 2000</i>
19	Advies over de m.e.r.-beoordeling herstructurering Binnenstad Nieuwegein (commissie voor de milieueffectrapportage) projectnummer 1086-46 van 27 april 2000
20	De concept notitie MER-beoordeling beoordeeld (Milieu-Begeleidingscommissie Binnenstad Nieuwegein) van 5 mei 2000
21	Concept m.e.r.-beoordeling binnenstad (adviesbureau RBOI) rapportnummer 179.9378.01 van 8 juni 2000
	<i>Milieu effect rapportage 2005</i>
22	Bekendmaking Besluit Actualisatie m.e.r.-beoordeling binnenstad
23	Actualisatie m.e.r.-beoordeling binnenstad (ROBI) (rapportnummer 179.11722.01) d.d. 25 april 2005

24	Reacties overleg instanties actualisatie m.e.r.-beoordeling Binnenstad d.d. 26 april 2005
25	Actualisatie m.e.r.-beoordeling Binnenstad Nieuwegein, advies ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling (Commissie voor de milieueffectrapportage) rapportnummer 1086-64 van 2 mei 2005
26	Raadsbesluit "Actualisatie m.e.r.-beoordeling binnenstad" (d.d. 3 mei 2005) en raadsbesluit (d.d. 19 mei 2005)
	<i>Risicoanalyse</i>
27	Kwantitatieve risicoanalyse Ecolab Nieuwegein [DHV] (rapportnummer: MD-BL20060723) (juli 2006)
	<i>Water</i>
28	Rioleringsplan en waterbeheersplan Nieuwegein Binnenstad d.d. 15 februari 2005 (4352616)
29	Watervisie Nieuwegein (2004)
	<i>Duurzaam</i>
30	Milieu + duurzaam bouwen Binnenstad Nieuwegein deelnota
	Verkeer beleid en onderzoek
	<i>Autoverkeer</i>
1	Onderzoek capaciteit stadsautowegen 2015 d.d. 5 november 2002
2	Bijlagenboek kruispuntberekeningen d.d. 5 november 2002
3	Nota Verkeer, Vervoer en Parkeren, binnenstadsplan Nieuwegein, uitwerking IOB (2003-072) d.d. 4 maart 2003
4	Inspraaknota Verkeer, Vervoer en Parkeren (2003-217) d.d. 1 juli 2003
5	Raadsbesluit vaststellen beleidskader VVP d.d. 11 september 2003
6	Hoofdlijnen Mobiliteit en Parkeren, binnenstadsplan Nieuwegein, uitwerking IOB d.d. 4 maart 2003
7	Geactualiseerde verkeersprognose bestemmingsplan Binnenstad Nieuwegein (Goudappel Coffeng), rapportnummer: NWG137/Btp/0867 d.d. 5 januari 2007
	<i>Fietsverkeer</i>
8	Fietsplan Binnenstad (Goudappel Coffeng) (2001-284) d.d. 18.10.2000
9	Fietsnota Nieuwegein d.d. 28-09-2004 + Raadsbesluit november 2004
	Economie en wonen beleid en onderzoek
	<i>Winkels en Horeca</i>
1	Nota Horeca Onderzoek (1992-149) d.d. maart 1992
2	Beleidsvisie buurt- en wijkwinkelcentra (2001-633), werk aan de winkel d.d. 31 januari 2002
3	DPO Mogelijkheden voor binnenstedelijke grootschalige detailhandel (I&O) d.d. mei 2005
4	DPO Ruimte voor detailhandel in Cityplaza (I&O) (Mei 2005)
5	Kernwinkelapparaat Nieuwegein Aanvullende DPO analyse (Dec 2005)
6	I&O Research BV - Detailhandelsruimte voor kavel 13, rapportnummer 2006/024 d.d. april 2006
	<i>Wonen</i>
7	Woonvisie d.d. 15 december 2005
	<i>Werken</i>
8	Nota Werkgelegenheid, Nieuwegein werkt verder (1996)
9	Vraag en aanbod bedrijventerreinen, kantoren en voorzieningen in de provincie Utrecht 2003 (Bureau Buiten) d.d. 29 januari 2003
10	Nota "Aan huis verbonden werkactiviteit" 17 februari 2005
	Overig beleid en onderzoek
1	Nota Nieuwegein bouwt aanpasbaar d.d. november 1997
2	Nota Beleidskader Handhaving fysiek veiligheid d.d. 25 oktober 2004
3	RAAP notitie 936 Archeologisch vooronderzoek plangebied Binnenstad d.d. 25.02.2005
4	Richtlijnen Beeldkwaliteit Binnenstad Nieuwegein vastgesteld door B&W d.d. 15 november 2005
5	Prostitutiebeleid (2000-274 en 2001-325)