



Bestemmingsplan Dorpsweg 32-34 Maartensdijk

Status

concept

Datum

September 2019

Identificatienummer

NL.IMRO.0310.18012.BP0005-ON01

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding tot het bestemmingsplan	6
1.2 Begrenzing van het gebied	6
1.3 Vigerende regeling	7
1.4 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	8
2.1 Historische ontwikkeling	8
2.2 Huidige situatie	9
2.3 Het plan	11
Hoofdstuk 3 Beleidskader	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal beleid	15
3.3 Regionaal beleid	15
3.4 Gemeentelijk beleid	16
3.5 Conclusie	20
Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten	21
4.1 Milieu	21
4.2 Water	35
4.3 Natuur	37
4.4 Cultuurhistorie	39
4.5 Archeologie	41
4.6 Mobiliteit	43
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	46
5.1 Economische uitvoerbaarheid	46
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	46
5.3 Handhavingsaspecten	47
Hoofdstuk 6 Overleg en inspraak	48
6.1 Vooraankondiging	48
6.2 Overleg	48
Hoofdstuk 7 Juridische aspecten	48
7.1 Planmethodiek	48
7.2 Toelichting op de regels	49

Bijlagen:

Bijlage 1	Asbestinventarisatierapport
Bijlage 2	Verkennend bodemonderzoek 2011
Bijlage 3	Verkennend bodem- en asbestonderzoek 2018
Bijlage 4	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Bijlage 5	Watertoets
Bijlage 6	Stikstofparagraaf
Bijlage 7	AERIUS depositieberekening
Bijlage 8	Geschiktheidsbeoordeling Flora en Fauna
Bijlage 9	Onderzoek, vleermuizen, huismus en gierzwaluw

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot het bestemmingsplan

De Diaconie van de Hersteld Hervormde Gemeente te Maartensdijk is sinds 1990 eigenaar van het plangebied gelegen achter de kerk aan de Dorpsweg te Maartensdijk. Op deze locatie zijn twee woningen aanwezig. Deze woningen zijn in dermate slechte staat dat ze onbewoonbaar zijn. De locatie is in verval en heeft een zeer rommelige aanblik. Om verdere ongewenste ontwikkelingen op de locatie te voorkomen wordt het plangebied herontwikkeld.

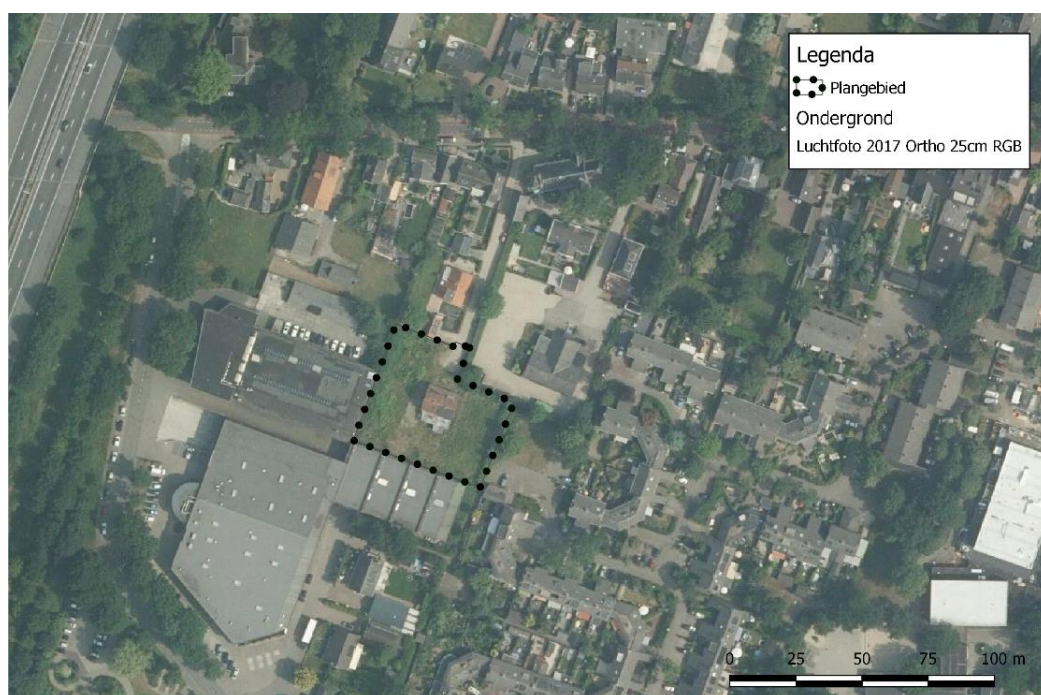
Het doel van de ruimtelijke ontwikkeling is om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied achter de kerk als geheel te vergroten. De beoogde ontwikkeling voorziet bouw van 5 geschakelde woningen voor de doelgroep starters en/of senioren. De bestaande woningen worden gesloopt. Tevens wordt een al lang bestaand knelpunt ten aanzien van parkeren op het terrein van het Hervormd Centrum opgelost.

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Maartensdijk 2009' met de bestemming Wonen. Binnen deze bestemming is het niet mogelijk om meer dan twee woningen te realiseren. Ook is de ontwikkeling van het voorgenomen parkeerterrein niet mogelijk. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is het noodzakelijk een nieuw juridisch-planologisch kader, het bestemmingsplan, vast te stellen waarin de gewenste ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Begrenzing van het gebied

Het plangebied is gelegen aan de Dorpsweg in de woonkern Maartensdijk binnen de gemeente De Bilt. Het perceel bevindt zich achter de Hersteld Hervormde Kerk gelegen aan de Dorpsweg 38 te Maartensdijk, kadastraal bekend: gemeente Maartensdijk, sectie B, nummer 3117. Het plangebied is globaal begrenst door de straten: Dierenriem, Graspieper en Boomklever.

In de volgende afbeelding is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de verbeelding, behorend bij dit bestemmingsplan.



Figuur 1: Globale ligging en begrenzing plangebied

Tot het moment dat dit bestemmingsplan van kracht wordt is het vigerende bestemmingsplan voor deze locatie het bestemmingsplan "Maartensdijk 2009" welke op 22 juli 2010 onherroepelijk is geworden.



De gronden binnen het plangebied hebben in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Wonen'. Deze gronden zijn bestemd voor: 'het wonen in de vorm van vrijstaande, halfvrijstaande, geschakelde en gestapelde woningen met aan- en uitbouwen en bijgebouwen'. Inclusief bijbehorende tuinen en erven, groenvoorzieningen en parkeergelegenheid (op eigen terrein). Ten aanzien van het bouwen geldt het volgende: 'per bestemmingsvlak mogen niet meer hoofdgebouwen/woningen worden gerealiseerd dan bestaand.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de bouw van 5 nieuwe woningen mogelijk ter vervanging van 2 bestaande woningen. Daarnaast wordt voorzien in een parkeerterrein ten behoeve van de naastgelegen maatschappelijke bestemming. Omdat op grond van de vigerende bestemming geen extra woningen en het parkeren ten dienste van de maatschappelijke bestemming is toegestaan, is de voorliggende ontwikkeling strijdig met het vigerende bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk is een eerste algemene indruk van het plangebied geschetst en is de aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de huidige en voorgenomen ontwikkeling. Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid van de gemeente en hogere overheden. In hoofdstuk 4 wordt aandacht besteed aan diverse omgevingsaspecten. Hier worden enkele sectorale onderwerpen, zoals geluid, bodem, externe veiligheid, water en archeologie nader toegelicht. De economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt aangetoond in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 zijn de overlegresultaten genoemd. Hier staat een samenvatting en beantwoording van de inspraakreacties en de overlegreacties met betrokken partijen. Tenslotte geeft hoofdstuk 7 aan hoe de bestemmingsregeling is opgebouwd en welke keuze daaraan ten grondslag liggen.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Historische ontwikkeling

Het natuurlijke landschap van Maartensdijk heeft zijn oorsprong in de voorlaatste ijstijd. Het gebied ligt op de overgang tussen de hogere zandgronden en het lagere veengebied. In de vijftiende en zestiende eeuw werden de gronden van het gebied ontgonnen. De ontwikkeling is langzaam maar zeker ontwikkeld vanaf de lintbebouwing van de Dorpsstraat tot het huidige Maartensdijk.

Onderhavig plangebied bevindt zich in het historisch bebouwingslint langs de Dorpsweg, vroeger de St. Maartensdijk. Langs deze dijk is het dorp ontstaan als nederzetting tijdens de veenontginning. Hierdoor is een organisch gegroeid patroon van veelal individuele bebouwing in een lint ontstaan. Langs het lint bevinden zich tal van waardevolle (monumentale) gebouwen. De eerste bebouwing bestond voornamelijk uit boerderijen. Ten noorden van plangebied ligt, aan de Dorpsweg 38, de Hersteld Hervormde Kerk welke uit de 15^e eeuw stamt. Het oorspronkelijke bebouwingslint is in de loop van de tijd verdicht en er werden zijstraten aangelegd. Ten noorden van het lint is de oorspronkelijke agrarische structuur van het land achter het lint nog zichtbaar aanwezig. In het zuiden is de woningbouw vanaf de jaren zestig op een grotere schaal uitgebreid. Het plangebied beslaat een ruimtelijk ingesloten deel tussen de relatief nieuwere bebouwing van de woonkern, de bedrijven gelegen aan de Dierenriem en het historische bebouwingslint. De locatie is gesitueerd ten zuiden van de dorpsweg aan een zijstraat van het oorspronkelijke lint.

Binnen het plangebied bevinden zich 2 woningen welke omstreeks 1930 op deze locatie zijn gebouwd. Later, omstreeks 1980 is het tegenover gelegen Hersteld Hervormde Kerk gebouwd.



Figuur 3: Lintbebouwing Maartensdijk omstreeks 1900

2.2 Huidige situatie

Het oorspronkelijke bebouwingslint langs de Dorpsweg is in de loop van de tijd verdicht en er werden zijstraten aangelegd. Vanaf de jaren zestig vond grootschaliger woningbouw plaats aan de zuidkant van de Dorpsweg. De bebouwing aan het lint bestaat met name uit vrijstaande woningen. De bebouwing in de woonwijken bestaat uit rijwoningen en twee-onder-een-kappers.

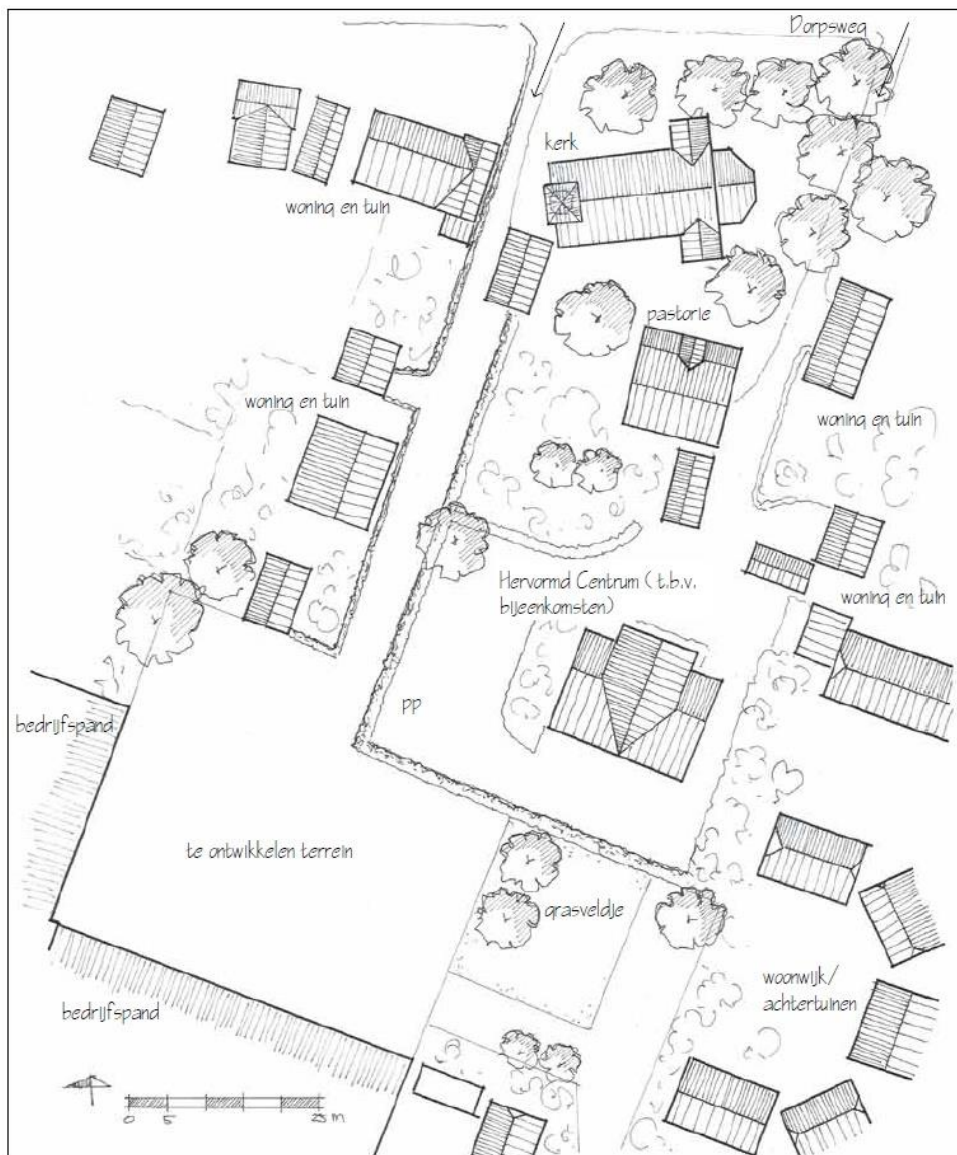


Figuur 4: Topografische kaart Maartensdijk (links), Vereenvoudiging van de topografische kaart (rechts)

Het terrein waar de herontwikkeling plaatsvindt, bevindt zich ten zuiden van de Dorpsweg, ten zuiden van de Hervormde Kerk, welke is gelegen aan de Dorpsweg 38. De kerk zelf staat op de kop van een langwerpig terrein. Achter de kerk staan de pastorie en het Hervormd Centrum. De Laatgotische Hervormde Kerk is een monument en heeft een eenbeukig schip met smalle dwarskapellen en koor. Het koor is het oudste gedeelte en dateert uit de 15^e eeuw, het schip is 16^e -eeuws en de toren dateert uit omstreeks 1500. De Pastorie en het Hervormd Centrum zijn van later datum. Hoewel de inrichting van het terrein rond de drie gebouwen verschilt, is dit terrein toch als eenheid te zien door de aanwezigheid van hagen die grotendeels rondom staan. De ontsluiting voor deze drie gebouwen vindt plaats via een erftoegangsweg ten oosten van de kerk. Parkeren geschiedt voornamelijk rondom het Hervormd centrum.

Aan de noordkant wordt het plangebied begrenst door een particuliere tuin en bebouwing, alsmede door de haag die het terrein van het kerkgebouw omzoomt. Ten oosten van de locatie bevindt zich een woonwijk en ligt een grasveldje met enkele bomen.

Binnen het plangebied van 2.074 m² bevinden zich twee woningen. Deze twee woningen zijn sterk verouderd. De gezamenlijke oppervlakte van de woningen in de huidige situatie bedraagt circa 175 m². De goot- en nokhoogte bedragen 2,50/6,00 m. Het te ontwikkelen terrein is bereikbaar via een smalle, halfverharde toegangsweg die uitkomt op de Dorpsweg. Hoewel de woningen te zien zijn vanaf de Dorpsweg, liggen ze erg achteraf, ingeklemd tussen het parkeerterrein rond het Hervormd Centrum, bedrijfsbebouwing en een plantsoen waar geparkeerd wordt door de bewoners van de Boomklever en Graspieper. Er is geen duidelijke relatie met de woningen van de aangrenzende wijk. Deze woningen liggen met de achterkanten naar het plantsoen toe. Ook de bedrijfsbebouwing ligt met de achterkanten naar de woningen toe.



Figuur 5: Huidige situatie plangebied en omgeving

2.3 Het plan

Het doel van de herontwikkeling binnen het plangebied is om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied achter de kerk als geheel te vergroten. Tevens wordt een al lang bestaand knelpunt ten aanzien van parkeren op het terrein van het Hervormd Centrum opgelost.

De beoogde ontwikkeling voorziet bouw van 5 geschakelde woningen voor de doelgroep starters en/of senioren. De bestaande woningen worden gesloopt. Het gaat hier om een rijtje van 5 woningen met een kleine voortuin en een achtertuin. De woningen hebben een maximale goot- en nokhoogte van 3 respectievelijk 10 meter. De woningen hebben hun entree aan de zijde van de Dorpsweg. De woning die grenst aan het plantsoen heeft ook een oriëntatie richting plantsoen. De woningen bestaan uit 1 laag met een hoge kap ofwel 2 lagen met een kap. De variant met 1 bouwlaag en een hoge kap sluit ruimtelijk gezien aan bij de bebouwing in de omgeving van de locatie.

Belangrijke programmatische doelstelling bij de herontwikkeling van Dorpsweg 32-34 is het realiseren van sociale koopwoningen. Dit past binnen de doelstellingen van de gemeentelijke Woonvisie om meer goedkope woningen voor starters en jonge gezinnen te realiseren in de kleine kernen. Het project draagt zo bij aan de ambitie; de leefbaarheid en vitaliteit van de kleine kernen te behouden en zo mogelijk te versterken.

Er wordt een extra parkeerterrein met een capaciteit van 30 parkeerplaatsen naast de nieuw te bouwen woningen gerealiseerd, dat bij gelegenheid gebruikt wordt. Dit vermindert de parkeerproblemen aan de Dorpsweg en in de wijk bij bijzondere bijeenkomsten. Het parkeerterrein ten behoeve van de maatschappelijke voorziening wordt via bestaande inritten op de Dorpsweg ontsloten. In het plan is daarnaast voorzien in parkeerplaatsen bij de woningen. In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op het aspect mobiliteit.

Aan de oostkant van het terrein bevindt zich een woonwijk. Hier loopt de Boomklever dood bij een enigszins verwaarloosd grasveldje met parkeerplaatsen. De huizen in de wijk grenzen met hun achterzijde aan deze ruimte. Hier ligt een kans om deze, nu nog wat onbestemde ruimte, in gezamenlijke ontwikkeling met voorliggende plan, op te waarderen.

In navolgend figuur is een schetsontwerp weergegeven voor de voorgenomen situatie.



project	Herontwikkeling Dorpsweg 32-34
opdrachtgever	Diaconie van de Hersteld Hervormde Gemeente Maartensdijk
datum/versie	5 december 2019
door	ir. L. de Graaf & Ing. L. Borst



Figuur 6: Schetsontwerp voorgenoemde situatie

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt aangegeven met welke beleidsuitgangspunten van het Rijk, de provincie en het eigen gemeentelijk beleid rekening moet worden gehouden bij het vaststellen van het bestemmingsplan.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Begin 2012 is de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteits- en ruimtelijke orderingsbeleid. Dit nieuwe beleid heeft onder meer de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040 vervangen. De structuurvisie heeft betrekking op:

- Rijksverantwoordelijkheden voor basismatregelen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- Rijksbelangen met betrekking tot (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- Rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijks betrokkenheid. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking.

Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder'). Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Planspecifiek

In de 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' zijn nationale belangen opgenomen die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. De SVIR is slechts van beperkte betekenis voor onderhavig bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van drie wooneenheden binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor dit initiatief biedt de SVIR geen belemmeringen.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden.

Het Barro is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. Het Barro bevat alle ruimtelijke rijks belangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijks belangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden. Anders dan de Realisatieparagraaf dus, waar alleen is aangegeven hoe het beleid zal worden uitgevoerd door het aanreiken van de mogelijke sturingsinstrumenten.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Hiermee kan bijvoorbeeld precies aangegeven worden in welke zones bestemmingsplannen geen bestemmingen mogen bevatten die verdere verstedelijking toestaan. Dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke drukte.

In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Voor het plangebied is geen specifieke opgave bepaald.

Planspecifiek

De beoogde ontwikkelingen hebben geen invloed op de nationale belangen, die beschreven zijn in de Barro. Wel dient op grond van het Barro de ladder voor duurzame ontwikkeling te worden doorlopen.

3.1.3 Nationaal Waterplan 2016 - 2021

Op 10 december 2015 hebben de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken het Nationaal Waterplan 2016-2021 vastgesteld. In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
- Nederlanders leven waterbewust.

Planspecifiek

Het plangebied is gelegen in het stedelijke gebied. Wateroverlast in dit gebied kan ontstaan door hoge grondwaterstanden, overstromend oppervlaktewater, overbelasting van het riool of een combinatie van deze drie. Het is bij nieuwe ontwikkelingen van belang rekening te houden met de wateropgave. In paragraaf 4.2 worden de effecten van de beoogde ontwikkelingen voor het aspect water verder uitgewerkt.

3.1.4 Bro - Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. De ladder is vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat als een bestemmingsplan nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de toelichting moet voldoen aan de hieronder genoemde voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Planspecifiek

Gezien de geringe omvang van de uitbreiding, te weten 3 extra woningen kan worden gesteld dat er geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling volgens het Bro. Het aantal extra woningen van 3 valt buiten de verantwoordingsplicht.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 (herijking 2016)

Op 12 december 2016 is de herijkte Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (hierna PRS) 2013- 2028 vastgesteld. In de PRS legt de provincie het ruimtelijke beleid voor de periode 2013-2028 vast. Het nieuwe ruimtelijke beleid heeft als uitgangspunt: lokaal wat kan, regionaal wat moet. Gemeenten krijgen hierdoor meer ruimte om, binnen gestelde kaders, zelf beslissingen te nemen. Ruimtelijke kwaliteit staat hierbij voorop. Gestreefd wordt naar een provincie waar ruimte is voor goed wonen, werken en natuur.

Planspecifiek

De Provincie heeft in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie de visie dat binnenstedelijke woningbouw voor tenminste twee derde deel binnen de rode contouren moet plaats vinden. De huidige locatie wordt volledig ontwikkeld binnen de bestaande rode contouren. Deze binnenstedelijke opgave biedt kansen om de leefbaarheid in dorpen te verbeteren, mits er ook voldoende aandacht is voor de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving. Het voorliggende plan voldoet hiermee aan de gestelde eisen binnen de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (herijking 2016)

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) heeft de provincie Utrecht haar ruimtelijke beleid vastgelegd voor de komende 15 jaar. De PRV is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV wordt elke vier jaar opnieuw bekeken en eventueel aangepast (herijken). De herijking is in juni 2015 begonnen en op 12 december 2016 vastgesteld. Dit herijken heeft in nauwe samenwerking met partners van de provincie plaatsgevonden. Doel van de herijking is dat het geheel van ruimtelijk beleid en bijbehorende regels weer actueel is.

Planspecifiek

De ontwikkellocatie ligt binnen het stedelijk gebied. Om kleinschalige binnenstedelijke ontwikkelingen niet onnodig te belasten met regelgeving is het artikel gericht op uitleglocaties en transformaties. Voor kleinschalige woningbouw zijn in de PRV geen regels opgenomen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regiodocument

Bestuur Regio Utrecht (BRU) is een samenwerkingsverband van negen gemeenten in de regio Utrecht. Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen en Zeist werken aan verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van het gebied. Als vertegenwoordiger van de regiogemeenten werkt BRU mee aan projecten op het gebied van ruimtelijke ordening op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. De stadsregio behartigt daarin de belangen van de Utrechtse regio. Zo heeft BRU het Regiodocument opgesteld dat een gezamenlijke inbreng is van de negen BRU-gemeenten in het proces op weg naar een nieuwe Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). De provincie Utrecht heeft BRU verzocht om de verstedelijkingsopgave NV Utrecht nader uit te werken als input voor de PRS. Op 15 juni 2011 stelde het algemeen bestuur van BRU het Regiodocument vast.

Planspecifiek

Voor de gemeente De Bilt is in het Regiodocument aangegeven dat in de periode 2013-2025 een restcapaciteit aanwezig is van 875 extra woningen. Deze woningen dienen allen binnenstedelijk gerealiseerd te worden. Dit bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van in totaal 5 woningen, een totale toevoeging van 3 woningen, binnen het stedelijk gebied. Dit aantal past binnen de overgebleven restcapaciteit van het aantal beschikbare woningen. Hierdoor kan worden aangenomen dat dit plan binnen de ontwikkelingen van de verstedelijkingsopgave past.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Bilts Manifest "ToekomstBilt 2030"

In het Bilts manifest wordt de toekomstvisie op de Gemeente de Bilt geschetst. Hierbij zijn drie ontwikkelingsrichtingen gekozen; Innovatie&Creatie, Vitalisatie en Recreatie. De ontwikkelingsrichtingen zijn bedoeld om toe te werken naar 2030. Naast deze ontwikkelingsrichtingen wil de gemeente haar identiteit en karakter behouden. De volgende zes kwaliteiten geven de gemeente haar identiteit en karakter:

- Ruimte en Groen
- Historische landschappen
- Krachtige kernen
- Hoogwaardige kennis
- Topper in sport
- Centrale ligging.

Planspecifiek

De ontwikkelingen op onderhavige locatie zijn te schalen onder de kwaliteit Krachtige kernen. Hierin wordt beschreven dat uitbreiding en nieuwbouw op kleine schaal gewenst is. Bij nieuwbouw wordt vooral gericht op nieuwbouw binnen de kernen, kleinschaligheid en bouwen voor eigen aanwas.

3.4.2 Structuurvisie Gemeente De Bilt 2030

Op 29 maart 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 2030 Behoud door ontwikkeling vastgesteld. Hiermee heeft de gemeente vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening de kaders voor het ruimtelijk beleid vastgelegd. De gemeente vindt het belangrijk nu een stevige koers uit te zetten, zodat zij in de toekomst haar gezichten en kwaliteiten kan waarborgen en nieuwe kansen die zich aandienen kan verzilveren. In Het Bilts Manifest is gezamenlijk met een brede afvaardiging van de bevolking nagedacht over de kwaliteiten van de gemeente en zijn in het verlengde daarvan drie ontwikkelingsrichtingen vastgelegd. In de structuurvisie worden deze onderdelen een slag verder gebracht en vindt een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen plaats. De structuurvisie is daarmee in hoofdzaak een ruimtelijk document, maar zij heeft nadrukkelijk haar wortels in de maatschappelijke opgaven die er spelen. De zes kernen binnen de gemeente De Bilt hebben alle een herkenbaar eigen gezicht. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties dient dit karakteristieke gezicht gekoesterd te worden; waar mogelijk wordt daarop voortgebouwd.

Planspecifiek

Gemeente de Bilt is een relatief vergrijsde gemeente. Door het gebrek aan betaalbare woningen trekken jongeren weg uit de gemeente, of komen ze er niet binnen. Door starters en doorstromers de kans te geven in hun eigen omgeving te kunnen blijven wonen ontstaat er sociale cohesie en maatschappelijke participatie. Hierdoor blijven maatschappelijke voorzieningen als bijvoorbeeld een sportvereniging bestaan. De woningen in dit plan zijn gericht op starters en jonge gezinnen en sluit hiermee aan op de visie van de gemeente.

Speerpunt drie uit de Structuurvisie omschrijven kernen met een eigen gezicht. De visie is dat het karakteristieke gezicht van deze dorpen gekoesterd wordt en daar waar mogelijk in de ruimtelijke ontwikkeling hierop voortgebouwd wordt. Maatschappelijk is een lintdorp. De belangrijkste karakteristieken van lintdorpen zijn de langgerekte opzet en de doorkijkjes naar het open landschap.

Er wordt voorzien in een behoefte naar duurzame en kleinschalige woningbouw. De ontwikkeling sluit hiermee aan op de ambities uit de structuurvisie.

3.4.3 Cultuurhistorische waardenkaart

De cultuurhistorische waardenkaart (vastgesteld d.d. 27 oktober 2011) van de gemeente De Bilt bevat de beschrijvingen van vijftig cultuurhistorische waarden die kenmerkend zijn voor de gemeente. De beschrijvingen zijn opgesteld in samenwerking met de klankbordgroep landschapsontwikkelingsplan. Het geheel bestaat uit een catalogus van geïllustreerde beschrijvingen, waarderings, een toelichting en diverse kaarten. De cultuurhistorische waardenkaart heeft een driedelig doel:

- het beschrijven en waarderen van belangrijke cultuurhistorische waarden in de gemeente;
- het informeren van initiatiefnemers van ruimtelijke plannen, met als doel de ontwikkeling van plannen die rekening houden met de cultuurhistorie;
- het aanvullen van het toetsingskader voor ruimtelijke plannen, overeenkomstig de wetgeving.

Onder cultuurhistorische waarden wordt verstaan: de zichtbare historische elementen en structuren die bepalend zijn voor het karakter van de gemeente en voor de 'leesbaarheid' van de geschiedenis. Voorbeelden zijn: monumenten en gebouwen zoals kerken, molens, boerderijen en landhuizen, maar ook landschappelijke zaken, zoals: de bijzondere middeleeuwse verkaveling in het veenweidegebied, historische wegen, de lanen en parken van landgoederen, geriefhoutbosjes, zichtlijnen, en loswallen.

De cultuurhistorische waardenkaart bestaat uit een inventarisatie van cultuurhistorische waarden verdeeld in vijf thema's. De vijf thema's zijn zo gekozen dat ze de wordingsgeschiedenis en het huidige karakter van de bewoning in het Biltse het beste weergeven. Het gaat om de volgende thema's:

- ontginningen, dijken en weteringen;
- dorpen en gehuchten;
- (water-)wegen, paden en sporen;
- Stichtse Lustwarande en Laagte van Pijnenburg;
- forten, linies en bunkers.

Daarnaast is een 'startlijst' opgesteld. Deze lijst bevat vijftig cultuurhistorische objecten in de gemeente.

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische waarden die in het plangebied aanwezig zijn. Concluderend kan gesteld worden dat het aspect cultuurhistorie niet leidt tot belemmeringen voor de uitvoering van dit plan.

3.4.4 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) beschrijft het beleid van de gemeente De Bilt voor de periode tot aan 2020. Het GVVP steekt in op het benutten van de bestaande infrastructuur en mensen te stimuleren om slimme keuzes in hun vervoermiddel te laten maken. De visie is uitgewerkt in drie hoofddoelen, te weten bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) en slimmer reizen. Concreet vertalen deze thema's zich in het verbeteren van de doorstroming op de Soestdijkseweg, openbaar vervoer tussen station Bilthoven en de Uithof, duidelijkere keuzes tussen functie en inrichting van de weg, verkeerseducatie en een aantrekkelijk fietsnetwerk.

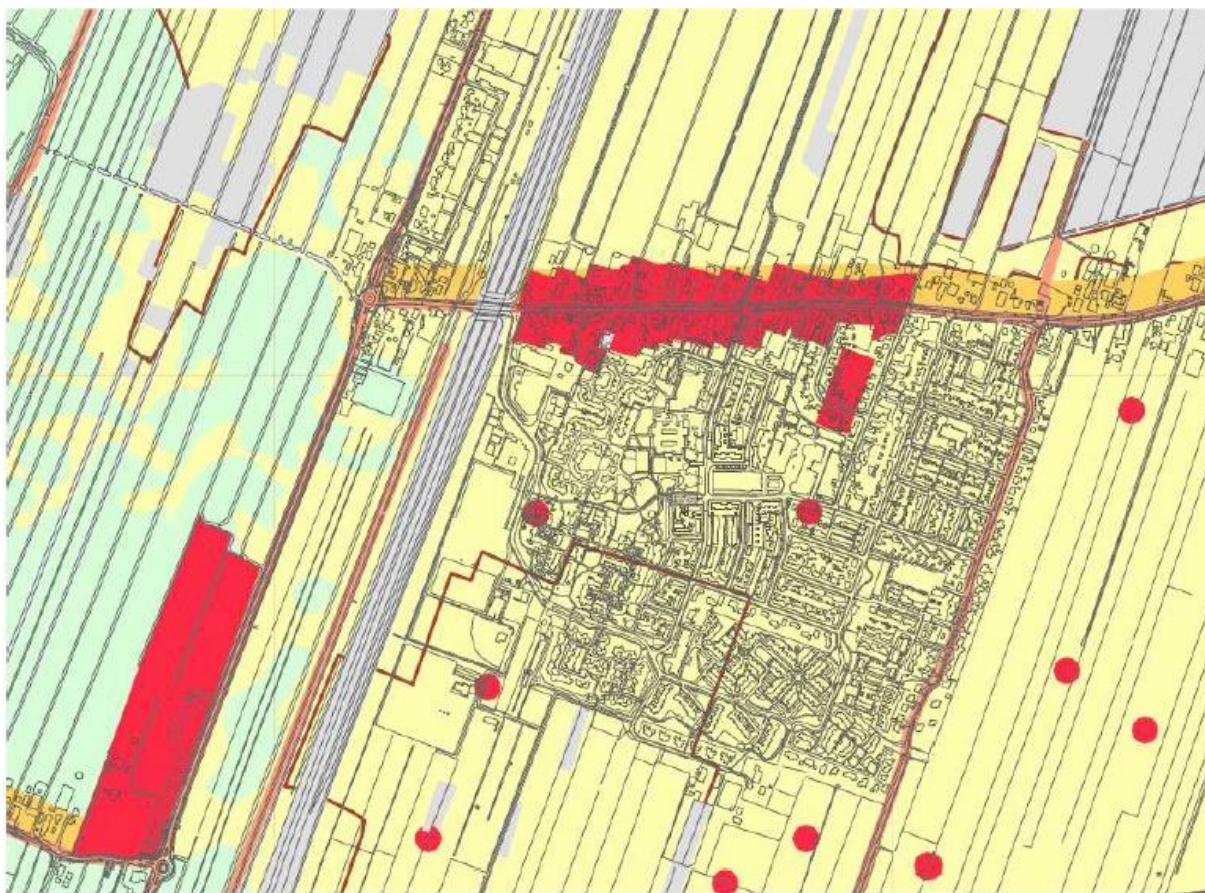
In paragraaf 4.6 wordt nader ingegaan op het aspect mobiliteit. Concluderend kan gesteld worden dat het aspect mobiliteit niet leidt tot belemmeringen voor de uitvoering van dit plan.

3.4.5 Nota Erfgoedbeleid en Archeologische Waardenkaart

De Nota Erfgoedbeleid beschrijft de het beleid van de gemeente de Bilt omtrent het cultuurhistorisch erfgoed. Met dit beleid wil de gemeente haar erfgoed behouden en ontwikkelen zodat toekomstige generaties er van kunnen blijven genieten. Het bovengrondse, onroerend erfgoed is onderverdeeld in drie thema's

- Archeologie
- historische (steden)bouwkundige / bovengrondse monumentenzorg
- cultuurlandschap/ historische geografie

Op de archeologische (verwachtings) waarden- en beleidsadvieskaart van de gemeente De Bilt, staat het plangebied aangeduid als een gebied met een (middel-)hoge trefkans (verwachte archeologische waarde VAW2).



Figuur 7: Uitsnede archeologische (verwachtings) waarden- en beleidsadvieskaart gemeente De Bilt

In paragraaf 4.5 wordt nader ingegaan op het thema archeologie. Concluderend kan gesteld worden dat het aspect archeologie niet leidt tot belemmeringen voor de uitvoering van dit plan.

3.4.11 Welstandsnota

De Welstandsnota beschrijft het welstandsbeleid van de gemeente De Bilt en dient als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Enkele relevante doelstellingen in de Welstandsnota zijn:

- de bestaande historische bebouwing is het kwalitatieve referentiepunt voor ieder bouwwerk; er dient een heldere scheiding te zijn tussen privé- en publieke ruimten; panden moeten op de openbare ruimte zijn georiënteerd;
- het historische en afwisselende karakter van het centrum moet behouden blijven;
- bij verbouw of renovatie moet het oorspronkelijke materiaalgebruik tot uitgangspunten worden genomen.
- De welstandsnota wordt gebruik als aanvullend instrument voor het ruimtelijke beheer van het gebied. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt getoetst aan de welstandseisen.

Planspecifiek

De ontwikkeling dient te voldoen aan de Welstandsnota De Bilt 2013. Het plangebied behoort tot het gebied 'Dorpskernen en -linten'. Het normale welstandsniveau is hierbij van toepassing. Het normale welstandsniveau is erop gericht de basiskwaliteit te behouden. Het gebied wordt in deze nota gekarakteriseerd als locatie waarbij gebiedsgerichte welstandscriteria voor 'Planmatige woonwijken' van toepassing zijn. De criteria geven aan dat bij vervangende nieuwbouw de maat en schaal moet passen bij de omliggende bebouwing en dat een eigentijdse uitwerking mogelijk is mits passend in de stedenbouwkundige context. In architectonische uitstraling sluit de nieuwbouw eerder aan op de bebouwing aan de Dorpsweg dan op de bebouwing aan de achterzijde. De woningen worden op een eigentijdse manier ingepast op de locatie. Bij de verdere planuitwerking zal hiervoor overleg met de welstandcommissie plaats vinden.

3.4.12 Woonbeleid

Het woonbeleid van de gemeente De Bilt is vastgelegd in de Woonvisie 2013-2020 en het Aanvullend woonbeleid van de Woningwet naar gemeentelijk beleid 2016. In deze documenten zijn de ambities geformuleerd die de gemeente nastreeft en waaraan in principe iedere woningbouwontwikkeling haar bijdrage moet leveren.

De doelgroepen die extra aandacht verdienen zijn ouderen en starters of jonge gezinnen. Het belang is deze doelgroep vast te houden ten gunste van de leefbaarheid en vitaliteit. Het is afhankelijk van de locatie van de ontwikkeling welke doelgroep prioriteit krijgt. Er wordt om inzet gevraagd voor de realisatie van woningen in het sociale segment, het middeldure huursegment en het goedkope koopsegment. Daarnaast wordt nadrukkelijk gevraagd om een bijdrage in de vorm van levensloopbestendigheid en duurzaamheid.

Planspecifiek

De te realiseren woningen zijn gericht op het huisvesten van starters en jonge gezinnen. De ontwikkeling voldoet hiermee aan het woonbeleid.

3.4.13 Groenstructuurplan

Gemeente De Bilt is trots op haar groen en wil hier dan ook zorgvuldig mee omgaan. Om er voor te zorgen dat De Bilt een groene gemeente blijft heeft de gemeente haar visie op het groen in de openbare ruimte vorm gegeven door middel van een groenstructuurplan. In het groenstructuurplan worden de belangrijkste groenstructuren in de gemeente De Bilt beschreven. Het gaat hier om groenstructuren binnen de bebouwde kom naar het buitengebied en visa versa. Hierbij valt te denken aan:

- verbindingen tussen de kernen en het buitengebied
- Lanen
- Parken
- Kenmerkende beplanting binnen iedere kern en gebied, zoals de hagen langs de Dorpsstraat in Maartensdijk



Figuur 8: Uitsnede groenstructuurplan

Planspecifiek

In het groenstructuurplan wordt de Dorpsweg genoemd als de belangrijkste structuurdrager in het gebied. De Dierenriem wordt genoemd als de belangrijkste hoofdstructuur voor lanen. De gemeente wil de hagen en bomen behouden, ze zijn karakteristiek voor de weg. De haag is een veldesdoorn haag en de bomen zijn eiken, bij vervanging moeten deze soorten aangehouden worden. Gewenst is om meer ondergrondse ruimte te creëren voor de bomen en de hagen bij een herinrichting, mits hiervoor voldoende ruimte is.

3.5 Conclusie

Initiatiefnemer is voornemens twee bestaande maar zeer vervallen woningen te slopen en op deze locatie 5 geschakelde woningen terug te bouwen. In het huidige bestemmingsplan is deze ontwikkeling niet mogelijk. Daarnaast wordt in dit plan een parkeerterrein gerealiseerd waardoor de parkeerproblemen tijdens piekmomenten van de naastgelegen maatschappelijke voorziening opgevangen worden. Concluderend kan gesteld worden dat de ontwikkeling past binnen de beleidsambities van Rijk, provincie, regio en gemeente.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Milieu

4.1.1 M.e.r. beoordeling

Kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen, een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

Planspecifiek

Een stedelijk ontwikkelingsproject is als activiteit 11.2 omschreven op de D-lijst bij het Besluit m.e.r. In de Nota van Toelichting bij het Besluit m.e.r. wordt deze activiteit als volgt omschreven: "Bij een stedelijk ontwikkelingsproject kan het gaan om bouwprojecten als woningen, parkeerterreinen, bioscopen, theaters, sportcentra, kantoorgebouwen en dergelijke of een combinatie daarvan."

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overweegt in een voor dit onderwerp belangrijke uitspraak (ECLI:NL:RVS:2017:694) dat het begrip stedelijk ontwikkelingsproject ruimte laat voor interpretatie en dat daardoor discussie kan ontstaan over de vraag wanneer sprake is van een wijziging van een dergelijk project. Niet iedere mogelijk gemaakte wijziging van een stedelijke ontwikkeling, hoe ondergeschikt ook, moet worden aangemerkt als een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit m.e.r. Of sprake is van een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject hangt af van de concrete omstandigheden van het geval. Daarbij spelen onder meer aspecten als de aard en de omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol.

De bouw van 3 extra woningen, het vervangen van 2 woningen en de realisatie van het parkeerterrein op onderhavige inbreidingslocatie in een bestaande woonwijk tegen het bedrijventerrein heeft nauwelijks ruimtelijke impact. In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn verderop in dit hoofdstuk de diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora en fauna en water. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten. Daarnaast blijft het ruim onder de drempelwaarde van 2000 of meer woningen. In onderhavige situatie kan gesteld worden dat er geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, een m.e.r.-beoordeling is hiermee niet aan de orde is.

4.1.2 Bedrijven- en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten van bestaande en toekomstige bedrijvigheid om zodoende kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Om te komen tot een verantwoorde, ruimtelijk relevante toetsing in milieuhygiënisch opzicht van bedrijfsvestigingen, wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde milieuzonering. Hieronder wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen, anderzijds milieugevoelige functies als (bedrijfs)woningen, zorginstellingen, onderwijsinstellingen, kinderopvang e.d.

Bedrijven en instellingen zijn verplicht te voldoen aan de eisen uit het Activiteitenbesluit, dan wel een omgevingsvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Doormiddel van de milieuwet en regelgeving wordt (milieu)hinder in woongebieden zoveel mogelijk voorkomen. Indien woningbouw wordt gerealiseerd in de directe omgeving waar milieugevoelige objecten zijn toegelaten, dan dient rekening gehouden te worden met de bestaande rechten van deze bedrijven.

In de directe omgeving van het perceel Dorpsweg 32-34 te Maartensdijk zijn een drietal bedrijven gevestigd, te weten:

- Dierenriem 3-5, inrichting bestemd tot het importeren, opslaan en distribueren van wijnen (Oprichtingsvergunning op grond van de Hinderwet d.d. 2 december 1986¹);
- Dierenriem 1, tandtechnisch centrum (melding Activiteitenbesluit 19 april 2017);
- Kerkgebouw/Hervormd Centrum.

VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)

Voor het in beeld brengen van de ruimtelijke milieuzonering van de bedrijven in de omgeving is gebruik gemaakt van de systematiek zoals aangegeven in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In de VNG brochure, die voor het eerst in 1986 verscheen en daarna een aantal malen is geactualiseerd, is een omvangrijke lijst van bedrijven opgenomen, waarin per bedrijf voor een aantal aspecten de mate van ruimtelijk relevante hinderlijkheid is weergegeven. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden.

Omgevingstype

In de VNG-brochure zijn de bedrijfstypen ingedeeld in milieucategorieën, die samenhangen met een aanbevolen afstand ten opzichte van een milieugevoelige bestemming om hinder van de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar uit te sluiten of althans tot een aanvaardbaar niveau te beperken. De afstanden die in de brochure worden aanbevolen, gelden in beginsel tussen de perceelsgrens van een bedrijf en de gevel van een woning die is gelegen in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. De VNG-brochure maakt voor de toepassing van de richtafstandenlijsten voor de twee omgevingstypen onderscheid tussen het begrip "rustige woonwijk" of een vergelijkbaar omgevingstype zoals een rustig buitengebied, en het begrip "gemengd gebied". Een rustige woonwijk is een wijk waar, afgezien van wijkgebonden voorzieningen, vrijwel geen andere functies als bedrijven of kantoren voorkomen. Het begrip "gemengd gebied" wordt gebruikt om richtafstanden aan te geven tussen een bedrijventerrein of bedrijfslocatie en een gebied met een variatie aan functies, zoals wonen, horeca en kleine bedrijvigheid. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren volgens de VNG-brochure eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied, omdat daar de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden kan rechtvaardigen. Indien de omgeving is aan te merken als "gemengd gebied", kunnen de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

Navolgende tabel bevat richtafstanden voor bedrijvigheid in de te onderscheiden milieucategorieën en omgevingstypen.

¹ Deze Hinderwetvergunning is op basis van paragraaf 1.2 van Invoeringswet Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van rechtswege overgegaan in een omgevingsvergunning voor de activiteit milieu.

Tabel 1: Richtafstanden en omgevingstype

Milieucategorie	Afstanden in meters	
	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	2.000	1.000

Onderhavige locatie is gelegen binnen de bebouwde kom van Maartensdijk. In de omgeving bevinden zich naast burgerwoningen enkele bedrijven en maatschappelijke voorzieningen. Op circa 150 meter afstand is de autosnelweg A27 gelegen. Bij het bepalen van de richtafstanden is voor deze situatie dan ook uitgegaan van het gebiedstype 'gemengd gebied'.

Milieucategorie en afstand

Kerkgebouw en Hervormd Centrum:

Ten noorden van het plangebied bevinden zich een kerkgebouw en een Hervormd Centrum. De grootst aan te houden afstand bedraagt 10 meter. Aan deze afstand wordt voldaan.

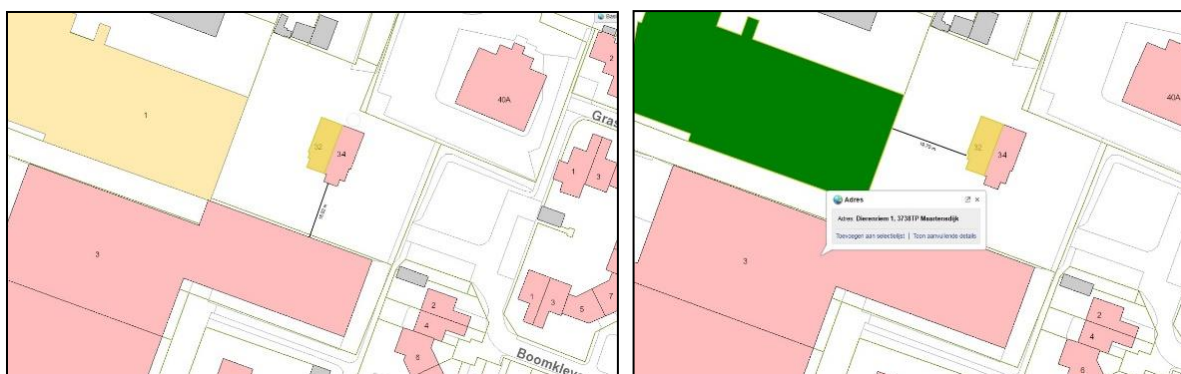
De Omgevingsdienst Regio Utrecht heeft de bedrijfslocaties bezocht en zijn tot de volgende bevindingen gekomen:

Dierenriem 1:

- Cordent B.V. leverancier van laboratorium benodigdheden:
Dit betreft een fabriek in medische en optische apparaten en instrumenten e.d. inclusief reparatie c.q. een tandtechnisch laboratorium (SBI code 26, 32, 33). Deze activiteiten vallen onder milieucategorie 2.

Dierenriem 3-5:

- LFE OG Nederland B.V. Wijnleverancier:
De RO-categorie voor dit bedrijf betreft "Grth in overige voedings- en genotmiddelen". Dit bedrijf kan worden beschouwd als een categorie 2 bedrijf.



Figuur 9: Afstand woningen tot aan bedrijven

De grootst aan te houden afstand vanaf de woningen tot aan het bedrijven gelegen aan de Dierenriem 1 en Dierenriem 3-5 bedraagt 10 meter gemeten vanaf de gevel van de woning tot aan de rand van het bestemmingsvlak. Aan deze afstand wordt voldaan.

Daarmee is er ter plaatse van de te projecteren woningen in de huidige situatie sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bovenstaande is in navolgende tabel schematisch weergegeven.

Tabel 2: Werkelijke en aan te houden afstanden van woningen tot bestaande bedrijven op basis van de VNG-handreiking bedrijven en milieuzonering

Bedrijf	Adres	SBI-2008	Afstand VNG Gemengd gebied (m)					Werkelijke afstand (m)
			geur	stof	geluid	gevaar	Grootste afstand	
Cordent B.V.	Dierenriem 1	26, 32, 33	10	0	10	0	10	Ca. 20
LFE OG Nederland B.V.	Dierenriem 3-5	4638, 4639	0	0	10	0	10	Ca. 15
Kerkgebouw, Hervormd Centrum	Dorpsweg 40	9491, 94991	0	0	10	0	10	Ca. 82

Maximale planologische mogelijkheden

Het bestemmingsplan "Maartensdijk" staat de vestiging van een milieucategorie 3.2 bedrijf toe op de locatie Dierenriem 1 en een milieucategorie 3.1 bedrijf op de locatie Dierenriem 3-5. Voor deze milieucategorieën gelden een afstand van 50 respectievelijk 30 meter vanaf het bestemmingsvlak tot aan de gevel van de nieuwe woningen. Aan deze afstanden wordt niet voldaan.

Afwijken richtafstanden

Of in een bestemmingsplan een redelijk woon-en leefklimaat aan milieugevoelige functies wordt geboden, wordt in beginsel bepaald aan de hand van de richtafstanden uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. Afwijken van de richtafstandenlijst is mogelijk, maar moet dan wel gemotiveerd worden. Ter plaatse van de nieuwe woningen moet een aanvaardbaar woon- en leefklimaat worden gewaarborgd.

In het bestemmingsplan "Maartensdijk" is bepaald waar een bepaalde categorie bedrijven zich mogen vestigen. In dit geval regelt het Activiteitenbesluit de uitoefening daarvan in meer gedetailleerde zin.

Het Activiteitenbesluit bevat geen normen voor een redelijk woon- en leefklimaat voor milieugevoelige functies. De 'omgekeerde werking' kan in een aantal gevallen wel worden toegepast bij de afweging die wordt gemaakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

In de omgeving van de bedrijfsbestemmingen bevinden zich in de huidige situatie woningen welke op een korte afstand zijn gelegen dan de nieuw te realiseren woningen. Indien een bedrijf in de milieucategorie 3.1 of 3.2 zal vestigen wordt niet voldaan aan de richtafstanden. In dit geval moet specifiek onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat het te vestigen bedrijf (in een representatieve bedrijfssituatie) aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit kan voldoen. Dit vanuit de gedachte dat indien aan het Activiteitenbesluit wordt voldaan er in beginsel sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen.

De toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten is daarmee in de toekomst afgestemd op de reeds aanwezige woningen. De nieuwe woningen worden niet op een kortere afstand van de bedrijfsbestemmingen gesitueerd dan de reeds bestaande woningen. Verondersteld kan worden dat er ter plaatse van de nieuwe woningen voldaan zal worden aan de in het Activiteitenbesluit milieubeheer gestelde eisen. De krachtens het Activiteitenbesluit aan de bedrijven gestelde eisen zijn voldoende om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen te waarborgen. Daarnaast worden de toekomstig te vestigen bedrijven hiermee niet extra benadeeld door onderhavige woningbouw plannen.

Conclusie

Voor de aanwezige bedrijven en maatschappelijke voorzieningen wordt voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar aan de richtafstanden uit de VNG-handreiking bedrijven en milieuzonering voldaan. Daarmee is er ter plaatse van de te projecteren woningen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Omdat er reeds bestaande woningen op een korte afstand van de bedrijfsbestemmingen zijn gelegen is de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten in de toekomst hierop afgestemd. De nieuwe woningen worden niet op een kortere afstand van de bedrijfsbestemmingen gesitueerd dan de reeds bestaande woningen. Verondersteld kan worden dat er ter plaatse van de nieuwe woningen voldaan zal worden aan de in het Activiteitenbesluit milieubeheer gestelde eisen. De krachtens het Activiteitenbesluit aan de bedrijven gestelde eisen zijn voldoende om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter hoogte van de woningen te waarborgen. Daarnaast worden de toekomstig te vestigen bedrijven hiermee niet extra benadeeld door de voorgenomen woningbouw.

4.1.3 Bodem

Kader

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de milieukundige bodemkwaliteit in het plangebied. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden verwijderd.

Naar verwachting stelt de gemeente De Bilt in 2013 de Regionale bodemkwaliteitskaart en bijbehorende Nota bodembeheer voor haar grondgebied vast. De bovengrond (tot 0,5 meter diepte) in het gehele plangebied valt volgens de bodemkwaliteitskaart onder de klasse 'wonen'. Indien grond in het plangebied wordt toegepast, moet deze voldoen aan de klasse 'wonen'.

Planspecifiek

Slopen:

Voorafgaand aan de sloop van een bouwwerk dat gebouwd is voor 1 januari 1994, dient altijd een asbestinventarisatie plaats te vinden. Indien asbest op, in of aan het bouwwerk aangetroffen wordt, dient dit door een gecertificeerd asbestsaneringsbedrijf verwijderd te worden. Voor de te slopen woning is door Nomacon b.v. een asbestinventarisatieonderzoek uitgevoerd. Er zijn geen asbesthoudende materialen aangetroffen. Ook is er geen vermoeden van verborgen asbestverdacht materiaal. Een nader onderzoek is niet vereist. Het asbestinventarisatieonderzoek is toegevoegd als bijlage aan deze toelichting.

Bouwen:

Door Certicon Kwaliteitskeuringen B.V. is in 2011 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding van dit onderzoek is een (aanvullend) verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd. Het bodemonderzoek heeft als doel het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de grond ter plaatse van een voormalige schuur, een slootdemping en nabij een koperverontreiniging op aangrenzend perceel.

Het doel van het verkennend asbestonderzoek is het vaststellen of de bodem asbest bevat en het doen van een uitspraak over het asbestgehalte. Conform de NEN 5740 is voor het bodemonderzoek de volgende onderzoeksstrategie gevolgd: 'Onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met een plaatselijke bodembelasting met een duidelijke verontreinigingskern' (VEP). Conform NEN 5707 is voor het verkennend asbestonderzoek uitgegaan van een 'Onderzoeksstrategie voor een verdachte locatie met plaatselijke bodembelasting met diffuse bodembelasting, heterogeen verdeeld'. Op basis van het uitgevoerde onderzoek wordt het volgende geconcludeerd:

De bodemkwaliteit ter plaatse van de woonbestemming is geschikt voor de functie.

Ten noorden van de woonfunctie is een kleine keerwand aanwezig welke asbesthoudend is. Deze keerwand wordt door een daartoe erkend bedrijf verwijderd. Vervolgens wordt de bodem onderzocht op de aanwezigheid van asbestvezels en indien aanwezig verwijderd.

Met betrekking tot het aspect bodem zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.1.4 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtvervuiling is schadelijk voor de volksgezondheid en het milieu. Verkeer, industrie en huishoudens brengen grote hoeveelheden schadelijke stoffen in de lucht. Het doel van de op 15 november 2007 van kracht geworden 'Wet luchtkwaliteit', als onderdeel van de Wet milieubeheer, is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In de wet is aangegeven in welke gevallen gemeenten en provincies de luchtkwaliteit in kaart moeten brengen en wanneer zij maatregelen dienen te treffen. Nieuw is, naast de wijzigingen in de Wet luchtkwaliteit, een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). Een van deze nieuwe AmvB's is de AmvB 'Niet in Betekende mate' (NIBM). Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden).

Gemeentelijk beleid

De gemeente De Bilt heeft luchtkwaliteitsbeleid opgesteld. Hierin zijn nadere eisen vastgelegd voor het realiseren van woningen en andere gevoelige functies nabij drukke verkeerswegen.

Planspecifiek

Het Besluit NIBM legt vast, wanneer een plan niet in betekende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een plan is NIBM, als aannemelijk is dat het plan een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2).

Als de 3% grens voor PM10 of NO2 niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden. Voor woningen gelden de volgende getalsmatige grenzen:

Grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2)

	Minimaal 1 ontsluitingsweg	Minimaal 2 ontsluitingswegen
	3%-norm	3%-norm
Woningen (maximaal)	1.500	3.000

Blijkens de 'Regeling niet in betekende mate' is er geen onderzoek nodig voor woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat. Onderhavig plan valt hiermee binnen de NIBM-grens voor woningbouwlocaties.

Woon en leefklimaat

Het RIVM maakt jaarlijks kaarten met grootschalige concentraties (in vaktermen GCN) en deposities (GDN) in Nederland in het kader van natuur- en milieubeleid. De kaarten zijn gebaseerd op een combinatie van modelberekeningen en metingen en zijn bedoeld voor het geven van een grootschalig beeld van de luchtkwaliteit en depositie in Nederland zowel voor jaren in het verleden als in de toekomst.

Ter hoogte van het plangebied gelden voor het jaar 2020 de volgende waarden:

- Fijn stof 22-24 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³ jaargemiddelde)
- Stikstof 20-22 µg/m³ (grenswaarde 40 µg/m³ jaargemiddelde)

Volgens de kaarten van het RIVM is de luchtkwaliteit ter plaatse voldoende voor de woonfunctie. De vermelde waarden vanuit het RIVM wordt voldaan. Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat er ter plaatse van de woningen in het kader van het aspect luchtkwaliteit sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Met de toetsing NIBM is aangetoond dat wordt voldaan aan de eisen uit de Wet Luchtkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied aanvaardbaar. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project. Het aantal

woningen dat toegevoegd wordt betreft drie. Het project blijft onder de 3%-grens en draag in niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit.

4.1.5 Geluid

Kader

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, scholen en diverse gezondheidszorggebouwen.

De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeurswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige functies niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige functies in principe niet mogelijk.

Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige functies aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeurswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeer:

Binnen de geluidszone geldt een voorkeurswaarde van 48 dB Lden voor de geluidsbelasting bij nieuwe geluidsgoedige bestemmingen. Hierbij geldt een toetsing per afzonderlijke weg. Een weg binnen de bebouwde kom heeft een zonebreedte van 200 meter indien de weg 1 of 2 rijbanen bevat.

Railverkeer:

Voor railverkeerslawaaï geldt de volgende normstelling:

Bron	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Spoorlijn van Utrecht naar Hilversum	55 dB (art. 4.9 lid 1 Besluit geluidhinder)	68 dB (art. 4.10 Beluït geluidhinder)

Goede ruimtelijke ordening:

Volgens de Wet geluidhinder hoeven wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur niet te worden getoetst, omdat ze geen geluidszone hebben. Toch kan de geluidsbelasting van dergelijke wegen hoger zijn dan de voorkeurswaarde. Vanaf een intensiteit van 1.500 motorvoertuigen per etmaal bij asfaltverharding of 600 motorvoertuigen per etmaal bij klinkerbestrating kan de voorkeurswaarde al worden overschreden. Daarom moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening de bijdrage van deze wegen worden onderzocht.

Gemeentelijk beleid:

De gemeente draagt zorg voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit van de leefomgeving in situaties waar geluidsniveaus boven de wettelijke voorkeurswaarden niet kunnen worden voorkomen. Hiervoor stelt de gemeente duidelijke kaders voor ruimtelijke plannen en maakt ze de uitvoering tot het vaststellen van hogere waarden transparant. Het college van B&W heeft daarom de beleidsregel hogere waarden Wgh vastgesteld. In deze beleidsregel worden randvoorwaarden genoemd voor het toestaan van hogere geluidsbelastingen dan de voorkeurswaarde. De voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting (indien niet aan de voorwaarde kan worden voldaan dient de initiatiefnemer te motiveren waarom dit niet kan of waarom voor een alternatieve oplossing is gekozen).

Planspecifiek

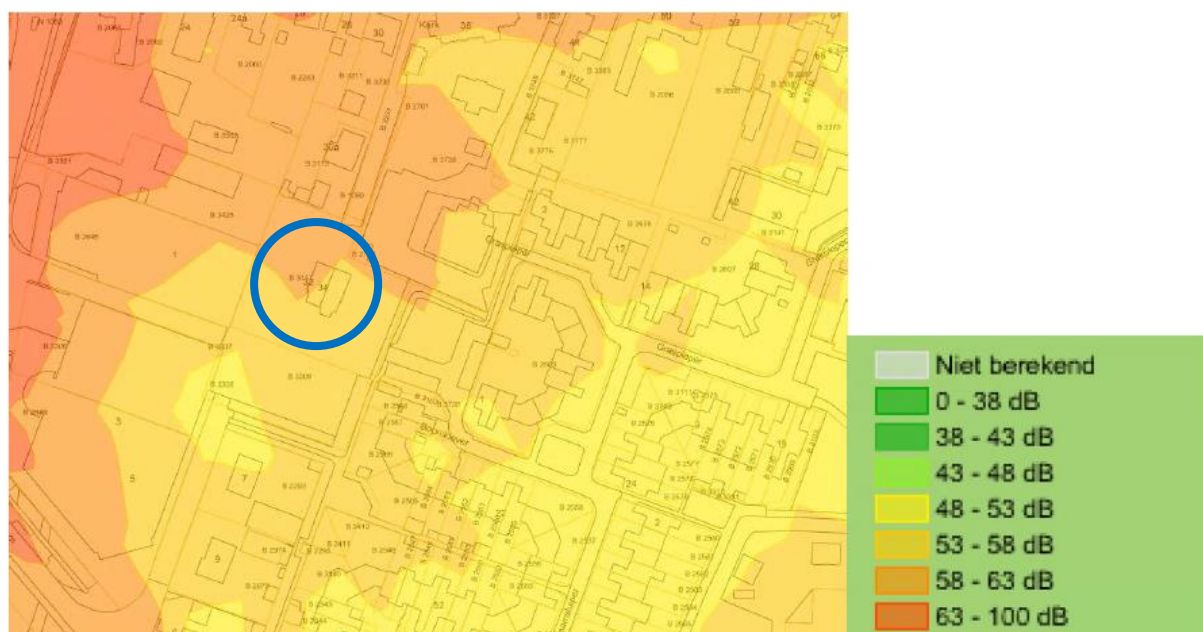
De locatie is gelegen nabij de snelweg A27 en de spoorlijn Utrecht- Hilversum. De onderhavige situatie betreft een nieuwe situatie, waarbij nieuwe woningen binnen de zone van bestaande wegen worden gerealiseerd. De te realiseren woningen zijn gelegen binnen de bebouwde kom, maar liggen binnen de zone van een autosnelweg (A27). Op grond van de Wet geluidhinder geldt het gebied dat binnen de zone van een autoweg of autosnelweg gelegen is als 'buitenstedelijk gebied', ook als dit gebied binnen de bebouwde kom gelegen is. Er geldt voor de onderhavige situatie een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een hoogst toelaatbare gevelbelasting van 53 dB.

Wegverkeerslawaaï:

Door AV-Consulting B.V. is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij de toelichting opgenomen. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de A27 hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook de hoogst toelaatbare waarde van 53 dB wordt overschreden op de westgevel. De geluidsbelasting op de westgevel bedraagt 56 dB ter hoogte van de 1e verdieping (beoordelingshoogte 4,5 meter). De geluidsbelasting van de overige wegen ligt lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er dienen een hogere grenswaarden aangevraagd te worden voor de woningen vanwege de geluidsbelasting van de A27. Alvorens een hogere grenswaarde kan worden verleend dient bekeken te worden welke maatregelen er mogelijk zijn om de geluidsbelasting te reduceren.

De geluidsbelasting op de westgevel dient gereduceerd te worden tot minimaal 53 dB. Een andere mogelijkheid is om de westgevel uit te voeren als zogenaamde 'dove gevel'. Dat wil zeggen een gevel zonder te openen delen. Een 'dove gevel' wordt op grond van de Wet geluidhinder niet beschouwd als gevel, waardoor de geluidsbelasting op een 'dove gevel' niet getoetst hoeft te worden.



Figuur 10: Geluidsbelasting wegverkeer

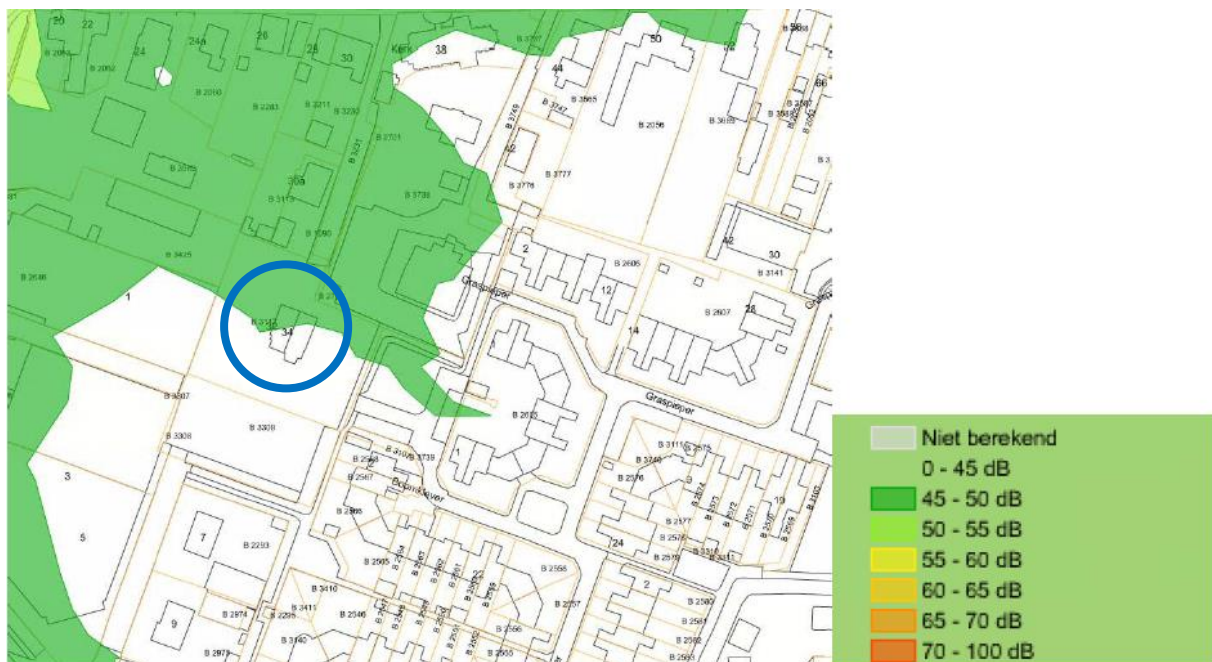
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet de akoestische situatie worden beoordeeld en een goed (akoestisch) woon- en leefklimaat worden gerealiseerd. Om dit te kunnen beoordelen wordt de (concept) beleidsregel hogere waarden Wgh gehanteerd. Een belangrijk aspect hierin is de aanwezigheid van een geluidluwe gevel (een gevel waar de geluidbelasting lager is dan de voorkeurswaarde). Daarnaast is er een inspanningsverplichting om een geluidluwe buitenruimte te realiseren.

Om op de begane grond een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte te realiseren wordt in het akoestisch onderzoek geadviseerd om tussen de tuinen een muur van drie meter hoog toe te passen. Dit heeft veel invloed op het karakter van de tuin. Bovendien wordt op de verdieping geen geluidluwe gevel gerealiseerd.

De voorkeur gaat uit naar een andere oplossing waarbij de begane grond zoveel mogelijk wordt beschermd (door een voldoende zware erfafscheiding met een gebruikelijke hoogte van twee meter toe te passen) en waarbij in het ontwerp van de woningen voorzieningen getroffen worden om op de verdieping ten minste één slaapkamer met een geluidluwe gevel te realiseren.

Railverkeerslawaaï:

De voorkeursgrenswaarde voor railverkeer is 55dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB. Binnen het plangebied is sprake van maximaal 50 dB zoals op onderstaande figuur te zien is.



Figuur 11: Geluidsbelasting railverkeer

Conclusie

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de A27 hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook de hoogst toelaatbare waarde van 53 dB wordt overschreden op de westgevel. De geluidsbelasting op de westgevel bedraagt 56 dB ter hoogte van de 1e verdieping (beoordelingshoogte 4,5 meter). De geluidsbelasting van de overige wegen ligt lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Er dienen een hogere grenswaarden aangevraagd te worden voor de woningen vanwege de geluidsbelasting van de A27. Een belangrijk aspect voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde is de aanwezigheid van een geluidluwe gevel (een gevel waar de geluidbelasting lager is dan de voorkeurswaarde). Daarnaast is er een inspanningsverplichting om een geluidluwe buitenruimte te realiseren. Met een in het ontwerp van de woningen nader uit te werken pakket aan maatregelen zoals dove gevels, erfafscheiding en geluidsluwe gevels is het mogelijk om een voldoende goede akoestische kwaliteit van de leefomgeving te realiseren.

Voor railverkeerslawaaï is de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer is 55 dB. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 68 dB. Binnen het plangebied is sprake van maximaal 50 dB. In het kader van het Bouwbesluit dient er een onderzoek uitgevoerd te worden naar de geluidwering van de gevels van de te realiseren woningen. Hierbij dient gerekend te worden met de cumulatieve geluidsbelasting van rijksweg en spoor.

4.1.6 Externe veiligheid

Kader

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het in oktober 2004 in werking getreden Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het wettelijke kader vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de onderliggende regelgeving. Het beleid voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het op 1 januari 2011 in werking getreden Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

- Het plaatsgebonden risico (PR) richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijv. woningen) mogen liggen.
- Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de z.g. oriënterende waarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd, kan afwijken. Deze verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, ook als de OW niet wordt overschreden.

Planspecifiek

Op circa 230 meter afstand ten westen van de locatie is de Intercitylijn Utrecht - Hilversum gelegen. Het gevaar bij treinvervoer is een botsing of een ontsporing. Ten gevolge daarvan kan brand ontstaan en kunnen er ook gevaarlijke stoffen vrijkomen.

De ligging van de spoorlijn op 230 meter afstand heeft geen invloed op het onderhavige plan.

Op circa 156 meter afstand ten noorden van de locatie is de rijksweg A27 gelegen (gemeten vanaf de grens rechter rijkstrook). Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de rijksweg A27, wegvak N97 waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Conform VRU advies wordt onderstaand ingegaan op de op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de Rijksweg A27 alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied in het kader van de verantwoording van het groepsrisico.

Effecten van een incident met gevaarlijke stoffen op de rijksweg A27

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de A27 waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De maatgevende ongevalsscenario's bij deze weg, op basis van de in tabel 1 aangegeven vervoersbewegingen, zijn:

- Een plasbrand;
- een Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion (BLEVE);
- het vrijkomen van een toxische wolk.

Plasbrand

Een plasbrand ontstaat als gevolg van een ongeval met een tankwagen met diesel (LF1) of benzine (LF2) waarbij een scheur ontstaat in de tankwand die na het uitstromen van de vloeistof ontsteekt. Bij een scheur ligt als gevolg van hittestraling de 99% letaliteitgrens op 30 meter en de 1% letaliteitgrens op 50 meter.

Het plangebied bevindt zich buiten deze contouren. Het feit dat het plangebied buiten de contouren ligt wil niet zeggen dat hierdoor geen effecten te verwachten zijn als gevolg van een plasbrand. De hittestraling kan tot gevolg hebben dat er secundaire brandhaarden ontstaan (overslag) of dat bij directe blootstelling aan de warmtestraling er letsel in de vorm van brandwonden kan optreden.

BLEVE

In twee situaties kan een BLEVE ontstaan als gevolg van een ongeval met een tankwagen met LPG (GF3):

1. Een scheur ontstaat in de tankwand waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt (koude-BLEVE);
2. De tankwagen wordt aangestraft waardoor de tank wordt verwarmd, de tankwand-constructie het begeeft en een warme-BLEVE ontstaat.

Bij een koude BLEVE ligt als gevolg van de overdruk de 99% letaliteitgrens op 80 meter en de 1% letaliteitgrens op 200 meter. Ramen van dubbel glas kunnen tot op 180 meter door de drukgolf breken. In geval van een warme-BLEVE ligt als gevolg van de hittestraling de 99% letaliteitgrens op 100 meter, de 1% letaliteitgrens op 245 meter en ruitbreuk tot op 220 meter.

Zoals ook aangegeven bij het plasbrandscenario is er bij het scenario van een BLEVE naast de feitelijke explosie en drukgolf ook sprake van hittestraling. Indien het plangebied zich in de effectzone van de vuurbal alsmede de drukgolf van de BLEVE bevindt, zal dit tot grote schade en mogelijk vele slachtoffers leiden.

Toxische wolk

Van toxische vloeistoffen wordt een toxische wolk als gevolg van een ongeval met een tankwagen met acryl(o)nitril als maatgevend gezien.

Bij het catastrofaal falen van de tankwagen na een botsing ligt de 5% letaliteitscontour op 540 meter. Daarnaast geldt voor dit scenario dat na 10 minuten na het ongeval op een afstand van 310 meter er sprake is van een zogenoemde levensbedreigende waarde (LBW).

Het plangebied ligt buiten de contouren voor een plasbrand, dit sluit echter niet uit dat er effecten te verwachten zijn. Het plan gebied ligt wel binnen de 1% letaliteitgrens en in het gebied waarin ruitbreuk van dubbel glas kan plaatsvinden. Daarnaast valt het plangebied binnen de 5% letaliteitscontour en binnen het gebied waarbinnen 10 minuten sprake kan zijn van een levensbedreigende waarde.

Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen verantwoorden, zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- Bereikbaarheid van het plangebied en de risicobron;
- Bluswatervoorzieningen in het plangebied en bij de risicobron.

Bereikbaarheid van het plangebied en de risicobron

Het is van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid van het plangebied als ook de risicobron is hierbij van essentieel belang. Vanwege het vrijkomen van gevaarlijke stoffen is het wenselijk dat het plangebied en de risicobron bovenwinds tenminste tweezijdig kan worden benaderd.

Het plangebied is te bereiken vanaf de Dorpsweg en de Boomklever. De risicobron is zodoende in voldoende mate te bereiken.

Bluswatervoorzieningen in het plangebied

De brandweer dient snel te kunnen beschikken over voldoende bluswater om een incident adequaat te kunnen bestrijden. De bluswatervoorzieningen die vanuit het Bouwbesluit worden geëist ten aanzien van de gewenste situatie is op dit moment onvoldoende. De bluswatervoorziening wordt dusdanig aangepast dat voldaan wordt aan het bouwbesluit.

Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van een risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen.

Bij het plaatsvinden van een plasbrand is de verwachting dat het plangebied te maken krijgt met een hoge hittestralingsintensiteit. Voor personen buiten is het handelingsperspectief om dekking te zoeken bij objecten zoals muren of gebouwen (schuilmogelijkheden).

Wanneer de stralingsintensiteit te hoog is en het gebouw bij de brand betrokken dreigt te raken, verdient het advies om onder dekking van het gebouw weg te kunnen vluchten in (zuid)oostelijke richting wanneer zich een plasbrand voordoet vanaf de rijksweg. Er is een ontvluchtingsmogelijkheid in (zuid)oostelijke richting mogelijk via de Boomklever.

In het geval van een dreigende BLEVE is het advies zo snel mogelijk van de bron vandaan te vluchten. Hiervoor kan men van dezelfde route gebruik maken als bij een plasbrand. Daarnaast zal om bij een optredende BLEVE het risico voor de bewoners te verkleinen in het ontwerp rekening gehouden worden met de hoeveelheid glas aan de wegzijde (Noordwestelijke zijde).

Voor het gifwolksscenario is de beste optie om in het gebouw te schuilen tot de lekkage is verholpen en/of de concentratie in de lucht laag genoeg is om het gebied te ontvluchten. Daarvoor is het noodzakelijk dat de gifwolk het gebouw niet binnendringt. Het eenvoudig en snel kunnen uitschakelen van het ventilatiesysteem is daarvoor een vereiste.

Voor de bewoners is het van belang om kennis te hebben van de scenario's en de getroffen maatregelen om deze goed te gebruiken. Hierdoor krijgen zij de kans dat deze maatregelen zo optimaal mogelijk te gebruiken. Aanbevolen wordt om de toekomstige bewoners te informeren over de mogelijke scenario's en de handelingsperspectieven daarbij.



Figuur 12: Uitsnede risicokaart

Figuur 12 is een uitsnede van de risicokaart ter plaatse van Maartensdijk. Hierop is te zien dat nabij het plangebied LPG-installaties aanwezig zijn. Dit valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dit besluit is op 27 oktober 2004 in werking getreden. Het plangebied ligt op ruim 675 meter en daarmee buiten in invloedssfeer van de LPG installatie.

- De Boomklever vormt bij Plasbrand een BLEVE en in een gifwolksscenario een geschikte vluchtroute
- Bij het ontwerp wordt rekening gehouden met de hoeveelheid glas aan de Noordwestelijke zijde van de bebouwing om zo, in geval van een BLEVE, het risico voor de bewoners te verkleinen.
- Ten behoeve van een gifwolksscenario dient het ventilatiesysteem snel en eenvoudig uitgeschakeld te kunnen worden.

4.1.7 Duurzaamheid

Kader

Nationaal Plan bijna energie-neutrale gebouwen:

In het Nationaal Plan voor het bevorderen van bijna-energie neutrale gebouwen in Nederland wordt een strategie geschetst om te komen tot bijna-energie neutrale gebouwen na eind 2018 en 2020. Daarnaast wordt ingegaan op het beleid en de maatregelen voor de transformatie van bestaande gebouwen die worden gerenoveerd tot bijna-energie neutrale gebouwen. In het plan staat wat onder een bijna energie neutraal gebouw (BENG) wordt verstaan. Sinds 1 januari 2015 worden in het Bouwbesluit de volgende eisen gesteld met betrekking tot energiezuinigheid en milieu:

1. Minimale isolatiewaarden (R_c) voor dichte uitwendige scheidingsconstructies. De eisen per onderdeel van de scheidingsconstructie zijn: 4,5 m²K/W voor de gevel, 6,0 m²K/W voor het dak en 3,5 m²K/W voor de vloer;
2. Een gemiddelde u-waarde van maximaal 1,65 W/m²K voor ramen (glas en kozijn) en deuren. Daarnaast geldt een maximale u-waarde van 2,2 W/m²K voor ramen, deuren en kozijnen;
3. Een maximale EPC-waarde afhankelijk van het type gebouw. De EPC dient berekend te worden middels de EPG methodiek. Voor woningen is de eis 0,4;
4. Een Milieuprestatie Gebouw (MPG). Deze verplichting geldt voor alle woningen, woongebouwen en voor kantoorgebouwen met nevenfuncties groter dan 100 m².

Om te voldoen aan punt 1 t/m 3 dient er bij de aanvraag om een omgevingsvergunning een EPC-berekening aangeleverd te worden. Voor de MPG kan gekozen worden voor een SBK-bewijs of voor een berekening uit te voeren met bijvoorbeeld GPR-gebouw.

Provinciaal beleidskader:

Het provinciaal beleid is vastgelegd in de Provinciale Structuurvisie. Bijbehorende kaders zijn vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013. Hierin is opgenomen dat binnen het stedelijk gebied de toelichting op een ruimtelijk plan een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen (art. 3.1. lid 3).

Gemeentelijk beleid:

De gemeente De Bilt wil duurzaam bouwen stimuleren en werkt daarom met de Gemeentelijke Praktijk Richtlijnen voor duurzaam bouwen (GPR-normen). De gemeenteraad heeft een voortvarend ambitieniveau vastgesteld wat erop neer komt dat nieuwbouw een minimale gemiddelde score van 8 moet halen, met daarin extra aandacht voor drie van de vijf pijlers: minimaal een score van 7 op milieu, minimaal een 9 op energie en minimaal een 8 op toegankelijkheid. Deze ambitie geldt voor alle nieuwbouwwoningen. Aanvullend op dit beleid, vindt de gemeente het van belang dat bij de woningen die voor senioren bestemd zijn een hogere score wordt gehaald op toegankelijkheid (>8). Het gebruik van GPR gebouw-software wordt gratis door de gemeente beschikbaar gesteld. Hiermee kan initiatiefnemer inzicht verkrijgen in de kansen voor duurzaamheid en gevoel krijgen bij het effect van maatregelen op de GPR-scores. Voor een licentie kan contact opgenomen worden met E. Rot van de Omgevingsdienst regio Utrecht (tel. 088 022 50 00). Er wordt dan vrijblijvend een wachtwoord en gebruikersnaam toegestuurd. Om een eerste inzicht te krijgen in mogelijke DuBo-maatregelen zijn er voor zowel bestaande als nieuwbouw woningen ook zogenaamde menukaarten (op papier en digitaal) beschikbaar. Daarnaast biedt de gemeente een vrijblijvend adviesgesprek aan met een energieambassadeur van BENG! of eventueel een gesprek met een DuBo-expert van de Omgevingsdienst.

Planspecifiek

Er is een wettelijk kader en een gemeentelijke ambitie met betrekking tot duurzaamheid. Vooruitlopend op of tijdens de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen kan worden nagedacht over de mogelijkheden die het initiatief biedt om duurzaam te bouwen, zodat zoveel mogelijk aangesloten kan worden bij de GPR ambitie van de gemeente.

Het door de gemeente De Bilt ter beschikking gestelde instrument GPR-gebouw wordt benut om inzicht te bieden in de kansen die het initiatief biedt om duurzaam te bouwen. De terechte ambities van de gemeente ten aanzien de GPR zijn voor een relatief klein project met betaalbare starterswoningen ambitieus. In het adviesgesprek bij De gemeente De Bilt zal met een energiespecialist verkend worden op welke manieren verstandig in duurzaamheid geïnvesteerd kan worden.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect duurzaamheid zal voldaan worden aan het bouwbesluit en wordt gestreefd om een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsambities van gemeente de Bilt. Om te bepalen welke kansen het initiatief biedt om de principes van duurzaam bouwen toe te passen zal onder andere gebruik worden gemaakt van bovengenoemd adviesgesprek en berekeningen met het instrument GPR-gebouw.

4.2 Water

De gemeente De Bilt is niet primair verantwoordelijk voor alle watertaken, maar moet de waterbelangen wel goed beschrijven en afwegen binnen de ruimtelijke ordening. Een van de instrumenten hiervoor is de verplichte watertoets. De watertoets houdt in dat het Waterschap beoordeelt of de waterbelangen voldoende zijn geborgd. De voor de gemeente en waterschap van belang zijnde wateraspecten zijn hieronder beschreven.

Volgens de Wet gemeentelijke watertaken (2008) is de gemeente verantwoordelijk voor het inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater en hemelwater. De gemeente mag vervolgens zelf bepalen op welke wijze het ingezamelde hemelwater wordt verwerkt. Verder heeft de gemeente de zorgplicht om structurele problemen als gevolg van een voor de gebruiksfunctie nadelige grondwaterstand in openbaar bebouwd gebied te voorkomen of te beperken.

Het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is binnen het plangebied verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en beheer van het waterpeil. Daarnaast is het hoogheemraadschap verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater. Het is van belang dat de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie toereikend is voor de toename aan vervuilingseenheden, en dat het afvalwater niet te veel verdund wordt met regenwater.

De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor het beschermen van het grondwater. In het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016 -2011 heeft de provincie het actuele beleid met betrekking tot kwantiteit en kwaliteit van het grondwater opgenomen. In de Provinciale Milieuverordening zijn beschermingszones aangewezen rond waterwinningen. Binnen deze zones gelden aanvullende regels ter bescherming van het drinkwater. Daarnaast heeft de provincie Utrecht in 2009 het Provinciaal Waterplan opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe om te gaan met waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke waterbeleid is vastgelegd in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2014. Hiermee geeft de gemeente De Bilt invulling aan haar zorgplichten voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. In het VGR is ook het gemeentelijk afkoppelbeleid beschreven. Afkoppelen van verhard oppervlak gebeurt alleen als het in overeenstemming is met het Convenant Afkoppelen en Infiltreren openbare ruimten op de Utrechtse Heuvelrug. (Dit convenant is opgesteld door Waterschap Vallei en Eem, HDSR, provincie Utrecht, Vitens en gemeenten op de Utrechtse Heuvelrug).

Planspecifiek

Bodemopbouw en geohydrologie

Het maaiveld ter plaatse van de onderzoekslocatie bevindt zich op ca. + 1.65m NAP. De bodemopbouw bestaat uit fluviatiele afzettingen, behorend tot de Formatie van Twente en bestaat uit een complex van dekzandlagen gecombineerd met plaatselijk löss. Er is sprake van grondwater trap III. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand < 0,40 m-mv bedraagt. De gemiddeld laagste grondwaterstand bedraagt 0,80-1,20 m-mv. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig.

Veiligheid

Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een regionale waterkering met een waterstaatswerkzone en een beschermingszone. Hierdoor is het opnemen van de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" niet noodzakelijk.

Wateroverlast

Voor elke toename van verharding van meer dan 500 m² in stedelijk gebied en 1.000 m² in landelijk gebied is een Watervergunning nodig. Toename van verharding heeft tot gevolg dat het hemelwater van dit

oppervlak versneld tot afvoer komt. Om de waterhuishouding niet te verslechteren, moet versnelde afvoer worden voorkomen (bijvoorbeeld infiltratie of grasdaken) of gecompenseerd (graven extra waterberging, richtlijn ongeveer 15%).

In de huidige situatie is er 175 m² verharding aanwezig. In de toekomstige situatie is er 574 m² verharding. Dit betekent een toename van 399 m² van het verhard oppervlak. Bij de aanleg van de overige, extensief gebruikte, verharding wordt waterdoorlatende verharding toegepast. Door de toepassing van waterdoorlatende verharding hoeft deze verharding niet mee gerekend te worden bij de toenames in verhard oppervlak. Vanwege de toename in verhard oppervlak is er een watertoets gedaan. Uit de watertoets blijkt dat de ontwikkeling geen groot effect heeft op water. Hierdoor volstaat het standaard wateradvies.

Afvalwater

uit het plangebied zal worden aangesloten en afgevoerd via de bestaande riolering. het gemeentelijk beleid er op is gericht om niet langer het hemelwater van nieuwe gebouwen en nieuwe erfverharding aan te sluiten op het vuilwatersysteem van de gemeente. Binnen het terrein zal een voorziening worden gerealiseerd voor het opvangen en infiltreren/verwerken van het hemelwater. Er zijn binnen het plangebied goede mogelijkheden om hemelwater te infiltreren. De bodem bestaat onder andere uit zand en grondwaterstand ligt relatief laag. Hiervoor wordt een afkoppelplan opgesteld en ter goedkeuring voorgelegd.

Bodemdaling

Het (grond)waterpeil zal in principe niet worden aangepast ten behoeve van dit plan. Eventuele bodemdaling in de omgeving zal niet door het plan worden beïnvloed.

Grondwateroverlast

Indien ondergrondse constructies worden gebouwd, waarvan de onderkant dieper ligt dan de hoogste grondwaterstand, wordt geadviseerd waterdicht te bouwen om te voorkomen dat overlast van grondwater ontstaat.

Waterkwaliteit

Het tegengaan van riooloverstorten door de afkoppeling van hemelwater komt de waterkwaliteit ten goede. Het ontstaan van (nieuwe) vervuilingbronnen dient zoveel mogelijk te worden voorkomen om vervuiling van grond- en oppervlaktewater te beletten.

Het toepassen van niet-uitlogbare bouwmaterialen voorkomt dat het hemelwater, dat wordt afgekoppeld naar het oppervlaktewater, wordt vervuild. In verband hiermee worden eisen gesteld aan de bij de daken, goten en leidingen te gebruiken materialen. Er mogen geen (sterk) uitlogbare materialen zoals koper, lood, zink, teerhoudende dakbedekking of geïmpregneerde beschoeiingen gebruikt worden op delen die met hemelwater in contact komen, zoals de dakbedekking, goten en pijpen of er moet voorkomen worden dat deze materialen kunnen uitlogen (bijvoorbeeld door het coaten van loodslabben).

Conclusie

Volgens paragraaf 4.2 is de watertoets doorlopen met de waterbeheerder (Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden) en heeft deze een positief advies afgegeven. De voorgenomen functiewijziging leidt naar verwachting niet tot een negatief effect op de waterhuishouding.

Conform gemeentelijk beleid wordt er voorziening getroffen voor het opvangen en infiltreren/verwerken (afkoppelen) van het hemelwater.

4.3 Natuur

Kader

Wet natuurbescherming

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

Soorten:

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

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

1. Het beschermingsregime Vogelrichtlijn (Vrl), dat van toepassing is op van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten als bedoeld in artikel 1 van de Vrl. Met betrekking tot deze vogelsoorten geldt dat het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden is vogels opzettelijk te storen, behalve als de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort. Ruimtelijke inrichting of ontwikkeling en dwingende redenen van groot openbaar belang zijn geen reden om ontheffing te verlenen. Ontheffing is uitsluitend toegestaan op basis van de ontheffingsgronden die in de Vrl zijn genoemd. Overigens is het, indien geen ontheffing nodig is, volgens de huidige interpretatie van de wet wel verplicht rekening te houden met het broedseizoen van vogels. Voor sommige vogelsoorten met vaste verblijfplaatsen geldt dat deze vaste verblijfplaatsen en het essentiële leefgebied jaarrond beschermd zijn.
2. Het beschermingsregime Habitatrichtlijn (Hrl), dat van toepassing is op soorten van bijlage IV bij de Hrl, bijlage I en II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn. Met betrekking tot deze soorten is het - aanvullend aan de bovengenoemde verbodsbepalingen - verboden dieren opzettelijk te verstoren. Ontheffing wordt voor ruimtelijke inrichting of ontwikkeling alleen verleend indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort, en
 - sprake is van één van de volgende (bij ruimtelijke ontwikkeling relevante) belangen:
 - de bescherming van wilde flora en fauna of natuurlijke habitats, of
 - de volksgezondheid, de openbare veiligheid of andere dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten.
3. Het beschermingsregime Andere Soorten, dat van toepassing is op soorten van de bijlage behorende bij artikel 3.10 van de Wnb. Ontheffing is alleen mogelijk indien:
 - er geen andere bevredigende oplossing is, en
 - indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.Er is echter geen ontheffing nodig indien gewerkt wordt volgens een geldige gedragscode die van toepassing is op de betreffende soort(en). Vaak is daarnaast ecologische begeleiding en een ecologisch werkprotocol nodig bij de uitvoering van werkzaamheden. De provincies kunnen voor het beschermingsregime Andere Soorten een algemene vrijstelling verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. In de gemeente De Bilt is de provincie Utrecht het bevoegd gezag voor de Wnb. De provincie handhaaft in haar Omgevingsverordening Utrecht de vrijstelling voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden voor de soorten

die ook al vielen onder de vrijstelling in de Flora- en faunawet voor algemeen voorkomende soorten.

Indien nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van soorten niet (kunnen) worden ontzien, is ontheffing noodzakelijk. Ontheffing is niet benodigd indien de functionaliteit van de nesten, (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen gegarandeerd wordt (het beschadigen en vernielen wordt voorkomen door maatregelen of er zijn voldoende alternatieven).

Ten slotte is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat een ieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving (artikel 1.11 van de Wnb). Concreet betekent dit dat bij ruimtelijke ontwikkeling gezorgd moet worden dat dieren niet gedood worden en dat planten verplant worden. Ook dient gelet te worden op bijvoorbeeld de voortplantingsperiode van amfibieën en de zoogperiode van zoogdieren.

Natura 2000:

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

Natuurnetwerk Nederland:

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

Planspecifiek

Gebiedsbescherming:

Bij negatieve effecten kan onder andere gedacht worden aan: optische verstoring door het toevoegen van bebouwing, verlies van oppervlakte, verdroging of vernatting, vermessing en verzuring, verstoring door licht, geluid, trilling, ed.

Op ruim 2,6 kilometer afstand van de planlocatie bevindt zich Natura-2000 gebied "Oostelijke Vechtplassen". In de stikstofparagraaf (bijlage) zijn de effecten van de stikstofuitstoot ten gevolge van de activiteiten welke nodig zijn ter realisatie van het planproject aan de Dorpsweg 32 - 34 te Maartensdijk in beeld gebracht en beoordeeld. Hierbij is onderscheid gemaakt in de fase waarin de sloop- en bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd en de fase waarin de nieuw gebouwde woningen worden gebruikt, alsmede het gebruik van de extra parkeerplaatsen ten behoeve van het Hervormd Centrum.

Conclusie Stikstofparagraaf

Uit de berekeningen met Aeries-calculator (bijlage) blijkt dat er ter hoogte van kwetsbare habitattypen in de Natura-2000, ten gevolge van de stikstofuitstoot binnen dit planproject, geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar zijn. Daarmee staat op voorhand vast dat de activiteiten, nodig voor de realisatie van het gewenste plan, geen nadelig effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende beschermd Natura-2000 gebieden. De stikstofdepositie ten gevolge van de activiteiten ter realisatie van het plan vormt daarmee geen belemmering voor het uitvoeren van het gewenste plan.

Soortenbescherming:

Door Van Bommel Faunawerk is op 16 april 2015 een geschiktheidsbeoordeling flora en fauna uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is toegevoegd als bijlage bij deze toelichting. Aan de hand van het veldbezoek is een inschatting gemaakt van de geschiktheid van de locatie voor beschermde soorten. Daarnaast is

geverifieerd of er natuurgebieden binnen de invloedssfeer van de planlocatie gelegen zijn. In het plangebied zelf zijn tijdens het veldbezoek verschillende vogels aangetroffen, die de planlocatie of omgeving gebruikten als broedgelegenheid, te weten: merel, koolmees, huismus, heggemus, tjiftjaf, kauwtje, houtduif. Er is geen beplanting op de planlocatie aanwezig welke broedgelegenheid biedt. Het huis biedt daartegen wel broedgelegenheid aan een kauwenpaar, en mogelijk andere soorten waaronder huismussen. Bij de sloop van de woningen dient rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van broedvogels, waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn. Nesten van de huismus zijn jaarrond beschermd. De sloop dient buiten het broedseizoen plaats te vinden. Het broedseizoen loopt globaal van half april tot half juli.

Voor de strikt beschermde soorten, in dit geval vleermuizen, geldt dat de leegstaande woonhuizen geschikt kunnen zijn als vaste rust- of verblijfplaats. Gelet op de aanwezigheid van geschikte openingen in het dak en onder de dak betimmering van de woonhuizen, kan op voorhand niet worden uitgesloten dat vleermuizen gebruik maken van de bebouwing. Soorten die de planlocatie mogelijk kunnen gebruiken als vaste rust of verblijfplaats en foerageergebied zijn o.m. gewone dwergvleermuis, laatvlieger en eventueel gewone grootvleermuis.

Van Bommel Faunawerk heeft in het voorjaar en de zomer van 2019 de aanwezigheid van huismussen, gierzwaluw en vleermuizen nader onderzocht. De bevindingen zijn vastgelegd in het rapport "onderzoek, vleermuizen, huismus en gierzwaluw Dorpsweg 32-34, Maartensdijk" (Bijlage).

Conclusie

De stikstofdepositie ten gevolge van de sloop- en bouwwerkzaamheden, de fase waarin de nieuw gebouwde woningen worden gebruikt alsmede het gebruik van de extra parkeerplaatsen ten behoeve van het Hervormd Centrum heeft geen nadelig effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de omliggende beschermd Natura-2000 gebieden

Er geen nesten zijn van huismus of gierzwaluw. Het pand heeft geen functie als verblijfplaats of vliegroute van vleermuizen. Het te slopen pand heeft een zekere betekenis als foerageergebied van vleermuizen, maar die betekenis is niet zodanig groot dat het slopen door aantasting van foerageergebied een risico is voor het voortbestaan van vleermuispopulaties.

Het aspect flora en fauna vormt zodoende geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

4.4 Cultuurhistorie

Kader

Erfgoedwet

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet bundelt de 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 dit in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling. Waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

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

In het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat het aspect cultuurhistorie volwaardig meegewogen moet worden bij het opstellen van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan. Dit houdt in dat er een inventarisatie uitgevoerd moet worden naar de eventueel aanwezige cultuurhistorische elementen binnen het plangebied en in de directe omgeving daarvan. De aanwezige elementen dienen afgewogen te worden tegen de geplande ontwikkelingen.

Cultuurhistorische Atlas provincie Utrecht (CHAT) / Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS)

Met haar ruimtelijk erfgoedbeleid wil de provincie bijdragen aan het behouden en beleefbaar maken van cultuurhistorie in de provincie Utrecht. De cultuurhistorische en archeologische waarden geven samen een beeld van de ontstaansgeschiedenis van de provincie. Deze waarden dragen in hoge mate bij aan ruimtelijke kwaliteit en versterken het historisch besef van mensen. Het ruimtelijk erfgoedbeleid kent een dubbele strategie van enerzijds het veiligstellen van cultuurhistorische waarden en anderzijds het sturen van ruimtelijke ontwikkelingen vanuit de samenhangende cultuurhistorische kwaliteiten ter plaatse. Daarbij is 'behoud door ontwikkeling' het uitgangspunt.

De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) vormt de basis van dit beleid. Voor het borgen van het gehele palet aan cultuurhistorische waarden binnen de CHS werkt de provincie samen met gemeenten. Hierin richt de provincie zich vooral op gemeentelijke plannen voor grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen. Binnen de CHS zijn vier prioritaire thema's geselecteerd waarop de provincie actief beleid voert dat wordt geborgd in de PRV:

7. Historische buitenplaatszone;
8. Militair erfgoed;
9. Agrarisch cultuurlandschap;
10. Archeologie.

De digitale cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht (CHAT) presenteert de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie Utrecht van prehistorie tot heden.

Erfgoedverordening De Bilt 2010

In de gemeentelijke 'Erfgoedverordening De Bilt 2010' is de wijze vastgelegd waarop er door de gemeente omgegaan wordt met het gemeentelijk erfgoed, onder meer bij de vergunningverlening. Zo wordt de procedure tot aanwijzing van gemeentelijke monumenten en de instandhouding hiervan geregeld. Een gemeentelijk monument is een zaak, die van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, uniciteit, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. Stads- of dorpsgezichten kunnen ook aangewezen worden als beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarnaast is ook het terrein waarop zich een gemeentelijk monument bevindt onderdeel van het totale monument. In de verordening is vastgelegd dat ook landschapselementen of een samenhangend geheel van landschapselementen aangewezen kan worden als gemeentelijk landschapsmonument. Op grond van de verordening is het verboden een gemeentelijk monument te verstoren en/of te wijzigen zonder dat hiervoor een omgevingsvergunning is verleend.

De cultuurhistorische waardenkaart van de gemeente De Bilt is opgebouwd uit vijf thematische kaartlagen, en geeft een goed overzicht van het bovengrondse deel van het onroerend erfgoed in de gemeente. Met deze waardenkaart en de gemeentelijke archeologische waardenkaart maakt de gemeente inzichtelijk over welke historische waarden De Bilt beschikt en welke de gemeente zoveel als mogelijk wil beschermen. De toelichting op de cultuurhistorische waardenkaart bevat, naast de verantwoording van het kaartmateriaal, de beschrijving en waardering van 50 cultuurhistorische elementen en structuren binnen de gemeente, geordend naar een aantal thema's.

Het doel van de kaart is om bij de beoordeling van ruimtelijke plannen meer dan nu rekening te houden met de cultuurhistorische waarden. In het vastgestelde Landschapsontwikkelingsplan en de Erfgoedverordening heeft de gemeente hiertoe een aantal aanzetten gegeven. Bij de komende herziening van bestemmingsplannen zal dat eveneens gebeuren. Deze ambitie sluit aan op de toekomstvisie Het Biltse Manifest, om de aantrekkelijke, groene en duurzame identiteit verder te versterken.

Planspecifiek

De cultuurhistorische waarden van het plangebied bestaan voornamelijk uit cultuurlandschappelijke waarden. Daarnaast staan rondom het perceel enkele rijks- en gemeentelijke monumenten. Op basis van de Cultuurhistorische Atlas (CHAT) is het plangebied aangewezen als 'agrarisch cultuurlandschap'; Groene hart. Vanwege historisch kenmerkende gebouwen, structuren, bebouwingslinten,

landschappen en verkavelingspatronen vindt de provincie het belangrijk dat cultuurhistorische waarden in samenhang met de kernkwaliteiten van het landschap Groene Hart bij de planontwikkeling een rol spelen.

Voor het landschap Groene Hart wil de provincie de volgende kernkwaliteiten behouden:

1. Openheid;
2. (veen)weidekarakter (inclusief strokenverkaveling, lintbebouwing etc.);
3. Landschappelijke diversiteit;
4. Rust & stilte.

De 'Maartensdijk' (Dorpsweg) met naastliggende weterring, oorspronkelijk daterend uit begin 15^e eeuw, is ontstaan als meest noordelijke ontginningsas in het veengebied tussen Utrecht en de provinciegrens met Noord-Holland. De dichte bebouwing die ontstond rond de dijk, later Dorpsweg genoemd, bestaat voornamelijk uit boerderijen, villa's, landhuizen en kerkelijke gebouwen. In de nabijheid van het plangebied staat het Rijksmonument de laat-gotische Nederlands Hervormde kerk (Dorpsweg 38) en de bijbehorende Gemeentelijke monumenten het Catechesatiegebouw en de Pastorie (Dorpsweg 38 en 40). Binnen de plangrenzen van dit plan bevinden zich echter geen monumenten met een beschermde status en worden er geen gebouwen gesloopt met een cultuurhistorische waarde.

Conclusie

De hiervoor genoemde waarden zijn gelegen op enige afstand van het plangebied en zullen weinig of geen invloed hebben op de geplande ontwikkelingen.

4.5 Archeologie

Kader

Het kader wordt gevormd door de archeologische beleidsadvieskaart en het rapport dat deze kaart onderbouwd; Archeologische verwachtingswaarden- en beleidsadvieskaart van de gemeente De Bilt, (RAAP-rapport 2596), Weesp.

Planspecifiek

Het plangebied heeft in het vigerend bestemmingsplan geen dubbelbestemming 'Waarde Archeologie'. Volgens de gemeentelijke archeologische beleidskaart blijkt dat een deel van het plangebied een middelhoge tot hoge archeologische verwachtingswaarden heeft en daarmee in de categorie VAW2 (te Verwachten Archeologische Waarden) valt. Hiervoor is in het archeologische beleid van de gemeente vastgelegd dat onderzoek vereist is bij bodemingrepen groter dan 500m² en dieper dan 50 cm onder het maaiveld.

De nieuw te bouwen woningen met bijgebouwen hebben een gezamenlijk oppervlakte van circa 300m² en blijft daarmee binnen de 500m². Daarbij is ook deels overlap met de bestaande bebouwing. Bij de bouw van deze woningen is de grond deels geroerd. Archeologisch onderzoek is op basis van de feitelijke oppervlakte en de vrijstellingsgrenzen van het gemeentelijk beleid niet noodzakelijk.

Echter bij de aanlegactiviteiten kan de bodem en daarmee de mogelijk archeologische resten worden verstoord. Als daardoor alsnog de vrijstellingsgrenzen uit het archeologiebeleid worden overschreden, is het van belang om reeds na vaststelling van het plan maar voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden, een archeologisch vooronderzoek te starten om duidelijkheid te krijgen op dit nog onzichtbare aspect. Met duidelijkheid wordt vooral gedacht aan financiële haalbaarheid, maar ook aan risicomanagement. (bijvoorbeeld het voorkomen van vertragingsschade).

Indien tijdens de werkzaamheden een archeologische vondst wordt gedaan dan geldt de wettelijke meldingsplicht (Monumentenwet 1988 art. 53): "Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is, meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij Onze minister." Uit praktisch oogpunt kan een dergelijke vondst bij de gemeente worden gemeld.

Conclusie

Vanuit het aspect archeologie gelden er op basis van de vrijstellingsgrenzen van het gemeentelijk beleid geen beperkingen voor de voorgenomen ontwikkeling. Het voornemen is om voorafgaand aan de werkzaamheden een archeologisch vooronderzoek te starten.

4.6 Mobiliteit

Kader

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020

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

Mobiliteitsplan 2015 -2028

Met het nieuwe mobiliteitsplan wil de provincie Utrecht zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving. Dit maakt de provincie een aantrekkelijke vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Het mobiliteitsplan bestaat uit een Mobiliteitsvisie en een Mobiliteitsprogramma. De mobiliteitsvisie bevat de lange termijn doelen om de unieke verbindende knooppuntenpositie van de provincie goed te laten functioneren. Voorts wordt beschreven wat de provincie van andere overheden verwacht om deze gezamenlijke doelen te realiseren. Dit beleid wordt iedere vier jaar concreet gemaakt in een Mobiliteitsprogramma waarin staat welke acties nodig zijn. Met het flexibele Mobiliteitsprogramma kan de provincie inspelen op veranderende omstandigheden.

Er wordt vooral ingezet op het versterken van de bestaande netwerken. Comfort en kwaliteit van de verplaatsing zijn daar onderdeel van, maar ook ruimtelijke kwaliteit door inpassing van infrastructuur in de omgeving. Naast het versterken van de netwerken is een belangrijk speerpunt om de netwerken onderling met elkaar te verbinden.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) beschrijft het beleid van de gemeente De Bilt voor de periode tot aan 2020. Het GVVP steekt in op het benutten van de bestaande infrastructuur en mensen te stimuleren om slimme keuzes in hun vervoermiddel te laten maken. De visie is uitgewerkt in drie hoofddoelen, te weten bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) en slimmer reizen. Ten aanzien van het voorliggende plangebied worden in het GVVP geen specifieke uitspraken gedaan.

Planspecifiek

Maartensdijk ligt vlak bij de snelweg A27 welke te bereiken is via de provinciale weg N417 en afrit 32. De dorpsweg. Het dichtstbijzijnde openbaar vervoer zijn een aantal bushaltes aan de dorpsweg waar bussen naar Utrecht, Hilversum en Zeist vertrekken. Het dichtstbijzijnde treinstation is station Hollandse Rading. Vanaf hier vertrekken stoptreinen naar Utrecht Centraal en Hilversum/Weesp.

De ontsluiting van de kerk, de pastorie en het Hervormd Centrum blijft plaatsvinden via de huidige eigen toegangsweg (groen pijlen). Het parkeerterrein t.b.v. de kerk wordt via bestaande inritten op de Dorpsweg ontsloten. Deze wegen hebben voldoende capaciteit om een toename van deze verkeersbewegingen te verwerken.

Er wordt een extra parkeerterrein naast de nieuw te bouwen woningen gerealiseerd, dat gebruikt wordt tijdens druk bezochte bijeenkomsten. Dit vermindert de parkeerproblemen aan de Dorpsweg en in de wijk.

Alleen in de zeer spaarzame situaties waarbij er sprake is van gelijktijdig komend en gaand verkeer wordt het oostelijker gelegen Boetzelaerspad gebruikt om uit te rijden (rode pijl). Dit voorkomt problemen met verkeer in twee richtingen tijdens bijeenkomsten zoals grote condoleances en recepties. In deze situaties worden verkeersregelaars ingezet om de bezoekers in goede banen te leiden.

Bij grote bijeenkomsten met een vaste begin en eindtijd is er geen sprake van gelijktijdig komend en gaand verkeer. In deze situaties wordt gebruik gemaakt van de westelijke uitrit (groene pijlen).

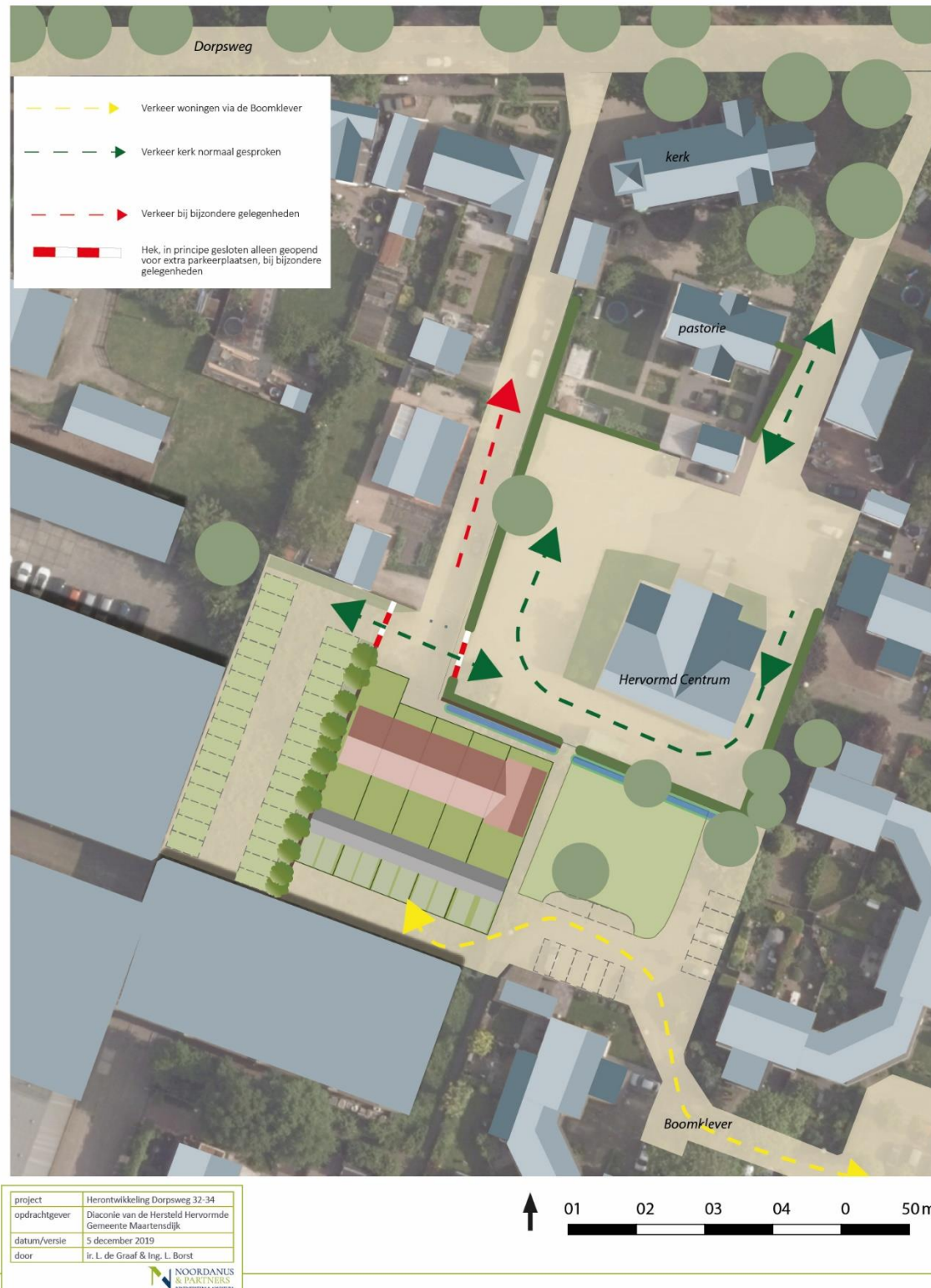
De huidige bestaande twee woningen zijn ontsloten met het Boetzelaerspad. De 5 nieuw te bouwen woningen worden voor autoverkeer ontsloten via de Boomklever. De 5 woningen genereren 45 verkeersbewegingen per dag. De extra verkeersbewegingen vanwege de realisatie van de woningen zijn acceptabel. De doorgang tussen de woningen van Boomklever nummer 1 en 2 is beperkt. Om deze doorgang ruimer te maken wordt voorgesteld om twee parkeerplaatsen te verplaatsen naar de andere zijde van de weg.

De realisatie van 5 woningen veroorzaakt een parkeerbelasting van 10 parkeerplaatsen. Gemeente De Bilt houdt het gemiddelde van de bandbreedte van de kencijfers aan als norm. In dit geval dus 1,9 pp. per woning. Er zijn derhalve 9,5 (afgerond 10) parkeerplaatsen nodig. Hiervan dienen er vanwege het bezoekersaandeel ($5 \times 0,3 = 1,5$) twee plekken toegankelijk te zijn voor bezoekers. In het plan is ruimte opgenomen om deze parkeerplaatsen te realiseren.

Het gebruik van de paden rond de nieuwe woningen en het Boetzelaerspad als loop- en fietsverbinding tussen de Dorpsstraat en de Boomklever wordt ontmoedigd. Veelvuldig gebruik van de verbinding ligt overigens niet voor de hand. Zowel aan de Boomklever als de Dorpsweg liggen alleen woningen en vanuit beide wegen zijn de winkels beter via een andere route te bereiken.

Mocht er onverwachts toch veelvuldig gebruik gemaakt worden van deze route dan kan het plaatsen van bebording danwel een fietssluis overwogen worden.

Gedurende diensten zal er voor kerkbezoekers vanuit de boomklever de poort worden geopend zodat ze een directe toegang hebben tot het centrum en de kerk.



Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Exploitatieverplichting

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

Tussen de initiatiefnemer en de gemeente is een anterieure overeenkomst gesloten. Het kostenverhaal is hiermee anderszins verzekerd en het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk. De initiatiefnemer zal geheel voor eigen rekening en risico overgaan tot de ontwikkeling en realisatie van het plan.

Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Draagvlak

Op donderdag 13 oktober 2016 is een eerste inloopavond voor omwonenden georganiseerd. Op deze avond zijn omwonenden geïnformeerd over de plannen en geschetste ontwikkelingen. Hierbij waren de initiatiefnemers en een aantal gemeenteambtenaren aanwezig om uitleg te geven en eventuele vragen te beantwoorden. Naar aanleiding van de inloopavond zijn met direct omwonenden individuele gesprekken geweest over de concept plannen en de gevolgen voor hun locatie. De direct omwonenden zijn erg blij dat de vervallen situatie van de huidige woningen opgelost wordt. Vanzelfsprekend wordt er grote waarde gehecht aan het huidige woongenot. Op verzoek van omwonenden zijn diverse verkeersmaatregelen toegevoegd en bestaande situaties blijven naar wens behouden. Bij de planvorming zijn zo veel mogelijk de wensen van de omwonenden meegenomen.

Ook is gesproken met omliggende bedrijven. De bedrijven staan welwillend ten opzichte van het initiatief.

Op 26 september 2019 is nogmaals een inloopavond voor de omwonenden georganiseerd waarbij de initiatiefnemers en de gemeente aanwezig was. Ook tijdens deze avond was er veel aandacht voor de verkeersafhandeling.

Er werden opmerkingen gemaakt over de krappe doorgang richting de Boomklever, tussen nummers 1 en 3. Naar aanleiding van deze opmerkingen zijn in het plan twee parkeerplaatsen vanuit deze doorgang naar de andere zijde van de straat geprojecteerd.

Daarnaast werden nadrukkelijk zorgen geuit over het gebruik van het Boetzelaerpad als uitweg van de parkeerplaats bij uitzonderlijke gebeurtenissen. Naar aanleiding hiervan is de situatie nogmaals bekeken, inclusief mogelijke alternatieven. Dit heeft niet tot aanpassing van het plan geleid, wel tot een betere toelichting op de verkeersafhandeling.

Daarnaast is op 5 december 2019 een persoonlijk gesprek tussen aanwonenden en initiatiefnemers geïnitieerd. Hierbij is het plan uitvoerig besproken waarbij aanwonenden nogmaals hun zorgen over het plan bevestigden. Naar aanleiding van dit gesprek is er contact opgenomen met de exploitant van een aanliggend bedrijfspand. Mogelijke wijzigingen in de bedrijfsvoering zou kunnen bijdragen aan een alternatieve ontsluiting van de overloopparkeerplaats. Deze wijzigingen bleken echter niet concreet en

onvoldoende omvangrijk om een alternatief te kunnen bieden. De conclusie is dat er op korte termijn geen andere oplossing ten aanzien van de verkeersafwikkeling voor handen is.

Vooroverleg

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is vooroverleg gepleegd met Provincie, GasUnie, Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, VRU en ProRail.

De overlegreacties zijn positief ten aanzien van het initiatief en bevatten geen inhoudelijke opmerkingen over het plan.

Provincie Utrecht:

Het voorliggende bestemmingsplan "Dorpsweg 32-34 te Maartensdijk" geeft mij geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).

Gasunie:

Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden:

Het plan geeft een duidelijke omschrijving van de toekomstige situatie. Daarnaast wordt op een goede wijze omgegaan met de waterhuishoudkundige belangen.

Op het perceel zijn voldoende mogelijkheden om hemelwater af te koppelen en ter plaatse te infiltreren. In een nog op te stellen afkoppelplan worden deze verder uitgewerkt.

Wij blijven graag op de hoogte van de verdere uitwerking van de afkoppelvoorziening.

ProRail:

Een eerste korte beoordeling van het plan geeft ProRail geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

VRU:

Benadrukt het belang van voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de Rijksweg A27 alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied in het kader van de verantwoording van het groepsrisico. Hierbij worden op verschillende adviespunten een toelichting aangedragen. Voor een deel is deze verwerkt in deze toelichting. De overige adviezen hebben betrekking voorschriften bij omgevingsvergunning activiteit bouw

Op basis van de resultaten van het vooroverleg bestaan geen belemmeringen om het voorontwerpbestemmingsplan als ontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen.

In de bestemmingsplanprocedure wordt de mogelijkheid geboden om inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan en zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

5.3 Handhavingsaspecten

Het bestemmingsplan is bindend voor zowel de overheid als de burger. De primaire verantwoordelijkheid voor controle en handhaving ligt bij de gemeente. Handhaving kan worden omschreven als elke handeling die erop gericht is de naleving van regelgeving te bevorderen of een overtreding te beëindigen. Het doel van handhaving is om de duurzame bescherming van mens en omgeving te waarborgen. Binnen het kader van het bestemmingsplan heeft regelgeving met name betrekking op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Woningwet. Bij overtreding van deze regelgeving moet gedacht worden aan bouwen zonder vergunning,

bouwen in afwijking van een verleende vergunning, het handelen zonder of in afwijking van een noodzakelijke omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden en het gebruik van gronden en opstellen in strijd met de gebruiksregels van het bestemmingsplan of een afwijking van de regels.

Handhaving wordt onderscheiden in preventieve en repressieve handhaving. Preventieve handhaving bestaat uit actief toezicht door of namens de gemeente door bijvoorbeeld regelmatige controles op de uitvoering van vergunningen. Voorts bestaat preventieve handhaving uit het opstellen van duidelijke en maatschappelijk geaccepteerde regels en uit communicatie en voorlichting. Repressieve handhaving bestaat uit de aanwending van publiekrechtelijke middelen bij geconstateerde overtredingen, zoals het opleggen van een dwangsom of het uitoefenen van bestuursdwang. Daarnaast is het mogelijk strafrechtelijke middelen toe te passen en privaatrechtelijke actie te ondernemen bij inbreuk op het eigendomsrecht van de gemeente. Repressieve handhaving heeft als primair doel een einde te maken aan een specifieke overtreding van de Wro of de Woningwet.

Hoofdstuk 6 Overleg en inspraak

6.1 Vooraankondiging

Op grond van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient voorafgaand aan een procedure van een bestemmingsplan waarin een ruimtelijke ontwikkeling wordt gefaciliteerd, een vooraankondiging te worden gepubliceerd waarin de gemeente aangeeft een bestemmingsplan voor te bereiden.

6.2 Overleg

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

In dit kader zal het voorontwerpbestemmingsplan voor advies onder meer worden toegezonden aan de volgende instanties:

- Provincie Utrecht;
- Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden;
- Veiligheidsregio Utrecht.

De ontvangen overlegreacties zullen worden samengevat en beantwoord, waarvan in deze toelichting te zijner tijd verslag zal worden gedaan.

Hoofdstuk 7 Juridische aspecten

7.1 Planmethodiek

De planmethodiek is afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen van de IMRO-standaarden 2012. Daarbij is de indelingsopzet van de aangegeven hoofdgroepen van bestemmingen gehanteerd.

Verbeelding

De analoge verbeelding is getekend op schaal 1:1000. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Tevens maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

7.2 Toelichting op de regels

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

Hierna worden de vier hoofdstukken kort toegelicht.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn diverse begrippen verklaard, die in de regels zijn opgenomen. Dit voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is in hoofdstuk 1 het artikel 'wijze van meten' opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de feitelijk in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. Per artikel is bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. Hierna wordt een korte toelichting gegeven op de in het plan voorkomende bestemmingen.

Wonen

De gronden die gebruikt worden ten behoeve van 'wonen', behouden de bestemming 'Wonen'. De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor aaneen gebouwde woningen en de uitoefening van aan-huis-verbonden beroepen. Binnen het opgenomen bouwvlak mogen niet meer dan 5 hoofdgebouwen/woningen worden gerealiseerd. De voorgevels van hoofdgebouwen/woningen dienen in de voorgevelrooilijn te worden gebouwd. De goothoogte van hoofdgebouwen/woningen mag niet meer bedragen dan 3 meter, waarbij dakkapellen buiten beschouwing blijven. De bouwhoogte van hoofdgebouwen/woningen mag maximaal 10 meter bedragen.

Maatschappelijk

Het parkeerterrein welke met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt staat ten dienst van de naastgelegen maatschappelijke bestemming. Het parkeerterrein heeft dan ook een maatschappelijke bestemming gekregen. Om er voor te zorgen dat de gronden ook alleen gebruikt zullen worden ten behoeve van parkeren ten dienst van de maatschappelijke voorziening is de functieaanduiding 'specifieke vorm van Maatschappelijk – parkeerterrein' opgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 worden, in aanvulling op de bestemmingsbepalingen, diverse aanvullende regels gesteld. Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die erop ziet dat de terreininrichting voldoet aan de randvoorwaarden van hoofdstuk 3 'Uitgangspunten voor ontwikkeling' van het document 'Ruimtelijke randvoorwaarden voor herontwikkeling'.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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

