



gemeente
Stichtse
Vecht

Ruimtelijk kader Straatweg 7 Maarssen

Maart 2020

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Het vooroverlegplan	3
1.3 Doel: duurzame en gezonde verstedelijking	3
1.4 Ligging en begrenzing van het gebied	3
Hoofdstuk 2 Bestaande situatie	6
2.1 Historie	6
2.2 Ruimte en functioneel	6
2.3 Verkeer en parkeren	6
2.5 Gezonde leefomgeving	6
2.7 Bestemmingsplan	7
Hoofdstuk 3 Uitgangspunten	8
3.1 Ruimtelijk	8
3.2 Programma	9
3.3 Verkeer en parkeren	9
3.5 Gezonde leefomgeving	9
3.6 Energie en duurzaamheid	10
3.7 Milieukundige aspecten	10
4. Vervolgtraject	11

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijf Bammens BV heeft aangegeven om over 4 a 5 jaar te willen verhuizen naar een andere locatie. Een van de redenen is dat het bedrijf in 2018 is gefuseerd met een ander bedrijf en dat bedrijf de bedrijfsactiviteiten wil samenvoegen.

De eigenaar van het perceel heeft een vooroverlegplan ingediend met het verzoek aan de gemeente hoe wij tegen een woningbouwontwikkeling staan op deze locatie.

Op basis hiervan is gekeken welke mogelijkheden de gemeente ziet voor het gebied en welke kaders nu al mee gegeven kunnen worden aan een beoogde ontwikkeling op deze locatie. Dit is gebaseerd op bestaand beleid. Hierdoor is dit document niet van beton. Als in de loop van het traject andere inzichten ontstaan dan kan hier met een goede onderbouwing van worden afgeweken. Dit geldt niet voor alle kaders bijvoorbeeld het woningbouwprogramma is een eis en het voldoen aan de GVVP ook.

1.2 Het vooroverlegplan

Het vooroverlegplan betreft een plan om een nieuw stadsdeel te ontwikkelen met 250 woningen. Waarbij rekening wordt gehouden met een sociaal programma van 30%. Daarbij wordt gekeken wat de mogelijkheden zijn voor middenhuur.

Daarnaast wordt gekeken naar andere woonsegmenten zoals wonen in het dure segment en woningen voor mensen met een lichte zorgvraag tot woningen voor mensen met een zware zorgvraag.

Er is verder nog geen invulling gedaan op welke wijze het terrein ingedeeld kan worden.

1.3 Doel: duurzame en gezonde verstedelijking

Op het terrein kan invulling gegeven worden aan de ambitie van gezond stedelijk leven door het bouwen van duurzame woningen en het maken van

aantrekkelijke openbare ruimte die betekenis heeft voor de omliggende wijk. Door de ligging aan de rivier de Vecht en het Amsterdam- Rijnkanaal biedt het kansen om de belevingswaarde van het water te gebruiken om het leefklimaat van het gebied en de omliggende gebieden te vergroten. Dit is mogelijk in combinatie met het verlengen van een langzaam verkeersroute langs het kanaal.

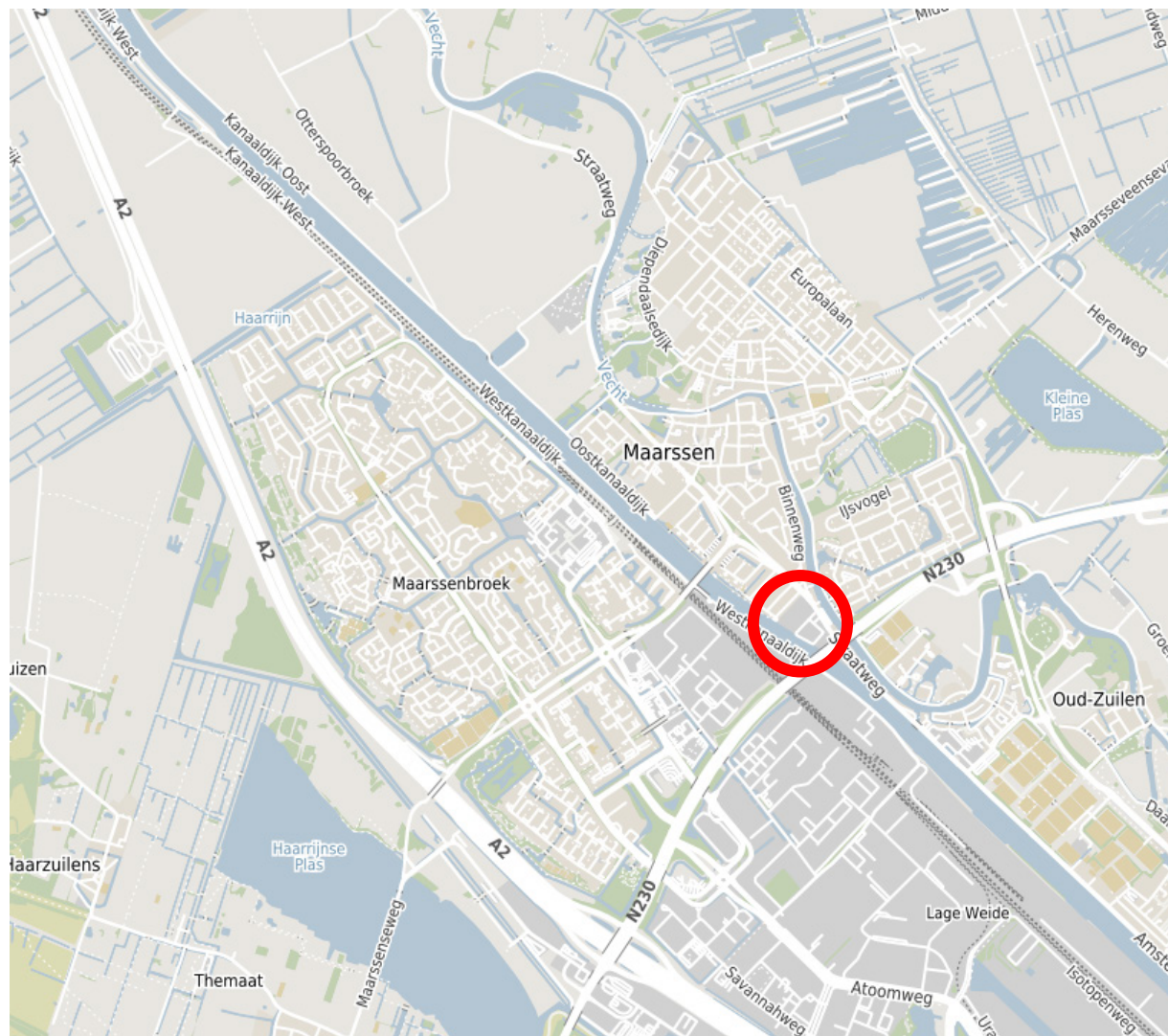
1.4 Ligging en begrenzing van het gebied

Het gebied kenmerkt zich door de ligging tussen de rivier de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal (oost – west). Waarbij de Vecht juist kleinschalig en historisch waardevol is en waar het kanaal juist industrieel en hoog stedelijk is.

Aan de noordzijde van het terrein is de Friezenbuurt gelegen. De buurt is in de jaren na de Eerste Wereldoorlog ontstaan, een periode waarin nieuwe industrie zich ging vestigen in Maarssen aan (de voorloper van) het Amsterdam-Rijnkanaal. Naast de Brabantse plaatwerkerij annex verzinkerij Bammens vestigde uit Friesland de U. Twijnstra's Oliefabriek N.V. (UTD) zich er. De directeur van laatstgenoemde bedrijf stichtte de woonbuurt voor de meeverhuisde arbeiders.

Aan de zuidzijde is de N230 gelegen. De noordelijke ringweg rondom de stad Utrecht. Dit is een vierbaans autoweg en ligt op een hoogte van ongeveer 12 meter boven het maaiveld.

Afbeelding 1:
Ligging plangebied



Afbeelding 2

Luchtfoto plangebied



5 – Ruimtelijk kader Straatweg 7 Maarsse, maart 2020

Hoofdstuk 2 Bestaande situatie

2.1 Historie

Het bedrijf werd opgericht in 1850 door een smid uit Geertruidenberg. De smederij werd in de loop van de jaren uitgebreid tot een productiebedrijf voor stalen producten. In 1890 introduceerden zij het verzinkproces in Nederland. Door deze behandeling bleven ijzeren producten veel langer roestbestendig, waardoor nieuwe toepassingen mogelijk werden. Op 1 april 1917 werd het bedrijf verkocht waarna de fabriek in 1920 verhuisde naar Maarssen, waar het gegroeid is tot de huidige situatie.

In 1929 introduceerde Bammens BV de verzinkte vuilnisemmer. Deze vuilnisemmer was het eerste gestandaardiseerde inzamelmiddel en betekende een stap voorwaarts op het gebied van hygiëne en handelbaarheid. De vuilnisemmer met hengsel en deksel, waarin in een nummer en de plaatsnaam gestanst was, was meer dan veertig jaar lang de meest gebruikte afvalbak in Nederland. Hierna groeide Bammens BV uit tot specialist in bakken voor afvalinzameling.

De oude directeurswoning is nog steeds aanwezig en is een gemeentelijk monument.



6 – Ruimtelijk kader Straatweg 7 Maarssen, maart 2020

2.2 Ruimte en functioneel

Het plangebied bestaat uit twee delen. Het eerste deel is de locatie waar nu het bedrijf gevestigd is. Dit perceel heeft een oppervlakte van circa 29.100 m². Ongeveer twee derde deel hiervan is bebouwd gebied. Het overige deel wordt vooral gebruikt voor opslag en is voor het grootste deel bestraat. Alleen de Straatwegzijde komt functioneel groen voor. Het tweede deel is gelegen aan de rivier De Vecht en heeft als functie parkeerterrein. Dit perceel heeft een oppervlakte van circa 2.700 m². Groen komt hier zowel voor aan de Straatwegzijde als langs De Vecht. Ook op het perceel zelf staan enkele bomen.

2.3 Verkeer en parkeren

Het bedrijfsperceel wordt voor het gemotoriseerd verkeer ontsloten via de Straatweg. De ontsluiting vindt plaats via de Burgemeester Waverijnweg en de Ruimteweg waarna deze ontsloten wordt op de Zuilensering/ A2. Ook de ontsluiting voor het langzaam verkeer gaat via de Straatweg.

Het parkeren vindt voor de werknemers plaats op het parkeerplaats aan de overzijde van de straatweg. Hier is langs de rivier de Vecht een parkeerplaats ingericht voor ongeveer 90 auto's. Het laden en lossen vindt plaats op het terrein zelf.

2.5 Gezonde leefomgeving

Het plangebied ligt geheel binnen de zone van 300 meter tot de Zuilensering (N230). De continue stroom van verkeer op de Zuilense ring in combinatie met het verkeer op de Straatweg zorgt voor een geluidsdeken over het plangebied. Hierbij is een overschrijding maximale hogere grenswaarde t.g.v. Zuilense Ring.

Tegenover het plangebied bevindt zich een gezoneerd industrieterrein Maarssenbroeksedijk. De geluidszone van het industrieterrein ligt net buiten het plangebied. Dit betekent dat het aspect industrielawaai geen beperking voor de ontwikkeling van de woningbouw vormt. Het industrieterrein bevindt zich op een afstand van ongeveer 80 meter. Er dient onderzocht te worden of de op het industrieterrein aanwezige bedrijvendoor de ontwikkeling belemmerd worden. Daarbij dienen ook andere dan geluid aspecten in beeld

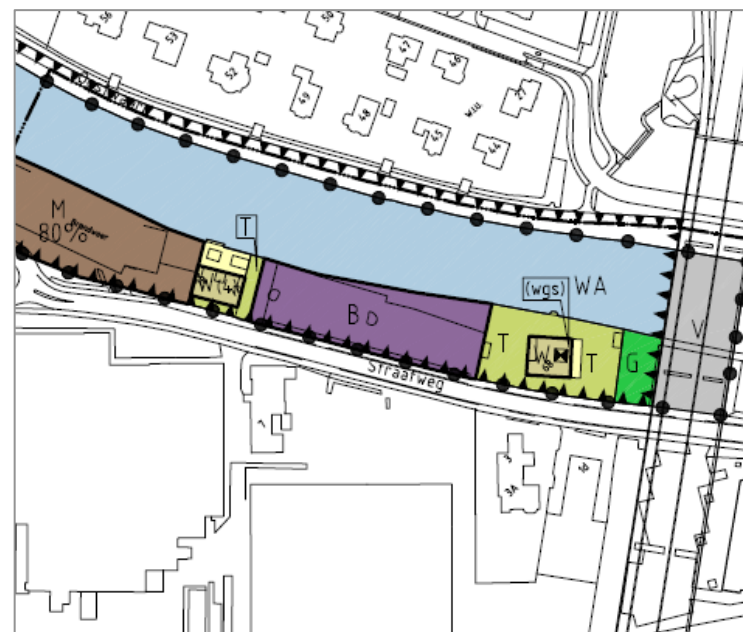
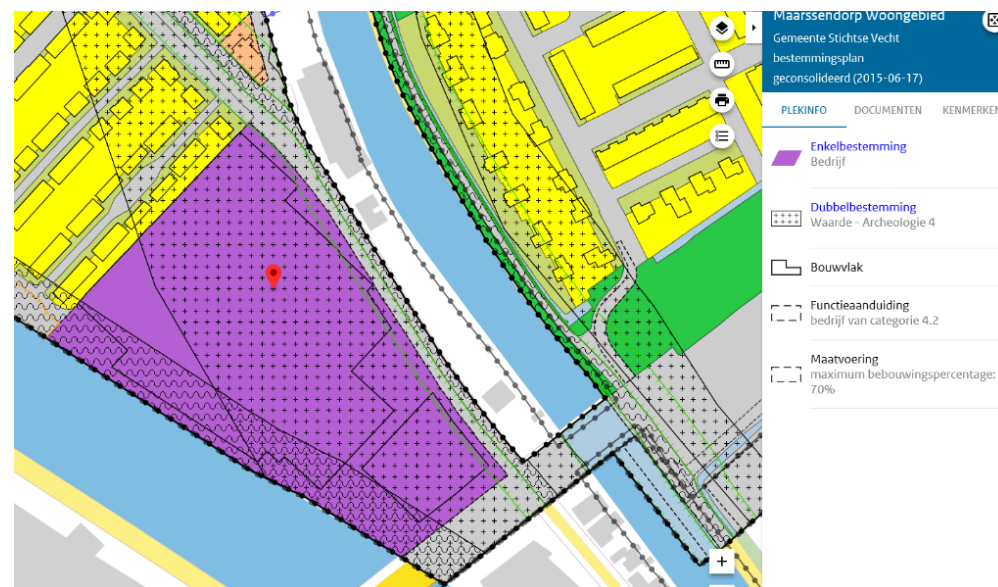
gebracht worden. Daarnaast dient gekeken te worden wat de aanwezigheid van de brandweergarage heeft op de gevolgen voor het toekomstige woonklimaat.

Gezonde leefomgeving

Rondom het plangebied liggen verschillende (groen-) voorzieningen die kansen bieden voor een gezonde leefomgeving. Zo zijn de speeltuin aan de Kanaalstraat, de kade van de Amsterdam-Rijnkanaal en rivier de Vecht die mogelijkheden bieden voor het uitnodigen tot gezond gedrag namelijk spelen, sporten en ontmoeten.

2.7 Bestemmingsplan

Het plangebied is onderdeel van twee bestemmingsplannen. Het grootste deel is gelegen in het bestemmingsplan Maarsseendorp Woongebied, vastgesteld in 2015. Het terrein heeft de bestemming Bedrijf met dubbelbestemming Waarde Archeologie 4 en de kade langs het Amsterdam-Rijnkanaal heeft de dubbelbestemming Waterstaat-waterkering. Het andere deel van het plangebied valt in het gebied waar bestemmingsplan Maarssen aan de Vecht (2009) van toepassing is. Dit deel heeft de bestemming Bedrijf.



Hoofdstuk 3 Uitgangspunten

3.1 Ruimtelijk

De locatie kent twee kanten. Aan de ene kant is het perceel gelegen aan rivier De Vecht. De rivier staat bekend om zijn karakteristieke historische gebouwen, zijn buitenplaatsen. Het andere deel van het plangebied is gelegen langs het Amsterdam-Rijnkanaal en heeft meer een industriële karakter.

Om deze reden wordt hieronder dan ook onderscheid gemaakt tussen beide gebieden.

De Vechtzone

Het landschap van de Vecht wordt gemaakt door het samenspel van gebouwen en hun buitenruimte. Huizen met hun tuinen, boerderijen met hun erven, buitens met hun parken en landgoederen met hun bosschages dragen de identiteit van de Vecht. Het geheel van het individuele gebouw en zijn buitenruimte noemen we de 'korrel'. De buitenruimte bepaalt in hoge mate de sfeer en de kleur van de korrel en daarmee de verschijningsvorm en de identiteit van het landschap.

De Vecht kent architectonisch vele stijlen. Het Vechtse is niet gestoeld op traditioneel bouwen, maar op durven bouwen. De architectuur is vrij, maar de welstandseis is hoog. Het samenspel van de korrels maakt de compositie van de Vecht. Hierbij speelt een aantal aspecten een rol:

- de zones waarin de korrel zich bevinden
- het ritme van de korrels
- de repetitie van de korrels
- de verhouding in aantallen korrels

Het is voor het gedeelte aan de Vecht zaak om te kijken hoe het perceel zich verhoudt tot de omgeving en op welke wijze invulling kan worden gegeven.

Daarbij is belangrijk dat het zicht vanaf de Straatweg naar de Vecht behouden blijft. Hiervoor dienen een of meerdere zichtlijnen opgenomen te worden in het plan. De reden hiervoor is dat dit nog een van de weinige open

plekken binnen Maarssen is waarbij vanaf het openbare gebied verbinding en zicht is met de Vecht. De nieuwe zichtlijn dient dan ook van enige omvang te zijn waarbij vrij zicht is op de Vecht.

Straatweg

De Straatweg doorsnijdt het plangebied. Doordat het plangebied aan beide zijde van de Straatweg is gelegen, biedt het mogelijkheden om een kwaliteitsimpuls te geven aan de weg en hiervan de entree van Maarssen te maken. Dit kan mede doordat de Straatweg onderdeel was van de route Imperiale van Napoleon. Echter de beoogde ontwikkeling kan ook zonder herinrichting van Straatweg plaats vinden.

Amsterdam-Rijnkanaalzone

Het bedrijf is in de loop van de jaren ontstaan hierdoor is het een beeldbepalend complex geworden in de omgeving. Er is nog maar weinig van het industrieel erfgoed over langs het Amsterdam-Rijnkanaal. De wens is om het een deel van het industrieel erfgoed te behouden indien dat mogelijk is bijvoorbeeld door een deel van de bedrijfsbebouwing te hergebruiken. Een andere mogelijkheid is om een "link" te maken naar de historie van deze locatie. Het behoud van de oude directeurswoning gelegen aan de Straatweg is een eis.



Voor de overige invulling van het gebied is een pre om aan te sluiten bij de omliggende bebouwingsstructuren.

3.2 Programma

Gezien de ligging van het plangebied dichtbij de snelweg zijn hier geen “gevoelige” bestemmingen (scholen, kinderopvang, verpleeghuizen, verzorgingshuizen en seniorencomplexen) mogelijk. Wel wordt de locatie gezien als een locatie om werken en wonen te mengen. Hierbij wordt gedacht aan werken aan huis, zzp-ers, start-ups etc. aan de zijde van de Straatweg of aan de kanaalzijde.

Nieuwe detailhandel is in het gebied ongewenst.

Het toekomstige woonprogramma wordt bepaald op basis van de ambities uit het coalitieakkoord, het gemeentelijk woonbeleid (de nieuwe woonvisie) en de bestaande situatie in de betreffende buurt. In het coalitieakkoord 2018 is aangegeven dat een ontwikkeling van nieuwbouw is afgestemd op demografische ontwikkelingen, voldoet aan de behoeften van de bewuste locatie/kern en voldoet aan de sociale en financiële behoefte van onze inwoners. Vanuit de nieuwe woonvisie (vastgesteld dec 2019) wordt aangegeven dat voor Maarssen een woonprogramma wordt gehanteerd met 30% voor sociale huur en 30% voor midden huur.

3.3 Verkeer en parkeren

Er moet worden voldaan aan de parkeernormen uit het GVVP bijlage B parkeernormen. Het plangebied ligt in het gebied ‘rest bebouwde kom’. Indien gekozen wordt voor grondgebonden woningen dan ligt de parkeernorm tussen de 1,9 en 2,3 per woning. Voor appartementen gelden andere normen. De parkeernorm is hierdoor afhankelijk van het woningbouwprogramma.

Uitgangspunt is dat zowel voor de bewoners als de bezoekers het parkeren opgelost wordt op eigen terrein. Daarbij dient rekening te worden gehouden met voldoende mogelijkheden voor elektrisch opladen van voertuigen en stalling van fietsen.

bij verdere uitwerking dient er voldoende oppervlak voor de openbare ruimte worden gepland, o.a. voor groen, straatmeubilair (afvalcontainers), klimaatmaatregelen. Daarbij dienen de wegen Duurzaam Veilig ingericht worden conform de categorisering ervan. De verkeersinfrastructuur in het plangebied (uitgezonderd de Straatweg) de wegcategorie erftoegangsweg binnen de bebouwde kom krijgt met een 30 km/u regime.

De Straatweg is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u. Deze categorisering is verbonden aan de functie van de weg als verbinding tussen Maarssen en Utrecht. Voor de gemeente Stichtse Vecht is er voor nu geen aanleiding om de categorisering van de weg te wijzigen. De huidige inrichting van de weg is afgeleid van het doorgaande karakter dat de Straatweg van oudsher heeft gehad, zonder passende infrastructuur voor fietsers en voetgangers. De ontwikkeling biedt de mogelijkheid om er een Duurzaam Veilige inrichting van te maken met ruimte voor alle vervoerwijzen. Wanneer ook het weggedeelte tot de Binnenweg inclusief de rotonde bij het plangebied wordt betrokken kan een aantrekkelijke entree van het dorp worden gemaakt, zowel in bebouwing als de openbare ruimte

Ten noorden van het plangebied langs het kanaal ligt een langzaam verkeersroute. Deze dient verder doorgetrokken te worden.

3.5 Gezonde leefomgeving

Door de ligging ten opzichte van de Zuilense Ring (N230) en de Straatweg ligt er constant een geluidsdeken over het plangebied. Er zullen op deze plek aanvullende maatregelen noodzakelijk om de gezondheid van de toekomstige bewoners zoveel mogelijk te beschermen. Het kost daarom veel inspanning om een goed woon- en leefklimaat te realiseren.

Ook de ligging bij het kanaal heeft gevolgen voor een gezonde leefomgeving maar biedt ook kansen. Vanaf het kanaal geldt een veiligheidszone van 25 voor plasbrand. Deze zone kan uitstekend benut worden voor een groen/langzaamverkeersroute welke aansluit op de omliggende paden. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de beheergrens van Rijkswaterstaat. Deze ligt op 30 meter uit de oever.

Het is een pre als er natuurinclusief wordt gebouwd. Naast de normale beplantinginrichting zorgen groene daken en groene muren voor een betere leefomgeving voor dier en mens.

3.6 Energie en duurzaamheid

In totaal dient er een energie neutrale wijk gerealiseerd te worden. Hierbij is een pre om zon georiënteerd te verkavelen. De woningen worden aardgasvrij en zonder stadsverwarming (niet zijnde restwarmte vanuit industrie)) ontwikkeld.

3.7 Milieukundige aspecten

In de volgende planfase dient voor milieu nadere onderzoeken te worden gedaan. Dit betreft:

Bodem:

Voor de ontwikkeling van de locatie, te weten de realisatie van 200 woningen, dient de bodem geschikt te worden gemaakt voor de beoogde ontwikkeling. Hiertoe dient sanering conform Wet bodembescherming (Wbb) plaats te vinden. (Wbb-code UT033300047)

Geluid:

Uitgebreid akoestisch onderzoek uitvoeren. Bij de stedenbouwkundige uitwerking moet rekening worden gehouden met mogelijke belemmeringen vanuit de Wet geluidhinder en het hogere waarde beleid van de gemeente.

Externe Veiligheid:

Berekenen hoogte van het groepsrisico. Ingaan op incidentbestrijding door hulpdiensten en voor zelfredzaamheid. De VRU om advies vragen.

Bedrijven en Milieuzonering

Onderzoeken wordt dat een goed woonklimaat gegarandeerd kan worden en omliggende bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering.

Luchtkwaliteit

Uitvoeren onderzoek luchtkwaliteit bij de nadere uitwerking van het project.

Ecologie:

Uitvoeren ecologisch onderzoek. Uitvoeren berekening in het kader van stikstofdepositie.

M.e.r.:

Opstellen m.e.r. beoordeling.

4. Vervolgtraject

Op basis van de bovengenoemde uitgangspunten kan initiatiefnemer het plan verder uitwerken. Op dat moment is het ook gewenst om de omgeving te betrekken bij de planvorming. Hiervoor dient de initiatiefnemer vooraf met een opzet te komen hoe men de omgeving en andere overheden wil betrekken bij de herontwikkeling van deze locatie.

Op dat moment zal ook een overeenkomst gesloten worden tussen initiatiefnemer en gemeente waarin afspraken worden gemaakt over het vervolg en de kosten. . In eerste termijn is dat een intentieovereenkomst. Vanaf het moment dat het plan concreet is dan zullen gemeente en initiatiefnemer een anterieure overeenkomst sluiten. Uiteindelijk zal het gehele proces leiden tot het opstellen van een omgevingsplan/ bestemmingsplan waarin de herontwikkeling van het gebied mogelijk wordt gemaakt.