

Bestemmingsplan Stationsgebied 2008



Status: Vastgesteld

Datum: 25 juni 2008

Gemeente Abcoude

Bestemmingsplan Stationsgebied 2008

Toelichting

Vastgesteld
juni 2008

gemeente Abcoude
bestemmingsplan Stationsgebied 2008
vastgesteld 25 juni 2008

in opdracht van de gemeente Abcoude vervaardigd door:

VHP stedenbouwkundigen + architecten + landschapsarchitecten BV
(onderdeel van Royal Haskoning)
Prins Hendrikkade 14
postbus 9031
3007 AA Rotterdam

Inhoud Toelichting

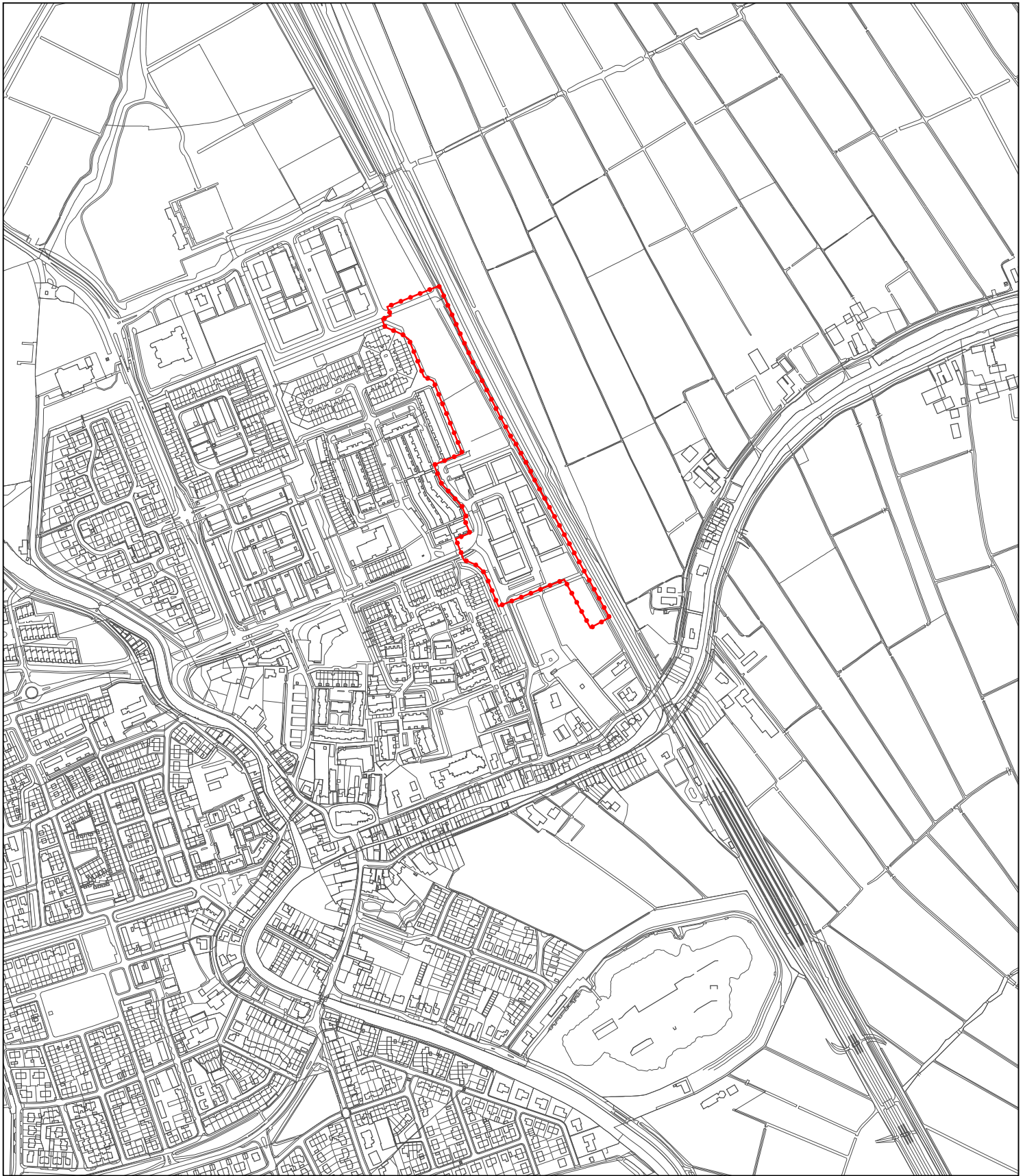
1	INLEIDING	7
1.1	Aanleiding tot het bestemmingsplan	7
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	7
1.3	Bij het plan behorende stukken	7
1.4	Geldende bestemmingsplannen	8
1.5	Ontwikkelingsproces	8
1.6	Leeswijzer	9
2	BESTAANDE SITUATIE	11
2.1	Ruimtelijke structuur	11
2.2	Functionele structuur	11
3	BELEIDSKADER	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
4	PLANBESCHRIJVING	17
4.1	Stedenbouwkundige opzet	17
4.2	Verkaveling en programma	19
4.3	Beeldkwaliteit en bezonning	21
4.4	Verkeer en parkeren	23
5	ONDERZOEKSRESULTATEN	29
5.1	Geluidhinder	29
5.2	Luchtkwaliteit	31
5.3	Bodemkwaliteit	33
5.4	Archeologie	35
5.5	Externe veiligheid	37
5.6	Flora en fauna	41
6	WATER	43
7	JURIDISCHE OPZET	49
7.1	Algemeen	49
7.2	Plankaart	49
7.3	Voorschriften	49
7.4	Handhaving	52
8	UITVOERBAARHEID	53
8.1	Economische uitvoerbaarheid	53
8.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	54

Inhoud Bijlagenboek (separaat bijgevoegd)

Het Bijlagenboek bevat de rapportages van de onderzoeken, die in het kader van het bestemmingsplan Stationsgebied 2008 zijn uitgevoerd, te weten de onderzoeken op het gebied van:

1. Geluidhinder
2. Luchtkwaliteit
3. Bodemkwaliteit
4. Archeologie
5. Externe Veiligheid
6. Flora en fauna
7. Milieuzonering

Tevens bevat het Bijlagenboek de resultaten van de inspraak en het vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985 op het voorontwerp bestemmingsplan Hollandse Kade – Stationsgebied Abcoude.



plangebied



0 75 150 225 300 375m

figuur 1
ligging plangebied

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING TOT HET BESTEMMINGSPLAN

De gemeente Abcoude is gelegen aan de westzijde van het spoortracé Amsterdam-Utrecht. Na de verdubbeling van dit spoortracé tot vier nieuwe sporen heeft het oude tracé (over het Gein door middel van een stalen brug) zijn functie verloren. Het nieuwe spoortracé loopt namelijk door een tunnel onder het Gein door. Hierdoor kon het oude station van Abcoude niet meer worden benut en is aan de rand van het dorp een nieuw station gerealiseerd nabij het bedrijventerrein Hollandse Kade.

De gemeente Abcoude heeft besloten om de vrijkomende gronden van het oude spoortracé en het tussengebied zodanig te gaan ontwikkelen, dat enerzijds de nieuwe functies ruimtelijk en functioneel aansluiten op het te realiseren stationsgebied, de nabijgelegen woonwijk Fluitekruid en het aangrenzende bedrijventerrein De Bovenkamp en dat anderzijds een levendig en goed geoutilleerd stationsgebied ontstaat. Hierbij zal een kwaliteitsverbetering in de openbare ruimte worden doorgevoerd.

Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2008' heeft als doel het gewenste toekomstige ruimtegebruik in het plangebied op basis van planologische afwegingen, juridisch vast te leggen. Centraal staat een zodanige regulering van het ruimtegebruik, dat de ontwikkelingen in het plangebied niet ten koste gaan van de belangen van andere functies of aanwezige waarden in en nabij het plangebied.

1.2 LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het langwerpige plangebied (zie figuur 1) van ruim 4,8 ha ligt aan de noordoostelijke rand van de bebouwde kom van Abcoude. Het plangebied wordt begrensd door:

- het bestemmingsplan bedrijventerrein Fluitekruid-Noord aan de noordzijde;
- het facetbestemmingsplan Spoorverdubbeling aan de oostzijde;
- de begraafplaats aan de zuidzijde en
- de achterzijde van de woningen aan Achter de Kerken, Ereprijs en Zegge aan de westzijde.

1.3 BIJ HET PLAN BEHORENDE STUKKEN

Het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2008' van de gemeente Abcoude is vervat in de volgende stukken:

- a. de plankaart, tekening nummer 4616.0, schaal 1:1.000, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;
- b. de voorschriften, deel uitmakende van het plan, waarin de doeleinden van de bestemmingen zijn omschreven en bepalingen zijn opgenomen ten aanzien van het bouwen en het gebruik van bouwwerken en onbebouwde gronden;
- c. de toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten zijn weergegeven en waarin de resultaten van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 en van het overleg met de bevolking (de inspraak) zijn opgenomen. Genoemde resultaten (uit 2003) zijn overigens opgenomen in het bijlagenboek, behorende bij dit bestemmingsplan.

1.4 GELDENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Tot het van kracht worden van het onderhavige bestemmingsplan vigeren binnen het plan-gebied de volgende bestemmingsplannen:

<i>Naam</i>	<i>Vastgesteld</i>	<i>Goedgekeurd</i>
Bestemmingsplan Uitbreidingsplan in hoofdzaak 1e herziening	24 juni 1963	9 september 1964
Abcoude Noord	26 mei 1970	14 mei 1971
Abcoude Noord III	27 november 1975	11 augustus 1976
Woonwagenterrein Fluitekruid	7 november 1985	3 juni 1986
Bedrijventerrein Fluitekruid-Noord	28 januari 1999	28 juni 1999

1.5 ONTWIKKELINGSPROCES

Vooruitlopend op dit bestemmingsplan is het stedenbouwkundig plan 'Hollandse Kade-stationsgebied' opgesteld. In dit stedenbouwkundig plan is ingegaan op de verkeersstructuur, het milieu en de woningbehoefte. Ook zijn randvoorwaarden gesteld aan de architectonische beeldkwaliteit en voor de openbare ruimte. Dit stedenbouwkundig plan is richtinggevend geweest voor de verdere ontwikkeling van het gebied en vormde als zodanig ook een belangrijke bouwsteen voor het voorontwerp bestemmingsplan. Om onzekerheden in de planontwikkeling op te kunnen vangen werd gekozen voor een relatief globale bestemmingsregeling.

Dit voorontwerp bestemmingsplan (destijds 'Hollandse Kade-Stationsgebied' geheten) heeft in het kader van de inspraakprocedure in 2003 ter inzage gelegen (zie hoofdstuk 9). De resultaten hiervan staan beschreven in het bijlagenboek. Op basis van dit voorontwerp hebben Gedeputeerde Staten, na een positief advies van de PPC, op 16 november 2004 een algemene verklaring van geen bezwaar (avvbg) afgegeven. GS heeft hierbij het voorbehoud gemaakt dat de arseenproblematiek, zoals beschreven in het PPC-advies, wordt opgelost (zie ook paragraaf 5.3) Voorts is aangegeven dat de avvbg een geldigheidsduur had van twee jaar. Het voorontwerp bestemmingsplan werd naar aanleiding van de inspraak- en vooroverlegreacties aangepast tot een ontwerp bestemmingsplan en medio 2005 opnieuw ter inzage gelegd.

In de tussentijd is gestart met de planontwikkeling voor verschillende delen van het plangebied. AM BV uit Nieuwegein en Dura Vermeer Vastgoed uit Houten hebben een bouwplan ontworpen voor het woongebied tegenover het nieuwe station. Hoewel dit bouwplan grotendeels paste binnen het toenmalige ontwerp bestemmingsplan, werden in het kader van de tervisielegging van dat ontwerp bestemmingsplan meer dan 250 zienswijzen ingediend. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen werd het bewuste bouwplan door de initiatiefnemer aangepast. Voor dit aangepaste bouwplan is een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO gevolgd. In verband hiermee hebben Gedeputeerde Staten op verzoek van de gemeente Abcoude, na een daartoe strekkend positief advies van de PPC, op 28 november 2006 opnieuw een avvbg afgegeven voor vrijstellingen die in overeenstemming zijn met het eerder genoemde voorontwerp bestemmingsplan. Daarbij geldt ook het voorbehoud met betrekking tot de arseenproblematiek en ook deze nieuwe avvbg heeft een geldigheidsduur van twee jaar.

In verband met het voorgaande, maar ook naar aanleiding van het tijdsverloop en de verdergaande concretisering van de bouwplanontwikkeling in de rest van het plangebied, is besloten het ontwerp bestemmingsplan 'Hollandse Kade-Stationsgebied' aan te passen en opnieuw in ontwerp ter inzage te leggen. Ter onderscheid heeft het nieuwe ontwerp bestemmingsplan de naam 'Stationsgebied 2008' gekregen. Een meer uitgebreide uiteenzetting van

de stedenbouwkundige opzet van het plangebied is opgenomen in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

1.6 LEESWIJZER

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande situatie in het plangebied. Daarna wordt in hoofdstuk 3 een overzicht gegeven van het (voor dit plangebied relevante) beleid van het rijk, de provincie Utrecht en de gemeente Abcoude, gevolgd door hoofdstuk 4 met daarin een beschrijving van de nieuwe stedenbouwkundige situatie. In hoofdstuk 5 volgt een beschrijving van alle relevante onderzoeksresultaten met betrekking tot het plangebied. Hoofdstuk 6 zoomt in op de waterhuishoudelijke aspecten van het plan. De juridische planopzet wordt besproken in hoofdstuk 7, terwijl in hoofdstuk 8 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Daarin wordt het planproces toegelicht. De resultaten van de inspraak en het vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985 (uit 2003) met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan zijn opgenomen in het bijlagenboek.



figuur 2
fotoimpressie bestaande situatie

2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Het langwerpige plangebied ligt aan de noordoostelijke rand van de bebouwde kom van Abcoude. Het nieuwe gerealiseerde spoortracé Amsterdam-Utrecht en het nieuwe stationsgebouw vormen min of meer de oostelijke begrenzing van het plangebied. Door de enigszins hogere ligging ten opzichte van het maaiveld (+ 1,5 m) vormt het oude spoortracé een vrij harde visuele overgang naar het verder oostelijk gelegen karakteristieke open veenweidegebied. Feitelijk ligt het plangebied verder ingeklemd tussen het nieuwe bedrijventerrein Hollandse Kade in het noorden, de begraafplaats aan de zuidzijde en de bestaande woonwijk Fluitekruid in het westen.

2.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

Het nieuwe stationsgebied wordt aan de noordzijde ontsloten via de Nieuwe Amsterdamseweg en de Hollandse Kade. Aan de zuidzijde is het gebied bereikbaar via de Broekzijdse laan. Deze wegen worden thans met elkaar verbonden door de Spoorlaan, de nieuwe ontsluitingsweg voor het station. Voor de aanleg van deze nieuwe weg zijn twee woonwagendplaatsen verwijderd en zijn op het aangrenzende bedrijventerrein De Bovenkamp drie bedrijfspanden gesloopt. Het resterende gedeelte van dit kleinschalige bedrijventerrein biedt ruimte aan traditionele bedrijvigheid, variërend van milieucategorie 1 tot en met 3.1. Op het terrein zijn onder meer een autodealer, een installatiebedrijf, een verhuis- en transportbedrijf gevestigd, alsmede de gemeentewerf, waaraan sinds 2005 ook het afvalbrengstation van Abcoude is toegevoegd. In paragraaf 5.5.3 wordt nader ingegaan op de gehanteerde milieuzonering in het plangebied. Het terrein heeft op dit moment een vrij stenig karakter. Het is de bedoeling dat in aansluiting op de nieuwbouw in de omgeving, de openbare ruimte wordt heringericht. In verband met de ontmanteling en het opruimen van de oude spoorbaan ligt een deel van de gronden in het plangebied op dit moment braak. Omdat het nieuwe station inmiddels in gebruik is genomen zijn er tijdelijke parkeervoorzieningen ingericht, bereikbaar vanaf de Spoorlaan. Verder zijn gronden bouwrijp gemaakt ten behoeve van de geplande nieuwbouw in het woongebied. Hiervoor is een artikel 19 WRO-procedure gestart om, vooruitlopend op het in werking treden van dit bestemmingsplan, reeds met de bouw te kunnen starten.

3 BELEIDSKADER

3.1 RIJKSBELEID

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte, die op 26 februari 2006 formeel in werking is getreden, wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, met een doorkijk naar de periode 2020-2030. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om op een duurzame en efficiënte wijze ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies, de leefbaarheid van Nederland te waarborgen en te vergroten en de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren. Meer specifiek richt de nota zich op vier algemene doelen:

- versterking van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- krachtige steden en een vitaal platteland (bevorderen van de leefbaarheid en de economische vitaliteit in stad en land);
- waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken van natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- vergroting van de veiligheid (het voorkomen van rampen).

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen. Uitwerking vindt plaats in sectorale nota's. Het Rijk wil zich meer dan voorheen focussen op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Daar moeten verstedelijking en economische activiteiten worden gebundeld. Bundeling betekent dat verstedelijking en economische activiteiten grotendeels geconcentreerd tot stand moeten komen in bestaand bebouwd gebied, aansluitend op het bestaande bebouwde gebied of in nieuwe clusters van bebouwing daarbuiten. Tevens dient er een goede afstemming te zijn met het verkeers- en vervoerssysteem. Onderhavig plangebied biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden.

Nota Mensen, Wensen, Wonen

In deze nota heeft het kabinet zijn visie op het wonen in de 21^e eeuw neergelegd. Onder het motto 'Mensen, Wensen, Wonen' staat de burger centraal in het woonbeleid. Dat is nodig, want uit onderzoek is gebleken dat de woonwensen van de burger nog onvoldoende worden bediend. De kernthema's van de nota zijn:

- meer zeggenschap voor burgers over woning en woonomgeving;
- kansen scheppen voor mensen in kwetsbare posities;
- maatwerk in wonen voor mensen die zorg nodig hebben;
- kwaliteit van wonen in steden vergroten;
- meer ruimte voor 'groene' woonwensen.

In het stationsgebied worden zowel grondgebonden woningen als appartementen gerealiseerd. Aan dat type woningen is in Abcoude grote behoefte. Het woongebied ligt bovendien pal naast het nieuwe station van Abcoude. Het bestemmingsplan sluit dan ook prima aan bij de uitgangspunten van de Nota Ruimte en de Nota Mensen, Wensen en Wonen.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

Streekplan Utrecht 2005-2015

Eind 2004 hebben Provinciale Staten van de provincie Utrecht het streekplan 2005-2015 vastgesteld. Daarin zijn voor het ruimtelijk beleid zes hoofdbeleidslijnen geformuleerd. Eén van deze beleidslijnen gaat over verstedelijking. Voor de benadering van stedelijke ontwikkelingen blijft de functieverdeling tussen de stadsgewesten, de regionale opvangkernen en de overige kernen in het landelijk gebied van kracht. Voor de hele provincie Utrecht is het beleid gericht op beheerste groei. Kwaliteitsverbetering van bestaand stedelijk gebied (steden en dorpen) is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De provincie wil nieuwe stedelijke uitbreiding vooral binnen de stadsgewesten concentreren.

Daarmee wordt de positie van de stadsgewesten versterkt, waardoor voldoende draagkracht voor stedelijke voorzieningen en openbaar vervoer wordt gecreëerd. De provincie gaat terughoudend om met nieuwe stedelijke uitbreidingen. Dit past in het principe van de beheers- te groei.

Het beleid is erop gericht de aantasting van waardevolle en kwetsbare open ruimte door nieuwe verstedelijking zoveel mogelijk te voorkomen. Daarnaast wil de provincie de contrastwerking tussen stedelijk en landelijk gebied versterken. Om aan dit beleid uitvoering te geven zijn in het streekplan rode contouren opgenomen als begrenzing van het stedelijk gebied. Daarbinnen is bouwen en verdichten toegestaan, daarbuiten ligt dat een stuk moeilijker. Hiermee worden compacte kernen nagestreefd. De contouren zijn een middel om de belangrijke waarden in het buitengebied te beschermen en stimuleren daarnaast zorgvuldig ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied. De ambitie is gericht op stedelijke vernieuwing (op welke schaal dan ook) en kwaliteitsvergroting van het bestaand stedelijk gebied. Extra stedelijk ruimtebeslag op het landelijk gebied wordt zo beperkt. Ontwikkelingen binnen de rode contour worden, voor zover passend binnen het kwalitatieve en kwantitatieve ruimtelijke beleid (behoud van kwaliteiten, waardevolle structuren en voldoende ruimte voor groen en water in de stad), gezien als passend in het proces van vernieuwing en functieaanpassing van de kernen. Een creatieve benutting van de inbreidingslocaties biedt voldoende mogelijkheden om te komen tot een toename van de woningvoorraad en nieuwe impulsen voor de leefbaarheid van de kernen. Het plangebied ligt binnen de rode contour van Abcoude.

Waterhuishoudingsplan 2005 - 2010

Een ander belangrijk aandachtspunt bij nieuwe in- en uitbreiding, is de ruimte die gereserveerd moet worden voor wateropvang en waterberging. In het waterhuishoudingsplan, dat gelijktijdig met het streekplan door de provincie werd vastgesteld, worden de hoofdlijnen van het waterbeleid voor de periode van 2005 tot en met 2010 weergegeven. In dit plan zijn de recente ontwikkelingen in het waterbeheer meegenomen, zoals onder andere het waterbeheer voor deze eeuw, de Europese richtlijnen en de veiligheid van regionale waterkeringen. De hoofddoelen van het provinciale waterhuishoudingsplan zijn:

- een veilig en bewoonbaar land;
- gezonde en veerkrachtige watersystemen;
- een duurzaam gebruik van water voor mens en natuur;
- duurzaam waterbeheer, conform het Nationaal Bestuursakkoord Water en Waterbeheer 21^e eeuw.

Duurzaam waterbeheer houdt in dat eventuele knelpunten niet worden afgewenteld in tijd, plaats of milieucompartiment, maar dat gestreefd wordt naar een natuurlijker waterbeheer. Bij de selectie van maatregelen om wateroverlast te bestrijden hanteert de provincie de voorkeursvolgorde: vasthouden - bergen - afvoeren. Alleen als er goede redenen zijn, wordt daarvan afgeweken. In het plangebied wordt rekening gehouden met het bergen en vasthouden van water, door het vergroten van de oppervlakte aan waterberging (verbreden van waterpartijen) en door bij de inrichting van het gebied regenwater te laten infiltreren.

Oog voor wonen, een visie op wonen en stedelijke vernieuwing (2002)

Deze visie beoogt regionale woonmilieudifferentiaties op te stellen, op basis waarvan afspraken met gemeenten kunnen worden gemaakt over gewenste woonmilieus. In de visie staat omschreven hoe een betere afstemming tussen vraag en aanbod tot stand komt en wat nodig is om de woonkwaliteit te verbeteren. Om deze visie te realiseren zal overleg worden gevoerd met verschillende partijen zoals gemeenten, corporaties, marktpartijen, bewoners-vertegenwoordigers en zorgaanbieders. Gezamenlijk bekijken deze partijen wat wenselijk is en leggen dit vast in bestuurlijke overeenkomsten met de provincie. Onderhavig plangebied biedt een kwalitatief en gedifferentieerd aanbod van woonmilieus. Er worden zowel grondgebonden woningen, als appartementen gerealiseerd.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

Volkshuisvestingsopgave en prestatieafspraken 1998-2005

In 1999 heeft de gemeenteraad van Abcoude de nota 'Volkshuisvestingsopgave en prestatieafspraken 1998-2005' vastgesteld als leidraad voor het te voeren volkshuisvestingsbeleid voor de komende jaren. Samengevat ziet de opgave er als volgt uit:

- a. het aantal woningen in de kernvoorraad dient met een kleine 50 stuks toe te nemen ten koste van de duurdere huurwoningen;
- b. de gewenste toename van de kernvoorraad is verdeeld in ongeveer tweederde eengezinswoningen en eenderde woningen voor ouderen;
- c. vermindering door verkoop van het aantal dure huurwoningen met ruim 100 stuks, namelijk van 290 in 1998 naar circa 175 in 2005;
- d. een toename van het aantal eengezinswoningen (koop) met circa 280 stuks (inclusief de 168 gerealiseerde koopwoningen in Meerlanden);
- e. een toename van het aantal voor ouderen geschikte woningen met circa 115 stuks, met name in de duurdere huur en koopsector;
- f. het aantal meergezinswoningen (appartementen) bestemd voor jongere één- en tweepersoonshuishoudens kan gelijk blijven.

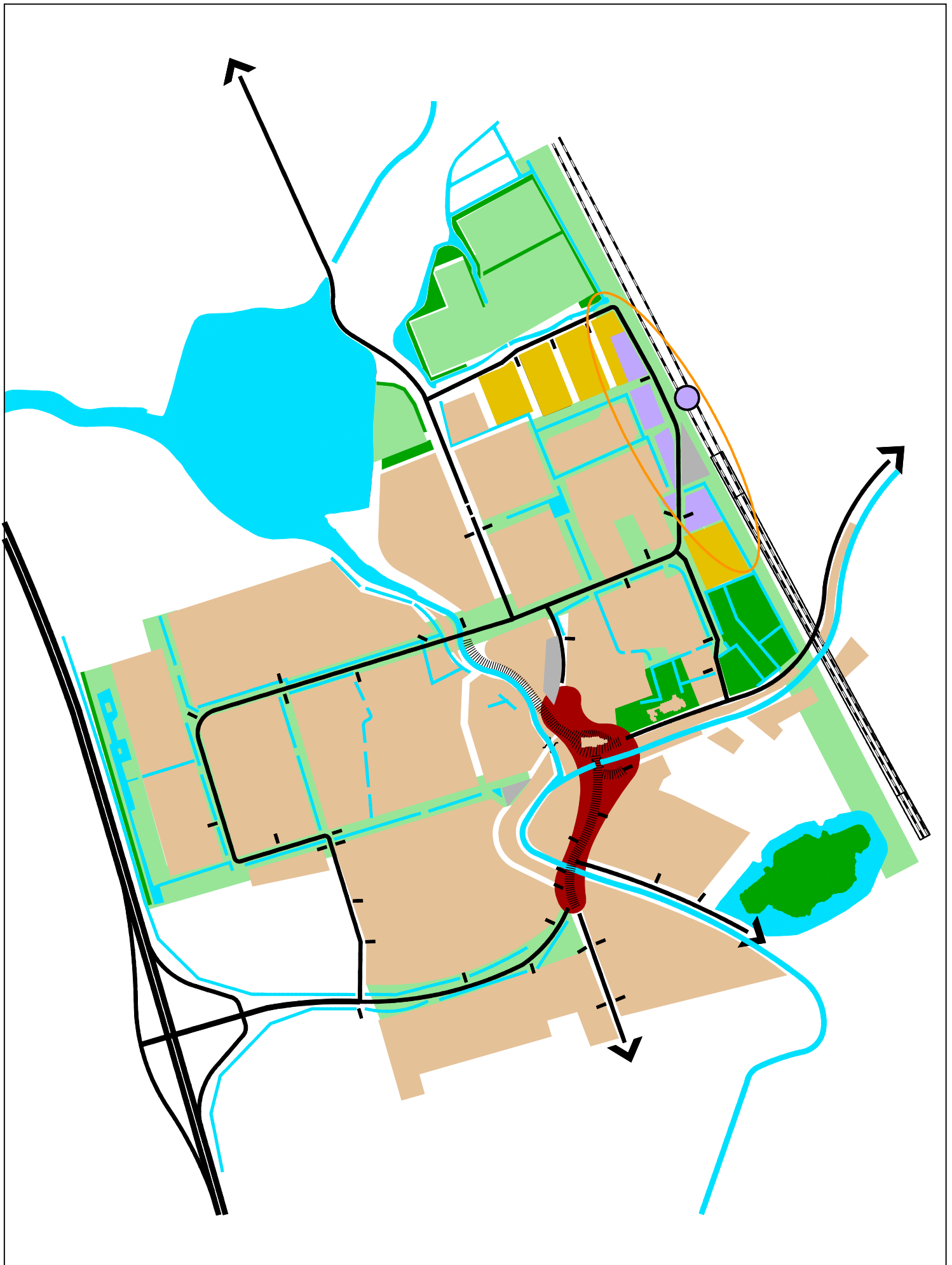
Uit deze gegevens kan worden afgeleid dat per saldo de totale woningvoorraad (inclusief sociale huurwoningen en woningen in de duurdere huur- en koopsector) met ongeveer 325 stuks dient te worden vermeerderd. Dit kan alleen dan worden bereikt, indien de gemeente Abcoude over voldoende ruimtelijke restcapaciteit zou beschikken om dergelijke aantallen woningen te realiseren. Omdat de gestelde volkshuisvestingsopgave ook thans nog niet geheel is gerealiseerd, is dit beleidspunt nog steeds actueel. Onderhavig bestemmingsplan levert een belangrijke impuls aan de realisatie van de onder punt d en e gestelde doelen.

Beleidsplan Verkeer en Vervoer (2004)

Het verkeersbeleid van de gemeente Abcoude is neergelegd in het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Abcoude, dat in juni 2004 is vastgesteld. In genoemd beleidsplan zijn verschillende verkeersmodellen voor de toekomstige ontwikkelingen in Abcoude uitgewerkt. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de aanleg van een derde brug over de Angstel, die in dit opzicht de Broekzijdselaan nog belangrijker maakt. De Hoogstraat zal in beide richtingen toegankelijk blijven voor gemotoriseerd verkeer, waarbij er fysieke maatregelen worden getroffen om het doorgaand verkeer te beperken. Door de aanleg van de derde brug ontstaat er een verkeerssysteem dat de bereikbaarheid waarborgt van de verschillende onderdelen van het dorp, zoals de dorpskern, het station en de bedrijventerreinen. Dit toekomstige verkeerssysteem zal gaan bestaan uit de Burgemeester Des Tombesweg, de Weert, de Meerlandenweg en de Broekzijdselaan.

Duurzaam bouwen (2006)

Uit de Actualisatie Notitie Duurzaam Bouwen Abcoude van mei 2006 blijkt dat de gemeente uitvoering geeft aan een (een deel van) het (regionale) Klimaatbeleid door verscherping van de energie-prestatiecoëfficiënt (EPC). In dat kader stimuleert de gemeente ontwikkelaars en bouwers om een verscherpte EPC als uitgangspunt te nemen, namelijk 0,74 in plaats van de wettelijk vereiste waarde van 0,8 (Bouwbesluit per 1 januari 2006). Ontwikkelaars en bouwers dienen aan te geven door middel van welke maatregelen de wettelijke dan wel de verscherpte EPC-waarde wordt bereikt. Hiervoor zijn op woning- en gebouwniveau de Nationale Pakketten Duurzaam bouwen ontwikkeld. Deze pakketten geven de vaste- en kostenneutrale maatregelen weer die toegepast kunnen worden om de (verlaagde) EPC-norm te bereiken. Aangezien de bouwvergunningaanvraag voor de woning en stationsgebied reeds in december 2005 is ingediend, is het oude beleid van Duurzaam bouwen hierop van toepassing van het raadsbesluit van 24 februari 2000. Voor het nog te ontwikkelen leisurecentrum is de notitie van duurzaam Bouwen Abcoude van mei 2006 wel van toepassing.



0 100 200 300 400 500m

figuur 3
ruimtelijke structuur

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 STEDENBOUWKUNDIGE OPZET

De stedenbouwkundige opzet van het nieuwe stationsgebied laat zich op drie planniveaus belichten:

- Ruimtelijk: inpassing van het stationsgebied in de ruimtelijke hoofdstructuur van Abcoude (zie figuur 3);
- Landschappelijk: de landschappelijke inpassing van het plan en de samenhang met de landschappelijke situatie van de plek en de inpassing van het nieuwe spoortracé;
- Verkaveling: de inpassing van station en de overige functies met de vormgeving van de openbare ruimte (zie figuur 4).

Ruimtelijk

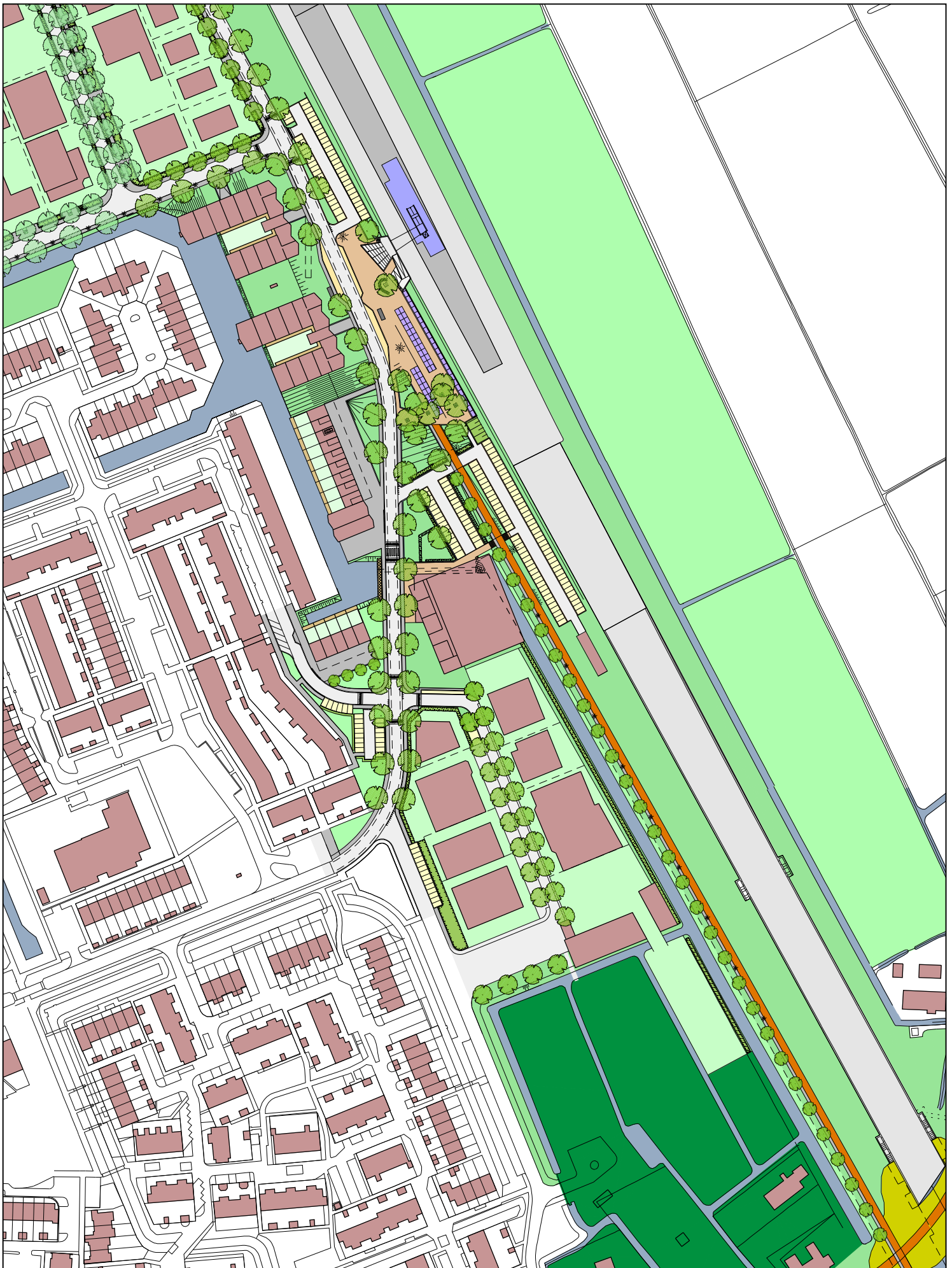
Een belangrijk aspect op dit niveau is de oriëntatie van Abcoude op het nieuwe station. De Broekzijdselaan maakt deel uit van de hoofdverkeersstructuur en verbindt de belangrijkste plekken in het dorp met elkaar. Na de realisering van een nieuwe brug over de Angstel zal deze in betekenis verder toenemen, met name voor het westelijke deel van het dorp (de Meerlanden). De Broekzijdselaan wordt daardoor opgewaardeerd tot één van de belangrijkste stedenbouwkundige dragers binnen Abcoude. Ten behoeve van de versterking van de route tussen het station en het dorpscentrum en een zo optimaal mogelijke oriëntatie is de Broekzijdselaan doorgetrokken naar het nieuwe station. Hiervoor zijn enkele bedrijven uitgeplaatst. Daarnaast is voor de aansluiting van de Ereprijs op de Broekzijdselaan de woonwagengstandplaats opgeheven en zijn de bewoners elders in de gemeente gehuisvest.

Landschappelijk

Het oude spoortracé zal gebruikt worden voor het realiseren van een groene zone tussen het nieuwe spoor en de bebouwing van Abcoude. Deze zone maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van Abcoude en is tevens onderdeel van de landschappelijke groenstructuur langs het spoortracé. Een langzaam verkeersverbinding, aangelegd op de huidige spoordijk, zal het station verbinden met de belangrijke landschappelijke uitlopers aan weerszijden van het Gein. Uitgangspunt voor het nieuwe spoortracé is een landschappelijke inpassing, waarbij het tracé wordt ingebed in een groene omgeving. Door het nieuwe spoortracé onder het Gein door te laten lopen, zijn de landschappelijke kwaliteiten gewaarborgd. In verband met de ligging aan de rand van het dorp wordt de open verkaveling van het stationsgebied, gecombineerd met bomenlanen, grasvlakken en hagen. De ontsluitingsweg (de Spoorlaan) krijgt hiermee het karakter van een laan. In verband met de beperkte ruimte in het plangebied wordt voor een optimale beleving van de groene omgeving een aantal groenvlakken schuin aangelegd.

Verkaveling

Het plangebied van het nieuwe stationsgebied wordt grofweg in tweeën gedeeld door de bestaande Broekzijdselaan aan de zuidzijde en de Hollandse Kade aan de noordzijde. Deze wegen worden met elkaar verbonden door de Spoorlaan, de nieuwe ontsluitingsweg voor het station. Vanwege het railverkeerslawaaï en de bestaande woonwijk Fluitekruid lag een aan-éengesloten wandbebouwing langs de Spoorlaan voor de hand. Toch is gekozen voor een zo transparant mogelijke verkavelingsopzet, waardoor vanaf de weg zicht blijft bestaan op het achterliggende gebied. Daardoor wordt een zo voelbaar mogelijke ruimtelijke relatie verkregen tussen de bestaande woonwijk en het stationsgebied. De verkavelingsopzet wordt verder uiteen gezet in paragraaf 4.2.



figuur 4
verkaveling

4.2 VERKAVELING EN PROGRAMMA

In de verkaveling kunnen drie deelgebieden worden onderscheiden, te weten het woongebied, het stationsgebied en het bedrijventerrein De Bovenkamp.

Woongebied

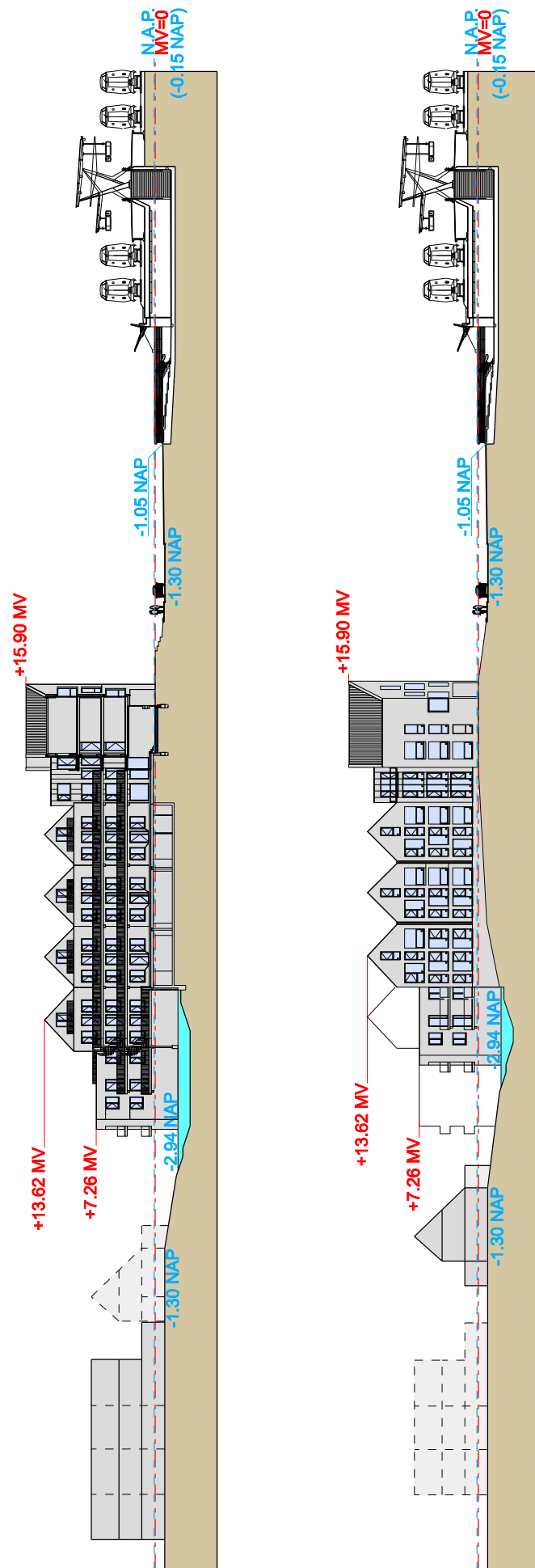
Het woongebied bestaat uit een combinatie van twee appartementenblokken en twee blokken met grondgebonden woningen in een open bebouwingsstructuur. Het groen zal hier in belangrijke mate domineren en is daarmee het verbindende element. Verder zal het groen het doorgaande profiel van de ontsluitingsweg versterken door middel van bomenrijen en schuinlopende aansluitende groenvlakken aan weerszijden. Deze groene inrichting zal samen met het water en de vlonderterrassen, die zich aan de achterzijde van de woonblokken bevinden, een specifieke architectuur opleveren. De twee appartementengebouwen direct tegenover het station kennen een gevarieerde hoogte en zijn voorzien van kappen, uitgezonderd de delen die direct aan het bestaande woongebied grenzen. De nokhoogte verloopt van circa 15,9 m aan de stationszijde, via circa 13,6 m in het middendeel, naar circa 7,3 m ter plaatse van het kaploze deel aan de zijde van de bestaande woonbebouwing. Onder deze gebouwen wordt een gezamenlijke (half)verdiepte parkeergarage gerealiseerd. Voor een beeld van de hoogtevariaties in het plan wordt verwezen naar figuur 5.

Het woongebied omvat voorts twee rijen grondgebonden stadswoningen, bestaande uit drie bouwlagen (hoogte circa 9,4 m). Deze woningen hebben inpandige garages en een optionele enkellaagse uitbouw (van 2,4 m diep) aan de tuinzijde. Op de kop van één van deze blokken is een bebouwingsaccent opgenomen in de vorm van een volume met kleine appartementen. Dit gedeelte wordt in vier bouwlagen met kap gerealiseerd, waarbij de onderste laag wordt gebruikt voor de entreehal en inpandige garages. De nokhoogte van dit blok bedraagt circa 14,4 m. In totaal omvat dit bouwplan 95 woningen, te weten 79 koopwoningen in de vrije sector (14 eengezinswoningen en 65 appartementen) en 16 koopwoningen (appartementen) in de sociale sector. De appartementen en stadswoningen stemmen qua architectuur en materiaalgebruik overeen. Het gehele woonmilieu (inclusief erfafscheidingen, die grenzen aan het openbaar gebied) is opgezet vanuit één architectuurconcept, waarbij baksteen in verschillende tinten op een bijzondere wijze wordt toegepast. Het materiaalgebruik van het woonmilieu sluit aan op de bestaande bebouwing (voornamelijk baksteen en hout). Het bouwplan is in juni en december 2006 positief beoordeeld door de commissie Welstand en Monumenten. Daarbij is aangegeven dat het plan voldoet aan de redelijke eisen van welstand.

Stationsgebied

Het gehele stationsgebied omvat het eigenlijke treinstation met een eilandperron, tunnelontsluiting en overdekte wachtruimte. Nabij de entree ligt een plein, twee parkeerterreinen met in totaal 80 parkeerplaatsen ten behoeve van de treinreizigers, een bushalte, in- en uitstapvoorzieningen, twee taxistandplaatsen, een overdekte fietsenstalling voor 440 fietsen en 104 afsluitbare fietskluizen. Van al deze voorzieningen ligt alleen een deel van het stationsplein en de parkeerplaatsen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan. De rest valt binnen het plangebied van het facetbestemmingsplan Spoorverdubbeling.

Op de overgang tussen het stationsgebied en het bedrijventerrein De Bovenkamp zal een multifunctioneel leisurecentrum worden gerealiseerd. Dit gebouw moet een belangrijke maatschappelijke functie gaan vervullen en kent om die reden een brede bestemming waarin veel functies zijn toegelaten, zoals sport, dienstverlening, horeca, maar ook wonen. De uitgevoerde massastudie voorziet in een inpandig zwembad, sporthal en fitness, met bijbehorende horeca en commerciële functies. Dit gebouw moet een sterk beeld creëren aan de zijde van het stationsgebied en langs de Spoorlaan. Het gebouw zal worden gekenmerkt door een open, transparante uitstraling en een los element in een groene ruimte vormen met een eigen karakter. De begane grondlaag is zoveel mogelijk transparant en bevat publieksfuncties.



figuur 5
dwarsdoorsneden

De in het gebouw opgenomen appartementen zijn georiënteerd op de Spoorlaan. Vanwege de multifunctionele opzet van dit gebouw zullen de verschillende functies op milieutechnisch verantwoorde wijze op elkaar aansluiten.

Het gebouw moet een opvallende verschijning worden. Dat dient vooral tot uitdrukking te komen door het materiaalgebruik en de verlichting. Hierbij wordt gedacht aan beton of metaalwerk, veel glas, combinaties van hout en staal en specifieke (neon-) verlichting. Door de publieksfuncties draagt het gebouw bij aan een levendige stationsomgeving, ook in de avonduren. Om een sociaal veilige omgeving te creëren is een goede verlichting van gebouw en omgeving en een open uitstraling van groot belang.

Het stationsplein is ingericht vanuit het open beeld van de dorpsrand, waarbij de bebouwing is georiënteerd op het station. In verband met de sociale veiligheid hebben zichtlijnen in het plan een prominente rol, zowel vanuit de nieuwe woningen als vanuit de achtergelegen woonbuurt is er zicht op het station. Bij de inrichting van het stationsplein en de verdere planontwikkeling is rekening gehouden met de zichtas op het station over de Spoorlaan. Het parkeren is gedeeltelijk geprojecteerd tussen het station en het multifunctionele gebouw, zodat er sprake kan zijn van dubbelgebruik. In verband met de parkeerbehoefte van het multifunctionele gebouw zijn overigens ook aan de spoorzijde van die locatie parkeerplaatsen geprojecteerd (zie verder paragraaf 4.4).

Bedrijventerrein De Bovenkamp

Het bedrijventerrein De Bovenkamp blijft gehandhaafd. Wel zal de openbare ruimte van het bedrijventerrein opnieuw worden ingericht. Om de beeldkwaliteit aan de zijde van de Spoorlaan te verbeteren wordt in het plan de mogelijkheid gecreëerd om op twee kavels, grenzend aan de Spoorlaan, kleinschalige kantoren te realiseren. De representatieve zijde van deze nieuwbouw moet ook worden georiënteerd op de Spoorlaan. Voor het overige wordt qua beeldkwaliteit aangesloten bij het nabij gelegen bedrijventerrein Hollandse Kade.

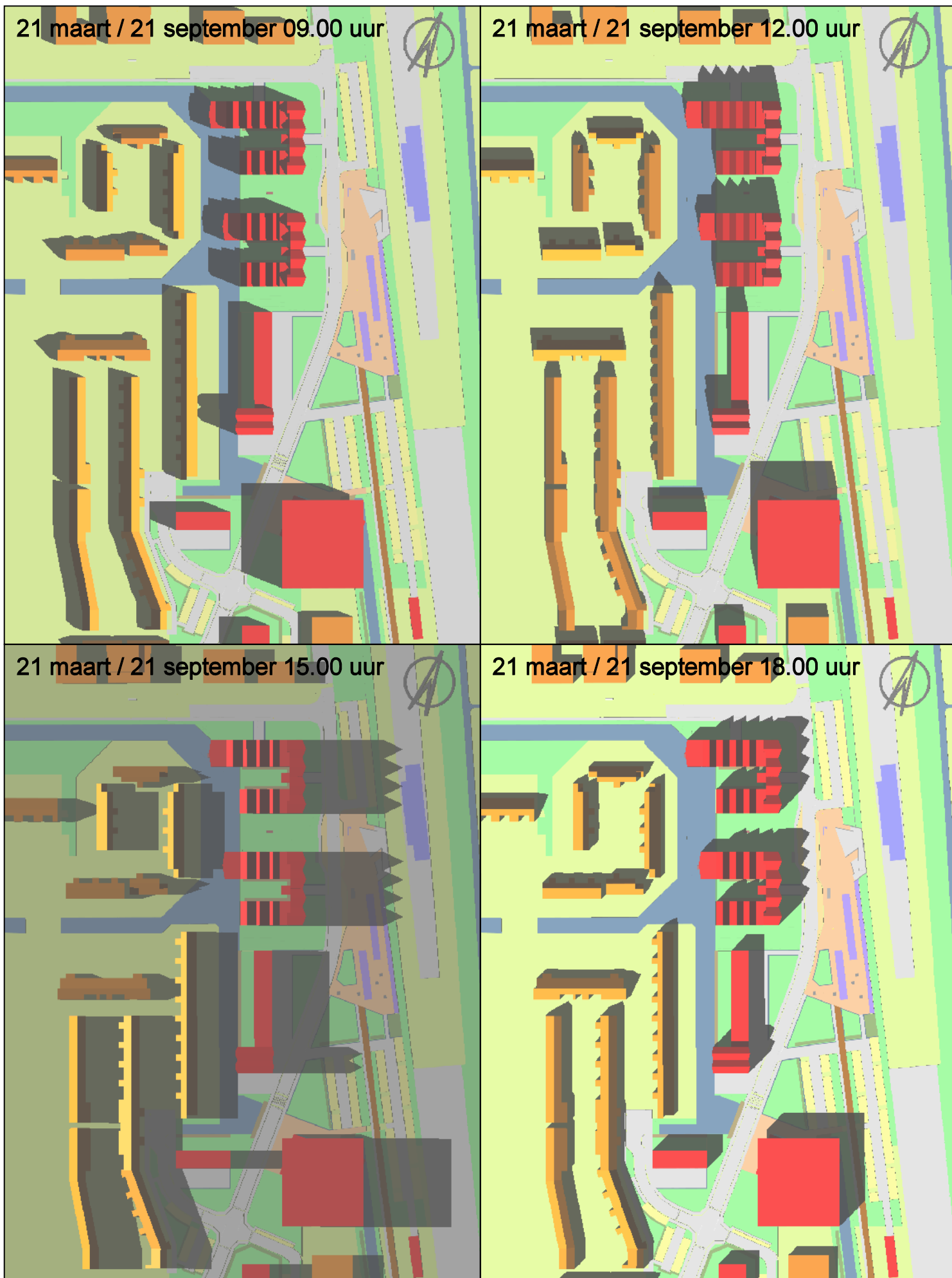
4.3 BEELDKWALITEIT EN BEZONNING

4.3.1 Beeldkwaliteit

In het kader van de ontwikkelingen binnen het plangebied is zowel voor de bebouwing als voor de buitenruimte een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Daarin is aangegeven welk beeld wordt nagestreefd en welke vormgeving en materiaalgebruik nodig zijn om de beoogde kwaliteit te bereiken. Voor de stationsomgeving wordt uiteraard een hoge ruimtelijke kwaliteit nagestreefd. Dit beleid is reeds ingezet bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Hollandse Kade. Ook het openbaar gebied wordt met kwaliteit ingericht, waarbij de buitenruimte van het stationsgebied een groen karakter krijgt.

Met het oog op een goede aansluiting op de omgeving, en met het oog op een levendig en sociaal veilig stationsgebied, is gekozen voor een gemengd programma van wonen, werken, recreatie en vervoer. Het groen vervult, als verbindend element, hierbij een belangrijke functie. In het verkavelingsplan is rekening gehouden met het groenprofiel van de Spoorlaan. Het beeld dat op die manier ontstaat, is dat van een open bebouwingsstructuur, met losstaande bouwblokken tussen grasvlakken.

Voor de overgang van het plangebied naar de aangrenzende woonbuurt Fluitekruid worden de bestaande watersingels benut. Deze singels worden niet alleen verbreed, maar in combinatie met de aangrenzende tuinen en vlonderdelen (als onderdeel van de bouwopgave) wordt het waterbeeld bovendien versterkt.



figuur 6
bezonningsstudie

4.3.2 Bezinning

Een mogelijk effect van de nieuwe bebouwing in het stationsgebied is schaduwwerking op bestaande woningen en tuinen. Om deze effecten inzichtelijk te maken is een bezonningsonderzoek uitgevoerd voor diverse tijdstippen in de representatieve voor- en najaarssituatie op 21 maart en 21 september. Uit figuur 6 blijkt dat de ligging van de nieuwbouw ten opzichte van de bestaande woningen dermate gunstig is, dat nauwelijks sprake zal zijn van schaduwhinder. Alleen gedurende een deel van de ochtend in het voorjaar en de wintermaanden zal de nieuwbouw zorgen voor enige schaduwwerking op bestaande woningen en tuinen.

4.4 VERKEER EN PARKEREN

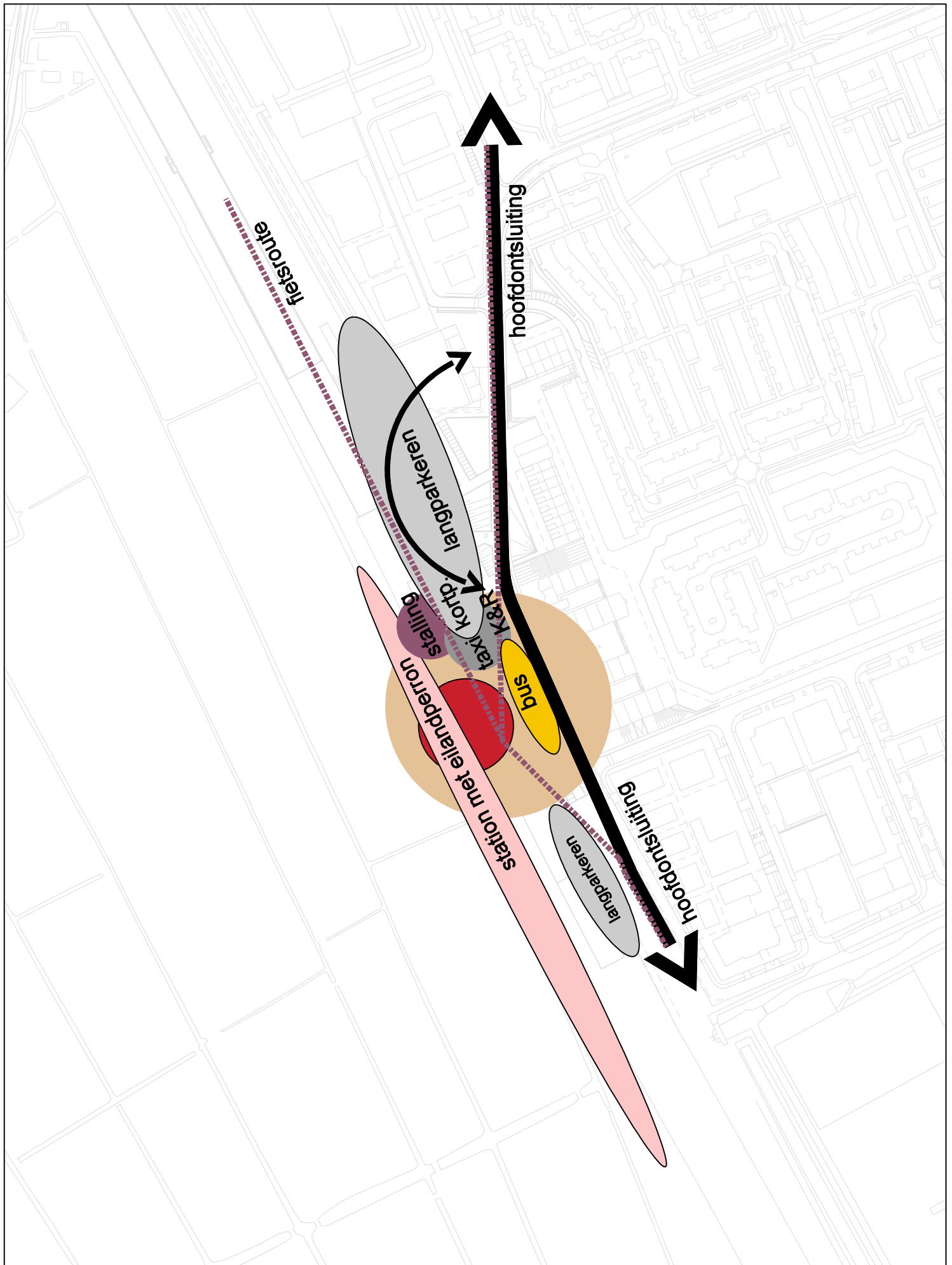
Ontsluiting

De ontsluitingsstructuur van het stationsgebied wordt bepaald door de ligging van het spoor, de belangrijkste ontsluitingswegen en het station(en -plein) in relatie tot de omringende ontwikkellocaties. In figuur 7 is hiervan een schematisch overzicht opgenomen. Voor de ontsluiting van het plangebied en het aangrenzende station spelen de Broekzijdselaan en de Spoorlaan een zeer belangrijke rol. Via het bedrijventerrein Hollandse Kade wordt weer aangesloten op de Nieuwe Amsterdamseweg. Dit tracé zal ook door de buslijndienst worden gebruikt en ter hoogte van het station is een bushalte opgenomen. De inrichting van het nieuwe stationsgebied dient het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets, dan wel de combinatie van beiden, te stimuleren. De ontwikkeling van het spoornetwerk en de daarmee gepaard gaande verbetering van de vervoerskwaliteit zullen hieraan een belangrijke bijdrage leveren.

Ook voor het fietsverkeer zullen de Hollandse Kade en de Broekzijdselaan de belangrijkste verbindingen van en naar het station zijn. In de groenzone langs het nieuwe spoor, op de bestaande spoordijk, zal vanaf het nieuwe station een fietsroute in de richting van het Gein worden opgenomen, die de verbinding vormt met de hoofdfietsroutes in het dorp en de regionale fietsroute. Uit sociale veiligheidsoverwegingen is de doorgaande fietsroute tussen Abcoude en Amsterdam niet langs het nieuwe spoor geprojecteerd. De fietsroute loopt nu vanaf het nieuwe stationsgebied via de Hollandse Kade en sluit aan op de Nieuwe Amsterdamseweg. Er wordt rekening gehouden met voldoende overdekte fietsenstallingen bij het station om zodoende voor- en natransport per fiets te stimuleren. Voor de looproutes vanuit de omringende woonwijken naar het station wordt gebruik gemaakt van de bestaande Broekzijdse laan en de nieuwe Spoorlaan. Er worden geen nieuwe langzaam verkeersverbindingen gerealiseerd.

Het woongebied wordt op verschillende plaatsen ontsloten op de doorgaande verkeersstructuur ten behoeve van auto- en langzaam verkeer. De stadswoningen en appartementen zijn bereikbaar via een ontsluiting ter hoogte van de Ereprijs respectievelijk het stationsplein. De entree van de (half)verdiepte parkeergarage onder de appartementen is gelegen aan de Hollandse Kade. De Spoorlaan wordt ingericht als een 30 km/uur-zone en krijgt een wegprofiel van 6 m breed met aan weerskanten fietssuggestiestroken van 0,5 m. Ten behoeve van de aanleg van deze weg is reeds met toepassing van artikel 19, lid 2 WRO vrijstelling verleend.

Ook de parkeerterreinen ten behoeve van het station en het aangrenzende multifunctionele gebouw worden ontsloten via de Spoorlaan. Het stationsplein zelf is een voetgangersgebied en niet toegankelijk voor autoverkeer. Ditzelfde geldt voor het gebiedje vóór het multifunctionele gebouw. In verband met de realisering van de stadswoningen ten zuiden van de Ereprijs is de hoofdontsluiting van De Bovenkamp en de aansluiting op de Bijdorplaan aangepast. Door middel van bovenstaande aansluitingen wordt het plangebied op adequate wijze ontsloten op de hoofdverkeersstructuur.



figuur 7
vervoersschema

Parkeren

In en rondom het plangebied dienen voldoende parkeerplaatsen te worden gerealiseerd om te kunnen voldoen aan de toekomstige parkeervraag uit het plangebied. Deze parkeervraag is berekend aan de hand van de parkeerkencijfers uit de Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen 2004 (ASVV) van het CROW en gebaseerd op de beoogde ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied, te weten het geprojecteerde nieuwe woongebied, de realisatie van een multifunctioneel centrum met diverse functies en voorzieningen, waaronder een zwembad en sporthal, alsmede enkele woningen, alsmede het aangrenzende stationsgebied.

Bij de bepaling van de parkeervraag mag ook rekening worden gehouden met het feit dat de parkeervraag van de verschillende functies per tijdseenheid kan verschillen, waardoor gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen mogelijk is (parkeerbalans). De mate waarin dat plaatsvindt wordt met name bepaald door de specifieke kenmerken van de functies en enkele mobiliteitskenmerken. Zo hanteert de gemeente als uitgangspunt dat de parkeervoorziening bij het station geen 'Park & Ride' voorziening mag worden. Omdat ten aanzien van het station zelf reeds was vastgesteld dat de parkeercapaciteit bij het oude station (50 pp) onvoldoende was, is het aantal parkeerplaatsen voor het nieuwe station aanzienlijk uitgebreid tot 80 pp. Gelet op de ligging van deze parkeerplaatsen ten opzichte van overige functies in het plangebied, komt een deel van deze parkeerplaatsen in aanmerking voor 'dubbel gebruik' (dag- en avondgebruik).

Voor het plangebied zijn de volgende parkeerkencijfers van toepassing:

Functie	Landelijk kencijfer	Abcoude kencijfer	Oppervlak of aantal	Eenheid	Maximale behoefte bij 100% bezetting
Wonen					
Appartementen	1,6 – 1,8	1,7*	81	Won.	57*
Grondgeb. stadswoningen	1,6 – 1,8	1,7*	14	Won.	10*
Startersappartementen	1,3 – 1,5	1,3	12	Won.	16
Openbaar Vervoer					
Station (opgave NS)	-	-	-		80
Voorzieningen					
Zwembad	9,0 – 11,0	9,0	4	100 m ² bas.	36
Sporthal	2,0 – 2,5	2,0	8,5	100 m ² bvo	17
Fitness	3,0 – 4,0	3,0	13,5	100 m ² bvo	41
Ondergeschikte horeca + winkelruimte	-	-	-	100 m ² bvo	0

Bron: ASVV 2004 / CROW publicatie 182 "Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering"

Uitgangspunten:

- Abcoude is weinig stedelijk: stedelijkheidsgraad 4
- Gebiedsaanduiding 'schil/overloopgebied centrum', effect fietsgebruik nog niet meegenomen.
- Mogelijke reductiefactor bij voorzieningen door kwalitatieve fietsvoorzieningen: 10%

* Voor de appartementen en de grondgebonden stadswoningen is uitgegaan van een totale parkeernorm van 1,7 parkeerplaats per woning. Daarvan wordt 1,0 pp gerealiseerd in de (half)verdiepte parkeergarage onder de appartementgebouwen c.q. garage/stallingsruimte bij de grondgebonden stadswoningen. De overige parkeerbehoefte (0,7 pp per woning) moet worden meegenomen in de totale parkeervraag.

Bezettingsgraad

Bij de bepaling van de maatgevende parkeervraag mag rekening worden gehouden met een zekere spreiding van de bezettingsgraad over de verschillende perioden van de dag en het weekeinde. Hiervoor is rekening gehouden met de volgende bezetting:

	Werkdag Ov.	Werkdag Mi.	Werkdag Av.	Koop- av.	Za Mi.	Za Av.	Zo Mi.
Wonen							
Appartementen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Grondgeb. stadswoningen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Startersappartementen	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Openbaar Vervoer							
Station (opgave NS)	100%	75%	5%	5%	5%	0%	0%
Voorzieningen							
Zwembad	30%	50%	50%	70%	90%	0%	60%
Sporthal	30%	50%	90%	90%	90%	30%	60%
Fitness	30%	50%	90%	90%	90%	0%	60%
Ondergeschikte horeca + winkelruimte	30%	50%	90%	90%	90%	30%	60%

Bestaande parkeerplaatsen

Als gevolg van de aanleg van de Spoorlaan en de realisering van het nieuwe woongebied was het noodzakelijk om in totaal 39 bestaande parkeerplaatsen op te heffen. Daarvoor zijn 40 vervangende parkeerplaatsen gerealiseerd, te weten 14 parkeerplaatsen nabij de aangepaste Bijdorplan en 26 parkeerplaatsen bij de nieuwe aansluiting van de Ereprijs op de Spoorlaan. In de berekening van de toekomstige parkeervraag is daarmee derhalve geen rekening gehouden. Ditzelfde geldt voor de parkeerbehoefte van De Bovenkamp.

Maatgevende parkeervraag

Op basis van de parkeerkencijfers uit het ASVV en de gehanteerde bezettinggraad geldt voor het onderhavige plangebied een maatgevende parkeervraag van 157 parkeerplaatsen, bovenop de in pandige parkeervoorzieningen in het woongebied.

	Werkdag Ov.	Werkdag Mi.	Werkdag Av.	Koop- av.	Za Mi.	Za Av.	Zo Mi.
Wonen							
Appartementen	28	34	57	51	34	34	40
Grondgeb. stadswoningen	5	6	10	9	6	6	7
Startersappartementen	8	9	16	14	9	9	11
Openbaar Vervoer							
Station (opgave NS)	80	60	4	4	4	0	0
Voorzieningen							
Zwembad	11	18	18	18	32	0	22
Sporthal	5	9	15	15	15	5	10
Fitness	12	21	37	37	37	0	25
Ondergeschikte horeca + winkelruimte	0	0	0	0	0	0	0
Totaal	149	157	156	148	138	54	115
Maatgevende parkeervraag openbaar gebied		157					

In het plangebied en directe omgeving worden 160 openbare parkeerplaatsen gerealiseerd, verdeeld over twee parkeerterreinen aan weerszijden van het station: 50 parkeerplaatsen aan de noordzijde van het stationsplein en 110 plaatsen aan de kant van het multifunctionele gebouw. Daarmee kan worden geconcludeerd dat met de geplande hoeveelheid parkeerplaatsen wordt voldaan aan de toekomstige parkeerbehoefte.



0 15 30 45 60 75m

figuur 8
codering akoestisch onderzoek

5 ONDERZOEKSRESULTATEN

5.1 GELUIDHINDER

5.1.1 Inleiding

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen met betrekking tot de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals bijvoorbeeld woningen en scholen. In de wet wordt een regeling gegeven voor industrielawaai, railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï. In of om het projectgebied bevinden zich geen gezondeerde industrieterreinen in de zin van de Wgh, zodat industrielawaai verder buiten beschouwing kan blijven.

In opdracht van de gemeente Abcoude is een onderzoek verricht naar de te verwachten geluidsbelasting op een aantal nieuw geprojecteerde woonblokken (zie figuur 8) in de omgeving van het nieuwe (verplaatste) spoorwegstation Abcoude.

In de rapportage "Geluidsonderzoek Stationsgebied Hollandse Kade te Abcoude" (Movares, 11 oktober 2007, nummer R10289A2SVO - versie 1.0) zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek weergegeven. Voor het stationsgebied zijn echter meerdere akoestische onderzoeken uitgevoerd. In de volgende paragrafen zijn deze onderzoeken nader genoemd. Op basis van het onderzoek van september 2006 zijn hogere waarden verleend en zijn bouwkundige maatregelen getroffen ten behoeve van de geluidswering van de gevels. Van belang is vast te stellen dat, ten opzichte van het plan zoals dat bij het hogere waarde verzoek er uit zag, geen wijzigingen zijn doorgevoerd. Dit betekent dat de hogere waarden beschikking en bouwplan nog steeds op elkaar zijn afgestemd en dat er geen nieuwe vaststelling van hogere waarden nodig is.

Nadien zijn de geluidsbelastingen op de gevels herberekend in verband met de wijziging van de Wet geluidhinder per 1 januari 2007. De berekening van geluidsbelastingen volgens de nieuwe dosismaat Lden geeft 2 à 3 dB lagere getalswaarden dan de 'oude' geluidsbelastingen op basis van etmaalwaarden. Omdat de getalswaarden van de geluidsnormen tevens met 2 dB zijn verlaagd treden er geen nieuwe knelpunten op ten opzichte van de verleende hogere waarden. Het bouwplan voldoet daarmee onverminderd aan de Wet geluidhinder.

5.1.2 Railverkeerslawaaï

Het projectgebied is gelegen in de 600 m brede geluidszone van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht (trajectcode 413-381) en in de omgeving van het nieuwe (verplaatste) spoorwegstation Abcoude. Bij geluidsgevoelige bestemmingen binnen deze zone dient akoestisch onderzoek te worden verricht. Voor bestaande woningen is bij wijziging van een spoorweg (zoals de uitbreiding van het spoor bij Abcoude) het standstill principe (geen toename van de geluidsbelasting) van toepassing. Voor nieuwbouw geldt in principe op grond van het Besluit geluidhinder (Bg) een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en een maximale grenswaarde (na vaststelling hogere waarde) van 68 dB.

Het stationsgebied kent een gemengde functionele invulling; in de omgeving van het station zullen ook woningen worden gesitueerd. In verband daarmee wordt het spoor voorzien van een geluidsscherm met een hoogte van 1 m boven de spoorstaaf en een lengte van 270 m aansluitend op de tunnelbak waarmee het spoor onder het Gein doorgaat. De afstand van het scherm tot het buitenste spoor bedraagt 4,5 m. In verband met de maximale ontheffingswaarde voor de woningen in het multifunctionele gebouw dient het scherm aan de zuidkant nog eens met 50 m te worden verlengd. De verlenging dient te worden geplaatst op de rand van de tunnelbak en een hoogte te hebben van 1 m ten opzichte van de bakrand. Het gehele scherm wordt transparant uitgevoerd.

In het kader van het bestemmingsplan Hollandse Kade – Stationsgebied is in februari 2004 akoestisch onderzoek verricht naar de te verwachten geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaaï op de nieuw geprojecteerde woonblokken (R10179A4SVO-versie 4.0). Op basis van dit onderzoek heeft de gemeente in september 2004 voor 97 woningen een verzoek Hogere Grenswaarden ingediend, welke beschikking door Gedeputeerde Staten op 5 november 2004 is verleend. In oktober 2005 zijn de uitkomsten uit het eerdergenoemde onderzoek, onder meer in verband met het tijdsverloop, opnieuw gezien (R10179A4SVO-versie 5.0). Daaruit is gebleken dat de conclusies ten aanzien van het railverkeerslawaaï nog steeds valide waren. In verband met vrijstellingsprocedure ex artikel 19 WRO en de verdere detaillering van het bouwplan is in september 2006 nogmaals onderzoek verricht (R10270A0SVO-versie 3) en een nieuw verzoek hogere grenswaarden ingediend. Naar aanleiding daarvan hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht op 20 december 2006 de gevraagde hogere grenswaarden verleend (2006WEM005050i). In oktober 2007 heeft zoals gezegd een actualisering van dat onderzoek plaatsgevonden naar aanleiding van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet geluidhinder (R10289A2SVO).

Uit het onderzoek is gebleken dat op de gevels van de meeste bouwblokken de voorkeurswaarde van het Bg (55 dB) wordt overschreden. Aangezien het woningbouw betreft in de nabijheid van een station en omdat de nieuwbouw de bestaande woningen afschermt, zou er ontheffing verleend moeten kunnen worden. Dit kan alleen als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden betreffen volgens het Bg: geen hogere geluidsbelasting dan 68 dB, liefst niet hoger dan 63 dB en buitenruimten en geluidsgevoelige ruimten georiënteerd aan de stille zijde. Het onderzoek heeft aangetoond dat aan die randvoorwaarden voldaan kan worden.

Aan de spoorzijde van de blokken G en K wordt op de derde en vierde bouwlaag tevens de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden, waardoor deze gevels als 'dove' gevels moeten worden uitgevoerd. Een dove gevel is een gevel zonder te openen delen met voldoende isolatie om het binnenklimaat niet te beïnvloeden.

Voor deze gevels zijn vanwege de Wet geluidhinder geen hogere grenswaarden benodigd. Voor alle overige woningen waarvoor een ontheffing van meer dan 58 dB wordt aangevraagd, dient gewaarborgd te zijn dat ze beschikken over een geluidsluwe zijde waaraan ook een geluidsgevoelige ruimte gesitueerd is. De bestaande bebouwing ondervindt afscherming van de nieuwbouw. De mate waarin varieert en hangt af van de plaats in het gebied. Met de nodige randvoorwaarden kan worden voldaan aan de bedoeling van het Besluit geluidhinder.

5.1.3 Wegverkeerslawaaï

Voor de relevante wegen in het in en nabij het projectgebied geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. De gemeente is voornemens deze wegen zodanig in te richten dat deze snelheid ook daadwerkelijk wordt gehandhaafd. Ondanks dat op grond van de Wet geluidhinder in dat geval de wegen geen geluidszone hebben, is in verband met jurisprudentie in oktober 2005 alsnog onderzoek verricht naar de effecten van het wegverkeerslawaaï op de gevels van de toekomstige woningen (R10179A4SVO-versie 5.0). Hieruit is gebleken dat als gevolg van het wegverkeer op de Spoorlaan op verschillende gevels van de nieuwbouw de geprognoseerde geluidsbelasting (2010-2015) hoger zal zijn dan 48 dB. Omdat dit echter het gevolg is van een niet gezonde weg is de wettelijke voorkeursgrenswaarde niet van toepassing en is voor het toestaan van deze geluidbelasting geen besluit hogere grenswaarden noodzakelijk.

Gelet op het feit dat de woningen reeds liggen binnen het invloedsgebied vanwege railverkeer, waarvoor een hogere voorkeursgrenswaarde geldt van 55 dB, is het in het onderhavige geval niet zinvol dan wel onmogelijk om zodanige maatregelen te treffen in het overdrachtsgebied dat de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaaï van 48 dB wordt bereikt. Het gebruik van geluidsreducerend asfalt kan worden overwogen, maar afschermende maatregelen stuiten bij voorbaat op verkeerskundige en stedenbouwkundige bezwaren. Wel moet bij alle woningen worden voldaan aan een binnenniveau van 33 dB, hetgeen haalbaar is. Daarom wordt voor het wegverkeerslawaaï aanbevolen om te toetsen of de gevelmaatregelen die voor het spoorweglawaaï genomen worden ook afdoende zijn om voor het wegverkeer een binnenniveau van 33 dB in de geluidsgevoelige ruimten te garanderen. Deze conclusie is in het akoestisch onderzoek van september 2006 (R10270A0SVO-versie 3) nogmaals bevestigd, en ook in het actualiseringsonderzoek van oktober 2007 (R10289A2SVO). Nabij het projectgebied bevinden zich geen andere wegen die akoestisch van betekenis zijn voor de realisering van woningen.

5.2 LUCHTKWALITEIT

5.2.1 Inleiding

Op 5 augustus 2005 is het 'Besluit luchtkwaliteit en Meetregeling luchtkwaliteit' in werking getreden. Dit besluit bevat de regels ter implementatie van de Europese richtlijn betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en -oxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht. In het Besluit luchtkwaliteit zijn naast de genoemde stoffen ook grenswaarden opgenomen voor koolstofmonoxide en benzeen. De grenswaarden genoemd in het Besluit luchtkwaliteit gelden in principe overal in Nederland. Elke situatie in Nederland dient ten aanzien van fijn stof (PM_{10}) in 2005 en ten aanzien van de andere stoffen uiterlijk in 2010 aan de grenswaarden te voldoen. Daar waar niet voldaan kan worden aan de grenswaarden zijn maatregelen noodzakelijk en zijn slechts onder voorwaarden woningbouw of andere bestemmingen mogelijk, tot het moment dat wél aan de normen wordt voldaan.

5.2.2 Onderzoek luchtkwaliteit

In juni 2003 is een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het projectgebied. Daarin zijn de concentraties koolstofmonoxide, benzeen, benzo(a) pyreen, fijn stof, zwaveldioxide en stikstofdioxide berekend voor het jaar 2010. Uit die berekeningen bleek dat geen overschrijding van de plandrempel en grenswaarde zal plaatsvinden. In verband met de gewijzigde regelgeving is in oktober 2005 een nieuw onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in het plangebied in verband met fijn stof (PM_{10}) voor de jaren 2004 en 2015. In dit onderzoek is, op grond van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 ook rekening gehouden met een aftrek vanwege het aandeel zeezout in de lucht. Uit dit aanvullende onderzoek blijkt dat bij een verkeersintensiteit conform het verkeersmodel (5.000 motorvoertuigen per etmaal) en rekening houdend met de zeezoutcorrectie, zowel de grenswaarde voor het jaargemiddelde ($50 \mu g/m^3$), alsmede het maximum aantal toegestane keren dat het daggemiddelde mag worden overschreden (35 keer per jaar), niet worden overschreden.

5.2.3 Luchtkwaliteitseisen

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden welke is beschreven in de Wet Luchtkwaliteit. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de wet Milieubeheer. Door deze wijziging zijn het voornoemde Besluit luchtkwaliteit 2005 en het Meet- en regelvoorschrift komen te vervallen. Daarvoor in de plaats is een aantal nieuwe Ministeriele regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden, waaronder de AMvB 'Niet In Betekende Mate' (NIBM).

Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden). Projecten die wel in betekende mate (IBM) bijdragen aan de luchtveront-

reiniging, zijn in principe opgenomen in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Een dergelijk project kan alleen doorgang vinden nadat uit een expliciete toetsing aan de grenswaarden is gebleken dat deze activiteiten geen overschrijding van de grenswaarden veroorzaakt. Het begrip NIBM speelt derhalve een belangrijke rol in de nieuwe regelgeving en is uitgewerkt in het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' en de Regeling 'Niet in betekende mate bijdragen'. Het Besluit en de Regeling maken onderscheid in de situatie vóór en ná de definitieve vaststelling van het NSL. Definitieve vaststelling van het NSL zal naar verwachting begin 2009 plaatsvinden.

In de regelgeving is alleen voor de componenten fijn stof en NO₂ een NIBM-grens opgenomen. Deze twee stoffen blijken in het algemeen in Nederland het meest kritisch te zijn. Voor alle andere stoffen uit bijlage 2 van de wet Milieubeheer (waaronder benzeen, zwaveldioxide, lood en koolmonoxide) is (nagenoeg) geen overschrijdingsrisico. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie van de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) veroorzaakt van maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarden van fijn stof en NO₂. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³. De 3% grens is pas van toepassing vanaf het moment dat het NSL definitief is vastgesteld. In de interim-periode tot aan vaststelling van het NSL wordt een NIBM-grens van 1% gehanteerd. Concreet betekent dit een concentratie van 0,4 µg/m³ voor zowel fijn stof als NO₂.

In de Regeling NIBM zijn categorieën projecten beschreven waarvoor geen verdere toetsing nodig is omdat aannemelijk is dat deze binnen de NIBM-grens. Dat zijn o.a. woningbouwlocaties met een netto toename van minder dan 500 woningen met één ontsluitingsweg. Wanneer het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over twee ontsluitingswegen, hoeven woningbouwprojecten met een netto toename van minder dan 1000 woningen niet nader onderzocht te worden. Onderhavig project valt binnen deze categorie. De opname in de Regeling NIBM kan worden gezien als een bevestiging van de uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoeken.

5.2.4 Aanvullend onderzoek luchtkwaliteit parkeergarage

In het kader van de beantwoording van enkele zienswijzen in de vrijstellingsprocedure is in januari 2007 nog aanvullend onderzoek verricht naar de benzeenimmissie in de omgeving ten gevolge van de (half)verdiepte parkeergarage. Deze parkeergarage wordt natuurlijk geventileerd door middel van roosters in de gevels, de in- en uitrit en via een noodtrap naar het dek. De benzeenimmissie in de omgeving van de garage wordt mede bepaald door de ventilatiecapaciteit van de ventilatievoorzieningen van de garage. Voor de berekening is bij het luchtstroommodel uitgegaan van een worstcase scenario (windstil weer en een temperatuurverschil van 2 graden Celsius tussen buiten en binnen de garage). De werkelijke ventilatiehoeveelheid zal bijna altijd groter dan hier berekend zijn.

De normen voor de buitenluchtkwaliteit zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Voor wat betreft de luchtkwaliteit buiten de parkeergarage is de grenswaarde voor benzeen (C₆H₆) bepalend, te weten 10 µg/m³ (jaargemiddelde). Deze waarde is een optelsom van de achtergrondconcentratie, de bijdrage door het wegverkeer en de bijdrage door de garage. In de regel is de bijdrage van het wegverkeer en de achtergrondconcentratie maximaal circa 5 µg/m³. Dit betekent dat de bijdrage van de garage aan de jaargemiddelde benzeenconcentratie rond de garage maximaal 5 µg/m³ mag zijn. De bijdrage van de garage is berekend met het programma CAR-parking (van het RIVM).

Uit de berekeningen blijkt dat al vanaf een afstand van 1,5 m uit de zuidwestelijke gevels de waarde van 5 µg/m³ niet meer wordt overschreden. Bovendien dalen de benzeenconcentraties verder naarmate de afstand tot de gevels van de garage toeneemt. De tussenliggende waterpartij heeft ter plaatse een breedte van 20 m. Derhalve zullen de benzeenconcentraties, ten gevolge van de parkeergarage, aan de overkant van het water ruim onder de wettelijke grenswaarde zijn.

5.3 BODEMKWALITEIT

5.3.1 Inleiding

Door middel van bodemonderzoek moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit van de gronden in het projectgebied geschikt is voor woningbouw. Ondanks dat in het verleden binnen het projectgebied en directe omgeving ervan diverse bodemonderzoeken zijn uitgevoerd, bleek onvoldoende duidelijkheid te bestaan over de activiteiten die in het verleden op de locatie hebben plaatsgevonden. Daarom heeft de gemeente Abcoude een historische inventarisatie en een bodemonderzoek laten uitvoeren. De resultaten daarvan zijn beschreven in de rapportages 'Historische inventarisatie en bodemonderzoek Stationsgebied Hollandse Kade te Abcoude' (Grontmij, 2 november 2005) en 'Verkennd Bodemonderzoek Stationsgebied te Abcoude Deelgebied Zuid: Ereprijs/Bovenkamp (Grontmij, 23 januari 2006). Het doel van deze onderzoeken was het vaststellen van de milieuhygiënische situatie van de bodemkwaliteit in het stationsgebied. Hierbij is op basis van historische informatie achterhaald voor welke plaatsen onvoldoende gegevens bekend zijn met betrekking tot de bodemkwaliteit. Door middel van het bodemonderzoek zijn deze ontbrekende gegevens aangevuld.

5.3.2 Samenvatting historie

Tot de jaren tachtig van de vorige eeuw had het terrein een agrarische bestemming (weiland). In de periode daarna tot en met 1995 bevonden zich op het noordelijk deel van de locatie volkstuinen en is op het zuidoostelijk deel het bedrijventerrein De Bovenkamp gerealiseerd. Aan de zuidkant van het volkstuinencomplex was vanaf 1987 een gemeenteopslagplaats gevestigd met daarnaast vanaf 1988 een opslagplaats van een lokale aannemer. Op het aannemersterrein bevond zich een bovengrondse dieseltank in een lekbak. Op zowel het gemeente- als het aannemersterrein was een open verhardingslaag aanwezig (met onder meer puingranulaat). De opslagterreinen van de gemeente en aannemer zijn in 2005 uit gebruik genomen.

Vanaf 1995 tot 2005 hebben op het noordelijk terreindeel een aantal tijdelijke depots gelegen. Deze depots waren ingericht ten behoeve van de ontwikkelingsprojecten in Abcoude waar de locatie aanvankelijk deel van uitmaakte en waarbij grondoverschotten vaak tijdelijk in depot gezet moesten worden. In het voorjaar van 2005 is het noordelijke deel van de locatie – voorafgaand aan het bouwrijp maken – geschikt gemaakt voor de voorgenomen herinrichting van het Stationsgebied. Hiertoe is een kleinschalige olieverontreiniging verwijderd en van de locatie afgevoerd alsmede enkele verhardingslagen. Daarnaast zijn twee sloten gedempt en is één sloot verbreed. Door middel van een nieuw aangelegde duiker is de verbrede sloot verbonden met de nog aanwezige zuidoostelijke spoorwaaier. Tot slot is het terrein opgehoogd en geëgaliseerd.

In de onderzoeken wordt in detail ingegaan op de bodemkwaliteit van de verschillende terreindelen en/of aspecten ervan. De conclusies in het onderzoek ten aanzien van de huidige bodemkwaliteit luiden als volgt:

Algemene bodemkwaliteit

Nadat het terrein opgehoogd en geëgaliseerd was is de bodemkwaliteit gefaseerd vastgelegd. Tijdens het eindsituatieonderzoek in juni 2005 is met name de kwaliteit van de huidige bovengrond onderzocht. In oktober 2005 is op verzoek van de provincie Utrecht ook de kwaliteit van de ondergrond onder de aangebrachte ophooglaag onderzocht. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat her en der op de locatie zowel in de bovengrond als in de oorspronkelijke bodem (ondergrond) geringe verhogingen boven de streefwaarde voor zware metalen, PAK en minerale olie zijn vastgesteld. Deze lichte verhogingen waren te relateren aan de lichte bijmenging met puin in de grond. Ter plaatse van de restanten van het puinpad werd lokaal de interventiewaarde overschreden. Deze restanten zijn, na goedkeuring van het plan van aanpak door de provincie Utrecht, in 2006 verwijderd. Op basis van deze resultaten blijkt het terrein na de uitgevoerde sanering geschikt te zijn voor de voorgenomen bestemmingen.

Asbest

Tijdens het bodemonderzoek en de graafwerkzaamheden zijn ter plaatse van het projectgebied geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van asbest op en in de grond. Teneinde meer zekerheid te verkrijgen is op 11 en 12 oktober 2005 een verkennend onderzoek naar asbest uitgevoerd. Hierbij is gebleken dat zowel visueel als analytisch geen asbest in de bodem aanwezig is. Daarom zijn er ten aanzien van asbest geen belemmeringen voor wonen.

Arseen

In de ondergrond is een veenlaag aanwezig op een diepte van circa 3 tot circa 7 m beneden maaiveld. In de veenlaag is plaatselijk sprake van verhoogde gehalten aan arseen. In de veenlaag nabij de aangelegde duiker is arseen boven de interventiewaarde aangetroffen. In de veenlaag elders op het terrein liggen de gemeten gehalten beneden de streefwaarde. Het grondwater is niet verontreinigd met arseen, behoudens het noordoostelijk terreindeel waar arseen boven de tussenwaarde is gemeten. Dergelijke gehalten aan arseen komen in de regio vaker voor en hebben een natuurlijke oorzaak. De gemeten gehalten vormen daarom geen aanleiding voor vervolgonderzoek. Er dient bij toekomstige werkzaamheden nabij of in de veenlaag rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van arseen in het veen. Indien arseen aanwezig blijkt te zijn in het veen, kan het nemen van maatregelen die er op gericht zijn het eventueel vrijkomende arseen te beheersen, wellicht noodzakelijk zijn. De noodzaak tot het nemen van maatregelen en een voorstel voor te nemen maatregelen dienen met de provincie Utrecht of met de DWR (afhankelijk van de aard van de werkzaamheden) overlegd te worden.

5.3.3 Voormalig volkstuinencomplex

De provincie Utrecht heeft bij brief van 16 juni 2005 (kenmerk 2005WEM02544i) aangegeven de indruk te hebben dat sprake is geweest van overtreding van de Wet bodembescherming bij (onder meer) het verwijderen van een deel van het puinpad in 1996 ter plaatse van het voormalige volkstuinencomplex. Het daaropvolgende overleg met de provincie, spitte zich toe op de vraag of het weghalen van deze verharding al dan niet gezien moet worden als een bodemsanering. De gemeente Abcoude is van mening, welke visie gedeeld wordt door de milieudienst Noord West Utrecht, dat de verwijdering van verharding geen bodemsanering is en er derhalve geen sprake is van overtreding van de Wet bodembescherming. In het kader van deze kwestie is het bovengenoemde onderzoek ook toegezonden aan de provincie Utrecht. Op basis van het historische overzicht is de provincie van mening dat door de gemeente Abcoude dan wel de milieudienst Noord West Utrecht onzorgvuldig is gehandeld bij de verwijdering van de puinhoudende grond ter plaatse van het pad.

Ten aanzien van het onderzoek naar de huidige bodemkwaliteit merkt de provincie op dat de bodem op het terrein over het algemeen niet of in lichte mate verontreinigd is. Dit geldt zowel voor de bovengrond (0-0,5 m-mv) als de ondergrond (dieper dan 0,5 m-mv). Zowel het oorspronkelijke maaiveld, de aangebrachte grond uit de depots, het dempingsmateriaal in de sloten en het opgebrachte slib zijn maximaal in lichte mate verontreinigd. De tussenwaarden (criteria voor nader onderzoek) worden niet overschreden. De gehalten zijn zodanig laag dat er geen risico's zijn voor volksgezondheid en milieu. De huidige bodemkwaliteit is dan ook geschikt voor het beoogde gebruik. Daarbij geldt de venige ondergrond wel als aandachtspunt. Deze is namelijk plaatselijk tot boven de interventiewaarde verontreinigd met arseen. Indien op het terrein werkzaamheden worden verricht dieper dan 3 m-mv, dient de kwaliteit van het veen te worden bepaald. Indien hieruit blijkt dat het vrijkomende veen arseenhoudend is, dient een plan van aanpak voor de verwerking te worden voorgelegd aan de provincie. Met uitzondering van de graafwerkzaamheden dieper dan 3 m-mv zijn er derhalve geen belemmeringen voor de geplande bouwwerkzaamheden op het terrein. In verband hiermee zal de situering en samenstelling van de veenlaag tijdens de bouwwerkzaamheden nauwkeurig worden gevolgd. Dat is nodig omdat ten behoeve van de nieuwbouw in het plangebied

graafwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd op een diepte van meer dan 3 m-mv en tevens ook bronbemaling zal worden toegepast. Indien uit onderzoek blijkt dat het vrijkomende veen arseenhoudend is, zal in overleg met de provincie een plan van aanpak worden opgesteld. Op basis daarvan kunnen vervolgens maatregelen worden getroffen.

5.4 ARCHEOLOGIE

5.4.1 Inleiding

Het provinciaal archeologiebeleid is er in de eerste plaats op gericht waardevolle archeologische vindplaatsen in de bodem te behouden. Dit beleid is nader uitgewerkt en vastgelegd in onder meer de provinciale Cultuurnota en het streekplan. De provincie adviseert archeologisch onderzoek uit te voeren ten behoeve van ruimtelijke plannen, indien er bodemingrepen plaatsvinden in ongeroerde grond op plaatsen met een (middel)hoge verwachtingswaarde volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) of op plaatsen met een vastgestelde archeologische waarde volgens de Archeologische Monumentenkaart (AMK).

5.4.2 Archeologische waarden ter plaatse

Het plangebied is gelegen in een gebied waar de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden een hoge trefkans aangeeft. Dit betekent dat de kans hoog wordt geacht dat hier archeologische vindplaatsen aanwezig zijn. Voorts ligt in het zuidelijke deel van het plangebied een terrein met een vastgestelde archeologische waarde volgens de Archeologische Monumenten Kaart (zie figuur 9). Dit betreft een terrein van archeologische waarde (monumentnummer 1909), waar door middel van onderzoek is aangetoond dat sporen aanwezig zijn uit de IJzertijd (800-12 v. Chr.). In verband met het voorgenomen gebruik als buitenterrein ten behoeve van de gemeentewerf is door RAAP Archeologisch Adviesbureau in opdracht van de gemeente Abcoude in 2005 een archeologisch (boor-) onderzoek uitgevoerd (RAAP-rapport d.d. 15 maart 2005). Daaruit is gebleken dat het aanbrengen van een oppervlakteverharding van Stelconplaten en keerwanden niet bedreigend is voor de aanwezige archeologische waarden, in tegenstelling tot het voorgenomen gebruik op langere termijn als begraafplaats.

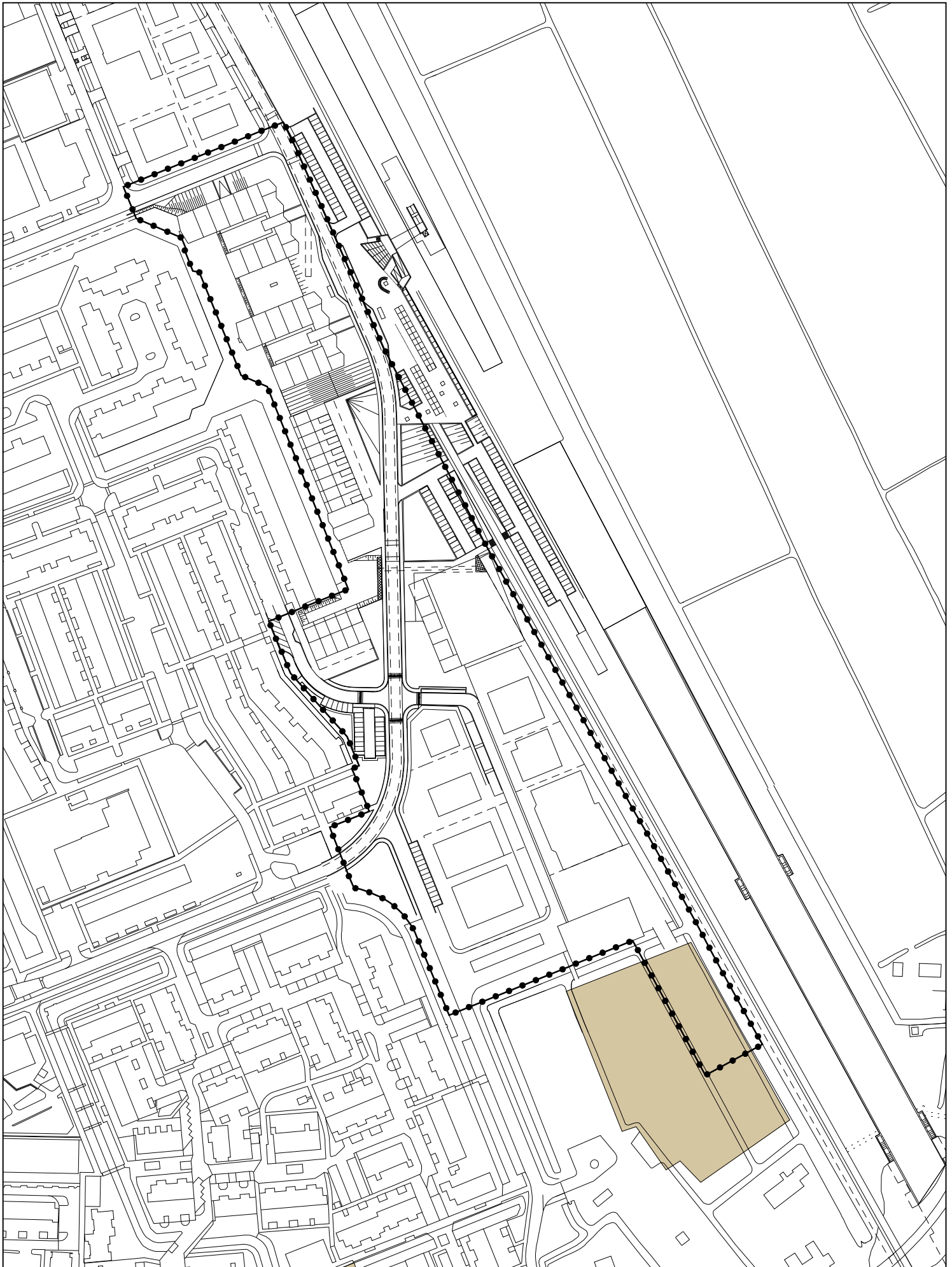
Omdat in het resterende gebied ook gebouwd gaat worden, is in augustus 2005 door RAAP een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat in de oeverafzettingen van het Gein, die zich in de ondergrond van het projectgebied bevinden en waarvoor bij aanvang van het onderzoek een hoge archeologische verwachting gold, geen archeologische indicatoren of archeologische lagen aanwezig zijn. Voor een deel zijn de oeverafzettingen reeds verstoord.

De conclusie is dat er, met uitzondering van het AMK-terrein, geen waardevolle archeologische relictten in het plangebied te verwachten zijn. Het uitvoeren van nader onderzoek en het houden van archeologisch toezicht tijdens de werkzaamheden worden niet noodzakelijk geacht.

5.4.3 Aanlegvergunning

Omdat op het AMK-terrein de archeologische laag zich vlak onder het maaiveld bevindt, wordt aanbevolen de archeologische waarden te behouden door:

- geen bodemingrepen te laten plaatsvinden dieper dan 10 cm in de oorspronkelijke bouwvoor;
- de huidige grondwaterstand te handhaven; dit is essentieel voor het behoud van de organische component van de vindplaats, die mogelijk in de diepere grondsporen aanwezig zijn;
- geen ophoging dikker dan ruim 2,0 m aan te brengen op het oorspronkelijke maaiveld.



figuur 4
Archeologie

In verband hiermee heeft het desbetreffende terrein binnen de bestemming Bedrijventerrein de aanduiding 'archeologische waarden' gekregen, welke is gekoppeld aan een aanlegvergunningstelsel.

5.5 EXTERNE VEILIGHEID

5.5.1 Transport gevaarlijke stoffen per spoor

In verband met de realisering van nieuwe (beperkt) kwetsbare bestemmingen (zoals woningen) in de nabijheid van het spoor dient de externe veiligheidssituatie te worden onderzocht. In dat kader is reeds in juni 2003 een risicoanalyse uitgevoerd, waarin zowel het plaatsgebonden (individueel) risico (PR), als het groepsrisico (GR) zijn onderzocht. Deze analyse is inmiddels achterhaald door wijzigingen in beleid, vervoersintensiteiten en vernieuwde rekenprogramma's. Om die reden is dit onderzoek in september 2006 geactualiseerd. Hierbij zijn verschillende scenario's voor de ruimtelijke ontwikkeling doorgerekend. Daarbij is voor de toekomstige situatie uitgegaan van de realisering van het woongebied en het multifunctionele centrum en de ontwikkeling van kleinschalige kantoorruimte op De Bovenkamp.

Wettelijke normstelling

Uit dat onderzoek is gebleken dat het spoortraject geen PR 10^{-5} en PR 10^{-6} contour heeft, hetgeen betekent dat ook in de toekomstige situatie wordt voldaan aan de wettelijke norm van het plaatsgebonden risico. De ontwikkeling van het plangebied draagt wel bij aan de toename van het groepsrisico. De wettelijke oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt in de huidige situatie, zonder dat het plangebied is ontwikkeld, niet overschreden. Door de ontwikkeling van het plangebied neemt het groepsrisico wel toe. Deze toename leidt echter niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

Verantwoording groepsrisico

De ontwikkeling van het plangebied is derhalve toegestaan, mits het groepsrisico verantwoord kan worden conform de verantwoordingsplicht groepsrisico. In verband hiermee is in november 2006 een afzonderlijke rapportage opgesteld. Daarin is geconcludeerd dat, gelet op de plaatselijke omstandigheden bronmaatregelen aan het spoor niet haalbaar zijn. Het verschuiven van functies binnen het plangebied is door de beperkte ruimte ook niet mogelijk. Het realiseren van het plan op een andere locatie stuit op planologische, sociale en economische bezwaren, vanwege de gewenste aansluiting op het station. Door de ruimtelijke structuur van het plangebied en bij het ontwerp van de bouwplannen zijn er voldoende mogelijkheden om de veiligheidssituatie te optimaliseren. Zo is de bereikbaarheid voor hulpdiensten van het spoor en de bebouwing verzekerd door de aanleg van de Spoorlaan en een opstelplaats voor brandweerwagens. Er zijn voldoende vluchtwegen om het plangebied te verlaten en bij de inrichting van de openbare ruimte wordt hiermee rekening gehouden. In het gebied is een adequate bluswatervoorziening aanwezig.

Verder zal voor de rampenbestrijding worden aangesloten bij het regionale rampenbestrijdingsplan Spoor. Ten aanzien van de zelfredzaamheid van personen is vastgesteld dat zich in het plangebied geen functies bevinden die primair bestemd zijn voor verminderd zelfredzame personen. Het multifunctionele centrum kan op bepaalde tijden wel gebruikt worden door groepen verminderd zelfredzame personen, zoals jonge kinderen, minder validen of ouderen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hierover overleg met de Brandweer moeten plaatsvinden.

Provinciaal ambitieniveau

Voorts is van belang dat de provincie Utrecht in het Provinciaal Milieubeleidsplan 2004 – 2008 voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voor kwetsbare objecten een veiligere situatie wenst te creëren dan het landelijke beleid. Ten behoeve hiervan hanteert de provincie de PR 10^{-8} contour als norm voor kwetsbare objecten. Voor het groepsrisico gaat de provincie uit van een norm van 0,1 x de oriëntatiewaarde. Op onderhavige locatie, die als inbreidingslocaties moet worden aangemerkt, kan aan deze verhoogde externe veiligheidsambities niet

worden voldaan. Het projectgebied ligt binnen de PR 10⁻⁸ contour en de ontwikkeling ervan leidt tot een lichte overschrijding van de norm van 0,1 x de oriëntatiewaarde (0,1198 / jaar). Het provinciale beleid laat ten aanzien van inbreidingsplannen echter wel ruimte voor een specifieke afweging over de haalbaarheid van het ambitieniveau. Gelet op het specifieke karakter van het plangebied (stationsgebied) en op de positieve adviezen van de Provinciale Planologische Commissie en de afgegeven algemene verklaringen van geen bezwaar (zie paragraaf 1.5) wordt deze lichte overschrijding niet problematisch geacht.

5.5.2 Buisleidingen

In het plangebied en omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen aanwezig, waarmee bij de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden. Op het bedrijventerrein De Bovenkamp zijn de gebruikelijke nutsvoorzieningen aanwezig. Bij de aanplant van bomen etc. zal hiermee rekening worden gehouden.

5.5.3 Inrichtingen

Bestaande situatie

In het plangebied of de nabije omgeving zijn geen bedrijven gevestigd die vallen onder het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Wel zijn op het bedrijventerrein De Bovenkamp thans de volgende inrichtingen gevestigd:

Naam	Adres	Sbi-code	Omschrijving bedrijf	Milieu-categorie*
De Haan Products	Bovenkamp 4	(zie tekst hierna)	kunststofgieterij / matrijzenmakerij (kleinschalig)	3.1
Aaftink Installatie-techniek	Bovenkamp 5	45.3	installatiebedrijf (klimaatinstallaties)	2
Kuiper Verhuisbedrijf	Bovenkamp 6	6024.1	verhuisbedrijf	3.1
Alleborgh	Bovenkamp 7	5137 / 517	groothandel koffieproducten / koffiemachines	2
Bulthaup	Bovenkamp 7	74	keukenarchitectuur	1
Meliora	Bovenkamp 7	74	organisatieadviesbureau	1
Van Kalmthout BV	Bovenkamp 8	501/504	autobedrijf	2
Centraal Magazijn	Bovenkamp 9	517	groothandel laboratoriumbenodigheden	2
Gemeente Abcoude	Bovenkamp 15	9002.1B	gemeentewerf	3.1

* volgens aanduiding brochure "Bedrijven en milieuzonering" (VNG, 2007)

In verband hiermee is onderzocht of de beoogde nieuwbouw binnen het plangebied zich verhoudt met de bestaande (en toegestane) inrichtingen op dit bedrijventerrein. Hiervoor is de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (herziene druk 2007) gehanteerd. Op basis van deze publicatie geldt voor bedrijven uit de milieucategorieën 1 en 2 een bijbehorende afstandzonering van 10 m respectievelijk 30 m tot gevoelige objecten, zoals woningen. Voor milieucategorie 3.1 geldt een afstandszone van 50 m.

Met betrekking tot het bedrijf aan de Bovenkamp 4 moet worden opgemerkt dat de hier uitgevoerde bedrijfsactiviteiten niet eenduidig kunnen worden gekoppeld aan een bepaalde Sbi-code uit de VNG-publicatie. Het bedrijf heeft de meeste raakvlakken met de volgende Sbi-codes:

t.a.v. matrijzenmakerij:

- nr. 284: smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., productieoppervlak < 200 m²
- nr. 287: overige metaalwarenfabrieken, inpandig, productieoppervlak < 200 m²

t.a.v. kunststofgieterij:

- nr. 252: productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen
- nr. 3661.2: productie van overige goederen

De genoemde codes corresponderen allemaal met milieucategorie 3.1, welke derhalve aan dit bedrijf redelijkerwijs gesproken moet en kan worden toegekend.

De in de VNG-publicatie genoemde afstanden zijn de afstanden tussen de gevels van woningen en de perceelsgrens van bedrijven. Bij de bepaling van de afstanden in de VNG-publicatie is echter uitgegaan van woningen in een rustige woonwijk met weinig verkeer. Indien de omgeving daarentegen een andere karakteristiek heeft, zoals in casu een 'gemengd gebied', kunnen bepaalde milieuaspecten, bijvoorbeeld verkeer en geluid, minder gevoelig zijn. In die gevallen is een correctie op de geadviseerde afstand van één afstandsstap tussen bedrijven en milieugevoelige functies in principe toelaatbaar. Dit is ook toegestaan indien het bedrijf door zijn aard en omvang minder milieuhinder veroorzaakt dan 'standaard' mag worden verondersteld.

Uit de verkavelingstekening blijkt dat de afstand tussen bestaande woningen en de grens van het bedrijventerrein minimaal circa 26 m bedraagt. Aldus kan de verwachting worden uitgesproken dat bedrijven tot milieucategorie 2 door de bestaande woningbouw niet in hun bedrijfsvoering beperkt zullen worden. Voor de inrichtingen in milieucategorie 3.1 geldt een afstandzone van 50 m, maar zoals hierboven is toegelicht, is er aanleiding om hiervoor een correctie toe te passen tot 30 m. Van de aanwezige drie bedrijven in categorie 3.1 is er één (Bovenkamp 15) op een zodanige afstand van de bestaande woningen gelegen (meer dan 75 m) dat wordt voldaan aan de (verkorte) afstandzone. De overige twee (Bovenkamp 4 en 6) liggen op een afstand van 26 m respectievelijk 40 m van de bestaande woningbouw. Voor Bovenkamp 6 wordt derhalve voldaan aan het verkorte afstandscriterium van 30 m, voor Bovenkamp 4 is dat niet het geval.

Geprojecteerde nieuwbouw

Rondom het bedrijventerrein zijn nieuwe milieugevoelige bestemmingen (woningen) geprojecteerd (zie figuur 8). De stadswoningen in Blok C en de appartementen in het multifunctionele gebouw aan de stationszijde zijn hierbij het meest relevant. Op het bedrijventerrein zelf wordt ter plaatse van Bovenkamp 2 de realisatie van een kantoorpand beoogd. Uit de verkavelingstekening blijkt dat de afstand tussen de grens van het bedrijventerrein en blok C minimaal circa 30 m bedraagt. De geprojecteerde appartementen op de verdiepingen in het multifunctionele gebouw) grenzen aan één zijde direct aan het bedrijventerrein.

Op basis hiervan kan de verwachting worden uitgesproken dat bedrijven tot milieucategorie 2 door de geprojecteerde woningbouw niet in hun bedrijfsvoering beperkt zullen worden c.q. leiden tot onaanvaardbare hinder nabij woningen. Van de drie aanwezige bedrijven in categorie 3.1 is er één (Bovenkamp 15) op een zodanige afstand van de geprojecteerde woningen gelegen (125 m) dat normaal wordt voldaan aan de geldende (onverkorte) afstandsnormen. De overige (Bovenkamp 4 en 6) liggen op een afstand van 40 m en 75 m van de geprojecteerde woningen. Voor Bovenkamp 4 en 6 wordt derhalve voldaan aan het verkorte afstandscriterium van 30 m.

Op het buitenterrein van het perceel Bovenkamp 5 is een opslagplaats voor gasflessen gesitueerd. Aangezien de afstand tussen de opslagplaats en de geprojecteerde woningen circa 17 m bedraagt, wordt op dit moment voldaan aan de minimumafstand van 15 m tot woningen en sporthallen/zwembaden e.d. Om die reden wordt voor dit perceel een milieuzone ingesteld van 15 m waarbinnen geen opslag van gasflessen en/of gevaarlijke stoffen is toegestaan. Een en ander is samengevat in onderstaand schema.

<i>Inrichting</i>	<i>Afstand tot bestaande woningen</i>	<i>Afstand tot geprojecteerd woongebied</i>	<i>Afstand tot multifunctioneel centrum</i>	<i>Maximaal toegestane milieucategorie binnen bestemming Bedrijventerrein</i>
Bovenkamp 4	26 m	70 m	40 m	Cat. 3.1
Bovenkamp 5	75 m	50 m	2 m	Cat. 2 + milieuzone 15 m
Bovenkamp 6	40 m	>100 m	75 m	Cat. 3.1
Bovenkamp 15	90 m	>150 m	125 m	Cat. 3.1

Multifunctioneel centrum

In het geprojecteerde multifunctionele gebouw zijn naast een (in pandig) zwembad, sporthal, fitnessvoorzieningen, horeca en een café-restaurant, ook enkele woningen voorzien. De niet-woonfuncties vielen voorheen onder het 'Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen Milieubeheer', een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op grond van artikel 8.40 van de Wet milieubeheer waarin milieuregels zijn opgenomen die gelden voor horecabedrijven, sportaccommodaties en recreatieterreinen. Per 1 januari 2008 hebben twaalf AMvB's, waaronder deze, plaatsgemaakt voor een nieuwe AMvB: het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer oftewel het Activiteitenbesluit. Inrichtingen die aan deze nieuwe AMvB voldoen, zijn niet milieuvergunningplichtig. Ervan uitgaande dat het geprojecteerde multifunctionele gebouw zal voldoen aan de bijbehorende vereisten uit het Activiteitenbesluit, is er geen beletsel om milieugevoelige bestemmingen aansluitend aan de erfscheiding van deze functies dan wel in pandig in hetzelfde gebouw te realiseren. In verband met de overige in pandige functies, zullen de woningen ten aanzien van de akoestische situatie moeten voldoen aan minimale binnenwaarde van 35 dB(A), hetgeen bij moderne bouwmethoden geen enkel probleem is.

Door gebruikmaking van zoutelektrolyse voor de ontsmetting van het zwembad zal bij het onderhavige zwembad geen sprake zijn van de opslag van zoutzuur en zwavelzuur. De opslag van natriumhypochloriet zal alleen in kleine hoeveelheden plaatsvinden. Gelet op de reductie van het aantal en de omvang van de opgeslagen gevaarlijke stoffen, behoeft ten aanzien van het onderhavige zwembad geen rekening te worden gehouden met een minimale afstand tussen de opslaglocatie en andere functies. Conform de van toepassing zijnde richtlijn CPR 15.1 behoort het immers tot de mogelijkheden om tot 500 l natriumhypochloriet op te slaan in het multifunctionele gebouw, zonder dat daarbij afstanden in acht dienen te worden genomen tot de (gevel/scheidingswand van de) woonfuncties. Wel zullen voorzieningen vereist zijn, zoals lekbakken en/of een hogere weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag. In het kader van de verlening van de bouwvergunning zal acht moeten worden geslagen op de eventueel noodzakelijke bouwkundige voorzieningen die aan de opslag van natriumhypochloriet worden gesteld. Dit geldt ook voor ventilatievoorzieningen om de ophoping van waterstofgas nabij de elektrolyse-installatie (en explosiegevaar) te voorkomen.

Conclusie en milieuzonering plankaart

Na analyse van de bestaande bedrijven op het terrein zijn in het onderhavige plan binnen de bestemming Bedrijventerrein bij recht bedrijven en bedrijfsactiviteiten toegestaan uit de milieucategorieën 1 en 2 van de 'Staat van Bedrijfsactiviteiten'. Op drie na voldoen de huidige bedrijven hieraan. Deze drie bedrijven (Bovenkamp 4, 6 en 15) vallen thans in categorie 3.1. Aangezien binnen dit plangebied echter een verkorte afstandsnorm kan worden gehanteerd, kan worden gemotiveerd dat op deze percelen bij recht maximaal milieucategorie 3.1 moge-

lijk is. Overigens geldt voor Bovenkamp 15 dat milieucategorie 3.1 ook mogelijk is zonder verkorte afstandsnorm.

Het perceel Bovenkamp 5 grenst direct aan de bestemming Gemengd, waarbinnen de genoemde appartementen zijn geprojecteerd. Mede in verband met de gasflessenopslag is volgens dit plan op dit perceel bedrijvigheid toegestaan tot maximaal milieucategorie 2, maar is op een deel van het onderhavige perceel geen opslag toegestaan. Voorts is de situering van de appartementen binnen de bestemming Gemengd nader op de plankaart bepaald, opdat deze zo min mogelijk aan de zijde van het bedrijventerrein worden opgericht. De afstand tussen de geprojecteerde appartementen en de grens van het bouwvlak bedraagt circa 19 m.

Om de bestaande milieuzonering niet negatief te beïnvloeden is in het plan voorts de vestiging van bedrijven, die vallen onder het BEVI en het Vuurwerkbesluit, alsmede van geluidszoneringplichtige bedrijven, uitgesloten.

5.6 FLORA EN FAUNA

5.6.1 Inleiding

Bij ruimtelijke ingrepen dient beoordeeld te worden in welke mate er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige dier- en plantensoorten en hun leefklimaat. Zijn er negatieve effecten op soorten dan dient mogelijk een ontheffing te worden aangevraagd ingevolge artikel 75 van de Flora en faunawet.

5.6.2 Onderzoek

In verband hiermee heeft in 2005/2006 een onderzoek plaatsgevonden naar het mogelijk voorkomen van beschermde plant en/of diersoorten (in het kader van de Flora- en faunawet, Rode Lijst en Habitatrichtlijn). Daarbij is speciale aandacht uitgegaan naar de aanwezigheid van vleermuizen in gebouwen en amfibieën en kleine zoogdieren op de locatie. Voor het onderzoek zijn de (beperkte) historische gegevens van het desbetreffende kilometerhok opgevraagd en heeft een aantal veldbezoeken, ook gedurende de avond en nacht, plaatsgevonden. Bij de veldonderzoeken in 2005 en 2006 werden veel minder diersoorten aangetroffen dan aanvankelijk verwacht. Ook waren er nauwelijks vlinders of sprinkhanen. De sloten tussen de achtertuinen van de woningen aan de Ereprijs en die tussen het spoor en de onderzoekslocatie zijn van belang als voortplantingswater voor amfibieën, met name groene kikkers. Hoewel wel verwacht werden er geen kleine zoogdieren aangetroffen.

Het determineren van grassen werd enigszins bemoeilijkt door maaiwerkzaamheden, doch desondanks is het overgrote deel van de soorten op naam gesteld. Uit dit onderzoek komen geen soorten naar voren die aanleiding vormen voor het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

Op grond van hiervan kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen bouwactiviteiten niet in strijd zijn met de Flora- en faunawet dan wel de Habitatrichtlijn (mits bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels). In dat geval is een ontheffing van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk.

6 WATER

6.1.1 Watertoets

In het kader van de zorgvuldige ruimtelijke afweging dient een watertoets plaats te vinden. Dit is wettelijk verankerd in het Besluit op de Ruimtelijke Ordening van 3 juli 2003. De toets dwingt ertoe in een vroegtijdig stadium alle waterhuishoudkundige belangen expliciet in de planvorming te betrekken. De eisen die de watertoets stelt hebben onder meer betrekking op de wijze van bestemmen en de verantwoording van de te nemen waterhuishoudkundige maatregelen in een waterparagraaf. Het project moet worden afgestemd op de verordeningen van het hoogheemraadschap en op het grondwaterbeheer. Van belang bij de watertoets is dat tijdig overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder omtrent de invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de waterhuishouding in het betrokken gebied; dit conform de Handreiking Watertoets van het Rijk. De waterstaatkundige belangen in het plangebied worden behartigd door het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en Waternet (de voormalige Dienst Waterbeheer en Riolering gemeente Amsterdam) als uitvoeringsorganisatie. Met Waternet vindt periodiek overleg plaats met betrekking tot ontwikkelingen in de gemeente Abcoude. Bovendien is in het kader van de 'watertoets' voor onderhavig plan in een vroeg stadium overleg gevoerd over de waterstaatkundige belangen in het plangebied en de te stellen randvoorwaarden.

6.1.2 Huidige waterhuishoudkundige situatie

In verband met het onderhavige bestemmingsplan is de huidige waterhuishoudkundige situatie waaronder maaiveldhoogtes en bodemgesteldheid en grondwater in kaart gebracht. Volgens het waterbeheersplan (AGV, 2000-2004) heeft het stedelijk water in Abcoude de functie 'stedelijk leefwater'. Deze term staat voor het middelste ambitieniveau voor de kwaliteit van het stedelijk water. Deze kwaliteit komt tot uitdrukking in een beeldkwaliteit ten aanzien van onder meer oevertype, doorzicht en zuurstofgehalte (ten behoeve van flora en fauna), aantrekkelijkheid en passendheid binnen de omgeving, alsmede de waardering/beleving door de burger. Er mogen geen tot weinig lozingen van afvalwater plaatsvinden. Recreatief medegebruik met een zekere contactkans is (hierdoor) mogelijk.

Oppervlaktewatersysteem

Het watersysteem van de gemeente Abcoude maakt deel uit van de Amstelland-west boezem en ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi & Vecht. Overtollig polderwater, onder andere uit het stedelijk gebied van Abcoude, wordt uitgeslagen op de boezem. Tevens wordt bij watertekort of ten behoeve van doorspoeling, water ingelaten vanuit de boezem. In de kern van Abcoude splitst het boezemwater zich. De Angstel gaat over in het Gein en de Holendrecht. Ten noord-westen van Abcoude bevindt zich het Abcoudermeer (op boezempeil).

Aan de randen van het plangebied bevindt zich een aantal oppervlaktewateren. Dit zijn de spoorloot langs de spoorlijn Utrecht-Amsterdam en de watergangen ten zuiden van De Bovenkamp. De volgende waterbreedtes en waterpeilen zijn aangetroffen:

- Spoorloot: officieel waterpeil NAP -2,40 m. De sloot is erg smal, de breedte van de waterlijn bedraagt circa 2,0 m;
- ten zuiden van het plangebied, evenwijdig aan het spoortracé is eveneens een spoorloot gesitueerd, die uitmondt in eerder genoemde spoorloot langs het plangebied, middels een stuw. Het waterpeil in dit deel van de spoorloot bedraagt NAP -1,94 m;
- watergangen De Bovenkamp: aan de zuidzijde van het gebied is de waterbreedte ongeveer 3,5 à 4 m en bedraagt het waterpeil NAP -2,40 m tot aan de duiker. Deze watergang heeft een open verbinding met bovenvermelde spoorloot. Aan de westzijde van het gebied is de waterbreedte ongeveer 5 m en is het waterpeil NAP -2,65 m tot aan de stuw halverwege het terrein;
- aan de westzijde van het gebied NAP -2,94 m vanaf de stuw met eveneens een waterbreedte van 5 m.

Eisen en randvoorwaarden

De watertoets heeft tot doel om de negatieve effecten van ruimtelijke plannen op de waterhuishouding zoveel mogelijk te voorkomen dan wel eventuele negatieve effecten te verzachten of te compenseren. Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht heeft in 2003 een rapport opgesteld met de richtlijnen ten aanzien van de watertoets. Met deze richtlijnen is rekening gehouden. Daarnaast zijn door het Hoogheemraadschap de volgende concrete eisen en voorwaarden voor het projectgebied aangegeven:

Watergangen en berging

- demping van watergangen is niet zondermeer mogelijk: de water aan- en afvoer moet gewaarborgd blijven;
- indien het Hoogheemraadschap akkoord gaat met demping van watergangen moet eenzelfde oppervlak nieuw gegraven worden;
- doodlopende watergangen moeten voorkomen worden, potentiële verbindingen dienen zoveel mogelijk worden benut (bij voorkeur door middel open water, anders met duikers);
- de bestaande oppervlaktewaterpeilen moeten worden aanhouden;
- er moet voldoende waterberging kunnen plaatsvinden, met als norm dat 10% van het verhard oppervlak (respectievelijk daken en wegen) als open water moet worden aangelegd;
- particuliere tuinen die afwateren op oppervlaktewater moeten voor 50% als verhard oppervlak worden meegerekend;
- er moet zo min mogelijk verharding worden toegepast.

Profielen watergangen

- watergangen tot 7,5 m breed dienen minimaal 1/5e van de breedte als waterdiepte te hebben (bij 5 m waterbreedte dus 1 m waterdiepte; bij 7,5 m waterbreedte 1,5 m);
- om het onderhoud te beperken wordt aanbevolen 30 cm dieper te ontgraven bij aanleg. Onderhoud zal dan gemiddeld bij 15 cm bagger plaatsvinden. Overigens is het, volgens de keur van het Hoogheemraadschap, niet altijd mogelijk watergangen duurzaam op de gewenste diepte te brengen of houden als *'de bodemgesteldheid een dergelijke diepte bij normale omstandigheden niet toelaat'*. Indien deze bepaling van toepassing is dient dit bij de aanvraag voor een keurvergunning voor de waterhuishouding te worden vermeld;
- er moeten onderwatertaluds worden toegepast met een helling van minimaal 1:1,5, bij voorkeur 1:2 of minder steil;
- oeverzones worden bij voorkeur natuurvriendelijk ingericht; waar mogelijk worden ondiepe of flauw aflopende oevers toegepast (bijvoorbeeld een plasberm met een diepte van maximaal 50 cm met grote variatie aan oeverplanten);
- voorafgaand aan de uitvoering dient een ontheffing van de Integrale Keur bij het Hoogheemraadschap te worden aangevraagd.

Waterkoppeling tussen spoorstoot en singels

Vanwege demping van een verbindingssloot tussen spoorstoot en singel dient in het plan een waterkoppeling te worden aangebracht. Vanwege de beperkte ruimte voor extra open water is voorgesteld een duikerconstructie aan te leggen.

Riolering en onderhoud

- ten aanzien van de riolering moet zoveel mogelijk schoon verhard oppervlak (en dakoppervlakken) worden afgekoppeld van de riolering;
- het Hoogheemraadschap adviseert een gescheiden riolering toe te passen met aandacht voor potentiële bronnen van vervuiling;
- de toepassing van onbehandelde uitlogende materialen, zoals koper, zink en lood en van met verontreinigende stoffen verduurzaamd hout, moet bij de bouw en bij de inrichting van de openbare ruimte zoveel mogelijk worden vermeden;

- bij inrichting van de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met (het voorkomen van) het ontstaan van onkruid; bij eventuele onkruidbestrijding dient niet voor chemische middelen te worden gekozen, maar voor een alternatieve methode, zoals heet water, branden of borstelen;
- naast bovengenoemde bronmaatregelen ten aanzien van de inrichting moet ruimte worden gereserveerd die (met name) de verkeersgerelateerde verontreinigingen uit het afstromend regenwater verwijderen (filtratie, bermassage, wadi's, helofyten, bezinkvoorziening);
- het onderhoud van duikers en stuwen, alsmede kwalitatief (exclusief drijfvuil) en kwantitatief onderhoud van de watergang is een taak van de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR). Het onderhoud van de droge oever en het verwijderen van drijfvuil valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. De aanleg en het onderhoud aan stuwen wordt door de DWR uitgevoerd; de aanleg en het onderhoud van duikers behoort tot de taken van de gemeente.

Ontwatering

- er moet zorgvuldig worden omgaan met grondwater: de grondwaterstand mag gemiddeld niet vaker dan eens in de twee jaar en niet langer dan 5 dagen achtereen hoger zijn dan 0,5 m onder maaiveld bij kruipruimteloos bouwen en 0,9 m onder maaiveld bij bouwen met kruipruimte;
- indien maatregelen nodig zijn gaat de voorkeur (in deze volgorde) uit naar: kruipruimteloos bouwen, ophogen, drainage door aanleg van nieuwe waterlopen;
- er mogen geen ondergrondse constructies, zoals damwanden, worden toegepast.

Aanvullende eis

- er moet worden uitgegaan van een hoeveelheid extra water van 10% van de toename verhard oppervlak. Een lager percentage is onder voorwaarden mogelijk, in overleg met het Hoogheemraadschap.

6.1.3 Toekomstige waterhuishoudkundige situatie

Om de ontwatering van de naastgelegen gebieden te kunnen waarborgen dient er een waterhuishoudkundige verbinding in stand te worden gehouden tussen de spoorstoot ten zuiden van het plangebied en de singels aan de westzijde van het plangebied. Ten behoeve hiervan is een nieuwe duiker aangelegd. De bestaande sloten/singels die de afscheiding vormen met de woonwijk aan de westzijde van het gebied, worden sterk verbreed.

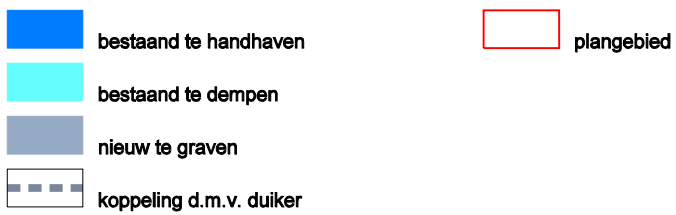
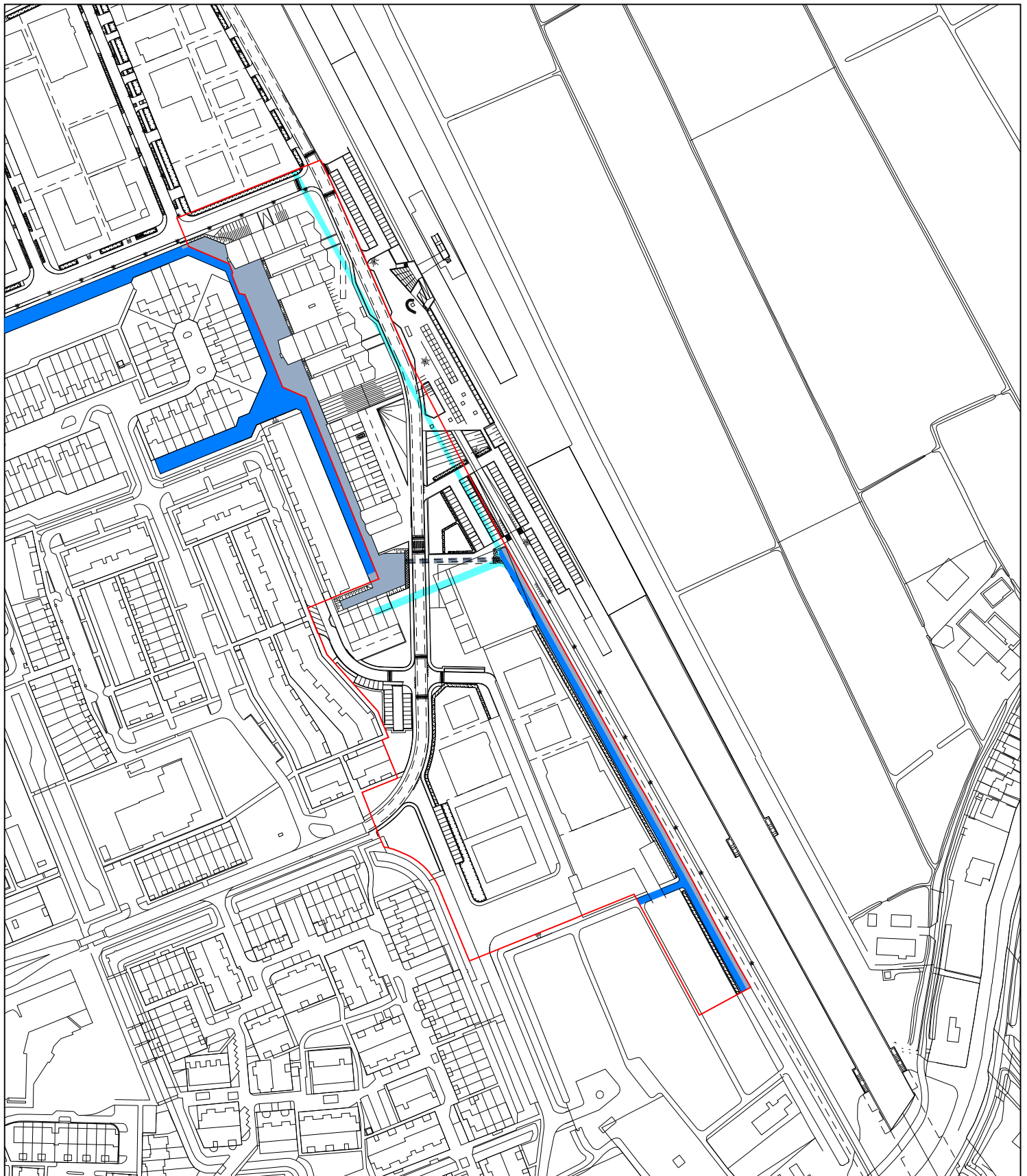
Riolering

Het dakoppervlak van woningen en bedrijven zal niet aan de hemelwaterafvoer (HWA) worden gekoppeld. Afstromend dakwater wordt direct afgevoerd naar het nabij gelegen oppervlaktewater aan de westzijde van het gebied. Voor het gebied is een verbeterd gescheiden rioolstelsel ontworpen. Het vuile water vanuit de huizen wordt apart afgevoerd via de droogweerafvoer (DWA). Afstromend water vanaf de wegen in het gebied, wordt noordoostwaarts afgevoerd via de HWA. Hoewel dit afstromende water relatief schoon zal zijn, is er voor gekozen om dit niet af te laten voeren naar de, nog schonere, singels.

Oppervlaktes

De volgende oppervlaktes zijn bepaald (op de waterlijn):

- dempen van spoorstoot: 462 m²;
- watergang langs zuidzijde gebied bedraagt nu 296 m² op de waterlijn en wordt gedempt;
- de aangelegde duiker telt niet mee in het nat oppervlak. Om de lengte van de duiker te minimaliseren wordt bovenstrooms en benedenstrooms van de nieuwe duiker water gehandhaafd en extra water aangelegd met een totale oppervlakte van 290 m²;
- bestaande watergangen en singels worden verbreed met 1.834 m² en betreft derhalve extra wateroppervlak;



figuur 10
waterstructuur

- bestaand verhard oppervlak wordt verwijderd (daken en wegen: 0,21 ha);
- dakoppervlak van nieuwe panden die afkoppelen op open water: 5.511 m²;
- het nieuwe wegoppervlak bedraagt ongeveer 1 ha.

Dit komt neer op de volgende oppervlaktes in de nieuwe situatie:

- bruto oppervlak: circa 2,7 ha
- verhard oppervlak: circa 1,54 ha
 - waarvan wegen: 0,99 ha
 - waarvan daken: 0,55 ha

Het extra wateroppervlak bedraagt 0,13 ha bij een toename van het verhard oppervlak met circa 1,3 ha (10%). Het extra wateroppervlak komt overeen met hetgeen in dit plan staat vermeld over minimaal 8% water voor waterberging. In dit plan staat eveneens vermeld dat om de neerslag zoveel mogelijk kans te geven in de grond te zijn (ter aanvulling van het grondwater) het profiel van wegen zo minimaal zal worden gehouden zodat groenzones van enig formaat overblijven.

Waterpeilen

Vanwege het relatief groot aantal peilvakken heeft er overleg met het Hoogheemraadschap en de DWR plaatsgevonden om te bezien of het aantal peilvakken (en dus kunstwerken) kan worden verminderd. Het Hoogheemraadschap kan zich er in vinden om het waterpeil in de zogenaamde waterkoppeling (de sloot aan de zuidzijde van het gebied) te verlagen van NAP - 2,40 m tot NAP - 2,65 m. Daartoe zal de aan te brengen waterkoppeling, een duikerconstructie, worden voorzien van een daarin geïntegreerde stuw. De bestaande stuw zal worden verwijderd.

6.1.4 Gevolgen voor de waterhuishouding

Om de gevolgen van het bestemmingplan in beeld te brengen is een quick scan uitgevoerd waarbij de meeste aandacht is uitgegaan naar de waterbergingsopgave ter voorkoming van (grond) wateroverlast.

Wateroverlast

Voor wat betreft wateroverlast en grondwateroverlast wordt beoordeeld of het water van een extreme regenbui in voldoende mate kan worden vastgehouden en geborgen in het gebied. Er mag niet meer water het gebied verlaten dan in de huidige situatie. In het gebied zal de spoorstoot wordt gedempt, maar de waterverbinding wordt door middel van een duiker in standgehouden. De huidige singels met een waterbreedte van ongeveer 5 m worden verbreed tot 10 en plaatselijk 20 m. Er wordt 0,13 ha extra water aangelegd bij een toename van het verhard oppervlak van 1,3 ha. Het Hoogheemraadschap stelt als eis dat moet worden uitgegaan van een hoeveelheid extra water van 10% van de toename verhard oppervlak. Aan deze eis wordt derhalve voldaan en een nadere berekening is niet nodig.

Grondwateroverlast

Grondwateroverlast wordt voorkomen als er wordt voldaan aan de droogleggingseis en ontwateringseisen. De grondwaterstanden zijn nog niet geheel duidelijk. In het onderzoek geldt als aanname dat de grondwaterstanden (als gevolg van drainage) nagenoeg gelijk zullen zijn aan de oppervlaktewaterpeilen (nauwelijks opbolling). Daardoor is de drooglegging gelijk aan de ontwateringdiepte. Enige marge (te weten 0,10 m) wordt aangehouden omdat de drains boven het waterpeil moeten uitmonden. Uitgaande van dit grondwaterniveau en de vastgestelde ontwateringcriteria dienen derhalve minimaal de in de tabel vermelde aanleghoogten en bouwpeilen te worden aangehouden.

Globale minimaal te realiseren weg en vloerpeilen, indien ontwatering bepalend.
(peil te meten ten opzichte van NAP)

waterpeil	maatgevend grondwaterniveau	wegpeil		vloerpeil
		bij ontwateringdiepte		met kruipruimte
		0,70 m	0,90 m	
-2,60	= waterpeil	-1,80	-1,60	-1,40
-2,85	= waterpeil	-2,05	-1,85	-1,65

Globale minimaal te realiseren weg en vloerpeilen, indien drooglegging bepalend.
(peil te meten ten opzichte van NAP)

waterpeil	drooglegging minimaal 1,1 m	wegpeil	vloerpeil
			met kruipruimte
-2,60	>	-1,50	-1,10
-2,85	>	-1,75	-1,35

Uit de tabellen blijkt dat de droogleggingeis bepalend is voor de hoogte van het toekomstige maaiveld. Bij een waterpeil van NAP -2,60 m dient het wegpeil minimaal op NAP -1,50 m te worden aangelegd. De beschreven ontwateringcriteria hebben betrekking op de toekomstige situatie. De op de verharde terreinen vallende neerslag zal daardoor niet (direct) in de bodem infiltreren. In de bouwfase zijn de percelen nog maar gedeeltelijk verhard. Indien ook in de bouwfase een goede ontwaterings situatie wordt verlangd, zullen veelal tijdelijke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

6.1.5 Overige aspecten

Veiligheid

Veiligheid in verband met werkzaamheden aan kades of waterkeringen is hier niet aan de orde en wordt derhalve niet verder uitgewerkt. In verband met veiligheid voor kinderen is het gebruik van plasbermen aanbevolen bij het ontwerp en de inrichting van watergangen. Een ondiepe plasberm biedt de mogelijkheid eenvoudiger uit het water te komen en biedt tevens goede mogelijkheden voor beplanting zoals riet. Een plasberm is in de regel 0,50 tot 1,0 m breed (per oever) en wordt ongeveer 0,20 m onder het waterpeil aangelegd.

Watervoorziening

Eventuele wateraanvoer (tevens voor verversing) vindt plaats door de aangelegde duiker, waardoor de spoorsloot een verbinding houdt met de singel en voor wateraanvoer en doorvoer kan zorgdragen. Tevens wordt aanvoer en doorstroming bevorderd door de afgekoppelde daken.

Waterkwaliteit en ecologie

Voor een goede waterkwaliteit en ter bescherming van de volksgezondheid zijn er richtlijnen en aanbevelingen om te komen tot een goed waterontwerp. Dit hangt uiteraard samen met een goed beheer en onderhoud. Dit zal worden uitgevoerd door de gemeente. De daken van direct aan oppervlaktewater grenzende percelen voeren overtollig regenwater af naar het oppervlaktewater. De gemeente zal regelen dat geen zink, lood of andere uitlogende materialen mogen worden toegepast.

Conclusie

Het waterhuishoudkundig plan voor het onderhavige project is op orde en voldoet aan de eisen en wensen zoals deze gesteld zijn in het kader van de watertoets. Een aantal zaken, zoals de (ecologische) profielen van de watergangen, het beheer en onderhoud en een rioeringsplan, zal nog verder worden uitgewerkt.

7 JURIDISCHE OPZET

7.1 ALGEMEEN

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende voorschriften en een plankaart met daarbij een toelichting. De voorschriften bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de plankaart zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de voorschriften is dit het juridische bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar vervult een belangrijke rol voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van de juridisch bindende planonderdelen (voorschriften en plankaart). Dit bestemmingsplan kent de opzet van een gedetailleerd eindplan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In de volgende paragrafen wordt een nadere uitleg gegeven van de voorschriften.

7.2 PLANKAART

De plankaart, tekening nummer 4616.0, is getekend op een topografische ondergrond met een schaal van 1:1000. Door middel van coderingen en/of arceringen zijn de diverse voorkomende bestemmingen aangegeven. De materiële inhoud van de bestemmingen welke op de kaart voorkomen, is beschreven in paragraaf II van de voorschriften.

7.3 VOORSCHRIFTEN

De voorschriften worden in de volgende paragraaf toegelicht en zijn als volgt ingedeeld:

Paragraaf I: Inleidende bepalingen;

Paragraaf II: Bestemmingsbepalingen;

Paragraaf III: Algemene bepalingen;

Paragraaf IV: Overgangs- en slotbepalingen.

7.3.1 Artikelsgewijze toelichting

Paragraaf I: Inleidende bepalingen

Artikel 1 bevat omschrijvingen van de in het plan voorkomende belangrijke begrippen. Daarnaast is in artikel 2 aangegeven op welke wijze de in het plan voorgeschreven maatvoering dient te worden gemeten. Door het geven van begripsomschrijvingen en aanwijzingen voor het meten wordt de interpretatievrijheid verkleind en daardoor de duidelijkheid en rechtszekerheid vergroot.

Paragraaf II: Bestemmingsbepalingen

Deze paragraaf omvat de volgende bestemmingsbepalingen (in alfabetische volgorde) en de bijbehorende bebouwings- en andere voorschriften:

Bestemming Bedrijventerrein - BT

De bestemming Bedrijventerrein is toegekend aan het bestaande bedrijventerrein De Bovenkamp. Vanwege de voorgenomen herinrichting van het openbare gebied is de bestemmingsregeling vrij globaal en consoliderend van aard. Op één perceel rust een vrijstellingsbevoegdheid ten behoeve van de vestiging van zelfstandige kantoren, op een ander perceel is zelfstandige kantooruimte beperkt bij recht toegestaan, in verband met de bestaande situatie. In verband met bescherming van archeologische waarden geldt voor een klein deel van de gronden een aanlegvergunningplicht voor de uitvoering van grondwerkzaamheden. Voorts bevat de plankaart enkele aanduidingen in verband met de milieuzonering ten opzichte van gevoelige bestemmingen (zie paragraaf 7.3.2).

Bestemming Gemengd - GD

De bestemming Gemengd is toegekend aan de gronden voor het toekomstige multifunctionele gebouw. Binnen deze bestemming zijn vooral sportvoorzieningen beoogd, zoals een zwembad en een sporthal, alsmede hieraan ondergeschikt horeca- en detailhandelsvoorzieningen. Tevens zijn maatschappelijke voorzieningen, kleinschalige kantoren en dienstverlening alsmede wonen toegestaan. Bebouwing is alleen mogelijk binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak. Onder bepaalde voorwaarden is daarnaast een overbouwing mogelijk, ook binnen de aangrenzende bestemmingen Verkeer en Water. De situering van de woningen is door middel van een differentiatievlak vastgelegd in verband met het spoorwegla-waai en het bedrijventerrein (milieuzonering).

Bestemming Kantoor - K

De bestemming Kantoor is toegekend aan een thans onbebouwd perceel op het bedrijventerrein De Bovenkamp. Binnen deze bestemming kan een kleinschalig kantoorpand worden opgericht. De representatieve zijde van het gebouw dient te worden georiënteerd op de Spoorlaan.

Bestemming Verkeer - V

De bestemming Verkeer is toegekend aan de doorgaande wegen, straten, paden, parkeervoorzieningen en langzaam verkeersverbindingen. Door middel van de aanduiding verblijfsgebied is onderscheid gemaakt tussen de doorgaande verkeersstructuur en de overige gronden binnen de bestemming.

Bestemming Water - WA

De gronden met de bestemming Water zijn bestemd voor bestaande en te verbreden watergangen en waterpartijen. Om de verschillende onderdelen van de waterstructuur met elkaar te verbinden zijn duikers aangelegd. De belangrijke duikers zijn (binnen andere bestemmingen) op de plankaart specifiek aangeduid.

Bestemming Woongebied - WG

Binnen de bestemming Woongebied kunnen zowel appartementen als grondgebonden een-gezinswoningen worden gebouwd. Op de plankaart zijn bouwvlakken aangegeven waarbinnen deze gebouwen mogen worden opgericht. Tevens is op de plankaart voor elk bouwvlak een maximale hoogte bepaald. Binnen de bestemming mag (ook buiten het bouwvlak) een halfverdiepte parkeergarage worden gerealiseerd. Om tussen de bebouwing zoveel mogelijk openheid te bewaren, kent de bestemming Woongebied op grond van het bestemmingsplan slechts een beperkte erfbebouwingsregeling, namelijk alleen voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor het bouwen van aan- en bijgebouwen worden de mogelijkheden uit het Besluit bouwvergunningvrije bouwwerken toereikend geacht.

Paragraaf III: Algemene bepalingen

Deze paragraaf omvat de voor het plan geldende algemene bepalingen. In artikel 9 is een antidubbeltelbepaling opgenomen, waarmee wordt voorkomen dat dezelfde gronden meerdere keren in aanmerking mogen worden genomen bij het verlenen van (verschillende) bouwvergunningen, waardoor bebouwingsmogelijkheden onbedoeld kunnen worden ver-ruimd. De algemene gebruiksbepalingen (artikel 10) bevatten algemene voorschriften voor het gebruik van bebouwde en onbebouwde gronden. Onder meer is bepaald dat met de bestemming strijdig gebruik verboden is. Daarbij is aangegeven wat in ieder geval als strijdig gebruik moet worden beschouwd. Tevens is in dit artikel de vrijstellingsbevoegdheid inzake het meest doelmatig gebruik opgenomen. De algemene vrijstellingsbepalingen uit artikel 11 zijn gebaseerd op artikel 15 WRO en zorgen voor voldoende flexibiliteit in het plan.

Paragraaf IV: Overgangs- en slotbepalingen

De overgangsbepalingen (artikel 12) bevatten voorschriften die als doel hebben de rechtstoestand tijdens de overgang naar een nieuw bestemmingsplan vast te leggen. Het gaat hierbij specifiek om de rechtstoestand van bouwwerken die op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het bestemmingsplan zijn gebouwd of nog gebouwd kunnen worden en die afwijken van de bebouwingsvoorschriften van dit plan. Het tweede lid van dit artikel heeft betrekking op het gebruik van de onbebouwde gronden en bouwwerken, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan afwijkt van dat plan. Artikel 13 Strafbepaling geeft aan dat overtreding van de gebruiksvoorschriften strafbaar is gesteld in de Wet op de economische delicten. Het laatste artikel (artikel 14), bevat de formele titel waaronder onderhavig bestemmingsplan kan worden aangehaald.

7.3.2 Staat van bedrijfsactiviteiten

In de nabijheid van het bestaande bedrijventerrein De Bovenkamp zijn woningen aanwezig of geprojecteerd. Om te voorkomen dat zich in het plangebied bedrijven zullen vestigen welke door een of meer hinderaspecten een ontoelaatbare milieubelasting veroorzaken voor de omgeving, is in bijlage 1 (als onderdeel van de voorschriften) een 'Staat van bedrijfsactiviteiten' opgenomen. Door middel van de doeleindenomschrijving in de bestemming Bedrijventerrein en deze bijlage worden de (toekomstige) activiteiten op het bedrijventerrein gereguleerd, zodat de onaanvaardbare milieuhinder voor zowel bestaande als nieuwe woningen wordt voorkomen. De categorie-indeling in de Staat van bedrijfsactiviteiten is gebaseerd op de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (herziene druk 2007). In paragraaf 5.5.3. is reeds uitvoerig op deze regeling ingegaan, alsmede op de toepassing ervan in dit bestemmingsplan.

Met het oog op eventuele (nieuwe) bedrijfsactiviteiten die niet in bijlage 1 zijn genoemd, is in het plan een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen. Deze vrijstellingsbevoegdheid kan tevens worden gebruikt voor het toestaan van bedrijfsactiviteiten die in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen in een hogere categorie dan (op grond van de doeleindenomschrijving) is toegestaan, maar naar aard en omvang van de milieuhinder vergelijkbaar zijn met in dit plan rechtstreeks toegelaten bedrijfsactiviteiten.

7.3.3 Staat van horeca-activiteiten

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening en in verband met de effecten die horecabedrijven kunnen hebben op de naaste omgeving kan in een bestemmingsplan aan de hand van ruimtelijk relevante criteria zoals aard en omvang een kwalitatief onderscheid worden gemaakt naar type horecabedrijven. In dit bestemmingsplan is dan ook een functionele differentiatie in 'harde' tot 'zachte' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in een woonomgeving en beoogd de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat te voorkomen. Op basis van deze aspecten is in bijlage 2 een Staat van Horeca-activiteiten (als onderdeel van de voorschriften) opgesteld. Deze lijst kent een indeling in drie categorieën, oplopend van 1 naar 3, naar gelang de effecten die het bedrijf op de omgeving kan hebben. In dit bestemmingsplan zijn horecabedrijven vallend onder ten hoogste categorie 2 toegelaten (met uitzondering van hotels binnen de bestemming Gemengd), uiteraard voor zover dit is toegestaan op grond van de doeleindenomschrijving van de betreffende bestemming.

7.4 HANDHAVING

Eén van de uitgangspunten bij het ontwikkelen van een bestemmingsplan is dat het plan handhaafbaar dient te zijn. Handhaving van het ruimtelijk beleid is een voorwaarde voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Een goede handhaving begint al bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Indien bij het maken van het bestemmingsplan met een aantal factoren rekening wordt gehouden, kan de handhaving van het plan na inwerkingtreding worden vereenvoudigd. Hierna wordt omschreven hoe in het onderhavige plan met deze factoren is omgegaan.

Voldoende kenbaarheid van het plan

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. Met het oog hierop is door middel van diverse informatiebijeenkomsten extra bekendheid worden gegeven aan het plan. Dit is gebeurd naast de gebruikelijke (deels wettelijk voorgeschreven) bekendmakingen.

Voldoende maatschappelijk draagvlak voor het plan

De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in voldoende mate door de belanghebbenden kunnen worden ondersteund. Uiteraard zal niet iedereen het volledig met het plan eens zijn. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter zeer wenselijk. Hierdoor kan het aantal reacties in het kader van de inspraakprocedure relatief beperkt blijven.

Een inzichtelijke en realistische regeling

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dit houdt in dat de regeling helder van opzet en niet onnodig beperkend, inflexibel of ingewikkeld moet zijn. Bovendien moeten de bepalingen goed interpreteerbaar en controleerbaar zijn. De voorschriften van het plan behoren niet meer te regelen dan noodzakelijk is.

Actief handhavingsbeleid

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de voorschriften worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. De zorg van de gemeente blijft dan ook uitgaan naar een duidelijk en actief aanschrijvingsbeleid en naar voldoende ambtelijke capaciteit voor de benodigde controles en handhavingprocedures.

8 UITVOERBAARHEID

8.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Het plangebied bestaat uit verschillende deelgebieden met afzonderlijke (gemeentelijke) grondexploitaties. De kavels op het bedrijventerrein De Bovenkamp zijn allemaal uitgegeven en derhalve particulier eigendom. Dit geldt niet voor het perceel Bovenkamp 2, dat in verband met de aanleg van de Spoorlaan opnieuw in de gemeentelijke handen is gekomen. Een groot deel van de kavel zal weer worden uitgegeven. De overige gronden binnen het plangebied zijn gemeentelijk eigendom. Voor de realisering van het woongebied heeft de gemeente, na een openbare biedingsprocedure, in 2005 een exploitatieovereenkomst gesloten met AM BV uit Nieuwegein / Dura Vermeer Vastgoed BV uit Houten en een grondexploitatie opgesteld.

Deze grondexploitatie vertoonde destijds een positief eindsaldo van ruim € 1,1 miljoen. Hierbij was echter nog geen rekening gehouden met de realisatie met het nieuwe leisurecentrum in het plangebied. De investeringen hiervoor komen niet ten laste van de grondexploitatie van het stationsgebied Hollandse Kade, maar ten laste van het investeringsschema en de begroting van de gemeente Abcoude. Op basis van het ontwerp en de geformuleerde commerciële en juridische randvoorwaarden is de grondexploitatie in maart 2008 opnieuw doorerekend, evenals de te verwachten gemeentelijke exploitatiebijdrage. Gezien het gevoelige karakter is de exploitatiebijdrage niet opgenomen in onderstaande geactualiseerde grondexploitatie. De gemeenteraad heeft op 22 februari 2007 ingestemd met het starten van de Europese aanbestedingsprocedure voor het leisurecentrum. Vooralsnog lijkt het mogelijk het centrum binnen de financiële (uitgangspunten) van de gemeente te realiseren. Daarmee is het plan in beginsel economisch uitvoerbaar.

Grondexploitatie Stationsgebied – maart 2008 (bedragen x 1.000)		
Kosten		
Verwervingen, sloopkosten, overige kosten en bijdragen	€ 5.273	
Milieumaatregelen	€ 75	
Kosten bouwrijpmaken	€ 828	
Kosten woonrijpmaken	€ 1.615	
Staartkosten	€ 291	
<i>Totaal</i>		€ 8.082
Opbrengsten		
Woningbouw	€ 6.115	
Overige functies	€ 824	
Subsidies	€ 1.049	
<i>Totaal</i>		€ 9.040
Resultaat		€ 958

8.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Algemeen

De gemeente Abcoude heeft de inwoners door middel van een informatieavond op de hoogte gesteld van de planvorming rondom de spoorverdubbeling. Deze plannen vormde de eerste aanzet voor de ontwikkeling van het onderhavige plangebied. Bij die gelegenheid zijn zowel het inrichtingsplan voor de spoorverdubbeling als het stedenbouwkundig plan voor het gebied 'Hollandse Kade-Stationsgebied' nader toegelicht. Tevens bestond de mogelijkheid om vragen te stellen.

Inspraak

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 1.5 heeft het voorontwerp bestemmingsplan 'Hollandse Kade – Stationsgebied' in de periode van 3 tot en met 30 oktober 2003 ter inzage gelegen, waarbij de mogelijkheid is geboden om een inspraakreactie naar voren te brengen. Daarnaast heeft op 23 oktober 2003 een inspraakavond plaatsgevonden.

Daar is een toelichting gegeven op het voorontwerp en is er gelegenheid geboden voor het stellen van vragen en het maken van opmerkingen. Alle inspraakreacties zijn samengevat, voorzien van een beoordeling en verwerkt in het inspraakverslag, dat is opgenomen in het bijlagenboek.

Vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985

Voorts is het voorontwerp bestemmingsplan voor vooroverleg toegezonden aan:

1. Inspectie van de Ruimtelijke Ordening West
2. Ministerie van Economische Zaken
3. NV Nederlandse Spoorwegen
4. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Dienst Waterbeheer en Riolering
5. Rijkswaterstaat
6. Regiopolitie Utrecht, district Vecht en Venen
7. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen
8. Milieudienst Noord West Utrecht
9. Brandweer Regio Utrechts Land
10. Ondernemersvereniging Abcoude
11. Vereniging tot behoud van het dorpse karakter van Abcoude en Baambrugge
12. Inspectie Milieuhygiëne Noord West
13. Stadsdeel Zuid Oost van de gemeente Amsterdam
14. Milieudefensie (Abcoude)
15. Kamer van Koophandel Utrecht
16. Pro Rail
17. Vereniging Bescherming Spoorbuurt
18. Stichting Adviesgroep Gehandicapten (STAG)

In het bijlagenboek is een beknopte weergave van de reacties, voorzien van een gemeentelijke beoordeling opgenomen.

Zienswijzen

Naar aanleiding van de inspraak en het vooroverleg ex artikel 10 Bro 1985 is het voorontwerp bestemmingsplan aangepast tot een ontwerp bestemmingsplan. Dit ontwerp bestemmingsplan 'Hollandse Kade – Stationsgebied' heeft van 10 juni t/m 7 juli 2005 ter visie gelegen. In dat kader zijn destijds 259 zienswijzen ingediend. Naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen is het in ontwikkeling zijnde bouwplan voor het woongebied door initiatiefnemer AM BV en Dura Vermeer Vastgoed BV aangepast. In verband daarmee heeft het college van burgemeester en wethouders besloten om dit ontwerp bestemmingsplan aan te passen en opnieuw in ontwerp ter visie te leggen. De indieners van de zienswijzen zijn daarvan schriftelijk op de hoogte gesteld.

Vervolgprocedure

Na verwerking van de zienswijzen zal het bestemmingsplan (binnen vier maanden na afloop van de tervisielegging) door de gemeenteraad worden vastgesteld (of binnen acht weken wanneer geen zienswijzen zijn ingediend). Het vaststellingsbesluit wordt kenbaar gemaakt in de Staatscourant en voorts op de binnen de gemeente gebruikelijke wijze. Tevens wordt het vastgestelde plan opnieuw ter visie gelegd, onder de mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen bij Gedeputeerde Staten.

Bedoelde mogelijkheid staat open voor degenen die tijdig zijn zienswijze bij de gemeenteraad naar voren heeft gebracht, alsmede belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat niet tijdig te hebben gedaan.

Gedeputeerde Staten beslissen vervolgens binnen zes maanden na afloop van de tervisielegging van het vastgestelde plan (binnen dertien weken indien geen bedenkingen zijn ingediend) over de goedkeuring van het bestemmingsplan. Het besluit van Gedeputeerde Staten wordt wederom bekendgemaakt op de eerder beschreven wijze. Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten kan (binnen zes weken na bekendmaking ervan) door belanghebbenden beroep worden aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep tegen een besluit tot goedkeuring van een bestemmingsplan wordt ingediend treedt het bestemmingsplan na de genoemde termijn van zes weken in werking.