



Woudenberg

Stationsweg Oost 192-194

Ruimtelijke onderbouwing



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Stationsweg Oost 192-194

Ruimtelijke onderbouwing

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging en begrenzing van het perceel	5
1.3	Bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Gewenste ontwikkeling	11
2.3	Landschappelijke inpassing	14
2.4	Mobiliteitstoets	15
2.5	Samenvatting maatregelen	16
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke beleidskader	19
3.1	Inleiding	19
3.2	Rijksbeleid	19
3.3	Provinciaal beleid	20
3.4	Gemeentelijk beleid	25
3.5	Conclusie	27
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	29
4.1	Inleiding	29
4.2	Verkeer en parkeren	29
4.3	Geluid	30
4.4	Bedrijven en milieuhinder	30
4.5	Externe veiligheid	31
4.6	Luchtkwaliteit	34
4.7	Bodem	35
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	35
4.9	Ecologie	36
4.10	Water	39
4.11	Kabels en leidingen	42
4.12	Conclusie	42
Bijlagen		43
Bijlage 1	Huidige situatie	45
Bijlage 2	Nieuwe situatie	47
Bijlage 3	Nieuwe inrichting in- en uitrit	49
Bijlage 4	Mobiliteitstoets	51

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer is eigenaar van de gronden gelegen aan de Stationsweg Oost 192-194 in Woudenberg. Op deze gronden zijn diverse bedrijfsgebouwen aanwezig. Ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van dit bedrijfsperceel en om een impuls te geven aan de leefbaarheid van dit gebied voor omwonenden, wil initiatiefnemer komen tot een duurzame invulling voor de toekomst. Hiervoor dienen de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden, inclusief interne ontsluitingsstructuur aan de westzijde van het perceel aangepast te worden. Het bestaande gebruik van het westelijk deel van het terrein is uitsluitend gericht op groothandel en binnen-/buitenopslag. Ook is in de bestaande bedrijfsgebouwen een Kringloopwinkel gevestigd.

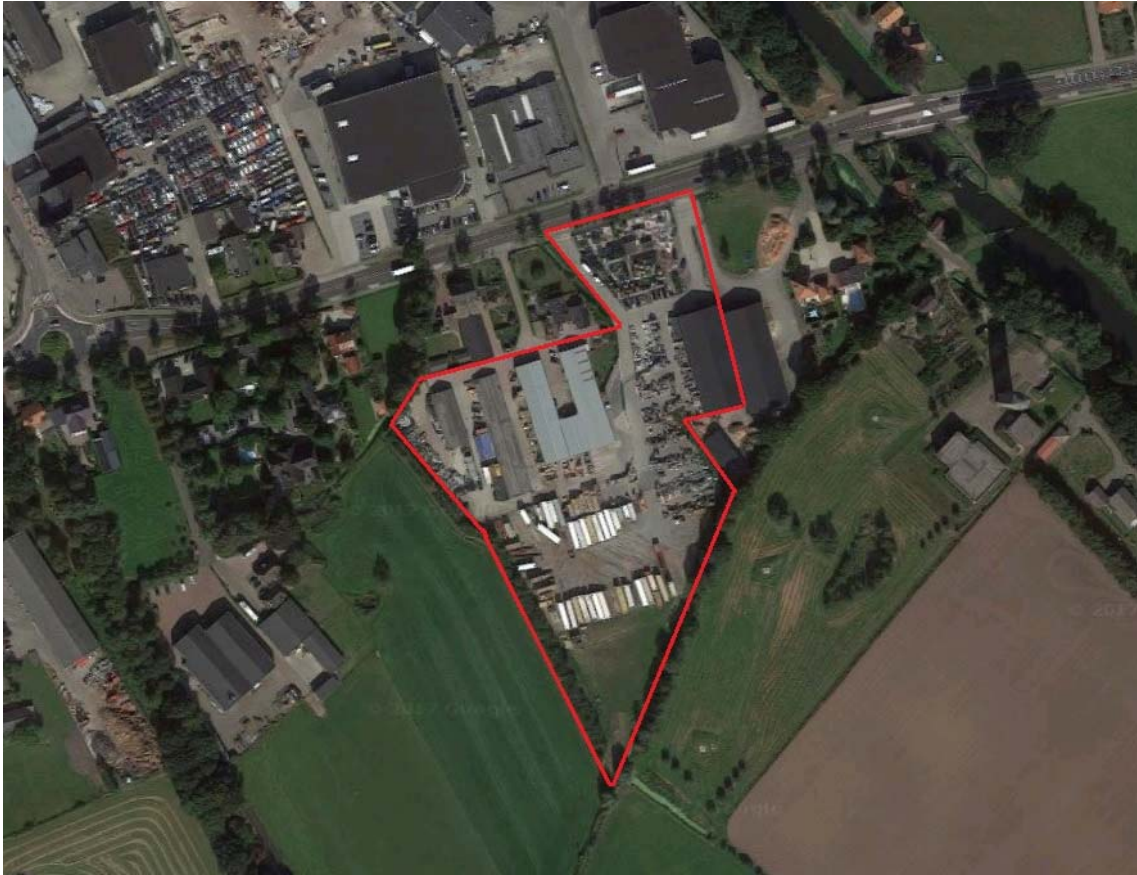
Ten aanzien van de oostzijde van het perceel wil initiatiefnemer graag het reeds jarenlang bestaande gebruik van gebouwen en gronden planologisch gezien positief bestemd krijgen. Het gaat dan om de bestaande showtuinen/showmodellen, binnen-/buitenopslag, ondergeschikte detailhandel en webwinkel.

De gemeente Woudenberg is gestart met de herziening van het bestemmingsplan Bebouwde Kom Woudenberg. Initiatiefnemer heeft op het voorontwerpbestemmingsplan een inspraakreactie ingediend, waarin onder andere bovenstaand verzoek is opgenomen. De gemeente heeft in de beantwoording op de inspraakreactie aangegeven de bestaande bouw- en gebruiksrechten voor het oostelijk deel vast willen leggen. Ook is aangegeven dat de bouw- en gebruiksrechten voor het westelijk deel niet zondermeer uitgebreid kunnen worden, maar dat mits goed onderbouwd wel meegewerkt kan worden aan een kwaliteits- en leefbaarheidsverbetering van de westzijde. Ten behoeve van de beoordeling van dit verzoek dient een ruimtelijke onderbouwing met mobiliteitstoets en landschappelijk inpassingsplan opgesteld te worden. Onderhavig document voorziet hierin.

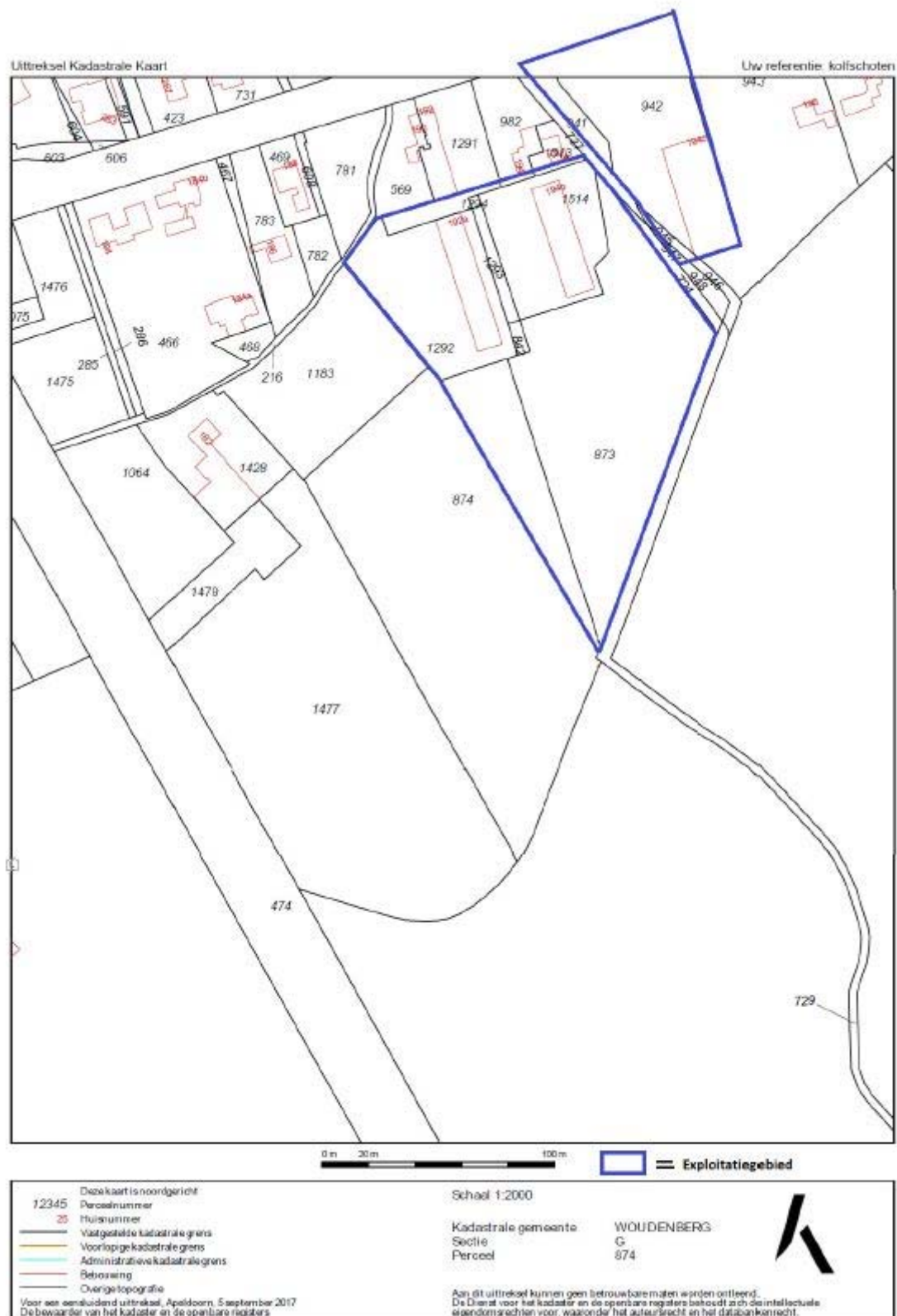
1.2 Ligging en begrenzing van het perceel

Initiatiefnemer is eigenaar van de gronden zoals weergegeven in figuur 1.1. De gronden ten westen van de watergang zijn de gronden waar de aanpassing van de structuur en van de bedrijfsbebouwing voorzien is. Ten behoeve van de aanpassing is het tevens benodigd de meest zuidelijke punt van het perceel, nu nog bestemd ten behoeve van agrarische doeleinden, voor een deel te gaan bestemmen ten behoeve van bedrijfsdoeleinden.

Meer informatie over de gewenste toekomstige situatie is opgenomen in hoofdstuk 2.



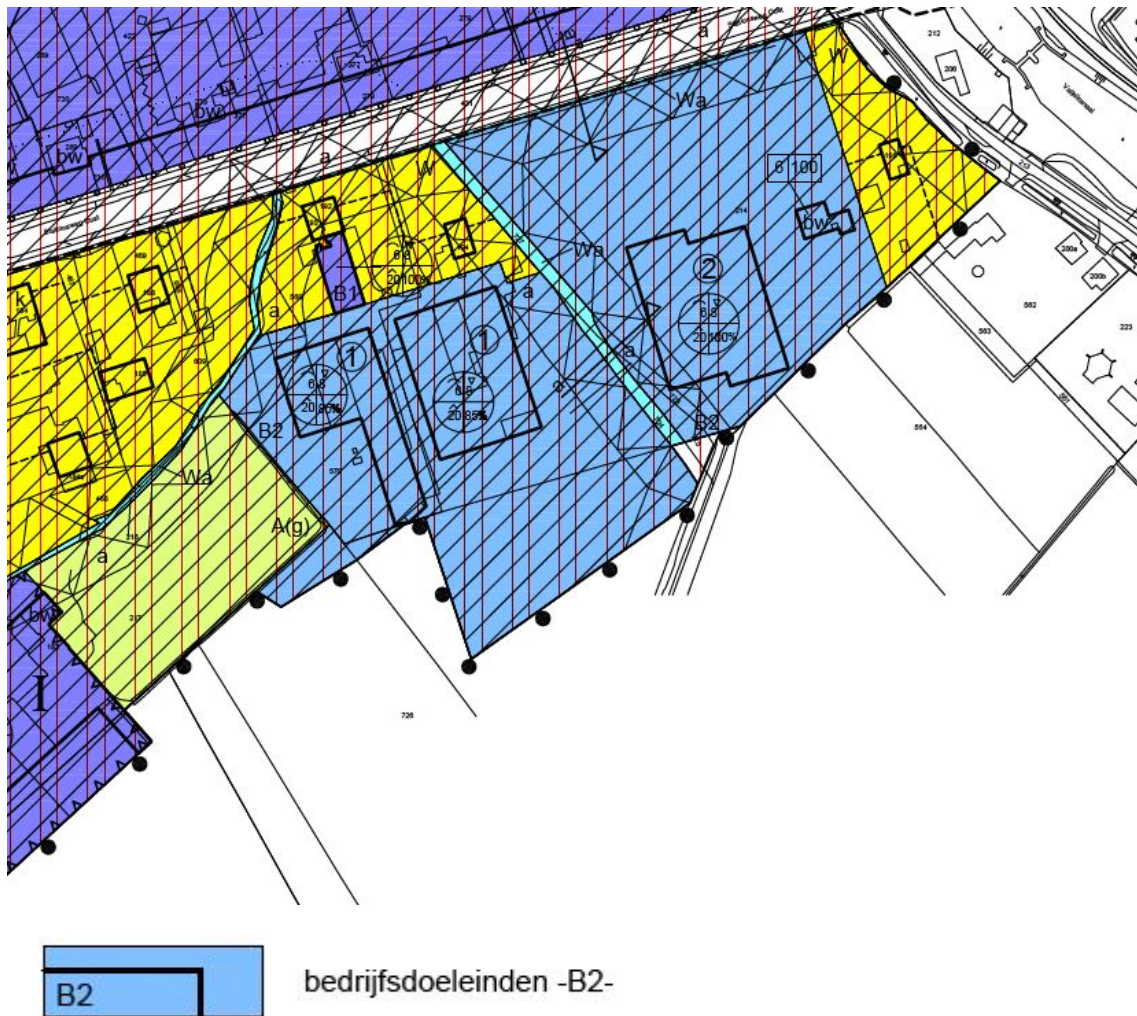
Figuur 1.1 Ligging perceel op luchtfoto



Figuur 1.2 Perceel kadastraal

1.3 Bestemmingsplan

Ter plaatse van het perceel vigeert grotendeels het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Woudenberg', vastgesteld op 25 september 2008. Na de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is het bestemmingsplan op 10 februari 2010 onherroepelijk geworden. In december 2012 is er nog een partiële herziening van dit bestemmingsplan vastgesteld. Een uitsnede van het bestemmingsplan ter plaatse van het perceel is weergegeven in figuur 1.3.



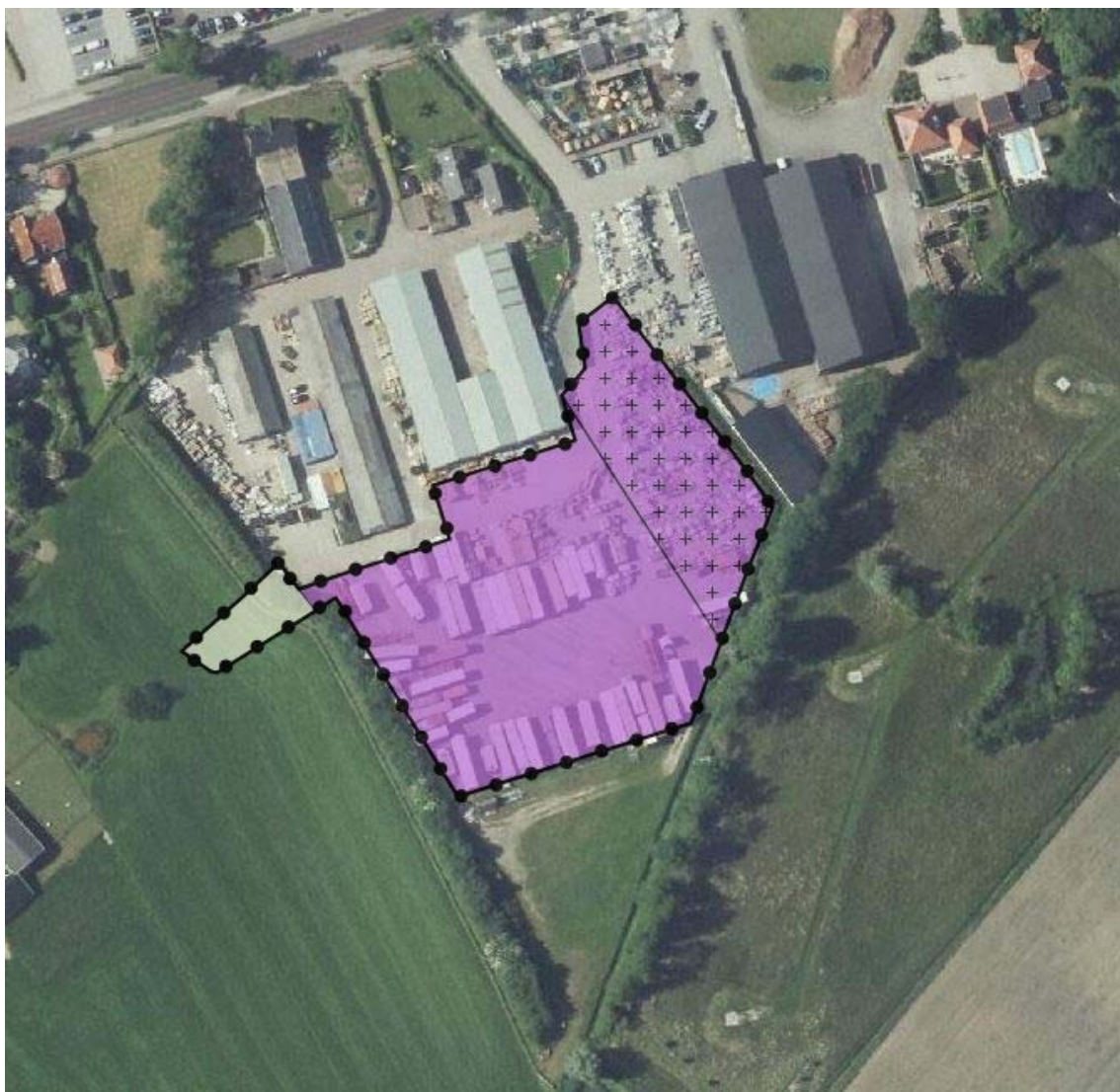
Figuur 1.3 Uitsnede bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Woudenberg'.

De gronden zijn hoofdzakelijk bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden - 2 Opslag'. Ten westen van de watergang zijn twee bouwvlakken aanwezig (nummer 1). Deze zijn onderdeel van voorliggend verzoek. Het oostelijk gelegen bouwvlak (nummer 2), voor zover dat eigendom is van initiatiefnemer (circa 50%), is geen onderdeel van voorliggend verzoek.

Deze bouwvlakken (nummer 1) zijn bestemd ten behoeve van opslag. De bouwvlakken mogen beiden voor 85% bebouwd worden tot een hoogte van 6 om 8 meter. In totaal bedragen de bouwrechten op dit deel van het perceel 2.606 m².

Zoals zichtbaar in figuur 1.3 zijn niet alle gronden behorend tot het perceel opgenomen in het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Woudenberg'. De meest zuidelijke punt is onderdeel van het bestemmingsplan 'Buitengebied Woudenberg' en thans nog bestemd ten behoeve van agrarische doeleinden.

In 2014 is voor een deel van het perceel een nieuw bestemmingsplan vastgesteld, genaamd 'Stationsweg Oost 194 e.o.'. Met dit bestemmingsplan is een deel van de gronden, reeds in gebruik voor stalling en opslag, bestemd ten behoeve van bedrijfsdoeleinden. Een klein gedeelte van de gronden die bestemd waren als 'Bedrijfsdoeleinden - 2 Opslag' zijn omgezet naar de bestemming 'Agrarisch'.



Figuur 1.4 Uitsnede bestemmingsplan 'Stationsweg Oost 194 e.o.'

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven en wordt vervolgens ingegaan op de gewenste toekomstige bedrijfssituatie. In hoofdstuk 3 is de gewenste ontwikkeling getoetst aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Vervolgens is in hoofdstuk 4 de toetsing van de gewenste ontwikkeling aan de relevante omgevingsaspecten beschreven.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het perceel is gelegen ten oosten van de bestaande kern Woudenberg. De locatie ligt ten zuiden van het bedrijventerrein Parallelweg en de Stationsweg Oost. Aan de zuidzijde van de Stationsweg Oost is sprake van een gemengd gebied met overheersend kleinschalige bedrijvigheid, agrarische bedrijvigheid en woningen. De agrarische bedrijvigheid direct langs de Stationsweg Oost is langzaam aan het verdwijnen en voormalige agrarische bedrijfsbebouwing is in gebruik voor bedrijfsmatige activiteiten, stalling en opslag.

Op het perceel zijn meerdere bedrijfsgebouwen aanwezig met buitenopslag. De verkeersafwikkeling vindt plaats via meerdere in- en uitritconstructies die ontsluiten op de Stationsweg Oost.

Gemeente, omwonenden, huurders en initiatiefnemer hebben allen een belang om te komen tot een herstructurering van het bestaande bedrijfsterrein, in het bijzonder het westelijk deel, gelegen achter de woningen Stationsweg Oost 192-194. Initiatiefnemer, die op zichzelf thans een volledig verhuurd bedrijfsterrein heeft en vanuit die positie bedrijfseconomisch gezien geen groot belang heeft, heeft zich op het standpunt gesteld mee te willen werken aan het verbeteren van de leefbaarheid voor de omwonenden en de ruimtelijke kwaliteit, inclusief verbeteren van de verkeersontsluiting. Dit mits de daarmee gepaard gaande investeringen, die uitsluitend op zijn conto komen, ook leidt tot een bedrijfsterrein dat net zoals in de huidige situatie voldoende rendement oplevert en in ieder geval de behoeften van de bestaande huurders voldoende faciliteert. Er dient derhalve een evenwicht te zijn tussen te behalen ruimtelijke en leefbaarheidsdoelen in samenhang met redelijke investeringen.

Met dat uitgangspunt hebben omwonenden, huurders, waaronder de kringloopwinkel en initiatiefnemer in juni 2017 overeenstemming bereikt over een te bereiken eindsituatie. Belangrijk onderdeel daarvan is dat het huidig bedrijfsterrein, dat verloren gaat aan transformatie naar groen, aanleg interne infrastructuur en aanpassingen aan de infrastructuur, op de zuidpunt wordt gecompenseerd. Ook is het van belang dat de beperking 'opslag' voor het plangebied komt te vervallen om de verhuurbaarheid van de geplande herbouw te vereenvoudigen, waardoor er kwalitatief hoogwaardigere gebouwen gerealiseerd kunnen worden.

2.2 Gewenste ontwikkeling

De gewenste ontwikkeling bestaat uit een aantal onderdelen die in onderstaande paragrafen weergegeven worden.

Vergroting en verplaatsing bouwvlak

In het vigerend bestemmingsplan zijn twee bouwvlakken opgenomen ter plaatse van de bestaande bebouwing. Het planvoornemen voorziet in de sloop van de bestaande bebouwing aan de westkant van het perceel, met uitzondering van het pand dat op dit moment gebruikt wordt door onder andere de Kringloopwinkel (voormalig eigendom W. van Deelen). Dit pand zal op termijn (> 10 jaar) wellicht ook gesloopt worden. Op dit moment is hier echter nog geen sprake van.

Ten behoeve van de leefbaarheid is de herinrichting van het perceel door een betere positionering van nieuwe gebouwen gewenst. De herinrichting vertaalt zich in de realisatie van meerdere kleinere bedrijfsunits. Deze worden ontsloten via een nieuwe, respectievelijk te optimaliseren, interne ontsluitingsstructuur. De units worden twee aan twee opgezet, met eigen ruimte voor parkeren en laden en lossen. Alle units worden georiënteerd richting de nieuwe interne ontsluitingsweg. De bestaande opslag die nu nog verspreid over het perceel plaats vindt, wordt deels verplaatst binnen de te realiseren bedrijfsunits en deels richting de zuidelijke punt van het perceel. Tenslotte is het de bedoeling de activiteiten van de bestaande kringloopwinkel (600 m²) positief te bestemmen in het nieuwe bestemmingsplan.

Omdat in de huidige situatie de bebouwing dicht op de woningen aan de Stationsweg 190-194 gepositioneerd is, is met omwonenden en de gemeente Woudenberg afgestemd dat het bouwvlak meer richting het zuiden verplaatst wordt zodat tussen de bedrijfsgronden en de woningen een groene bufferzone van 15 meter gerealiseerd wordt. De huidige panden komen door het verschuiven van het bouwvlak onder het overgangsrecht te vallen. Tevens wordt een deel van de bedrijfsgronden aan deze zijde ingeleverd ten behoeve van een groene buffer en wordt de bestaande in- en uitrit ter hoogte van de Stationsweg 192-194 Oost op termijn afgesloten en daarmee niet meer bruikbaar voor de bedrijfsdoeleinden.

Door sloop van de oudere bedrijfsgebouwen, het verschuiven van de bebouwing richting het zuiden, het realiseren van een groene overgangszone, het oprichten van kleinere bedrijfsunits met voldoende ruimte voor parkeren en laden en lossen en het verplaatsen van een deel van de opslag deels naar binnen en deels naar de zuidelijke punt kan er een kwalitatieve impuls gegeven worden aan het perceel. Tevens komt deze toekomstsituatie de leefbaarheid ter hoogte van de woningen aan de Stationsweg 190-194 ten goede. Alleen door een integrale aanpak van het gehele perceel kan de gewenste kwalitatieve verbetering bereikt worden.

Forse investeringen zijn nodig om de bestaande verharding te wijzigen in groen en de bestaande bedrijfsinrit en bestaande opslagterreinen op te heffen ten gunste van de verkeersontsluiting. Ook het verplaatsen van een deel van de buitenopslag deels naar binnen en deels naar de zuidelijke punt (conform de wens van omwonenden) vraagt forse investeringen. Dit verlies aan functies moet gecompenseerd worden ten behoeve van een economisch haalbaar concept. Daarbij is voor de eigenaar van belang bestaande huurders, die veel buitenruimte nodig hebben, te blijven faciliteren met voldoende buitenopslag en daarnaast kleinere huurders die minder buitenruimte nodig hebben te kunnen faciliteren met kwalitatief goede bedrijfsruimten. Ruimtelijk en commercieel gezien gaat er een oppervlakte thans verhuurde en in gebruik zijnde vierkante meters bedrijfsterrein verloren ten gunste van de aanleg van groen en infrastructurele voorzieningen.

In onderstaande tabellen en in bijlage 2 is inzichtelijk gemaakt dat 1647 m² verhuurd bedrijfsterrein verloren gaat aan Groen (figuur 2.1) en 370 m² bestaand verhuurd bedrijfsterrein transformeert naar infrastructuur (interne ontsluitingsweg) zoals zichtbaar in figuur 2.2.

Omschrijving	oppervlakte in m ²		Omschrijving	oppervlakte in m ²
Vak 1 (zie bijlage 2)	1488		Vak 3 (zie bijlage 2)	1647
Vak 2 (zie bijlage 2)	159			
Bedrijfsterrein aan de noordkant van het plangebied transformeren naar Groen	1647		Agrarisch gebied aan de zuidzijde transformeren naar Bedrijfsterrein	1647

Saldo 0m²

Figuur 2.1 Bedrijventerrein voor Groen

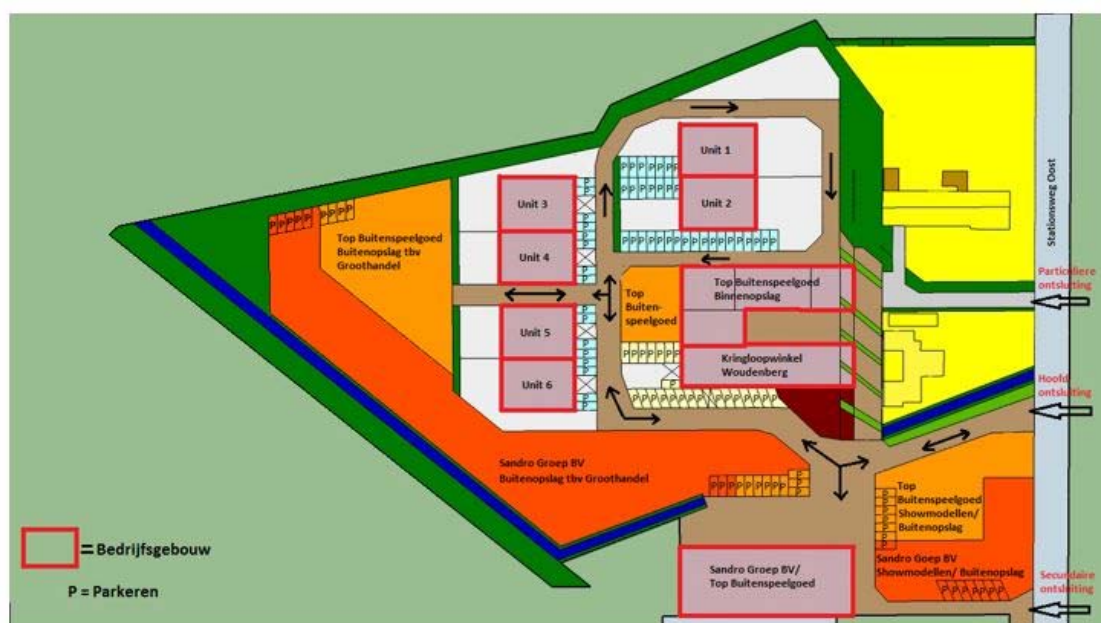
Situatie voor herstructurering		Situatie na herstructurering	
Omschrijving	oppervlakte in m ²	Omschrijving	oppervlakte in m ²
Verhuurd terrein onbebouwd	9983	Verhuurd terrein onbebouwd	8456
Verhuurd terrein bebouwd	2600	Verhuurd terrein bebouwd	3600
Schouw (terrein dat niet verhuurd kan worden)	297	Schouw (terrein dat niet verhuurd kan worden)	454
interne ontsluitingsstructuur	1580	interne ontsluitingsstructuur	1950
Totaal terrein huidige situatie	14460	Totaal terrein toekomstige situatie na herstructurering	14460

Saldo + 370m²

Figuur 2.2 Transformatie interne structuur

Randvoorwaardelijk voor initiatiefnemer is dat de verhuurde vierkante meters die hij door de transformatie naar Groen en de vierkante meters die transformeren naar infrastructuur (interne ontsluitingsweg) 1 op 1 worden gecompenseerd op de zuidpunt. Het resterende gedeelte van de zuidpunt kan dan de agrarische bestemming behouden en landschappelijk worden ingericht. Zie hiervoor bijlage 2.

Ten behoeve van de oprichting van de units met meer ruimte voor binnenopslag is een flexibeler bouwvlak met meer bouwrechten nodig. Initiatiefnemer verzoekt de bouwrechten met 1.000 m² te vergroten tot 3.600 m².



Figuur 2.3 Concept inrichting nieuwe bedrijfspanden

2.3 Landschappelijke inpassing

Kernrandzone en Kernrandvisie Woudenberg 2030

Het perceel is onderdeel van de zogenaamde kernrandzone, dit zijn de gebieden waar bebouwing en stedelijk gebruik overgaan in het landelijk gebied (zie figuur 3.2). Het uitbreiden van het bouwvlak en de gebruiksgronden ten behoeve van bedrijvigheid is conform de Provinciale Ruimtelijke Verordening van de provincie Utrecht een vorm van verstedelijking. In principe geldt er een verstedelijkingsverbod in het landelijk gebied. De provincie Utrecht heeft echter aangegeven dat kleinschalige ontwikkelingen die leiden tot een kwaliteitsimpuls voor het gebied ook buiten de 'rode contour' en in de kernrandzone kunnen plaatsvinden (artikel 3.7 Provinciale Ruimtelijke Verordening). Van belang is dat de kleinschalige ontwikkelingen bijdragen aan de bijzondere waarden van het kernrandgebied en gepaard gaan met een versterking van de ruimtelijke en landschappelijke structuur ter plaatse.

De provincie Utrecht vraagt gemeenten kernrandzones met kwaliteit te realiseren. Middels het opstellen van een zogenaamde Kernrandvisie, kan aangegeven worden welke gebieden in een kernrandzone waarom wel of niet kunnen worden ontwikkeld en hoe. Op 7 juli 2016 heeft de gemeente Woudenberg de Kernrandvisie gemeente Woudenberg 2016 vastgesteld. De kernrandvisie is een uitwerking van de Structuurvisie Woudenberg 2030. In die structuurvisie zijn de ideeën en ontwikkelingen beschreven die moeten bijdragen aan de kwaliteit van Woudenberg als kern om te wonen, te werken en te recreëren. In de kernrandvisie wordt op basis van de structuurvisie verder ingegaan op het toekomstbeeld en de kwaliteitscriteria om te beoordelen of ruimtelijke ontwikkelingen bijdragen aan een integrale verbetering van de gebiedskwaliteit. Uitgangspunt is daarbij dat de kwaliteit van de gebieden in de kernrandzone mede bepaald en beïnvloed worden door het omliggende landschap. De gemeente Woudenberg behoort tot de Gelderse Vallei, een voornamelijk agrarisch landschap.

In de Kernrandvisie zijn vier gebieden aangewezen waar onder voorwaarden ontwikkelingen mogen plaatsvinden buiten de 'rode contour'. Eén van deze gebieden wordt gevormd door de percelen ten zuiden van de Stationsweg Oost. Dit deel van Woudenberg wordt gekenmerkt door lintbebouwing met een menging van wonen en (kleinschalige) bedrijvigheid. Kenmerkend voor het gebied is dat vanaf de provinciale weg het landschap dat achter de bebouwing is gelegen grotendeels niet waarneembaar is. Vanuit het buitengebied is de bedrijfsbebouwing langs de Stationsweg Oost juist wel heel goed waarneembaar en vormt daarmee een minder fraaie en harde overgang. De schaal van het landschap is relatief klein en besloten door de aanwezige beplantingselementen. Het Valleikanaal en de spoordijk zijn belangrijke groenelementen met natuurwaarden.

De opgave voor het gebied ligt bij ontwikkelingen in het verminderen van het aantal ontsluitingen op de provinciale weg, het beperken van de impact van de bedrijfsbebouwing gezien vanaf de Brinkkanterweg door het aanbrengen van in het landschap passende elementen zoals houtwallen en het bekijken of er door doorzichten vanaf de Stationsweg Oost een meer beleefbaar landschap kan ontstaan.

Landschappelijke inpassing

Ten behoeve van bovenstaand verzoek is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld door Architectenbureau DBL uit Lunteren. Deze is bijgevoegd in bijlage 2. De landschappelijke inpassing voorziet in:

- Uitbreiding van de houtwal in het zuidwesten van het perceel met inheemse struiken en soorten zodat een afgesloten geheel ontstaat en de landschappelijke structuur op dit punt verbeterd wordt. Conform de kernrandvisie zal er vanaf de zichtlijn Brinkkanterweg en Spoordijk geen inzicht op het perceel zijn;
- Het vrijhouden van de meest zuidelijke punt van het perceel ten behoeve van een groene, ecologische inrichting (versterken natuurwaarden);
- Behoud en schoonmaken van de aanwezige schouwsloten;

- Het voorzien in een groene overgangszone van 15 meter breed richting de woningen aan de Stationsweg Oost 190-194. Deze groenzone zal in nauw overleg met omwonenden vorm worden gegeven.

Het creëren van doorzichten is niet mogelijk in het kader van voorliggende ontwikkeling. Wel is er gekeken naar de bestaande ontsluitingen op de Stationsweg Oost en in hoeverre een verbetering kan plaatsvinden. Meer informatie hierover is opgenomen in paragraaf 2.4.

2.4 Mobiliteitstoets

De ligging van het oostelijk bedrijfsgebouw (voormalig eigendom W. van Deelen en op dit moment in gebruik door meerdere huurders waaronder de Kringloopwinkel) maakt het onmogelijk een ontsluiting voor het gehele gebouw te creëren zonder voorlopig gebruik te blijven maken van de smalle secundaire uitweg tussen Stationsweg Oost 192 en 194. Meerdere huurpartijen kunnen op dit moment namelijk niet via de zuidkant toetreden tot het pand.

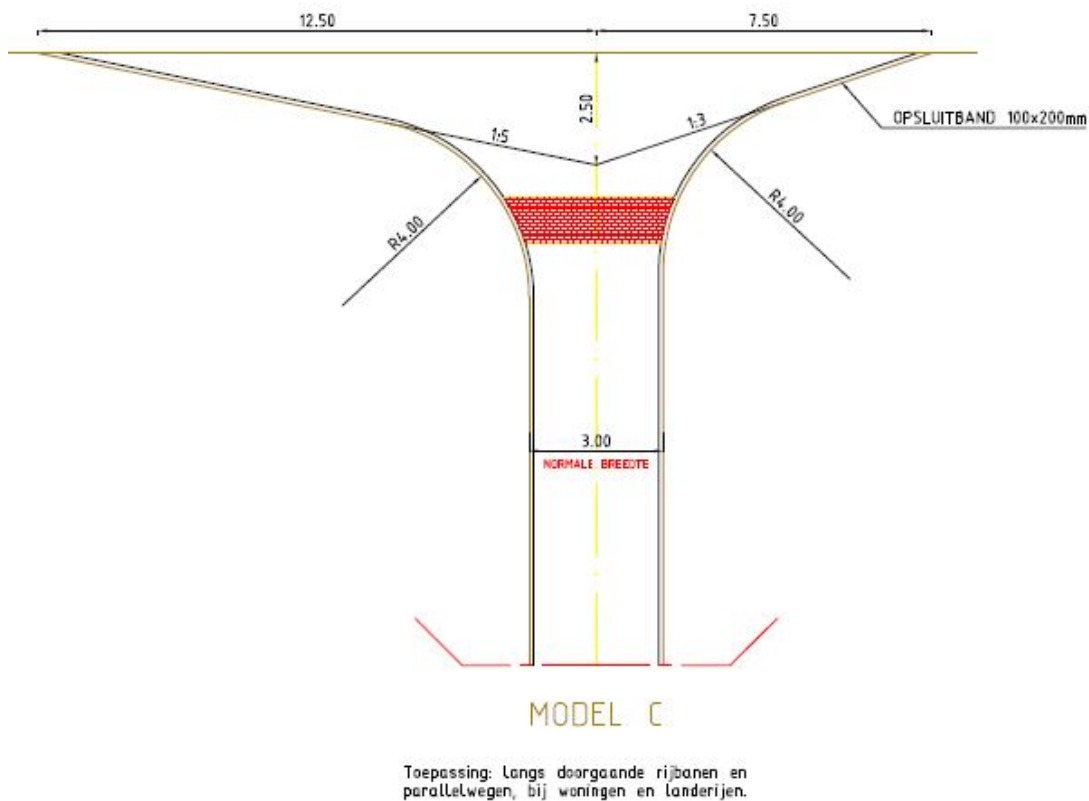
Op korte termijn (september 2017) kunnen door het aanbrengen van een extra overheaddeur aan de zuidzijde van het bedrijfsgebouw verdere logistieke activiteiten verplaatst worden naar deze zijde. Verkeer via de smalle uitrit tussen Stationsweg Oost 192-194 zal daardoor beperkt worden tot incidenteel bedrijfsverkeer. Zwaar bedrijfsverkeer zal dan helemaal geen gebruik meer van deze ontsluiting maken. Dit komt de veiligheid en de doorstroming op de Stationsweg Oost ten goede.

In de tweede fase zal het pand mogelijk herbouwd worden. Op dat moment wordt de groene bufferzone verlengd tot achter de huizen van Stationsweg Oost 194 en 194a. In dit stadium kan dan bovengenoemde ontsluitingsweg geheel voor bedrijfsverkeer worden gesloten en wordt dit voor 100% een particuliere ontsluiting.

Zoals zichtbaar in figuur 2.3 wordt ten behoeve van de overige herinrichting een nieuwe interne ontsluitingsstructuur aangelegd die geheel aantakt op de in- en uitritconstructie aan de noordoostzijde van het perceel. Door deze interne routing ruim op te zetten kunnen de verkeersstromen adequaat worden afgewikkeld. Dit bevordert de veiligheidssituatie ter plaatse. De herinrichting biedt ook ruimte aan voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein.

De verwachting is dat door de herstructurering van het plangebied het aantal verkeersbewegingen met ca. 15% zal toenemen. Daarentegen zal het zware bedrijfsverkeer met ca. 15% afnemen, aangezien de huidige opslag van trailers op een groot gedeelte van het terrein wordt beëindigd en zal plaatsmaken voor nieuwe ontwikkelingen in casu uitbreiding van de bestaande huurders. De richting (Woudenberg of Scherpenzeel) waar het verkeer via de provinciale weg vandaan komt en weer vertrekt is bij personen- en lichte bedrijfswagens evenredig verdeeld. Bij zware bedrijfswagens komt en vertrekt ca. tweederde vanuit/naar Woudenberg, aangezien de snelwegen A12 (Maarsbergen) en A28 (Amersfoort) via deze route het snelst zijn te bereiken.

Ten behoeve van de herontwikkeling en het voorzien in een veilige in- en uitritconstructie op de Stationsweg Oost zijn gesprekken gevoerd met de provincie Utrecht. Ook na herontwikkeling moet een veilige verkeerssituatie met voldoende doorstroming gegarandeerd kunnen worden. Hiervoor wordt de bestaande in- en uitritconstructie ter hoogte van de Stationsweg Oost 194 aangepast zodat ruimere draaicirkels ontstaan. Het uitritmodel type C vormt hiervoor de basis zoals weergegeven in onderstaande figuur. In bijlage 3 is dit model geprojecteerd op de bestaande situatie zodat duidelijk wordt hoe de toekomstige situatie eruit komt te zien. Voor de aanpassing is reeds een omgevingsvergunning aangevraagd.



Figuur 2.4 Uitritmodel type C

2.5 Samenvatting maatregelen

Met de voorgestane landschappelijke inpassing, verkeersmaatregelen en realiseren van een ruimtelijke kwaliteitsslag op het bedrijfsterrein wordt invulling gegeven aan het realiseren van de doelstellingen van de betrokken partijen provincie/gemeente/omwonenden/huurders en de initiatiefnemer.

Samengevat gaat het dan om de volgende maatregelen.

Verkeer/parkeren (gemeente/provincie)

1. Aanpassen in/uitrit naast Stationsweg Oost 194a op N225;
2. Op termijn beëindigen bedrijfsverkeer op in/uitrit tussen Stationsweg Oost 192/194;
3. Verplaatsen parkeren Kringloopwinkel;
4. Verbeteren uitzicht op Stationsweg Oost door aanpassing verwijzingsborden bedrijven;
5. Verbeteren uitzicht op Stationsweg Oost door anders inrichten showtuin Sandro;
6. Aanleg overzichtelijke en veilige interne verkeersstructuur op bedrijventerrein.

Omwonenden

7. Aanleg groenstrook van 15 meter breed (= ca 1.647 m²) groen achter de woningen Stationsweg 192 t/m 194a;
8. Sloop en nieuwbouw (ca 1.200 m²) vervallen bedrijfsgebouwen achter Stationsweg Oost 192.
9. Aanpassen bedrijfsgebouwen oud Van Deelen achter ontsluiting waardoor maatregel 2 ingevuld kan worden;
10. Op langere termijn sloop en nieuwbouw 1.400 m² bedrijfsgebouwen achter Stationsweg Oost 194/194a;
11. Door uitbreiding met 1.000 m² kwalitatief hoogwaardige bedrijfsruimte wordt tegemoet

gekomen aan de wens van omwonenden tot vermindering van buitenopslag met bijbehorende geluidsoverlast en kan tevens een kwaliteitsslag worden gemaakt.

Initiatiefnemer

12. Faciliteren bestaande, van buitenopslag afhankelijke, huurders door compensatie 1.647 m² bedrijfsterrein op de zuidpunt (= oppervlakte die aan de noordzijde getransformeerd wordt naar groen;
13. Compenseren van 370 m² bedrijfsterrein op de zuidpunt (= de oppervlakte die verloren gaat als gevolg van aanleg/verbeteren interne ontsluiting);
14. Realiseren 1.000 m² extra duurzame, hoogwaardige nieuwe bedrijfsgebouwen, waarmee bestaande kleinere huurders gefaciliteerd kunnen worden
15. Transformeren resterende zuidpunt van agrarisch naar groen door middel van realiseren landschapselementen;
16. Financieren van de maatregelen 1 t/m 15.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke beleidskader

3.1 Inleiding

De beoogde ontwikkeling moet getoetst worden aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. 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 hoofddoelen 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, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Toetsing

Er zijn geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's op het voorliggend perceel en de daarop voorziene ontwikkeling van toepassing.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is de juridische vertaling van het beleid dat geschetst is in het SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau.

Toetsing

Het Barro kent geen concrete kaders, directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's die op het voorliggend perceel en de daarop voorziene ontwikkeling van toepassing zijn.

3.2.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en ladder voor duurzame verstedelijking

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Per 1 juli 2017 is een aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden. De belangrijkste wijzigingen betreffen een vereenvoudiging door het loslaten van de afzonderlijke 'treden' en het vervangen van het begrip 'actuele regionale behoefte' door 'behoefte'. Zowel voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen binnen als buiten bestaand stedelijk gebied moet de behoefte worden beschreven. Uitgangspunt voor de wijziging is dat met het oog op een zorgvuldig ruimtegebruik, een nieuwe stedelijke ontwikkeling in beginsel in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dat te worden gemotiveerd in de toelichting.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling voorziet in het verplaatsing van de bedrijfsbestemming richting het zuiden om aan de noordzijde van het perceel bedrijfsgronden op te geven ten behoeve van groen, het bouwvlak te vergroten en flexibeler te positioneren en extra bouwrechten toe te staan ten behoeve van de toekomstige herontwikkeling. Dit betreft een stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking. De rijksregels hebben op dit punt doorwerking gevonden in de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Aan de regels uit de PRV wordt getoetst in paragraaf 3.3.2.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 vastgesteld en geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Sinds de vaststelling hebben Provinciale Staten de PRS enkele keren herzien, voor het laatst op 12 december 2016. De PRS heeft als taak om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. De provincie met een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. Deze uitgangspositie rust op drie pijlers, te weten:

- Utrecht ligt centraal, vanwege de centrale ligging is de provincie een aantrekkelijke vestigingsplaats voor wonen en werken;
- Utrecht heeft aantrekkelijke steden en landschappen, de rijke schakering van woon-, werk en natuurgebieden op korte afstand van elkaar zorgt voor een aantrekkelijke schaal van de leefomgeving;
- Utrecht is sterk in kennis en cultuur, inwoners hebben een relatief hoog opleidingsniveau en er zijn kansen voor een bloeiende kenniseconomie.

De provincie wil de kracht van de regio verder ontwikkelen. Provincie Utrecht blijft alleen een sterke regio als het aantrekkelijk is en blijft om te wonen, werken en recreëren. Het beleid is erop gericht deze aantrekkelijkheid te ontwikkelen.

Toetsing

Rode contour

De provincie Utrecht hanteert de 'rode contour' als begrenzing van het stedelijk gebied. In principe dienen woon- en werklocaties (zowel nieuw als uitbreiding) plaats te vinden binnen deze 'rode contour' om aan te sluiten bij de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor stedelijke ontwikkelingen buiten de rode contour biedt de provincie via algemene regels voor de kernrandzone ook ruimte zonder verdere procedure, mits de ruimtelijke kwaliteit aantoonbaar versterkt wordt. De aard en omvang van deze verstedelijking dient in redelijke verhouding te staan tot deze gewenste kwaliteitsversterking. Meer informatie hierover is reeds opgenomen in paragraaf 2.3.



Figuur 3.1 Uitsnede kaart 'Wonen en werken' (bron: Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie)

Bedrijvigheid

De provincie Utrecht heeft economisch gezien een sterke uitgangspositie. Om deze positie te behouden en nieuwe kansen te benutten, wil de provincie het gevestigde bedrijfsleven zo veel mogelijk accommoderen. Uitgangspunt is dat bestaande ruimte voor bedrijfsdoeleinden optimaal wordt benut en zo nodig wordt aangepast aan de huidige wensen van gebruikers door transformatie of herontwikkeling. Slechts selectief mogen er nieuwe locaties worden ontwikkeld. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het herinrichten van het eigen perceel ten behoeve van bedrijvigheid.

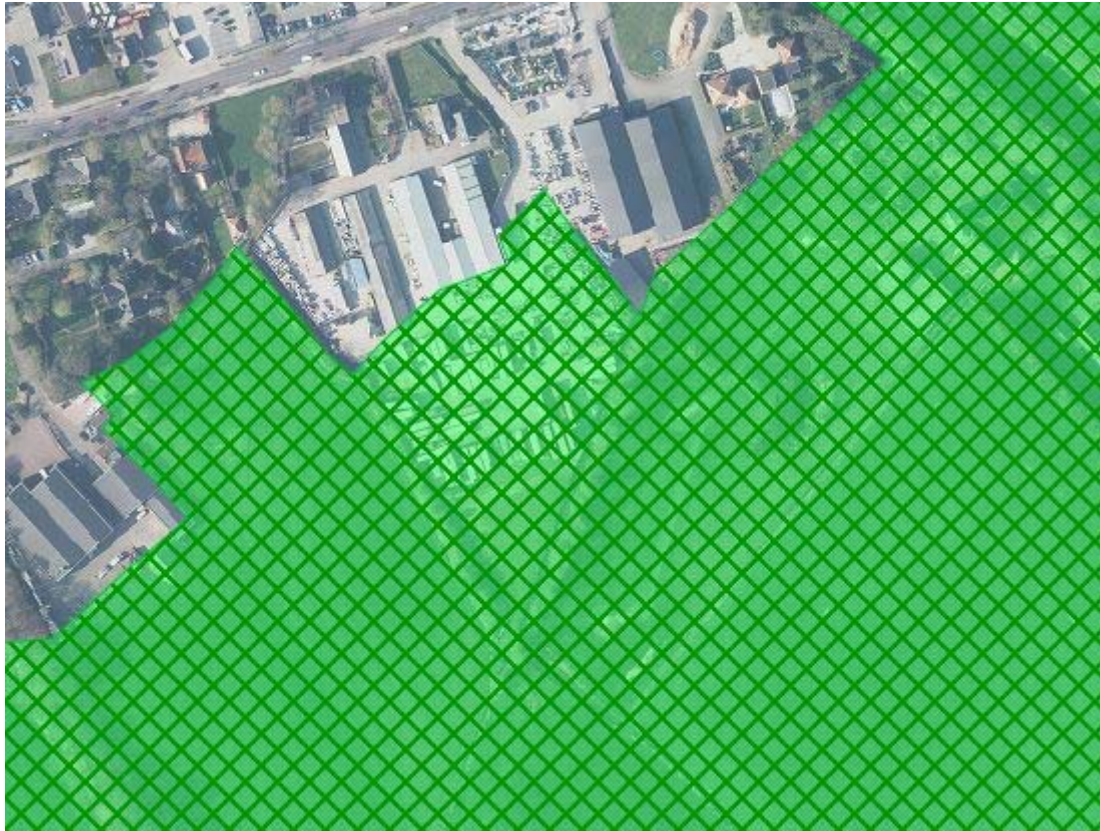
Klimaat, gezondheid en veiligheid

Voor het realiseren van een gezonde en veilige leefomgeving is samenhang tussen ruimtelijke ordening en milieu belangrijk. Daarom zijn milieukwaliteiten als externe veiligheid, geluid, geur, lucht en donkerte, evenals bodem en water voor de provincie integraal onderdeel van gebiedsontwikkelingen. De toetsing van de beoogde ontwikkeling aan deze aspecten vindt plaats in hoofdstuk 4.

Landbouw, kernrandzone en Gelderse Vallei

Het perceel is onderdeel van het aangewezen landbouwgebied, maar ligt buiten het landbouwkerngebied en binnen de zogenaamde kernrandzone. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse. Het perceel is tevens onderdeel van het landschap de Gelderse Vallei. Voor het landschap de Gelderse Vallei wil de provincie de volgende kernkwaliteiten behouden en versterken:

- rijk gevarieerde kleinschaligheid;
- stelsel van beken, griften en kanalen;
- Grebbelinie;
- overgang van Vallei naar stuwwal.



-  Algemene beleidslijn landelijk gebied
-  Kernrandzone (per kern met rode contour)

Figuur 3.2 Uitsnede kaart 'Landelijk gebied' (bron: Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie)



Figuur 3.3 Uitsnede kaart 'Landbouw' (bron: Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie)

In het landschappelijk inpassingsplan (zie paragraaf 2.3) is rekening gehouden met het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit ter plaatse en behoud en versterking van aanwezige landschapskenmerken.

Natuur en groene contour

Het Valleikanaal en de spoordijk zijn aangewezen als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur). Het tussengelegen gebied is aangewezen als 'groene contour'. In dit deel van het landelijk gebied realiseert de provincie zelf geen nieuwe natuur als onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland, maar liggen er wel kansen voor het realiseren van duurzame ecologische kwaliteiten, die van belang zijn voor het functioneren van de natuurgebieden. Deze gebieden zijn begrensd in de 'groene contour'. In en aangrenzend aan deze gebieden wordt de vrijwillige realisatie van nieuwe natuur gestimuleerd. Om realisering van natuur mogelijk te maken mag verstedelijking plaatsvinden. Middels voorgenomen ontwikkeling wordt de bestaande houtwal aan de zuidwestzijde van het perceel versterkt. Tevens blijft ruimte in de zuidpunt van het perceel over voor de ontwikkeling van natuur.



Figuur 3.4 Uitsnede kaart 'Natuur' (bron: Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie)

Beschermingszone van de drinkwaterwinning

Ten zuidoosten van het perceel ligt een beschermingszone van een drinkwaterwinning. Functiewijzigingen mogen in deze zones niet leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater voor de waterwinning. Het perceel ligt niet in deze beschermingszone.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (herijking 2016)

Naast de PRS is de Ruimtelijke Verordening (PRV) vastgesteld en sinds de vaststelling voor het laatst herijkt in december 2016. De PRV bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

Toets

Ten behoeve van voorgenomen ontwikkeling zijn artikel 3.7 'Kernrandzone' (zie paragraaf 2.3) en artikel 3.9 'Functiewijziging (voormalige) agrarische bedrijfsperceel naar stedelijke functie, anders dan wonen' relevant.

Artikel 3.9 bepaalt dat de gronden behorend bij een aangewezen agrarisch bedrijfsperceel (landbouwgrond) waar het agrarisch gebruik niet van toepassing is of is beëindigd een stedelijke functie, niet zijnde wonen, kunnen krijgen. Van belang daarbij is dat het perceel niet optimaal is gesitueerd en uitgerust voor de grondgebonden landbouw en door sloop de fysiek aanwezige bebouwing wordt gereduceerd tenzij de ruimtelijke kwaliteit op een andere wijze kan worden verhoogd.

De gronden waar de verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten naar voorzien is en waar de extra bebouwing gerealiseerd wordt, zijn aangewezen als landbouwgebied. De gronden zijn deels reeds in gebruik ten behoeve van de bedrijfsactiviteiten en als zodanig bestemd (zie figuur 1.3). Op deze reeds als bedrijf bestemde gronden wordt de extra bebouwing gerealiseerd. Deze gronden hadden al geen agrarische functie meer. De meest zuidelijke punt van het perceel, waar de bedrijfsbestemming naar verplaatst wordt, zal niet voorzien worden van een bouwvlak, maar verliest wel deels de agrarische bestemming. De grootte van deze punt, de vorm en de huidige afsluiting van de omliggende agrarische gronden door de aanwezige watergang en de houtwallen maakt dat deze gronden geen toegevoegde waarde hebben ten behoeve van de landbouw. Omdat er geen bebouwing aanwezig is, kan deze ook niet gesloopt worden. Wel worden er extra maatregelen genomen om de ruimtelijke kwaliteit op het perceel te verbeteren. Deze maatregelen zijn genoemd in hoofdstuk 2.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Woudenberg 2030

De Structuurvisie 2030 is op 23 mei 2013 door de gemeenteraad van Woudenberg vastgesteld. In de structuurvisie is op hoofdlijnen de ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van de gemeente uiteengezet. De structuurvisie is het instrument om gemeentelijke beleidskeuzen te motiveren. De visie is een richtinggevend maar niet een juridisch bindend instrument voor het bestuur. De structuurvisie zet in op het verbinden, combineren en vernieuwen van de kwaliteiten van Woudenberg. Door het ruimtelijk verbinden en combineren van deze kwaliteiten en gebieden ontstaat een sterk raamwerk: het ruimtelijk economisch structuurbeeld voor 2030.

In de structuurvisie 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 ontwikkeling van een consumentenplein aan de Stationsweg Oost 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.

Toetsing

Ten oosten van de kern Woudenberg ligt Woudenberg Oost. Een gebied dat tot ontwikkeling werd gebracht dankzij de aanleg van de spoorlijn tussen Kesteren en Amersfoort (voormalige PON-lijn) en de komst van het station Woudenberg-Scherpenzeel. Het station lag op de grens van de twee gemeenten. Ook nu nog is dit gebied een aparte enclave met woon- en bedrijfsbebouwing langs een aantal linten die aantakken op de huidige Stationsweg Oost.

Voor het gebied geldt een multifunctionele en integrale ontwikkelingsopgave bestaande uit de herstructurering van bedrijventerrein Parallelweg en transformatie van bedrijven in de spoorzone (bedrijven langs de spoordijk), de ontwikkeling van een consumentenplein, het op de lange termijn uitbreiden met 20 ha bedrijventerrein, de bouw van maximaal 1.000 woningen in een nieuwe woonwijk

en het realiseren van een passende oplossing voor de verkeersontsluiting op de N224.

De spoordijk en de Grebbelinie zijn belangrijke cultuurhistorische elementen in het landschap en blijven behouden bij de ontwikkeling van Woudenberg Oost. Beide zijn tevens ecologische verbindingzones. Ter hoogte van Woudenberg Oost heeft de spoordijk haar functie als ecologische verbindingzone verloren en wordt er ten noorden (via de Zegheweg) en ten zuiden (onder de N224, buiten het perceel) een bypass gemaakt naar de Grebbelinie.

De gemeente 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. De genoemde ontwikkeling sluit hierbij aan.

De N224 (Stationsweg Oost) geldt als verkeersknelpunt in Woudenberg. De weg heeft een hoge intensiteit en te kampen met veel afslaand verkeer door de vele erfaansluitingen. De verkeersafwikkeling levert daardoor problemen op. Gestreefd wordt dit knelpunt aan te pakken. Zoals opgenomen in paragraaf 2.4 worden er maatregelen getroffen bij de herontwikkeling van het perceel ten behoeve van het verbeteren van de veiligheid en de verkeersafwikkeling op de Stationsweg Oost.

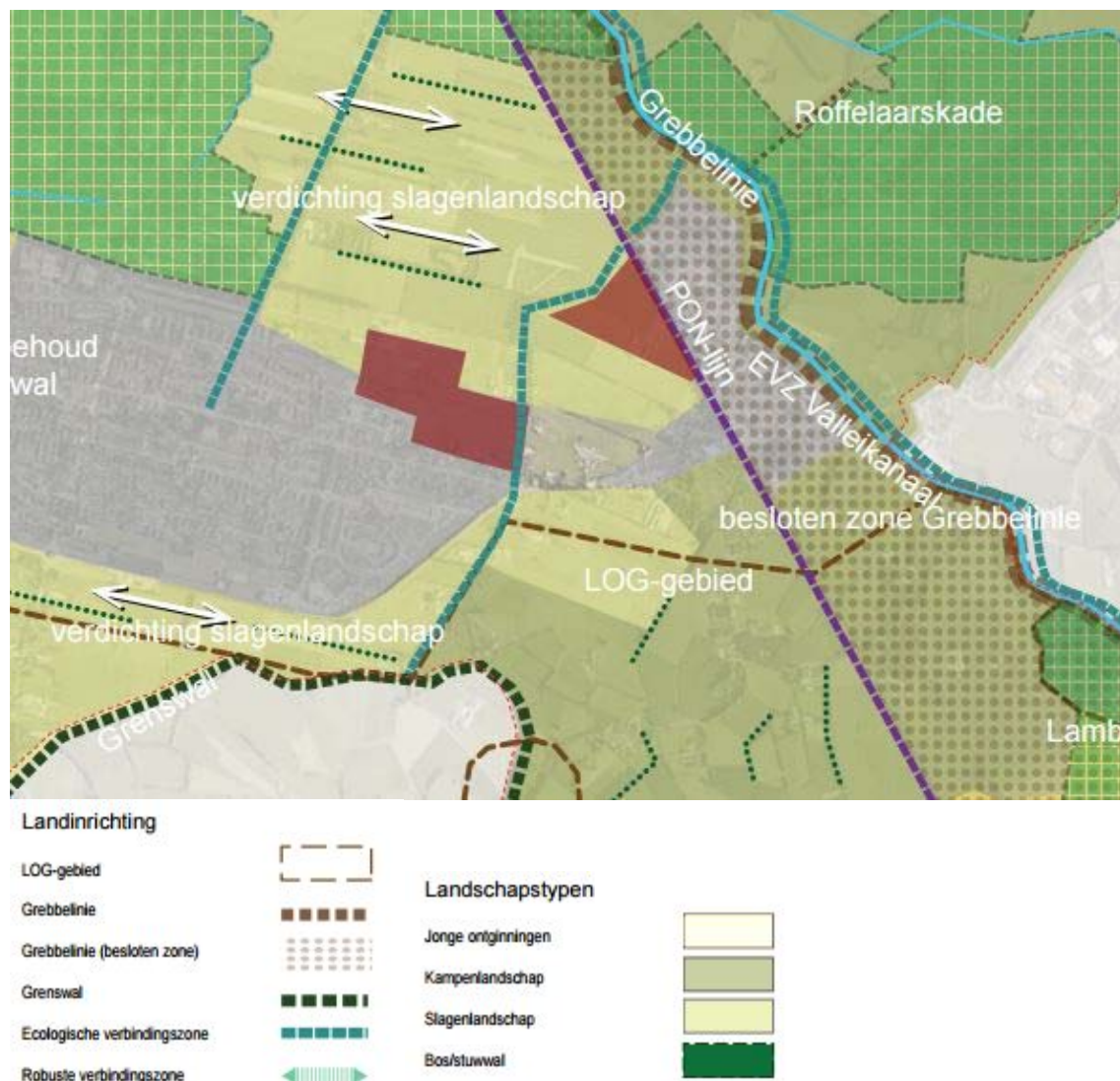
3.4.2 Groenbeleidsplan 2011

In het Groenbeleidsplan is de algemene visie voor het groen in de gemeente opgenomen, namelijk het streven naar een samenhangende groenstructuur met aandacht voor aantrekkelijk, aangenaam, karakteristiek en kwalitatief hoogwaardig groen. De historisch aanwezige groenstructuur in de gemeente Woudenberg is ontstaan door ontginningen in de Gelderse Vallei en wordt begrensd door de stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug.

De gemeente Woudenberg heeft de ambitie om het groen op een planmatige en structurele wijze in te richten en te beheren. Daarbij wordt nadruk gelegd op de relatie tussen dorp en landschap en het vergroten van de mogelijkheden voor flora en fauna in de gemeente. Met deze visie wil de gemeente het woon- en leefklimaat, de veiligheid, de herkenbaarheid van de kernen en de aansluiting van het groen op het omringende (natuur-)landschap versterken en waarborgen. Tevens is de evenwichtige verdeling van het groen over het dorp van belang en wordt er met de visie ingespeeld op nieuwe vormen van gebruik en beleving van groen.

Toetsing

Het perceel is deels onderdeel van het buitengebied van Woudenberg. De Grebbelinie bevindt zich op basis van het Groenbeleidsplan ten oosten van het bedrijventerrein Parallelweg en daarmee ook ten oosten van het perceel. Wel is het perceel onderdeel van de zogenaamde 'besloten zone'. Het Groenbeleidsplan gaat uit van verdichting van de besloten zone Grebbelinie. Dit kan worden aangegrepen om het de bedrijvigheid ten zuiden van de Stationsweg Oost en het noordelijk gelegen bedrijventerrein Parallelweg groen in te kleden.



Figuur 3.5 Uitsnede kaart Buitengebied Groenbeleidsplan 2011 (bron: gemeente Woudenberg)

3.5 Conclusie

De voorgenomen herontwikkeling van het past in het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Vanuit het beleidskader geldt daarbij echter de belangrijke dat sprake moet zijn van verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit is onderbouwd in hoofdstuk 2.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling getoetst aan de relevante milieuaspecten.

4.2 Verkeer en parkeren

Normstelling en beleid

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling is bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan Woudenberg uit 2006. De basis van de parkeernormen opgenomen in deze nota vormen de richtlijnen gehanteerd door het CROW (ASVV 2004). Uitgangspunt bij de toepassing van de parkeernormen is een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van afzonderlijke functies te beschouwen wordt de parkeervraag van verschillende functies met elkaar in verband gebracht. Om de parkeerbehoefte te berekenen is aangesloten bij de meest recente normen gehanteerd door het CROW (publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2012). Ook de verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald op basis van deze kencijfers. Uitgangspunt hierbij is dat Woudenberg valt in de categorie "weinig stedelijk". Voor de ligging van het perceel wordt uitgegaan van "rest bebouwde kom". Voor het berekenen van zowel de parkeernorm als de verkeersgeneratie wordt uitgegaan van de gemiddelde norm.

Onderzoek

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Het perceel wordt ontsloten via de Stationsweg Oost (N224). De Stationsweg Oost is een provinciale weg tussen de kernen Woudenberg en Scherpenzeel. Ter hoogte van het perceel geldt op deze provinciale weg een maximumsnelheid van 50 km/u. De Stationsweg Oost sluit in oostelijke richting aan op de N226 waardoor de A12 bereikt kan worden.

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling wordt de ontsluiting op de Stationsweg Oost aangepast. Meer informatie hierover is opgenomen in paragraaf 2.4.

Ontsluiting langzaam verkeer

Het perceel is voor fietsers te bereiken via de vrijliggende fietspaden die gelegen zijn langs de Stationsweg Oost. Voor voetgangers is er geen trottoir aanwezig.

Ontsluiting openbaar vervoer

Langs de Stationsweg Oost zijn bushaltes gelegen op circa 100 meter vanaf de toegang van het perceel. Bij deze halte wordt gehalteerd door verschillende buslijnen van Syntus welke een verbinding bieden richting Amersfoort Centraal Station en Rhenen.

Verkeersgeneratie en afwikkeling en parkeren

Meer informatie over de verkeersgeneratie en de parkeertoets is opgenomen in bijlage 4.

Conclusie

De ontsluiting van het perceel is goed en de beoogde ontwikkeling leidt niet tot een onevenredige verkeersgeneratie. Er zijn voldoende mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein. Ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt de in- en uitritconstructie aangepast. Het aspect verkeer en parkeren staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.3 Geluid

Normstelling en beleid

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidgevoelige functies aangewezen waarvoor, indien deze gelegen zijn binnen de geluidszone van een gezoneerde weg, akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Langs alle wegen, met uitzondering van 30 km/uur wegen en woonerven, bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder geluidszones waarbinnen de geluidhinder vanwege de weg getoetst moet worden. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging. De geluidhinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

Onderzoek en conclusie

Bedrijfsactiviteiten zijn geen geluidgevoelig object in het kader van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk in het kader van voorliggende ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en milieuhinder

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de ruimtelijke ordening de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Onderzoek en conclusie

Het perceel is, gezien het gemengd karakter van het gebied ten zuiden van de Stationsweg Oost, aan te merken als omgevingstype gemengd gebied. Ter hoogte van het perceel zijn bedrijven tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Hiervoor geldt een afstand van 10 meter tot de gevels van woningen in een gemengd gebied. De afstand wordt gemeten tussen de gevel of het bouwvlak van de woning tot aan de bestemmingsgrens van het bedrijf.

Omdat door de herontwikkeling de bedrijfsgronden aan de noordzijde van het perceel ingezet worden voor een groene bufferzone wordt de huidige afstand van bedrijfsgronden en bouwvlak richting de naastgelegen woningen door de herontwikkeling met circa 15 meter vergroot.

Milieucategorie	Richtafstand (m) tot rustige woonwijk en buitengebied	Richtafstand (m) tot gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50

Figuur 4.1 Afstanden milieuzonering

Ter plaatse van de omliggende woningen zal door de ontwikkeling sprake zijn van een verbetering van het woon- en leefklimaat vanuit het aspect milieuzonering.

4.5 Externe veiligheid

Normstelling en beleid

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 buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10-6 per jaar. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Circulaire effectafstanden LPG tankstations

Per 29 juni 2016 is de 'Circulaire effectafstanden externe veiligheid LPG-tankstations voor besluiten met gevolgen voor de effecten van een ongeval' in werking getreden. In deze circulaire wordt het bevoegd gezag voor LPG-tankstations gevraagd om naast het hanteren van de risicoafstanden uit de Revi rekening te houden met de effectafstanden uit deze circulaire. De circulaire maakt deel uit van een pakket aan maatregelen dat bestaat uit drie onderdelen, te weten het verkleinen van de afstanden in de Revi, een effectgerichte benadering in de circulaire en een Safety Deal met betrekking tot de hittewerende bekleding. De circulaire is niet van toepassing op besluiten die geen of uitsluitend positieve veiligheidsconsequenties hebben in relatie tot bepaalde effecten van ongevalsscenario's. Daarnaast is de circulaire niet van toepassing op LPG-tankstations voor zover op basis van het Bevi de risicoafstanden worden bepaald door middel van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), bijvoorbeeld als er sprake is van een combinatie van Bevi-plichtige activiteiten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Hiermee wordt geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Er geldt een oriënterende waarde voor het groepsrisico en onder voorwaarden een verantwoordingsplicht tot 200 meter binnen de transportroute.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

In de directe omgeving van het perceel zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig, zoals weergegeven in figuur 4.2. Ten westen van het perceel, op circa 160 meter, loopt een hoge druk aardgastransportleiding. Tot slot worden er gevaarlijke stoffen vervoerd over de N224.



Figuur 4.2 Uitsnede professionele risicokaart ter hoogte van het perceel

Provinciale weg N224

De Stationsweg Oost is een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen met stofcategorie code (LF1, LF2 (brandbare en zeer brandbare vloeistoffen) en GF3 (licht ontvlambare gassen) plaats vindt. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) zijn vuistregels opgenomen waarmee inzicht kan worden gegeven in de risicosituatie langs transportroutes zoals de N224. Op basis van de vuistregels volgt dat 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Hoge druk aardgastransportleiding

Hoge druk aardgastransportleidingen zijn buisleidingen waardoor aardgas wordt getransporteerd met een maximale werkdruk van 40 bar, in beheer bij Gasunie Transport Services BV. De plaatsgebonden risicocontour van deze leiding bedraagt 0 meter. Het invloedsgebied bedraagt circa 95 meter. Het perceel ligt ruim buiten deze afstand.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid staat de voorgenomen ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.4 weergegeven.

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekende mate

In dit Besluit niet in betekende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Het plan draagt niet in betekende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt dan ook voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het perceel gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2016 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Stationsweg Oost (N224). Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat direct langs deze weg in 2016 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer zijn gelegen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedragen 24,5 µg/m³ voor NO₂, 21,2 voor PM₁₀ (met 9 overschrijdingsdagen per jaar) en 12,4 voor PM_{2,5}. Hierdoor is er ter plaatse van het perceel sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling op het perceel. Ter plaatse is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

4.7 Bodem

Normstelling en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid op het perceel. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. 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).

Onderzoek en conclusie

In de gemeentelijke bouwverordening van Woudenberg zijn voorschriften opgenomen die moeten voorkomen dat bouwwerken gerealiseerd worden op verontreinigde bodems. Overeenkomstig artikel 8 lid 3 onder a van de Woningwet zijn deze voorschriften uitsluitend van toepassing op bouwwerken waarin voortdurend of nagenoeg voortdurend mensen zullen verblijven. Ter plaatse van het perceel worden het bouwvlak en de bebouwingsmogelijkheden uitgebreid ter plaatse van gronden die reeds bestemd zijn ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten. Bodemonderzoek wordt hier in het kader van de ruimtelijke procedure niet noodzakelijk geacht. De gronden die nu bestemd zijn ten behoeve van agrarische doeleinden ondergaan een functiewijziging. Omdat deze gronden niet voorzien worden van een bouwvlak, maar in de toekomst met name gebruikt zullen worden ten behoeve van opslagactiviteiten is ook hier geen bodemonderzoek noodzakelijk. De bodemkwaliteit is hiermee voldoende geschikt voor het gebruik als bedrijfsgronden.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

Normstelling en beleid

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Besluit ruimtelijke ordening

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient in de toelichting bij elke ruimtelijke ontwikkeling een beschrijving te worden gegeven van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden ter hoogte van het perceel.

Gemeentelijk beleid

Voor het grondgebied van de gemeente Woudenberg en de gemeente Renswoude is een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart opgesteld (RAAP 2010).

Onderzoek en conclusie

Archeologie

Ter plaatse van de oostzijde van het perceel geldt een hoge archeologische verwachting. In gebieden met een hoge archeologische verwachting is de kans op het aantreffen van archeologische resten relatief groot. Als ondergrens voor archeologisch onderzoek geldt een oppervlakte van 100 m² en 0,3 meter. Deze waarde is in het bestemmingsplan Bebouwde Kom Woudenberg vertaald in de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'. De aanpassing van het bouwvlak richting het oosten en zuiden heeft geen directe gevolgen voor de instandhouding van de mogelijk aanwezige archeologische waarden op het perceel. In het kader van de aanvraag omgevingsvergunning dient, indien de ondergrens voor archeologisch onderzoek overschreden wordt, een archeologisch rapport overlegd te worden.

Cultuurhistorie

Er zijn geen cultuurhistorisch relevante elementen aanwezig ter hoogte van het perceel. Het belangrijkste cultuurhistorische landschapselement in de gemeente Woudenberg is de Grebbelinie. De Grebbelinie is een militair verdedigingswerk dat is gebaseerd op inundatie van lager gelegen gronden. Op deze inundatievlakte komt een ondiepe laag water te staan; te diep om te doorwaden, te ondiep om te bevaren. Op strategische plekken, met name op de grotere hoger gelegen delen van de linie werden forten aangelegd. De aanleg van de linie is begonnen in de tweede helft van de 18e eeuw, en is in tegenstelling tot de Hollandse Waterlinie wel gebruikt, tegen de Fransen.

Met betrekking tot de Grebbelinie kunnen de volgende elementen worden onderscheiden:

- linedijk en dwarsdijken;
- verdedigingswerken (zoals schansen, voorwerken, forten, redoutes, lunetten, kazematten, batterijen);
- inundatiegebied en schootsvelden;
- waterhuishoudkundige werken (zoals sluisjes en dergelijke).

Het perceel bevindt zich op een afstand van ongeveer 130 meter van het Valleikanaal, onderdeel van de Grebbelinie. De cultuurhistorische waarden van de Grebbelinie worden hiermee niet onevenredig geschaad.

4.9 Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met de ruimtelijke ontwikkeling mogelijk worden gemaakt.

Normstelling en beleid

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Natura-2000 gebieden.

Natura 2000-gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Ruimtelijke ontwikkelingen die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, kunnen uitsluitend doorgang vinden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bijzondere nationale natuurgebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) kan buitenom de gebieden die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000, ook gebieden aanwijzen als Bijzonder nationaal natuurgebied wanneer het gebied is opgenomen op een lijst als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Habitatrichtlijn of het gebied onderwerp is van een procedure als bedoeld in artikel 5 van de Habitatrichtlijn. De beschermende werking die geldt voor gebieden die behoren tot Natura 2000, geldt in dat geval ook voor het bijzondere nationaal natuurgebied.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- b. soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn; en
- c. de bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De

noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

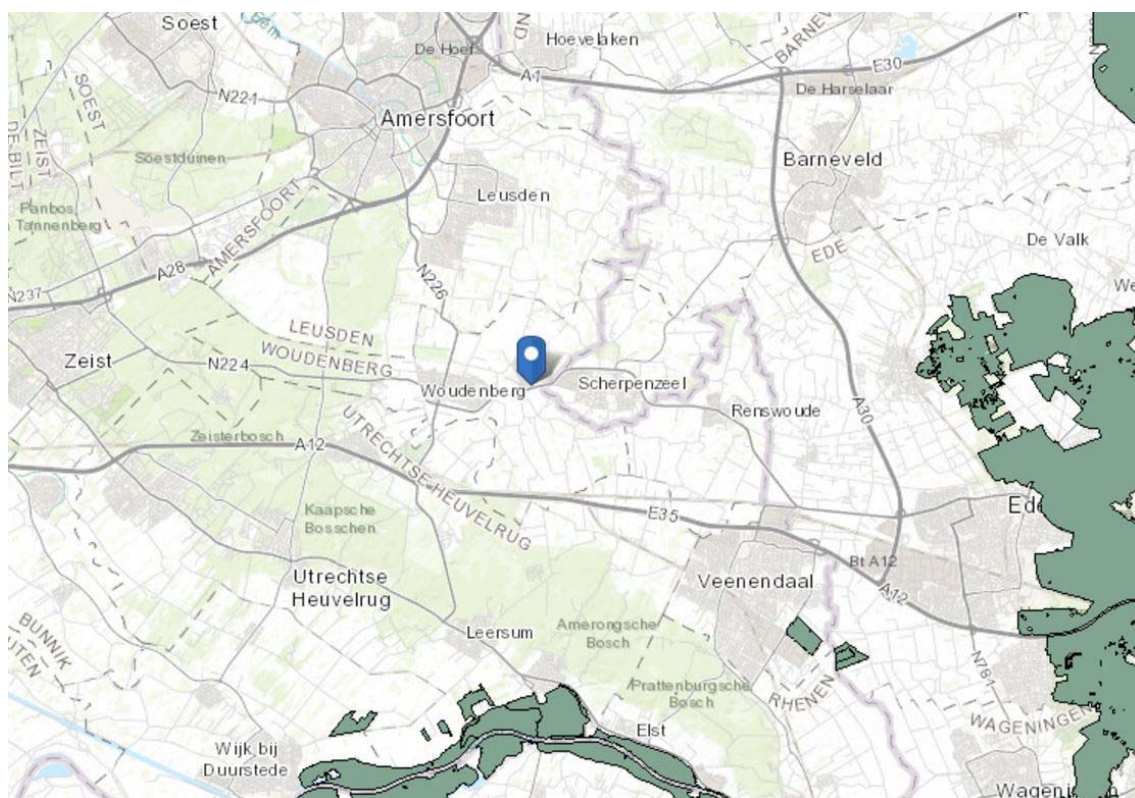
Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Utrecht

In de provincie Utrecht in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage II bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bunzing, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

Onderzoek en conclusie

Gebiedsbescherming

Het perceel maakt geen onderdeel uit van een Natura 2000-gebied (Vogel- of Habitatrichtlijngebieden). In de verdere omgeving van het perceel ligt een aantal Natura 2000-gebieden, te weten het Binnenveld, Uiterwaarden Rijntakken en Kolland & Overlangbroek. Alle gebieden zijn aangewezen als Habitatrichtlijngebied. De Uiterwaarden Rijntakken zijn daarnaast ook aangewezen als Vogelrichtlijngebied. De gebieden maken derhalve deel uit van het Europese netwerk van natuurgebieden (Natura 2000). In figuur 4.3 zijn deze gebieden ten opzichte van het perceel weergegeven.



Figuur 4.3 Ligging perceel ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Rondom het perceel liggen gronden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland en de groene contour zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en weergegeven in figuur 3.4.

Het perceel is buiten beschermde natuurgebieden gelegen. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien afstand kunnen tevens verstoring van het natuurgebied als verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Qua stikstofdepositie

genereert het plan geen problemen, het dichtstbijzijnde stikstofgevoelig habitat ligt op een afstand van meer dan 10 kilometer.

Landschapsstructuur en -beleid

Door de gemeente Woudenberg en zeven omliggende gemeenten is in 2005 een gezamenlijk landschapsbeleid ontwikkeld, vastgelegd in het Landschapsontwikkelingsplan Gelderse Vallei + (LOP). Het belangrijkste doel van het LOP is het stimuleren van initiatieven voor landschaps- en natuurontwikkeling in het buitengebied door particulieren, instanties en gemeenten. Hierbij staat het behouden, versterken en verbeteren van de landschappelijke identiteit en haar groenblauwe structuur voorop.

Het LOP vormt een toetsingskader voor gemeenten bij ontwikkelingen en mogelijke functieveranderingen in het landschap. Samengevat kan de Gelderse Vallei op basis van alle aspecten ingedeeld worden in vier kenmerkende gebieden:

- het Rivierengebied;
- de Utrechtse Heuvelrug;
- de Vallei;
- de Veluwe.

De gemeente Woudenberg valt in het gebied 'de Vallei'. De belangrijkste ontwikkeling die het LOP in de Vallei inzet is het versterken van het landschappelijke raamwerk. Specifiek voor de omgeving van Stationsweg Oost zijn de volgende beleidsuitgangspunten benoemd:

- versterken van de cultuurhistorische structuurdrager de Grebbelinie;
- versterken van de ecologische verbindingzones het Valleikanaal en de spoordijk;
- behoud van de openheid (tussen Grebbelinie en Valleikanaal)

Het perceel is gelegen tussen het Valleikanaal (aan de oostzijde) en de spoordijk (westzijde). In het tussenliggende gebied is sprake van een willekeurige verkaveling waarbij de scheiding tussen percelen gedeeltelijk wordt gevormd door lijnvormige landschapselementen. Het gebied is relatief kleinschalig en besloten. Ter hoogte van het perceel zijn geen bijzondere landschapsstructuren aanwezig.

Soortenbescherming

Het grootste deel van de gronden waar de nieuwe bedrijfsbebouwing zich in de toekomst gaat bevinden is reeds verhard. Het zuidelijke punt van het perceel bestaat uit bemaaid grasland. Omdat de aanwezige watergang in het zuidoosten van het perceel en de aanwezige groenstroken in het westen en oosten van het perceel onaangetast blijven en juist worden versterkt worden, worden effecten op beschermde plant- en diersoorten niet verwacht.

4.10 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het perceel ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap Vallei & Veluwe, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het perceel relevante nota's, waarbij het beleid van het hoogheemraadschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan
- Provinciale Structuurvisie
- Verordening Ruimte

Waterschapsbeleid

Sinds 1 januari 2013 zijn de waterschappen Vallei & Eem en Veluwe gefuseerd. Op 30 september 2015 is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het Waterbeheerprogramma 'Partnerschap als watermerk' geeft de beoogde koers aan. Er zijn zes uitdagingen geformuleerd:

1. Omgaan met klimaatverandering.
2. Groeiende aandacht voor hergebruik van grondstoffen.
3. Toenemend gebruik van nieuwe grondstoffen.
4. Krimp en groei van de bevolking.
5. Technische kennis wordt schaarser.
6. Veranderende houding in de samenleving.

Deze uitdagingen zijn groot. Zo groot dat het Waterschap dit niet alleen aan kan en samen met inwoners, waterpartners en het bedrijfsleven wil komen tot het gewenste resultaat. Naast bovengenoemde uitdagingen zijn ook ambities geformuleerd. Bepalend voor het werk van het Waterschap in de komende jaren zijn de volgende ambities:

- Samenwerken: we werken samen.
- Beschermen: we beschermen tegen overstromingen.
- Geen overlast: we voorkomen watertekort en -overlast.
- Schoon water: we zorgen voor schoon water in een natuurlijke omgeving.
- Scheiden: we scheiden regenwater en rioolwater.
- Hergebruiken: we halen waardevolle stoffen uit het water.
- Samenhang: we brengen samenhang aan in het beheer van waterstromen.

Gemeentelijk beleid

Om tot een samenhangend waterbeleid te komen heeft de gemeente Woudenberg samen met het voormalige waterschap Vallei & Eem het Waterplan opgesteld. Het waterplan beschrijft een integrale visie op de inrichting en het beheer van het water in Woudenberg en geeft een overzicht van maatregelen die nodig zijn om deze visie te realiseren. Dit heeft geleid tot een betere afstemming van geplande activiteiten, alsmede tot tal van nieuwe initiatieven voor verdere verbetering van de leefomgeving in Woudenberg. Het waterplan bestaat uit meerdere documenten, te weten:

- de watervisie 2003-2015 waarin doelen en ontwikkelingen zijn beschreven;
- het uitvoeringsplan, waarin de maatregelen zijn uitgewerkt;
- de jaarlijks op te stellen operationele programma's met de uit te voeren maatregelen.

Huidige situatie***Bodem en grondwater***

Het gebied is relatief droog. Meest voorkomend is grondwatertrap V (gemiddeld hoogste grondwaterstand minder dan 40 cm onder maaiveld; gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 120 cm onder maaiveld) of VI (gemiddeld hoogste grondwaterstand 40 cm tot 80 cm onder maaiveld; gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 120 cm onder maaiveld).

Waterkwantiteit

Binnen en in de directe omgeving van het perceel zijn diverse watergangen aanwezig. In figuur 4.4 is een uitsnede opgenomen van de legger wateren van het Waterschap Vallei & Veluwe. Ter hoogte van het perceel loopt een A-watergang. Voor deze watergangen geldt een beschermingszone aan beide zijden van 5 meter, gemeten vanuit de insteek van het water. Het bouwvlak zal in de toekomstige situatie geprojecteerd worden buiten de beschermingszone van deze watergang.



Figuur 4.4 Legger wateren (Waterschap Vallei & Veluwe)

Veiligheid en waterkeringen

In de directe omgeving van het perceel zijn geen primaire- of regionale waterkeringen aanwezig. Het perceel is dan ook niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering. Ook ligt het gebied niet in een drinkwaterbeschermingsgebied (zie tevens paragraaf 3.3.1).

Verharding

De beoogde ontwikkeling voorziet in de verplaatsing van de bedrijfsbestemming richting het zuiden zodat aan de noordzijde van het perceel bedrijfsgronden ingezet kunnen worden ten behoeve van een groene bufferzone. Het aandeel verharding neemt hierdoor per saldo niet toe. De uitbreiding van het bouwvlak vindt plaats op reeds verhard gebied. Ook hiervoor is geen compensatie vereist.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen.

Conclusie

De ontwikkeling heeft naar verwachting geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.11 Kabels en leidingen

Normstelling en beleid

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden.

Onderzoek

In paragraaf 4.5 is reeds ingegaan op in de omgeving aanwezige risicorelevante leidingen. Er zijn verder geen overige planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

4.12 Conclusie

De relevante milieuaspecten vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Bijlagen

Bijlage 1 Huidige situatie



VERKLARINGEN / VERPLAATSIJGEN OPPERVLAKTES					
CODE	gebruik/bestemming	BESTAAND opp. m²	VERPLAATSEN opp. m²	NIEUW opp. m²	OPMERKING
A	bestemming 'Bedrijf', ongewijzigd	14460	- - - >	14460	
B	te verplaatsen gedeelte 'Bedrijf' achter woningen 192-192a	-	1647	1647	
C	2e inrit particulier/bedrijf	-	-	-	
	zuidelijke punt bestemming 'Agrarisch' wordt herbestemd				
E	bestemming 'Agrarisch'	2401	-	-	
vak 3	compensatie vak 1 + 2, 'Groen'	-	-	1647	
vak 4	compensatie infrastructuur	-	-	370	
vak 5	beplantingsvak 'Groen'	-	-	224	
F	bestemming 'Groen' 3m breed vrij	-	-	126	
G	uitbreiding grondwal met bomen	-	-	34	
	TOTAAL oppervlakte gebied	2401	-	2401	

STATIONSWEG OOST

PROJECT

Landschappelijke inpassing
herstructurering Stationsweg Oost 192-194
BESTAANDE SITUATIE

SITUATIE

adres: Stationsweg Oost 192-194, 3931EW Woudenberg
kad. bekend gem. Woudenberg sectie G, nr. 873, 874, 983
Schaal 1:1000

gewijzigd: a. 20-09-2017
b. ...

dbl architecten
bureau

Meulunterseweg 34
6741 HN Lunteren
0318 482462
www.dbl-lunteren.nl

GETEKEND: JN	DATUM: 25-08-2017	PROEKTNR 17-157	TEKENINGNR S-1
-----------------	----------------------	--------------------	-------------------

Bijlage 2 Nieuwe situatie



STATIONSWEG OOST

PROJECT

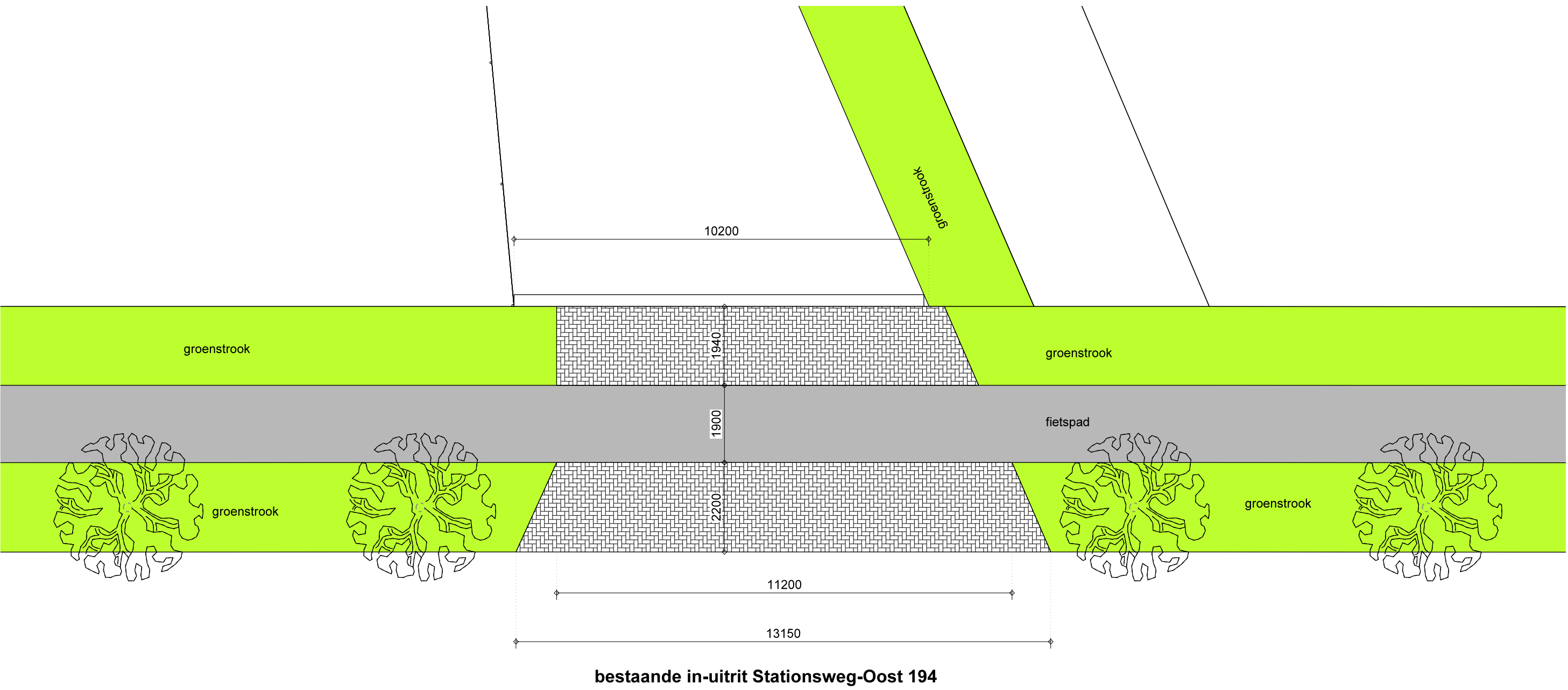
Landschappelijke inpassing
herstructurering Stationsweg Oost 192-194
NIEUWE SITUATIE

SITUATIE

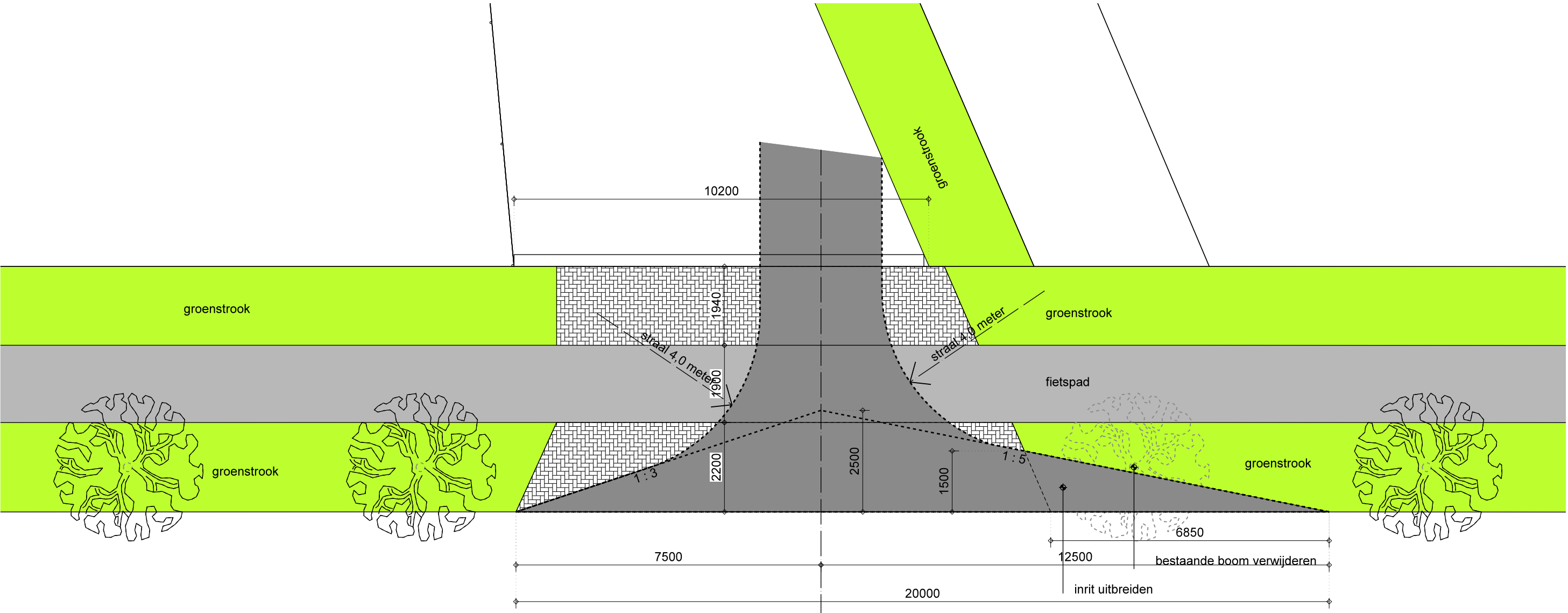
adres: Stationsweg Oost 192-194, 3931EW Woudenberg
kad. bekend gem. Woudenberg sectie G, nr. 873, 874, 983
Schaal 1:1000

gewijzigd: a. 20-09-2017
b. ...

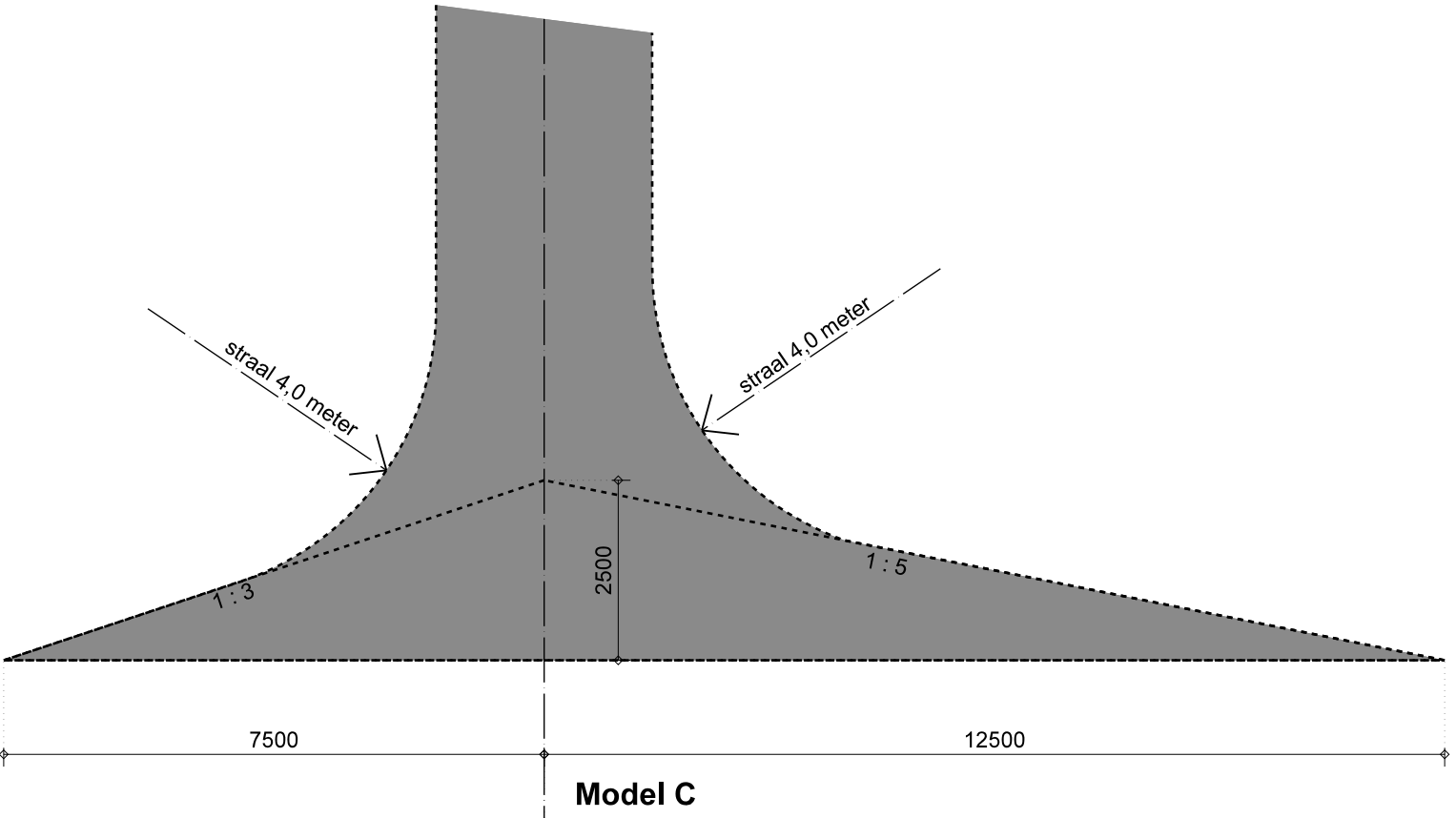
Bijlage 3 Nieuwe inrichting in- en uitrit



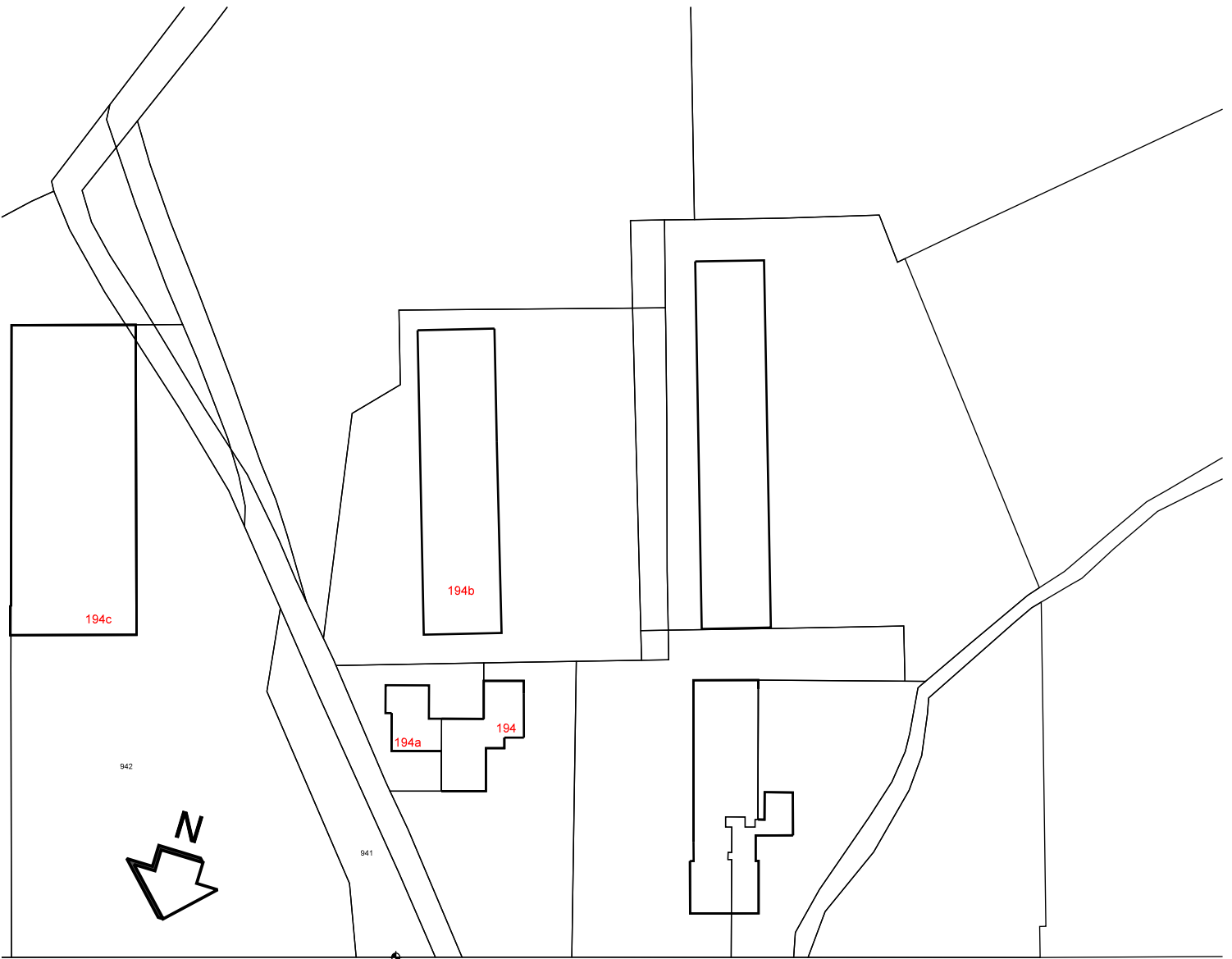
bestaande in-uitrit Stationsweg-Oost 194



gewijzigde in-uitrit Stationsweg-Oost 194

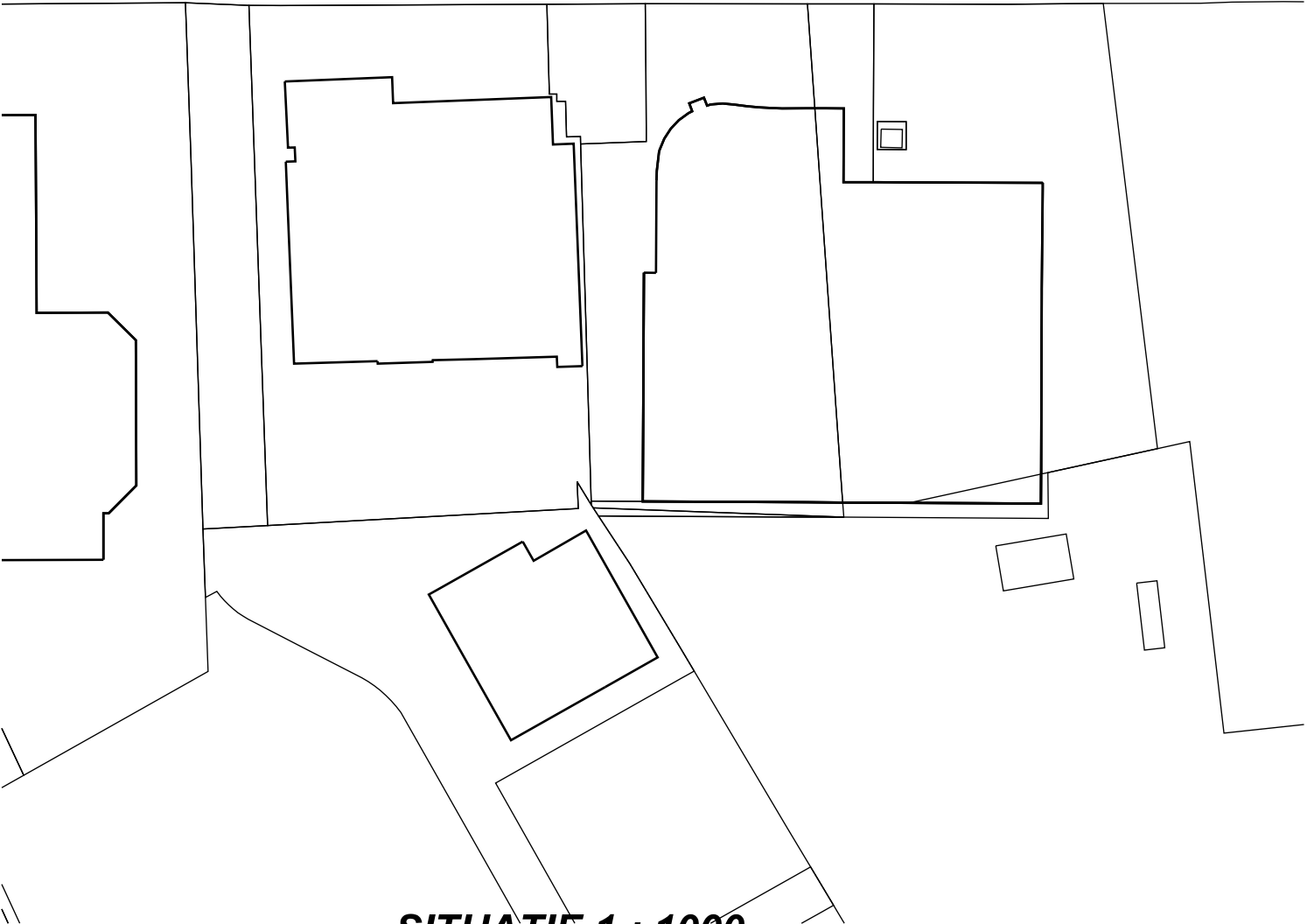


Model C



TE WIJZIGEN IN- EN UITRIT

STATIONSWEG-OOST



SITUATIE 1 : 1000

KADASTRAAL BEKEND: GEMEENTE WOUDENBERG
SECTIE: G, NUMMER 941

D.B.C.
NIJKERK
VOOR AL UW BOUW (AAN) VRAGEN
DOORNBOS BOUW CONSULTANCY
LORENTZHOFF 68
3863 AN NIJKERK
TEL: 033 - 461 41 93
MOB: 06 - 532 09 853
WWW.DBCNIJKERK.NL
E-MAIL: INFO@DBCNIJKERK.NL

WERK: PLAN VOOR HET WIJZIGEN VAN EEN IN-/UITRIT AAN DE STATIONSWEG-OOST 194 TE WOUDENBERG.			
OPDRACHTGEVER: de heer Kolfchoten			
BESTAANDE EN GEWIJZIGDE SITUATIE			
WERKNUMMER:	17-438	GEWIJZIGD:	
SCHAAL:	1 : 100		
DATUM:	21-09-2017		
GEWIJZIGD:	25-08-2017		
			BLADNR. 01

Bijlage 4 Mobiliteitstoets

Stationsweg Oost 192-194

Mobiliteitstoets

11-09-2017

1 Inleiding

Initiatiefnemer is eigenaar van de gronden gelegen aan de Stationsweg Oost 192-194 in Woudenberg. Op deze gronden zijn diverse bedrijfsgebouwen aanwezig. Ten behoeve van de kwaliteitsverbetering van dit bedrijfsterrein en een impuls te geven aan de leefbaarheid van dit gebied voor omwonenden, wil initiatiefnemer de bouw- en gebruiksmogelijkheden aan de westzijde van het perceel aanpassen.

De gemeente Woudenberg is gestart met de herziening van het bestemmingsplan Bebouwde Kom Woudenberg. Initiatiefnemer heeft op het voorontwerpbestemmingsplan een inspraakreactie ingediend, waarin onder andere bovenstaand verzoek is opgenomen. De gemeente heeft in de beantwoording op de inspraakreactie aangegeven dat de bouw- en gebruiksrechten niet zondermeer uitgebreid kunnen worden. Ten behoeve van de beoordeling van dit verzoek is door RHO adviseurs een ruimtelijke onderbouwing opgesteld en Architectenbureau DBL Lunteren heeft de bijbehorende landschappelijke inpassing verzorgd. Onderhavig document is de bijlage bij de hierbovengenoemde ruimtelijke onderbouwing.

De mobiliteitstoets is opgebouwd uit de volgende hoofdpunten:

- §2. Parkeercapaciteit
- §3. Situatie in-/uitritten
- §4. Verkeersgeneratie en verkeersdruk
- §5 Conclusie

De input voor dit document is laatstelijk op 31 juli 2017 afgestemd met de Provincie Utrecht, als wegeigenaar en wegbeheerder van de N224.

In het document, *nadere toelichting verkeersaspecten bij conceptvisie herstructurering Stationsweg Oost 192 – 194 eo* (verstuurd: 16.01.2017 aan de Gemeente Woudenberg), zijn bovengenoemde hoofdpunten aan de orde gekomen. Deze mobiliteitstoets is een update en completering van bovengenoemd document.

2 Parkeercapaciteit

2.1 Huidige parkeercapaciteit

Alle huidige functies binnen het plangebied zijn geïnventariseerd en met de CROW kengetallen genormeerd. De resultaten zijn in tabel 1a en 1b weergegeven.

Functie Wonen	Parkeernorm Rest bebouwde kom	Eenheid (aantal pp/...)	Aandeel bezoekers	Aantal functies in plangebied	Naam	Aantal parkeerplaatsen in plangebied
Vrijstaand	2	woning	0,3	1	M. van Deelen (junior)	2
Aanleunwoning	0,9	woning	0,3	1	W. van Deelen (senior)	0,9
2 onder 1 kap groot	1,8	woning	0,3	2	vd Geer/ Hardeman	3,6
Totaal volgens CROW-norm						6,5
<i>Totaal gerealiseerd</i>						7

Functie Werken	Parkeernorm Rest bebouwde kom	Eenheid (aantal pp/...)	Aandeel bezoekers	Aantal bvo eenheden (100m ²) in plangebied	Naam	Aantal parkeerplaatsen in plangebied
Commerciële Dienstverlening	2,6	100 m ² bvo**	20%	0		0
Arbeidsextensieve /bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,8	100 m ² bvo	5%	21,4	H. Tyres (600m ²), Nesselaar BV (140m ²), Bouwbedrijf J. Hardeman (140m ²), Mister Bed (775m ²), FS Groen Hoveniersbedrijf (240m ²), Van Deelen (240m ²)	17,12
Bedrijfsverzamel- gebouw	1,6	100 m ² bvo	-	0		0
Totaal volgens CROW-norm						17,12
<i>Totaal gerealiseerd</i>						19

tabel 1a

Functie Groothandel/ (Perifere) Detailhandel	Parkeernorm Rest bebouwde kom	Eenheid (aantal pp/...)	Aandeel bezoekers
Kringloopwinkel	1,6	100 m ² bvo	89%
Groencentrum*	2,3	100 m ² bvo	89%
Totaal volgens CROW-norm			
<i>Totaal gerealiseerd</i>			

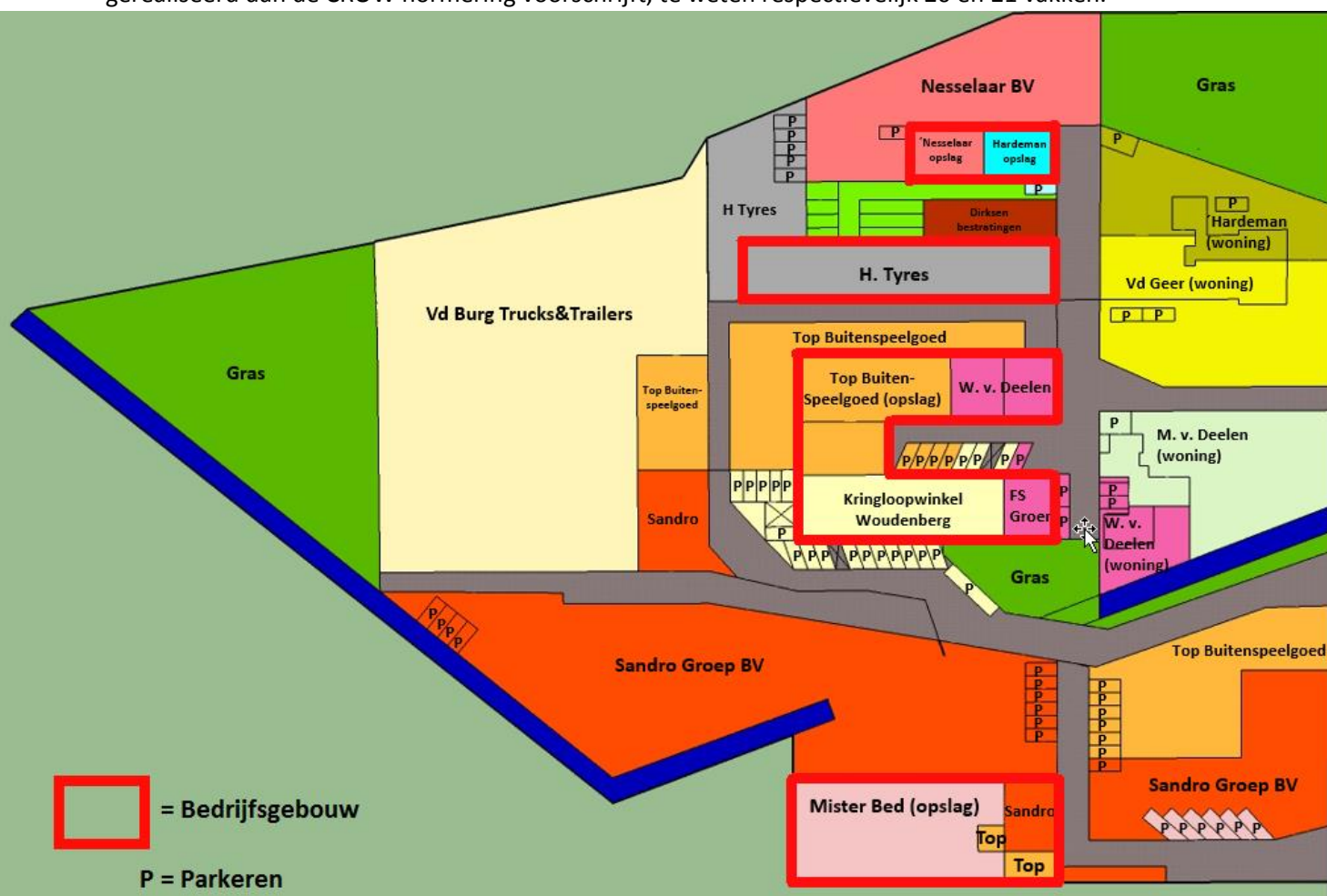
Aantal bvo eenheden (100m ²) in plangebied	Naam	Aantal parkeerplaatsen in plangebied
6	Kringloopwinkel Woudenberg (600m ²)	9,6
8	Sandro Groep BV (200m ²), Top Buitenspeelgoed (600m ²)	18,4
		28
		41

tabel 1b

*) Groencentrum: groencentra zijn kleinere tuincentra (tot 1.000 m² winkelvloeroppervlakte). Over het algemeen is de buitenruimte ook verkoopruimte. De activiteiten van Sandro Groep BV (verkoop sierbestrating) en Top Buitenspeelgoed (verkoop buitenspeelgoed) zijn vergelijkbaar met een groencentrum. Deze beide bedrijven gezamenlijk beschikken momenteel over 800 m² bvo.

**) bvo = bruto vloeroppervlakte

Figuur 1 geeft de verdeling van de parkeerplekken in de huidige situatie weer. Bij de Kringloopwinkel Woudenberg en Sandro Groep BV/ Top Buitenspeelgoed zijn in 2016 meer parkeervoorzieningen gerealiseerd dan de CROW normering voorschrijft, te weten respectievelijk 20 en 21 vakken.



figuur 1

2.2 Toekomstige parkeercapaciteit

Alle mogelijke toekomstige functies binnen het plangebied zijn geanalyseerd en met de CROW kengetallen genormeerd. De functie wonen blijft ongewijzigd. De resultaten zijn in tabel 2 weergegeven.

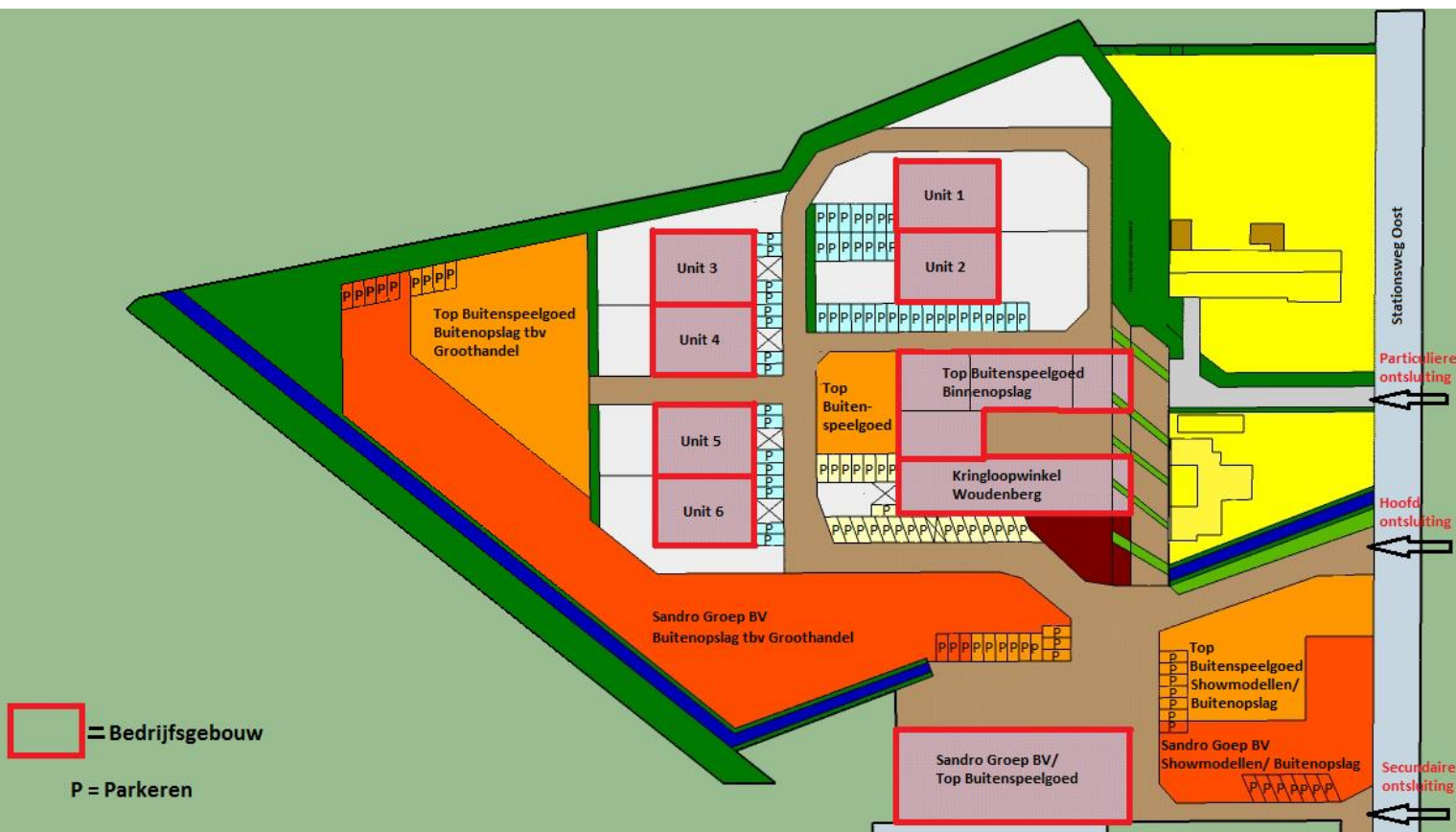
Functie Werken	Parkeernorm Rest bebouwde kom	Eenheid (aantal pp/...)	Aandeel bezoekers	Aantal bvo eenheden (100m ²) in plangebied	Naam	Aantal parkeerplaatsen in plangebied
Commerciële Dienstverlening	2,6	100 m ² bvo**	20%	0		0
Arbeidsextensieve/ bezoekersextensieve bedrijvigheid	0,8	100 m ² bvo	5%	0		0
Bedrijfsverzamel- gebouw	1,6	100 m ² bvo	-	30		48
Totaal volgens CROW-norm						48
<i>Totaal te realiseren</i>						<i>48</i>

Functie Groothandel/ (Perifere) Detailhandel	Parkeernorm Rest bebouwde kom	Eenheid (aantal pp/...)	Aandeel bezoekers	Aantal bvo eenheden (100m ²) in plangebied	Naam	Aantal parkeerplaatsen in plangebied
Kringloopwinkel	1,6	100 m ² bvo	89%	8	Kringloopwinkel Woudenberg (800m ² , incl. verdieping)	12,8
Groencentrum*	2,3	100 m ² bvo	89%	10	Sandro Groep BV (500m ²), Top Buitenspeelgoed (500m ²)	23
Totaal volgens CROW-norm						35,8
<i>Totaal te realiseren</i>						<i>59</i>

tabel 2

Figuur 2 geeft de verdeling van de parkeerplekken in de voorgestane toekomstige situatie weer. Het plangebied biedt ook na de gewenste herstructurering voldoende ruimte om aan de CROW parkeernormen te voldoen. Bij de Kringloopwinkel Woudenberg en Sandro Groep BV/ Top Buitenspeelgoed zullen met het oog op de groeipotentie van deze bedrijven en het aantal werknemers, mogelijk meer parkeervoorzieningen worden gerealiseerd dan de CROW normering voorschrijft, te weten respectievelijk 24 en 35 vakken. Negen van deze vijfendertig parkeervakken kunnen op het achterste gedeelte van het plangebied voor medewerkers worden gecreëerd (huidig buitengebied).

De overige bedrijfsruimten binnen het plangebied krijgen mogelijk de functie van bedrijfsverzamelgebouw. De parkeervoorzieningen zijn overeenkomstig de hiervoor geldende normering gepland.



Figuur 2

2.3 Conclusie

Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie kan voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein worden gerealiseerd.

3. Situatie in-/uitritten

3.1 Huidige situatie

De huidige verkeerssituatie binnen het plangebied is voor zowel omwonenden als de gevestigde bedrijven suboptimaal. Het kernprobleem van deze niet optimale situatie ligt in de secundaire ontsluiting. Deze ca. 40 meter lange uitrit tussen de woningen van M. v. Deelen (Stationsweg Oost 194) en J. v.d. Geer (Stationsweg Oost 192) is nog geen vier meter breed en daarmee erg smal voor zware bedrijfswagens en tevens te smal om personenwagens elkaar te laten passeren. Zie ook figuur 5. Daarnaast is het bedrijfsgebouw Stationsweg Oost 194b dusdanig gesitueerd, dat het een complexe manoeuvre met een vrachtwagen vraagt, om het plangebied via deze ontsluiting in/uit te rijden. Omwonenden (Familie vd Geer met jonge kinderen) accepteren de huidige situatie, maar vinden een verbetering van deze situatie ter bevordering van de veiligheid en een lager geluidsniveau zeer wenselijk.

Figuur 3a,b,c, verduidelijkt de gevaarlijke situatie die ontstaat als een vrachtwagen vanuit de richting Woudenberg het plangebied ter plaatse van de secundaire inrit tussen de woningen Stationsweg Oost 192 en 194 wil inrijden. In de huidige situatie is dit alleen mogelijk door mede gebruik te maken van het weggedeelte van het tegemoetkomende verkeer. Dit heeft een negatieve invloed op de doorstroming en komt de veiligheid op de provinciale weg en naastgelegen fietspad niet ten goede.



Figuur 3a



Figuur 3b



Figuur 3b

Figuur 4a,b verduidelijkt de huidige situatie als een zware bedrijfswagen via de hoofdontsluiting (gelegen tussen Sationsweg Oost 194a en 194c) het plangebied inrijdt. De vrachtwagen blijft op zijn eigen weghelft, wat de veiligheid en doorstroming ten goede komt.



Figuur 4a



Figuur 4b

3.2 Conclusie

De hoofdontsluiting van het plangebied is dusdanig vormgegeven dat deze de verkeersdruk van en naar het plangebied in de huidige en toekomstige situatie (zie ook §4) kan opvangen. Een optimalisatie van deze ontsluiting is echter wel van belang, gedacht moet worden aan een aanpassing van de vormgeving. Daarnaast moeten de reclame borden van diverse gevestigde bedrijven zodanig gepositioneerd worden dat het zicht op de provinciale weg en vooral het naastgelegen fietspad niet wordt belemmerd. De secundaire ontsluiting is ongeschikt voor frequent bedrijfsverkeer.

4. Verkeersgeneratie en verkeersdruk

4.1 Huidige situatie verkeersbewegingen

Om een beter inzicht te geven in het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied, is de huidige situatie gezamenlijk met huurders, gebruikers en omwonenden geanalyseerd. Tabel 3 geeft zowel inzicht in het totaal aantal bewegingen, als in de verdeling naar hoofdontsluiting en secundaire ontsluiting. Als uitgangspunt zijn weken in het voorjaar/zomer genomen, waarbij de gemiddelde frequentie duidelijk hoger ligt dan tijdens winterse weken. Dit hangt samen met de seizoensgebonden activiteiten van enige huurders. Piekmomenten zijn niet meegerekend. De dagdelen zijn conform het advies van de Provincie Utrecht ingedeeld.

Totaal aantal verkeersbewegingen in plangebied						Aantal verkeersbewegingen via hoofdontsluiting						Aantal verkeersbewegingen via secundaire ontsluiting					
Personenwagens	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal		
Maandag	17	28	13	6	64	10	23	9	4	46	7	5	4	2	18		
Dinsdag	17	28	13	6	64	10	23	9	4	46	7	5	4	2	18		
Woensdag	17	78	23	6	124	10	73	19	4	106	7	5	4	2	18		
Donderdag	18	70	26	8	122	10	65	21	6	102	8	5	5	2	20		
Vrijdag	19	70	22	7	118	10	65	17	4	96	9	5	5	3	22		
Zaterdag	20	114	15	7	156	10	109	9	4	132	10	5	6	3	24		
Totaal					648					528					120		
Lichte bedrijfswagens	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal		
Maandag	18	17	5	0	40	11	9	3	0	23	7	8	2	0	17		
Dinsdag	18	17	5	0	40	11	9	3	0	23	7	8	2	0	17		
Woensdag	18	17	5	0	40	11	9	3	0	23	7	8	2	0	17		
Donderdag	19	17	8	0	44	11	10	4	0	25	8	7	4	0	19		
Vrijdag	20	16	8	0	44	11	10	4	0	25	9	6	4	0	19		
Zaterdag	12	12	2	0	26	9	8	2	0	19	3	4	0	0	7		
Totaal					234					138					96		
Zware bedrijfswagens	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal		
Maandag	12	10	6	0	28	11	7	5	0	23	1	3	1	0	5		
Dinsdag	11	10	7	0	28	10	8	6	0	24	1	2	1	0	4		
Woensdag	11	9	6	0	26	10	7	5	0	22	1	2	1	0	4		
Donderdag	11	10	7	0	28	10	8	6	0	24	1	2	1	0	4		
Vrijdag	11	10	7	0	28	10	8	6	0	24	1	2	1	0	4		
Zaterdag	11	9	6	0	26	10	7	5	0	22	1	2	1	0	4		
Totaal					164					139					25		
Fietsers	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal	07:00 - 09:00	09:00 - 16:00	16:00 - 18:00	18:00 - 07:00	Totaal		
Maandag	6	5	3	4	18	0	0	0	0	0	6	5	3	4	18		
Dinsdag	6	5	3	4	18	0	0	0	0	0	6	5	3	4	18		
Woensdag	6	12	6	4	28	0	7	3	0	10	6	5	3	4	18		
Donderdag	6	12	6	4	28	0	7	3	0	10	6	5	3	4	18		
Vrijdag	6	12	6	4	28	0	7	3	0	10	6	5	3	4	18		
Zaterdag	6	15	3	4	28	0	10	0	0	10	6	5	3	4	18		
Totaal					148					40					108		

tabel 3

4.2 Toekomstige situatie verkeersbewegingen

In §3 is geconstateerd dat de huidige ontsluitingssituatie van het plangebied niet optimaal is. Bij de gewenste toekomstige herstructurering zal de routing op het bedrijventerrein dusdanig worden aangepast dat alle verkeersstromen van en naar het bedrijfsterrein via de hoofdontsluiting (ontsluiting tussen Stationsweg Oost 194a -194c) ontsloten zullen worden. Op termijn zal de secundaire uitrit dan alleen nog voor particulier gebruik worden benut.

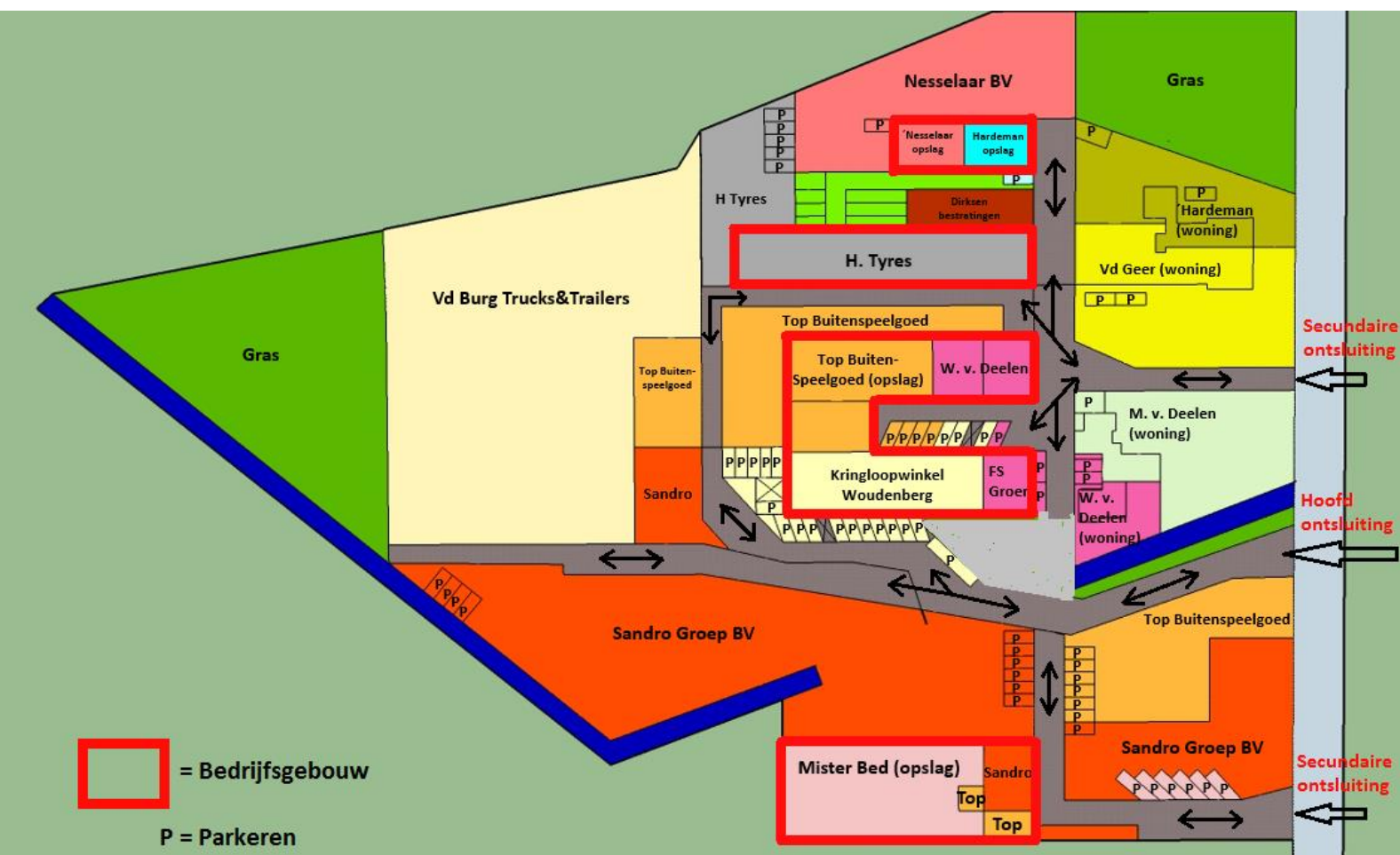
De verwachting is dat door de herstructurering van het plangebied het aantal verkeersbewegingen met ca. 15% zal toenemen. Daarentegen zal het zware bedrijfsverkeer met ca. 15% afnemen, aangezien de huidige opslag van trailers op een groot gedeelte van het terrein wordt beëindigd en zal plaatsmaken voor nieuwe ontwikkelingen in casu uitbreiding van de bestaande huurders. De te verwachten lichte toename van zwaar bedrijfsverkeer bij huidige huurders Sandro Groep BV en Top Buitenspeelgoed zal hierdoor ruim worden gecompenseerd. Zie ook tabel 4. De richting (Woudenberg of Scherpenzeel) waar het verkeer via de provinciale weg vandaan komt en weer vertrekt is bij personen- en lichte bedrijfswagens evenredig verdeeld. Bij zware bedrijfswagens komt en vertrekt ca. tweederde vanuit/naar Woudenberg, aangezien de snelwegen A12 (Maarsbergen) en A28 (Amersfoort) via deze route het snelst zijn te bereiken.

Totaal aantal verkeersbewegingen in plangebied						Aantal verkeersbewegingen via hoofdontsluiting						Aantal verkeersbewegingen via secundaire ontsluiting					
Personen- wagens	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal		
Maandag	21	30	17	10	78	17	28	15	8	68	4	2	2	2	10		
Dinsdag	21	30	17	10	78	17	28	15	8	68	4	2	2	2	10		
Woensdag	21	85	22	10	138	17	83	20	8	128	4	2	2	2	10		
Donderdag	22	79	28	11	140	17	77	25	9	128	5	2	3	2	12		
Vrijdag	23	79	23	11	136	17	77	20	8	122	6	2	3	3	14		
Zaterdag	24	123	17	8	172	17	121	13	5	156	7	2	4	3	16		
Totaal					742					670					72		
Lichte bedrijfswagens	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal		
Maandag	15	21	16	2	54	15	21	16	2	54	0	0	0	0	0		
Dinsdag	15	19	14	2	50	15	19	14	2	50	0	0	0	0	0		
Woensdag	15	19	14	2	50	15	19	14	2	50	0	0	0	0	0		
Donderdag	15	21	18	2	56	15	21	18	2	56	0	0	0	0	0		
Vrijdag	15	21	14	2	52	15	21	14	2	52	0	0	0	0	0		
Zaterdag	7	18	8	2	35	7	18	8	2	35	0	0	0	0	0		
Totaal					297					297					0		
Zware bedrijfswagens	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal		
Maandag	7	12	7	0	26	7	12	7	0	26	0	0	0	0	0		
Dinsdag	7	8	7	0	22	7	8	7	0	22	0	0	0	0	0		
Woensdag	7	12	7	0	26	7	12	7	0	26	0	0	0	0	0		
Donderdag	9	10	5	0	24	9	10	5	0	24	0	0	0	0	0		
Vrijdag	7	12	9	0	28	7	12	9	0	28	0	0	0	0	0		
Zaterdag	5	5	4	0	14	5	5	4	0	14	0	0	0	0	0		
Totaal					140					140					0		
Fietsers	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal	07.00 - 09.00	09.00 - 16.00	16.00 - 18.00	18.00 - 07.00	Totaal		
Maandag	9	7	5	5	26	3	2	2	1	8	6	5	3	4	18		
Dinsdag	9	7	5	5	26	3	2	2	1	8	6	5	3	4	18		
Woensdag	9	19	9	5	42	3	14	6	1	24	6	5	3	4	18		
Donderdag	9	19	9	5	42	3	14	6	1	24	6	5	3	4	18		
Vrijdag	9	19	9	5	42	3	14	6	1	24	6	5	3	4	18		
Zaterdag	8	13	5	4	30	2	8	2	0	12	6	5	3	4	18		
Totaal					208					100					108		

tabel 4

4.3 Huidige routing binnen plangebied

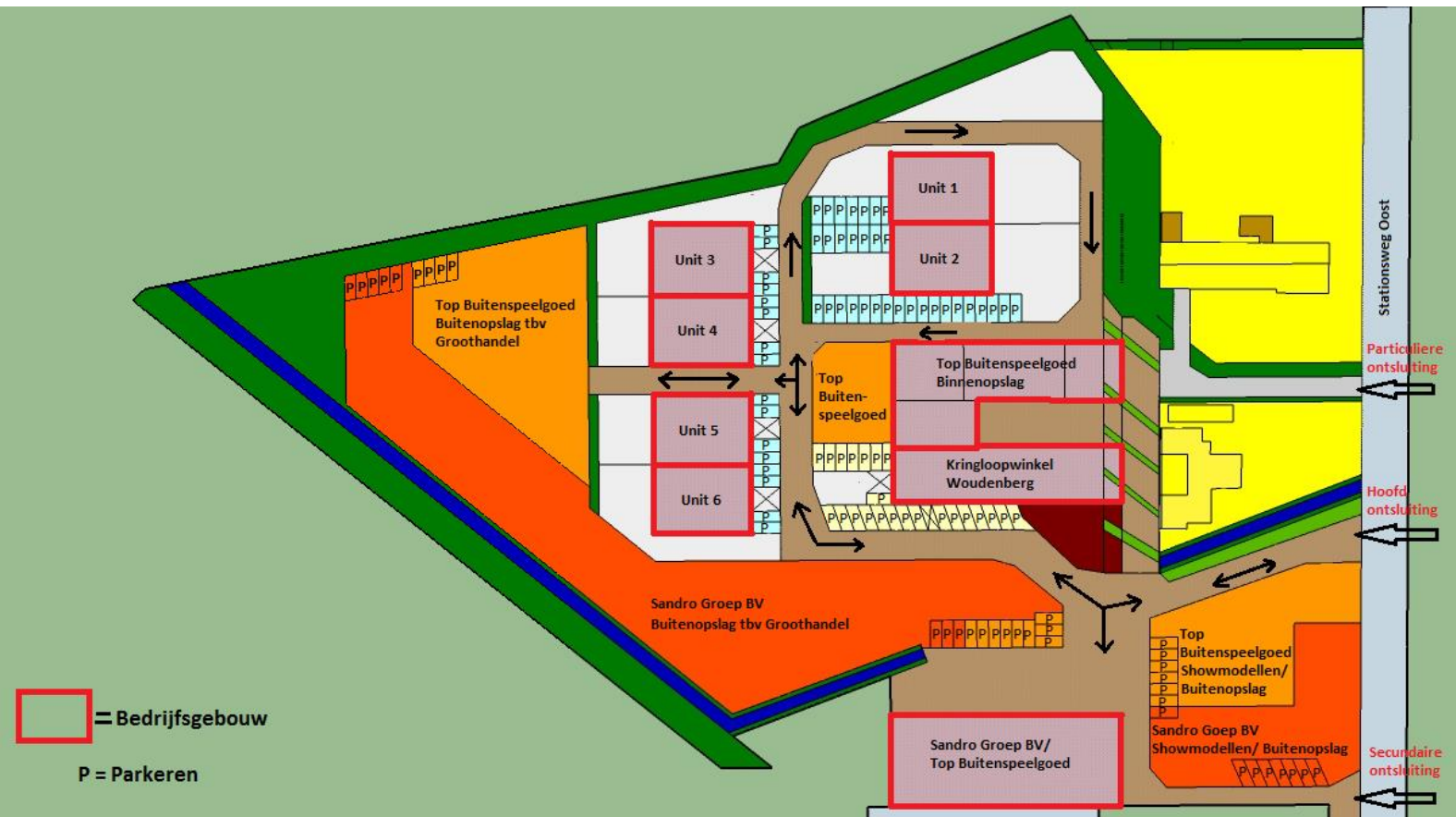
De huidige routing binnen het plangebied is weergegeven in figuur 5.



figuur 5

4.4 Toekomstige routing binnen plangebied

De toekomstige routing op het bedrijfsterrein zal ruim opgezet worden. De rijruimte zal voldoende breed zijn, daar waar twee zware bedrijfswagens elkaar kunnen passeren. De boogstralen van bochten zal voor vrachtverkeer geschikt zijn en de bebording m.b.t. rijrichting zal duidelijk worden gepositioneerd. Hierdoor kan zeker gesteld worden dat het verkeer binnen het plangebied te allen tijde goed kan doorstromen en in geval van calamiteiten wordt een snelle evacuatie gewaarborgd. De visualisatie hiervan is weergegeven in figuur 6.



figuur 6

5. Conclusie

De ontsluiting van het perceel is adequaat en de beoogde ontwikkeling leidt niet tot een onevenredige verkeersgeneratie. Er zijn voldoende mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein. Het aspect verkeer en parkeren staat de beoogde herontwikkeling dan ook niet in de weg.



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE