

Bestemmingsplan

Bisonspoor 332

Bestemmingsplan

Bisonspoor 332

Projectnummer 0433960.100

Revisie 01

Datum 30 maart 2022

Auteur(s)

J.D. van den Broek

T.J. Peelen

P. Ostendorf

Opdrachtgever

Urban Renewal VOF

Hertogswetering 157

3543 AS Utrecht

datum vrijgave 30 maart 2022

beschrijving revisie ontwerp

goedkeuring
M. Schouten

vrijgave
J. Sonsma



Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	7
1.4	Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2	Analyse plangebied	9
2.1	Algemeen	9
2.2	Ontstaansgeschiedenis en historie	9
2.3	Bestaande structuur	10
2.4	Beeldkwaliteit	12
Hoofdstuk 3	Beleidskaders	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	17
3.3	Gemeentelijk beleid	18
3.4	Conclusie beleid	21
Hoofdstuk 4	Visie en uitgangspunten	23
4.1	Gebiedsvisie	23
4.2	Locatie specifieke ontwikkelingen	24
Hoofdstuk 5	Onderzoeken	27
5.1	Bodem	27
5.2	Geluid	27
5.3	Luchtkwaliteit	28
5.4	Geur	30
5.5	Verkeer en parkeren	31
5.6	Bedrijven en milieuzonering	34
5.7	Externe veiligheid	35
5.8	Kabels en leidingen	38
5.9	Cultuurhistorie en archeologie	39
5.10	Flora en fauna	40
5.11	Water	42
5.12	Ladder duurzame verstedelijking	43
5.13	Duurzaamheid	44
5.14	Windhinder	46
5.15	Plan m.e.r.	46
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	49
6.1	Algemeen	49
6.2	Wat is een bestemmingsplan	49
6.3	Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden	49
6.4	Indeling regels	50
6.5	Toelichting regels	51
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	53
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
7.2	Juridische uitvoerbaarheid	54

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332

Gemeente Stichtse Vecht

Projectnummer 0433960.100

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Centraal in Maarssenbroek bevindt zich winkelcentrum “Bisonspoor”: een gebied waar winkelen, werken en wonen gecombineerd wordt. Het gebied, dat is opgebouwd in de 70'er en 80'er jaren van de vorige eeuw, is toe aan renovatie. 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. De vraag naar woningen nabij de stad en/of goede infrastructurele voorzieningen is groot. Maarssenbroek kan dienen als uitvalsbasis voor de overloop vanuit de stad.

Het voornemen bestaat om ter hoogte van Bisonspoor 332 te Maarssen de locatie te herontwikkelen tot 75 appartementen. Deze ontwikkeling is echter in het huidige bestemmingplan niet toegestaan. Om deze reden wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In de huidige situatie is in het plangebied een kantoorpand aanwezig.



Figuur 1.1: Impressie van het toekomstige gebouw. Bron: VO set Bisonspoor 332 (Urban Renewal VOF, Klunder Architecten, 2021).

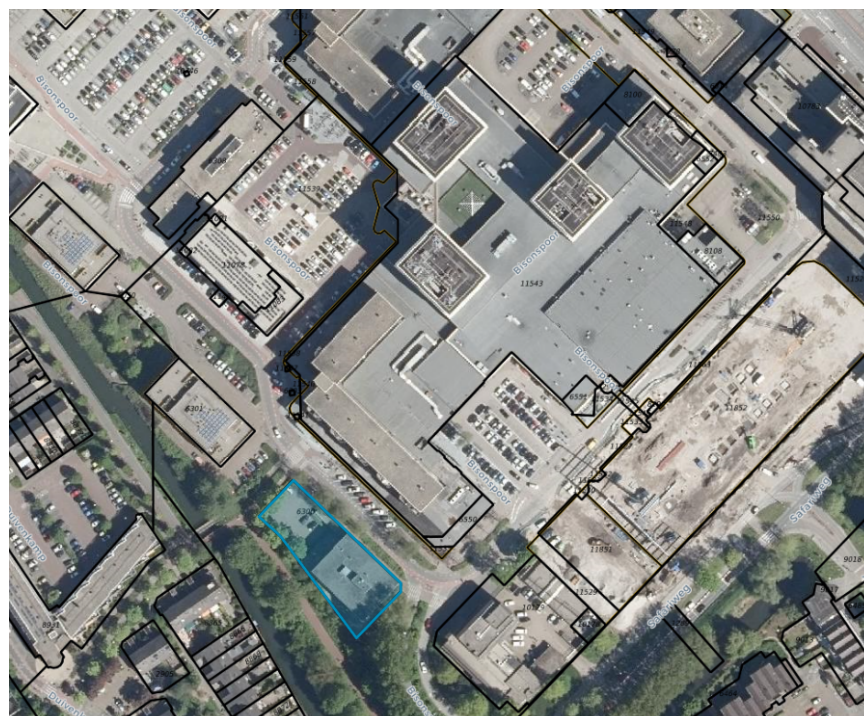
1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Bisonspoor ligt centraal in Maarssenbroek, ten zuidwesten van het Amsterdam-Rijnkanaal (ARK) en de spoorverbinding Amsterdam-Utrecht en ten noordoosten van de Rijksweg A2. Het plangebied bevindt zich aan de zuidwestzijde van winkelcentrum Bisonspoor. De plangrenzen worden gevormd door de as van de weg aan Bisonspoor en omliggende fietspaden en een sloot.

De planlocatie omvat in de huidige situatie een inmiddels gedeeltelijk leegstaand kantoorgebouw (met leegstandsbeheer) met parkeervoorziening.



Figuur 1.2: Ligging ontwikkeling (rode marker) in Maarssebroek.



Figuur 1.3: Begrenzing van het plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

1.3.1 Algemeen

Het vigerende bestemmingsplan van het plangebied is 'Woongebied Maarssen' (hierna: het geldende bestemmingsplan). Het plangebied kent de bestemming 'Gemengd'. Verder wordt het plangebied omringd door gronden die grotendeels als 'Centrum' bestemd zijn en in mindere mate bestemd zijn als 'Maatschappelijk', 'Groen', 'Wonen', 'Verkeer' en 'Water'.



Figuur 1.4: Verbeelding vigerend bestemmingsplan. Bron: ruimtelijkeplannen.nl.

1.3.2 Strijdigheid

Het realiseren van de beoogde ontwikkeling is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan vanwege het ontbreken van de gebruiks- en bouw mogelijkheden binnen de bestemmingen 'Gemengd' en 'Groen'. Binnen de huidige bestemming 'Gemengd' is het niet mogelijk om woningen te realiseren zoals beoogd in dit plan. Tevens zijn overhangende balkons binnen de bestemming 'Groen' niet toegestaan.

Met een bestemmingsplan wordt het juridisch-planologisch kader geboden om de voorgenomen ontwikkelingen te kunnen realiseren. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zal het geldend bestemmingsplan 'Woongebied Maarssen' voor dat betreffende deelgebied komen te vervallen en worden vervangen door het nieuwe planologisch kader.

1.4 Leeswijzer

De toelichting is opgebouwd uit acht hoofdstukken. Na het inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de beschrijving van het plangebied. In hoofdstuk 3 is het plan beschreven in een visie met uitgangspunten. 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 8 bevat ten slotte de samenvatting van de doorlopen procedure(s).

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332
Gemeente Stichtse Vecht
Projectnummer 0433960.100

Hoofdstuk 2 Analyse plangebied

2.1 Algemeen

Bisonspoor behoort tot de gemeente Stichtse Vecht. Dit plangebied is gelegen in Maarssenbroek, een uitbreidingswijk uit de jaren '70 en '80 voor zo'n 23.000 inwoners nabij de historische kern van het dorp Maarssen. De belangrijkste ontsluitingsmogelijkheden in de omgeving zijn de Safariweg per auto en station Maarssen per trein.

2.2 Ontstaansgeschiedenis en historie

Vanaf de middeleeuwen tot ongeveer 1970 was Maarssenbroek agrarisch gebied. De naam Maarssenbroek voert terug op een gebied met een moerasachtig karakter.

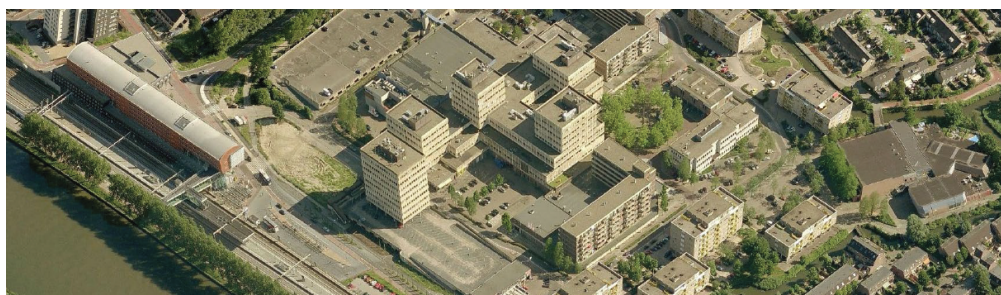
Het contrast tussen Maarssen-dorp en Maarssenbroek is duidelijk zichtbaar, laatstgenoemde heeft een meer stedelijke uitstraling t.o.v. het dorpse karakter van Maarssen-dorp. Dit contrast wordt versterkt door de harde scheidslijn die wordt gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal en parallel daaraan de eerder 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.

Inmiddels bestaat Maarssenbroek uit veertien woonwijken. Het centrum van Maarssenbroek vormt het voorzieningencentrum voor heel Maarssen, maar heeft tevens een regionale functie met als hart het winkelcentrum, treinstation en omliggende functies.

Het winkelcentrum Bisonspoor (fase 1) 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 m² kantoor en 2.500 m² recreatieruimte.

De oorspronkelijke stedenbouwkundige en architectonische uitwerking is karakteristiek voor de tijdsgeest waarin het complex gebouwd is en vertrekt vanuit structuralistische principes.

Binnen het structuralisme is een gebouw meer dan een optelling van functies. De architectuur moet menselijke activiteiten mogelijk maken en sociale contacten bevorderen. Gebouwen bestaan voornamelijk uit kleinere eenheden, meestal van dezelfde vorm, die zich op een of andere manier herhalen. De kleinere eenheden zijn gebaseerd op de menselijke maat en vormen samen een totaalstructuur.





Figuur 2.1: Structuur Bisonspoor

De laatste jaren wordt gewerkt aan het opknappen van het gebied en de gebouwen. In 2011 is gestart met diverse kleinere renovaties en vervolgens het vernieuwen van de kantoorstorens die op het winkelcentrum staan. Tegelijkertijd heeft het stationsplein een impuls gekregen met onder meer de nieuwbouw van het appartementencomplex aan de rand van Maarsse, de 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. 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.

Met het verdwijnen van de loopbruggen en door de komst van nieuwbouw is het winkelcentrum meer verscholen komen te liggen. De ontsluitingsring Bisonspoor voelt sinds deze nieuwe ontwikkelingen meer aan als een functionele expeditiestraat. De relatie en samenhang tussen het winkelcentrum en zijn omgeving is daarmee onder druk komen te staan. De meeste entrees zijn niet uitnodigend. Een uitzondering hierop vormt de noordoost zijde van het winkelcentrum, het MAR'CS en het stationsgebouw. Samen omkaderen ze een plein dat een entree vormt tot beide functies (Stedenbouwkundig plan Bisonspoor, MAAN, juni 2017).

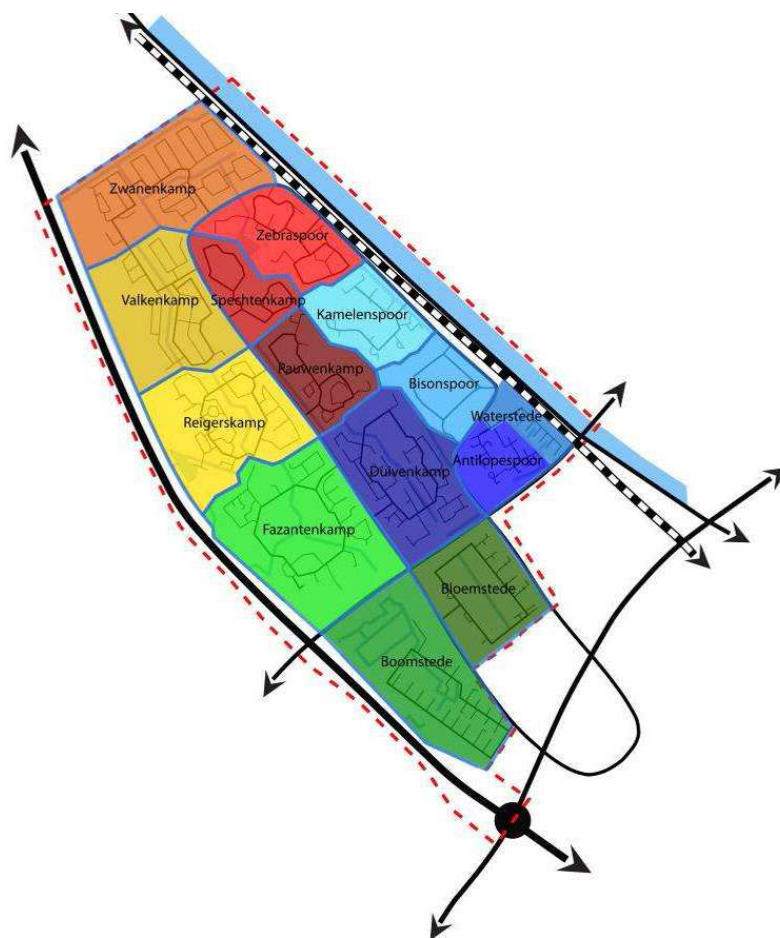
2.3 Bestaande structuur

2.3.1 Ruimtelijke structuur

Maarssebroek heeft een herkenbare ruimtelijke hoofdstructuur van deelgebieden (wijken) die voor autoverkeer worden ontsloten vanaf een interne ringweg. Een fijnmazig net van fiets- en voetpaden verbindt de wijken onderling voor het langzame verkeer, veelal ingebed in een doorlopende groen- en waterstructuur en gescheiden van het gemotoriseerde verkeer op de interne ontsluitingsring.

De 14 deelgebieden, naar hun ligging aangeduid als '-spoor', '-kamp' of '-stede', zijn weergegeven in onderstaand figuur. De wijken zijn vergelijkbaar in omvang en bestaan uit voornamelijk rijen eengezinshuizen in twee bouwlagen met kap, gelegen aan woonerven of woonstraten, waartussen zich de groen- en waterstructuur slingert. Aan de voorzijde van de woningen is veelal sprake van een ondiepe voortuin, of, met name bij woonerven, van een onduidelijke overgang tussen openbaar en prive terrein. In de uitwerking van het stedenbouwkundig concept voor geheel Maarssebroek hebben de deelgebieden elk een eigen ruimtelijke structuur gekregen.

Toch bezitten zij een vergelijkbare uitstraling door het vergelijkbare programma (voornamelijk wonen), de herkenbare 70 en 80'er jaren architectuur met de bijpassende inrichting van de openbare ruimtes. Drie deelgebieden wijken van dit algemene beeld af: het wijkcentrum Bisonspoor met winkels, woningen en kantoren in gestapelde bouw en hoogbouw, Antilopespoor met een afwijkend programma gestapelde woningen en Waterstede als recent gerealiseerde wijk, van geringere omvang en met een afwijkende, moderne architectuur.



Figuur 2.2: Deelgebieden Maarssenbroek

Binnen de deelgebieden zijn twee principes voor interne ontsluiting herkenbaar, namelijk:

1. lusstructuur;
2. boom-/vorkstructuur.

Bisonspoor, het deelgebied dat binnen dit bestemmingsplan valt, heeft overduidelijk de ontsluiting in een lusstructuur.



Figuur 2.3: Ontsluitingsprincipe Bisonspoor

2.3.2 Functionele structuur

Bisonspoor

Het plangebied ligt aan de rand 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 politiebureau, bibliotheek, zwembad en een kinderdagopvang.

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.

Woningbouwlocatie Bisonspoor 332

Het huidige plangebied bestaat voor het ene deel uit bebouwing van de voormalige Utrechts Bestuursacademie en het andere deel een verhard parkeerterrein. In de huidige situatie is er op locatie een gedeeltelijk leegstaand kantoor met thans leegstandsbeheer met aansluitend een maaiveld parkeerlocatie. Het gebied heeft een gesloten en verstedelijkt karakter.



Figuur 2.4: Vogelvlucht van bestaande locatie (bron: globespotter).

2.4 Beeldkwaliteit

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 ambitiedocument wordt gestuurd op ruimtelijke en architectonische samenhang van de verschillende ontwikkelingslocaties. Het kader bevat daarom randvoorwaarden voor de hoogten van situering, hoogtes en beeldkwaliteit van gebouwen, de structuur van de openbare ruimte en het parkeren.

Toetsing

Het bouwplan wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen getoetst aan het

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332

Gemeente Stichtse Vecht

Projectnummer 0433960.100

stedenbouwkundige kader en beeldkwaliteitsplan.

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332
Gemeente Stichtse Vecht
Projectnummer 0433960.100

Hoofdstuk 3 **Beleidskaders**

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 NOVI

De NOVI schetst een duurzaam toekomstperspectief voor de leefomgeving in Nederland in 2050. De visie geeft richting en helpt om keuzes te maken; te kiezen voor slimme combinaties van functies; uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit.
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie.
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden.
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De NOVI heeft een dusdanig abstractieniveau dat er geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's op het onderhavige bestemmingsplan van toepassing zijn.

3.1.2 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.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De SVIR heeft een dusdanig abstractieniveau dat er geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's op het onderhavige bestemmingsplan van toepassing zijn.

3.1.3 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.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Vanuit het Barro volgen geen belemmeringen voor de onderhavige ontwikkeling.

3.1.4 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte werd de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen standaard gemotiveerd te worden met behulp van drie opeenvolgende treden. Deze treden borgen dat tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkelingen wordt gekomen.

Per 1 juli 2017 is artikel 3.1.6 van het Bro gewijzigd. Deze wijziging heeft als doel de regeling te vereenvoudigen, waarbij de effectiviteit van het instrument behouden moet blijven. Een onderzoek naar de behoefte heeft slechts tot doel na te gaan of de vestiging van een functie of dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Concreet betekent dit dat met betrekking tot de (economische) behoefte, de marktvraag of de beoordeling van de mogelijke of economische gevolgen van die vestiging ruimtelijke effecten (bijv. leegstand) relevant zijn. Artikel 3.1.6. lid 2 van het Bro luidt als volgt:

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

Dat betekent: eerst bepalen of een nieuwe ontwikkeling een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft, vervolgens kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, daarna analyseren of het bestaande stedelijk gebied kan worden hergebruikt en tot slot afwegen of de ontwikkeling negatieve ruimtelijke gevolgen tot gevolg kan hebben.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De Ladder voor duurzame verstedelijking wordt behandeld in paragraaf 5.12.

3.2 Provinciaal beleid

Gedeputeerde Staten hebben de ontwerpen van de Omgevingsvisie en -verordening van de provincie Utrecht en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER) op 17 maart 2020 vastgesteld. Doordat de Omgevingswet op 1 juli 2022 in werking treedt, is er ter overbrugging een interim Omgevingsverordening nodig.

3.2.1 Omgevingsvisie Provincie Utrecht

In de Ontwerp Omgevingsvisie staat hoe de provincie Utrecht er in 2050 uitziet. Met de Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan de toekomstige leefomgeving. In de Omgevingsverordening staan de regels die daarvoor nodig zijn. De provincie wil zich onder andere voorbereiden op:

- de extra woningen die gebouwd moeten worden;
- de toename van werkgelegenheid;
- de toename van verkeer;
- de energietransitie;
- de klimaatverandering;
- de veranderingen in de landbouw.

Aan deze (nieuwe) ontwikkelingen wil de provincie ruimte geven. Verder vindt de provincie het belangrijk om de bestaande kwaliteiten van de provincie Utrecht te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen.

In de Omgevingsvisie zijn zeven thema's uitgewerkt. Per thema maakt de provincie belangrijke keuzes:

1. stad en land gezond: "We zorgen ervoor dat de woon-, werk- en leefgebieden gezond zijn en uitnodigen tot bewegen (te voet of per fiets). Ook willen we dat er in en rondom steden en dorpen voldoende groene gebieden zijn om te recreëren".
2. klimaatbestendig en waterrobuust: "We beschermen onze provincie tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte). Ook gaan we de bodemdaling tegen, met name in de veenweidegebieden."
3. duurzame energie: "We stimuleren energiebesparing, evenals het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water."
4. vitale steden en dorpen: "We bouwen nieuwe woningen en bedrijven vooral op plekken binnen de bebouwde kom. En op plekken die goed met trein, bus, tram en fiets te bereiken zijn."
5. duurzaam, gezond en veilig bereikbaar: "We leggen nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden aan tussen de woon-, werk- en leefgebieden. Ook willen we beter gebruik maken van de bestaande wegen."
6. leven landschap, erfgoed en cultuur: "We zorgen goed voor de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen, en we willen dat veel mensen kunnen genieten van die fraaie plekken. Ook vinden we het belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) met het aantal inwoners meegroeit."
7. toekomstbestendige natuur en landbouw: "We beschermen de natuur en leggen nieuwe natuurgebieden aan die we onderling met elkaar verbinden. We helpen boeren om een omslag te maken naar kringlooplandbouw. Dat betekent voedsel produceren met zo min mogelijk verlies aan grondstoffen en een zorgvuldig beheer van bodem, water en natuur."

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het plan voorziet in een binnenstedelijk project en levert een bijdrage aan de woningbouwopgave, hier sluit de ontwikkeling aan bij het thema 'vitale steden en dorpen'. Het onderhavige bestemmingsplan is in lijn met de Omgevingsvisie.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht

In de interim Omgevingsverordening zijn de belangen van de provincie Utrecht uit de omgevingsvisie juridisch geborgd. Bij de voorgenomen ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met de regels uit de volgende provinciale beschermingsregimes:

- De duurzame verstedelijkingsladder (artikel 9.12 t/m 9.14).
- Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde houtopstanden (onderdelen 6.1 en 6.2).

Betekenis voor het bestemmingsplan

De effecten van de ontwikkeling op beschermde natuurgebieden (waaronder het NNN) worden behandeld in paragraaf 5.10. De toetsing aan de Ladder is opgenomen in paragraaf 5.12. Uit de bijbehorende onderzoeken volgt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling, het bestemmingsplan voldoet aan de Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040 (Focus op Morgen)

Algemeen

De gemeenteraad Stichtse Vecht heeft op 29 januari 2013 de toekomstvisie 'Focus op morgen' vastgesteld. De toekomstvisie bevat vier hoofddelen: de kernkwaliteiten laten de sterke kanten van dit gebied zien. De trends en ontwikkelingen geven aan waar Stichtse Vecht in de toekomst mee te maken krijgt. De opgaven en kansen voor de toekomst zijn uitgesplitst naar mensen, gebied, economische vitaliteit en bestuurlijke opgaven. Ze laten de strategische vraagstukken, kansen en ontwikkelingen zien en wat de visie is. Het laatste onderdeel van de visie schetst het vervolg: de overdracht aan het college en de nog te ontwikkelen deelvisies.

In voorliggend geval zijn met name het onderdeel opgaven en kansen ten aanzien van de thema's 'Mensen' en 'Gebied' van belang. Hierna wordt op de desbetreffende thema's nader ingegaan.

Mensen

De diversiteit in de kernen is van groot belang voor de leefbaarheid. Van hier uit gereedeneerd is het belangrijk dat elke kern 'vitaal' is en dus ook een bepaalde mate van diversiteit qua bevolkingsopbouw kent. Hierbij zijn accentverschillen acceptabel: kernen trekken door hun ligging, voorzieningenniveau en uitstraling mensen aan of niet.

De diversiteit staat onder druk doordat er geen goede doorstroming is op de woningmarkt. Hierdoor zijn er steeds minder huisvestingsmogelijkheden voor starters en ouderen. Een goede verdeling van jong en oud is van cruciaal belang voor de vitaliteit van de samenleving. Samen met partners en ontwikkelaars zal in alle kernen gezocht worden naar mogelijkheden om starters te huisvesten. Zij zorgen voor aanwas van de gemeente.

Naast ruimte voor starters is ruimte voor sociale woningbouw en vestigingsmogelijkheden voor middeninkomens nodig. Op deze manier 'kunnen we doorstroming bevorderen en een diverse bevolkingsopbouw nastreven'. De bouw moet passen binnen de opgave van behoud van de natuurwaarden en het historisch erfgoed in het gebied. Hierbij zal zoveel mogelijk binnenstedelijk naar een oplossing worden gezocht. Ook moet rekening gehouden worden met de identiteit en omvang van de kernen.

Gebied

Stichtse Vecht ligt tussen Utrecht en Amsterdam in en fungeert als een rustpunt. Zowel recreatief als op woongebied. Op economisch en cultureel gebied kan de gemeente niet concurreren met deze steden. Dat is ook niet de ambitie van de gemeente Stichtse Vecht. De komende jaren gaat de vergrijzing hard en als de gemeente niets doet loopt het aantal

inwoners terug. Omdat dit gevolgen heeft voor de vitaliteit van de kernen, de kwaliteit en betaalbaarheid van maatschappelijke voorzieningen, is nieuwbouw noodzakelijk. Niet als doel op zich maar als een logische ontwikkeling.

Het landschap blijft open en groen. De gemeente is en blijft een open gebied met kleinschalige woonkernen. Dat betekent voor de toekomst dat er geen grote, nieuwe en op zichzelf staande uitbreidingslocaties binnen de gemeente wenselijk zijn. Wel wordt bouwen beperkt toegelaten, waarbij het buitengebied zoveel mogelijk wordt ontzien. Om het inwoneraantal stabiel te houden is –gelet op de demografische ontwikkelingen- extra woningbouw noodzakelijk.

De voorkeur gaat uit naar verdere verdichting van het binnenstedelijk gebied. Daar, maar ook in de kleinere kernen, wordt gedacht aan inbreiding- en verdichtingslocaties en creatief omgaan met mogelijkheden en kansen.

Betekenis voor het bestemmingsplan

In de Toekomstvisie is aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar verdere verdichting van het binnenstedelijk gebied in plaats van uitbreiding buiten de rode contouren (landelijk gebied) en creatief om te gaan met mogelijkheden en kansen. Met het transformeren van het gebied tot hoogwaardige woon- en verblijfsgebied wordt invulling gegeven aan de beleidsambitie genoemd in de structuurvisie.

Met het plan wordt op een binnenstedelijke locatie, passend binnen het principe “inbreiding voor uitbreiding”, voorzien in divers aanbod aan woningen, zoals zowel vrije sector als sociale huurwoningen. De voorgestelde bebouwing zal ook qua hoogte en vormgeving een relatie zoeken met bebouwing in de rest van het centrum. Geconcludeerd wordt dat de structuurvisie de gewenste ontwikkeling niet in de weg staat.

3.3.2 Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013

De Planwet Verkeer en Vervoer (1998) schrijft voor dat alle lagere overheden een zichtbaar en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid moeten voeren, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. Het is aan de gemeente om de beleidslijnen vast te leggen in een verkeersvisie, vastgelegd in een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP), dat volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet passen binnen de regionale en landelijke beleidskaders.

Het GVVP Stichtse Vecht 2013-2017 heeft ten doel een zichtbaar en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid te kunnen voeren, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. Het GVVP bestaat uit verschillende onderdelen die op verschillende momenten zijn geactualiseerd, namelijk:

- Deel A (algemeen): juli 2013
- Deel B (parkeren): juli 2015
- Deel C (langzaam verkeer): maart 2016
- Deel D (auto landbouw en vrachtverkeer): juli 2017
- Deel E (trajectnota Zandpad): november 2017
- Deel F (openbaar vervoer): april 2015

Betekenis voor het bestemmingsplan

De relevante aspecten met betrekking tot verkeer en parkeren worden behandeld in paragraaf 5.5.

3.3.3 Woonvisie

Op 2 juli 2019 heeft de gemeenteraad de Actualisatie Woonvisie 2017 - 2022 vastgesteld. Hierin beschrijft de gemeente Stichtse Vecht haar ambitie op het gebied van wonen in de gemeente aan de hand van de volgende thema's.

- voldoende betaalbare woningen, nu en straks;

- vergroten van het aanbod aan middenhuur;
- wonen met welzijn en zorg: aanbod verruimen;
- verduurzaming van de woningvoorraad;
- ruimte voor nieuwe woonconcepten en woonwagendplaatsen.

De gemeente wil in deze actualisatie meer sturing geven aan de nieuwbouwpoging en concrete handvatten opnemen om hier ook daadwerkelijk uitvoering aan te kunnen geven.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Met de onderhavige ontwikkeling met 75 appartementen met sociale huurappartementen en appartementen in de vrije huursector wordt ingezet op voldoende betaalbare woningen. Daarnaast zijn voor de herontwikkeling ambities gesteld die voldoen aan de nieuwste eisen in termen van duurzaamheid. Hiermee wordt ingezet op de verduurzaming van de woningvoorraad. Gesteld kan worden dat het bestemmingsplan in lijn is met de Woonvisie.

3.3.4 De Welstandsnota Stichtse Vecht 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 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.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Het bouwplan wordt in het kader van de omgevingsvergunning voor bouwen getoetst aan de Welstandsnota.

3.3.5 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. Hieronder wordt het thema wonen verder uitgelicht omdat dit betrekking heeft op het plan.

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.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De onderhavige ontwikkeling draagt bij aan de verdichting van binnenstedelijk gebied. Het bestemmingsplan is in lijn met de Ruimtelijke agenda.

3.4 Conclusie beleid

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.

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332
Gemeente Stichtse Vecht
Projectnummer 0433960.100

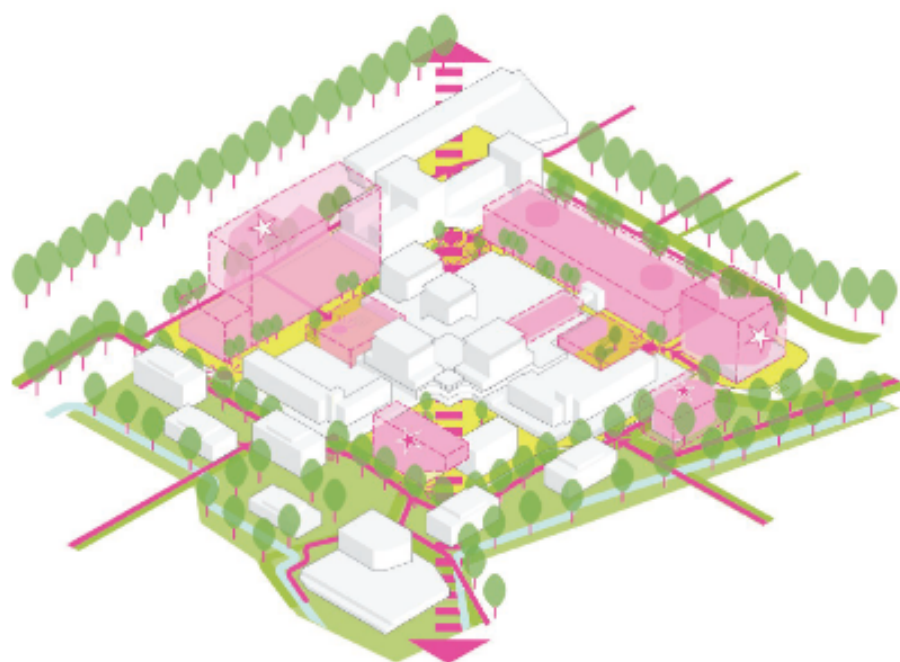
Hoofdstuk 4 Visie en uitgangspunten

4.1 Gebiedsvisie

De herontwikkeling aan de Bisonspoor 332 maakt onderdeel uit van de bredere gebiedsontwikkeling Bisonspoor. Het streefbeeld voor Bisonspoor is uitgewerkt in een stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan (zie Bijlage 2).

Bisonspoor verbindt kantoren, winkels, parkeren en wonen in een vernieuwend, duurzaam en aantrekkelijk gebied in Maarssebroek. 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 wonen, ondernemen, winkelen en werken. Een bedrijvige plek voor bewoners, werknemers en ondernemers.



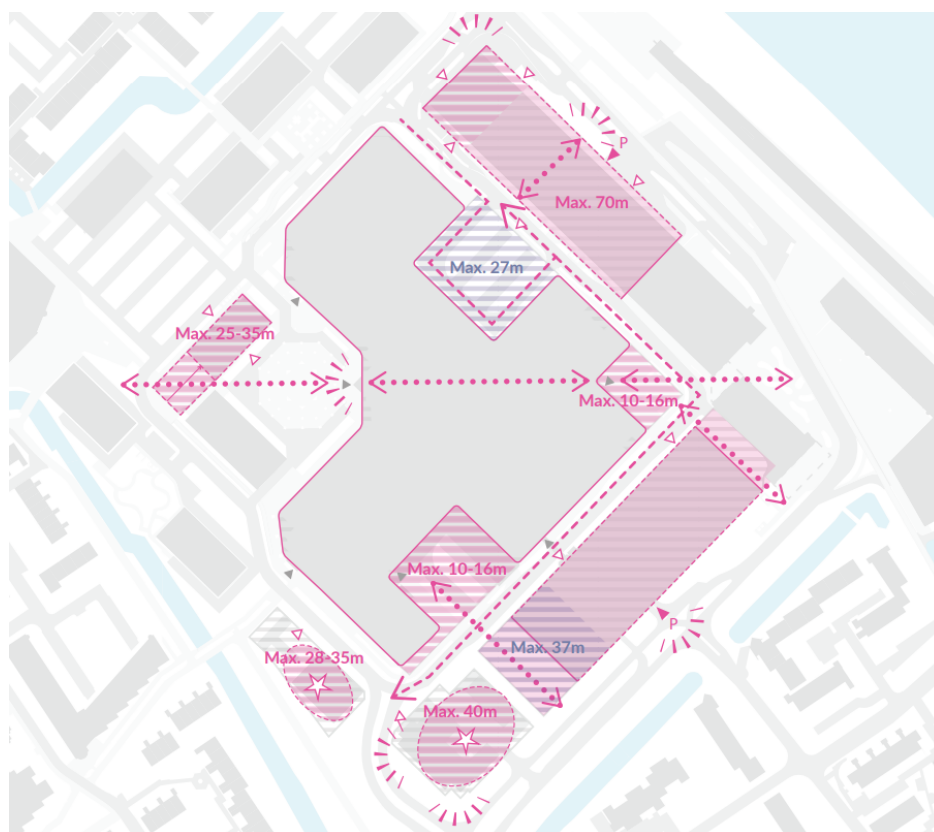
Figuur 4.1: Schetsbeeld toekomstig complex Bisonspoor. Bron: Stedenbouwkundige plan Bisonspoor Maarsse (MAAN, 2018).

Bisonspoor kan een eigen, hedendaagse architectonische identiteit aannemen, waarbij wordt geleund op de eenheid en rust van het oorspronkelijke ontwerp en 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 Maarssebroek.

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 Maarsse en omgeving kan waarborgen en versterken.



Figuur 4.2: Beoogde maximale bouwhoogten toekomstig complex Bisonspoor. Bron: Stedenbouwkundige plan Bisonspoor Maarsse (MAAN, 2018).

4.2 Locatie specifieke ontwikkelingen

Het onderhavige bestemmingsplan is van toepassing op het onderdeel voor Bisonspoor 332. Deze ontwikkeling bestaat uit de sloop van het bestaand pand en het realiseren van een nieuw wooncomplex met 75 appartementen en een half verdiepte tweelaagse parkeergarage. Hieronder is een impressie gegeven van de vormgeving van het gebouw.

Het betreft huurappartementen, waarvan circa 30% van de appartementen in gebruik genomen gaat worden als sociale huurwoningen. Dit komt overeen met 23 appartementen. De rest van de appartementen worden in de vrije huursector in gebruik genomen. Het gebouw bestaat uit vijf woonlagen en twee split-level parkeerlagen en heeft een hoogte van circa 20 meter. Het voorlopig ontwerp van de onderhavige ontwikkeling is bijgevoegd in bijlage 1, dit ontwerp vormt de basis voor het onderhavige bestemmingsplan.

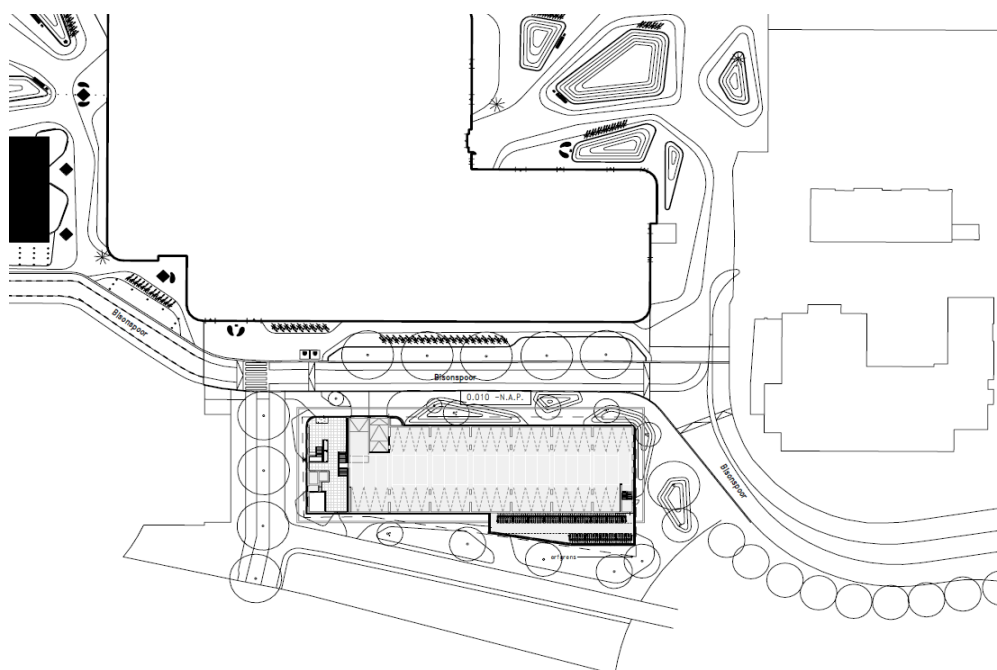
De entree van het gebouw ligt in het noordoostelijke gedeelte van het gebouw. De ontsluiting van de verdiepte parkeergarage vindt aan de noordoostzijde van het gebouw plaats. Aan

alle zijden worden overhangende balkons gerealiseerd voor een alzijdig beeld.

Rondom het gebouw bevindt zich een groenstrook met meerdere bomen. Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de realisatie van het gebouw, moeten enkele bomen verwijderd worden nu deze niet duurzaam en veilig behouden kunnen blijven, hier dient rekening mee gehouden te worden in de vergunningenfase.



Figuur 4.3: Impressie van het toekomstige gebouw en de openbare ruimte, gezien van de ingang van het winkelcentrum. Bron: VO set Bisonspoor 332 (Urban Renewal VOF, Klunder Architecten, 2021).



Figuur 4.4. Onderlegger - Inrichtingsschets BURO MAAN.

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332

Gemeente Stichtse Vecht

Projectnummer 0433960.100

Hoofdstuk 5 Onderzoeken

5.1 Bodem

Beleidskader

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.

Onderzoek

In het uitgevoerde bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie vastgesteld. Asbestonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5707. Het volledige rapport is opgenomen in Bijlage 7.

Slootdempingen

De noordelijke slootdemping bestaat uit zintuiglijk schoon zand en in dit zand is 0,9 mg/kg d.s. aan asbest aangetoond. Dit gehalte ligt (ver) beneden de grens voor nader onderzoek. Op de locatie van de zuidelijke slootdemping is puin in de kleiige ondergrond aangetroffen. Er is geen asbest aangetoond en er zijn maximaal licht verhoogde gehalten aan PAK en lood gemeten.

Overig terrein

Het veen dat vanaf een diepte van circa 1,5 m –mv. is aangetroffen, bevat maximaal licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen. In het zand en de klei (bovengrond) zijn geen verhoogde gehalten gemeten. In de zintuiglijk schone grond is geen asbest aangetoond. In het grondwater is een licht verhoogd gehalte aan barium gemeten.

Vervolgonderzoek

Na de sloop van het bestaande pand wordt het noodzakelijk geacht aanvullend onderzoek te doen naar de bodem onder het pand en de gedempte sloot onder het pand. Dit advies is overgenomen vanuit de vooroverlegreactie van de omgevingsdienst (ODRU).

Conclusie

De grond en het grondwater bevatten maximaal licht verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen. De kwaliteit van de grond en het grondwater vormt daarmee vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling van het terrein.

5.2 Geluid

Beleidskader

De Wet geluidhinder (Wgh) vormt het juridische kader voor het Nederlandse geluidsbeleid. De Wgh bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door wegverkeer, railverkeer en industriële activiteit. Het stelsel is gericht op het voorkomen van nieuwe geluidhinder.

Het doel van het akoestisch onderzoek is het bepalen of ter plaatse van de gevoelige bestemmingen die middels het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, hinder ontstaat

ten gevolge van verkeerslawaaï en de wettelijke gevolgen daarvan. Het plangebied is niet gelegen binnen de geluidzone van wegen. Dit betekent dat er vanuit de Wet geluidhinder geen wettelijke geldende geluidgrenswaarden aan de orde zijn. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidbelasting vanwege wegverkeer wel inzichtelijk gemaakt en geduid.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht. Hierbij dient het beleid hogere grenswaarde te worden betrokken.

Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Antea Group (2021) een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï opgesteld, het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 6.

Het doel van het onderzoek is het in beeld brengen van de geluidbelasting op het nieuwe appartementencomplex. Het plangebied is echter niet gelegen binnen de geluidzone van wegen. Dit betekent dat er vanuit de Wet geluidhinder geen wettelijke geldende geluidgrenswaarden aan de orde zijn. Desalniettemin is de geluidbelasting vanwege wegverkeer wel inzichtelijk gemaakt en geduid, om hiermee invulling te geven aan goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. Bij het nemen van een ruimtelijk besluit dient de gemeente namelijk de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting in acht te nemen als gevolg van omliggende wegen.

Uit de berekeningsresultaten van de niet-gezoneerde wegen blijkt 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 49 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh als gevolg van de 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 bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn.

Het plangebied is niet gelegen binnen de zone van gezoneerde wegen. Volledigheidshalve is de gecumuleerde geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen wel inzichtelijk gemaakt. De cumulatieve geluidbelasting op de appartementen bedraagt ten hoogste 59 dB exclusief aftrek en 54 dB Lden inclusief aftrek. Voor de cumulatieve geluidbelasting zijn geen wettelijke grenswaarden vastgelegd.

Aangezien de geluidbelasting binnen de marges blijft die uit de Wet geluidhinder volgen en bron- en overdrachtsmaatregelen redelijkerwijs niet mogelijk zijn, is er daarom sprake van een aanvaardbare geluidinvloed van de wegen op de voorgenomen woningen in het plangebied.

Conclusie

De geluidbelasting op de voorgenomen woningen is aanvaardbaar, het aspect 'geluid' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

Beleidskader

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 (NO₂) en fijn stof (PM₁₀);
- 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.

Grenswaarden

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.

Tabel 5.1: Grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Stof	Soort norm	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	Daggemiddelde	Maximaal 35 maal per jaar meer dan 50 µg/m ³
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	Maximaal 25 µg/m ³

Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is vastgelegd wanneer een plan/project niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀. Een plan/project draagt niet in betekenende mate bij als de toename van de jaargemiddelde concentraties in de buitenlucht van zowel NO₂ als PM₁₀ 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 µg/m³. 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.

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 m² 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.

Onderzoek

NIBM

Het voorgenomen plan voorziet in de ontwikkeling van 75 woningen. De omvang van dit plan past binnen een in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen aangegeven categorie van gevallen die standaard niet in betekenende mate bijdraagt. 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.

NSL-monitoringstool

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en op advies van de omgevingsdienst (ODRU) is aan de hand van de NSL-monitoringstool de luchtkwaliteit ter plaatse van het

plangebied geanalyseerd. De dichtstbijzijnde rekenpunten liggen aan de Burgemeester Raverijnweg, deze ligt op circa 430 meter van het plangebied.

Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg, ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De waarden voor 2030 laten zien dat de concentraties verder dalen (zie onderstaande tabellen). Hierdoor is er in en rondom het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat en wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.

Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties stikstofdioxide en fijnstof nabij Burgemeester Waverijnweg in 2020.

Rekenpunten					
Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
178685	22.5	19.0	6.9	11.6	2020
179371	22.3	19.0	6.8	11.5	2020
179373	22.4	19.0	6.9	11.6	2020

Tabel 5.2: Achtergrondconcentraties stikstofdioxide en fijnstof nabij Burgemeester Waverijnweg in 2030.

Rekenpunten					
Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsdagen	PM2.5 µg/m3	Jaar
178685	15.0	16.7	6.0	9.4	2030
179371	14.9	16.7	6.0	9.4	2030
179373	15.0	16.7	6.0	9.4	2030

Conclusie

De ontwikkeling draagt niet in betekende mate bij aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, het aspect 'luchtkwaliteit' vormt daarom geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.4 Geur

Beleidskader

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt in eerste instantie het wettelijk kader bij de beoordeling van een aanvraag om een milieuvergunning voor dierenverblijven van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij geeft hiervoor geurbelastings- en afstandsnormen in relatie met geurgevoelige objecten in de nabijheid van de (ge-projecteerde) veehouderij.

De Wgv heeft betrekking op twee aspecten. Ten eerste speelt de geurbelasting een rol bij de beoordeling of er in het kader van een goede ruimtelijke ordening een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Ten tweede moet bij de belangenafweging ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming worden nagegaan of een partij niet onevenredig in haar belangen wordt geschaad.

Onderzoek

In de directe nabijheid (circa 500 meter) van de ontwikkelingslocatie bevinden zich geen (intensieve) veehouderijen. Het uitvoeren van een nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Ook de bedrijfsmogelijkheden van omliggende bedrijven worden niet belemmerd.

Conclusie

Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig plan.

5.5 Verkeer en parkeren

Beleidskader

Functieprogramma

In tabel 5.2 is het functieprogramma van de ontwikkeling opgenomen en gekoppeld aan een CROW-functie.

Tabel 5.3: Functieprogramma Bisonspoor 332

functieprogramma	CROW-functie	omvang	eenheid
appartementen sociale huur	huur, appartementen, midden/goedkoop	23	woning
appartementen vrije sector	huur, appartementen, midden/goedkoop	52	woning

CROW-verkeersgeneratiekencijfers

In tabel 2.2 zijn de gehanteerde verkeersgeneratiekencijfers weergegeven. Gekozen is om net als bij de parkeerbalans uit te gaan van stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' in stedelijke zone 'centrum'. De gemeente Stichtse Vecht kiest in haar beleid bij woningen voor het gemiddelde kencijfers binnen de bandbreedte en plust daar 0,1 (ca. 10% bij op). Deze zelfde werkwijze is gekozen om goed aan te sluiten bij de parkeerbalans.

Tabel 5.4: CROW-verkeersgeneratie-kencijfers

CROW-functie	gebiedskennmerken	kencijfer	eenheid	opmerking
huur, appartementen, midden/goedkoop	sterk stedelijk, centrum, gemiddeld kencijfer	2,42	mvt/weekdagetmaal	+10% conform gem. beleid

Met de verkeersgeneratie-kencijfers uit tabel 5.3 kan de verkeersgeneratie van de nieuwe functies berekend worden. Alle gebruikers van de nieuwe functies zullen gebruikmaken van de parkeergarage die gerealiseerd wordt in het pand.

Verdeling van de verkeersgeneratie over de week

De verkeersgeneratie van een ontwikkeling wordt berekend voor een weekdagetmaal. Vervolgens wordt dit weekdagetmaal door middel van een omrekenfactor vertaald naar een werkdagetmaal. Het werkdagetmaal wordt vertaald naar een spitsuur (bijvoorbeeld 8% voor woningen in de ochtendspits). De verkeersgeneratie tijdens de spitsmomenten bestaat uit aankomend en vertrekkend verkeer. In tabel 5.4 is de verdeling van het verkeer over de week weergegeven.

Tabel 5.5: Verdeling van de verkeersgeneratie over de week

functie	omrekenfactor weekdag/werkdag	ochtendspits			avondspits		
		totaal	aankomst	vertrek	totaal	aankomst	vertrek
wonen	1,11	8%	11%	89%	9%	80%	20%

Parkeren

De voor parkeren gehanteerde normen zijn afkomstig uit het 'GVVP Stichtse Vecht: deel B: Nota parkeernormen'. De daarop gebaseerde en bij berekening gehanteerde parameters zijn: 'sterk stedelijk', 'centrumzone' en 'maximale kencijfers'.

Conform het 'GVVP Stichtse Vecht: deel B: Nota parkeernormen' wordt een parkeerbalans

opgesteld om te bepalen of aan de parkeernorm wordt voldaan.

Onderzoek

In het kader van de onderhavige ontwikkeling is door Antea Group (2021) een verkeersmemo d.d. 16 juni 2021 opgesteld, deze is opgenomen in Bijlage 4. De memo maakt gebruik van eerder onderzoek van Goudappel Coffeng (2019) en de door Goudappel opgestelde parkeerbalans d.d. 21 mei 2021. Het onderzoek en de parkeerbalans zijn opgenomen als Bijlage 3 en Bijlage 5 bij de toelichting.

Verkeer

Het gehouden onderzoek leidt tot de volgende conclusies:

- De verkeersgeneratie van Bisonspoor 332 bedraagt 291 mvt/weekdageemaal, 322 mvt/werkdageemaal en 29 mvt tijdens een avondspitsuur (maatgevend moment).
- De verkeersgeneratie kan op wegvakniveau probleemloos afgewikkeld worden op het wegvak Bisonspoor.
- De verkeersgeneratie zorgt niet voor congestie op het kruispunt Bisonspoor – Safariweg: de wachtrijlengtes en verliestijden nemen als gevolg van de ontwikkeling nauwelijks toe en vallen binnen de beschikbare opstellengte en gestelde grenswaarden.

Parkeren

In onderstaande tabel is de parkeerbalans voor de ontwikkeling opgenomen, met toepassing van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages.

Tabel 5.6: Parkeerbalans

Bisonspoor 332 Maarsse		Aanwezigheidspercentages								
21-5-2021		werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag	
wonen bewoners		50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	
wonen bezoekers		10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	

functie	aantal/ omvang	functietype	onge norm	werkdag wogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
sociale huur bewoners	23	huur, etage, middengoedkoop	0,8	18,4	9,2	9,2	16,6	14,7	18,4	11,0	14,7	12,9
vrije sector bewoners	52	huur, etage, middengoedkoop	0,8	41,6	20,8	20,8	37,4	33,3	41,6	25,0	33,3	29,1
bezoekers	75	bezoek	0,3	22,5	2,3	4,5	18,0	15,8	0,0	13,5	22,5	15,8
totaal	75		83	32	35	72	64	60	50	71	58	72
parkeeraanbod			72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
tekort/overschot			-10,5	39,8	37,5	0,0	8,3	12,0	22,5	1,5	14,3	

Uitgaande van bovenstaande berekening is de parkeerbalans sluitend. De parkeervraag is op de werkdagavond maximaal 72 (afgerond) parkeerplaatsen. In de ontwikkeling zijn op de eerste en tweede verdieping in totaal 72 parkeerplaatsen opgenomen. De ontwikkeling voorziet daarmee in de eigen parkeerbehoefte.

Nadere toelichting verkeersgeneratie en effecten

In de eerder genoemde notitie is de verkeersgeneratie van het plan Bisonspoor 332 berekend. Naar aanleiding van de reactie van de omgevingsdienst (ODRU) is een verdere toelichting geven op de generatie en de verkeerseffecten.

Verkeersgeneratie ontwikkeling Bisonspoor 332 en salderen

Uitgaande van de in Stichtse Vecht gehanteerde parameters ('sterk stedelijk', 'centrumzone' en 'maximaal kencijfer' en CROW 381) geldt – uitgaande van het programma- dat herontwikkeling van die locatie leidt tot een verkeersgeneratie van 550 (werkdag) tot 615 (werkdag) verkeersbewegingen per werkdag.

Hoewel in de genoemde notitie niet opgenomen mag daar in beginsel het huidig gebruik van worden afgetrokken (salderen). Het huidige pand is 3 lagen en heeft daarmee een oppervlakte van ca. 1.900 m². Bij het huidige gebruik (kinderdagverblijf begane grond, rest kantoorruimte), bedraagt de te salderen verkeersgeneratie (respectievelijk 159 + 63 =) 222 verkeersbewegingen per etmaal.

Per saldo resulteert herontwikkeling daarmee slechts in een beperkte 'netto' verkeerstoename van (615 – 222 =) 393 verkeersbewegingen per etmaal.

Effecten toename verkeer

Voor berekening van de verkeerseffecten is gebruik gemaakt van de door de gemeente aangereikte verkeersonderzoek van Goudappel met in 2019 uitgevoerde verkeerstellingen. Deze gegevens zijn toegepast omdat het VRU 3.4 model niet goed de situatie weer geeft.

Weliswaar is Maarssenbroek opgenomen in het VRU 3.4 model, doch is het model in dit deel (buitenrand van het model) onvoldoende gedetailleerd om daarmee (op kruispuntniveau) te rekenen.

In het VRU-model is heel Bisonspoor als slechts 1 zone opgenomen, die volledig ontsluit via de zuidelijke ontsluiting van Bisonspoor op de Safariweg. De noordelijke ontsluiting is weliswaar in het model aanwezig, doch trekt nagenoeg geen verkeer (in model ongeveer 1/10), terwijl zoals o.a. uit de tellingen van Goudappel blijkt, wel degelijk verkeer (ca. 1/3 van de verkeersgeneratie van Bisonspoor) gebruik maakt van de noordelijke ontsluiting. Ook door Arcadis (Mobiliteitsonderzoek Maarssenbroek, Arcadis, 16 september) was in een eerdere onderzoek al geconstateerd dat de zonevulling van het VRU 3.4 model voor Bisonspoor niet klopte. Om die reden is destijds met de gemeente afgestemd om uit te gaan van de actuele verkeerstellingen en op basis daarvan een prognose voor het toekomstjaar (2030) te doen. Dit is recent opnieuw besproken met de gemeente.

De op deze wijze bepaalde en berekende verkeersgeneratie is (overigens exclusief saldering) opgenomen in het eerder genoemde memo.

Concluderend

Conclusie uit die uitgevoerde berekeningen is/was dat de verkeerseffecten van herontwikkeling Bisonspoor slechts zeer gering zijn en -gelet op onder meer de intensiteiten op de verschillende delen van de Safariweg- slechts marginaal van invloed is. Uitgaande van de ongesaldeerde verkeersgeneratie is in 2030 op het drukste deel van de Safariweg (ten zuiden van Bisonspoor) sprake van een toename van 548 mvt/etm, oftewel op een totaal van 19.633 mvt/etm slechts 2,8%. Zou daarbij rekening gehouden zijn met saldering zou dat percentage nog lager liggen.

Dergelijke aandelen vallen overigens ruimschoots binnen de veronderstelde nauwkeurigheid (+/- 10%) die worden gehanteerd voor prognoses met verkeersmodellen.

Op basis van de slechts zeer beperkte verkeerstoename bij herontwikkeling van Bisonspoor 332 stellen wij voor de verkeerseffecten als verwaarloosbaar aan te merken en geen nieuwe verkeersberekeningen uit te voeren.

Prognose 2030 en effecten andere ontwikkelingen

In de nu gebruikte prognose voor 2030 is rekening gehouden met een (gemiddelde) verkeersgroei van 1% per jaar. De

In de door Antea group uitgevoerde berekeningen is voor de intensiteiten op de Safariweg uitgegaan een 'autonome' verkeersgroei van 1%. Deze is in onderstaande tabel vergeleken met het VRU 3.4 model. Waaruit de verkeersgroei in het VRU 3.4 model is opgebouwd is niet uit de beschikbaar gestelde gegevens (plots) te herleiden.

Tabel 5.7: Vergelijking verkeersintensiteiten.

	VRU 3.4	Telling Goudappel	Ophoging Antea	VRU 3.4	Prognose Antea	
	2015	2019	2020	2030	Autonoom 2030	Autonoom + ontw. 2030
Safariweg Zuidelijk van WC Bisonspoor	14.800	17.178	17.350	18.300	19.085	19.633
Safariweg Oost van aansl. Bisonspoor zuid	10.100	11.344	11.457	11.800	12.603	12.664
Safariweg Westzijde WC Bisonspoor	6.700	8.963	9.035	8.200	9.985	9.989
Bisonspoor Zuid van 332, richting Safariweg	6.100	4.962	5.102	4.000	5.513	6.091

Met de gemeente is afgesproken dat zij navraagt met welke ontwikkelingen in het VRU 3.4 model rekening is gehouden.

Los van de uitkomsten daaruit blijkt uit de tabel dat -overigens uitgaande van de

niet-gesaldeerde verkeergeneratie- dat de op basis van het onderzoek van Goudappel berekende intensiteiten voor de autonome situatie in 2030 al hoger liggen dan in het VRU-model. Impliciet zou die 'ruimte' gezien kunnen worden aangemerkt als effect van andere ontwikkelingen.

Concluderend

Daarmee kan worden gesteld dat naast de al aangegeven zeer beperkte omvang van de verkeerstoename, qua verkeersafwikkeling al is uitgegaan van een worst-case benadering en uitgaande van beide het voorgelegde verkeersonderzoek een goed beeld geeft van de effecten van herontwikkeling van Bisonspoor 332.

Conclusie

Er wordt voldaan aan de parkeernormen en de aanwezige infrastructuur kan het verkeer afwikkelen. Het aspect 'verkeer en parkeren' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Beleidskader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan te tonen dat (toekomstige) bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast dient aangetoond te worden dat (bestaande) bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd.

Om te bepalen in hoeverre er voldoende afstand is tussen bedrijven en gevoelige objecten kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009.

De VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) (hierna: VNG-brochure) geeft handreikingen voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving en voor de inpassing van gevoelige bestemmingen nabij bedrijven. Het is geen wet, maar een gangbare manier om milieuzonering toe te passen. In de VNG-brochure worden per bedrijfssoort en per milieuaspect indicatieve afstanden gegeven (hierna: VNG-afstanden) tot gevoelige objecten. Indien aan de VNG-afstand wordt voldaan, kan gesteld worden dat hinder niet te verwachten is.

De richtafstanden van de VNG-publicatie gelden tot het gebiedstype 'rustige woonwijk'. In bepaalde gevallen kan gemotiveerd worden dat er geen sprake is van een 'rustige woonwijk', maar een 'gemengd gebied'. Dit is bijvoorbeeld het geval bij een lint in een dorpskern waar meerdere functies naast elkaar zitten. Of bij een gebied dat langs een drukke ontsluitingsweg ligt.

Bij een 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden met één afstandsstap verkleind worden. Uitzondering hierop is de richtafstand voor externe veiligheid. Deze wordt niet verkleind.

Daarnaast onderscheidt de VNG-publicatie 'functiemengingsgebieden'. Dit zijn bijvoorbeeld stadscentra, dorpscentra of winkelcentra. Als een gebied is aangewezen als functiemengingsgebied, dan kan de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor functiemenging worden toegepast. Hierbij is het beter mogelijk om menging van functies toe te staan.

Onderzoek

Het plangebied is onderdeel van het winkelcentrum Bisonspoor en kan hierdoor gezien worden als onderdeel van een functiemengingsgebied. In gebieden met functiemenging gelden geen richtafstanden, wel wordt de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor functiemenging worden toegepast. In de nabijheid liggen centrum- en maatschappelijke functies die onder

categorie A en B vallen, deze kunnen aanpandig gerealiseerd worden (evt. met een bouwkundige scheiding). Het voorgenomen wooncomplex staat los van de centrum- en maatschappelijke functies, hiermee wordt voldaan aan de voorwaarden omtrent functiemenging uit de VNG-brochure.

Conclusie

Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.7 Externe veiligheid

Beleidskader

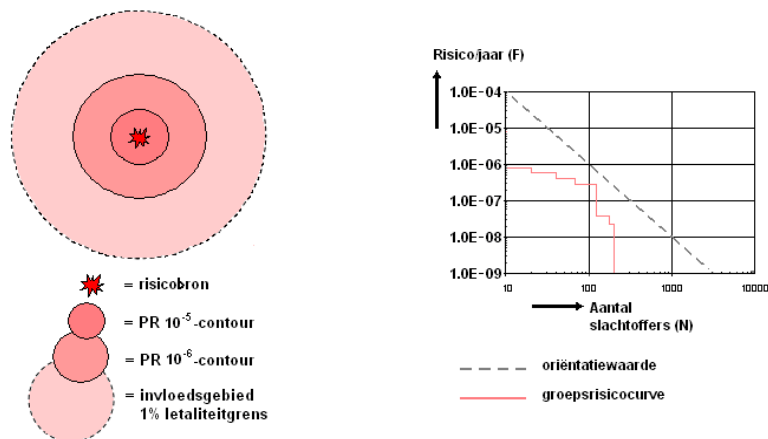
Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Voor inrichtingen is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het relevante beleidskader, voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor transportmodaliteiten staat in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar-contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten aanwezig zijn of geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar-contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 5.1: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebieden en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Bij deze verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. Bij de verantwoording van het groepsrisico dient het bevoegd gezag advies in te winnen bij de veiligheidsregio. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten, zoals hieronder weergegeven.

Verplichte en onmisbare onderdelen:	
A	Ligging GR t.o.v. oriënterende waarde
B	Toename GR t.o.v. nulsituatie
C	De mogelijkheden van zelfredzaamheid van de bevolking
D	De mogelijkheden van hulpverlening
E	Nut en noodzaak van de ontwikkeling
F	Het tijdsaspect

Figuur 5.2: Verplichte en onmisbare onderdelen van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

Gerichte risicocommunicatie met bewoners en andere aanwezigen in de omgeving (bijvoorbeeld via NL-alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering van een gebied sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten) en op welke wijze hieraan invulling kan worden gegeven. Op de website van de Veiligheidsregio Utrecht staan onder 'Ken de risico's in de buurt: Transportongeval' instructies wat iemand kan doen tijdens een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

Omgevingsveiligheid (Omgevingswet)

Omgevingsveiligheid is een begrip dat hoort bij de Omgevingswet die naar verwachting in 2022 in werking zal treden. Door alle wetten en regelingen binnen het omgevingsrecht samen te voegen ontstaat een verandering onder het motto 'ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit'.

De Omgevingswet introduceert (in het Besluit kwaliteit leefomgeving) een aantal aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden verschillen per risicobron. Voor transportroutes gevaarlijke stoffen die zijn aangewezen in het Basisnet (waaronder de spoorlijn ter hoogte van het plangebied) gaan de volgende aandachtsgebieden gelden:

- Een brandaandachtsgebied van 30 meter;
- Een explosieaandachtsgebied van 200 meter.

Binnen deze aandachtsgebieden kunnen aanvullende bouwkundige maatregelen van toepassing zijn. De afwegingsruimte ligt hierbij primair bij het bevoegd gezag, met uitzondering van zeer kwetsbare gebouwen (zoals gebouwen bestemd voor het verblijf van jonge kinderen). Voor zeer kwetsbare gebouwen binnen het aandachtsgebied gelden de aanvullende bouwkundige maatregelen (of gelijkwaardige maatregelen) altijd.

Onderzoek

In het kader van de onderhavige ontwikkeling is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd, het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 12.

Uit de beschouwing is gebleken dat er in de omgeving van het plangebied verschillende risicobronnen aanwezig zijn: de spoorlijn Breukelen – Utrecht Noord, het Amsterdam-Rijnkanaal, twee hogedruk aardgastransportleidingen, de Rijksweg A2 en de provinciale weg N230. Het plangebied ligt enkel binnen het invloedsgebied van de spoorlijn Breukelen – Utrecht Noord.

Plaatsgebonden risico

De 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van geen van de risicobronnen reikt tot het plangebied. Er wordt daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico.

Groepsrisico

De risicobronnen waarvan het invloedsgebied tot het plangebied reikt (de spoorlijn Breukelen – Utrecht Noord en het Amsterdam-Rijnkanaal) bevinden zich op meer dan 200 meter van het plangebied. Een nadere beschouwing ten aanzien van het groepsrisico is daarmee niet aan de orde.

Verantwoording groepsrisico

Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes is verplicht ten aanzien van de spoorlijn Breukelen – Utrecht Noord. Deze verantwoording geeft een algemene beschouwing op de veiligheidssituatie en gaat in op zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De volledige verantwoording is opgenomen in het rapport in de bijlage. Op advies van de VRU is de verantwoording ook verwerkt in de onderhavige paragraaf.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een BLEVE

In het geval van een 'koude' BLEVE is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen (die zich onbeschermd buiten bevinden) in de directe omgeving slachtoffer worden. Buiten de 150 meter (zoals in het plangebied) is schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder

enige aankondiging vooraf. De omgeving zal dus verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde.

Bij een warme BLEVE is er in principe tijd om te vluchten tot buiten het invloedsgebied van het spoor en daar te schuilen (er is eerst brand en daarna volgt pas een explosie). De omgeving van het plangebied maakt het mogelijk om via het Bisonspoor en aanliggende wegen in meerdere richtingen van het spoor af te vluchten.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een toxisch scenario

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeurscenario. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de bloot-stelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

In geval van een calamiteit met toxische stoffen op het spoor is het van belang dat de bebouwing bescherming biedt. Van belang daarbij is dat - in dat geval - de (eventueel aanwezige) mechanische ventilatie centraal afgesloten kan worden (via een noodschakelaar). Dit voorkomt dat bij het optreden van een incident de ramen en deuren gesloten zijn, maar toch toxische stoffen via de ventilatie (versneld) tot het gebouw toetreden. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Bij een gifwolksscenario is het van belang dat de toekomstige bewoners veilig kunnen schuilen in hun woning. Daarvoor dienen mechanische ventilatiesystemen (indien voorzien) afschakelbaar te zijn. De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) adviseert om een dergelijke voorziening te borgen in de omgevingsvergunning 'activiteit bouwen'.

BLEVE-scenario

Het ontstaan van een koude BLEVE is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan kunnen wel bestreden worden. De brandweer is in principe toegerust om de gevolgen van een warme BLEVE te bestrijden (en een explosie te voorkomen).

Toxisch scenario

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofin-tensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

Conclusie

Door de verantwoording van het groepsrisico vormt het aspect 'externe veiligheid' geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.8 Kabels en leidingen

Beleidskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer.

1. Hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
2. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
3. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
4. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
5. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen

beschadigd raken.

Onderzoek

In het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen. In het plangebied liggen wel 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.

5.9 Cultuurhistorie en archeologie

Beleidskader

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 aanlegvergunningstelsels 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

De gemeente heeft in haar archeologische verwachting en beleidsadvieskaart (vastgesteld d.d. 30-11-2012) haar beleid rondom archeologie vastgelegd.

Onderzoek

Cultuurhistorische waarden

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.

Archeologische waarden

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. Bovendien geldt er geen archeologische dubbelwaarde op de locatie.

Conclusie

Het aspect 'archeologie en cultuurhistorie' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.10 Flora en fauna

Beleidskader

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, provinciale verordeningen en 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).

Onderzoek

Beschermde gebieden

In het plangebied is geen NNN-gebied of Natura 2000-gebied aanwezig. Wel komen ook beschermde gebieden (Natura 2000-gebieden) voor binnen de invloedssfeer van het plangebied. Er is mogelijk sprake van indirecte aantasting van het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' als gevolg van stikstofdepositie.

Stikstof

In het kader van de onderhavige ontwikkeling is een stikstofonderzoek uitgevoerd, de volledige notitie is opgenomen in Bijlage 8.

Op 9 maart 2021, is voor de realisatiefase de Wet stikstofreductie en natuurverbetering door de Eerste Kamer aangenomen. Deze wet, die per 1 juli 2021 in werking is getreden, voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen en bouwen. De bij deze activiteiten vrijkomende emissies die zorgen voor stikstofdepositie mogen dan bij de beoordeling buiten beschouwing worden gelaten.

Voor de gebruiksfase berekent AERIUS Calculator geen rekenresultaten hoger dan van 0,00 mol/ha/jaar.

Op basis van de landelijke vrijstelling voor de realisatiefase en rekenresultaat voor de gebruiksfase kunnen significante negatieve effecten worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat nadere besluitvorming dan ook niet in de weg.

Beschermde soorten

Uit de bureaustudie (zie Bijlage 9) in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (mogelijke nestplaatsen);
- Zoogdieren – Vleermuizen (mogelijk essentieel leefgebied).

Uitkomsten Natuurtoets

Er zijn mogelijk algemene broedvogels aanwezig tijdens het broedseizoen. Er is geen sprake van een overtreding van de Wet natuurbescherming als maatregelen worden genomen om het verstoren van broedgevallen te voorkomen. Hiervoor is geen ontheffing benodigd en heeft geen gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Uit de bureaustudie volgt dat mogelijk vleermuizen aanwezig zijn in het te slopen pand. Een ontheffing wordt naar verwachting verleend met aanvullende maatregelen. Verder is nader onderzoek benodigd voor de werkzaamheden. Dit onderzoek is inmiddels uitgevoerd en wordt hieronder behandeld.

Nader onderzoek vleermuizen

In 2019 is door Antea Group een nader onderzoek uitgevoerd, conform het

Vleermuisprotocol, het volledige rapport is meegenomen in Bijlage 10.

In het plangebied zijn de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en rosse vleermuis waargenomen. Alle drie de soorten zijn foeragerend waargenomen, van de gewone dwergvleermuis zijn één zomerverblijfplaats en twee paarverblijfplaatsen aangetroffen. Het gebouw biedt verblijfplaatsen voor vleermuizen en hierdoor is aantasting van de aanwezige verblijfplaatsen een overtreding met de Wet natuurbescherming (Artikel 3.5, Wet natuurbescherming). Voorafgaand aan de sloop dient een activiteitenplan te worden opgesteld en een Wnb ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag Provincie Utrecht.

Bij de ontwikkeling zijn mitigerende maatregelen genomen door het plaatsen van (tijdelijke) vleermuis kasten in de directe omgeving van het plangebied.

Conclusie

Er zijn geen significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden en de wezenlijke waarden van NNN worden niet aangetast. Met betrekking tot soortbescherming is het plan uitvoerbaar door middel van mitigerende maatregelen. De maatregelen zijn gekoppeld aan een Wnb ontheffing, de aanvraag hiervan is geborgd in de Wet natuurbescherming. Het aspect 'flora en fauna' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.11 Water

Beleidskader

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.

Gemeentelijk rioleringsplan

Het gemeentelijk rioleringsplan Stichtse Vecht 2017-2021 (GRP) geeft aan welke doelstellingen de gemeente heeft op het gebied van beleidsvoornemens en (bijbehorende) maatregelen voor inzameling, transport en (lokale) verwerking van stedelijk afval-, hemel- en grondwater. Het plan geeft in het bijzonder weer op welke wijze de stappen gemaakt worden om de te zorgen voor een klimaatrobuuste leefomgeving. In het GRP is opgenomen dat er bij inbreiding (geen toename aan verhard oppervlak) een voorkeur is voor het bergen van 10 mm water. De geplande ontwikkeling voldoet aan de voorkeur opgenomen in de GRP.

Onderzoek

In het kader van de onderhavige ontwikkeling is door Antea Group een watertoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn in deze paragraaf weergegeven. De watertoets is opgenomen als Bijlage 11.

Huidige situatie

Het plangebied bevindt zich in Maarssen binnen de gemeente Stichtse Vecht. Het plangebied bestaat uit een kantoorpand en een parkeerplaats, is in zijn geheel verhard en heeft een oppervlakte van 1.530 m². In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig en er ligt een gescheiden rioolstelsel. In de huidige situatie is het perceel volledig verhard. In de toekomst wordt deze verharding gehandhaafd.

Toekomstige situatie

Het voornemen bestaat uit het realiseren van een appartementencomplex. In de huidige situatie is het perceel volledig verhard. In de toekomst wordt deze verharding gehandhaafd.

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.

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. 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.

Gemeentelijk rioleringsplan

Het gemeentelijk rioleringsplan Stichtse Vecht 2017-2021 (GRP) geeft aan welke doelstellingen de gemeente heeft op het gebied van beleidsvoornemens en (bijbehorende) maatregelen voor inzameling, transport en (lokale) verwerking van stedelijk afval-, hemel- en grondwater. Het plan geeft in het bijzonder weer op welke wijze de stappen gemaakt worden om de te zorgen voor een klimaatrobuuste leefomgeving. In het GRP is opgenomen dat er bij inbreiding (geen toename aan verhard oppervlak) een voorkeur is voor het bergen van 10 mm water. De geplande ontwikkeling voldoet aan de voorkeur opgenomen in de GRP.

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 vervuult.

Conclusie

De verharding neemt niet toe door de onderhavige ontwikkeling. Het aspect 'water' vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.12 Ladder duurzame verstedelijking

Beleidskader

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.

Onderzoek

In het kader van de onderhavige ontwikkeling heeft Antea Group (2021) een

Ladderonderbouwing opgesteld, de volledige memo is meegenomen in Bijlage 13. De resultaten zijn als volgt:

- Het onderzoeksgebied is op basis van verhuisbewegingen afgebakend als de gemeente Stichtse Vecht en gemeente Utrecht.
- Tot 2030 is er in het onderzoeksgebied vraag naar ca. 33.750 woningen in het onderzoeksgebied. Binnen de gemeente Stichtse Vecht is er vraag naar 2.500 woningen.
- In het onderzoeksgebied zijn er voor ca. 15.000 woningen aan toekomstige harde bouwplannen. In Stichtse Vecht zijn er harde plannen voor 1.213 woningen.
- Als de vraag afgezet wordt tegen de harde plancapaciteit dan blijkt er in het onderzoeksgebied nog een behoefte aan ca. 18.750 woningen tot 2030 is. In de gemeente Stichtse Vecht blijkt er nog een behoefte aan ca. 1.300 woningen te zijn. Er is dus een kwantitatieve behoefte naar woningen in zowel het onderzoeksgebied als in de gemeente Stichtse Vecht
- De woningmarkt in zowel de huur- als koopsector staat in het onderzoeksgebied sterk onder druk. De toevoeging van appartementen in de huur- en koopsector is gewenst om de doorstroming van de groter worden groepen ouderen te bevorderen. Er is behoefte aan 30% sociale huur, 50 middelduur en 20% topsegment in gemeente Stichtse Vecht.
- De beoogde ontwikkeling voorziet in de vraag naar appartementen. Er worden 23 sociale huurwoningen gerealiseerd, 30,6% van het totale programma. Dit is in lijn met de ambitie om 30% sociale huurwoningen te realiseren. Daarnaast worden 52 vrije sector huurwoningen gerealiseerd.
- De locatie is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied.
- Gezien de sterke woningbehoefte in de gemeente Stichtse Vecht en het onderzoeksgebied is er geen aanleiding om leegstand te verwachten als gevolg van de beoogde ontwikkeling.

Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan de Ladder voor duurzame verstedelijking en is daarmee lijn met het Bro en de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht. De Ladder vormt geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.13 Duurzaamheid

Beleidskader

De wettelijke eisen voor duurzaamheid zijn te vinden in het Bouwbesluit.

NOVI

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. Met de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de betekenis, toekomst en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland. In de NOVI zijn de maatschappelijke opgaven samengevat in een aantal prioriteiten, waaronder ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en water robuust. Bij (her)ontwikkelingen wordt voorkomen dat het risico op schade en slachtoffers door overstromingen of extreem weer toeneemt, voor zover dat redelijkerwijs haalbaar is. Er dient voldoende ruimte behouden en gereserveerd te worden voor toekomstige waterveiligheidsmaatregelen.

BENG

Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen vanaf 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Die eisen vloeien voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD).

De energiestaat van een gebouw wordt uitgedrukt met drie indicatoren: de energiebehoefte voor verwarmen en koelen (BENG 1), het primair fossiel energiegebruik

(BENG 2) en het aandeel hernieuwbare energie (BENG 3).

Provinciale Structuurvisie en PRV 2013

Het provinciaal beleid is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie. Bijbehorende kaders zijn vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013. Het plangebied ligt binnen stedelijk gebied. Dit betekent dat de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving moet bevatten op welke manier rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen (art. 3.1 lid 3). Bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor deze locatie dient dan ook een duurzaamheidsparagraaf te worden opgenomen. Hierbij kan ingegaan worden op de mogelijk toepasbare maatregelen.

Geactualiseerde Woonvisie gemeente Stichtse Vecht 2017-2022 (Vastgesteld in december 2019)

Duurzaamheid is een belangrijk speerpunt voor Stichtse Vecht. In de woonvisie betekent dit aandacht voor duurzaam bouwen door het verminderen van de milieubelasting door de woning (energiebesparing), zowel tijdens het bouwproces als daarna. Maar het gaat ook over de kwaliteit van de woningen zelf en daarmee ook over het wooncomfort en de betaalbaarheid van de totale woonlasten. En niet in de laatste plaats, winst voor zowel het milieu, de woonomgeving als de portemonnee van de inwoner.

De gemeente Stichtse Vecht heeft de ambitie bij nieuwbouw NOM-woningen te realiseren. Dit houdt in dat over het hele jaar de opwek van energie gelijk is aan het totale energieverbruik van een woning. Hiermee volgen zij als gemeente de Economic Board Utrecht (EBU) ambitie. Stichtse Vecht zet bij bestaande woningbouw in op NOM woningrenovatie bij huurwoningen en energiebesparing en NOM woningrenovatie bij koopwoningen. De gemeente wil bij de bestaande woningvoorraad particulieren stimuleren tot duurzame maatregelen om het energieverbruik te beperken. Het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad is daarnaast een belangrijke opgave waar tegelijkertijd ook veel kansen liggen.

Voorgesteld plan

De herontwikkeling wordt gerealiseerd conform de wettelijke vereisten; zo wordt het appartementencomplex gasloos, zijn de woningen straks all-electric en zal voor wat betreft de energieprestatie van gebouwen worden aangesloten op de wettelijke eisen Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG) en de eisen in het kader van de milieu prestatie gebouwen (MPG). Dit past bij de duurzaamheidsambities van de gemeente Stichtse vecht.

Er wordt gekozen voor duurzame en energie zuinige verwarming en koeling door middel van een collectieve EQW installatie. Daarnaast wordt onder meer gedacht aan het gebruik van duurzame materialen.

Voor de openbare ruimte wordt eveneens rekening gehouden met duurzaamheid. Daarbij ligt de nadruk op het gebruik van duurzame materialen, klimaatbestendig (ruimte voor het tijdelijk opvangen van hemelwater, gescheiden rioolstelsel), voldoende groen voor verkoeling in de zomermaanden, een sedum dak op de fietsenstalling bij het complex en aansluitmogelijkheden voor laadpalen voor elektrische voertuigen.

Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden aangetoond dat aan het wettelijk kader wordt voldaan.

Conclusie

Het gebouw voldoet aan alle nieuwste duurzaamheidseisen en sluit daarbij goed aan op de gemeentelijke ambities en de landelijke ontwikkelingen.

5.14 Windhinder

Dit bestemmingsplan maakt het niet mogelijk om bebouwing met een bouwhoogte van meer dan 30 meter of hoger toe te staan, waardoor er geen onderzoek plaats hoeft te vinden naar de mogelijke windhinder. Hierdoor vormt het aspect 'windhinder' geen belemmering voor het onderhavige bestemmingsplan.

5.15 Plan m.e.r.

Beleidskader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijk eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

Tabel 5.8: Kolom D11.2 van m.e.r.-plichtige activiteiten uit Wet Milieubeheer en Besluit m.e.r.

Categorie	Activiteiten	Gevallen	Besluit
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject 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 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

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. Het planvoornemen om circa 75 woningen te ontwikkelen valt onder de in D gestelde drempelwaarde.

Advies omgevingsdienst

Er wordt vanuit gegaan dat sprake is van een activiteit van de D – lijst, stedelijke ontwikkeling (categorie 11.2). In de vooroverlegreactie geeft de omgevingsdienst (ODRU) dat het niet eenduidig is of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Er is sprake van de sloop van een kantoor met herbouw tot woningen. Er wordt wel een groter gedeelte van het terrein bebouwd, waar voorheen tevens parkeerterrein was. Daarnaast is sprake van een andere functie / bestemming. Of een dergelijke ontwikkeling een stedelijke ontwikkeling is in de zin van het Besluit m.e.r. is en of een m.e.r.-beoordeling vereist is, staat niet vast. Door wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen, kan in ieder geval niet worden aangevoerd dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het Besluit m.e.r.. Zekerheidshalve is een vormvrije m.e.r. beoordeling opgesteld.

Onderzoek en conclusie

In het kader van de ontwikkeling is een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, deze is opgenomen in Bijlage 14. De herontwikkeling Bisonspoor 332 in Maarssen leidt niet tot

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332

Gemeente Stichtse Vecht

Projectnummer 0433960.100

significante milieueffecten. De benodigde mitigerende maatregelen zijn geborgd. Er is geen noodzaak tot het opstellen van een milieueffectrapport.

ontwerp bestemmingsplan Bisonspoor 332
Gemeente Stichtse Vecht
Projectnummer 0433960.100

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

6.2 Wat is een bestemmingsplan

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft, uit te oefenen. Dit houdt in dat:

- de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aan-gewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
- de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

- het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen);

en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:

- het bebouwen van de gronden;
- het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals bijvoorbeeld de Woningwet, de Erfgoedwet, de Algemene Plaatselijke Verordening, de Wet milieubeheer en het Bouwbesluit zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijk beleid.

6.3 Over bestemmen, dubbelbestemmen en aanduiden

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

1. Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming is, zoals de naam al zegt, een bestemming die óók aan de gronden wordt toegekend. Voor gronden kunnen dus meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming (dat is dé bestemming) en soms geldt er een dubbelbestemming (soms zelfs meerdere). In de

- regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra bepalingen in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.
2. Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding wordt in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

6.4 Indeling regels

6.4.1 Algemeen

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingsregels);
4. Overgangs- en slotregels.

6.4.2 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- *Begrippen (Artikel 1)*

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen. Hiermee is een eenduidige interpretatie van deze begrippen vastgelegd.

- *Wijze van meten (Artikel 2)*

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden. De op de verbeelding of in de regels aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke).

6.4.3 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de in het plangebied voorkomende bestemmingen. De regels zijn onderverdeeld in o.a.:

- Bestemmingsomschrijving: omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan;
- Bouwregels: eisen waaraan de bebouwing moet voldoen (bebouwingshoogte, bebouwingspercentage, etc.);
- Specifieke gebruiksregels: omschrijving van gebruiksactiviteiten die wel zijn toegestaan.

6.4.4 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

- *Anti-dubbelregel*

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Deze verdichting kan zich met name voordoen, indien een perceel of een

- gedeelte daarvan, meer dan één keer betrokken wordt bij de berekening van een maximaal bebouwingspercentage.
- *Algemene bouwregels*
In dit artikel zijn regels opgenomen hoe om te gaan met overschrijding van bouwgrenzen en ondergeschikte bouwdelen.
 - *Algemene afwijkingsregels*
In dit artikel worden de algemene afwijkingsregels beschreven. Deze regels maken het mogelijk om op ondergeschikte punten van de regels in het bestemmingsplan af te wijken.
 - *Algemene wijzigingsregels*
In dit artikel wordt beschreven welke onderdelen van het plan gewijzigd kunnen worden onder welke voorwaarden.
 - *Nadere eisen*
In dit artikel wordt beschreven welke nadere eisen B&W kunnen stellen ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en de stedenbouwkundige eenheid van de gebouwde omgeving.

6.4.5 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 van de regels staan de overgangs- en slotregels. In de overgangsregels is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan. In de slotregels wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan wordt genoemd.

6.5 Toelichting regels

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing mag worden opgericht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar worden mogelijk gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. Hieronder worden de gemaakte keuzes binnen de bestemming 'Wonen' en 'Groen' nader onderbouwd.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groen, overhangende balkons, parken en plantsoenen. Tevens is een ontsluitingsweg van het woongebouw en de parkeergarage toegestaan, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting'. Daarnaast zijn de gronden tevens bestemd voor water, speelvoorzieningen, voet- en fietspaden en overige functioneel met de bestemming 'Groen' verbonden voorzieningen.

In de bouwregels wordt vermeldt dat er op deze gronden geen gebouwen mogen worden gebouwd. Bijbehorende bouwwerken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn, mits in overeenstemming met de maatvoeringseisen, binnen het gehele bestemmingsvlak toegestaan.

Wonen

Binnen deze bestemming staat het wonen centraal. In de bestemmingsomschrijving is aangegeven dat de gronden binnen deze bestemming mogen worden gebruikt ten behoeve van gestapelde woningen. Bij de gestapelde woningen behorende voorzieningen zoals toegangspaden tot gebouwen en in- en uitritten, parkeervoorzieningen, water en tuinen en overige functioneel met de bestemming verbonden voorzieningen zijn toegestaan.

In het artikel zijn de bouwregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde

opgenomen. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan. Op de verbeelding is de maximum bouwhoogte met de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' aangegeven. Er zijn maximaal 75 wooneenheden toegestaan.

Binnen de bestemming 'Wonen' zijn aan huis verbonden beroepen en/of bedrijfsmatige activiteiten aan huis toegestaan. Ten behoeve van aan huis verbonden beroepen en bedrijfsmatige activiteiten aan huis zijn gebruiksregels opgenomen. Zo is onder andere vastgelegd dat het vloeroppervlak in gebruik voor aan huis verbonden beroepen en/of bedrijfsmatige activiteiten aan huis niet meer dan 33% mag bedragen van het vloeroppervlak. Het aan huis verbonden beroep en/of bedrijfsmatige activiteiten mag geen grote verkeersaantrekkende werking hebben en onevenredig nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer, waaronder parkeren. Tevens dient het beroep of de activiteit door de bewoner(s) zelf te worden uitgeoefend.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan doorloopt de volgende procedure:

- Voorbereiding: vooroverleg met overheidsinstanties: betrokken diensten van rijk en provincie, waterschap (watertoets), eventueel buurgemeenten gelijktijdig met inspraak voor burgers.
- Ontwerp: publicatie en terinzagelegging overeenkomstig afdeling 3.4 Awb en Wro. Een ieder kan gedurende deze terinzagelegging een zienswijze indienen bij de gemeenteraad.
- Vaststelling: vaststelling door de Raad. Mogelijkheid reactieve aanwijzing. Publicatie en terinzagelegging vastgesteld bestemmingsplan gedurende de beroepstermijn.
- Inwerkingtreding: na afloop van de beroepstermijn (tenzij binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan).
- Beroep: beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.
- In het kader van deze procedure is het voor eenieder mogelijk om zijn/haar zienswijze (bij de gemeenteraad) kenbaar te maken. In publicaties met betrekking tot de diverse stappen die het plan moet doorlopen, wordt daarvan steeds melding gemaakt. Wanneer beroep wordt ingesteld, beslist uiteindelijk c.q. in hoogste instantie, de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan.

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1.1 Vooroverleg

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg verzonden naar de betreffende personen en instanties. Vanuit de volgende instanties zijn reacties ontvangen:

- Gasunie.
- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR)
- Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU)
- Provincie Utrecht.
- Veiligheidsregio Utrecht (VRU)

De Gasunie en de provincie hebben aangegeven dat zij geen opmerkingen hebben op het onderhavige concept-ontwerpbestemmingsplan. De vooroverlegreacties van de overige instanties zijn verwerkt in de betreffende paragrafen.

7.1.2 Inspraak

Het ontwerpbestemmingsplan wordt in het kader van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor zover relevant voorgelegd aan de betrokken diensten van het rijk, waterschap en gemeente.

Het plan wordt tevens gedurende de ontwerpfasen in het kader van art 3.8 Wro en volgens afdeling 3.4 van de Awb ter inzage gelegd. Een ieder wordt gedurende deze periode in de gelegenheid een zienswijze op het plan in te dienen.

7.1.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan wordt conform de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening ter inzage gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan zal gedurende zes weken ter inzage worden gelegd, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om zienswijzen in te dienen. Na afloop van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden de eventuele ingediende zienswijzen beoordeeld. Na eventuele aanpassingen stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast. De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in deze toelichting verwerkt.

7.1.4 Coördinatie regeling

Om de besluitvorming zo efficiënt mogelijk te laten verlopen heeft de gemeenteraad van Stichtse Vecht besloten om voor het onderhavige bestemmingsplan de coördinatie regeling ex artikel 3.30, lid 1 sub b van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren. Dat houdt in dat met het ontwerpbestemmingsplan ook de noodzakelijke vergunningen zoveel mogelijk tegelijkertijd ter inzage worden gelegd. Door toepassing van de coördinatie regeling worden de benodigde procedures (bestemmingsplan en omgevingsvergunningen) zoveel mogelijk in één keer doorlopen. Dat betekent ook dat er één keer gelegenheid is om zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan en/of ontwerpomgevingsvergunning(en) in te stellen. Ook voor het instellen van beroep tegen het bestemmingsplan en/of omgevingsvergunningen bij de Raad van State bestaat één mogelijkheid.

Doordat de Crisis -en herstelwet (Chw) van toepassing is op dit bestemmingsplan is sprake van een versnelde beroepsprocedure, de bestuursrechter doet binnen 6 maanden na het aflopen van de beroepstermijn uitspraak.

7.2 Juridische uitvoerbaarheid

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad gelijktijdig met de vaststelling van het bestemmingsplan moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk bestemmingsplan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

Het bestemmingsplan voorziet in het transformeren van het plangebied naar een woningbouwlocatie. Deze ontwikkeling maakt daarmee bouwplannen mogelijk in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk.

De kosten voor de realisatie van de plannen (incl. planschade) komen voor rekening van de initiatiefnemer, die daarvoor de benodigde budgetten heeft gereserveerd. Tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt een anterieure overeenkomst afgesloten.