

Maarn, centrum

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doelstelling	4
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Geldend bestemmingsplan	4
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Het plan	6
2.1 Huidige situatie plangebied	6
2.2 Projectbeschrijving	9
2.3 Toekomstige planologische situatie	10
Hoofdstuk 3 Algemeen ruimtelijk beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4 Specifieke regelgeving en beleid	14
4.1 Beeldkwaliteit	14
4.2 Wonen	19
4.3 Horeca en detailhandel	20
4.4 Verkeer en parkeren	20
Hoofdstuk 5 Omgeving- en milieuaspecten	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Bodem	21
5.3 Bedrijven en milieuzonering	22
5.4 Geluid	23
5.5 Luchtkwaliteit	24
5.6 Externe veiligheid	26
5.7 Duurzaamheid	28
5.8 Kabels en leidingen	29
5.9 Water	29
5.10 Groen, natuur en landschap	31
5.11 Cultuurhistorie en archeologie	31
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	32
6.1 Economische uitvoerbaarheid	32
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
Bijlagen	33
Bijlage 1 Inrichtingsplan	34
Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan	35
Bijlage 3 Bodemonderzoek	36
Bijlage 4 Akoestisch onderzoek	37
Bijlage 5 Archeologisch onderzoek	38
Bijlage 6 Luchtkwaliteitskaarten ODRU	39

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

AJ investments is voornemens de locatie van de voormalige supermarkt, kapsalon en een vijftal woningen aan de Raadhuislaan - Tuindorppweg te Maarn te herontwikkelen. Het plan bestaat uit de realisatie van een supermarkt, horeca of winkelruimte en twee appartementen.

Voor deze locatie is in 2008 een bouwvergunning afgegeven voor de realisatie van een supermarkt met 25 bovenliggende appartementen. Om invulling te geven aan deze bouwvergunning zijn de opstallen waaronder de supermarkt gesloopt. Hierdoor ligt het terrein momenteel braak. De supermarkt heeft een tijdelijke locatie aan het Buntplein gekregen. De tijdelijke locatie was beoogd voor een korte periode, namelijk tijdens de realisatie van dit voormalige bouwplan.

Voor het plan uit 2008 is een artikel 19 procedure doorlopen onder de voormalige Wet ruimtelijke ordening. Door veranderende marktomstandigheden is dit plan nooit tot realisatie gekomen. Hierdoor zijn de plannen herzien. Om het huidige plan van een supermarkt, horeca (of winkelruimte) twee appartementen en een parkeerterrein mogelijk te maken dient een uitgebreide Wabo-procedure te worden doorlopen als bedoeld in artikel 2.1 Van de Wabo. Voorwaarde is dat het besluit is voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Concreet houdt dit in dat aan de omgevingsvergunningsaanvraag van het bouwplan een ruimtelijke onderbouwing moet worden toegevoegd waarin de goede ruimtelijke ordening van het plan moet worden aangetoond. Het voorliggende document strekt hiertoe.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Raadhuislaan – Tuindorppweg in het centrum van Maarn. De grond van het plangebied heeft de kadastrale gegevens: Maarn, sectie A percelen, 2254, 4745, 4746, 2698, 2455, 2454 en 3183. Het plangebied wordt omsloten door de Raadhuislaan, Tuindorppweg, het 5 Meiplein en de bebouwing aan de Sportlaan. Doordat de opstallen al waren gesloopt ten behoeve van het plan uit 2008 is het terrein momenteel braakliggend. Hiervoor was het in gebruik door de supermarkt, kapsalon en woningen.

1.3 Geldend bestemmingsplan

De huidige planologische situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan “Maarn-Noord” te Maarn van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, vastgesteld op 7 april 1986.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een algemene beschrijving van het plan weergegeven. De huidige ruimtelijke en functionele structuur van het gebied en de eventuele verschillen tussen het geldende planologische regime en de toekomstige manier van bestemmen wordt beschreven.

Hoofdstuk 3 geeft vervolgens het algemene ruimtelijke beleidskader weer. Het overkoepelende beleid op alle bestuursniveaus en welke invloed dit beleid heeft op het plangebied wordt hier beschreven.

Het volgende hoofdstuk (4) geeft de specifieke wet- en regelgeving weer op de verschillende onderdelen. Te denken valt aan beeldkwaliteit, wonen, bedrijven, verkeer, water, etc. Hierin is alleen het voor het plan relevante beleid opgenomen. Het overige beleid wordt niet benoemd.

Tenslotte geeft hoofdstuk 6 inzicht in de haalbaarheid van het plan. Hier wordt gekeken naar de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid en ook wordt het aspect handhaving besproken.

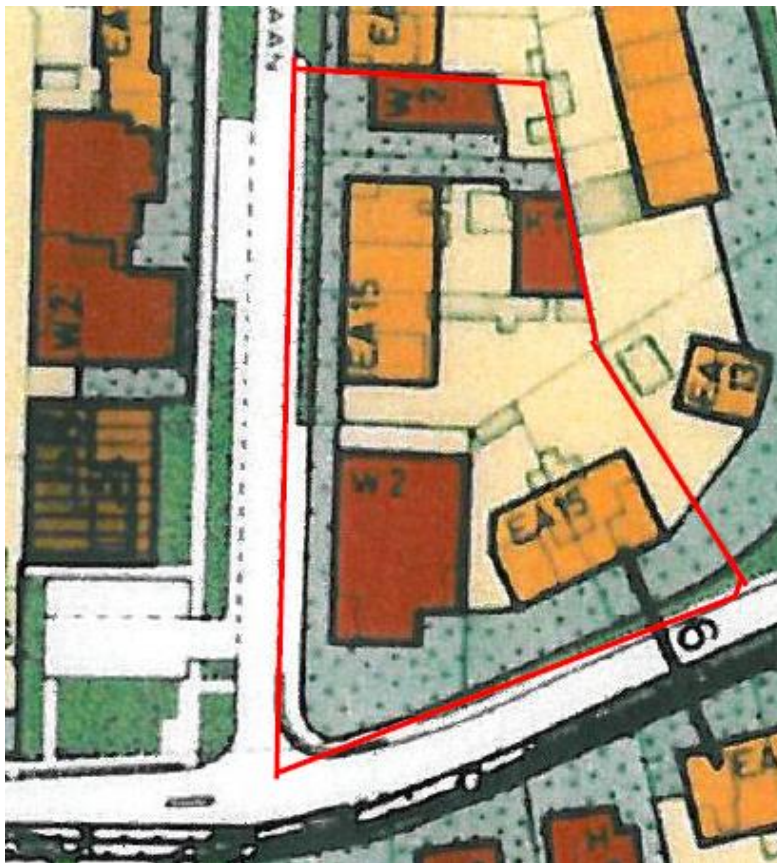
Hoofdstuk 2 Het plan

2.1 Huidige situatie plangebied

2.1.1 Beschrijving van het vigerende bestemmingsplan

De huidige planologische situatie ter plaatse van de onderzoekslocatie is vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan "Maarn-Noord" te Maarn van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, vastgesteld op 7 april 1986. In dit bestemmingsplan is de onderzoekslocatie bestemd als: "eengezinshuizen, categorie EA", "winkels categorie W2", "kantoren", "groen", "tuin" en "erf".

Het voorgenomen bouwplan van een supermarkt, horeca of winkelruimte twee appartementen en een parkeerterrein past qua gebruik, en bouwvolume niet binnen de kaders van dit bestemmingsplan. In de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied op de bestemmingsplankaart weergegeven.



Afbeelding 1: Uitsnede bestemmingsplan. Het plangebied globaal aangegeven

2.1.2 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen in het centrum van Maarn, nabij het NS station. De bebouwing varieert hier van één tot twee woonlagen met kap aan de Raadhuislaan tot drie bouwlagen aan het 5 Mei plein en Tuindorpweg. Aan de zijde van de Sportlaan is sprake van individuele bebouwing in het groen. Navolgende afbeeldingen geven een indruk van de omgeving van het plangebied.



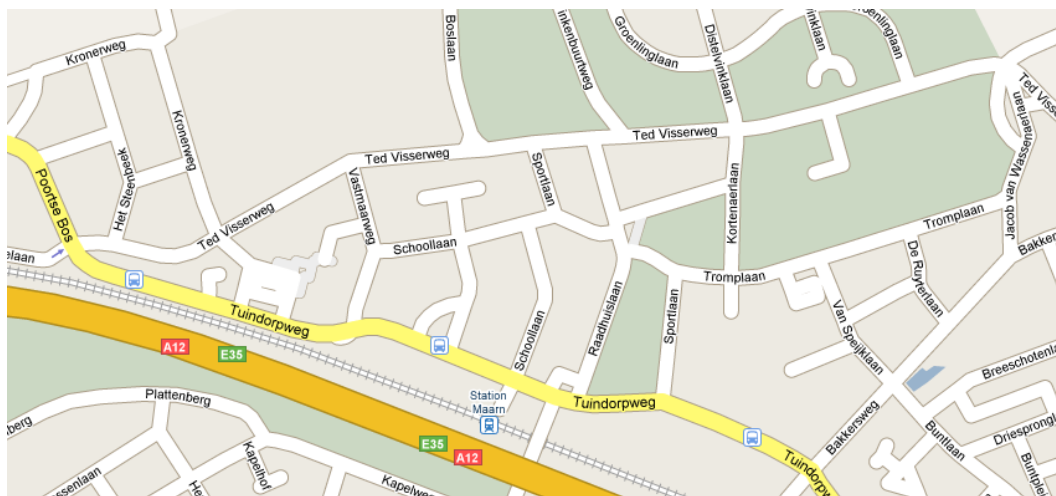
Afbeelding 2 en 3: Raadhuislaan (2) en het 5 Meiplein (3)

De diverse winkelvoorzieningen concentreren zich rond het 5 Meiplein en de Raadhuislaan. Hier was dus ook de voormalige supermarkt gesitueerd (zie navolgende afbeeldingen). Veel van de winkels zijn ontstaan uit woningen en in de loop der tijd zo uitgebreid dat de oppervlakte van de aanbouwen groter is dan de oorspronkelijke woningen. De bebouwing op de hoek van het 5 Meiplein aan de overzijde van de Raadhuislaan wijkt hier van af, hier is redelijk recent nieuwbouw gepleegd.

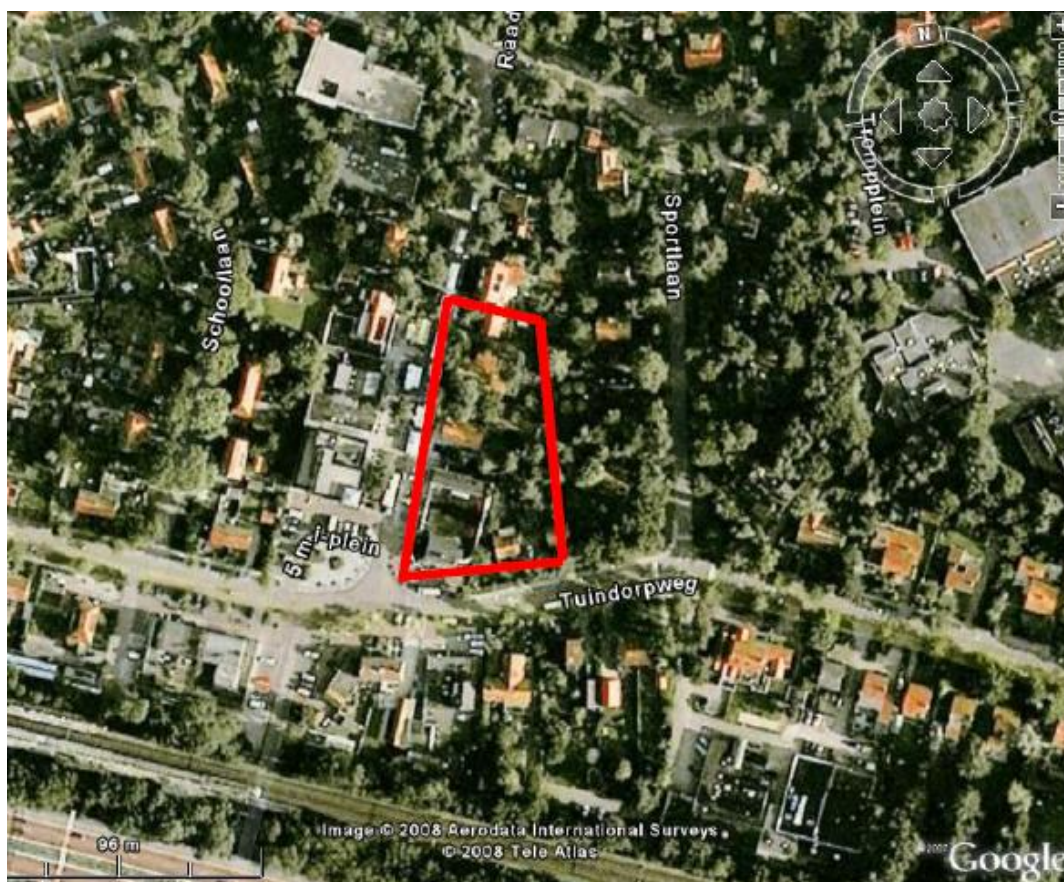


Afbeelding 4 en 5: foto's voormalige situatie supermarkt

Het plangebied is centraal gelegen in het winkelgebied van Maarn. Door het ontbreken van een supermarkt in dit gebied is het minder herkenbaar als dorpskern.



Afbeelding 6: Het plangebied in haar omgeving, bron: Google Maps



Afbeelding 7: Het plangebied globaal (rode omlijning) in haar directe omgeving, bron: Google Earth

2.2 Projectbeschrijving

Het project bestaat uit de realisatie van een supermarkt met een omvang van circa 1.392 m² bruto vloeroppervlak, een horecavoorziening (115 m²) tevens te gebruiken als winkel. Boven de supermarkt worden een tweetal woningen en een sociale ruimte gerealiseerd. In de aanvraag omgevingsvergunning zijn de bouwtekeningen van de gevels en plattegronden alsmede de inrichtingstekening opgenomen, deze zijn tevens toegevoegd in de bijlage van dit document.

Stedenbouwkundige uitgangspunten

De stedenbouwkundige uitgangspunten alsmede de welstandscriteria zijn opgenomen in het Beeldkwaliteitsplan d.d. 1 mei 2009. Het beeldkwaliteitsplan is door de gemeenteraad vastgesteld en vormt het ruimtelijke kader voor onderhavig bouwplan. Het beeldkwaliteitsplan is in hoofdstuk 4.1 nader toegelicht. In deze paragraaf wordt het bouwplan toegelicht.

Raadhuislaan

In het noorden van het plangebied aan de zijde de Raadhuislaan is een parkeerterrein voorzien welke ruimte biedt aan 45 parkeerplaatsen inclusief 2 parkeerplaatsen voor invaliden. De bebouwing aan het parkeerterrein bestaat overwegend uit één laag. Uitzondering hierop vormt de entree van de supermarkt, hier bestaat de bebouwing uit twee bouwlagen met kap, waarin een vide is voorzien.

Door de entree van de supermarkt parallel aan de Raadhuislaan te positioneren ontstaat een toegang welke ruim toegankelijk is, ook voor minder valide mensen. Deze entree is goed herkenbaar doordat het op deze hoek van het bouwplan hoger wordt gerealiseerd.

Aan de zijde van de Raadhuislaan worden tevens parkeerplaatsen gerealiseerd middels haaksparkeren. Deze parkeerplaatsen staan haaks op de Raadhuislaan. Deze parkeerplaatsen worden van het trottoir afgeschermd middels groen in de vorm van een haag. De openbare ruimte is hier breed genoeg zodat ruimte ontstaat voor het stallen van fietsen. Een rij bomen vormt hier de natuurlijke scheiding tussen de fietsparkeerplaatsen en het voetgangersgebied.

Hoek Raadhuislaan - 5 meiplein

Op de hoek van het 5 meiplein met de Raadhuislaan is een hoogteaccent voorzien. Deze ruimte is geschikt voor horeca of detailhandel. Het openbaar gebied voor deze ruimte, aan de Tuindorpweg, is geschikt voor realisatie van een terras. Ook hier wordt het voetgangersgebied van het autoverkeer gescheiden door een haag. Direct naast de horeca of winkelruimte is de toegang voor de bovenliggende appartementen gelegen.

Tuindorpweg

Aan de zijde van de Tuindorpweg zijn op de verdieping een tweetal woningen alsmede de sociale ruimte van de supermarkt voorzien. Het openbaar gebied wordt hier groter ten opzichte van de gesloopte situatie doordat de rooilijn hier verder van de Tuindorpweg is komen te liggen. Een deel van de percelen van deze gesloopte woningen wordt aan het openbaar gebied toegevoegd. Aan deze zijde van het bouwplan is de uitrit van de in pandige losvoorziening beoogd.

Groen en openbare ruimte

Doordat er in het noordelijke deel van het plangebied geen bebouwing is voorzien ontstaat zicht op het groene decor van volwassen bomen gelegen op de percelen van de Sportlaan. Het parkeerterrein wordt tevens zoveel mogelijk groen ingericht, waar mogelijk worden haagjes bij parkeervakken geplant. De parkeervakken aan de zijde van de Raadhuislaan en Tuindorpweg worden zoveel mogelijk van het voetgangersgebied gescheiden middels haagjes. Aan de zijde van de Tuindorpweg is ook voorzien in enkele bomen.

De inrichting van de openbare ruimte en daarmee ook het groen is weergegeven op de inrichtingstekening opgenomen in bijlage 1

Bevoorrading

Om een zo verkeersveilig mogelijke bevoorrading mogelijk te maken is in het ontwerp rekening gehouden met de routing van het vrachtverkeer. Het vrachtverkeer komt aanrijden via de Raadhuislaan, via het parkeerterrein rijdt het zonder te steken of achteruit te rijden in de inpandige losvoorziening. Waar het overdekt kan lossen. De inpandige losvoorziening heeft als bijkomend voordeel dat er vrijwel geen sprake is van geluidshinder bij omwonenden.

2.3 Toekomstige planologische situatie

Het in de vorige paragraaf geschetste voorgenomen bouwplan, tevens opgenomen in de aanvraag omgevingsvergunning, vormt de basis voor de toekomstige planologische situatie. Gevraagd wordt voor deze afwijkingen van het vigerend bestemmingsplan een afwijkingsbesluit te nemen en vergunning te verlenen, conform het bouwplan zoals weergegeven bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 3 Algemeen ruimtelijk beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De Structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwgomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de geldende beleidsnota's gedateerd.

De visie heeft als doel dat Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig is. Daarbij gaat de visie uit van het 'decentraal, tenzij....' Principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

1. Een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
2. Over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan
3. Een onderwerp provinciale- en landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Nederland concurrerend

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een uitstekende internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's en optimale (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

Nederland bereikbaar

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarweg zal worden gefaciliteerd. De ambitie is dat gebruikers beschikken over optimale ketenmobiliteit via multimodale knooppunten en door goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Nederland leefbaar en veilig

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft de ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt. Het aandeel duurzame energiebronnen moet toenemen.

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarde ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 juridisch verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekend voor alle ruimtelijke plannen:

1. Eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde ontwikkeling.
2. Vervolgens kijken of het bestaande stedelijke gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt.
3. Mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Conclusie

Het onderhavig plan betreft vervangende nieuwbouw in bestaand stedelijk gebied in het centrum van Maarn. Op deze locatie was in het verleden eveneens een supermarkt gevestigd. Door veranderende marktomstandigheden bestond er voor het vorige plan, waarin 25 appartementen waren voorzien geen draagvlak meer uit de markt. Vandaar dat aan dit bouwplan geen invulling is gegeven. Voor het onderhavige bouwplan bestaat voldoende draagvlak doordat de grootse gebruiker, de PLUS supermarkt de supermarkt zal exploiteren.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal ruimtelijke structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. Dit ruimtelijke beleid van de provincie heeft als uitgangspunt: lokaal wat kan, regionaal wat moet. Gemeenten krijgen hierdoor meer ruimte om, binnen gestelde kaders, zelf beslissingen te nemen. Ruimtelijke kwaliteit staat hierbij voorop.

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie Utrecht haar ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. Deze periode sluit aan bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk. De provincie geeft aan welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe zij uitvoering geeft aan dit beleid. Deels geeft de provincie uitvoering aan het beleid via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) welke tegelijk met de PRS is opgesteld, dit is nader toegelicht in paragraaf 3.2.2.

Het beleid is op hoofdlijnen weergegeven en daarom voor deze locatie minder relevant.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is gelijktijdig met de PRS vastgesteld en bevat regels voor gemeenten. De gemeenten moeten deze regels in acht nemen bij het maken van ruimtelijke plannen. De regels zijn nodig om het provinciale ruimtelijke beleid te kunnen realiseren. De bepalingen zoals deze zijn opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening hebben met name betrekking op ontwikkelingen in stedelijk gebied of in het landelijk gebied. Op basis van de digitale kaart van deze verordening is gebleken dat het plangebied is gelegen in het bestaand stedelijk gebied (artikel 3.1) en een infiltratiegebied van de Utrechtse Heuvelrug is (art 2.3).

Bestaand stedelijk gebied artikel 3.1

Op basis van dit artikel dient in het ruimtelijk plan een toelichting te worden gegeven op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan (1) energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. En (2) wanneer sprake is van een grootschalig verstedelijking op welke wijze rekening wordt gehouden met overstromingsgevaar. Tevens dient in de bijlage behorend bij dit artikel gemotiveerd te worden of er een mobiliteitstoets (3) noodzakelijk is. Navolgend word nader ingegaan op deze 3 aspecten.

1) Energiebesparing en duurzame energiebronnen

In de ontwikkeling is niet voorzien in het toepassen van duurzame energiebronnen. Het bouwplan zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen gesteld aan energieprestaties in het bouwbesluit. Daarnaast zal in de bedrijfsvoering van de supermarkt zoveel mogelijk worden gezocht naar energiebesparende oplossingen zoals diepvriesglasdeurkasten, led-verplichting en andere maatregelen.

2) Overstromingsgevaar bij grootstedelijke ontwikkeling

Er is geen sprake van een grootschalige ontwikkeling maar van herstructurering.

3) Mobiliteitstoets

In onderhavige ontwikkeling is sprake van een herontwikkeling waarin een gesloopte supermarkt plaatsmaakt voor nieuwbouw. Hierdoor is geen sprake van een grootschalige verstedelijking. De omvang van de ontwikkeling wijkt nauwelijks af van de voorgaande situatie waardoor een mobiliteitstoets niet noodzakelijk is.

Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug artikel 2.3

Op basis van dit artikel mag een gemeente geen ruimtelijke ontwikkelingen toestaan die het vermogen van het waterbergend gebied beperken. In onderhavig plan is hier geen sprake van omdat sprake is van een herontwikkeling in bestaand stedelijk gebied waarin het verhard oppervlak niet of nauwelijks toeneemt, zie de waterparagraaf in hoofdstuk 5. Tevens is er geen sprake van het dempen van oppervlaktewater.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030 'Groen dus Vitaal'

Het ruimtelijke beleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug is vastgesteld in de Structuurvisie 2030 'Groen dus Vitaal'. In deze structuurvisie geeft de gemeente haar ruimtelijke beleid weer tot 2030. Uitgangspunt voor de ontwikkelingsrichting 2030 van de gemeente is het bestaande (rijks- en provinciale) beleid zoals (onder andere) weergegeven in de provinciale structuurvisie.

Het concept van de definitieve structuurvisie is op 7 januari 2010 behandeld in de raadscommissie en op 28 januari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad.

In de structuurvisie worden een aantal thema's behandeld voor onderhavige ontwikkeling is in het bijzonder het thema 4: 'leefbare dorpen' van belang. Binnen dit thema stelt de structuurvisie de volgende opgaven:

- Versterken eigen identiteit per dorp;
- Levendige dorpsharten behouden en versterken met samenhang in wonen en voorzieningen voor jong en oud.

Het plan voor de realisatie van een supermarkt, horeca of winkelruimte en twee woningen draagt bij aan een krachtiger centrum van Maarn. Het ontbreken van een supermarkt is op dit moment een gemis in de winkelaanbod van het centrum van Maarn. Door de realisatie van met name de supermarkt en parkeervoorzieningen wordt het winkelgebied van Maarn weer aantrekkelijker. Vanuit dat perspectief draagt het bij aan een levendig dorpshart van Maarn.

Hoofdstuk 4 Specifieke regelgeving en beleid

in dit hoofdstuk is het specifieke beleid ten aanzien van het voorgenomen bouwplan bestaande beschreven. de volgende beleidsdocumenten zijn relevant:

- Beeldkwaliteitsplan
- Woonvisie gemeente Utrechtse Heuvelrug
- Detailhandelsvisie gemeente Utrechtse Heuvelrug

4.1 Beeldkwaliteit

Het Beeldkwaliteitsplan "Centrum Maarn" d.d. 1 mei 2009 is geschreven naar aanleiding van het vorige vergunde bouwplan. Het beeldkwaliteitsplan d.d. 1 mei 2009 vervangt zowel het Beeldkwaliteitsplan zoals dat op 5 juni 2008 is vastgesteld door de raad als de oplegnotitie d.d. 19 mei 2008. In dit plan zijn beeldkwaliteitsaspecten en welstandscriteria opgenomen waaraan het project dient te voldoen. Het beeldkwaliteitsplan vormt hiermee ook meteen het meest specifieke en concrete beleidsstuk. Het beeldkwaliteitsplan is toegevoegd aan de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing.

Het beeldkwaliteitsplan bestaat een aantal onderdelen. In de eerste plaats beschrijft het de drie hoofddoelstellingen die met het Centrumplan Maarn bedoeld zijn. Ook gaat het in op de stedenbouwkundige thematiek, architectonische thematiek en de thematiek van de openbare ruimte. Aan deze thematiek worden tevens criteria gekoppeld. In deze paragraaf wordt eerst ingegaan op welke wijze het plan voldoet aan de 3 hoofddoelstellingen vervolgens wordt nader ingegaan op welke wijze het bouwplan aansluit bij de aspecten per thematiek.

4.1.1 Hoofddoelstellingen Centrumplan Maarn

Het beeldkwaliteitsplan beschrijft 3 doelstellingen voor het centrumplan Maarn:

1. Vitale dorpskern door behoud en versterking winkelapparaat;
2. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en versterken centrum- en pleinfunctie;
3. Vergroten van het aantal parkeerplaatsen en sociale woningbouw in het centrum.

Navolgend is eerst een toelichting op deze doelstellingen beschreven en cursief weergegeven op welke wijze het plan hieraan voldoet of afwijkt.

1. Vitale dorpskern door behoud en versterking van het winkelapparaat.

Behoud van de supermarkt als trekker voor het centrum is van essentieel belang. Het plan biedt winkeliers de mogelijkheid zich te clusteren en het winkeloppervlak te vergroten. De huidige markt laat een kleine toevoeging van winkels toe en kan het winkelapparaat een duurzame toekomst bieden.

In het bouwplan wordt voorzien in de definitieve vestigingsplaats voor de supermarkt welke nu een tijdelijke bestemming aan het Buntplein heeft. In die zin vormt het ook een publiekstrekker voor de overige in het centrum van Maarn gelegen detailhandel.

Tevens is in het plan voorzien in een ruimte welke geschikt is voor detailhandel of horeca. Het plan draagt hierdoor bij aan het versterken van het winkelapparaat.

2. Verbeteren ruimtelijke kwaliteit en versterken centrum- en pleinfunctie

Het plan moet respect tonen voor bestaande zichtlijnen en voor de dorpse schaal van Maarn. Met het plan wordt de pleinfunctie benadrukt en de bestaande bebouwing vervangen door zorgvuldig vormgegeven afwisselende bouwblokken. De nieuwbouw zal trapsgewijs moeten zijn. De maat van de open ruimte laat op de hoek ter hoogte van het 5-Meiplein hogere bebouwing toe ten opzichte van het hoofdbouw. Een combinatie van afwisselende hoogte, fragmentatie van de bouwdelen

en zichtbare kappen laat de nieuwbouw beter aansluiten op de Maarnse schaal. Vanaf de straat is tussen de twee grote bouwdelen aan de Raadhuislaan achterliggende volwassen begroeiing te zien. De openbare ruimte wordt groen ingericht. De nieuwe bebouwing moet zich zoveel mogelijk voegen op of achter de bestaande rooilijnen van het straatprofiel. De bestaande rooilijnen zijn in de afbeelding hieronder aangegeven.



Afbeelding 9: bestaande rooilijnen, bron beeldkwaliteitsplan (oplegnotitie)

Het onderhavige bouwplan sluit aan op de bovenstaande doelstelling doordat het de ruimtelijke kwaliteiten van het centrum van Maarn alsmede de pleinfunctie versterkt.

in het bouwplan worden de bestaande zichtlijnen gehandhaafd. Het huidige plan is nog steeds trapsgewijs en afwisselend van opzet en sluit het aan bij de Maarnse schaal.

Doordat er in onderhavig plan ter plaatse van het parkeerterrein aan de Raadhuislaan geen bebouwing is voorzien ontstaat een nog betere doorkijk naar het groene decor dan in het beeldkwaliteitsplan, op basis van het voorgaande plan is bedoeld.

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk groen ingericht en de nieuwe bebouwing bevindt zich op of achter de bestaande rooilijnen van het straatprofiel.

3. Vergroten van het aantal parkeerplaatsen en sociale woningbouw in het centrum

De parkeerdruk in het centrum van Maarn mag niet toenemen als gevolg van de toevoeging van commerciële voorzieningen en de woningen. Bij nieuwe ontwikkelingen zal moeten worden voorzien in voldoende parkeervoorzieningen. Vanwege de ligging van het treinstation van Maarn in het centrum is dit een uitgelezen plek om ruimte te creëren voor sociale woningbouw.

Door het realiseren van de supermarkt zal de parkeerbehoefte in het centrum van Maarn

toenemen. Het plan voorziet echter in de realisatie van 75 parkeerplaatsen aan het openbaar gebied. Terwijl op basis van reguliere parkeernormeringen slechts 41 parkeerplaatsen nodig zijn. Hiermee voldoet het ruim aan de eigen parkeerbehoefte, zie de toelichting in de paragraaf 4.4.

Het voorgaande bouwplan voorzag in circa 25 woningen. Het huidige plan voorziet in slechts twee woningen. De twee woningen aan de zijde van de Tuindorpweg zijn geen sociale woningen. In die zin draagt dit plan niet bij aan het vergroten van de sociale woningbouwvoorraad in het centrum van Maarn en voldoet het dus niet aan het tweede deel genoemd in de doelstelling.

4.1.2 Thematiek

Stedenbouwkundige thematiek

De stedenbouwkundige thematiek voor het centrumplan Maarn volgt uit de stedenbouwkundige visie Centrum Maarn, hoek Raadhuislaan - Tuindorpweg d.d. 29-06-2006. De stedenbouwkundige thematiek bestaat uit twee hoofdaspecten. Enerzijds betekent dat het zorgvuldig inpassen van de nieuwbouw in de bestaande dorpskern en landschap. Anderzijds is het vergroten van de herkenbaarheid van het centrum van belang. Deze thematiek is uitgewerkt in stedenbouwkundige criteria. Navolgend is weergegeven op welke wijze het bouwplan aansluit op de aspecten genoemd in de stedenbouwkundige criteria. Achtereenvolgend worden de volgende criteria beschreven:

- De rooilijncriteria;
- De oriëntatie
- Parcellering
- Bouwhoogte

Rooilijn

Criterium	Wijze
De rooilijn van de bebouwing verspringt.	De rooilijn van het bouwplan verspringt, zeker aan de zijde van de Tuindorpweg. Aan de zijde van de Raadhuislaan verspringt de rooilijn ook, echter zijn de sprongen hier groter. Dit is een gevolg van de gevel van de supermarkt waarboven geen verdieping is voorzien. De rooilijn aan deze zijde van het plan verspringt waar is voorzien in een verdieping. Dit is het geval ter hoogte van de supermarktentree en de winkel of horecaruimte.
De bebouwing moet aan de Raadhuislaan in of achter de bestaande rooilijn worden geplaatst.	De rooilijn is vastgesteld in het beeldkwaliteitsplan zie afbeelding 9. Het bouwplan voldoet aan dit uitgangspunt.
De afstand van de stoeprand tot de nieuwe rooilijn is op de footprint (zie p 8 beeldkwaliteitsplan) aangegeven.	In de footprint worden een drietal maten gegeven: Zijde Raadhuislaan noord = 7 meter. De 7 meter is weergegeven in een stuk waar oorspronkelijk geen parkeren was voorzien er is gemeten naast een parkeervak, zie pagina 14 uit het beeldkwaliteitsplan. Een parkeervak is circa 6 meter diep waardoor een trottoir overblijft van 1 meter breed. In het huidige plan is hier niet voorzien in bebouwing maar in een parkeerterrein. De breedte van het trottoir aan deze zijde van het plan is wisselend in breedte. Ter plaatse van het langsparkeren is het trottoir ten minste 3 m breed, op enkele plaatsen is het trottoir hier 5 tot 10.5 meter breed. Vanuit dat perspectief is het trottoir in de huidige plannen breder. Hier voldoet het bouwplan dus aan de footprint. Zijde thv hoek Raadhuislaan-Tuindorpweg 9,8 meter. In het huidige bouwplan is dit 10 meter (inclusief de haag). Hier voldoet het bouwplan aan de footprint. Tuindorpweg = 11 meter. Doordat aan deze zijde is voorzien in "haaks" parkeren voldoet het bouwplan niet aan deze eis.

	Het trottoir is hier overwegend circa 4 meter breed. Hier voldoet het bouwplan niet aan de footprint. Het bouwplan voldoet strikt genomen niet aan de eisen opgenomen in de footprint. Dit is onder meer het gevolg van het niet bebouwen van het noordelijke deel van de Raadhuislaan, waar het parkeerterrein is voorzien. Het vervallen van de ondergrondse parkeervoorziening en de veiligere routing van het vrachtverkeer.
De breedte van het trottoir is minimaal 2 meter.	Het plan voldoet hieraan, het trottoir is tenminste 3 of 4 meter breed.
Ieder individueel volume heeft zijn eigen rooilijn	Het plan voldoet hier aan.

De oriëntatie

criterium	Wijze
De bebouwing is op de Raadhuislaan en Tuindorppweg gericht.	Het bouwplan voldoet hieraan.
De bebouwing op de hoek Raadhuislaan-Tuindorppweg heeft een tweeledige oriëntatie.	Het bouwplan voldoet hieraan.
Bergingen en magazijnen zijn aan de straat niet toegestaan.	Het magazijn van de supermarkt is gelegen aan het parkeerterrein van de Raadhuislaan. Vanuit dit perspectief voldoet het plan. De bergingen van de twee woningen zijn verwerkt in de entree/hal van de woningen en zijn niet zichtbaar vanaf de openbare weg.
Op de begane grond zijn publieke ruimtes aan de openbare ruimte gesitueerd en richten zich tevens op hoeken.	Dit is enkel van toepassing bij de supermarkt entree en de horeca en/of winkelbestemming. Deze richten zich ook op de hoeken.

Parcellering

criterium	Wijze
Een grootschalige hoofdmassa wordt opgedeeld in verticale traveeën	Ten opzichte van het oorspronkelijke plan heeft dit plan minder hoofdmassa. Waar hoofdmassa is, is sprake van verticale traveeën
De traveeën lopen van de voet van het gebouw tot en met de goot	Dit is van toepassing
De traveeën variëren in breedte van 5 tot 8 meter.	Dit is op enkele plaatsen niet het geval. Het deel van de supermarkt entree is circa 10 meter breed en het deel van de horeca/winkel is breder. Dit is ook niet in lijn met het bepaalde dat het bouwblok op de hoek een contour moet hebben van 16 x 22 meter. Deze gebouwen hebben echter wel een bepaalde opbouw dat het effect wordt bereikt
Niet meer dan twee traveeën hebben dezelfde rooilijn.	Het bouwplan voldoet hieraan.
Het bouwblok op de hoek heeft een contour van 16 x 22 meter.	12,5 keer 8.5 meter, dit wijkt dus af er is echter nog steeds sprake van een (hoogte) accent op de hoek.

Het merendeel van de bebouwing heeft een volwaardige kap.	Voor de bebouwing op de verdiepingen is dit inderdaad van toepassing.
---	---

Bouwhoogte:

criterium	Wijze
Uitgangspunt is twee lagen met kap waarin gewoond mag worden.	Het bouwplan voldoet hieraan.
de nokhoogte is 11 meter met uitzondering van het hoogteaccent van maximaal 13 meter.	Het bouwplan voldoet hieraan met 10 respectievelijk 11,5 meter.
Het hoogteaccent op de hoek heeft een goothoogte van 9,2 meter.	Het bouwplan heeft een hoogte van circa 8,8 meter
De goothoogte van de bebouwing is 6,20 meter aangrenzend aan bestaande bebouwing.	Dit is in het huidige bouwplan niet meer relevant door het toevoegen van het parkeerterrein.
De bebouwing heeft tussen de bouwblokken een goothoogte van 7,5 meter.	Dit is in het huidige bouwplan niet meer relevant aan de zijde van de Raadhuislaan aan de zijde van de Tuindorppweg is dit minder dan 6 meter, het bouwplan voldoet hieraan.
Achter op het terrein is één laag toegestaan met ondergeschikte opbouw	Niet meer relevant
De begane grond heeft een verdiepingshoogte van maximaal 4 meter.	In sommige gevallen is dit in onderhavig bouwplan 5 meter, Dit is een gevolg van het wegvallen van de verdieping erboven.
Maximaal 3 traveeën hebben dezelfde bouwhoogte.	Dit is van toepassing. Er is aan de zijde sprake van drie traveeën.
Om wisselende bouwhoogten tot stand te brengen varieert de hoogte van de kap.	Dit is in onderhavig bouwplan niet meer relevant, oorspronkelijk werd namelijk uitgegaan van meer bouwmassa.
De nog- en goothoogte verspringen per bouwblok.	Is nog steeds van toepassing met de opmerking dat tussen traveeën soms geen verdieping is voorzien.

Architectonische thematiek

De architectonische thematiek voor deze locatie vloeit voor een groot deel voort uit de stedenbouwkundige visie. De thema's zijn:

- individualiteit ter voorkoming van grootschaligheid;
- gefragmenteerde gevels breken de grootschalige hoofdvorm;
- eigentijds vormgeven met historische verwijzing;
- geveluitingen van centrum- en winkelfuncties.

Navolgend is het bouwplan getoetst aan deze architectonische thematiek. De feitelijke beoordeling van deze criteria vindt plaats in de welstandstoetsing. Het plan is reeds besproken in de welstand.

individualiteit ter voorkoming van grootschaligheid.

Bovenstaande thema's zijn geformuleerd op basis van een grootschaliger plan met meer hoofdmassa. In die zin voldoet het huidige bouwplan aan het voorkomen van grootschaligheid. In die zin is dit thema niet meer relevant voor dit bouwplan.

gefragmenteerde gevels breken de grootschalige hoofdvorm

In het huidige bouwplan wordt door gefragmenteerde gevels de hoofdvorm gebroken. In het bouwplan worden de stijlkenmerken van de "chaletstijl" en stadsvakwerk toegepast. In het bouwplan

is sprake van "french windows". Loggia's en balkons geven de gevels diepte en zorgen voor een kleinschalig dorpsbeeld.

Eigentijds vormgeven met historische verwijzingen

Het gewenste architectuurbeeld is een eigentijdse interpretatie van de in Maarn bekende chaletstijl. Omdat het hier een centrumontwikkeling betreft met gemengde functies wordt in het beeldkwaliteitsplan gekozen voor een verwijzing naar stadsvakwerk als de stedelijke variant van deze architectuurstijl. Uitgaande van een eigentijdse variant dienen detailleringen terughoudend te worden toegepast. In het bouwplan is sprake van een terughoudende vorm van detaillering, zo is er sprake van overstekende dakdelen en kappen en zijn er sierlementen toegepast deze sluiten aan bij de gewenste architectuurstijl.

Geveluitingen van centrum- en winkelfuncties

In het beeldkwaliteitsplan gaat het om balans te vinden tussen enerzijds de commerciële functies zonder dat reclame-uitingen teveel overheersen. Hier is in het ontwerp zorgvuldig rekening mee gehouden. Zo is de entree van de supermarkt gesitueerd aan de zijde van het parkeerterrein. Hierdoor ontstaat een duidelijk beeld en herkenbare entree. Verder biedt de gevel beperkt gelegenheid voor reclame uitingen.

Thematiek Openbare Ruimte

Het dorpse karakter van Maarn moet in de openbare ruimte tot uitdrukking komen. Veiligheid en een rustige vormgegeven openbare ruimte zijn de uitgangspunten. De huidige inrichting in de directe omgeving voldoet daar grotendeels aan. Door deze inrichting voort te zetten tot aan de gevel van de nieuwbouw ontstaat er een eenheid in de uitstraling van het centrum. Het streven is om het aantal elementen in de openbare ruimte zoveel mogelijk te beperken en hoogwaardige, robuuste en duurzame materialen te gebruiken.

In het plan is zorgvuldig rekening gehouden met de inrichting van de openbare ruimte, zie de beschrijving van het bouwplan en de inrichtingstekening. Dit komt onder meer tot uiting in

- het plaatsen van fietsstallingen gescheiden door een bomenrij;
- ondergrondse glascontainers op het parkeerterrein;
- de scheidingen van trottoir met de openbare weg door het planten van hagen;
- het creëren van een ruime entree van de supermarkt;
- een verkeersveilige afwikkeling van het vrachtverkeer.

Conclusie

Het bouwplan voldoet op hoofdlijnen aan het Beeldkwaliteitsplan. Dit plan is echter geschreven op maat van een zeer concreet bouwplan, het voormalige bouwplan. Vanuit dat perspectief zijn kleine afwijkingen van het bouwplan op het beeldkwaliteitsplan niet te voorkomen. Zeker op aspecten welke zeer specifiek worden omschreven zoals de bouwhoogte van het hoogteaccent. Het huidige bouwplan blijft onder deze norm. In die zin voldoet het voorliggende bouwplan op delen niet aan het beeldkwaliteitsplan.

Het bouwplan is echter veel kleinschaliger en dorpser van karakter. In die zin past het wel bij de hoofddoelstellingen die zijn geformuleerd aan het Centrumplan Maarn. Er is echter één doelstelling waar met dit plan niet aan kan worden voldaan en dat is het realiseren van 30% sociale woningbouw.

4.2 Wonen

Het beleid ten aanzien van wonen is beschreven in de woonvisie gemeente Utrechtse Heuvelrug, daar het hier slechts de toevoeging van 2 woningen betreft is dit beleidsdocument niet relevant.

4.3 Horeca en detailhandel

De detailhandelsvisie is in 2009 door de gemeente Utrechtse Heuvelrug vastgesteld.

De detailhandelsvisie ging anno 2009 nog uit van de oude situatie waarin de supermarkt nog in het centrum was gevestigd. Over het dorpscentrum van Maarn zegt de detailhandelsvisie het volgende:

Het winkelaanbod in Maarn heeft een omvang van $\pm 1.700 \text{ m}^2$ wvo en bestaat uit circa 15 verkooppunten. Hiermee is het aanbod in Maarn beduidend kleiner dan gemiddeld in dorpen van een gelijke omvang. Het winkelaanbod is grotendeels gevestigd in het centrum op de kruising van de Raadhuislaan en Tuindorpweg (circa 80%, $\pm 1.200 \text{ m}^2$ wvo). Het winkelaanbod in Maarn bestaat hoofdzakelijk uit winkels voor dagelijkse boodschappen (voedings- en genotmiddelen en frequent benodigde non-food). Uit de vergelijking met centra van dorpen van gelijke omvang en met referentiecentra (Beekbergen, Helvoirt) blijkt dat de omvang van het centrum van Maarn ver achter blijft. Dit wordt in belangrijke mate bepaald door de beperkte omvang van het aanbod voedings- en genotmiddelen. De supermarkt Plus is de belangrijkste aanbieder in deze branche. Met een omvang van minder dan 500 m^2 wvo is deze winkel te klein om een goede trekker voor het centrum te kunnen zijn. Als aanvulling op het winkelaanbod wordt iedere dinsdagochtend in het centrum (Raadhuislaan) een kleine warenmarkt gehouden (circa 10 kooplieden).

Conclusie

In deze detailhandelsvisie is beschreven dat een supermarkt van 500 m^2 te klein is voor een dorp als Maarn. Momenteel is er geen supermarkt in het centrum van Maarn. Vanuit dat perspectief is de toevoeging van circa 1.400 m^2 supermarkt en winkel of horecaruimte een waardevolle toevoeging aan het winkelapparaat van Maarn.

4.4 Verkeer en parkeren

Het beleid omtrent verkeer en parkeren is vastgesteld in het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan. (GVVV). Dit beleid beschrijft de vele facetten van verkeer voor onderhavige ontwikkeling is het parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen relevant.

Het GVVV beschrijft voor elke woning een parkeernorm van 1 parkeerplaats per woning voor, terwijl voor respectievelijk horeca/restaurant en de supermarkt een parkeernorm geldt van 10 en 2,6 parkeerplaatsen per 100 m^2 bvo aan oppervlak. Dat houdt in dat het project bestaande uit 1.555 m^2 bvo (horeca en supermarkt samen) en de 2 woningen, ten minste 50,2 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. Onderhavig bouwplan voorziet met 75 parkeerplaatsen ruim in deze norm. Van deze parkeerplaatsen worden er 45 parkeerplaatsen gerealiseerd op eigen terrein, gesitueerd aan de noordzijde van het project aan de Raadhuislaan. De overige 30 parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het openbaar gebied. Zoals in de beschrijving van het bouwplan al is omschreven is er in het bouwplan ruim aandacht voor de verkeersveiligheid. Dit komt onder andere tot uiting in de routing van vrachtverkeer en het scheiden van voetgangers met wegverkeer en parkeren door gebruik van hagen.

Hoofdstuk 5 Omgeving- en milieuaspecten

5.1 Inleiding

In Hoofdstuk 5, titel 5.1 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn algemene bepalingen ten aanzien van milieukwaliteitseisen opgenomen. In artikel 5.1, lid 1 Wm is bepaald dat in het belang van de bescherming van het milieu, voor zover dit van meer dan provinciaal belang is, bij algemene maatregel van bestuur eisen worden gesteld ten aanzien van de kwaliteit van onderdelen van het milieu vanaf een daarbij te bepalen tijdstip. Deze omstandigheid doet zich bij dit project niet voor. Hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer handelt over luchtkwaliteitseisen. Op deze aspecten wordt in paragraaf 5.4 nader ingegaan.

Ten behoeve van de planologische afwijking, dient onderzoek te worden gedaan naar de bestaande toestand ter plaatse van het plangebied. Deze bestaande toestand heeft met name betrekking op de aanwezige belemmeringen vanuit de omgeving van het plangebied en hoe hiermee wordt omgegaan. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de relevante milieuplanologische aspecten welke van invloed (kunnen) zijn op voorliggende ontwikkeling.

5.2 Bodem

In opdracht van Quaestor Vastgoed is door Greenhouse Advies B.V. in november 2013 een Milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. Aanvullend is in februari 2014 een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd. De rapportage met kenmerk QVG00113\131107_142648 is opgenomen in bijlage 3.

Binnen het perceel van de Tuindorpweg 32 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Het reeds uitgevoerde bodemonderzoek ter plaatse van de percelen aan de Raadhuislaan 12a, 12b, 14 en 16 en aan de Tuindorpweg 28-30 is geactualiseerd. Vanwege de eis van het bevoegd gezag dat bodemonderzoek niet langer dan 5 jaar geleden verricht mag zijn.

Na overleg met het bevoegd gezag zou alleen voor het perceel Tuindorpweg 28-30 hernieuwd bodemonderzoek plaats dienen te vinden om het bestaande bodemonderzoek te herijken. Dit heeft als reden omdat ter plaatse van de Tuindorpweg 28-30 daadwerkelijk gebouwd gaat worden. Op de overige percelen komen parkeerplaatsen en zal geen herijking noodzakelijk zijn. Aanvullend is op verzoek van het bevoegd gezag op het oostelijk gelegen perceel een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in deze rapportage. Voorafgaand aan de definitieve bepaling van de onderzoeksstrategie is voor alle voorgaande rapporten een herijking uitgevoerd. Het doel van het bodemonderzoek is het vaststellen van de bodemkwaliteit ter plaatse de onderzoekslocatie. Aan de hand van de onderzoeksresultaten kan worden vastgesteld of de onderzoekslocatie in milieuhygiënisch opzicht geschikt is voor de voorgenomen ontwikkeling.

In het uitgevoerde bodemonderzoek is overeenkomstig de NEN 5740 de milieuhygiënische bodemkwaliteit van een perceel gelegen aan de Tuindorpweg 32 te Maarn vastgesteld. Het perceel ligt in de bebouwde kom en betreft de locatie van een voormalige supermarkt. Navolgend worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Grond

De geanalyseerde parameters van de bovengrondmonsters zijn met uitzondering van PCB's niet aangetoond in een gehalte dat de AW2000 waarde en / of detectielimiet overschrijdt. Het gehalte aan PCB's was in MM2 licht en in MM1 matig verhoogd. Na uitsplitsing van laatstgenoemd mengmonster was het gehalte aan PCB's per individueel monster licht verhoogd. De resterende geanalyseerde parameters van de bovengrondmonsters zijn niet aangetoond in een gehalte dat de AW2000 waarde en / of detectielimiet overschrijdt.

De geanalyseerde parameters van de ondergrondmonsters zijn niet aangetoond in een gehalte dat de AW2000 waarde en / of detectielimiet overschrijdt.

Grondwater

Het grondwater bevat een licht verhoogd gehalte aan molybdeen en xylenen. De resterende geanalyseerde parameters van het grondwater zijn niet aangetoond in een gehalte dat de AW2000 waarde en / of detectielimiet overschrijdt

Aanvullend bodemonderzoek

De geanalyseerde parameters van het ondergrondmonster is niet aangetoond in een gehalte dat de AW2000 waarde en / of detectielimiet overschrijdt. In de bovengrond wordt voor PCB's de achtergrondwaarde overschreden.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie (ONV)' wordt verworpen omdat PCB's, molybdeen en xylenen verhoogd voorkomen in respectievelijk de grond en het grondwater.

Conclusie

Omdat de tussenwaarde van de onderzochte parameters in de grond en het grondwater niet wordt overschreden, is men niet verplicht over te gaan tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of sanerende maatregelen. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor de voorgenomen herbestemming van de locatie. Voor de locatie Raadhuislaan 12a, 12b en 14 dient de kleine verontreiniging met PAK's wel gesaneerd te worden met instemming van het bevoegd gezag. Dit zal uitgevoerd kunnen worden onder een nog op te stellen Plan van Aanpak die ter goedkeuring ingediend moet worden bij het bevoegd gezag, de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Voornoemde conclusies zijn gebaseerd op het vooronderzoek, de zintuiglijke waarnemingen en analyseresultaten van dit onderzoek. Onderhavig onderzoek schetst hiermee een algemeen beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Bij het uitvoeren van eventueel grondverzet dient men dan ook alert te zijn op mogelijk plaatselijk voorkomende (zintuiglijke) afwijkingen. Hergebruik van grondstromen dienen uitgevoerd te worden volgens de richtlijnen uit het Besluit Bodemkwaliteit.

Na het saneren van de kleine verontreiniging met PAK's is het perceel geschikt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Voor een goede ruimtelijke ordening moet aandacht worden besteed aan voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Om dit te voorkomen moet tussen milieubelastende activiteiten en gevoelige bestemmingen (zoals woningen) voldoende afstand in acht genomen worden. Om deze afstanden te bepalen wordt gebruik gemaakt van "het groene boekje" (VNG Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering', editie 2009).

Milieucategorie	Rustige woonwijk	Gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Figuur 1: Afstandentabel Handreiking bedrijven en milieuzonering

De in deze handreiking genoemde afstanden zijn gebaseerd op een rustige woonwijk. Een supermarkt behoort tot milieucategorie 1. Indien er sprake is van een gemengd gebied kan de afstand met één stap worden gereduceerd. Voor een supermarkt in een rustige woonwijk geldt dat een afstand relevant is van 10 meter. Zoals gezegd kan wanneer sprake is van een gemengd gebied deze stap worden gereduceerd naar 0 meter. Onderhavig gebied is als centrumgebied door het gemengd voorkomen van woningen en winkels aan te merken als een gemengd gebied. De meest bepalende factor is geluid.

Conclusie:

Doordat er in het plan voorzien is van een doorgaande route voor vrachtauto's en sprake is van inpandig lossen is de hinder van geluid tot een minimum beperkt. Hierbij dient opgemerkt te worden dat reeds in de oude en vigerende situatie een supermarkt inclusief laden en lossen is toegestaan. Doordat het vrachtverkeer een doorlopende route kent en inpandig wordt geladen en gelost is het geluid van rolcontainers en signalen (piepjes) bij het achteruitrijden beperkt. Hierdoor is de omgevingshinder met betrekking tot geluid tot een minimum beperkt.

5.4 Geluid

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de te verwachten geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeers- en spoorweglawaaï op de gevels van de twee toekomstige (boven)woningen. Dit onderzoek met kenmerk KLG/006/13.2029 is opgenomen in bijlage 4 van deze ruimtelijke onderbouwing.

De toekomstige bovenwoningen zijn gesitueerd binnen de geluidzone van de Rijksweg A12 en dienen derhalve getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. De Raadhuislaan en de Tuindorppweg hebben een maximaal toelaatbare snelheid van 30 km/uur en behoeven derhalve niet getoetst te worden. Echter zijn deze wegen in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel meegenomen in het akoestisch onderzoek.

Daarnaast is het plangebied gelegen in de nabijheid van het spoortraject Veenendaal - Driebergen. Op basis van het landelijk geluidregister voor spoorwegen ligt het plan in de geluidzone van 200 meter. Daarmee is de locatie onderzoeksplichtig en dienen de geluidbelastingen getoetst te worden aan de Wet geluidhinder.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kunnen de volgende conclusies worden gegeven:

- Ten gevolge van de Rijksweg A12 bedraagt de hoogste geluidbelasting 48 dB inclusief aftrek van 2 dB ex artikel 110⁹ Wgh. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB;
- Ten gevolge van de Raadhuislaan (30 km/uur) bedraagt de hoogste geluidbelasting 42 dB exclusief aftrek ex artikel 110⁹ Wgh;
- Ten gevolge van de Tuindorppweg (30 km/uur) bedraagt de hoogste geluidbelasting 62 dB exclusief aftrek ex artikel 110⁹ Wgh;
- Ten gevolge van het spoortraject Veenendaal – Driebergen bedraagt de hoogste geluidbelasting 57 dB. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB overschreden. Derhalve dienen hogere grenswaarden aangevraagd te worden;
- De gecumuleerde geluidbelasting (L_{cum}) bedraagt ten hoogste 62 dB exclusief aftrek ex artikel 110⁹ Wgh. Geluidwerende voorzieningen dienen derhalve bepaald te worden om aan het maximaal toelaatbare binnenniveau van 33 dB te kunnen voldoen;
- Voor 2 beoordelingspunten kan niet worden voldaan aan de inspanningsverplichting voor een geluidluwe buitenruimte conform het geluidbeleid van de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het bevoegd gezag dient te beoordelen of de overschrijding past binnen de kaders voor het verlenen van een hogere waarde.

In het akoestisch onderzoek is beoordeeld of bron- en overdrachtsmaatregelen genomen kunnen worden om de geluidsbelasting te beperken. In de paragrafen 4.1, 4.2 en 4.3 van dit rapport is dit

nader gemotiveerd. De conclusie hiervan is dat bron- of overdrachtsmaatregelen ongewenst zijn of niet het juiste effect bereiken.

Conclusie

Voor de realisatie van de twee woningen wordt de gemeente Utrechtse Heuvelrug verzocht om hogere waarden te verlenen ten gevolge van het spoorweglawaaï van het traject Veenendaal – Driebergen.

5.5 Luchtkwaliteit

In 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Met deze wet zijn luchtkwaliteitseisen verankerd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Deze Wet volgt het Besluit luchtkwaliteit 2005 op. Er is vastgelegd dat ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de in de wet opgenomen grenswaarden en richtwaarden. Er is een andere wijze van toetsing van bouw- en bestemmingsplannen opgenomen. Bij deze ontwikkeling zijn de regeling niet in betekenende mate, het Besluit gevoelige bestemmingen, een goede ruimtelijke ordening en het gemeentelijk beleid van belang.

Niet in betekenende mate

Alleen projecten die 'in betekenende mate' bijdragen aan de concentraties luchtvervuiling worden getoetst aan de grenswaarden. Er dient te worden onderzocht of een project 'in betekenende' mate van invloed is op de luchtkwaliteit. Als een bouwproject voldoet aan de gestelde criteria voor de schaalgrootte van het plan (minder dan 1.500 woningen of 100.000 m² kantooroppervlakte) dan hoeft er niet te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

Aanvullend op deze conclusie heeft de omgevingsdienst regio Utrecht in haar advies, middels de NIBM-tool van het kenniscentrum Infomill bepaald of het plan niet in betekende mate bijdraagt. Hierbij is uitgegaan van 5 verkeersbewegingen per appartement en 8 verkeersbewegingen per parkeerplaats. Dit geeft een totaal van 700 verkeersbewegingen. Navolgende afbeelding geeft deze berekening weer:

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1000
Aandeel vrachtverkeer		1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,99
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,24
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 2: Worst-caseberekening bijdrage verkeersaantrekkende werking, bron: Omgevingsdienst regio Utrecht

Uitgaande van de criteria, zoals deze worden gehanteerd in de Handreiking niet in betekende mate en bovenstaande berekening zal bovengenoemde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof en is nader onderzoek niet noodzakelijk.

Besluit gevoelige bestemmingen

Kinderen, ouderen en zieken zijn gevoeliger voor luchtvervuiling en worden daarom extra beschermd. Op basis van het Besluit gevoelige bestemmingen gelden voor gevoelige bestemmingen nabij wegen zwaardere beperkingen. Zo mogen op basis van het Besluit binnen 300 meter van rijkswegen en 50 meter vanaf provinciale wegen geen bestemmingen voor langdurig verblijf als kinderdagverblijven, scholen of verzorgingstehuizen worden gebouwd, als de wettelijke grenswaarden worden overschreden. Het Besluit verplicht overheden om onderzoek uit te voeren naar de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Voor gemeentelijke wegen geldt een zwaardere motiveringsplicht.

Goede ruimtelijke ordening

Naast bovenstaande dient het gebied vanuit het beginsel van een goede ruimtelijke ordening geschikt te zijn voor de beoogde functie. Een goede luchtkwaliteit is een van de randvoorwaarden voor een goede leefomgeving. Daarom is het wenselijk om inzicht te hebben in de luchtkwaliteitsituatie. Maatgevend voor het beoordelen van de luchtkwaliteit zijn de stikstof en fijnstof gehalten in de lucht.

De Omgevingsdienst regio Utrecht heeft de concentraties stikstofdioxide en fijn stof berekend met het rekenmodel GeoMilieu, versie 2.30. In dit rekenmodel is het rekenhart STACKS geïntegreerd, welke voldoet aan de Regeling beoordeling. De hieruit voortgekomen concentraties zijn grafisch weergegeven in de luchtkwaliteitskaarten als opgenomen in bijlage 6. Hieruit is af te leiden dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof zich beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m^3 bevinden.

De uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide wordt vanaf concentraties boven de 60 microgram per m^3 overschreden. De concentraties in het plangebied bedragen 22 tot 26 microgram per m^3 , wat betekent dat ook aan de uurgemiddelde grenswaarde wordt voldaan.

Naast een jaargemiddelde grenswaarde voor fijn stof is er ook een daggemiddelde grenswaarde van 50 microgram per m^3 van kracht, die per jaar 35 keer mag worden overschreden. Uit statistische vergelijkingen van TNO en het RIVM blijkt dat deze grenswaarde bij een concentratie van 31,3 microgram per m^3 vaker dan 35 keer wordt overschreden. Aangezien de concentratie fijn stof in het plangebied maximaal 23-25 microgram per m^3 bedraagt, wordt ook aan deze daggemiddelde grenswaarde voldaan.

Gemeentelijk beleid

De concentraties stikstofdioxide in het gebied bedragen tot 26 microgram per m^3 . De concentraties fijn stof bedragen maximaal 25 microgram per m^3 . Dit betekent dat de concentratie voor stikstofdioxide en voor fijn stof in het gebied niet voldoen aan de huidige en ambitiekwaliteit.

De oorzaak hiervan is de hoge achtergrondconcentratie in het gebied plus de nabije ligging aan een drukke verkeersweg.

Voor de locatie wordt tevens het milieukwaliteitsprofiel 'Verkeersassen' gebruikt gezien de ligging nabij de A12. Ten aanzien van dit milieukwaliteitsprofiel wordt er voldaan aan de ambitie voor de concentratie stikstofdioxide, maar de ambitie voor de concentratie fijn stof wordt met 1 ig/m^3 overschreden.

Conclusie

De ontwikkeling van het terrein draagt niet in betekenende mate bij aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Dit betekent dat de ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Voor zowel stikstofdioxide als fijn stof geldt dat er niet wordt voldaan aan de huidige kwaliteit en de ambitiekwaliteit van het milieukwaliteitsprofiel 'Wonen buiten centrum' wordt voldaan. Ten aanzien van het milieukwaliteitsprofiel verkeersassen wordt de ambitiewaarde ten aanzien van fijn stof overschreden. De oorzaak hiervan is de hoge achtergrondconcentratie en de nabije ligging aan een drukke verkeersweg.

De wettelijke grenswaarden worden niet overschreden in en nabij het plangebied. Hiermee wordt voldaan aan het beginsel van een goede ruimtelijk ordening. .

5.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt, transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd en ondergrondse buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI).

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het wettelijke kader vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de onderliggende regelgeving. De gewijzigde wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in verband met de totstandkoming van het Basisnet zal (volgens de laatste inzichten) naar verwachting op 1 juli 2014 in werking treden.

Het beleid voor ondergrondse buisleidingen is vastgelegd in het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

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

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

Beleidskader elektromagnetische straling

Voor hoogspanningslijnen is het beleidskader beschreven in het 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' (Min. VROM d.d. 5 oktober 2005). Hierin adviseert de Staatssecretaris van VROM het in acht nemen van een veiligheidszone, waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla.

Voor zendmasten (omroep/GSM/UMTS) zijn in de EU-publicatie 1999/519/EG blootstellingslimieten aanbevolen voor personen die permanent in de nabijheid van zendmasten verblijven. Nederland heeft deze aanbeveling overgenomen en opgenomen in de Telecommunicatiewet.

Gemeentelijk beleid

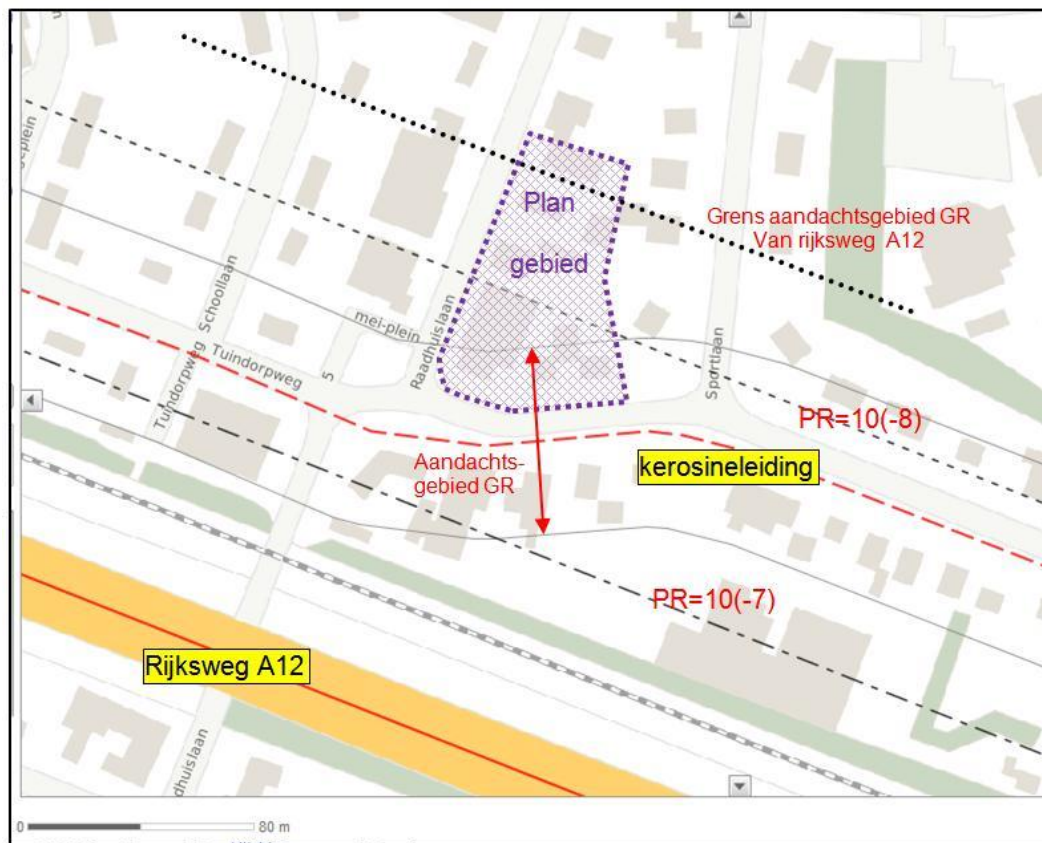
De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft in haar Milieubeleidsplan voor verschillende gebiedstypen milieukwaliteitsprofielen opgesteld. Per milieuthema zijn indicatoren gedefinieerd waaraan gewenste kwaliteitsniveaus en ambitiewaarden zijn verbonden. Voor externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico en het groepsrisico als indicatoren gekozen..

Het plangebied valt onder het gebiedstype 'centrum dorp'. Voor de indicatoren plaatsgebonden risico en groepsrisico gelden de volgende kwaliteitsdoelstellingen:

Kwaliteitsdoelstelling	Plaatsgebonden risico	Groepsrisico
wettelijke grenswaarde	$PR = 10^{-6}$ per jaar	$GR = 1,0 \times OW$ (richtwaarde)
basisniveau	$PR < 10^{-8}$ per jaar	$GR < 0,1 \times OW$
streefniveau	$PR < 10^{-8}$ per jaar	$GR < 0,1 \times OW$

Beschrijving huidige risicosituatie

Onderstaande uitsnede van de professionele Risicokaart toont de omgeving van het plangebied



Risicobedrijven

Er zijn in de omgeving geen risicovolle inrichtingen aanwezig waarvan de risicocontouren het plangebied kunnen beïnvloeden.

Transport van gevaarlijke stoffen

Ten zuiden van het plangebied ligt de rijksweg A12, die onderdeel is van het landelijke Basisnet Weg. Voor het wegedeelte ter hoogte van het plangebied geldt geen contour voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar. Een deel van het plangebied ligt binnen de contour voor $PR = 10^{-8}$ /jaar.

Het plangebied ligt voor het grootste gedeelte binnen het aandachtsgebied voor het groepsrisico van de A12. In de bestaande situatie is dit groepsrisico lager dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Buisleidingen

Ten zuiden van het plangebied ligt langs de Tuindorpweg een ondergrondse kerosineleiding van Defensie. Langs deze leiding geldt geen contour voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar. Het

plangebied ligt gedeeltelijk binnen het aandachtsgebied voor het groepsrisico van deze leiding.

Hoogspanningslijnen

Het plangebied ligt niet binnen de indicatieve veiligheidszone van een hoogspanningslijn, waarbinnen beperkingen gelden voor nieuwe stralingsgevoelige objecten, zoals woningen.

Zendmasten

Volgens de gegevens op de website www.antenneregister.nl zijn er in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig die overschrijdingen kunnen veroorzaken van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten.

Beoordeling nieuwe situatie

Plaatsgebonden risico

In de toekomstige situatie is geen sprake van een belemmering vanwege de plaatsgebonden risico's van de A12 of van de kerosineleiding.

Groepsrisico

De personendichtheid in de nieuwe situatie zal niet significant wijzigen ten opzichte van de vroegere situatie. Voor het groepsrisico van de A12, dat in de bestaande situatie lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde, zal de ontwikkeling daarom slechts verwaarloosbare gevolgen hebben en zal dit groepsrisico lager blijven dan 10% van de oriëntatiewaarde.

Ook voor het groepsrisico van de kerosineleiding kan worden gesteld dat de ontwikkeling verwaarloosbare gevolgen zal hebben. Uit ervaringen met vergelijkbare situaties blijkt dat langs een lengte van 1 km buisleiding sprake moet zijn van een bevolkingsdichtheid van ten minste 300 personen per hectare voordat een risicoanalyse tot een berekenbaar groepsrisico leidt. In de omgeving van het plangebied is de personendichtheid aanzienlijk lager dan 300 personen/ha. Er kan dus worden aangenomen dat er geen sprake zal zijn van een groepsrisico vanwege de kerosineleiding.

Elektromagnetische straling

In zowel de bestaande als de nieuwe situatie is geen sprake van belemmeringen.

Toetsing milieukwaliteitsprofiel

In de nieuwe situatie wordt voor het gebiedstype 'centrum dorp' voor de indicator plaatsgebonden risico voldaan aan de wettelijke waarde. Alleen het noordelijke deel van het plangebied voldoet aan de ambitiekwaliteit. Het zuidelijke deel van het plangebied niet. Echter, gezien de ligging nabij de A12 is tevens het milieukwaliteitsprofiel 'Verkeersassen' van toepassing. Hierdoor geldt een ambitiekwaliteit gelijk aan de huidige kwaliteit en wordt voldaan aan deze gemeentelijke ambitie. Voor de indicator groepsrisico wordt ten aanzien van beide milieukwaliteitsprofielen voldaan aan de ambitiekwaliteit.

5.7 Duurzaamheid

Uit paragraaf 3.2.2 van deze ruimtelijke onderbouwing is al gebleken dat het plangebied is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied van de Provinciale Ruimtelijke Verordening, artikel 3.1, lid 3.

Op basis van dit artikel dient in het ruimtelijk plan een toelichting te worden gegeven op welke wijze de ruimtelijke ontwikkeling bijdraagt aan energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Naast dit artikel uit de PRV is tevens het gemeentelijk beleid voor duurzaam bouwen relevant. Dit beleid is verwoord in het milieubeleidsplan "Natuurlijk Duurzaam". Voor betreffende locatie geldt het milieukwaliteitsprofiel 1 "centrum dorp". Hieruit blijkt dat de gemeente voor nieuwbouw streeft naar een 25% scherpere EPC dan wettelijk verplicht is. Per 1 januari streeft zij voor woningen dus naar een EPC van 0,45. Daarnaast wordt gestreeft naar een minimale gemiddelde GPR Gebouw score van 7.

Invulling van duurzaamheid in het bouwplan

In de ontwikkeling is niet voorzien in het toepassen van duurzame energiebronnen. Het bouwplan zal vanzelfsprekend moeten voldoen aan de eisen gesteld aan energieprestaties in het bouwbesluit. Daarnaast zal in de bedrijfsvoering van de supermarkt zoveel mogelijk worden gezocht naar energiebesparende oplossingen zoals diepvriesglasdeurkasten, led-verlichting en andere maatregelen.

Het gebouw zal ten minste voldoen aan de energieprestatie-eisen genoemd in het bouwbesluit. Daarnaast zal de PLUS supermarkt streven naar een zo energiezuinig gebruik in de bedrijfsvoering van de supermarkt. Bijvoorbeeld door het gebruik van LED-verlichting, diepvriesdeuren, dagafdekkingen van de koel- en vriesmeubelen en warmte terugwinning (WTW).

In een latere fase van de omgevingsvergunning zullen de energieprestatieberekeningen worden aangeleverd. In deze fase is het daardoor nog niet mogelijk de EPC van de woningen en de GPR-gebouw score inzichtelijk te krijgen. Hierdoor is op dit moment nog niet inzichtelijk of het bouwplan wel of niet voldoet aan het streven van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

5.8 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn geen planologische beschermde kabels en leidingen aanwezig. Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt een KLIC-melding gedaan.

5.9 Water

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de ruimtelijke onderbouwing van ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In de waterparagraaf wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, het wateradvies van de waterbeheerder, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in de ruimtelijke plannen en besluiten'.

Waterbeleid

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat landelijk in de belangstelling. Het landelijk waterbeleid is beschreven in de Vierde Nota Waterhuishouding (ministerie van V&W), de Startovereenkomst 'Waterbeleid 21e eeuw' (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). De Kaderrichtlijn Water (KRW) is het Europees waterbeleid. De KRW streeft naar duurzame en robuuste watersystemen. Basisprincipes van het nationaal (WB21) en Europees (KRW) beleid zijn: "meer ruimte voor water", "voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd" en "standstill situatie: géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit". Dit heeft geresulteerd in de twee drietrapsstrategieën voor:

- Waterkwantiteit (vasthouden, bergen, afvoeren);
- Waterkwaliteit (schoonhouden, scheiden, zuiveren).

Op provinciaal en regionaal niveau is het waterbeleid beschreven in het Waterhuishoudingsplan (Provincie Utrecht) en door de waterbeheerder, Waterschap Vallei en Veluwe in het Waterbeheersplan. Het beleid van de Provincie Utrecht is erop gericht om geen permanente kunstmatige ingrepen in de grondwaterstand toe te staan. De waterbeheerder heeft het bovenregionale oppervlaktewater beleid vertaald naar regionale richtlijnen, normen en vergunningsvoorschriften. Ten aanzien van het afkoppelen van verhard oppervlak van het riool heeft het waterschap een afkoppel beslisboom opgesteld. Indien het regenwater van de daken naar het oppervlaktewater wordt afgevoerd, of in de bodem geïnfiltreerd wordt mag er geen gebruik worden gemaakt van uitlopende materialen, zoals koper, lood en zink, voor dak- gevelbekleding en goten.

Voor het afkoppelen en infiltreren van regenwater heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug in 2010 het afkoppelconvenant gemeenten, provincie en waterschappen en drinkwaterbedrijf Vitens

ondertekend. Dit convenant gaat over het afkoppelen en infiltreren van afstromend hemelwater op de Utrechtse Heuvelrug

Waterhuishoudkundige situatie

Het plangebied betreft een bestaand stedelijk gebied. Er komt geen oppervlaktewater in voor. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater is gelegen op circa 250 m afstand, nabij de kruising tussen de Bakkersweg en de Tuindorpweg. De lokale fysische omstandigheden zijn: het maaiveldniveau is circa + 8 m NAP, (bron AHN), het grondwatervlakte is circa + 5 m NAP tot + 6 m NAP (bron: grondwaterkaart van Nederland, deel Utrecht, TNO) en de bodemopbouw is zand (bron: Bodemkaart van Nederland, Alterra).

In de huidige situatie is het plangebied gedeeltelijk verhard met bebouwing en terreinverharding. Het onverharde terrein wordt gevormd door tuinen. In Maarn is een gescheiden rioolstelsel aanwezig, dat echter onvoldoende capaciteit heeft om een uitbreiding van het aangesloten verhard oppervlak goed te kunnen verwerken (email Gemeente Utrechtse Heuvelrug d.d. 24-01-2008). Tevens geeft de gemeente aan dat het gebied geschikt is voor infiltratie.

De ontwikkeling en de waterhuishouding in de toekomstige situatie

Bij de ontwikkeling wordt het plangebied volledig verhard met bebouwing en terreinverharding. In onderstaande tabel is aangegeven waarmee de verharding toeneemt.

	Bestaande situatie in m ²	Nieuwe situatie in m ²
Bebouwing	1.750	1.517
Verharding	1.790	3.295
Totaal	3.540	4.811
Toename verhard in m ²		1.271

Door de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak toe met 1.271 m²

Het afvalwater wordt afgevoerd naar het gemeentelijk vuilwaterriool. Van het totale verharde oppervlak zal er 2000 m² worden geïnfiltreerd. Het trottoir en de langs de wegen gelegen parkeervoorzieningen voeren af naar de straat waarlangs deze zijn gesitueerd. Op het nieuwe parkeerterrein zal een hemelwaterriool worden aangelegd in combinatie met een infiltratievoorziening. De hemelwaterrioleringsvoert af naar de infiltratievoorziening. Bij hevige regen kan het water via een overstort worden afgevoerd naar het gemeentelijk regenwaterriool.

Bij het ontwerp van de infiltratievoorziening dient de doorlatendheid van de bodem doormiddel van veldonderzoek nader bepaald te worden. De voorziening dient gedimensioneerd te worden op een bergingscapaciteit van 40 mm. In 24 uur dient al het geborgen water geïnfiltreerd kunnen zijn. Tijdens de uitwerking dient de infiltratievoorziening inclusief de overstort hoeveelheden te worden berekend. Omdat er wordt overgestort op de gemeentelijke rioleringsvoorziening zullen de resultaten van de berekening moeten worden kortgesloten met de gemeente. Voor de situering van de voorziening dient rekening gehouden te worden met de ligging van kabels en leidingen. Indien de infiltratievoorziening over meerdere delen verspreid wordt, dienen deze onderling verbonden te worden.

Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling door de hiervoor genoemde maatregelen geen negatieve effecten heeft op de waterhuishouding.

De waterparagraaf is voorgelegd aan de waterbeheerder. De door de waterbeheerder gemaakte opmerkingen zijn in de waterparagraaf verwerkt.

5.10 Groen, natuur en landschap

Ten behoeve van de voormalige bouwplannen is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Toen zijn er geen beperkingen vanuit het aspect flora en fauna geconstateerd. Momenteel zijn de opstallen gesloopt en ligt het terrein braak. Het aspect ecologie vormt dan ook geen belemmering voor het uitvoeren van het bouwplan. Hier staat tegenover dat het beoogde bouwplan de mogelijkheid biedt voor gebouwbewonende soorten zoals de vleermuis om zich te nestelen.

5.11 Cultuurhistorie en archeologie

Ten behoeve van het voormalige bouwplan waar sprake was van een parkeerkelder is in 2007 archeologisch onderzoek uitgevoerd. In het onderhavige bouwplan is geen sprake meer van een parkeerkelder, maar van parkeren op maaiveld. In die zin is er dus sprake van veel minder grondverzet. De conclusie dat het aspect archeologie geen beperking vormt voor het bouwplan blijft gehandhaafd. Navolgend worden de belangrijkste conclusies van dit onderzoek weergegeven.

In april 2007 heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in verband met geplande sloop van bestaande woningen en nieuwbouw van winkels en appartementen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Deze Raap notitie met kenmerk 2166 d.d. juni 2007 is opgenomen in bijlage 6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Het onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat realisatie van de plannen zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. Doel van het bureauonderzoek was het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende of verwachte archeologische waarden in het plangebied. Het doel van het inventariserend veldonderzoek was het toetsen en aanvullen van het gespecificeerde verwachtingsmodel uit het bureauonderzoek.

In een boring is een metalen beslagplaatje uit de Late Middeleeuwen of Nieuwe tijd aangetroffen. Gezien het ontbreken van andere vondsten uit de Late Middeleeuwen of Nieuwe tijd in deze boring of de omliggende boringen en het feit dat het gebied in de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd vermoedelijk onbewoond was, is het artefact geïnterpreteerd als een losse vondst.

Conclusie

In het plangebied zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen aangetroffen. Derhalve vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de uitvoering van het bouwplan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wro en het Bro schrijven voor dat inzicht dient te bestaan in de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan.

De ontwikkeling van het onderhavig plan wordt gerealiseerd vanuit een private exploitatie. AJ Investments is verantwoordelijk voor de uitvoering en draagt het risico van de planontwikkeling. Voor de gemeente zijn aan de realisatie geen kosten verbonden, behoudens de kosten voor het begeleiden en in procedure brengen van dit plan. De kosten voor de begeleiding en het doorlopen van de procedure van het bouwplan vallen onder de legesverordening. De kosten voor het bouwplan, de ruimtelijke onderbouwing en de daarbij behorende onderzoeken zijn voor rekening van de initiatiefnemers.

Om invulling te geven aan het planinitiatief zijn geen ingrepen of maatregelen in het omringende (openbaar)gebied nodig, welke kosten voor de gemeente met zich meebrengen.

Er is voor het voormalige bouwplan een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en destijds OVOM. Deze anterieure overeenkomst wordt aangevuld met een drie-partijen overeenkomst tussen de gemeente Utrechtse Heuvelrug, OVOM en AJ Investments.

Het plan wordt financieel uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het plan is reeds gecommuniceerd via de gemeentelijke website en lokale media. Tevens is het plan in het verleden veelvuldig gepresenteerd aan omwonenden en geïnteresseerden. Daarnaast zijn er een aantal informatieavonden gepland.

Het plan en de ruimtelijke onderbouwing is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De navolgende instanties hebben gereageerd: PM

Bijlagen

Bijlage 1 Inrichtingsplan

Bijlage 2 Beeldkwaliteitsplan

Bijlage 3 Bodemonderzoek

Bijlage 4 Akoestisch onderzoek

Bijlage 5 Archeologisch onderzoek

Bijlage 6 Luchtkwaliteitskaarten ODRU