

Bestemmingsplan Spoorzone Toelichting

Status: ontwerp
NL.IMRO.0351.BPSpoorzone-ow01

Gemeente Woudenberg

Januari 2014
definitief

Bestemmingsplan Spoorzone

Toelichting

Status: ontwerp

NL.IMRO.0351.BPSpoorzone-ow01

dossier : BC2643-101-100

registratienummer :

versie : 01

classificatie : Openbaar

Gemeente Woudenberg

Januari 2014

definitief

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en begrenzing	3
1.3	Geldend plan: Bestemmingsplan Bedrijventerrein Woudenberg	4
1.4	Planopzet	5
1.5	Leeswijzer	5
2	HUIDIGE SITUATIE	6
2.1	Ruimtelijke structuur	6
3	BELEIDSKADER	7
3.1	Europees & Rijksbeleid	7
3.2	Provinciaal beleid	9
3.3	Regionaal beleid	11
3.4	Gemeentelijk beleid	13
4	PLANBESCHRIJVING	16
4.1	Bestemming Spoorzone	16
4.2	Beeldkwaliteitsplan	16
5	PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN	18
5.1	Milieuaspecten	18
5.1.1	Geluid	18
5.1.2	Bedrijvigheid en milieuzonering	18
5.1.3	Luchtkwaliteit	19
5.1.4	Bodem- en grondwaterkwaliteit	20
5.1.5	Externe veiligheid	22
5.2	Verkeer	24
5.3	Waterparagraaf	25
5.4	Ecologie (flora en fauna)	25
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	27
5.6	Kabels en leidingen	28
6	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	29
6.1	Planvorm	29
6.2	Verbeelding	29
6.3	Planregels	29
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	33
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	33
8.1.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	33
8.1.2	Zienswijzenprocedure	33

BIJLAGEN

1. Bodemonderzoek Parallelweg Woudenberg - vooronderzoek NEN 5725 , Royal HaskoningDHV, september 2013, JWi/HD/SS/R_PS-EH20130119.
2. Externe Veiligheid bestemmingsplan Spoorzone Woudenberg , Servicebureau|Gemeenten, projectnummer SB|G/POLR/554054, d.d. 24 januari 2014EV
3. Watertoets bedrijventerrein Parallelweg, Royal HaskoningDHV, IS-MA20130709, september 2013.
4. Oriënterend veldonderzoek en bronnenonderzoek, Bureau Waardenburg, 13-147/13.04319/GerSm, september 2013

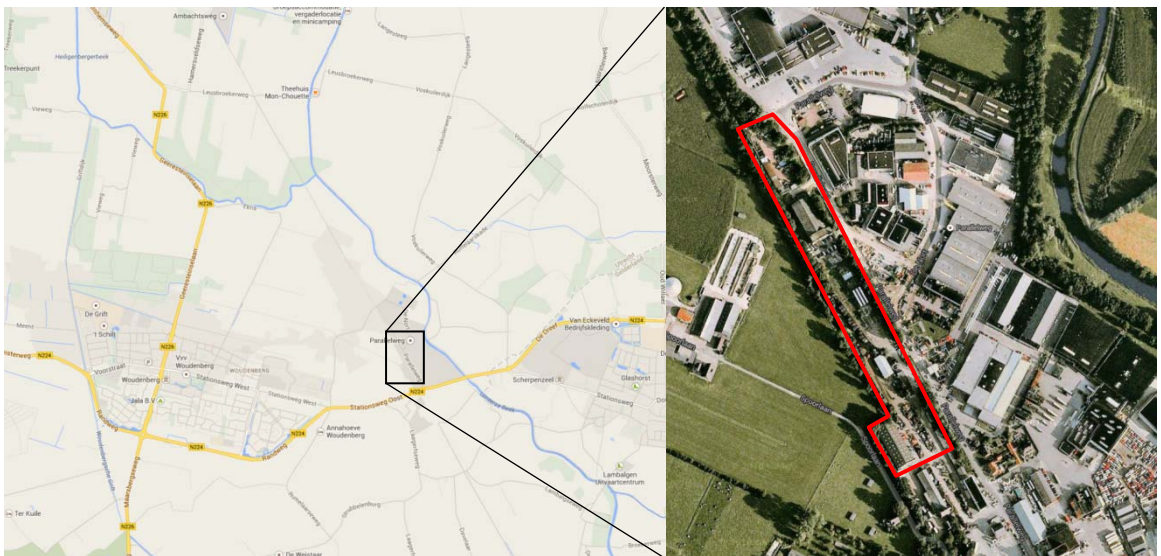
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het spoorgebied waarvoor onderhavig bestemmingsplan is opgesteld, maakt deel uit van het bedrijventerrein Parallelweg. De gemeente heeft voornemens voor de heruitgifte van kavels langs de oude spoordijk. Gezien de gewijzigde inzichten ten aanzien van gebruik en inrichting van het plangebied is een herziening van het bestemmingsplan gewenst.

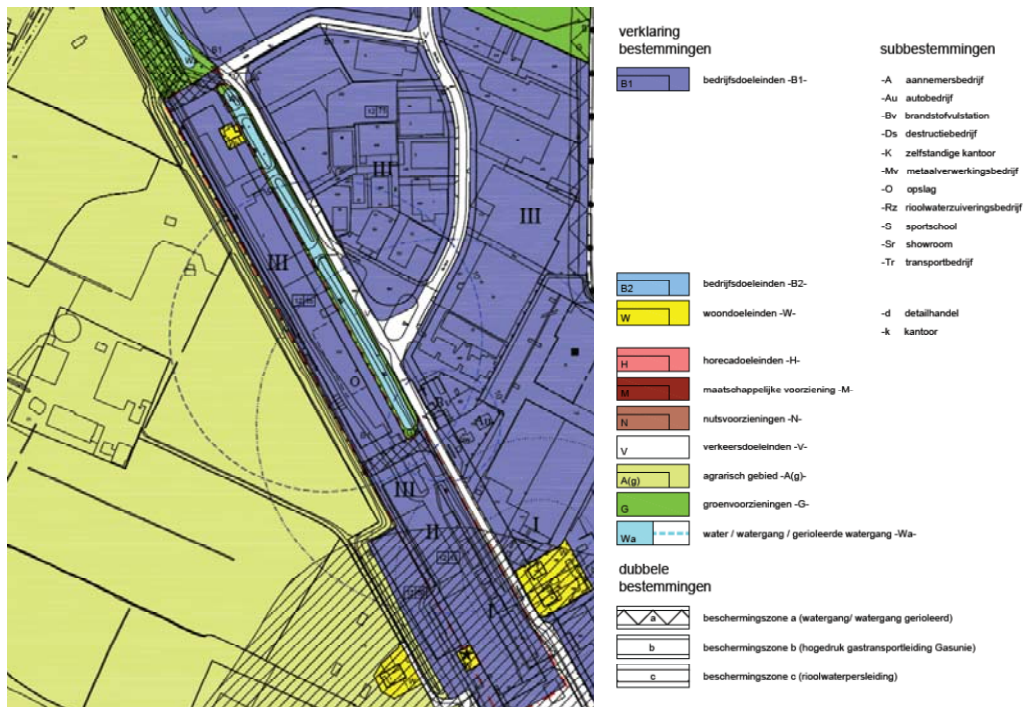
Vanuit de beeldkwaliteitsgedachte dat de spoorzone de groene nerf vormde in een bedrijventerrein ten oosten en westen van de spoorzone is in het vigerende bestemmingsplan destijds gekozen voor een bedrijfsbestemming met een lage bebouwingsdichtheid. Nu de zone echter niet de centrale zone, maar juist de westelijke begrenzing van het bedrijventerrein wordt en in het kader van de duurzaamheid maximale benutting van de beschikbare bedrijfsruimte wenselijker is dan de groene invulling van de gronden, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Ligging en begrenzing



Het plangebied ligt langs de voormalige spoorlijn van Kesteren naar Amersfoort, ter hoogte van het bedrijventerrein Parallelweg. Het plangebied ligt tussen enerzijds de oude spoordijk en anderszijds de Parallelweg. De oppervlakte van het plangebied bedraagt circa 25000 m², ofwel 2,5 ha.

1.3 Geldend plan: Bestemmingsplan Bedrijventerrein Woudenberg



In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Woudenberg' (vastgesteld 25/09/2008) gelden binnen het plangebied de bestemmingen 'bedrijfsdoeleinden', 'water', 'groenvoorzieningen' en 'woondoeleinden'. Ter plaatse is tevens de aanduiding 'lichte bebouwing' opgenomen die voorschrijft dat per perceel minimaal 30% met groenvoorziening moet worden ingericht en moet de afstand tussen bedrijfsgebouwen tenminste 50 meter bedragen. Het voornemen voor de nieuwe verkaveling van deze strook, past niet in het vigerende bestemmingsplan.

Woning Parallelweg 13

De woning Parallelweg 13 heeft in het bestemmingsplan Bedrijventerrein een woonbestemming conform het feitelijk gebruik. Deze woning maakt echter deel uit van een perceel bedrijfsgrond dat verhuurd is. De huurovereenkomst is inmiddels opgezegd en zal per 31 december 2018 (dus binnen de planperiode) beëindigd worden. De gronden worden dan zonder bebouwing en dus ook zonder woning terug geleverd aan de eigenaar. Daarmee is genoegzaam zeker gesteld dat binnen de planperiode een einde komt aan het feitelijk gebruik. Ten behoeve van de herontwikkeling van het gebied is het wenselijk dat geen woningen op de zone aanwezig zijn.

1.4 Planopzet

Onderhavig bestemmingsplan bestaat uit de volgende onderdelen:

<i>Toelichting:</i>	In deze toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de bestaande toestand en gewenste ontwikkelingen behandeld. Ook komt het geldende beleidskader aan bod. Daarnaast maakt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid deel uit van de toelichting.
<i>Verbeelding:</i>	Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.
<i>Regels:</i>	In de regels is het gebruik van gronden, opstallen en andersoortig gebruik van de gronden juridisch geregeld voor zover gelegen binnen het plangebied. Per bestemming zijn doelen of doeleinden aangegeven.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de ligging van het plangebied en de ruimtelijke en functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van het relevante beleidskader op Rijks-, Provinciaal, en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 worden de omgevingsaspecten weergegeven. In hoofdstuk 5 wordt een beschrijving gegeven van het planvoornemen en hoofdstuk 6 gaat in op de juridische regeling. Hoofdstuk 7 en 8 tot slot behandelen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied is gelegen tegen de spoordijk van de voormalige spoorlijn van Kesteren naar Amersfoort. Door de relatief lage bebouwingsdichtheid is sprake van een groene zone waarin enkele bedrijfspercelen zijn gelegen. Het groen bevindt zich hoofdzakelijk langs de spoordijk en de Parallelweg. Deze percelen worden allen vanaf de Parallelweg ontsloten. Langs de Parallelweg bevinden zich nog enkele sloten. In het plangebied staan enkele bedrijfshallen met bijbehorende kantoren. Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich nog een woning.



Luchtfoto (plangebied is met rode lijn aangegeven).



Vanaf de Parallelweg oogt het plangebied vrij groen. Aan deze weg zijn enkele inritten gelegen ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijfspercelen. Op de rechtse afbeelding staat de woning die aan de noordzijde van het plangebied ligt.

3 BELEIDSKADER

3.1 Europees & Rijksbeleid

Natura2000

De Europese Unie heeft het initiatief genomen voor 'Natura 2000', een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de EU. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het EU-beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Alle gebieden die zijn beschermd op grond van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn ook aangegeven als Natura 2000-gebied. Het is niet toegestaan om zonder vooraf toegekende vergunning nieuwe activiteiten in deze gebieden uit te voeren. Het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van een Natura2000 gebied (zie par. 5.4). Het is binnen de kaders van de Europese habitat- en vogelrichtlijn vereist om nieuwe ontwikkelingen en activiteiten die van nadelige invloed zouden kunnen zijn, te beoordelen en te rapporteren. In paragraaf 5.4 'Ecologie' wordt nader op dit aspect ingegaan.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De structuurvisie bevat een concrete, bondige actualisatie van het mobiliteit- en ruimtelijke orderingsbeleid. Dit nieuwe beleid vervangt in ieder geval de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en de structuurvisie Randstad 2040.

Het doel van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. Het Rijk streeft dit doel na met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid was nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit waren gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie manieren om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Daarnaast versterkt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd.

Het onderhavige bestemmingsplan sluit aan bij de doelstellingen van de Structuurvisie. Het plan heeft als doel het creëren van een leefbare en veilige omgeving waarin de aanwezige natuurlijke en cultuurhistorische waarden worden ingezet als dragers. Het plan zet in op een versterking en betere benutting van het aanwezige bedrijventerrein.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Op 30 juni 2011 zijn alle ontwerpstukken van de AMvB als bijlage bij de SVIR gepubliceerd. Met uitzondering van enkele onderdelen is het Barro 30 december 2011 in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. De onderwerpen in het Barro betreffen:

- Het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Militaire terreinen en -objecten;
- De Wadden;
- De kust (inclusief primaire kering);
- De grote rivieren;
- De Werelderfgoederen.
- Reserveringen uitbreidingen weg en spoor;
- Veiligheid vaarwegen
- Het netwerk voor elektriciteitsvoorziening;
- De buitendijkse uitbreidingsruimte in het IJsselmeer;
- Bescherming van de (overige) primaire waterkeringen;
- Reservering voor rivierverruiming Maas;
- De Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Het Barro geeft voor het plangebied geen nationale belangen aan. In de SVIR is daarnaast als nationaal belang opgenomen dat een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele projecten moet plaatsvinden. Dit nationale belang is vertaald in artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), ook wel de ladder voor duurzame verstedelijking genoemd. Artikel 3.1.6 Bro bepaalt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan 3 voorwaarden genoemde in lid 2 sub a, b en c.

Duurzaamheidsladder (Besluit Ruimtelijke Ordening)

In artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden.

Op grond van deze nieuwe bepaling moet voortaan in een bestemmingsplan worden beschreven op welke wijze, met betrekking tot o.a. bedrijventerreinen, kantoren, detailhandel en woningbouwlocaties, rekening is gehouden met de voorkeursvolgorde:

1. Voorziet de geplande ontwikkeling in een behoefte binnen de regio aan deze voorziening, woningen in dit segment of aan bedrijventerreinen binnen deze milieucategorie?
2. Als er wordt voorzien in de behoefte, dan bij voorkeur de ruimte hiervoor maken binnen bestaand stedelijk gebied door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Als de ontwikkeling voorziet in een behoefte, en als het niet mogelijk is om de ruimte hiervoor binnen bestaand stedelijk gebied te maken, dan bij voorkeur op een locatie daarbuiten die ontsloten is door verschillende vervoerswijzen.

Ad 1)

Binnen de regio bestaat de behoefte aan uitbreiding van bedrijventerreinen. In Woudenberg is sinds 1992 geen nieuwe bedrijventerrein meer uitgegeven. Binnen het convenant van de regio Amersfoort is geconstateerd dat in de regio behoefte is aan vestiging ruimte voor bedrijven.

Ad 2)

Verdichting, herschikking en herinrichting maakt het mogelijk om binnen de bestaande bedrijventerreinen ruimte te creëren voor uitbreiding en nieuw vestiging van lokaal georiënteerde bedrijven. en dat deze veelal een plek kunnen krijgen op de bestaande of reeds voor uitbreiding aangewezen bedrijfsterreinen. Maar dat er ook een duidelijke groep bedrijven is met een lokale markt en binding voor wie verplaatsing naar bijvoorbeeld Amersfoort geen optie is. Voor de spoorzone beschikt de gemeente over een lijst van ca. 15 lokale bedrijven die zich zouden willen en kunnen vestigen op deze gronden. Hiermee ontstaat voor de bedrijven ruimte voor uitbreiding en/of vestiging op een toekomst gerichte locatie.

Door intensivering van het huidige bedrijventerrein wordt optimaal gebruik gemaakt van de aanwezige voorzieningen.

Ad 3)

Door een intensivering van het huidige bedrijventerrein wordt optimaal gebruik gemaakt van de aanwezige voorzieningen. Met het bovenstaande is dit punt niet aan de orde en kan gesteld worden dat voldaan wordt aan de duurzaamheidsladder.

Structuurvisie buisleidingen 2012-2035

De Rijksstructuurvisie Buisleidingen is al een uitwerking van de SVIR. Het doel van deze Structuurvisie is om ruimte vrij te houden in Nederland voor de aanleg van toekomstige buisleidingen van nationaal en internationaal belang voor het transport van gevaarlijke stoffen. Daarmee wil de overheid duidelijkheid verschaffen aan zowel het bedrijfsleven dat daarmee kan rekenen op goede verbindingen voor buis leidingtransport, als aan provincies en gemeenten die hierop hun ruimtelijke plannen kunnen afstemmen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen die in de laatste decennia hebben plaatsgevonden (grotere ruimtedruk) en die in de toekomst zullen voortgaan, zal in deze Structuurvisie vooral de borging van het beleid in de plannen van andere overheden en in het leidingenbeheer bij leidingexploitanten een zwaarder accent hebben.

Conclusie Rijksbeleid

Het onderhavige plan past binnen het rijksbeleid. Het plan sluit aan bij de doelstellingen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en heeft als doel het creëren van een leefbare en veilige omgeving waarin de aanwezige natuurlijke en cultuurhistorische waarden worden ingezet als dragers. Vanuit het Barro en het Bro zijn er voor dit plan geen beperkingen. Tevens is voor de aanwezige leiding een beschermingszone opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Utrecht 2013 - 2028

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) (vastgesteld 4 februari 2013) beschrijft de provincie Utrecht het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. In de PRS geeft de provincie aan welke doelstellingen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zij van provinciaal belang achten, welk beleid daarbij hoort en hoe zij uitvoering geeft aan dit beleid. De provincie Utrecht moet aantrekkelijk blijven om te wonen, werken en recreëren. Het ruimtelijk beleid resulteert in drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

Deze pijlers leiden tot de volgende belangrijke beleidsopgaven:

- accent op de binnenstedelijke opgave;

- behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied.

Pijler duurzame leefomgeving

Met de ontwikkeling van een duurzame leefomgeving wordt voorgesorteerd op de klimaatverandering. De ambitie is om in 2040 als provincie klimaatneutraal en klimaatbestendig te zijn. Voor klimaatbestendigheid is het belangrijk te beschikken over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem en waterveiligheid. In de steden moet een aantrekkelijk, gezond en veilig woon- en werkklimaat behouden blijven. Bij de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties kan rekening worden gehouden met de gevolgen van bodemdaling en waterrisico's.

Pijler vitale steden en dorpen

Door de ontwikkeling van wonen en werken vooral in het bestaande stedelijke gebied te laten plaatsvinden, behouden we vitale dorpen en steden. Ten minste twee derde deel van de opgave dient binnenstedelijk (zowel steden als dorpen) gerealiseerd te worden. Deze ontwikkeling is alleen mogelijk als er tegelijk voldoende aandacht blijft voor de leefbaarheid en (ruimtelijke) kwaliteit van de stedelijke gebieden en voor een recreatief aantrekkelijke en bereikbare kernrandzone.

Pijler landelijk gebied met kwaliteit

Ontwikkeling van de kwaliteit van het landelijk gebied is gewenst omdat deze bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de provincie. De behoefte aan een aantrekkelijk landelijk gebied wordt versterkt door de vraag naar een tegenhanger voor de grote binnenstedelijke opgave. Uiteraard is daarbij belangrijk dat stad en land goed met elkaar zijn verbonden. De aantrekkelijkheid van het landschap wordt in belangrijke mate bepaald door de kernkwaliteiten. Deze kernkwaliteiten dienen behouden en versterkt te worden.

Provinciale ruimtelijke verordening 2013 - 2028

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld 4 februari 2013) bevat regels voor gemeenten. De volgende regels zijn van toepassing op onderliggend bestemmingsplan:

3.1 Stedelijk gebied

Een ruimtelijk plan kan bestemmingen en regels bevatten voor verstedelijking.

3.3 Bedrijventerrein stedelijk gebied

Een ruimtelijk plan kan bestemmingen en regels bevatten voor de ontwikkeling en herstructurering van bedrijventerreinen.

3.5 Kantoren

Een ruimtelijk plan bevat geen bestemmingen en regels die voorzien in nieuwvestiging van kantoren.

3.7 Mobiliteitstoets

De toelichting op een ruimtelijk plan waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, bevat een beschrijving van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan.

Het bestemmingsplan sluit aan bij de regels van de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Het bestemmingsplan geeft regels voor verstedelijking. Nieuwe kantoren zijn niet toegestaan, enkel de ondergeschikte kantoren bij een nieuwe bedrijfsvestiging en de bestaande kantoren zijn toegestaan. Daarnaast is een mobiliteitstoets uitgevoerd waaruit blijkt dat de verkeerstoename erg beperkt is.

Provinciaal Milieubeleidsplan (2009-2013)

Het provinciaal milieubeleidsplan (PMP) 2009-2013 omschrijft op hoofdlijnen de ambities van de provincie op het gebied van duurzaamheid, klimaat en energie.

De speerpunten van het PMP zijn gericht op het instandhouden en verbeteren van:

- de leefomgevingkwaliteit: luchtkwaliteit, geluidhinder, externe veiligheid, bodem en grondwater;
- duurzaamheid: duurzaamheid, energie, klimaat, afvalverwerking en duurzaamheid algemeen.

De verschillende aspecten zijn voor zover relevant onderzocht en komen aan bod in hoofdstuk 5 (Planologisch en milieutechnische uitgangspunten). Hieruit blijkt dat voldaan wordt aan de beleidsuitgangspunten zoals geformuleerd in het PMP.

Provinciale Milieuverordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (vastgesteld 4 februari 2013) bevat regels voor gemeenten. In de Provinciale milieuverordening zijn o.a. waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en 100-jaarsaandachtsgebieden opgenomen. Deze gebieden vallen niet binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan.

Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan (vastgesteld 29 september 2009) omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie Utrecht voor de periode 2010-2015.

Leidraad Water en Milieu in Ruimtelijke Plannen

De provincie heeft samen met enkele gemeenten de Leidraad water en milieu in ruimtelijke plannen opgesteld. De leidraad richt zich op de water- en milieukwaliteitsaspecten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving.

Conclusie provinciaal beleid

Onderliggend bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid. Het plan voorziet niet in de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein, maar de herstructurering van bestaand bedrijventerrein. Er worden geen nieuwe kantoren gerealiseerd. Daarnaast zijn de verschillende milieuaspecten (water, bodem, externe veiligheid) nader onderzocht. Hieruit blijkt dat er voor de uitvoering van het plan geen belemmeringen zijn.

3.3 Regionaal beleid

Convenant Duurzaam Bouwen Regio Eemland

Dit convenant heeft als doel duurzame woning- en utiliteitsbouw te verbeteren en te stimuleren. In dit convenant is afgesproken dat de in het Nationaal Pakket Duurzame Stedebouw beschreven richtlijnen voor het planvormingsproces gevolgd zullen worden. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op zeven duurzaamheidsthema's waarvoor verschillende keuzen, maatregelen en handelingen zijn omschreven. Deze thema's zijn water, natuur en ecologie, verkeer, leefbaarheid, energie en materiaal. Door middel van duurzaam bouwen ontstaat er een plan welke gekarakteriseerd wordt door onder andere:

- lage energielasten en lage CO2 uitstoot;
- gezond binnenmilieu;
- veilig, zowel binnen en buiten;
- flexibel en aanpasbaar (toekomstgericht);
- zuinig waterverbruik;
- ruimte voor flora en fauna.

Plannen dienen te voldoen aan de landelijk vastgestelde EPC-normering.

Waterbeheerplan Vallei en Eem

In het Waterbeheersplan 2010-2015 (vastgesteld op 17 september 2009) heeft het toenmalige Waterschap Vallei & Eem zijn ambities en uitvoeringsprogramma vastgelegd. In het waterbeheersplan vertaalt het waterschap zijn taken in concrete doelen voor de periode van 6 jaar, de maatregelen om die doelen te realiseren en de prestatie-/indicatoren waaraan de resultaten kunnen worden afgemeten. Het waterbeheersplan is gevoed door beleid dat in de achterliggende periode is ontwikkeld.

Het waterschap geeft zijn taken vorm middels drie programma's:

- Veilige dijken; beschermen van de bewoonde gebieden tegen overstromingen;
- Voldoende en schoon water; waar het nodig is, is water van goede kwaliteit beschikbaar. Er wordt geen overlast van het water ondervonden;
- Zuivering afvalwater; het waterschap zuivert gebruikt en verontreinigd water en hemelwater dat in rioleringen wordt verzameld. Dit gebeurt voordat het water op het oppervlaktewater wordt geloosd.

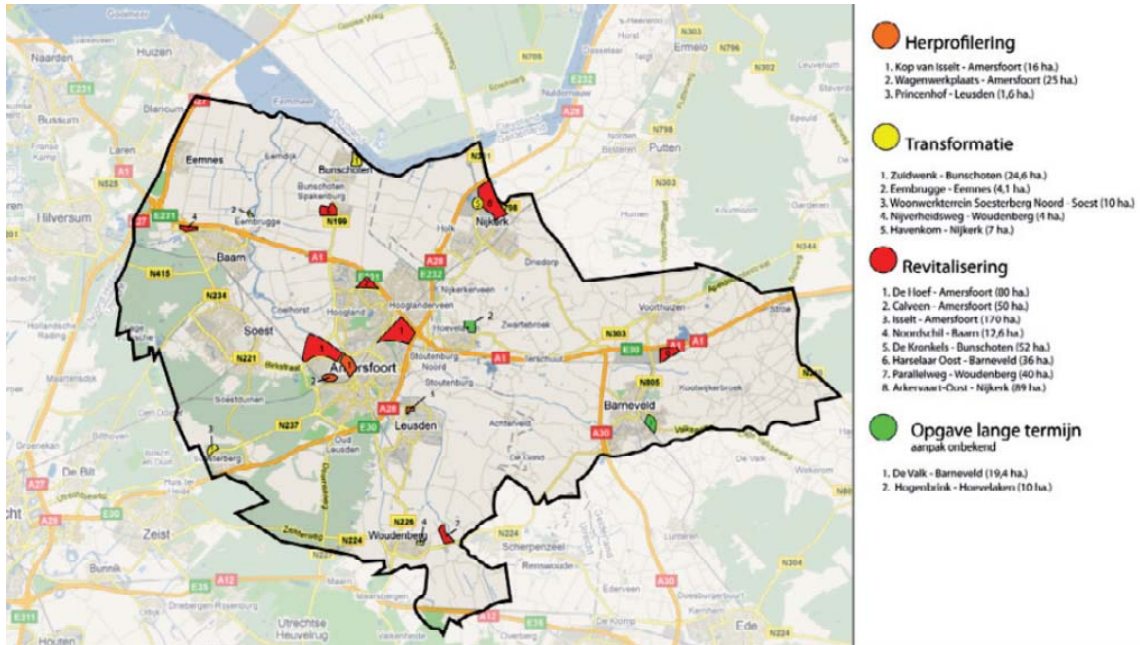
De ontwikkeling van een nieuw (stedelijk) gebied gaat doorgaans gepaard met grote wijzigingen in functies en waterhuishoudkundige structuur. Door de toename van verhard oppervlak treedt bij neerslag een snelle afvoercomponent op, hetgeen noodzaakt tot aanvullende waterbergende voorzieningen (retentievijvers etc.). In paragraaf 5.3 (Waterparagraaf) wordt ingegaan op welke wijze de waterbelangen in dit plan zijn gewaarborgd.

Samenwerkingsagenda werklocaties regio Amersfoort 2030

De gemeente Woudenberg werkt in regionaal verband samen met verschillende gemeenten op het gebied van werklocaties. Dit heeft geresulteerd in de Samenwerkingsagenda Werklocaties 'Samen Sterk!'. Doel van deze samenwerking is:

- een gezonde balans tussen wonen en werken realiseren;
- sterke werklocaties maken en behouden;
- inspelen op nieuwe (markt)ontwikkelingen en trends bij werklocaties;
- een goede, regionale programmering van werklocaties maken;
- voldoen aan Rijks- en provinciale regelgeving en afspraken.

In de samenwerkingsagenda wordt bedrijventerrein Parallelweg aangemerkt als te revitaliseren bedrijventerrein (zie onderstaande figuur). De revitalisering van bedrijventerrein Parallelweg heeft een hoge prioriteit gekregen in de samenwerkingsagenda. De spoorzone maakt daar deel van uit.



3.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Woudenberg 2030

In de structuurvisie Woudenberg worden keuzes gemaakt over de duurzame en verantwoorde ruimtelijke toekomst van de gemeente. Deze keuzes op het gebied van werken, zorg en welzijn, onderwijs, sport, toerisme en recreatie en mobiliteit zijn integraal op elkaar afgestemd. In de structuurvisie is ook aangegeven welke strategie de gemeente hanteert voor de uitvoering en de daarbij horende investeringen. Richting 2030 zet Woudenberg in op het verbinden, combineren en vernieuwen van haar kwaliteiten. Door het ruimtelijk verbinden en combineren van deze sectoren ontstaat een sterk raamwerk: het ruimtelijk economisch structuurbeeld voor 2030. Hierin benut Woudenberg (de mogelijkheden van) haar kwaliteiten ten volle. Niet alleen door deze te verbinden en te combineren, maar ook door deze:

- Te vernieuwen: Centrum van Woudenberg tot aantrekkelijk boodschappen-, winkel- en verblijfsgebied voor bewoners en recreanten;
- Te transformeren, te herstructureren en te herontwikkelen: verschillende bedrijventerreinen waarvan bedrijventerrein Parallelweg en de spoorzone de grootste zijn;
- Te versterken: woningbouw in Woudenberg Oost en op verschillende inbreidingslocaties;
- Te verbreden: landbouw met verschillende agrarische nevenfuncties;
- Te beschermen: de intrinsieke waarde van de natuur, landschap en cultuurhistorie. Indien mogelijk dan kunnen deze ook beter benutbaar en beleefbaar worden gemaakt.

Beleidsthema's

Het beleid is in de Structuurvisie uitgewerkt in verschillende thema's:

- Landschap en groen
- Wonen
- Economie
- Recreatie
- Verkeer
- Maatschappelijke voorzieningen

Onder het thema economie zijn de beleidsuitgangspunten ten aanzien van de bedrijventerreinen geformuleerd.

Economie

Woudenberg wil voldoende uitbreidingsmogelijkheden blijven bieden voor bestaande bedrijven en vestigingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijven. De ruimte die hierin moet voorzien ligt in Woudenberg en in Woudenberg Oost. Het accent ligt daarbij op beheer, revitalisering, intensivering en/of herstructurering van bestaande terreinen. Dit krijgt concreet vorm met de herstructurering van bedrijventerrein Parallelweg, Nijverheidsweg, Laan van Lichtenberg en Griftdijk en de transformatie en herontwikkeling van de spoorzone (bedrijven langs de spoordijk). Hiermee wordt doorstroming en (her)ontwikkeling van bedrijven (uit de bebouwde kom) mogelijk gemaakt.

Ontwikkellocatie Woudenberg Oost

Als ontwikkellocatie in de Structuurvisie wordt Woudenberg Oost genoemd. Het gaat om een multifunctionele en integrale opgave waarbij de herstructurering van bedrijventerrein Parallelweg en de transformatie van de bedrijven in de spoorzone een belangrijke onderdeel vormt.

Visie

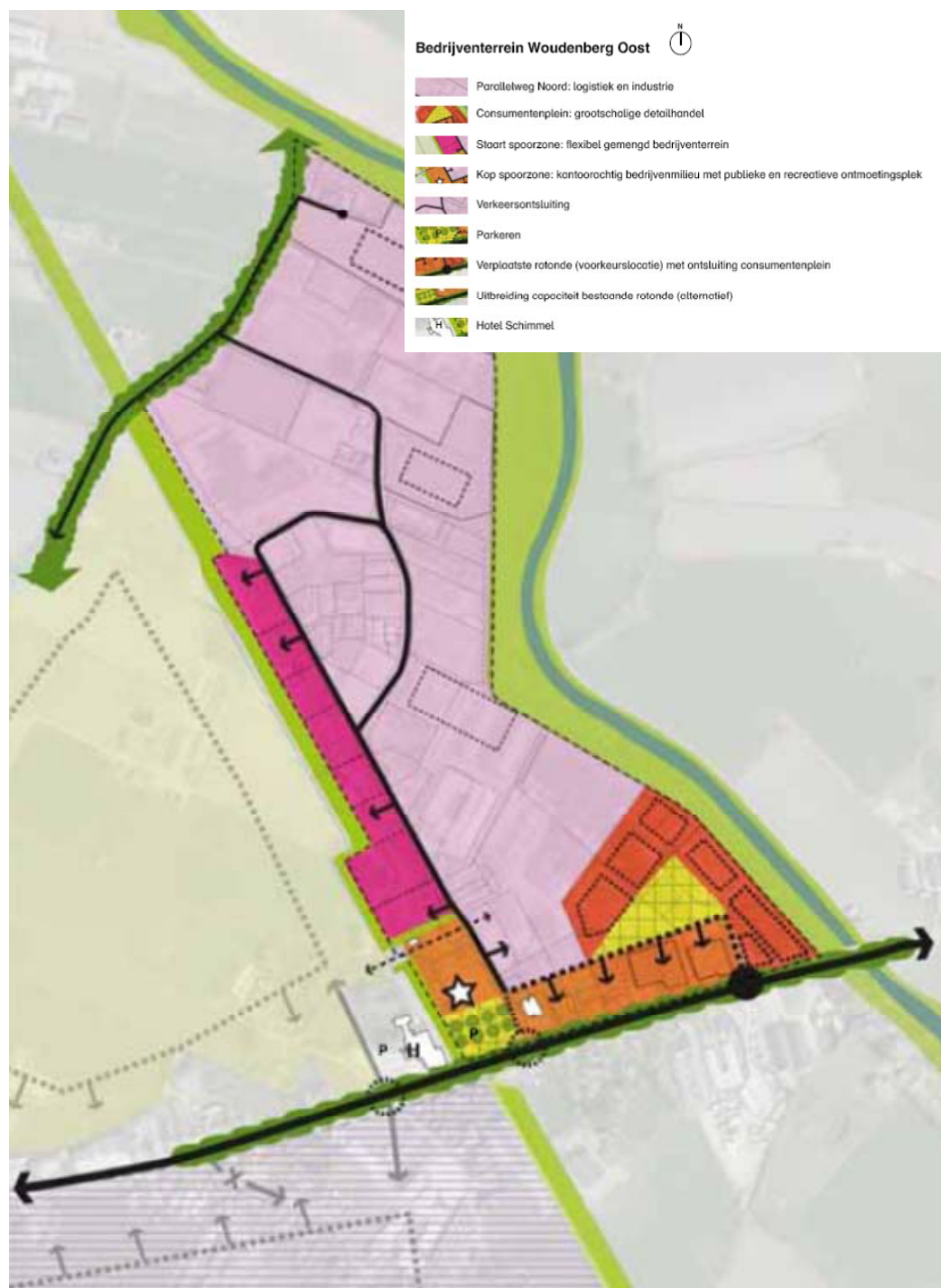
Door uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven (Primagaz) wordt de transformatie en herontwikkeling van de spoorzone mogelijk. Er ontstaat ruimte voor bedrijven die nu nog gevestigd zijn in de kern van Woudenberg (o.a. Nijverheidsweg en Griftdijk). De herstructurering van de spoorzone maakt zowel in de kern van Woudenberg als in het gebied zelf een kwaliteitsverbetering mogelijk. Het huidige gemengde bedrijventerrein transformeert naar een terrein met accentverschillen in de profilering, aansluitend bij de ligging.

Staart spoorzone: flexibel gemengd bedrijventerrein

De spoorzone wordt herverkaveld en krijgt een gemengd profiel. Nu Primagaz weg is, kan met verplaatsing van bedrijven uit de kern (onder meer vanaf de Griftdijk en de Nijverheidsweg) worden gestart. Het brede profiel biedt flexibiliteit en ontwikkelingsvrijheid. Dit is wenselijk wanneer verschillende soorten bedrijven uit de kern dienen te worden gehuisvest.

Beeldkwaliteitsplan Spoorzone

Voor de gewenste ontwikkelingen in de spoorzone is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. In paragraaf 4.2 wordt hier nader op in gegaan.



Ontwikkelingen Bedrijventerrein Parallelweg (bron: Structuurvisie Woudenberg 2030)

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Bestemming Spoorzone

Vanuit de beeldkwaliteitsgedachte dat de spoorzone de groene nerf vormde in een bedrijventerrein ten oosten en westen van de spoorzone is in het bestemmingsplan Bedrijventerrein (2008) gekozen voor een bedrijfsbestemming met een lage bebouwingsdichtheid. Gebouwen mogen maximaal 500 m² groot zijn en maximaal 15 % van het perceel mag bebouwd worden.

De visie ten aanzien van de westelijke gronden is inmiddels gewijzigd in woningbouw, waardoor de spoorzone in de toekomst de westelijke begrenzing van het bedrijventerrein vormen. Daarnaast is het kader van duurzaamheid wenselijker om de gronden maximaal te benutten dan om de destijds voorziene groene invulling te behouden.

Het vigerende bestemmingsplan staat bedrijven toe tot en met categorie 3.2 waarvoor een maximale milieuhinderafstand geldt van 100 meter. De bestaande woningen aan de oostkant van het gebied beperken deze bestemming in het zuidelijke deel in de praktijk al tot categorie 1 en 2 (30 meter) of categorie 3 (50 meter). Gelet op de beoogde woningbouw aan de westzijde wordt in dit bestemmingsplan een beperking tot categorie 3.1 met een maximale afstand van 50 meter voor de hele zone opgenomen.

Ook is van belang om een duidelijk grens van het bouw- en gebruik perceel op te nemen, met ruimte voor de veiligheidszone van de gasleiding en ruimte voor bomen, water en bestaand talud aan de westzijde. Immers het groen geeft een belangrijke basis voor de afscherming tussen bedrijventerrein en woonwijk.

4.2 Beeldkwaliteitsplan

In de welstandsnota zijn de welstandscriteria voor het bedrijventerrein Parallelweg opgenomen. Ten behoeve van de herverkaveling en herinrichting zijn nadere beeldkwaliteitseisen gewenst, welke aansluiten bij die van het totale bedrijventerrein. Ten behoeve van de herziening van de bestemming heeft de gemeente daarom een beeldkwaliteitsplan opgesteld met onderstaande uitgangspunten:

- Westzijde van de spoorzone: water en groen ter afscherming van de toekomstige woonwijk, tevens veiligheidszone rond aardgas transportleiding en water opvang. Uitgangspunt is dat bedrijven vanuit de westzijde zo min mogelijk waarneembaar zijn.
- De bebouwing dient primair georiënteerd te zijn naar de ontsluitingsstructuur (Parallelweg).
- Oriëntatie op een straat betekent gerichtheid van de aantrekkelijke zijde van de bebouwing hierop, dus geen schuttingen of open opslag.
- Maximale hoogte kantoren 10 meter en voor bedrijfsgebouwen 12 meter, door lagere kantoor en entreegedeelte van bedrijven aan de voorzijde van de kavel en hogere bedrijfshallen aan de achterzijde ontstaat een onderlinge samenhang.
- Maximale bebouwing 75 %f gelijk aan rest van bedrijventerrein.
- Minimaal 5 meter vanaf de voorzijde perceelgrens dient onbebouwd te blijven.
- Achterzijde kan tot maximaal lijn (wordt nog ingetekend) bebouwd worden.
- Minimaal 3 meter afstand tot de zijdelingse perceelgrens.
- Per kavel een (gecombineerde) in/uitrit met een maximale breedte van 7 meter, bij een gecombineerde is maximaal 10 meter toegestaan. Met een uniforme uitvoering gelijk aan de huidige. Het gaat samen met een aanpassing van sloot en berm profiel.

- Oostzijde duidelijk en zichtbare overgang van bedrijventerrein naar openbaar gebied door verscherping beeld van het talud, aanpassing sloot en bermprofiel. Het is de bedoeling om een kwaliteitsimpuls te geven,
- Uniformiteit door hekwerken als erfscheiding. De hoogte van de hekken wordt mede bepaald door de veiligheids- en beveiligingseisen. Uitgangspunt is transparante hekken tussen 1,5 en 2,5 meter hoog, begroeiing van de hekken is toegestaan en versterkt het groene aanzien,
- Parkeren, laden en lossen dient op eigen terrein opgelost te worden. Gelet op de diepte van de kavels, dient bij de situering van de gebouwen rekening gehouden te worden met de lengte van vrachtwagens.
- Reclame uitingen uitsluitend op het eigen terrein (achter het hek).
- Materialen van representatieve deel in hoofdzaak baksteen en glas. Bedrijfshallen en loodsen in gedekte en donkere kleuren met een gemetselde plint.

De welstandscommissie heeft hier over op 5 maart 2013 een advies uitgebracht. De welstandscommissie staat positief ten aanzien van de eisen. Zij hebben nog enkele aanvullende eisen voorgesteld die in bovenstaande paragraaf zijn opgenomen.

5 PLANOLOGISCHE EN MILIEUTECHNISCHE RANDVOORWAARDEN

5.1 Milieuaspecten

5.1.1 Geluid

Industrielawaai

Betreffende het aspect Industrielawaai is het van belang of de bestemmingswijziging gevolgen heeft voor geluidgevoelige objecten in de directe omgeving. In het vigerende bestemmingsplan zijn in de spoorzone bedrijven toegestaan tot en met milieucategorie 3.2 met een maximale hinderafstand van 100 meter. In het zuidelijke deel van de spoorzone is de milieucategorie beperkt tot milieucategorie 2 en 1 in verband met de nabij gelegen woningen aan de Parallelweg.

In het nieuwe bestemmingsplan zijn in de gehele spoorzone bedrijven tot maximaal milieucategorie 3.1 toegestaan met een hinderafstand van 50 m. In de zuidelijke punt van het plangebied wordt ook rekening gehouden met de woningen aan de Parallelweg en een milieucategorie van maximaal 2 respectievelijk 1 toegestaan.

In verband met bovenstaande wordt een onderzoek naar Industrielawaai niet noodzakelijk geacht. Indien het gebied ten westen van het plangebied in de toekomst als woonwijk wordt ontwikkeld, dient met bovenstaande rekening te worden gehouden.

Wegverkeerslawaa

In verband met wegverkeerslawaa is het ten eerste van belang of de aanwezige wegen veranderen. De weginfrastructuur binnen het plangebied verandert niet. In de omgeving verandert alleen de aansluiting van bedrijventerrein Parallelweg op de N224. Dit aspect is daarom niet relevant.

Ten tweede is het van belang of de bestemmingswijziging een verkeersaantrekkende werking tot gevolg kan hebben. Momenteel zijn er 5 bedrijven gevestigd in de spoorzone. Als gevolg van de in dit bestemmingsplan opgenomen ruimere bebouwingsmogelijkheden is uitbreiding van het aantal bedrijven mogelijk tot maximaal circa 8 bedrijven.

In een uitgevoerd verkeersonderzoek¹ (zie par. 5.2) naar de ontsluiting van bedrijventerrein Parallelweg is voor de intensivering van de spoorzone een verkeerstoename berekend van het aantal auto's met 118 mvt/ etmaal en voor vrachtauto's een toename van 44 mvt/ etmaal. Ten opzichte van de huidige intensiteiten op de Parallelweg (6950 mvt/ etmaal, telling 2003) leidt de herontwikkeling van de spoorzone tot een zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit. Om deze reden wordt een onderzoek naar wegverkeerslawaa niet noodzakelijk geacht.

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

5.1.2 Bedrijvigheid en milieuzonering

Het vigerende bestemmingsplan laat bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toe met een maximale afstand van 100 meter. In verband met de aanwezigheid van enkele woningen langs de Parallelweg is een zonering toegepast waarbij bedrijven van milieucategorie 1 en 2 zijn toegestaan.

¹ Verkeersonderzoek Stationsweg Oost/ N244 Woudenberg, Royal HaskoningDHV, MO-AF20130528, oktober 2013.

Middels dit bestemmingsplan wordt de maximaal toegelaten categorie op het bedrijventerrein 3.1, waarvoor een hinderafstand geldt van 50 meter. Daarnaast wordt de zonering in de zuidelijke punt van het plangebied gehandhaafd. Vanuit de omgeving zijn er verder geen beperkingen als gevolg van bedrijvigheid voor het plangebied.

5.1.3 Luchtkwaliteit

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) (StB. 2007, 434) en de onderliggende regelgeving in AMvB's en ministeriële regelingen. Het onderzoek is uitgevoerd conform de bovenstaande wet- en regelgeving. De Wm biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

- a. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16, 1ste lid, onder a, Wm);
- b. als er aannemelijk is gemaakt dat er grenswaarden worden overschreden:
 1. maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 1, Wm);
 2. maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16, 1ste lid, onder b, sub 2, Wm);
- c. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder c, Wm);
- d. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16, 1ste lid, onder d, Wm).

Wanneer een plan voldoet aan één of meerdere van bovenstaande grondslagen, kan het project wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Niet in betekenende mate bijdragen

Plannen die niet in betekenende mate (NIBM) bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, kunnen in een overschrijdingssituatie conform de Wlk toch gerealiseerd worden (Wlk; art 5.16, lid 1 sub c). Sinds de inwerkingtreding van het NSL op 1 augustus 2009 geldt hiervoor een grens van 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofoxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Dit betekent dat voor NO₂ en PM₁₀ planbijdragen zijn toegestaan van maximaal 1,2 µg/m³ in situaties waarin de jaargemiddelde concentraties de grenswaarde overschrijden. In de regeling NIBM is voor verschillende categorieën projecten (woningbouw en kantoren) een kwantitatieve projectomvang voor het voldoen aan NIBM benoemd. Wanneer een plan binnen een dergelijke projectomvang valt, is het vrijgesteld van toetsing en zijn de grenswaarden geen belemmering voor het realiseren van het project.

Een ruimtelijke ontwikkeling geldt als 'in betekenende mate' als ze leidt tot een verkeerstoename van meer dan 1.000 autobewegingen per etmaal. Uit verkeersonderzoek blijkt dat het aantal autobewegingen als gevolg van de intensivering van de bedrijfsbestemming, met slechts circa 214 motorvoertuigbewegingen toeneemt ten opzichte van de bestaande situatie. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit en behoeft daarom geen nadere toetsing aan de luchtkwaliteitseisen in het kader van de Wet milieubeheer.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		160,5
Aandeel vrachtverkeer		20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,59
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,08
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

NIBM-rekentool versie mei 2013. Verkeersintensiteit: toename van het totale aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal, uitgaande van het "weekdaggemiddelde", als gevolg van het plan. Indien etmaalintensiteiten van een werkdag moeten worden omgerekend naar een weekdag, kan een weekdagfactor van 0,90 voor woon- en 0,75 voor werkgebieden (zonder detailhandel) worden gehanteerd.²

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor deze ontwikkeling.

5.1.4 Bodem- en grondwaterkwaliteit

In verband met de voorgenomen ontwikkeling is een vooronderzoek³ volgens de NEN 5725 'Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek' (NNI 2009) uitgevoerd voor het bedrijventerrein Parallelweg in Woudenberg.

Het voormalige NS emplacement Woudenberg / Scherpenzeel bevindt zich ten oosten van de kern van Woudenberg. Op het terrein zijn momenteel diverse bedrijven gehuisvest waaronder een gasinbouwstation, een kringloopwinkel, een meubelwinkel en een bedrijf dat handelt in spoorweg materialen. Het terrein is voor een deel verhard met asfalt en voor een deel met klinkers en kinderkopjes.

Op het emplacement was onder andere het bedrijf Den Hartog B.V. gevestigd. De bedrijfsactiviteiten bestonden uit het afvullen van schoonmaak en reinigingsproducten in kleinere verpakkingen. Hierdoor zijn mogelijk de bodemverontreinigingen ontstaan. De voormalige bedrijfsloodsen zijn in gebruik voor de opslag van materiaal en verkoop van gebruikte spullen. Op de binnenplaats tussen de loodsen bevinden zich ondergrondse tanks voor de opslag van terpentine, wasbenzine en spiritus.

Op de locatie bevindt zich een loods met daarin een smeerput en een voormalige spuitcabine. Aan de noordzijde grenst aan de loods een transformatorhuis alsmede een spuitcabine. Ter plaatse van de spuitcabine bevonden zich een of meerdere ondergrondse tanks.

Verrichte bodemonderzoeken

Op het spoorwegemplacement Woudenberg / Scherpenzeel zijn de volgende bodemonderzoeken verricht:

² Bron: CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie bij woon- en werkgebieden

³ Bodemonderzoek Parallelweg Woudenberg - vooronderzoek NEN 5725, Royal HaskoningDHV, september 2013, JWi/HD/SS/R_PS-EH20130119

- Emplacement Woudenberg, deellocatie C (De Greef) bodemonderzoek nulsituatie, NS sector civiele werken, 05372.jv., d.d. 12 april 1994
- Bodemonderzoek nulsituatie, Emplacement Woudenberg, deellocatie G (NS), Ing. Bureau NS, Sector Civiele werken, 05390.hb d.d. 12 april 1994;
- Actualiserend en nader bodemonderzoek Emplacement woudenberg, Oranjewoud, d.d. 2002 – 2004 (rapporten ontbreken bij gemeente);
- Saneringsplan op hoofdzaken, Oranjewoud, 3238-139868, d.d. 25 november 2003;
- Beschikking ernst, urgentie en instemming uitgangspunten gefaseerd saneringsplan, Provincie Utrecht, 2004WEM0009121, d.d. 2 maart 2004;
- Plan van aanpak, Hak Milieutechniek B.V., 04-5009 PvA/02BG, d.d. 16 juli 2004;
- Beschikking instemming saneringsplan fase 1, Provincie Utrecht, 2004WEM003993i, d.d. 14 september 2004;
- Evaluatie en nul-situatie bodemsanering geval 3, parallelweg Woudenberg, BCC B.V., 14080207, d.d. 18 maart 2005;
- Evaluatieverslag bodemsanering, voormalig NS emplacement Woudenberg / Scherpenzeel, Holland Milieutechniek B.V., 04-5009 EEV2010-1, d.d. 6 april 2010.

Resultaten

In de periode 2000 – 2004 is door Oranjewoud de verontreinigingssituatie op het voormalige emplacement vastgesteld. Op basis van alle eerder uitgevoerde bodemonderzoeken zijn op de onderzoekslocatie 3 gevallen van ernstige bodemverontreiniging vastgesteld (beschikking), te weten:

- Geval 1: PAK verontreiniging bovengrond
Niet urgente verontreiniging met PAK in de bovengrond. De verontreiniging is te relateren aan de bijmengingen met kooldeeltjes in de bovengrond. De verontreiniging is nog niet gesaneerd.
- Geval 2: Vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen grondwater:
In het grondwater ter plaatse is een ernstige verontreiniging aanwezig met VOCl, aromaten en minerale olie. De verontreiniging had zich met name in westelijke richting verspreidt. De maximale diepte van de verontreiniging is circa 8 meter minus maaiveld. In 2005 is begonnen met de grondwatersanering. Deze is in 2010 afgerond. Met het verwijderen van de ondergrondse tanks is tevens de kern van de verontreiniging weggenomen. Om de bron volledig te verwijderen is het tevens noodzakelijk gebleken om enkele putten te verwijderen. Tijdens de in-situ sanering zijn 3 injectieronden geweest met kaliumpermangaat. Na deze injectieronden voldeed op 1 februari 2010 het grondwater in alle peilbuizen aan de saneringsdoelstelling. Echter uit het verificatieonderzoek van Oranjewoud blijkt dat niet voldaan wordt aan de saneringsdoelstelling. De sanering zal plaatsvinden na de sloop van het pand van Kringloop. Momenteel worden hiertoe voorbereidingen getroffen.
- Geval 3: zink verontreiniging waterbodem
Geval 3 is in maart 2005 geëvalueerd en afgerond. De eindevaluatie van geval 3 is opgenomen in een tussentijds evaluatierapport en is op 13 april 2005 ingediend bij de Provincie. De provincie heeft de uitvoering en het resultaat van de deelsanering (geval 3) goedgekeurd op 11 juli 2005.

Conclusie

De resultaten en het advies van de verrichte bodemonderzoeken zijn samengevat in de onderstaande tabel.

Spoorwegemplacement Woudenberg / Scherpenzeel

Meest recente onderzoek	Locatieomschrijving	Aangetroffen parameters	Fase	Advies
2000 - 2004	Emplacement geval 1	PAK	Grond	Op het voormalig emplacement zijn een drietal gevallen van bodemverontreiniging vastgesteld. Geval 2 en 3 zijn (deels) gesaneerd. Geval 1 betreft een niet-urgente en immobiele verontreiniging. Gezien de vele onderzoeken, het afronden en het eventueel continueren van de saneringen uit 2010 achten wij het uitvoeren van actualiserend onderzoek nu niet relevant.

5.1.5 Externe veiligheid

Beleid en normstelling

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De aan deze activiteiten verboden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

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

Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Voor zowel bedrijvigheid als transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor bedrijvigheid staat dit in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat dit in de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Voor buisleidingen staat dit in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Zowel in het Bevi als in de circulaire en het Bevb zijn de centrale begrippen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

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

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, kan dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen opleveren voor (delen van) het betreffende gebied.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het BEVI is op 27 oktober 2004 in werking getreden en legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Voorbeelden van risicovolle bedrijven zijn LPG-tankstations, ammoniak-koelinstallaties, chemische fabrieken en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren.

De uitvoering van het besluit vindt plaats door middel van vergunningverlening (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) en ruimtelijke planvorming, voor zover de risico's voor de omgeving worden veroorzaakt door inrichtingen. Het BEVI kent veiligheidsnormen voor risicovolle bedrijven ten opzichte van:

- Kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen en scholen)
- Beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld winkels of bedrijfsgebouwen)

Deze veiligheidsnormen hebben de status van grenswaarde voor kwetsbare objecten en de status van richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten.

Ook de mogelijkheden voor rampenbestrijding en zelfredzaamheid van personen worden betrokken bij de besluitvorming ten aanzien van risicovolle bedrijven op de gebieden milieu en ruimtelijke ordening. Dit gebeurt om het integrale karakter van het externe veiligheidsbeleid te bevorderen.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld. In deze circulaire staat het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In nieuwe situaties geldt voor het plaatsgebonden risico een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Uit de circulaire blijkt dat op meer dan 200 meter afstand van een aangewezen route gevaarlijke stoffen het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan de het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt verder dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken. Naar verwachting in 2014 treedt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking. Tot die tijd is de genoemde circulaire van toepassing.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Externe veiligheid in relatie tot het plangebied

Voor het plangebied zijn de activiteiten met gevaarlijke stoffen in en in de omgeving van het plangebied beschouwd, die mogelijk risico's zouden kunnen opleveren. Meer specifiek is gekeken naar de aanwezigheid van bedrijven die zijn aangewezen in het BEVI, en naar transportroutes over weg, spoor en water en door leidingen. Het Servicebureau|Gemeenten heeft hiervoor een rapport⁴ opgesteld. Hieronder worden de conclusies van dit rapport weergegeven.

Inrichtingen

Nabij het plangebied liggen drie inrichtingen welke volgens de risicokaart relevant zijn voor externe veiligheid. Dit betreffen RG Prinsen BV, Autobedrijf Van Aalten en Van Appeldoorn BV. RG Prinsen bleek bij navraag op de risicokaart te staan vanwege houtopslag in combinatie met de vroegere aanwezigheid

⁴ Externe Veiligheid bestemmingsplan Spoorzone Woudenberg , Servicebureau|Gemeenten, projectnummer SB|G/POLR/554054, d.d. 24 januari 2014

van Primagaz. Omdat Primagaz inmiddels is gesaneerd zal RG Prinsen BV van de risicokaart verwijderd worden.

De maatgevende risicocontour voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar van Autobedrijf Van Aalten BV ligt ten dele over het plangebied. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten worden opgericht. Beperkt kwetsbare objecten mogen alleen met zwaarwegende motieven worden opgericht. Het groepsrisico van Autobedrijf Van Aalten BV neemt door de ontwikkelingen binnen BP Spoorzone toe. Voor de verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar 4.3.2. van het onderzoek.

BP Spoorzone vormt geen belemmering voor Van Appeldoorn BV. Het plangebied ligt buiten de maatgevende risicocontour voor het plaatsgebonden risico van deze inrichting. Het groepsrisico blijft rekenkundig gelijk aan de huidige situatie. Wel dient een verantwoording voor het groepsrisico te worden gegeven. Hiertoe wordt verwezen naar 4.3.3. van het onderzoek.

Buisleidingen

Vanwege de aanwezigheid van meerdere buisleidingen in de nabijheid van het plangebied zijn risico's vanwege deze buisleidingen berekend. Uit de berekening volgt dat er geen belemmeringen zijn vanwege het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico neemt door de ontwikkeling niet toe. Wel dient een beperkte verantwoording van het groepsrisico te worden gegeven. Hiertoe wordt verwezen naar 4.4.2 van het onderzoek. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de belemmeringenstrook van de aanwezige buisleiding. Deze bedraagt ten minste vier meter aan weersijden van de buisleiding, gemeten vanuit het hart van die buisleiding.

Transport van gevaarlijke stoffen via de weg

Het gehele industrieterrein is aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Deze wegen kennen geen maatgevende 10^{-6} risicocontour voor het plaatsgebonden risico zodat er geen belemmering is vanwege het plaatsgebonden risico. Uit vuistregels volgt dat het groepsrisico minder bedraagt dan 10% van de oriëntatiewaarde. Verdere berekening en verantwoording van het groepsrisico wordt conform de Handleiding risicoanalyse transport niet zinvol geacht.

Advies brandweer

Conform artikel 13, derde lid van het Bevi en artikel 12 van het Bevb is de regionale brandweer om advies gevraagd over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van en bestrijding van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. Zodra dit advies is ontvangen, wordt dat in de toelichting opgenomen.

Hoogspanningsleidingen en zendmasten

Vanwege hoogspanningsleidingen en zendmasten zijn er geen belemmeringen voor het plangebied.

5.2 Verkeer

Beperkte toename verkeersintensiteit

In de periode tot 2030 wordt aan de oostzijde van Woudenberg een aantal grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Deze grootschalige ontwikkelingen genereren verkeersstromen, die effect hebben op het lokale en het regionale wegennet. In het kader van de Structuurvisie is nu ook onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op het lokale wegennet. Eén van deze ontwikkelingen is de intensivering van de spoorzone op het bedrijventerrein Parallelweg.

In het kader van deze ruimtelijke ontwikkelingen is een verkeerskundig onderzoek⁵ uitgevoerd naar de gevolgen op het lokale wegennet.

Voor de intensivering van de spoorzone is een verkeerstoename berekend van het aantal auto's met 118 mvt/ etmaal en voor vrachtauto's een toename van 44 mvt/ etmaal. Ten opzichte van de huidige intensiteiten op de Parallelweg (6950 mvt/ etmaal, telling 2003) leidt de herontwikkeling van de spoorzone tot een zeer beperkte toename van de verkeersintensiteit. Deze toename leidt niet tot knelpunten op de bestaande wegen.

Parkeren

De extra parkeerbehoefte als gevolg van de intensivering dient op de eigen percelen te worden opgelost. Hiervoor zijn regels in het bestemmingsplan opgenomen.

Conclusie

De intensivering heeft een beperkte toename van de verkeersintensiteiten tot gevolg. Deze toename leidt niet tot knelpunten of onveilige situaties op de bestaande wegen.

5.3 Waterparagraaf

Inleiding

In het kader van dit bestemmingsplan is een watertoets⁶ uitgevoerd. Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Gescheiden aanbieden vuil- en hemelwater

Vuil- en hemelwater kunnen gescheiden worden afgevoerd via het aanwezige verbeterd gescheiden stelsel. Bekend is dat dit rioolstelsel onvoldoende afvoercapaciteit heeft. De bergingscapaciteit van het ontvangen water is te klein, waardoor de overstort niet voldoende functioneert. Wanneer door de herinrichting van het gebied riolering moet worden vervangen wordt aanbevolen om deze te vervangen door grotere diameters.

Tekort aan waterberging

Binnen het gehele bedrijventerrein Parallelweg is een tekort aan waterberging, binnen de Spoorzone is dit niet in te passen. Door de gemeente is aangegeven dat bij de inrichting van Woudenberg oost (ten westen van het spoor) extra maatregelen zullen worden getroffen om het bergingstekort op te lossen. De gemeente gaat in overleg met het waterschap over de mogelijkheden om de capaciteit van de linesloot ten noorden van het pand gebied te vergroten.

5.4 Ecologie (flora en fauna)

In verband met de voorgenomen ontwikkeling en het nieuwe bestemmingsplan is in het kader van de Flora- en faunawet een oriënterend veldonderzoek⁷ en bronnenonderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze ingreep.

⁵ Verkeersonderzoek Stationsweg Oost/ N224, Royal HaskoningDHV, MO-AF20130528, oktober 2013.

⁶ Watertoets bedrijventerrein Parallelweg, Royal HaskoningDHV, IS-MA20130709, september 2013.

⁷ Oriënterend veldonderzoek en bronnenonderzoek, Bureau Waardenburg, 13-147/13.04319/GerSm, september 2013

Resultaten

Fauna

Uit het plangebied zijn geen beschermde soorten planten en vissen bekend, noch zijn deze tijdens het veldbezoek aangetroffen. Het plangebied heeft geen betekenis voor amfibieën. De spoorzone heeft in potentie betekenis voor reptielen. Van de directe omgeving van Woudenberg zijn echter geen waarnemingen bekend.

Het plangebied heeft geen betekenis voor strikt beschermde grondgebonden zoogdieren. De ecologische randvoorwaarden daarvoor ontbreken. De groenelementen zullen deel uitmaken van het leefgebied van algemeen voorkomende kleine zoogdieren van Tabel 1 van de AMvB artikel 75, waaronder egel, bosmuis, bosspitsmuis etc. Voor deze soorten geldt een vrijstelling voor overtreding van verbodsbepalingen bij werkzaamheden in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De betekenis van het bedrijventerrein voor broedvogels met een jaarrond beschermde nestplaats is zeer beperkt.

Vleermuizen

De spoorzone en het Valleikanaal vormen een geschikt jachtgebied voor vleermuizen. Ook de rioolwaterzuivering in het noorden is een geschikt jachtgebied. Het bedrijventerrein zelf zal geen of nauwelijks betekenis hebben als jachtgebied. Het is niet uit te sluiten dat er verblijfplaatsen voorkomen. Langs de Zegheweg is een boom aangetroffen met meerdere holtes, ook langs de spoorzone en het Valleikanaal komen dikke bomen voor die voor vleermuizen geschikte holtes kunnen bevatten. De NDFF maakt melding van baardvleermuis (2010), franjestaart (2011) en gewone grootoorvleermuis (208 t/m 2011) die in een of meer winterverblijfplaatsen zijn aangetroffen. Op basis van de gegevens is onduidelijk waar deze zich bevinden. De loodsen en andere bedrijfsgebouwen lijken weinig mogelijkheden voor verblijfplaatsen te hebben.

EHS

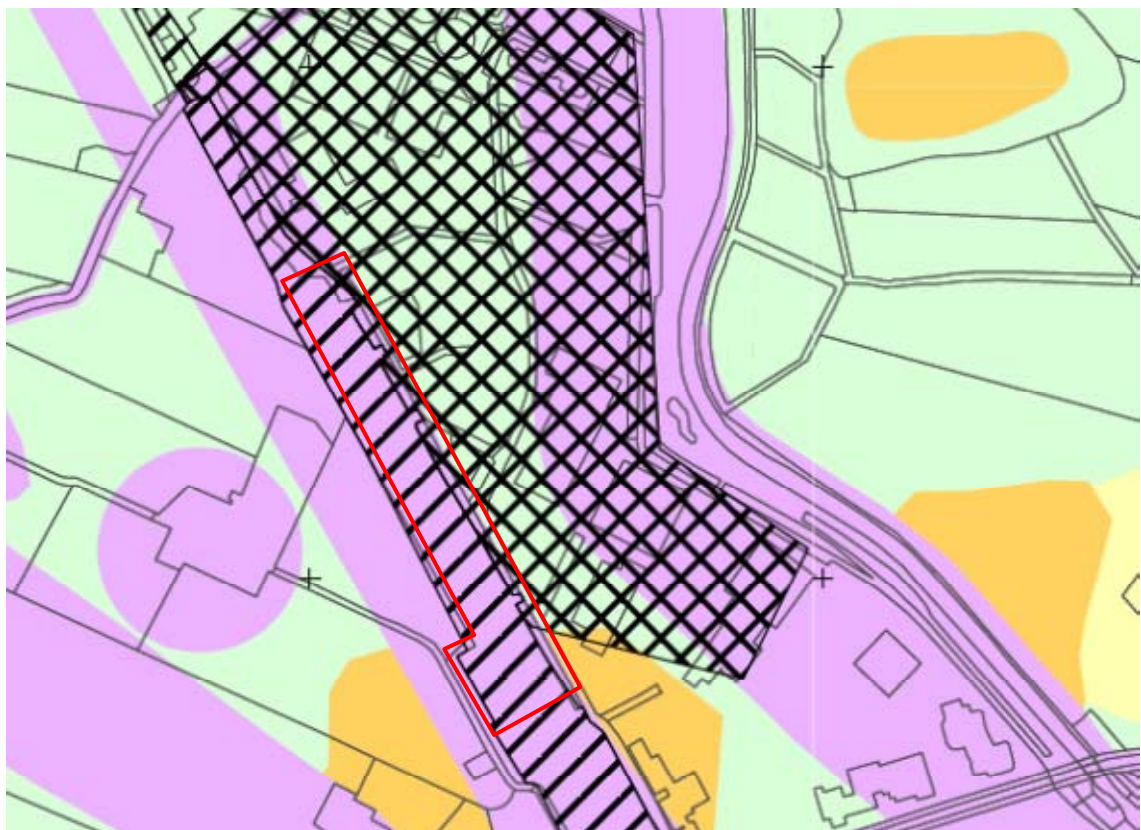
Het bedrijventerrein grenst aan, maar ligt buiten de EHS. De functie van het bedrijventerrein verandert niet. Directe effecten op de EHS zijn als gevolg van de herinrichting niet te verwachten.

Conclusie

Het plangebied heeft (mogelijk) betekenis voor (strikt) beschermde soorten van tabel 3 van de Flora- en faunawet, m.n. vleermuizen en broedvogels. Bij de herontwikkeling van het bedrijventerrein zal met deze soorten rekening moeten worden gehouden. Dit betreft met name bij werkzaamheden als het verwijderen van beplanting, kappen van bomen en slopen van bebouwing. Indien bij de werkzaamheden de in deze notitie genoemde maatregelen worden getroffen, kan overtreding van verbodsbepalingen in veel gevallen worden voorkomen. In voorkomende gevallen kan een ontheffing nodig zijn, er zijn vooralsnog geen redenen aan te nemen dat deze niet kan worden verstrekt.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

De gemeente Woudenberg beschikt over een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart⁸ die in het kader van dit bestemmingsplan is geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied een archeologisch waardevol gebied (AWG, categorie 3) is. In deze gebieden zijn cultuurhistorische elementen aanwezig.



Gemeente Woudenberg

Archeologische beleidsadvieskaart met voorschriften ten behoeve van de Archeologische MonumentenZorg
RAAP-rapport 2117, schaal 1:10.000

legenda

Archeologisch Waardevol Gebied (AWG)

- AWG3 :** cultuurhistorische elementen:
- historische wegen (Middeleeuwen en ouder)
 - ontginningsassen
 - historische boerderijplaatsen
 - landgoederen
 - Grebbelinie

verstoringen

- opgehoogd (exacte aard en omvang niet bekend)
- afgegraven/geëgaliseerd (exacte aard en omvang en diepte niet bekend)

beleidsadvies

bodemingsgrepen dieper dan de huidige verstoringdiepte (30 cm -Mv) vermijden.
Indien niet mogelijk: bij bodemingrepen groter dan 100 m² is voorafgaand aan ruimtelijke planvorming archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Aard van onderzoek afhankelijk van onderliggende verwachtingszone en verstoringdiepte.

⁸ Gemeente Renswoude en Woudenberg; een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart, RAAP, RA2117_REWO, 27 augustus 2010.

Deze elementen kunnen onder meer historische wegen, ontginningsassen, historische boerderijplaatsen, landgoederen of onderdelen uit de Grebbelinie zijn. Uit de kaart blijkt bovendien dat het gebied is opgehoogd, maar onbekend is de exacte aard en omvang daarvan.

Conclusie

Conform het beleid in deze gebieden dient bij ingrepen dieper dan 30 cm –mv en groter dan 100m² een archeologisch vooronderzoek te worden uitgevoerd. Middels de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie', is dit beleid vertaald in de regels van dit bestemmingsplan.

5.6 Kabels en leidingen

In de westkant van het plangebied ligt een aardgastransportleiding (W-520-01) van de Gasunie. Om deze leiding te beschermen en de toegankelijkheid in verband met onderhoudswerkzaamheden te garanderen, is in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan een beschermingszone van 4 m aan weerszijden van de leiding opgenomen. In deze beschermingszone mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd ten dienste van de leiding. Overige gebouwen zijn niet toegestaan.

6 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

6.1 Planvorm

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals die gelden per 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de RO Standaarden 2012 waarvan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) deel uitmaakt. Het bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het bestemmingsplan. De toelichting bestaat uit een planbeschrijving met de relevante onderzoeksresultaten. Het beleid, zoals dat is verwoord in deze toelichting op het bestemmingsplan en de onderzoeksresultaten, zijn vertaald in de regels en op de bijbehorende verbeelding. De bestemmingsomschrijving is vastgelegd in de bestemming op de verbeelding en in de bijbehorende regels. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. Om voldoende inzicht te krijgen in de juridische opzet van het plan worden hierna de systematiek en de inhoudelijke bepalingen nader toegelicht.

Deze toelichting wordt vergezeld door planregels en een verbeelding.

6.2 Verbeelding

Bij de opzet van de verbeelding is de SVBP2012 als uitgangspunt gehanteerd. SVBP2012 staat voor Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. In de SVBP2012 zijn onder andere bestemmingscategorieën vastgelegd en zijn uniforme kleuren en aanduidingen beschreven.

Het plangebied kent de volgende (dubbel)bestemmingen:

- Bedrijventerrein
- Groen
- Water
- Leiding – Gas
- Waarde - Archeologie

Daarnaast kent het plangebied de volgende gebiedsaanduidingen:

- Wetgevingzone- wijzigingsgebied

De gronden behorend tot onderhavig bestemmingsplan zijn op de verbeelding begrensd door de plangrens. De bestemming op de verbeelding is in de planregels aangevuld met bouw- en gebruiksregels. De materiële inhoud van de bestemming is opgenomen in de planregels. Voor de leesbaarheid zijn op de verbeelding verder aanduidingen opgenomen, zoals straatnamen, bestaande bebouwing, kadastrale gegevens et cetera.

6.3 Planregels

Planregels zijn nodig om het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de bebouwing binnen het plangebied te regelen. De planregels zijn onder te verdelen in:

- a. Inleidende regels.
- b. Bestemmingsregels.
- c. Algemene regels.

d. Overgangs- en slotregels.

Ad a) inleidende regels

De inleidende regels zijn van algemene aard en betreffen de 'begrippen en de 'wijze van meten'.

Artikel 1: begrippen

Hierin worden de in de planregels voorkomende begrippen omschreven en wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd, zodat duidelijk wordt wat onder de begrippen wordt verstaan.

Ten aanzien van de begripsbepaling 'peil' (art. 1.41) geldt dat gezien feitelijke locatie de standaarddefinitie van peil niet te gebruiken is. Het gebied ligt namelijk op een talud ten opzichte van de openbare weg. Hiervoor dient dus de beschreven uitzonderingsregel te worden gehanteerd.

Artikel 2: wijze van meten

Hierin wordt aangegeven hoe de in het plan voorkomende maten dienen te worden bepaald.

Ad b) bestemmingsregels

De bestemmingsregels betreffen de bepalingen die de materiële inhoud (gebruiksdoel) van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen weergeven. In de bestemmingsregeling zijn per bestemming de volgende onderdelen beschreven:

- o De bestemmingsomschrijving;
 - o De bouwregels;
- en daar waar wenselijk:
- o Nadere eisen;
 - o De afwijkingen en wijzigingsbevoegdheden;
 - o Specifieke gebruiksregels.

In dit bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Artikel 3: Bedrijventerrein

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming Bedrijventerrein gekregen. Binnen deze bestemming zijn bedrijven tot en met categorie 3.1 toegestaan. Nieuwe kantoren zijn alleen toegestaan als zij behoren bij een ter plaatse aanwezig bedrijf en daaraan ondergeschikt zijn. In verband met nabij gelegen woningen is in de zuidoostelijke hoek van het plangebied een maximale categorie van 2 opgenomen.

Artikel 4: Groen

Deze bestemming is toegekend aan de gronden die in het gedeelte langs de spoordijk zijn gelegen.

Artikel 5: Water

Het rondom de spoordijk aanwezige water is in een aparte bestemming 'water' opgenomen.

Artikel 6: Leiding – Gas

Evenwijdig aan de spoordijk is een ondergrondse hoge druk aardgastransportleiding (40 bar Gasunie) gelegen, welke middels een deze dubbelbestemming wordt beschermd met een vrijwaringzone ter breedte van 4 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding.

Artikel 7: Waarde – archeologie

De terreinen met hoge archeologische waarden hebben de bestemming waarde – archeologie gekregen. In paragraaf 5.5 Archeologie is dit toegelicht. De gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende

bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Deze dubbelbestemming is gekoppeld aan een plicht van een omgevingsvergunning voor werken en werkzaamheden alsmede aan bouwwerkzaamheden. Ingrepen in de bodem zijn in deze gebieden in principe niet toegestaan. Alleen als aangetoond is dat er geen archeologische waarden meer zijn, deze niet onevenredig worden geschaad of er maatregelen worden getroffen om de waarden te beschermen, is het mogelijk hier bodemroerende werkzaamheden uit te voeren.

Ad c) algemene regels

De algemene regels zijn aanvullingen op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 8: anti-dubbeltelregel

Deze bepaling is erop gericht om grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog uitvoering kan worden gegeven, niet dubbel te kunnen laten tellen, waardoor er onbedoeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden.

Artikel 9: Algemene bouwregels

Onder de algemene bouwregels is een bepaling ten aanzien van parkeergelegenheid. Bij de oprichting van nieuwe gebouwen of wijziging van gebruik dient de parkeerbehoefte op eigen terrein te worden opgelost, inclusief bezoekersparkeren. De gemeente Woudenberg toetst daarbij aan de parkeernormen van het CROW. Indien op een andere manier in de parkeerbehoefte is voorzien kan van deze bepaling worden afgeweken.

Artikel 10: Algemene aanduidingsregels

Wetgevingzone – wijzigingsgebied

Ter plaatse van de dubbelbestemming 'wetgevingzone – wijzigingsgebied' zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd om de onderliggende bestemmingen te wijzigen naar de bestemming 'Verkeer'. Deze bevoegdheid is opgenomen in verband met een mogelijke toekomstige ontsluiting van het plangebied aan de betreffende zijde.

Artikel 11: Algemene afwijkingsregels

Het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de regels gegeven maten en percentages met betrekking tot het bouwen en het oprichten van gebouwen van kleine gebouwen van openbaar nut. Deze bepaling vindt zijn grondslag in art. 3.6 lid c en d Wro. Evenals met de wijzigingsregels wordt hiermee beoogd het plan een zekere mate van flexibiliteit te bieden. In vergelijking met de wijzigingsregels is de mate van flexibiliteit weliswaar kleiner, maar de juridische procedure, voorafgaand aan het verlenen van een omgevingsvergunning is eenvoudiger.

Artikel 12: Algemene wijzigingsregels

Het gaat hierbij om een wijzigingsbevoegdheid voor het wijzigen van de in de regels gegeven maten en percentages met betrekking tot het bouwen, het in beperkte mate verschuiven van bestemmingsgrenzen en het aanpassen van bepalingen in het bestemmingsplan waarbij verwezen wordt naar wettelijke regelingen.

Ad d) overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels zijn aanvulling op de genoemde bestemmingen en hebben betrekking op:

Artikel 13: overgangsrecht

In dit artikel ligt vast dat bebouwing en gebruik van gronden en opstallen dat afwijkt van de planregels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet.

Artikel 14: slotregel

Deze bepaling omvat de officiële citeertitel van de planregels

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient de economische uitvoerbaarheid te worden onderzocht in het kader van het bestemmingsplan. Het plan voorziet naast de bestaande situatie in de gebruikelijke juridisch-planologische (beperkte) uitbreidingsmogelijkheden van die bestaande functies. Het betreft in alle gevallen particuliere initiatieven waaraan in beginsel geen kosten voor de gemeente zijn verbonden, afgezien van kosten van het ambtelijk apparaat voor de begeleiding en toetsing van aanvragen. Deze laatste kosten worden door middel van leges gedekt. Er behoeven ook geen kosten gemaakt te worden voor de uitvoering van dit deel van het bestemmingsplan (de gemeente draagt voor dit deel de plankosten). De grondexploitatie zal gelijktijdig met dit bestemmingsplan aan de gemeenteraad ter vaststelling worden voorgelegd.

Kostenverhaal

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan indien sprake is van in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplannen. Het bestemmingsplan Spoorzone voorziet niet in de realisering van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. Er hoeft daarom geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat is belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk 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; De gemeente neemt de ingediende reacties mee in haar besluitvorming over het plan. De uitkomsten van het wettelijke overleg zullen te zijner tijd in deze paragraaf worden opgenomen.

8.1.2 Zienswijzenprocedure

Op grond artikel 3.8 lid 1 sub d van de Wro bestaat voor een ieder de mogelijkheid om bij de gemeenteraad zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan in te dienen. De gemeente neemt de ingediende reacties mee in haar besluitvorming over het plan. De uitkomsten van de zienswijzenfase zullen te zijner tijd in deze paragraaf worden opgenomen.

COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Woudenberg
Project	: Bestemmingsplan Spoorzone
Dossier	: BC2643-101-100
Omvang rapport	: 34 pagina's
Auteur	: ir. R.P.L. Teeuwen
Bijdrage	:
Interne controle	:
Projectleider	: ir. R.P.L. Teeuwen
Projectmanager	: ing. E.H.A.M. Heffels
Datum	: Januari 2014
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Planning & Strategy

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (088) 348 20 00

F (088) 348 28 01

E info@rhdhv.com

W www.royalhaskoningdhv.com

