Bestemmingsplan

Bisonspoor P2 en P3

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Bisonspoor P2 en P3

Projectnummer 417703
Revisie
Datum 12 november 2018

Auteur(s)

Anne Oerlemans

Opdrachtgever

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
	vastgesteld	Guido la Rose	Paul Kennes

anteagroup

Bisonspoor P2 en P3

Inhoudsopgave

Toelichting		**5**
Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**7**
1.1	Algemeen	7
1.2	Ligging van het plangebied	7
1.3	Functie	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	**Beschrijving van het plangebied**	**11**
2.1	Ruimtelijke structuur	11
2.2	Functionele structuur	12
Hoofdstuk 3	**Planbeschrijving**	**13**
3.1	Voorgeschiedenis	13
3.2	Ontwikkelingsvisie	15
Hoofdstuk 4	**Beleid**	**19**
4.1	Rijk	19
4.2	Provincie en regio	21
4.3	Gemeentelijk beleid	23
Hoofdstuk 5	**Sectorale aspecten**	**27**
5.1	Archeologie en cultuurhistorie	27
5.2	M.e.r-beoordeling	28
5.3	Bedrijven en milieuzonering	29
5.4	Bodem	30
5.5	Duurzaamheid	31
5.6	Hinder	33
5.7	Externe veiligheid	34
5.8	Geluid	36
5.9	Kabels en leidingen	39
5.10	Luchtkwaliteit	39
5.11	Natuur	42
5.12	Verkeer en parkeren	44
5.13	Water	45
Hoofdstuk 6	**Juridische toelichting**	**49**
6.1	Wettelijke vereisten	49
6.2	Verbeelding	49
6.3	Bestemmingen	49
6.4	Regels	50
Hoofdstuk 7	**Uitvoerbaarheid**	**53**
7.1	Economische uitvoerbaarheid	53
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

In 1972 is met het bouwrijp maken van de polder Maarssenbroek het woongebied Maarssenbroek in exploitatie genomen. In de 80er jaren van de vorige eeuw bereikte deze grote uitbreiding van Maarssen met een regionale opvangfunctie zijn huidige, en ook destijds geplande grenzen.

Centraal in Maarssenbroek bevindt zich winkelcentrum “Bisonspoor”: een gebied waar winkelen, werken en wonen gecombineerd wordt. Het gebied, dat is opgebouwd in de 70er en 80er jaren van de vorige eeuw, is toe aan renovatie. De huidige parkeervoorzieningen in het gebied passen niet meer in het gewenste straatbeeld. De ligging direct aan het station maakt het centrumgebied zeer goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Grote steden als Utrecht en Amsterdam zijn hierdoor makkelijk en snel te bereiken. Maarssenbroek kan dienen als uitvalsbasis voor de overloop vanuit de stad.

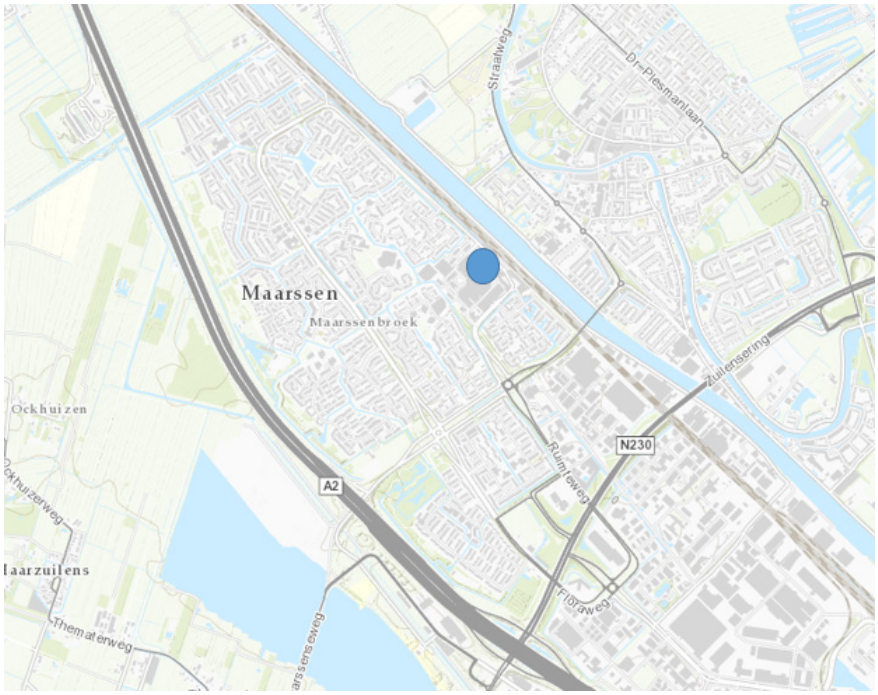
Om de plannen niet in te laten halen door de tijd, wordt ingezet op grondige renovatie van het gebied. Hierbij wordt met name meer woonfunctie op een klein oppervlak gecreëerd, om de vrijgekomen ruimte zo goed mogelijk te benutten. Oftewel: Bisonspoor gaat de hoogte in.

Er is voor gekozen de functies van het bestemmingsplan zo veel mogelijk aan te laten sluiten bij het bestaande bestemmingsplan 'Woongebied' in Maarssenbroek. Hierdoor blijft het huidige eenduidige beleidskader voor bebouwing, gebruik, inrichting en beheer van geheel Maarssenbroek, met gelijke regelingen voor vergelijkbare situaties. Dit komt de rechtszekerheid en de kwaliteit en effectiviteit van het openbaar bestuur ten goede.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de noordoostzijde van winkelcentrum Bisonspoor. Bisonspoor ligt centraal in Maarssenbroek, ten zuidwesten van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en de spoorverbinding Amsterdam-Utrecht en ten noordoosten van de Rijksweg A2.

De planlocatie omvat zowel de huidige parkeerlocatie P2 als P3 en het terrein waar momenteel tankstation Tango op gevestigd is en de hiernaast gelegen autogarage. De plangrenzen worden gevormd door de as van de weg aan Bisonspoor en de groenstrook aan de Safariweg.



1.2 Het plangebied bevindt zich in Maarssenbroek.

1.2 Ligging van het plangebied bij complex Bisonspoor

Het plangebied wordt omringd door gronden die als 'centrum' bestemd zijn in bestemmingsplan 'Woongebied Maarssen'.

1.3 Functie

Het bestemmingsplan legt de bestemmingen van de gronden vast en regelt daarmee de bebouwings- en het gebruiksmogelijkheden binnen het plangebied. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding oftewel 'de geometrische plaatsbepaling van het plangebied en de daarin aangewezen bestemmingen' en de regels vormen samen het juridische plan.

De regels omvatten de omschrijvingen van de in het plan vervatte bestemmingen, waarbij

per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven, en de bouw- en gebruiksregels, al dan niet voorzien van de gewenste flexibiliteitsregels (afwijking, wijziging). In de toelichting worden de achtergronden en beweegredenen aangegeven, waaronder de resultaten van onderzoeken, die hebben geleid tot de bestemmingen. De toelichting is informatief, een hulpmiddel bij de uitleg of interpretatie van regels, maar heeft geen rechtskracht.

1.4 Leeswijzer

De toelichting is opgebouwd uit zeven hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de beschrijving van de huidige situatie van het plangebied.

In hoofdstuk 3 is het plan beschreven, waarbij de voorgeschiedenis en het stedenbouwkundig kader wordt toegelicht. De relevante beleidskaders staan centraal in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de sectorale aspecten en gebiedsonderzoeken, hoofdstuk 6 bevat de juridische toelichting en in hoofdstuk 7 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid toegelicht.

Hoofdstuk 2 Beschrijving van het plangebied

2.1 Ruimtelijke structuur

Het winkelcentrum Bisonspoor (fase 1) in Maarssenbroek werd in 1981-1982 gerealiseerd. Het ontwerp, getekend door Groosman uit Rotterdam was voor die tijd erg modern met prefab gevelelementen. Het plan omvatte 11.000 m2 winkels, 17.000 m^2 kantoor en 2.500 m^2 recreatieruimte. Al bij de ontwikkeling van Bisonspoor werd aansluiting gezocht met de grootschalige infrastructuur. In de vorm van loopbruggen naar het station en de gebouwde parkeergarages zijn verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden. Het maaiveld is voornamelijk het domein van de auto. De oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische uitwerking is karakteristiek voor de tijdsgeest waarin het complex gebouwd.

Figuur 2.1: Huidige architectuur omgeving plangebied, complex Bisonspoor

Inmiddels zijn de loopbruggen ontmanteld en heeft de oorspronkelijke architectuur een gedateerde uitstraling. De laatste jaren wordt gewerkt aan het opknappen van het gebieden de gebouwen. In 2011 is gestart met diverse kleinere renovaties en vervolgens het vernieuwen van de kantoortorens die op het winkelcentrum staan. Tegelijkertijd heeft het stationsplein een impuls gekregen met onder meer de nieuwbouw van MAR'CS. Aan de andere zijde van het winkelcentrum is de oorspronkelijke sporthal gesloopt en is er een multifunctioneel centrum voor in de plaats gekomen. Daarnaast is de parkeervoorziening op de P1 locatie gesloopt en zijn de gevels van de bestaande torens recent gerenoveerd. Het opknappen heeft zich in de meeste gevallen beperkt tot kleinschalige incidentele ingrepen met name op gebouwniveau. De rust en eenheid die voorheen uitging van de architectuur lijkt daarmee uiteengevallen in een diffuse verzameling van objecten zonder duidelijke oriëntatie en samenhang.

Aan de westzijde van het winkelcentrum is een tweelaagse parking P2 (350 parkeerplaatsen) en kantoorgebouw 5 gelegen. De locaties ogen sterk gedateerd en enigzins vervallen. De parkeergarage heeft heeft de ingang aan de Safariweg en de uitgang aan de Bisonspoor. Er is vanuit parking P2 geen directe verbinding met het winkelcentrum dat aan deze zijde een anoniem en enigszins 'unheimisch" karakter heeft. Naast parking P2 ligt een tankstation en een autovakgarage. De P3 locatie, eveneens aan de westzijde van het winkelcentrum, is momenteel een volledig verhard gelijkvloers parkeerterrein.

2.2 Functionele structuur

Complex Bisonspoor

Het plangebied maakt onderdeel uit van winkelcentrum Bisonspoor. In de wijk Bisonspoor liggen het grootschalige winkel- en voorzieningencentrum van Maarssenbroek en het station met trein- en busverbindingen richting Amsterdam en Utrecht. Vanwege de centrale ligging en goede bereikbaarheid vanuit de regio heeft het overdekte winkelcentrum een bovenlokale winkelfunctie gekregen. In het voorzieningencentrum zijn winkels, kantoren en dienstverlenende bedrijven gevestigd. Rond het winkelcomplex zijn verschillende maatschappelijke voorzieningen aanwezig, zoals een kinderdagopvang, een politiebureau bibliotheek en zwembad.

Het winkel- en kantorencentrum Bisonspoor wordt ontsloten via de Safariweg, die ook dient als ontsluitingsweg van de aanliggende woonwijken. Ook is aan de Safariweg het NS-station Maarssen gelegen. De Safariweg vormt de buitenzijde van de wijk Bisonspoor en wordt daarom ook wel de buitenring genoemd. De structuur van Bisonspoor zelf wordt grotendeels bepaald door het winkel- en kantorencentrum, met hieromheen een binnenring. Het parkeren voor de winkels en kantoren is geconcentreerd in twee parkeergarages, gelegen tussen de binnen- en buitenring. De parkeergarages zijn deels bereikbaar vanaf de buitenring, deels vanaf de binnenring. Ook zijn de uitgangen van beide garages gesitueerd aan de binnenring.

Waterkeringen

Langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Haarrijn liggen waterkeringen. De waterkering langs het Amsterdam-Rijnkanaal (Westkanaaldijk) is een niet-direct kerende primaire waterkering. Dit is een waterkering die bij het falen van de primaire, direct kerende, waterkering de taak over dient te nemen en het achterliggende land moet beschermen tegen het buitenwater. Vanuit de Keur en de legger van het waterschap geldt dat er geen activiteiten of ontwikkelingen mogen plaatsvinden in de waterkering en in de beschermingszone (waterstaatswerk). De beheerder van de kering kan een Watervergunning verlenen, indien is aangetoond dat de veiligheid niet verslechtert. Met Rijkswaterstaat heeft afstemming plaatsgevonden over de bouw van de P2-locatie, inclusief de ondergrondse parkeergarage. Hieruit blijkt dat Rijkswaterstaat vanuit de waterkering geen nadere eisen stelt aan de voorgenomen ontwikkeling. Ten behoeve van de bescherming van de waterkeringen en de bijbehorende beschermingszones is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' op de verbeelding opgenomen.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Voorgeschiedenis

Door de eigenaar van de gebouwen op Bisonspoor is een proces tot vernieuwing van de gebouwen geïnitieerd. In samenwerking met de gemeente Stichtse Vecht zijn in het 'Ambitiedocument Bisonspoor' ambities benoemd die bijdragen aan een kwaliteitsimpuls, zowel van het vastgoed als van de openbare ruimte in de directe omgeving van het winkelcentrum. Realisatie van de gedeelde ambities moet zorgen voor:

- het creëren van werkgelegenheid;
- stimuleren van bestedingen binnen de gemeente;
- verbetering van het voorzieningenniveau;
- meer bedrijvigheid in de kantoortorens;
- grotere bezettingsgraad winkelunits;
- betere parkeergelegenheid;
- betere en veilige(re) bereikbaarheid;
- een sociaal prettiger verblijfs- en winkelgebied.

De gemeenteraad van de gemeente Stichtse Vecht heeft op 30 januari 2018 het Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitplan voor het plangebied Bisonspoor te Maarssen vastgesteld (zie bijlage 7). Uitgangspunt vormde hierbij het eerder vastgestelde 'Ambitiedocument Bisonspoor' (december 2016). Het kader benoemt de stedenbouwkundige kernwaarden die reeds aanwezig zijn en die de uitgangspositie vormen waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Zoals de centrale positie binnen Maarssenbroek en de strategisch ligging ten opzichte van bovenlokale infrastructuur.

De P2 locatie wordt straks de nieuwe woonlocatie van Maarssenbroek. Binnen de ontwikkeling is ruimte voor een nieuwe landmark tot 70m hoogte. De keuze om ook een andere bouwhoogtes (tot 70 meter) toe te passen anders dan het vigerend bestemmingsplan, komt ten eerste voort uit de wens om contrast een diversiteit te bewerkstelligen en wandvorming in relatie tot het MAR'CS gebouw en de bestaande kantoor torens te voorkomen.

Een tweede argument vormt de behoefte om in te zetten op (twee) specifieke ruimtelijke accenten gericht op de Safariweg als ontvangstgebied van bezoekers en passanten met de auto en het openbaar vervoer. Eén op de hoek Safariweg, Bisonweg om de entree van het winkelgebied te markeren. En één langs het kanaal en het spoor (P2 en P3) van waaruit het centrumgebied Bisonspoor als geheel ruimtelijk herkenbaar wordt gemarkeerd in de regio.

Een hoger bouwvolume levert een programmatische bijdrage aan een duurzame meer compact, robuuste stedelijke ontwikkeling. Het versterkt de positie van winkelcentrum Bisonspoor in de regio en intensiveert het gebruik van de bestaande voorzieningen. Ook sluit het aan de landelijke schaalvergroting in ontwikkelingen rondom stationslocaties.

Figuur 3.1: Indicatieve sfeerimpressie nieuwbouw P2-locatie

De huidige parkeerlocatie (P3) t.h.v. de Hema zal o.a. worden ingezet t.b.v. bevoorrading van het winkelcentrum, maar kan worden overbouwd. Aanvullende programma's op het winkelareaal, zoals zorg en leisureprogramma's, maar ook wonen, zijn denkbaar. De ontwikkeling is een nadrukkelijk onderdeel van de plint van het winkelcentrum óf herkenbaar als een zelfstandig volume en presenteert zich nadrukkelijk als een toegevoegd paviljoen. Bij een zelfstandig volume heeft dit volume een eigen expressie en wordt dit functioneel verbonden middels bruggen en stijgpunten met de omliggende programma's en openbare ruimte.

Figuur 3.2: Sfeerimpressie nieuwe complex Bisonspoor

Communicatie

Elk onderdeel van de omvangrijke aanpassingen van Bisonspoor wordt gecommuniceerd met omwonenden en mensen uit Maarssen. Bij het opstellen van het Ambitiedocument en het Stedenbouwkundig Kader en Beeldkwaliteitplan zijn ook al eerder verschillende stakeholders betrokken geweest.

Tijdens het Midzomerfeest, het overleg met de wijkcommissie Bisonspoor, de inloopmiddag- en avond en de informerende commissievergadering zijn bouwstenen opgehaald. Tevens zijn er diverse klankbordgroepen georganiseerd waarin diverse betrokken uit de omgeving zijn uitgenodigd om hun input te leveren op de planvorming. Voorts is er voor raadsleden een avond georganiseerd waarbij middels VR brillen inzichtelijk is gemaakt wat de impact is van de realisatie van de nieuwe gebouwen op P2 en P3.

Ook in het vervolg zullen dergelijke klankbordgroepen georganiseerd blijven worden, sterker de initiator van de plannen zal in samenwerking met de gemeente de communicatie uitbreiden. Basis hiervoor is een communicatieframe wat een leidraad zal zijn voor het communicatieproces. De projectmanagers namens de gemeente en de initiator bewaken de intern en extern gerichte informatiestromen. Tijdens het verdere ontwerpproces zal geregeld worden gecommuniceerd met de directe belanghebbenden.

3.2 Ontwikkelingsvisie

De herontwikkeling van P2 en P3 in Bisonspoor maakt onderdeel uit van de bredere gebiedsontwikkeling Bisonspoor. Het streefbeeld voor Bisonspoor is vastgesteld in de Ontwikkelingsvisie (zie Bijlage 3).

Bisonspoor verbindt kantoren, winkels, parkeren en wonen in een vernieuwend, duurzaam en aantrekkelijk gebied in Maarssenbroek. Een plek waar de vele functies elkaar verstreken. Waar zowel plaats is voor de individu als voor sociale interactie. Bisonspoor is een locatie met economische groei potentie. Om deze potentie te verwezenlijken zijn diverse stappen nodig om te komen tot een toekomstbestendig concept.

Het doel van de opwaardering van de kwaliteit van het gebied is Bisonspoor een toekomstbestendig centrum waar je kunt ontwikkelen, ondernemen en werken. Een bedrijvige plek voor bewoners, werknemers en ondernemers.

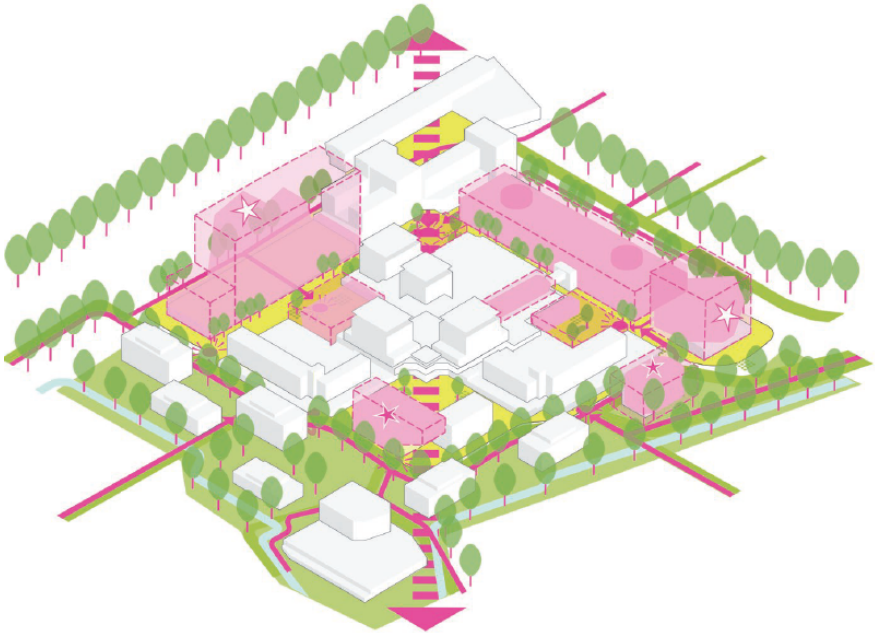
Figuur 3.3: Sfeerimpressie nieuwe winkelcentrum Bisonspoor

Bisonspoor kan een eigen, hedendaagse architectonische identiteit aannemen. Eén waarbij wordt geleund op de eenheid en rust van het oorspronkelijke ontwerp en één die lonkt naar

de karakteristieke diversiteit van uitnodigende stedelijke centra. Het leunen komt onder andere tot uitdrukking in de aandacht voor de menselijke schaal en maat; een herkenbare routing door het gebied en eenduidigheid in het ontwerp van de openbare ruimte (als podium) voor de gebouwen.

Het lonken heeft onder andere te maken met het verbijzonderen van de pleinen als onderdeel van de openbare ruimte; de zichtlijnen tussen de verschillende gebouwen door; en de uitnodigende en expressieve uitstraling van de gebouwen naar de omgeving. Zo krijgt Bisonspoor een divers, stedelijke uitstraling passend bij een uitnodigend centrumgebied. Aantrekkelijk voor meerdere doelgroepen (ondernemers en bewoners) en voor ieder wat wils. Door de prominente ligging aan de wijkontsluitingsweg en langs het spoor, bepaalt Bisonspoor het 'gezicht' van Maarssenbroek.

Een vernieuwing van het winkelcentrum op zowel architectonisch als functioneel niveau is belangrijk voor een hoge waardering door zijn bezoekers en om zijn voorbestaan te garanderen. De functiewijzigingen en de uitbreidingen van het aantal woningen op de locatie kan er voor zorgen dat het Bisonspoor zijn bestaande functie in Maarssen en omgeving kan waarborgen en versterken.



Figuur 3.4: Schetsbeeld toekomstig complex Bisonspoor

De P2 locatie wordt getransformeerd tot een moderne nieuwe woonlocatie van Maarssenbroek. Binnen de ontwikkeling is ruimte voor een nieuwe landmark. Woningen met een weids uitzicht voor de bewoners, zijn voor een voorbijganger onderdeel van een aantrekkelijk, alzijdig en eigentijds gebouwvolume als baken van het Bisonspoor. Op de hogere verdiepingen is de vorm vrijer en meer uitgesproken, een gebouw dat de treinreiziger en automobilist op grotere afstand doet omkijken. De uitdaging voor de P2 locatie is ook om op de lagere niveaus een woonkwaliteit te creëren die een toevoeging is op, en gebruik maakt van, de bestaande omgeving. Er zijn 250 tot 350 nieuwe huurwoningen gepland waarbij de nadruk zal liggen op huurwoningen in een huurcategorie van circa 700 tot 1000 euro per maand, tot een maximum van 1500 euro. Het volume sluit op de onderste lagen qua vorm aan bij de omliggende bebouwing en zorgt hier ook voor geborgenheid voor de voetganger en fietser. Dit betekent dat de plint voldoende functies bevat en bijdraagt aan een meer levendig straatbeeld met een menselijke maat en schaal rondom het Bisonspoor.

Parkeren vormt een integraal onderdeel van de architectuur en draagt bij aan een hoogwaardige uitstraling van de nieuwe P2 locatie naar de omgeving. Het mogelijk terugbrengen van verbinding op verdiepingsniveau vanaf de P2 locatie naar het winkelcentrum creëert extra dynamiek in het openbaar gebied.

Naast de P2 locatie blijven de bestaande benzinepomp en autovakgarage bestaan tot het einde van de contractduur. Na het verloop van de contracttijd wordt op deze locatie een maatschappelijke voorziening (politiebureau) of woningbouw gerealiseerd, dit dient nader bepaald te worden. Het type bedrijvigheid, gericht op de auto, met bijbehorend bestemmingsverkeer, sluit straks niet meer aan op de toekomstige programmering van het 'Bisonplein' als autoluw centrumgebied. De locatie kan zowel voor woningbouw als een meer commercieel of maatschappelijk programma (zoals een nieuwe locatie voor het politiekantoor) worden ingezet.

De P3 locatie wordt voorlopig gebruikt als bevoorradingslocatie, en mogelijk in te toekomst getransformeerd tot appartementencomplex, zorgvoorzieningen of commerciele voorzieningen. Het bouwvolume en de architectuur van de nieuwe locatie hebben of een nadrukkelijk zelfstandige expressie of zijn een integraal onderdeel (in beeld en vorm) van de P2 ontwikkeling. De bouwhoogte sluit aan op de bebouwing aan de overzijde van het Bisonspoor en is maximaal 27 meter. De architectuur geeft uitdrukking aan de positie van het gebouw als entree aan de noordoostzijde van het plangebied en heeft een representatieve uitstraling.

Hoofdstuk 4 Beleid

4.1 Rijk

Structuurvisie infrastructuur en ruimte
Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze visie vervangt verschillende nota's, zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de MobiliteitsAanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

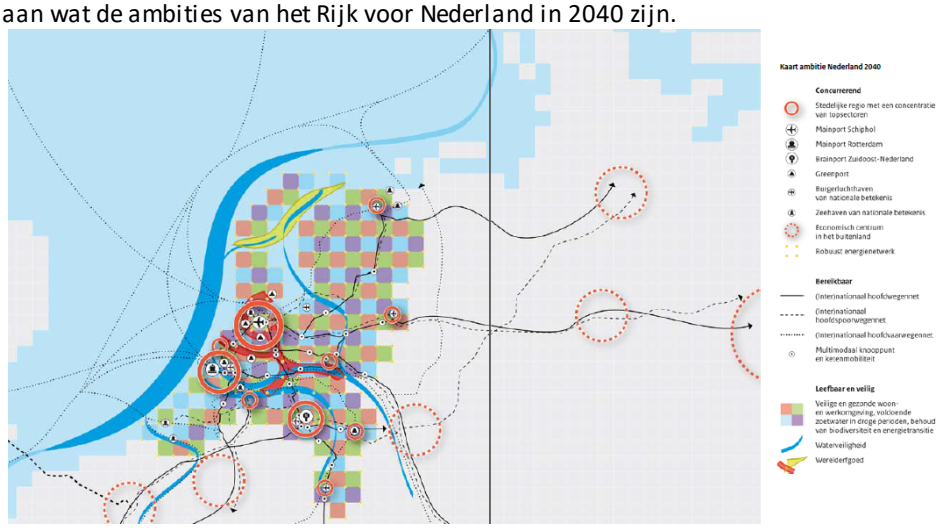
Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040; een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Dit doet het Rijk op basis van de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven zowel bovengronds als ondergronds richting 2040 bepalen. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR 3 Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Navolgende afbeelding geeft aan wat de ambities van het Rijk voor Nederland in 2040 zijn.



Afbeelding 4.1: Ambitiekaart Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Uit de afbeelding blijkt dat voor de gemeente Stichtse Vecht geldt dat topsectoren in de stedelijke regio worden geconcentreerd en de bereikbaarheid wordt verbeterd. Voor wat betreft "leefbaar en veilig" wordt gestreefd naar een veilige en gezonde woon- en werkomgeving, voldoende zoetwater in droge perioden, behoud van biodiversiteit en energietransitie.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Barro regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (thans Nationaal Natuurnetwerk), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving opgenomen.

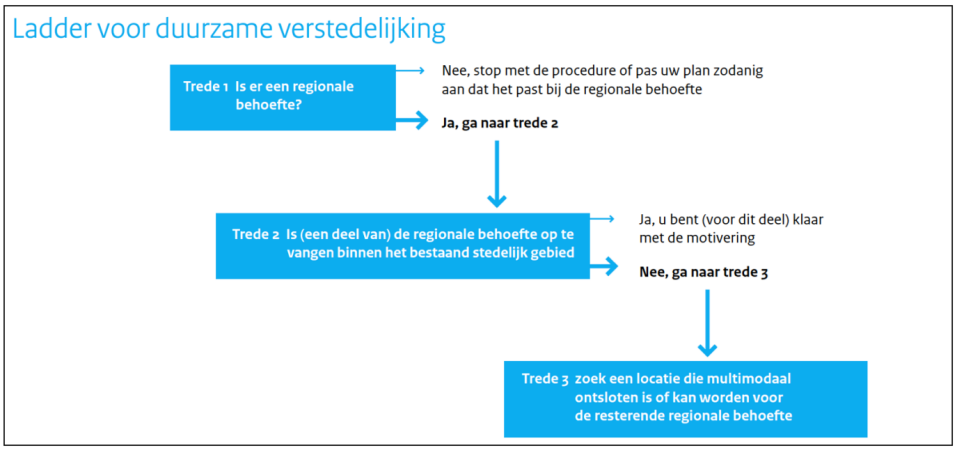
Ladder duurzame verstedelijking

Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Bro en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. De Ladder stelt voorwaarden aan de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Met ingang van 1 juli 2014 is een nieuw vierde lid opgenomen om duidelijk te maken dat een onderzoek naar de actuele regionale behoefte slechts tot doel mag hebben om na te gaan of de vestiging van een dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Met ingang van 1 juli 2017 is de gewijzigde Ladder in werking getreden. De belangrijkste wijzigingen zijn een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke “treden” en het vervangen van het begrip “actuele regionale behoefte” door: behoefte. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd.

Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de toelichting. Tevens wordt de mogelijkheid geboden in een nieuw derde lid, om de toepassing van de Ladder door te schuiven naar het uitwerkings- of wijzigingsplan. De verwachting is dat de Ladder hierdoor beter hanteerbaar zal zijn, beter aansluit bij het geheel aan vereisten aan een toelichting bij bestemmingsplannen en tot minder onderzoekslasten zal leiden.

Stedelijke ontwikkelingen betreffen de realisatie van bedrijventerreinen, havens, woningbouwlocaties, detailhandel of andere stedelijke voorzieningen. De ladder is daarom op de ontwikkeling van toepassing.



Motivering

Gemeente Stichtse Vecht heeft in 2016 een woningmarktonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 6). De resultaten hiervan weergeven een prognose van de regionale woonbehoefte voor de jaren 2015, 2020 en 2025. Voor de toetsing of er sprake is van behoefte aan woningen is het jaar 2020 als referentiejaar genomen, omdat dan de woningbouw wordt opgeleverd. In het woningmarktonderzoek is geconcludeerd dat de lokale woonbehoefte aanzienlijk kleiner is dan de woningmarktpotentie. Meer aanbod van woningen is nodig om te voorzien in vraag vanuit de regio. Er wordt een grote markt gezien in gezinnen die in de oververhitte woningmarkten van Amsterdam en Utrecht op zoek zijn naar een grotere, maar tegelijkertijd ook betaalbare woning. De sterkste ontwikkeling wordt geraamd in Maarssenbroek, vooral in de koopsector. Uit de studie blijkt dat de absolute toename van de lokale woonbehoefte 581 woningen in 2020 bedraagt en 1.011 in 2025. Als gevolg van de ontwikkeling van de P2-locatie Bisonspoor worden er maximaal 360 woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd. Er wordt aan trede 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking voldaan. De ontwikkeling vindt daarnaast plaats in bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt ook aan trede twee van de ladder voldaan.

4.2 Provincie en regio

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht

Op 12 december 2016 is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) (PRS) vastgesteld. De provinciale structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid voor de provincie Utrecht voor de periode tot 2028. In de structuurvisie wordt aangegeven welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe er uitvoering wordt gegeven aan dit beleid.

De twee belangrijkste beleidsopgaven om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats zijn:

- *Accent op de binnenstedelijke opgave:* Tenminste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk realiseren. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- *Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied:* Kwaliteit behouden en versterken, zowel voor het landelijk gebied zelf, als voor het stedelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramal ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen.

Op basis van de verbeelding van de structuurvisie ligt het plangebied binnen de rode contour in het stedelijk gebied. In voorliggend geval zijn het stedelijk programma van de

gemeente Stichtse Vecht en de thema's 'Kantoren', 'Detailhandel' en 'Wonen' van belang.

Wonen

In het ruimtelijk beleid maakt de provincie de hoofdkeuze om in te zetten op de binnenstedelijke ontwikkeling. Het streven is dat ten minste twee derde van het woningbouwprogramma binnen de actuele rode contouren gerealiseerd wordt. Deze binnenstedelijke opgave biedt kansen om de leefbaarheid in de steden en dorpen te verbeteren, als er voldoende aandacht is voor de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving. Daarom vindt de provincie het belangrijk dat er aandacht is voor deze kwaliteit. De provincie wil stimuleren dat overheden en marktpartijen zich gezamenlijk inspannen om de binnenstedelijke opgave te realiseren.

In de jaren 2013 tot en met 2016 zijn ruim 11.000 woningen gerealiseerd, voor het overgrote deel binnen het stedelijk gebied. Op een enkele uitzondering na is de ontwikkeling van de nieuwe uitbreidingslocaties nog niet op gang gekomen. Nu de woningmarkt weer aantrekt wordt een hogere productie in de komende jaren verwacht.

Detailhandel

Een goede retailstructuur is van belang voor een vitale economie, het bieden van kwalitatieve en voldoende vestigingslocaties voor het bedrijfsleven, en uit oogpunt van leefbaarheid: de nabijheid en bereikbaarheid van winkelvoorzieningen. Teneinde de bestaande winkelgebieden te behouden en versterken, wil de provincie dat nieuwe ontwikkelingen zich daar concentreren.

Om te voorkomen dat ongewenste vestiging van detailhandel buiten bestaande winkelgebieden plaatsvindt, wil de provincie bestaande vestigingsmogelijkheden in nieuwe, dus ook conserverende, ruimtelijke plannen beperken. De ontwikkeling van detailhandel buiten de rode contouren (anders dan de verkoop van eigen producten als nevenfunctie op een agrarisch bedrijf) is daarom niet toegestaan.

Kantoren

De provincie wil vraag en aanbod van kantoorruimte zoveel mogelijk in evenwicht brengen, zowel kwantitatief als kwalitatief. Enerzijds staat er veel kantoorruimte leeg, een groot deel van de leegstand is structureel. Anderzijds is er nog een overschot aan nog niet gerealiseerde, in bestemmingsplannen vastgelegde nieuwbouwmogelijkheden, de zogenaamde 'harde' plancapaciteit. Daarom wordt geen ruimte geboden voor nieuwe kantorenbestemmingen. Wij spannen ons actief in om de harde plancapaciteit terug te dringen en leegstaande kantoren te herbestemmen en te transformeren.

Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

Provinciale Staten hebben op 7 december 2015 het provinciaal Bodem-. Water- en Milieuplan 2016-2021 vastgesteld. Het opstellen van dit waterplan is een wettelijke taak van de provincie. Utrecht is een provincie omringd door de rivieren. Het garanderen van veiligheid tegen overstromingen vanuit de Rijn vraagt om een goed waterbeheer en overstromingsrobuustheid. Provinciale Staten hebben in het Bodem-, Water- en Milieuplan vier doelen geformuleerd, namelijk:

1. het streven naar een robuust bodem- en watersysteem,
2. waterkwaliteiten die passend zijn voor de functie van een gebied,
3. duurzaam gebruik van de fysieke leefomgeving en
4. een gezonde leefomgeving.
5. De prioriteit op het gebied van water staat centraal met waterveiligheid en wateroverlast en schoon en voldoende oppervlaktewater.

4.3 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie

Het ruimtelijk beleid van de gemeente Stichtse Vecht is in de Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040 opgesteld. De visie bevat vier hoofddelen die onder te verdelen zijn in kernkwaliteiten, trends en ontwikkelingen, opgaven en kansen en als laatste het vervolg. Een cruciale opgave voor de toekomst is het behoud van het landschap binnen de gemeente Stichtse Vecht. Het gebied fungeert als rustpunt in zowel recreatief oogpunt als op woongebied tussen de steden Utrecht en Amsterdam. De voorkeur binnen de gemeente met het oog op nieuwe bouw gaat uit naar verdichting van het binnenstedelijk gebied. Hieronder valt onder andere herbestemming van bedrijfspanden. De omgeving van Maarssenbroek biedt mogelijkheden voor huisvesting, kantoren en hoogwaardige bedrijven zoals bedrijfsverzamelgebouwen en vergaderlocaties.

Welstandsnota 2013

De welstandsnota maakt onderdeel uit van het kwaliteitsbeleid van gemeente Stichtse Vecht. De gemeente hanteert beoordelingskaders waarin aspecten voor de beoordeling van de welstand zijn verwerkt in beschrijvingen en criteria. De criteria gaan over het uiterlijk van het gebouwen.

Voor grote plannen die qua structuur en architectuur passen binnen het gebied zijn criteria opgenomen in de Nota waaraan getoetst wordt. Het bouwplan en de architectuur van het gebouw waarvoor dit bestemmingsplan gemaakt wordt wijkt echter af van het uiterlijk van de omgeving. Afhankelijk van de situatie worden soortgelijke, afwijkende plannen getoetst aan algemene criteria of wordt een nieuw welstandskader opgesteld.

Ten behoeve van dit bouwproject wordt een stedenbouwkundig kader opgesteld. Dit plan wordt voorgelegd aan de welstandscommissie ter toetsing.

Woonvisie 2017-2022

Op 1 juni 2017 is de Woonvisie 2017-2022 vastgesteld. Het is een visie op hoofdlijnen, waarin de uitgangspunten en richtlijnen voor het woonbeleid in de gemeente zijn beschreven. De woonvisie beschrijft negen uitdagingen:

1. Samenwerken met corporaties, inwoners en private partijen in een platform;
2. Prioriteit ligt bij bouwen voor eigen inwoners en daarnaast ook voor de regio;
3. Zorgen voor een toekomstbestendige woningvoorraad;
4. Bij nieuwbouw realisatie van 30 % sociale huur en koop;
5. Afspraken over bestaande sociale woningvoorraad;
6. Stimuleren voor een groter huuraanbod voor middeninkomens;
7. Ervoor zorgen dat iedereen zo lang mogelijk in zijn vertrouwde omgeving kan blijven wonen;
8. Inzetten op duurzaamheid;
9. Investeren in gebiedsgerichte leefbaarheid en veiligheid.

Voor de ontwikkeling van de P2-locatie zijn tussen de gemeente en initiatiefnemer specifieke afspraken gemaakt voor de te hanteren norm voor sociale woningbouw. De initiatiefnemer investeert in de sloop van de 12.000 m2 leegstaande kantoorvoorzieningen. De norm van 30% sociale woningbouw geldt daarom niet voor de eerste 12.000 m2 bvo die wordt gerealiseerd.

Ruimtelijke agenda Stichtse Vecht 2013

De Ruimtelijke agenda Stichtse Vecht 2013 betreft een strategische agenda opgesteld door de gemeente Stichtse Vecht en Provincie Utrecht. In deze agenda zijn diverse ruimtelijke ontwikkelopgaven genoemd die op korte termijn door beiden partijen gezamenlijk worden opgepakt.

In het voorliggende geval is van belang de opgave; Bevorderen woningbouw en binnenstedelijke ontwikkeling. De opgave is opgesplitst in twee thema's; wonen en kantoren.

a. Wonen:

Gemeente Stichtse Vecht heeft in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie tot 2028 een binnenstedelijke woningbouwopgave van 1800 woningen. In de (provinciale) Kadernota Wonen en Binnenstedelijke ontwikkeling zijn ambities neergelegd met betrekking tot de afstemming van vraag en aanbod, efficiënt ruimtegebruik en toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Een concretisering voor de periode tot 2015 is neergelegd in het Actieplan Wonen en Binnenstedelijke ontwikkeling. Op een regulerende, stimulerende en participerende wijze wordt aan de ambities invulling gegeven. Ook gemeente Stichtse Vecht heeft de voorkeur uitgesproken om het binnenstedelijk gebied verder te verdichten, zodat het buitengebied wordt ontzien.

b. Kantoren:

De kantorenproblematiek manifesteert zich ook in Stichtse Vecht. De gemeente heeft een drietal kantorenterreinen, te weten Breukelerwaard binnen De Corridor, Planetenbaan en Het Kwadrant en Station / Bisonspoor. De doelstelling is om te komen tot een kantorenaanpak die onder meer toeziet op het voorkomen en terugdringen van leegstaande kantoren.

Het bestemmingsplan draagt bij aan de opgave wonen door het realiseren van ca. 300 - 350 woningen binnen de gemeente Stichtse Vecht.

Economische visie gemeente Stichtse Vecht

Op 17 december 2014 is de Economische Visie van de gemeente Stichtse Vecht in werking getreden. De economische visie betreft de strategie voor hoe de economie van Stichtse Vecht zich het beste kan ontwikkelen in de periode tot 2025. De ambitie van Stichtse Vecht is op een gezonde en robuuste wijze de economie verder te ontwikkelen. Hierbij wil zij bestaande kwaliteiten behouden of versterken. De gemeente wil de economische positie op de as tussen Amsterdam en Utrecht verder versterken, onder andere door het aantrekken en accommoderen van groeiende bedrijven die werkgelegenheid opleveren.

Het winkelcentrum Bisonspoor is één van de vitale locaties binnen de gemeente. De gemeente stelt als doel het creëren van een 'beleving' in het winkelgebied waardoor meer bezoekers getrokken worden, ze ook langer in een gebied verblijven en meer besteden. Hiermee wordt de basis van het bestaansrecht van de aanwezige functies meer solide. Door ook (meerdaagse) recreatieve activiteiten in het winkelgebied samen te brengen als eindstation wordt een langer verblijf steeds aantrekkelijker.

De ontwikkeling van de P2 en P3 locatie in Bisonspoor past binnen de kaders van deze visie. Het huidige winkelcentrum is verouderd en toe aan een revitalisering. De ontwikkeling van P2 zorgt enerzijds voor een moderne en aantrekkelijke uitstraling en anderzijds voor de toevoeging van commerciële functies.

Retailvisie gemeente Stichtse Vecht

Op 18 februari 2016 is de retailvisie van de gemeente Stichtse Vecht in werking getreden. Het thema van deze visie is 'concentreren, versterken en vernieuwen'. Eén van de speerpunten van deze visie is dat de gemeente in centrumgebieden meerdere functies toe te staan in één pand. Zo wil de gemeente bijvoorbeeld ruimte bieden voor het vermengen van winkelconcepten met horeca. Door te werken met een bestemming als "centrumfunctie"

wordt dit mogelijk gemaakt. Daarnaast geeft de gemeente in haar visie aan in gesprek te zijn om voor de kantoortorens boven Bisonspoor transformatiemogelijkheden te bespreken naar woningbouw of bijvoorbeeld hotelfaciliteiten. De ontwikkeling van P2 en P3 geeft invulling aan deze visie van de gemeente. In het kader van de transformatie is parkeren een aandachtspunt in Maarssenbroek. Paragraaf 5.11 gaat nader in op de parkeerbalans voor de voorgenomen ontwikkeling.

Stedenbouwkundig kader & beeldkwaliteitsplan Bisonspoor Maarssen.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden van de ontwikkeling zijn vastgelegd in het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan Bisonspoor. Dit beleidsdocument bevat ontwerpafwegingen en technische randvoorwaarden voor de totale ontwikkeling van Bisonspoor. Dit document is een vervolgstap op het bestaande Ambitiedocument Bisonspoor. Met het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan wordt gestuurd op ruimtelijke en architectonische samenhang van de verschillende ontwikkelinglocaties. Het kader bevat daarom randvoorwaarden voor de hoogten van situering, hoogtes en beeldkwaliteit van gebouwen, de structuur van de openbare ruimte en het parkeren. De ontwikkeling van P2 en P3 ligt in lijn met de ambities uit het stedenbouwkundig kader. Het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan is toegevoegd in bijlage 7.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de beleidskaders die zijn gesteld op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Vanuit rijks- en provinciaal beleid volgen er geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling. De woningbouwontwikkeling vindt plaats vinden het stedelijk gebied. De woningbouwontwikkeling past binnen de kaders van de Ladder voor Duurzame verstedelijking.

Hoofdstuk 5 Sectorale aspecten

5.1 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

Bij ruimtelijke planvorming, zoals het opstellen van een bestemmingsplan, dient rekening gehouden te worden met de aanwezige en/of te verwachten cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit is vastgelegd in het Bro.

Verdrag van Malta

Het verdrag beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Grondslag van het verdrag is dat dit archeologische erfgoed integrale bescherming nodig heeft en krijgt. In het verdrag zijn drie uitgangspunten ten aanzien van de omgang met archeologie geïntroduceerd:

- Het streven naar het behouden van archeologie in de bodem, het zogenaamde "behoud in situ" (artikel 4, tweede lid).
- Tijdig rekening houden in de ruimtelijke ordening met de mogelijkheid of aanwezigheid van archeologische waarden, zodat er nog ruimte is voor archeologie vriendelijke alternatieven (artikel 5).
- Het 'de verstoorder betaalt'-principe. De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor de kosten van het archeologisch onderzoek en de uitwerking van de resultaten (artikel 6).

Als uitvloeisel van dit verdrag hebben provincies vanaf de jaren '90 in hun streekplannen en verordeningen kaders voor de toetsing van het archeologische belang opgenomen. En gemeenten hebben in veel bestemmingsplannen aanlegvergunningenstelsels voor archeologie opgenomen.

Erfgoedwet

De Erfgoedwet, welke per 1 juli 2016 van kracht is, bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd.

In hoofdstuk 4 is de bescherming van erfgoed opgenomen en in hoofdstuk 5 de archeologische monumentenzorg. De wet en de hierop gebaseerde regelgeving bevatten onder meer voorschriften met betrekking tot opgravingen, het melden van archeologische vondsten en de archeologische rapportage. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening), zijn gemeenten gehouden de belangen van de archeologische monumentenzorg in hun bestemmingsplannen te verankeren.

Gemeentelijk beleid

Gemeente Stichtse Vecht heeft in op haar archeologische verwachting en beleidsadvieskaart (vastgesteld d.d. 30-11-2012) haar beleid rondom archeologie vastgelegd.

Onderzoeksresultaten

Cultuurhistorie

Het contrast tussen Maarssen-dorp en Maarssenbroek is duidelijk zichtbaar, laatstgenoemde heeft een meer stedelijke uitstraling t.o.v. het dorpse karakter van Maarssen-dorp. Dit contrast wordt versterkt door de harde scheidslijn die wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal en parallel daaraan de eerder aangelegde spoorlijn tussen Utrecht en Amsterdam. Samen met de aanleg van de snelweg A2 hebben deze drie elementen voor een groot deel bijgedragen aan de bereikbaarheid van Maarssen.

Er bevinden zich volgens de gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart van gemeente

Stichtse Vecht geen cultuurhistorisch waardevolle elementen binnen het plangebied. Het stedenbouwkundige kader stuurt specifiek op het creëren en herstellen van de ruimtelijke en architectonische samenhang tussen de verschillende onderdelen van het winkelcentrum en het realiseren van een aantrekkelijke openbare ruimte. Ook wordt ingezet op het verbeteren van de relatie van het winkelcentrum met de directe omgeving en op een eigentijdse uitstraling voor wonen, werken en winkelen. Het doel hiervan is de zichtbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkingskracht van Bisonspoor te versterken voor nu en in de toekomst. De ontwikkeling draagt hieraan bij door gebruik te maken van hoogstaande architectuur die aansluit bij de bebouwde en toekomstige omgeving.

Archeologie

De gemeente Stichtse Vecht geeft in haar beleidsadvieskaart aan dat het plangebied in een gebied met lage of verstoorde verwachtingswaarde ligt. Derhalve is er geen archeologisch onderzoek noodzakelijk voor dit bestemmingsplan. Archeologie en cultuurhistorie vormen daarom geen belemmeringen voor de ontwikkeling en uitvoering van dit bestemmingsplan.

Conclusie

Archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.2 M.e.r-beoordeling

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan. Het centrale onderdeel van een m.e.r. is het milieueffectrapport (MER) waarin de milieueffecten voor een tal van aspecten voor een of meerdere alternatieven geanalyseerd en beoordeeld worden ten opzichte van de referentiesituatie. Deze m.e.r.-procedure is van toepassing bij activiteiten waarvan reeds vast staat dat er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Deze activiteiten met bijbehorende drempelwaarden staan weergegeven in onderdeel C van het Besluit m.e.r. (ook geldt voor activiteiten uit onderdeel D waar een plan, bijvoorbeeld een structuurvisie, voor nodig is).

Naast het direct uit moeten voeren van een m.e.r. zijn in het Besluit m.e.r. ook activiteiten met bijbehorende drempelwaarden aangegeven waarvoor eerst beoordeeld moet worden of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden staan benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

Daarnaast is het verplicht om aandacht aan m.e.r. te besteden voor activiteiten die in onderdeel D genoemd staan, maar waar de drempelwaarden niet gehaald worden. Deze drempelwaarden zijn aantallen, oppervlaktes of grootte (bijvoorbeeld 100 hectare, 110 stuks, etc.). Voor activiteiten die wel in onderdeel D van het Besluit m.e.r. genoemd staan, maar waar de aantallen uit het betreffende plan of besluit onder de drempelwaarden liggen dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Hierbij wordt, net als bij de m.e.r.-beoordeling getoetst of er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen op kunnen treden.

	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelings-project met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1: een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening

Het planvoornemen valt onder de in D gestelde drempelwaarde, daarom dient een vormvrije m.e.r-beoordeling uitgevoerd te worden. Deze aanmeldingsnotitie is opgenomen in Bijlage 8.

De conclusie van de aanmeldingsnotitie luidt dat er voor onderhavig plan geen MER-plicht geldt. Het bestemmingsplan is kaderstellend, waardoor er geen m.e.r-beoordelingsbesluit genomen hoeft te worden.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

Vanuit milieuoogpunt kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand dient dan bijvoorbeeld om ter plaatse van kwetsbare objecten, zoals woningen, een aanvaardbaar geur-, geluid- of veiligheidsniveau te realiseren. De nieuwe ontwikkeling mag niet worden gehinderd door bestaande functies, maar ook mogen deze functies niet worden beperkt door de beoogde ontwikkeling.

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- Categorie 1 grootste afstand 10 meter;
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3 grootste afstand 100 meter;
- Categorie 4 grootste afstand 300 meter;
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgave moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

De richtafstandenlijsten vermelden die richtafstanden die bij voorkeur worden aangehouden tussen bedrijven en de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst met één afstandstap worden verminderd. De Staat van bedrijfsactiviteiten voor functiemenging geeft een overzicht van bedrijfsactiviteiten die

vanuit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met functiemenging, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Ter plaatse van P2 en P3 Bisonspoor is sprake van gemengd gebied.

Onderzoeksresultaten

Richtafstanden tankstation

In de huidige situatie is op het terrein een benzinestation zonder LPG gevestigd. In de VNG-richtafstandenlijst is het benzinestation opgenomen als bedrijf in de milieucategorie 2. Er gelden richtafstanden op het gebied van geur (30 meter), gevaar (10 meter) en geluid (30 meter) voor een rustige woonwijk. Wanneer de richtafstanden voor geluid en geur met één trede worden verminderd (in verband met de ligging in gemengd gebied) gelden er richtafstanden van 10 meter ten aanzien van geur en geluid. Aan de richtafstand van 10 meter voor geur en geluid wordt voldaan, omdat de grens van het bouwvlak op tien meter afstand van de afleverzuilen ligt. Daarnaast geldt dat er sprake is van een klein tankstation met slechts 2 pompen. Het tankstation wordt bovendien van de woontoren afgescheiden door de autovakgarage. Voor het thema 'gevaar' wordt aan de richtafstand voldaan.

Na afloop van de contractduur maakt het benzinestation naar verwachting plaats voor een politiekantoor of een appartementencomplex. Daarbij wordt mogelijk gemaakt: de realisatie van horeca in de categorieën h1, h4 en h6, detailhandel, sport zoals een zwembad/fitnesscentrum, zorgvoorzieningen, terrassen al dan niet overkapt, wonen en een politiebureau.

Richtafstanden autoservicebedrijf en autwasserij

Voor de autoservicebedrijven en autowasserijen geldt een richtafstand van 10 meter voor geur, 10 meter voor gevaar en 30 meter voor geluid voor een rustige woonwijk. Voor geluid kan in verband met de ligging in gemengd gebied de richtafstand worden teruggebracht naar 10 meter. De deuren/toegangen van de autovakgarage zitten aan de zijde van het tankstation en zijn daarmee niet gericht naar de toekomstige woningen. De afstand van de deuren van de autovakgarage tot de toekomstige woningen bedraagt meer dan 10 meter. De achterzijde van de autovakgarage is een volledig afgesloten wand en heeft daarmee een geluidwerende functie. Ook biedt deze bescherming in het geval van calamiteiten (brand). Er is hiermee geen sprake van onaanvaardbare risico's. De autowasserij heeft tevens geen toegang in de richting van de toekomstige woningen. Auto's rijden aan de zijkant erin en komen aan de kant van het tankstation er weer uit.

Richtafstanden verkeersaspecten

Aan de overzijde van de Safariweg ligt het treinstation Maarssen (kortste afstand tussen de percelen circa 60 meter) en het busstation (kortste afstand tussen de percelen circa 20 meter). Beide functies hebben een richtafstand voor het aspect geluid van 100 meter in een rustige woonwijk. Voor gemengd gebied kan deze richtafstand één stap worden teruggebracht naar 50 meter. Aan de zijde van het busstation wordt voor de woningen een dove gevel of vliesgevel gerealiseerd in verband met de overschrijding van maximaal toegestane geluidwaarden van railverkeerslawaai (zie ook paragraaf 5.8). Op deze manier wordt ook eventueel geluidsoverlast van het busstation tegengegaan.

Conclusie

Het aspect 'Bedrijven en Milieuzonering' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Bodem

Kader

Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

Onderzoeksresultaten

Antea Group heeft in 2017 een vooronderzoek NEN 5725 uitgevoerd ten behoeve van informatie over de bodem in het plangebied. De resultaten hiervan zijn in deze paragraaf opgenomen, het volledige onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 9.

Uit bureauonderzoek blijkt dat er in eerdere verkennende onderzoeken een matig verhoogd gehalte aan zink is aangetroffen. Er zijn geen verdachte activiteiten naast het plangebied aangetroffen.

Op basis van de resultaten van de quickscan van de bodemkwaliteit kan verwacht worden dat ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling de grond voldoet aan tenminste de kwaliteitsklasse Wonen, met uitzondering van de locatie van het tankstation. Hier is na 2007 geen onderzoek meer gedaan, waardoor er geen actueel resultaat meer is. Geadviseerd wordt hier bodemonderzoek te verrichten zodra de bedrijfsactiviteiten hier beëindigd zijn. De bedrijfsactiviteiten van het bestemmingsplan worden binnen de planperiode van het bestemmingsplan beëindigd. Het is nog niet bekend wanneer dit exact zal gebeuren. Te zijner tijd wordt in het kader van de omgevingsvergunning (voor het bouwen), een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd.

De bedrijfsactiviteiten van het tankstation zijn na 1987 (namelijk 1991) gestart. Op basis van artikel 13 Wet bodembescherming geldt daarom dat er sprake is van zorgplicht. De eigenaar is daaromee verantwoordelijk de bodemsituatie te herstellen tot minimaal de nul-situatie.

Conclusie

Het aspect bodem vormt, na uitvoering van actueel bodemonderzoek op de tankstation locatie, geen belemmering voor de ontwikkeling. Voor de aanvraag van een omgevingsvergunning dient een nieuw bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

5.5 Duurzaamheid

Kader

Gemeentelijk beleid

De gemeente Stichtse Vecht heeft haar beleid rond duurzaam bouwen onder andere verwoord in de Woonvisie 2017-2022. Hier wordt de inzet binnen de 5 thema's van de tool GPR gebouw vastgesteld op:

- Thema energie (gemeente heeft geen grondeigendom): 10
- Thema energie (gemeente heeft wel grondeigendom): 10+
- Thema toekomstwaarde: 8
- Overige thema's (Milieu, Gezondheid en Gebruikskwaliteit): gemiddeld 8

Bij nieuwbouw streeft de gemeente deze ambitie na en maakt hierover afspraken met woningcorporaties en ontwikkelende partijen en legt dit vast in anterieure overeenkomsten. De gemeente heeft in de locatie binnen het bestemmingsplan een grondeigendom waardoor gestuurd wordt op een GPR score van 10+ binnen het thema energie.

Ambitie

In de Voorjaarsnota 2016 is de ambitie vastgelegd om in 2030 klimaatneutraal te zijn. De definitie is als volgt ingevuld: Op het grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht wordt in 2030 evenveel energie duurzaam opgewekt als aan energie wordt verbruikt.

Nederland in 2050 vrij van aardgas

Maar liefst 95 procent van de 7,7 miljoen huishoudens in Nederland gebruikt aardgas voor verwarming, warm water en om op te koken. Stoppen met het gebruik van aardgas zorgt dus voor een flinke afname van onze CO.-uitstoot. En hoe minder CO. in de lucht, hoe beter dat is voor het klimaat en de biodiversiteit.

Door de toenemende onzekerheid over het aardgas, de effecten van aardgaswinning in Groningen, de toenemende afhankelijkheid van geïmporteerd aardgas en de klimaatdiscussie kiezen projectontwikkelaars, overheden en netbeheerders vaker voor wijken en andere ontwikkelingen zonder gasleidingen.

Gasleidingen gaan ongeveer 45 jaar mee, daarna zijn ze verouderd en minder veilig. Elk jaar zijn er dan ook grote stukken van het gasnet die aan vervanging toe zijn. Er kan in dit geval ook gekozen worden om de leidingen te verwijderen. De keuze om ze te verwijderen of te vervangen hangt vooral af van de plannen om aardgas in het gebied te behouden of niet.

Onderzoeksresultaten

Algemeen

In het kader van duurzaamheid wordt minimaal voldaan aan de wettelijke vereisten:

a. Hierbij gaat het om erkende maatregelen die binnenkort voor winkelpanden zullen gelden. Ten tijde van het opstellen van dit document zijn deze maatregelen nog niet bekend.

b. Wettelijke eisen bij nieuwbouw (bouwbesluit, energiemaatregelen en gasloos bouwen)

c. Energiemaatregelen die voor kantoren gelden (minimaal label C en over enkele jaren B)

Winkelcentrum

Bij de voorgenomen verbouwing van het winkelcentrum, en daarna wordt gekozen voor de meest duurzame toepassing van middelen en materialen.

- Bij de voorgenomen wijziging van gevels wordt extra isolatie toegepast.
- Bij wijziging van verlichting wordt LED verlichting toegepast,
- Er wordt geen gebruik gemaakt van warmtegordijnen

2. Bij de verbouwing worden maatregelen getroffen zodat men voorbereid is om op termijn gasloos te functioneren. Momenteel zijn kantoren niet meer aangesloten op gas. Winkelcentrum nog wel. De aansluitplicht is vervallen. De gasleidingen in Maarssenbroek worden binnen nu en 30 jaar vervangen. Met deze aanpassingen van het winkelcentrum moet hierop voorgesorteerd worden door:

- Bijvoorbeeld over te gaan op verwarming middels warmtepompen eventueel in combinatie met lage temperatuur verwarming.
- Winter Trust levert winkels casco op, er is dus instemming noodzakelijk van de winkeliers. Winter Trust en Stichtse Vecht zullen zich optimaal inspannen om de winkeliers achter deze duurzaamheidsmaatregelen te krijgen.
- Voor het opwekken van energie wordt gebruik gemaakt van zonnepanelen. Doelstelling is dat er evenveel wordt opgewekt als is benodigd voor het winkelcentrum. Wat de exacte behoefte is voor het winkelcentrum wordt opgenomen in de businesscase die wordt opgesteld voor de plaatsing van de PV panelen.

Woontoren

Bij de nieuw te bouwen woontoren wordt uitgegaan van 0,4 EPC en dat is nagenoeg energieneutraal. De bouw van deze woningen is gepland in de periode 2019 - 2022. De ambitie is om 0,0 EPC en Nul op de meter te realiseren. Een haalbaarheidstudie zal uitwijzen of deze ambitie gerealiseerd kan worden. Huidige stand der techniek voorziet hier vooralsnog niet in.

Overig

1. Op termijn wordt de mogelijkheid van een warmte/koude (WKO) opslag onderzocht. (WKO) is een goede maatregel die toegepast kan worden voor de combinatie van winkelcentrum en woontoren. Beiden hebben een andere warmte koude behoefte, waardoor het erg rendabel kan zijn om voor beide eenheden een (WKO) installatie in te richten. Indien hier op termijn een haalbare businesscase op gemaakt kan worden zal deze maatregel toegepast worden. We dienen uiteraard in ogenschouw te nemen dat de hoogte van de huren van de woningen gelimiteerd is in Maarssen.

2. Wintertrust stelt in samenspraak met de gemeente Stichtse Vecht een meerjarenplan op waarin de duurzaamheidsdoelstellingen voor zowel de gebouwen als de openbare ruimte zijn uitgewerkt in concrete maatregelen.

3. Naar behoefte kan gebruik gemaakt worden van de expertise en netwerk van de gemeente en kan de gemeente ingezet worden als sparringpartner op het gebied van duurzaamheid.

4. Op termijn zal de mogelijkheid van een zogenaamde postcode roos worden onderzocht. Dit houdt in dat vanuit Bisonspoor extra energie wordt opgewekt die voor omliggende woningen wordt gebruikt. Dit kan pas als de aanpassing van het winkelcentrum de bouw van de parkeergarage (buiten het plangebied van dit bestemmingsplan) en de bouw van de woontoren is gerealiseerd. Indien extra dakoppervlak voor het opwekken van energie voor de woontoren nodig blijkt te zijn zal dit aspect niet worden uitgewerkt.

Openbare ruimte

Gemeente richt openbare ruimte zodanig in dat de effecten van de klimaatverandering opgevangen kunnen worden met betrekking tot een veranderende neerslagverdeling (hoosbuien) en een temperatuurstijging (hittestress). Daarnaast worden in de openbare ruimte klimaatmitigerende maatregelen genomen met als doel het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen.

Conclusie

Er wordt voldoende rekening gehouden met het aspect duurzaamheid. Dit aspect vormt daarom ook geen belemmering voor de uitvoering van de ontwikkeling.

5.6 Hinder

Binnen het plangebied kan sprake zijn van hinder door bijvoorbeeld een toename van de hoeveelheid wind, trillingen of bezonning.

Windhinder

Als een bestemmingsplan bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. In Nederland bestaat geen wetgeving ter voorkoming van windhinder of windgevaar. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen windhinder of windgevaar niet hoeft te worden meegenomen in de afwegingen. De grondslag voor de beoordeling van het aspect windhinder staat in art. 3.1 Wro, de zorg voor een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor is het in kaart brengen van mogelijke windhinder of windgevaar en deze betrekken in de beoordeling nodig. In de regels van onderhavig bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die de initiatiefnemer verplicht om voorafgaand aan de bouw middels een windhinderonderzoek aan te tonen dat er sprake is van een aanvaardbaar windklimaat.

Bezonning

Er bestaan in Nederland geen formele wettelijke normen en eisen ten aanzien van de bezonning voor bebouwing. Gemeentes zijn daarom vrij om een eigen invulling te geven aan de eisen omtrend bezonning. Wel is er een norm van TNO die stelt: Een gebouw voldoet aan

de lichte norm wanneer er gedurende twee uren per etmaal bezonning mogelijk is in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvind.

In Bijlage 1 is de bezonningsstudie voor de ontwikkeling opgenomen. Deze studie toont aan dat er geen onevenredige hinder op de omgeving plaatsvindt door schaduwwerking van het gebouw op de P2 locatie. Op 21 december na 15:00 uur kan er sprake zijn van schaduwoverlast op het kanaal en de overkant daarvan, maar gezien het in die tijd van het jaar rond 16:30 uur donker wordt, leidt dat niet tot onaanvaardbare hinder. In de regels van onderhavig bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die de initiatiefnemer verplicht om voorafgaand aan de bouw middels een bezonningsonderzoek aan te tonen dat er geen sprake is van schaduw boven de normen.

Trillingen

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is.

De Beleidsregel trillingshinder spoor heeft tot doel vast te stellen hoe omgegaan wordt met enkele aspecten van trillingshinder. De beleidsregel richt zich op de vaststelling van een tracébesluit tot aanleg, wijziging of hernieuwde ingebruikneming van een landelijke spoorweg, als bedoeld in de Tracéwet.

Het uitgangspunt van deze beleidsregel is dat het beschermingsniveau van de leefomgeving, vergelijkbaar is met die van de SBR Richtlijn B. De normen van de beleidsregel en de SBR-richtlijn sluiten op elkaar aan. In de regels van onderhavig bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die de initiatiefnemer verplicht om voorafgaand aan de bouw middels een trillingsonderzoek aan te tonen dat er geen sprake is van trillingsoverlast boven de normen.

Conclusie

In de regels van dit bestemmingsplan is voor de aspecten windhinder, bezonning en trillingshinder een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waardoor de initiatiefnemer voor start bouw verplicht is aan te tonen dat voldaan wordt aan de normen. Het aspect hinder vormt daarom geen belemmering voor de ontwikkeling.

5.7 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag van of handeling met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen:

- Risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
- Transportassen voor gevaarlijke stoffen: Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt)
- Buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Onderzoeksresultaten

Aan de hand van de risicokaart externe veiligheid is geanalyseerd welke risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn. Zie figuur 5.1 voor een uitsnede van de risicokaart externe veiligheid.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR (10-6/jaar) geeft inzicht in de

kans op overlijden van een individu op een bepaalde afstand van een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval bij een risicovolle activiteit en geeft het aantal mogelijke (dodelijke) slachtoffers weer. Ten aanzien van het PR geldt dat er bij besluitvorming op een ruimtelijk plan een grenswaarde in acht dient te worden genomen (kwetsbaar object) danwel met een richtwaarde rekening dient te worden gehouden (beperkt kwetsbaar object). Voor het GR geldt een oriënterende waarde (BEVI) of een oriëntatiewaarde (circulaire Rvgs).

Figuur 5.1: Uitsnede risicokaart externe veiligheid.

Risicovolle inrichtingen

In (de omgeving van) het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig.

Buisleidingen

In (de omgeving van) het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig die veiligheidsrisico's kunnen opleveren.

Transportassen voor gevaarlijke stoffen

In 2018 is door Antea Group een QRA uitgevoerd. De conclusie hiervan is in deze paragraaf weergegeven. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 10.

Risicobeschouwing

In de omgeving van het plangebied bevinden zich twee relevante risicobronnen: Spoorlijn Breukelen – Utrecht Noord, het Amsterdam-Rijnkanaal en de Rijksweg A2.

<u>Spoorlijn Utrecht – Noord</u>

- De spoorweg heeft geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- De spoorweg heeft geen plasbrandaandachtsgebied;
- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de spoorweg;
- De hoogte van het groepsrisico neemt toe, maar blijft onder 10% van de oriëntatiewaarde;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

<u>Vaarweg Amsterdam-Rijnkanaal</u>

- De vaarweg heeft geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- Er is geen groepsrisico in de huidige of toekomstige situatie;
- Er is geen verdere verantwoording van het groepsrisico verplicht conform het Besluit ex- terne veiligheid transportroutes.

Rijksweg A2

- De autoweg heeft geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour, het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op;
- De A2 heeft een plasbrandaandachtsgebied, deze reikt echter niet tot het plangebied;
- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de A2;
- De hoogte van het groepsrisico neemt niet toe;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Bij een beperkte verantwoording moet de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid beschouwd worden. Voor het bestrijden van incidenten met gevaarlijke stoffen heeft Veiligheidsregio apart afgestemde protocollen. Wat betreft de zelfredzaamheid is het relevant dat binnen het plangebied een gezondheidsfunctie is opgenomen. Deze functie wordt mogelijk ingevuld door bijvoorbeeld een praktijk voor fysiotherapie, een tandarts of iets in deze richting. Hier zijn dus mogelijk beperkt zelfredzame personen aanwezig. De zelfredzaamheid kan op een voldoende hoog niveau worden gebracht door in het (bouwkundige) ontwerp van het gebouw rekening te houden met vluchtroutes voor beperkt zelfredzame personen. Het opstellen van een bedrijfsnoodplan, waarin rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van beperkt zelfredzame personen in relatie tot incidenten op het spoor, draagt tevens bij aan het verbeteren van de zelfredzaamheid.

Geadviseerd wordt om in de appartementen aanwezige mechanische ventilatie zo uit te voeren dat deze in geval van calamiteiten uitgeschakeld kan worden. In geval van een incident met giftige stoffen kan een bewoner dan zijn schuilmogelijkheid verbeteren door de toevoer van lucht van buiten af te sluiten.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt, met inachtneming van voorgenoemde adviezen, geen belemmering voor de ontwikkeling.

5.8 Geluid

Kader

Wet geluidhinder

Op basis van de Wet geluidhinder dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect geluid. In de Wet geluidhinder is een zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat geluidseisen worden gesteld aan belastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd daar waar geluidgevoelige functies gerealiseerd worden. Daar mag de geluidbelasting niet hoger zijn dan de maximaal toelaatbare waarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere waarde). De locatie ligt in de geluidzone van het spoor Utrecht-Amsterdam, en voor een deel in een uitloper van de geluidzone het deel van de Safariweg waar de maximumsnelheid 50 km/uur is.

Geluidbeleid gemeente Stichtse Vecht

1. 30 km/uur wegen

De Safariweg is een 50 km/uur weg, maar het gedeelte dat grenst aan het plangebied is aangewezen als 30 km/uur weg. Voor 30 km/uur wegen geldt geen formeel toetsingskader. Ten aanzien van 30 km/uur wegen sluit het geluidbeleid aan bij de jurisprudentie. Omdat niet kan worden uitgesloten dat de 30 km/uur wegen geen geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde zullen bereiken, worden de wegen meegenomen in de beoordeling. Het geluidbeleid geeft tevens aan dat de toetsing moet worden uitgevoerd in verband met een belangenafweging in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

2. Cumulatie

Daar er sprake is van blootstelling aan meer dan één geluidsbronnen zal de gecumuleerde belasting worden bepaald. Allereerst dient vastgesteld te worden of van een relevante blootstelling door verschillende geluidsbronnen sprake is. Dit is alleen het geval indien de zogenaamde voorkeurswaarde van die onderscheiden bronnen (industrielawaai, spoorweglawaai, wegverkeer en luchtverkeer) wordt overschreden.

Onderzoeksresultaten

Antea Group heeft in 2018 een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de ontwikkelingen op de P2 en P3 locaties. De rapportage van de P2 locatie is opgenomen in Bijlage 12, de rapportage van de P3 locatie is opgenomen als bijlage Bijlage 11. Het doel van het onderzoek is inzicht te geven in de geluidbelasting op de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen (woningen), vanwege omliggende wegen en spoorwegen. Daarnaast wordt, aan de hand van de uitkomsten van dit onderzoek, bepaald of wordt voldaan aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder en de kaders die volgen uit het gemeentelijke geluidbeleid.

Wegverkeer

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ten gevolge van het zoneplichtige deel van de Safariweg op de gevels van de nieuw te bouwen woningen op de P2 locatie de geluidbelasting ten hoogste 48 dB bedraagt. Hiermee wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB niet overschreden. Ook blijkt dat dat op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen de geluidbelasting ten hoogste 54 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt ten gevolge van Bisonspoor en 60 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh als gevolg van de gehele Safariweg.

In analogie met de Wet geluidhinder wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh overschreden, maar niet de maximaal toegestane geluidbelasting van 63 dB.

Uit een overweging van mogelijke maatregelen volgt dat er redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk zijn.

Railverkeer

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de nieuw te bouwen appartementen op de P2 locatie de geluidbelasting ten hoogste 73 dB bedraagt ten gevolge van het spoor. Op de meeste geveldelen wordt de (voorkeurs)grenswaarde van 55 dB overschreden. Ook de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB wordt overschreden.

Een mogelijke oplossing is om een deel van de gevel als ‘dove’ gevel of vliesgevel uit te voeren, zodoende de geluidbelasting op deze gevels niet beoordeeld hoeft te worden en/of kan worden gereduceerd. Aanvullende uitvoeringseis bij het toepassen van deze maatregel is dat er nog wel aan het gemeentelijk geluidbeleid moet worden voldaan.

Cumulatie

Het plangebied is gelegen binnen de zone van verschillende geluidsbronnen (wegverkeer en railverkeer). Aangezien er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, is de cumulatieve geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. De cumulatieve geluidbelasting op de appartementen op de P2 locatie bedraagt ten hoogste 73 dB (LRL,CUM).

Voor de cumulatieve geluidbelasting zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd. Ingevolge artikel 110a lid 6 Wgh en het gemeentelijk geluidbeleid dient het bevoegd gezag te beoordelen of deze cumulatie leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting.

In analogie met de Wet geluidhinder overschrijden diverse geluidbelastingen de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Daarnaast voldoen meerdere geluidbelastingen niet aan de maximaal toegestane geluidbelasting van 68 dB. Voor de betreffende geluidbelastingen wordt verwezen naar bijlage 12. Voor deze belastingen dienen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen en zijn hogere waarden vastgesteld door B&W.

Geluidbeperkende maatregelen

Er kan uitsluitend een hogere waarde worden vastgesteld indien toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege een weg, onvoldoende doeltreffend zal zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor weg- en railverkeer zijn zowel mogelijkheden voor het toepassen van bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen als ontvangersmaatregelen. Om de geluidbelasting vanwege een (spoor)weg te beperken, kunnen de volgende maatregelen worden getroffen:

• Maatregelen aan de bron door middel van het toepassen van een geluidarm wegdektype/raildempers;

• Maatregelen in het overdrachtsgebied door middel van het toepassen van een geluidscherm/grondwal;

• Maatregelen aan de ontvanger door middel van het toepassen van schermen aan of nabij de gevel, het toepassen van ‘dove’ gevels, en dergelijke.

Een voorbeeld van de ontvangersmaatregel is om een deel van de gevel als ‘dove’ gevel of vliesgevel uit te voeren. Een vliesgevel is een dichte glazen voorzetgevel die het feitelijke gebouw akoestischafschermt. Het voordeel van deze constructie is dat de ramen aan de geluidbelaste zijde (anders dan die van de dove gevel) wel open kunnen. Een aanvullende uitvoeringseis bij het toepassen van de maatregelen is dat er nog wel aan het gemeentelijk geluidbeleid moet worden voldaan.

Een nadere uitwerking van de verschillende maatregelen is opgenomen in Bijlage 12.

Besluit hogere grenswaarde ingevolge de Wet geluidhinder

Gezien het voorgaande heeft B&W een hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder vastgesteld van 68 dB als gevolg van het spoortraject Amsterdam – Utrecht. Bij vergunningverlening dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd, dat aantoont voor welke gevels de hogere waarden van toepassing zijn.

Conclusie

In het akoestisch onderzoek is aangetoond dat er verschillende maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidsbelasting van weg- en spoorlawaai te beperken. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp dient afstemming met de gemeente Stichtse Vecht plaats te vinden over de keuze van de maatregelen om de geluidsbelasting te minimaliseren, zodoende dat wordt voldaan aan het gemeentelijk geluidbeleid. Er zijn hogere waarden toegepast van 68 dB als gevolg van het spoortraject Amsterdam – Utrecht voor die geveldelen waar de getroffen maatregelen niet voor voldoende geluidbeperking zorgen.

In de regels van voorliggend bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is geborgd dat aan de Wet Geluidhinder en het gemeentelijke geluidbeleid dient te worden voldaan. Tevens is een hogere waarde afgegeven door B&W.

5.9 Kabels en leidingen

In het plangebied liggen diverse niet-planologisch relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) en kabels (zoals telefoon- en internetkabels). Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs en in combinatie met aanwezige weginfrastructuur. Bij graafwerkzaamheden op het terrein dient hiermee rekening te worden gehouden en dient afstemming met de eigenaar/beheerder plaats te vinden.

Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de woningbouwlocatie.

5.10 Luchtkwaliteit

Kader

De belangrijkste wet- en regelgeving voor het milieuaspect luchtkwaliteit is vastgelegd in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (Wm). In samenhang met Titel 5.2 zijn de grenswaarden voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wm opgenomen. In Titel 5.2 Wm is bepaald dat bestuursorganen een besluit, dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen nemen wanneer aannemelijk is dat aan één of meer van onderstaande grondslagen wordt voldaan:

- Er wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wm opgenomen grenswaarden;
- Het besluit leidt (per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- Het besluit draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10});
- Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (ook wel NSL genoemd).

Bij Titel 5.2 Wm horen uitvoeringsregels die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en ministeriële regelingen. Het gaat daarbij onder andere om het Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit gevoelige bestemmingen.

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

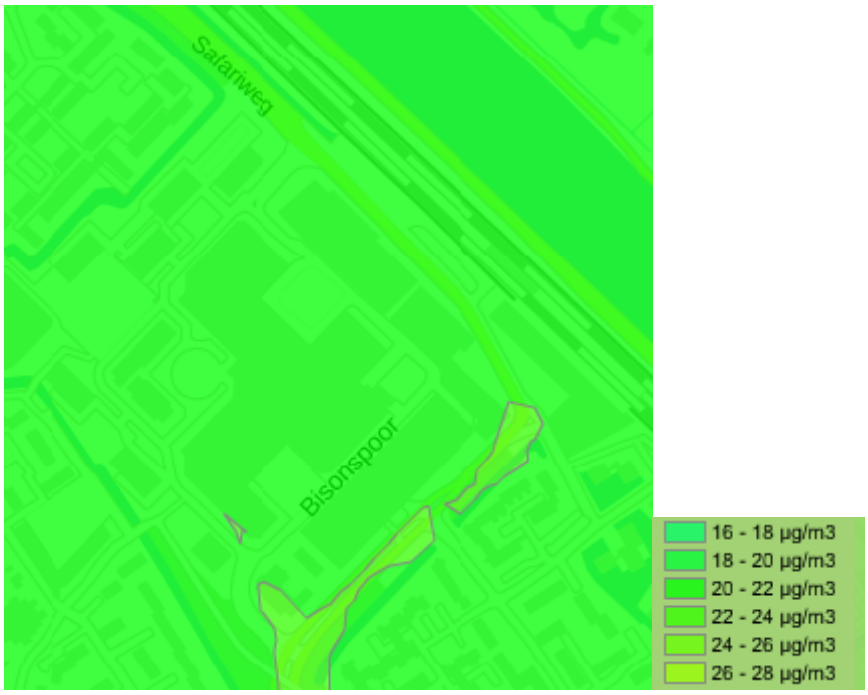
Onderzoeksresultaten

In 2017 is door Antea Group een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De conclusie van dit onderzoek is weergegeven in deze paragraaf. In Bijlage 13 is het onderzoek opgenomen.

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10}. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO_2 als PM_{10} niet meer bedraagt dan 3% van de grenswaarde voor die stoffen. Dit komt voor beide stoffen overeen met een maximale toename van de jaargemiddelde concentraties met 1,2 $\mu g/m^3$. Plannen of projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

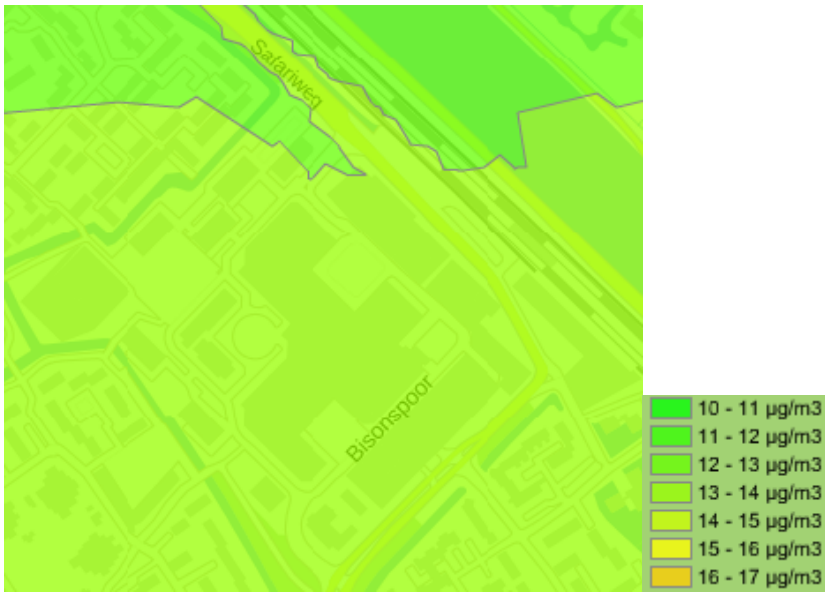
Op onderstaande figuren 5.2 t/m 5.5 is het huidige en verwachte PM10 en PM2,5 in het plangebied weergegeven.

Figuur 5.2: PM10 concentratie in 2015.



Figuur 5.3: PM10 concentratie in 2025.

Figuur 5.4: PM2,5 concentratie in 2015



Figuur 5.5: PM2,5 concentratie in 2025

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen, die onder het gelijknamige Besluit hangt, zijn categorieën van gevallen opgenomen die per definitie 'niet in betekenende mate' zijn. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen of een kantoorontwikkeling van minder dan 100.000 m^2 bruto vloeroppervlak. Deze ontwikkelingen hoeven dan niet nader onderzocht te worden op een eventuele bijdrage aan de luchtkwaliteit en hiervoor hoeft geen toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Het voorgenomen plan maakt betreft een woningbouwontwikkeling van minder dan 1.500 woningen en een nieuw politiebureau mogelijk. Deze ontwikkeling leidt tot een toename van het verkeer op de wegen in de directe omgeving van het plangebied. Aangenomen mag worden dat de verkeersgeneratie van het voorgenomen plan kleiner is dan de verkeersgeneratie behorend bij een ontwikkeling van maximaal 1.500 nieuwe woningen. Aannemelijk is dan ook dat het verkeer behorend bij het voorgenomen plan minder effect op de luchtkwaliteit zal hebben dan het effect van 1.500 woningen en daarmee niet betekenende mate bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Hierdoor kan een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit achterwege blijven en staat de

luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16, lid 1, onder c verdere besluitvorming niet in de weg.

Conclusie

Het aspect Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van de woningbouwlocatie.

5.11 Natuur

Kader

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden. In de voorliggende Natuurtoets wordt niet ingegaan op de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

- soorten van de Vogelrichtlijn;
- soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
- 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

Gebiedsbescherming Natura 2000

Natura 2000-gebieden zijn natuurgebieden van groot internationaal belang. Deze gebieden zijn aangewezen onder de Europese Habitat- en / of Vogelrichtlijn. Voor de gebieden en de daarbij aangewezen soorten en habitattypen zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld. Een activiteit mag niet leiden tot significant negatieve effecten op deze doelen of tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken. Indien op voorhand significante effecten niet uitgesloten kunnen worden dient een Passende beoordeling opgesteld te worden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 2000-gebieden maken daar deel van uit. Naast de Natura 2000-gebieden bevat het NNN ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen - gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNN is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde dier- en plantensoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. De natuurgebieden die behoren tot het NNN en hun functies worden planologisch beschermd, hier geldt het 'nee, tenzij'- principe. De planologische bescherming betekent in het kort dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de kwaliteit en de samenhang van het NNN. Hieraan wordt getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Onderzoeksresultaten

In 2017 is door Antea Group de natuurtoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in deze

paragraaf weergeven. De natuurtoets is opgenomen als Bijlage 14.

Gebiedsbescherming

In het plangebied is geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied aanwezig. Er komen ook geen beschermde gebieden (NNN of N2000-gebieden) voor binnen de invloedsfeer van het plangebied. Er is zowel van indirecte als directe aantasting van de NNN en de Natura 2000-gebieden dan ook geen sprake. (Significant) negatieve effecten zijn uitgesloten. Er is daarom geen noodzaak voor vervolgstappen of een uitgebreidere toetsing.

Aanwezig binnen de invloedssfeer?	Nee
Effecten?	Nee
Vereiste vervolgstappen aan de orde?	Nee
Is het plan uitvoerbaar in het kader van de gebiedsbescherming?	Ja

Beschermde soorten

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soortgroep aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (potentieel broedbiotoop in de parkeergarage, het kantoorpand en de vegetatie).

In onderstaande is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soortgroep heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Soort (groep)	**Algemeen voorkomende broedvogels**
Essentieel leefgebied in plangebied?	*Mogelijk (potentieel broedbiotoop in de parkeergarage, het kantoorpand en de vegetatie)*
Is er sprake van een overtreding?	*Nee, mits soortspecifieke maatregelen genomen worden*
Is een ontheffing noodzakelijk	*Nee*
Is het plan uitvoerbaar?	*Ja, mits buiten het broedseizoen (**maart t/m juli**) wordt gewerkt*

Conclusie

Natuur vormt geen belemmering de ontwikkeling waar dit bestemmingsplan voor dient, er van uitgaande dat de ontwikkeling buiten het broedseizoen wordt gebouwd.

5.12 Verkeer en parkeren

In 2017 is door Goudappel Coffeng een parkeeronderzoek uitgevoerd (bijlage 5). Het parkeeronderzoek heeft betrekking op de gehele gebiedsontwikkeling van het winkelcentrum Bisonspoor. In 2018 is door Antea Group een verkeersanalyse uitgevoerd, die is opgenomen als bijlage Bijlage 4. De resultaten van beide onderzoeken zijn in deze paragraaf weergegeven.

Verkeer

De nieuwe ontwikkeling op de P2 locatie wordt ontsloten via de in-/uitgang van de parkeergarage aan de Safariweg. Naar verwachting zal het politiekantoor een eigen ontsluiting krijgen, nabij de noordelijke aansluiting van het Bisonspoor op de Safariweg.

Onderstaande tabellen geven een weergave van de weekdagintensiteiten in 2030 op de Safariweg in noordwestelijke richting (richting 1) en de Safariweg in zuidoostelijke richting (richting 2). Ten behoeve van de geluidsberekeningen hebben wij daarin een onderscheid gemaakt in de tijdsvakken 07.00 – 19.00 uur (dag), 19.00 - 23.00 uur (avond) en 23.00 - 07.00 uur (nacht).

Safariweg

Opgemerkt wordt dat, door de toename van de intensiteit op de Safariweg, met name de noordelijke en zuidelijke ontsluiting Bisonspoor/Safariweg en ook de tussenliggende aansluitingen zwaarder belast worden.

Safariweg: Richting 1

	2030 autonoom				2030 plansituatie			
	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**
Dag	6854	321	89	**7264**	7582	352	96	**7962**
Avond	1296	48	4	**1348**	1491	56	6	**1543**
Nacht	483	35	5	**523**	554	38	6	**593**
Totaal	**8633**	**403**	**98**	**9135**	**9543**	**446**	**109**	**10098**

Safariweg: Richting 2

	2030 autonoom				2030 plansituatie			
	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**
Dag	6363	291	86	**6740**	9275	411	119	**9532**
Avond	1015	37	4	**1056**	1795	71	13	**1835**
Nacht	537	33	7	**577**	822	45	10	**857**
Totaal	**7915**	**361**	**97**	**8373**	**11556**	**527**	**141**	**12224**

De scheidslijn ligt ter hoogte van de in-/uitgang van de parkeergarage.

Bisonspoor

Voor het Bisonspoor is de voornaamste wijziging dat het verkeer dat van P3 gebruik maakte niet langer die route gebruikt, maar naar de in-/uitgang van de parkeergarage aan de Safariweg rijdt (ingrepen in bovenstaande tabellen). Dit effect zal met name merkbaar zijn op het oostelijk kant van het Bisonspoor.

Voor het Bisonspoor geldt:

Bisonspoor1 (oostkant)

	2030 autonoom				2030 plansituatie			
	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	**Totaal**
Dag	2008	10	3	2022	1668	10	3	1682
Avond	319	1	0	320	264	1	0	265
Nacht	155	1	0	156	129	1	0	-239
Totaal	2482	12	4	2500	2062	12	4	2080

Bisonspoor2 (westkant)

	2030 autonoom				2030 plansituatie			
	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	Totaal	Licht	Mid. Zw.	Zwaar	Totaal
Dag	2008	10	3	2022	2008	10	3	2022
Avond	319	1	0	320	319	1	0	320
Nacht	155	1	0	156	155	1	0	156
Totaal	2482	12	4	2500	2482	12	4	2500

Door het wegvallen van P3 neemt de intensiteit op het oostelijk deel van het Bisonspoor af.

De toename op de Safariweg is deels het gevolg van autonome groei (tot 2030) en deels het gevolg van het realiseren van het programma. Hoewel sprake is een toename van het verkeer, is de inschatting dat de Safariweg deze toename zal kunnen verwerken. Nader onderzoek, naar met name de aansluitingen, zal moeten uitwijzen of aanpassingen nodig zijn.

Parkeren

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij nieuwbouwontwikkelingen voorzien te worden in voldoende parkeergelegenheid. In het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP) zijn hiervoor parkeernormen opgenomen. Bij de ontwikkeling van onderhavig plangebied wordt conform het GVVP voorzien in voldoende parkeerplaatsen.

De herontwikkeling van de P2 en P3-locaties is onderdeel van de totale herontwikkeling van het plangebied Bisonspoor. Voor het gehele centrumgebied wordt integraal gekeken naar een goede verdeling van de parkeervoorzieningen. Hiervoor is een parkeerbalans vastgesteld. De parkeerbalans betrekt daarom ook de parkeergelegenheid buiten het directe plangebied van het bestemmingsplan, waaronder de in 2018 gebouwde parkeergarage P1.

In deze dynamische parkeerbalans voor Bisonspoor, zoals opgenomen in Bijlage 5, is rekening gehouden met het benodigd aantal parkeerplaatsen dat uitgaat van een mogelijke invulling van het programma zoals dat binnen het bestemmingsplan mogelijk is. Deze balans toont aan dat in het plangebied voorzien kan worden in voldoende parkeerplaatsen. Bij deze invulling is een deel van de benodigde parkeerplaatsen voorzien onder het nieuwe (woon-)gebouw op P2 en het resterende deel is voorzien in de parkeergarage P1. Bij de bouw van parkeergarage P1 is reeds rekening gehouden met parkeerplaatsen voor bewoners/bezoekers van de P2 en P3-locatie. Op basis van dit resultaat is er sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. op de drukste parkeermomenten van de week (zijnde donderdag, vrijdag en zaterdag). De overige dagen in de week kennen een veel mindere parkeerdruk.

Aangezien het exact benodigde aantal parkeerplaatsen voor de herontwikkeling afhankelijk is van het uiteindelijke woningbouwprogramma (aantal woningen, verdeling huur, midden etc.) en de daaraan gerelateerde parkeernomen, is in de planregels van het bestemmingsplan juridisch geborgd dat bij de omgevingsvergunning moet worden voorzien in de noodzakelijke parkeervoorzieningen.

Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren vormen geen belemmering voor verdere besluitvorming ten aanzien van de woningbouwontwikkeling.

5.13 Water

Kader

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling dient nauwkeurig onderzocht te worden of er ook waterbelangen in het geding zijn. De watertoets heeft tot doel te komen tot een goed functionerend en beheersbaar ontwerp van de waterhuishouding en de riolering van het plangebied, aansluitend op het vigerende beleid van rijk, provincie, waterschap en

gemeente. Hiertoe worden de randvoorwaarden en uitgangspunten voor het ontwerp vroegtijdig in het proces uitgewerkt en kunnen eventuele kansen of knelpunten in dit stadium worden gesignaleerd.

In 2018 is door Antea Group een watertoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in deze paragraaf weergeven. De watertoets is opgenomen als bijlage 15.

Onderzoeksresultaten

Het huidige plangebied heeft een aangenomen bebouwingspercentage van 100% verhard. In de toekomstige situatie neemt het oppervlak onverhard toe. Daarom is het niet nodig extra oppervlaktewater te realiseren ter compensatie verharding. Daarnaast is er de mogelijkheid voor groene daken waarbij de hoeveelheid oppervlak veranderd naar 60% verhard en 40% onverhard.

De herontwikkeling van het gebied biedt kansen om de leefomgeving en het watersysteem beter bestand te maken tegen de verwachte klimaatverandering. Herinrichting van de openbare ruimte biedt kansen om de lange duikerconstructie in het primaire watersysteem (deels) te vervangen voor open water. Verder kan de aanleg van een waterplein en/of open goten als afvoer van hemelwater bijdragen aan de beleving en het klimaat-/waterbewustzijn van bewoners en gebruikers.

Vuil- en hemelwaterafvoer

In het plangebied is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Ook bij nieuwbouw wordt dit gehandhaafd, conform het beleid van de gemeente Stichtse Vecht. Nagegaan dient te worden of de droogweerafvoer voldoende capaciteit heeft om de nieuwe functie te bedienen. Het hemelwatersysteem is gedimensioneerd op een volledig verhard gebied.

Effecten watersysteem en waterkering

Omdat in de huidige situatie het gebied volledig verhard is, is het niet noodzakelijk om aanpassingen door te voeren in het oppervlaktewatersysteem om de nieuwe functie mogelijk te maken. Wel moet bij de planuitwerking en realisatie rekening gehouden worden met de ligging van de locatie in de directe nabijheid van het Amsterdam-Rijnkanaal en de aanwezigheid van de duikerconstructie in de primaire watergang.

Hoewel er geen noodzaak is om het watersysteem aan te passen voor de geplande ontwikkeling, biedt de ontwikkeling wel kansen om het watersysteem te verbeteren en het gebied klimaatbestendiger te maken. De ontwikkeling van het gebied voorziet in een groenzone aan de noordzijde van het plangebied. Door herinrichting van het gebied kan deze groenzone ruimte geven voor open water, waarmee de duikerconstructie die nu watergangen ten westen en oosten van het plangebied deels kan worden vervangen.

Daarnaast biedt het voorlopige stedenbouwkundige ontwerp mogelijk nog ruimte om extra groene daken, groene gevels en bijvoorbeeld een waterplein aan te leggen. De aanleg van dergelijke maatregelen, voorkomt hittestress en geeft een zichtbare invulling aan waterbergingsopgaven die mogelijk in de toekomst zich ontwikkelen. Deze zichtbare invullingen helpen bij de bewustwording van bewoners en geven invulling aan klimaatadaptatie.

In het ontwerp van het rioolsysteem moet rekening gehouden worden met de eisen en randvoorwaarden die gesteld worden aan het systeem vanuit de huidige werking van het rioolsysteem. Hierbij geeft het zichtbaar afvoeren van hemelwater door bovengronds via bijvoorbeeld open goten invulling aan klimaatbewustwording. Daarnaast bieden bovengrondse open goten ook voordelen in de beheerkosten.

Waterkwaliteit

Om verontreinigingen van het grond- en oppervlaktewater te voorkomen, is het van belang om zo min mogelijk uitlogende of anderszins uitspoelende bouwstoffen toe te passen waardoor het afstromend hemelwater wordt vervuild.

Conclusie

Door de toename van het onverhard oppervlak zal het watersysteem in het plangebied verbeteren. De dubbelbestemming voor het plangebied is voor een gedeelte Waterstaat - Waterkering. Het aspect water vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Juridische toelichting

6.1 Wettelijke vereisten

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bepaalt dat ruimtelijke plannen digitaal en analoog beschikbaar moeten zijn. Dit brengt met zich mee dat bestemmingsplannen digitaal uitwisselbaar en op vergelijkbare wijze gepresenteerd moeten worden. Met het oog hierop stellen de Wro en de onderliggende regelgeving eisen waaraan digitale en analoge plannen moeten voldoen. Zo bevat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP) bindende afspraken waarmee bij het maken van bestemmingsplannen rekening moet worden gehouden. De SVBP kent (onder meer) hoofdgroepen van bestemmingen, een lijst met functie- en bouwaanduidingen, gebiedsaanduidingen en een verplichte opbouw van de planregels en het renvooi. De wettelijke vereisten vormen de leidraad bij deze nieuwe bestemmingsregeling voor het plangebied.

6.2 Verbeelding

Met de digitalisering van ruimtelijke plannen is het lezen en interpreteren van de verbeelding (voorheen plankaart) een nieuwe aangelegenheid. Via de website www.ruimtelijkeplannen.nl kunnen bestemmingsplannen worden ingezien.

Alhoewel de digitale verbeelding het uitgangspunt vormt, blijft het mogelijk het bestemmingsplan analoog in te zien (de toelichting, regels en de plankaarten). Op de verbeelding zijn alle functies zodanig bestemd, dat het mogelijk is om met behulp van het renvooi direct te zien welke bestemmingen aan de gronden binnen het plangebied zijn gegeven en welke regels daarbij horen. Uitgangspunt daarbij is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en volumes.

6.3 Bestemmingen

Op de verbeelding worden verschillende soorten vlakken gebruikt. Het bestemmingsvlak geeft aan waar een bepaald gebruik is toegestaan. Over een bestemmingsvlak kan een dubbelbestemming liggen waar aanvullende regels worden gesteld ten aanzien van de bestemming (bijvoorbeeld 'Waterstaat-Waterkering'). In de regeling bij de bestemming is vervolgens bepaald of en zo ja, waar en op welke wijze de gronden mogen worden bebouwd.

Aanduidingen

Op de verbeelding is een onderscheid gemaakt tussen verschillende aanduidingen en figuren:

a. functieaanduidingen: hiermee wordt nader gespecificeerd welk gebruik in de verschillende deelgebieden is toegestaan;
b. maatvoeringsaanduidingen: dit zijn aanduidingen die betrekking hebben op afmetingen zowel ten aanzien van het bouwen als ten aanzien van het gebruik; op de verbeelding is sprake van de maatvoeringsaanduidingen ten behoeve van de bouwhoogte;

Nadere uitleg bij deze aanduidingen is te lezen bij de bespreking van de betreffende bestemmingen en/of artikelen waarin de aanduidingen zijn opgenomen.

6.4 Regels

De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels. In de regels zijn eventuele afwijkings- en wijzigingsregels opgenomen. Door middel van deze regels biedt het plan flexibiliteit voor toekomstige ontwikkelingen. Ook biedt de regeling burgemeester en wethouders de mogelijkheid om nadere eisen te stellen. Hiermee kan de in het plan opgenomen regeling in een aantal gevallen worden gespecificeerd. Dit zal met name gaan om eisen bij concrete bouwaanvragen.

6.4.1 Inleidende regels

Begrippen
De begrippen die het bestemmingsplan gebruikt worden, zijn in dit artikel gedefinieerd. Dit wordt gedaan om interpretatieverschillen te voorkomen.

Wijze van meten
Dit artikel maakt duidelijk hoe de lengte, breedte, hoogte, diepte en oppervlakte en dergelijke van gronden en bouwwerken worden gemeten of berekend. Alle begrippen waarin maten en waarden voorkomen worden in dit artikel verklaard.
Voor ondergeschikte bouwdelen (zoals luifels en overstekende daken) geldt een specifieke regeling. Deze worden namelijk niet meeberekend zolang bouw- en of bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m worden overschreden.

6.4.2 Bestemmingsregels

De bestemmingen vangen steeds aan met de bestemmingsbenaming. Daarna wordt in de bestemmingsomschrijving weergegeven voor welke doeleinden de betreffende gronden bestemd zijn. Vervolgens wordt in de bouwregels aangegeven welke bouwwerken bij recht mogen worden opgericht en welke situerings- en maatvoeringseisen hiervoor gelden. In sommige bestemmingen wordt bovendien nader ingegaan op de toegestane voorzieningen. Vervolgens is een gebruiksbepaling opgenomen waarin wordt aangegeven dat gronden en opstallen niet in strijd met de bestemming mogen worden gebruikt. Voor de duidelijkheid is een aantal situaties aangegeven die in ieder geval in strijd met de bestemming worden geacht.

Om bepaalde ontwikkelingen te sturen, respectievelijk in de hand te houden, is bij sommige bestemmingen tevens gekozen voor het opnemen van omgevingsvergunningsbepalingen. Na het doorlopen van een in het bestemmingsplan nader uiteengezette procedure, kan aan deze ‘flexibliteitsbepalingen’ medewerking worden verleend.

Om te voorkomen dat bestemmingen gefrustreerd worden, zijn diverse bestemmingen voorzien van een stelsel van omgevingsvergunningen voor werken en werkzaamheden. Hierin is geregeld dat een aantal werken en werkzaamheden verboden is, tenzij het bevoegd gezag hiervoor een omgevingsvergunning heeft afgegeven.

De hoofdbestemming binnen het plangebied is de bestemming ''Centrum", binnen deze bestemming is een combinatie van functies mogelijk: wonen, detailhandel, horeca, sportvoorzieningen en gezondheidszorg.

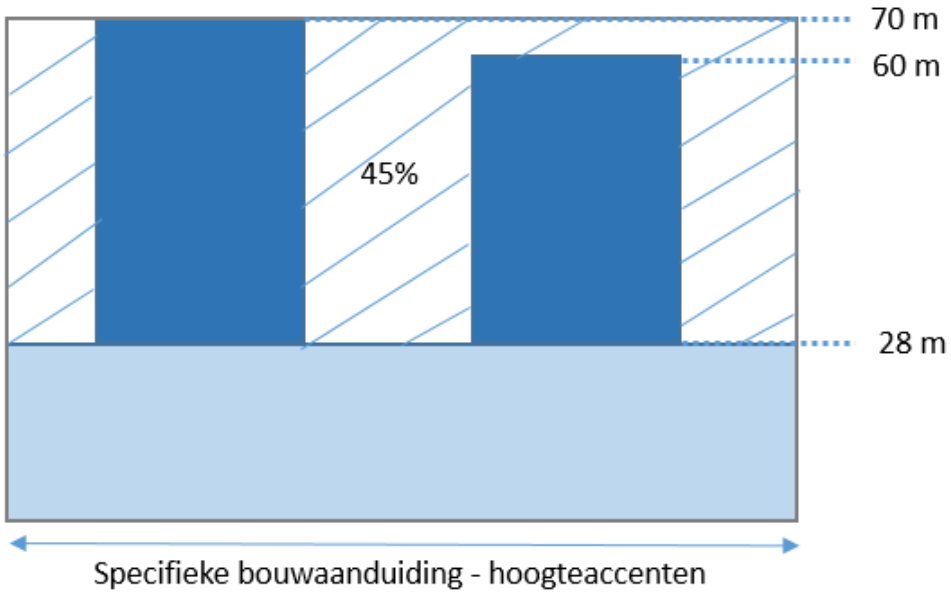
In het plangebied zijn in totaal 460 woningen toegestaan, onderverdeeld in 360 woningen én 100 zorgwoningen. De woningen zijn uitsluitend toegestaan op de gronden met de aanduiding 'wonen'. De zorgwoningen zijn toegestaan op de gronden met de aanduiding 'wonen' én op de gronden met de aanduiding 'zorgwoningen'. Op de P3-locatie zijn uitsluitend zorgwoningen toegestaan.

Met aanduidingen is op specifieke locaties een ondergrondse parkeergarage mogelijk gemaakt.

In de bestemmingsregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarin is geregeld dat nieuwe geluidgevoelige objecten (woningen) pas in gebruik genomen mogen worden als een dove gevel of vliesgevel wordt gerealiseerd op de bouwdelen waar de grenswaarden uit de Wet Geluidhinder wordt overschreden. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage bij de toelichting is toegevoegd zijn de bouwdelen opgenomen waar deze vereiste van toepassing is. Dit betreffen de gevels die gericht zijn naar spoor en de Safariweg toe. Op de bouwdelen (gevels) die niet naar deze zijde zijn gericht, maar naar de zijgevels wordt te zijner tijd een hogere waardenprocedure doorlopen.

In artikel 3.2.1 zijn onder lid c. en lid d. regels opgenomen over de verschijningsvorm van het gebouw. Ter plaatse van de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – hoogteaccenten' gelden aanvullende regels. Over het gehele bouwvlak zijn gebouwen tot een hoogte van 28 m toegestaan, waarbij in ieder geval een bouwdeel (hoogteaccent) tot 70 m hoog mag worden gebouwd en een bouwdeel tot 60 m. Dit is vastgelegd in artikel 3.2.1. onder c.

In artikel 3.2.1. onder d. is het begrip 'bouwaanzicht' opgenomen (zie ook onderstaand figuur ter illustratie). Dit artikel is opgenomen om de 'doorzichten' vanuit de kantoortorens op het winkelcentrum richting de spoorlijn Utrecht – Amsterdam te borgen. Artikel 3.2.1. onder d. regelt dat het deel boven de 28 m-bebouwing voor niet meer dan 45% mag worden bebouwd in verticaal opzicht.



Figuur/Begrip 'Bouwaanzicht': "de twee-dimensionele planologische ruimte tussen de uiterste bouwgrenzen van een bouwperceel, het peil en de maximale bouwhoogte."

6.4.3 Algemene regels

In dit onderdeel van de regels komen algemene regels aan de orde die gelden voor alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De algemene regels bestaan uit de volgende artikelen.

1. Anti-dubbeltelbepaling.
2. Algemene bouwregels.
3. Algemene gebruiksregels.
4. Algemene afwijkingsregels.
5. Algemene wijzigingsregels.

6.4.4 Overgangs- en slotregel

Overgangsrecht

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat. Gedurende de werking van dit bestemmingsplan is het toegestaan bouwwerken die legaal zijn gebouwd, of nog kunnen worden gebouwd, in stand te houden en ook gedeeltelijk te vernieuwen (mits de maatvoering gelijk blijft). Ook het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan mag worden voortgezet, mits dit gebruik na inwerkingtreding van het plan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de nieuwe bestemming wordt verkleind. De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

Slotregel

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit bestemmingsplan dient te worden verwezen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de realisatie van de plannen komen voor rekening van de initiatiefnemer, die daarvoor de benodigde budgetten heeft gereserveerd. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een risicoanalyse planschade uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen risico is op planschade.

Op basis van artikel 6.12 lid 1 Wro dient de gemeenteraad in het kader van onderhavige ontwikkeling een exploitatieplan op te stellen. Doordat echter een anterieure overeenkomst wordt afgesloten zijn de kosten van de grondexploitatie conform artikel 6.12 lid 2 Wro 'anderszins verzekerd'. Er hoeft geen exploitatieplan te worden opgesteld. De economische haalbaarheid van het plan is daardoor gewaarborgd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan is ten behoeve van het vooroverleg (artikel 3.1.1. Bro) toegestuurd aan de relevante personen en instanties. In dezelfde periode is er ook een inloopavond georganiseerd om de omgeving te informeren over de plannen. Uit het vooroverleg zijn twee reacties binnengekomen van Rijkswaterstaat en waterschap. Beide reacties zijn in ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

Het ontwerpbestemmingsplan is gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegd, van eind augustus tot begin oktober 2018. Gedurende deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen. Er zijn 26 zienswijzen binnengekomen. Deze zijn beantwoord in de gemeentelijke Nota Zienswijzen. Op basis van deze zienswijzen zijn enkele wijzigingen aangebracht in het bestemmingsplan.