



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

**Nota Inspraak en Vooroverleg
voorontwerpbestemmingsplan
'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost'**

November 2016

Nota van Inspraak en vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost'

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Inhoud van deze nota	5
1.2	Procedure	5
1.2.1	Inspraak- en overlegreacties	5
1.2.2	Hoe gaat het nu verder?	5
1.3	Leeswijzer	5
1.4	Anonimiseringsverplichting	5
2	Inspraakreacties	6
2.1	Inspreker 1	6
2.1.1	Gemeentelijke reactie	6
2.2	Inspreker 2	6
2.3	Gemeentelijke reactie	8
2.3.1	Ontheffing flora- en faunawet	8
2.4	Inspreker 3	8
2.5	Gemeentelijke reactie	10
2.5.1	Nut en noodzaak en Ladder duurzame verstedelijking	10
2.5.2	Dassen	11
2.5.3	Ontsluitingswegen	11
2.5.4	Huizenbouw buiten de rode contouren	11
2.5.5	Financiering	11
2.5.6	Structuurvisie 2030	11
2.6	Inspreker 4	11
2.6.1	Gemeentelijke reactie	17
2.6.2	Ladder Duurzame Verstedelijking	17
2.6.3	Verkeer en parkeren	17
2.6.4	Boscompensatie	19
2.6.5	Ecologie	19
2.6.6	Watertoets	19
2.6.7	Landschap	20
2.7	Inspreker 5	20
2.7.1	Gemeentelijke reactie	23
2.7.2	Veiligheid	23
2.7.3	Fietsplezier	23

2.7.4	Wegenbeheerfonds	24
2.8	Inspreker 6.....	24
2.8.1	Gemeentelijke reactie	30
2.8.2	Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein	30
2.8.3	Natuurlijke en landschappelijke waarden	30
2.8.4	Boscompensatie	30
2.8.5	Watertoets	30
2.8.6	Provinciaal beleid.....	31
2.8.7	Gemeentelijk beleid	31
2.8.8	Ontsluiting	31
2.8.9	Leefklimaat en milieu	31
2.8.10	Financiering	31
2.8.11	Afstemming met andere (regionale) ontwikkelingen	32
2.9	Inspreker 7.....	32
2.9.1	Reactie gemeente.....	33
2.10	Inspreker 8.....	33
2.10.1	Reactie gemeente.....	40
2.10.2	De randvoorwaarden en doelstelling uit IOK komen niet terug in bestemmingsplan....	40
2.10.3	Behoeftte aan bedrijventerreinen onvoldoende aangetoond.....	41
2.10.4	Bedreiging verkeerveiligheid	41
2.10.5	Toename van geluidsoverlast als gevolg van hogere verkeersintensiteit.....	41
2.10.6	Bereikbaarheid cultuurgronden Rottegatsteeg in gedrang.....	41
2.10.7	Bereikbaarheid pachtgronden Haarweg in gedrang	41
2.10.8	Kostendrager ontwikkeling	41
2.10.9	Ladder Duurzame Verstedelijking	41
2.10.10	Landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in het gedrang	41
2.10.11	Uitzicht vanuit woning op nieuwe ontwikkeling.....	42
2.10.12	Schade door schaduwwerking bomen.....	42
2.10.13	Juistheid ecologisch onderzoek en ecologische paragraaf	42
2.10.14	Boscompensatie	42
2.11	Inspreker 9.....	42
2.12	Reactie gemeente.....	44
2.12.1	Integrale visie.....	44
2.12.2	Akoestiek	44
2.12.3	Knip in de Haarweg	44
2.12.4	Infrastructuur.....	44
2.12.5	Fasering	44
2.12.6	Dorpsplan	44
3	Overlegreacties	46
3.1	Inspreker 10.....	46

3.1.1	Gemeentelijke reactie	49
3.1.2	Ontsluiting bedrijventerrein	49
3.1.3	Herstructurering bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg	49
3.1.4	Boscompensatie	50
3.1.5	Archeologie	50
3.1.6	Ladder Duurzame Verstedelijking	50
3.1.7	Vervangende compensatiewoning in restkavel bosgebied	50
3.2	Inspreker 11	50
3.2	Inspreker 11	51
3.2.1	Gemeentelijke reactie	53
3.2.2	Metingen grondwaterstand	53
3.2.3	Technische uitvoerbaarheid infiltratie en overlast naastliggend stedelijk gebied	53
3.3	Inspreker 12	53
3.3.1	Gemeentelijke reactie	53
4	Bijlage	53

1 Inleiding

De gemeente is voornemens medewerking te verlenen aan de integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost. Deze gebiedsontwikkeling behelst op hoofdlijnen de volgende onderdelen:

- Uitbreiding van het bedrijventerrein met 5,7 hectare netto;
- realisatie van 18 woningen in de vorm van vrije kavels
- 6 sociale woningen;
- aanpassing van de bestaande infrastructuur (Rottegatsteeg en Griftdijk)
- compensatie van de bedrijfswoning op het voormalige recreatieterrein

De gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft op 25 september 2014 ingestemd met de "Rapportage integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen".

Om deze ontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te maken is een voorontwerpbestemmingsplan voor het projectgebied opgesteld. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 3 juli tot en met 14 augustus 2015 ter inzage gelegen voor het indienen van inspraakreacties. Gedurende deze periode konden ook overlegreacties worden ingebracht. Deze Nota Inspraak geeft de inspraak- en overlegreacties weer en de beantwoording daarvan.

1.1 Inhoud van deze nota

Na deze inleiding zullen in de Nota achtereenvolgens aan de orde komen:

- de stand van zaken met betrekking tot de procedure;
- een overzicht van de inspraak- en overlegreacties;
- de beantwoording van de inspraak- en overlegreacties.

1.2 Procedure

Van de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan is kennisgegeven op de gebruikelijke wijze (bekendmaking via gemeentenieuws in het huis-aan-huisblad De Kaap, op de gemeentelijke internetpagina en op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Omwonenden zijn door de initiatiefnemer op de hoogte gesteld van de plannen.

1.2.1 Inspraak- en overlegreacties

Gedurende bovengenoemde termijn zijn negen inspraak- en drie overlegreacties ontvangen. De inhoud van de inspraak- en overlegreacties en de gemeentelijke reactie daarop zijn in deze Nota opgenomen.

1.2.2 Hoe gaat het nu verder?

Het college heeft, rekening houdend met de ingekomen inspraak- en overlegreactie, besloten het ontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen. De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan wordt op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt, waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld zienswijzen in te dienen. De gemeenteraad neemt vervolgens, rekening houdend met ingekomen zienswijzen, een besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

De beantwoording van de ontvangen inspraak- en overlegreacties is verwerkt in respectievelijk hoofdstuk 2 en 3. De reacties zijn letterlijk overgenomen in deze nota.

1.4 Anonimiseringsverplichting

In de Wet bescherming persoonsgegevens is bepaald dat NAW-gegevens van natuurlijke personen niet elektronisch beschikbaar mogen komen. Vanwege deze 'anonimiseringsverplichting' zijn in deze nota de NAW-gegevens (Naam, Adres, Woonplaats van

de indiener) van de natuurlijke personen vervangen door een nummer: Inspreker 1, Inspreker 2, enz. Om praktische redenen zijn gegevens van de niet natuurlijke personen ook op de hiervoor aangegeven wijze 'geanonimiseerd'. Alleen bij de analoge versie van voorliggende nota is (in de Bijlage NAW-gegevens insprekers) aangegeven welke NAW-gegevens bij welk nummer (Inspreker 1, Inspreker 2, enz.) horen. Dit is bijlage 1 bij deze Nota.

2 Inspraakreacties

Er zijn negen inspraakreacties ontvangen. Deze worden in dit hoofdstuk behandeld. In bijlage 1 treft u de naam- en adresgegevens aan van de respectievelijke insprekers.

2.1 Inspreker 1

Geacht college,
Hierbij maken wij bezwaar tegen de in het voorontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost" genoemde verkeersmaatregel de zogenaamde "knip" op het kruispunt Haarweg/Rottegatsteeg. De verkeersmaatregel zal het dorp en zijn bewoners onnodig volledig in tweeën delen waardoor de leefbaarheid van het dorp ernstig wordt aangetast. Bewoners aan de oostkant van de Haarweg (voorbij de knip) zijn dan genoodzaakt voor alle contacten in het dorp of richting Maarn, Leersum en de A12 een enorme omweg te maken.

Door middel van het plaatsen van borden "verboden voor vrachtverkeer" kan het verkeer beperkt worden en hetzelfde doel worden bereikt. Namelijk dat het vrachtverkeer geweerd wordt van de Haarweg. Op die manier zal het verkeer aanzienlijk gereduceerd worden en blijft de leefbaarheid voor de bewoners van het dorp gewaarborgd

2.1.1 Gemeentelijke reactie

Bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan was sprake van een 'volledige knip' (afsluiting voor alle verkeer) in de Haarweg. Er zal echter alleen een 'knip' voor vrachtverkeer worden gerealiseerd. In de verkeers- en geluidsonderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan, wordt van deze laatste variant van de 'Knip' uitgegaan.

Conclusie: de inspraakreactie wordt door ons gedeeld en de knip zal voor alleen vrachtverkeer gelden. Omdat dit niet in het bestemmingsplan, maar via verkeersbesluiten wordt geregeld leidt de inspraakreactie niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.2 Inspreker 2

Geacht college,
Hierbij ontvangt u mijn inspraakreactie op voornoemd voorontwerp-bestemmingsplan. Ik heb namelijk bezwaren tegen dit plan.

Bezwaar 1: Voor de verslechtering van het dassenfoerageergebied is ontheffing nodig van de Flora en faunawet

Het rapport 'Ecologisch onderzoek voormalige camping Maarsbergen en percelen Haarweg 17-19, eindrapport' (hierna: het rapport) stelt dat er moet worden aangenomen dat het plangebied dassenfoerageergebied is, maar geen 'essentieel' foerageergebied. Omdat het niet essentieel zou zijn, zou er geen ontheffing nodig zijn van de Flora- en faunawet. Met 'geen essentieel foerageergebied' wordt bedoeld dat het weinig door dassen zal worden gebruikt en dat verslechtering daarom zou leiden tot een slechts kleine verslechtering van de functionaliteit van de burchten die met het foerageergebied samenvallen. Uit de onderstaande argumentatie blijkt echter dat er voor de verslechtering van het foerageergebied en van de functionaliteit van de

samenvallende burchten géén ondergrens geldt:

1. Het plangebied is onderdeel van een dassenfoerageergebied dat samenvalt met een dassenburcht (volgt uit het rapport).
2. Als het bestemmingsplan wordt uitgevoerd, dan verslechtert dit dassenfoerageergebied (volgt uit het rapport).
3. Verslechtering van een dassenfoerageergebied dat samenvalt met een dassenburcht is verboden bij artikel 11 van de Flora- en faunawet (volgt uit jurisprudentie van de Raad van State).
4. Verslechtering van het dassenfoerageergebied binnen het plangebied is verboden bij artikel 11 van de Flora- en faunawet (volgt uit 1, 2 en 3).
5. 'Verslechtering' {deterioration} is volgens de Europese Habitatrichtlijn een gradueel begrip (volgt uit het Guidance Document bij de Europese Habitatrichtlijn).
6. Voor 'verslechtering' geldt volgens de Europese Habitatrichtlijn géén ondergrens (volgt uit 5).
7. Begrippen uit de Flora- en faunawet moeten op dezelfde wijze worden opgevat als begrippen uit de Europese Habitatrichtlijn (volgt uit jurisprudentie van de Raad van State).
8. Voor 'verslechtering' geldt volgens de Flora- en faunawet geen ondergrens (volgt uit 6 en 7).
9. Uitvoering van het bestemmingsplan is verboden volgens artikel 11 van de Flora- en faunawet (volgt uit 4 en 8).
10. Voor het uitvoeren van het bestemmingsplan moet ontheffing worden aangevraagd van de Flora- en faunawet (volgt uit 9).

Het rapport is er dus ten onrechte aan voorbijgegaan dat voor verslechtering van foerageergebied dat samenvalt met een burcht, geen ondergrens geldt volgens de Flora- en faunawet. Artikel 11 verbiedt voor met een burcht samenvallend foerageergebied elke verslechtering, hoe klein dan ook. Elke verslechtering - hoe klein dan ook - van het foerageergebied, leidt tot een verslechtering – hoe klein dan ook - van de functionaliteit van de burchten die met het foerageergebied samenvallen, en is daarmee verboden volgens artikel 11 van de Flora- en faunawet.

Bezwaar 2: Voor de grotere aanrijdingskans voor dassen is ontheffing nodig van de Flora- en Faunawet

Het rapport stelt dat de uitvoering van het bestemmingsplan de kans vergroot dat dassen worden doodgereden door autoverkeer. In dat geval zal de functionaliteit van de burchten verslechteren. Daarmee is de ruimtelijke ingreep ook op dit punt in strijd met artikel 11 van de Flora- en faunawet. Er moet dus ook ontheffing worden aangevraagd vanwege de grotere sterftekans voor dassen door aanrijdingen. De noodzaak is ten onrechte niet vermeld in het onderzoeksrapport.

Bezwaar 3: De afwezigheid van dassensporen in een grasland wil niet zeggen dat het grasland weinig wordt gebruikt als foerageergebied.

Dassen happen vaak met een hoge frequentie regenwormen op vanaf kort en vochtig gras, dus zonder ernaar te hoeven graven {spaghetti eating}. Daarbij laten ze vaak geen sporen na die voor mensen waarneembaar zijn. Als zulke sporen afwezig zijn, dan wil dat niet zeggen dat een grasland weinig door dassen wordt gebruikt als foerageergebied. Het kan daarentegen heel waardevol zijn als er 's nachts veel regenwormen aan het oppervlak komen en kunnen worden opgehaapt door dassen.

Bezwaar 4: De uitbreiding van het bedrijventerrein en de bouw van de woningen wegen niet op tegen de aantasting van het landschap en van de natuur.

Het is dan ook beter om het plan niet uit te voeren.

Graag zie ik uw reactie tegemoet.

2.3 Gemeentelijke reactie

2.3.1 Ontheffing flora- en faunawet

In de toelichting op een bestemmingsplan dient te worden aangegeven of voor de activiteiten die in een plangebied plaatsvinden een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is vereist. Is een ontheffing vereist dan wordt beschreven of er zicht is op verkrijging van een ontheffing of dat een ontheffing is verleend.

Op 24 november 2015 is door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland, namens de Staatssecretaris van Economische Zaken, onder kenmerk FF/75C/2015/0222.toek.td, onder het stellen van voorschriften, een ontheffing op grond van artikel 75, van de Flora- en faunawet verleend. De ontheffing is verleend voor het plangebied 'Gebiedsontwikkeling Maarsbergen Oost' gelegen aan de noordkant van de Haarweg, aan de zuidkant begrensd door de A12 en de spoorlijn, aan de noordkant beperkt tot de percelen Haarweg 17 tot en met 21 en aan de westkant begrensd door de Ambachtsweg,

Een ontheffing is verleend op grond van:

- artikel 8 van de Flora- en faunawet voor zover dit betreft het vernielen, beschadigen, onwortelen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen van het prachtklokje, ruig klokje en wilde marjolein
- artikel 11 van de Flora- en faunawet voor wat betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de eekhoorn, gewone dwergvleermuis, huismus, hazelworm, poelkikker en de ringslag.

Het verzoek om ontheffing op grond van artikel 9 en 11 van de Flora- en faunawet, voor wat betreft het doden en/of verwonden van de das is afgewezen en niet noodzakelijk, omdat voldoende maatregelen worden genomen om doden en/of verwonden van de das te voorkomen. De maatregelen die noodzakelijk zijn, zoals onder andere de aan te leggen dassentunnels kunnen op grond van de toekomstige bestemming worden uitgevoerd.

Conclusie: de inspraakreactie wordt ons niet gedeeld en leidt daarom niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.4 Inspreker 3

Geacht College,

Op 3 juli 2015 heeft u bovenvermeld voorontwerp ter inzage gelegd. Inspreker heeft het bestemmingsplan bestudeerd en vindt aanleiding grote vraagtekens te plaatsen bij de ratio van het plan. De uitbreiding van het bedrijventerrein, de geplande woningbouw en de verbreding van Rottegatsteeg/Griftdijk tasten het rustige en landelijke karakter van het gebied aan. Wij wensen dan ook in deze reactie de bezwaren te onderstrepen die Inspreker 6 in haar inspraakreactie naar voren brengt.

Inspreker acht op de volgende gronden heroverweging van het bestemmingsplan geboden:

Nut en noodzaak

Er wordt weinig moeite gedaan om nut en noodzaak van een uitbreiding van het bedrijfsterrein met 5,7 ha. netto aan te tonen. "Gezien de autonome vraag naar bedrijfsterreinen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug wil de gemeente planologische medewerking verlenen aan de uitbreiding van het bedrijventerrein" luidt de voornaamste motivering in par. 1.1. Met als enige een verwijzing naar het Regioconvenant Bedrijventerreinen Regio Zuidoost Utrecht. Het zou - aldus het bestemmingsplan - vooral gaan om een "verplaatsingsbehoefte van bedrijven elders in de gemeente, die bijvoorbeeld knel zitten, geen uitbreidingsmogelijkheden of botsen met andere functies in de directe omgeving".

Relevant feitenmateriaal en een gefundeerde prognose ontbreken echter.

Leegstand bedrijventerreinen in de omgeving

Er wordt in het geheel geen aandacht besteed aan het in onze ogen overvloedige aanbod aan vestigingsmogelijkheden op nabij gelegen bedrijventerreinen. Een gedegen en actuele inventarisatie van aanbod en van de leegstand op bedrijventerreinen in de regio mag niet ontbreken.

Duurzame verstedelijkingslader

De in het Besluit Ruimtelijke Ordening verplichte uitwerking van deze ladder heeft nog niet plaatsgevonden. Terwijl er toch een aanzienlijk aantal hectares natuur zou moeten worden geofferd bij realisatie van het bedrijventerrein Maarsbergen Oost. De gemeente moet als eerste stap duidelijk maken dat bedrijven niet elders in de regio een plek kunnen vinden. Zonder zo'n analyse valt de bodem weg onder het bestemmingsplan.

Dassen

In de toelichting op het voorontwerp wordt beweerd dat bij uitvoering van het bestemmingsplanplan de landschappelijke structuur en ecologische waarden van het gebied worden verbeterd. Waar bossen verdwijnt en bedrijven, woningen en verbrede wegen verschijnen, kan dit niets anders zijn dan een fata morgana, een illusie dus. Het ecologisch rapport laat zien dat de soortenrijkdom van het gebied groot is en beschermde flora en fauna voorkomen. De beoogde ontwikkelingen zullen hier onontkoombaar negatief uitpakken en verarming van het gebied betekenen. Erg snel wordt in een aantal gevallen geconcludeerd dat ontheffing van de Flora- en Faunawet niet nodig is. Deze conclusie, die bijvoorbeeld voor de das wordt getrokken is onjuist. Het voorontwerp stelt vast dat verslechtering zal optreden van het foerageergebied van de twee aanwezige dassenburchten. De verslechtering van zo'n foerageergebied verbiedt volgens de Flora- en Faunawet de uitvoering van het bestemmingsplan.

Ontsluitingswegen

De aanzienlijke vergroting van het Maarsbergse bedrijventerrein is niet verantwoord, gelet op het ontbreken van een - ook na de voorgenomen ingrepen op Haarweg, Rottegatsteeg en Griftdijk - passende verkeersinfrastructuur. Bovendien wordt het leefklimaat voor de bewoners aangetast en worden de risico's op het gebied van verkeersveiligheid aanmerkelijk vergroot. Het is onbegrijpelijk dat de verkeersproblematiek in het plan slechts wordt behandeld als capaciteitsprobleem.

Huizenbouw buiten de rode contouren

In het bestemmingsplan wordt zonder omwegen verklaard dat het plan zich geheel buiten de rode contour bevindt. Naar onze mening is dit al prohibitief, aangezien het ruimtelijk instrumentarium beoogt duidelijke afspraken te maken over de gebieden waar wel en niet verstedelijking is toegestaan. Het realiseren van woningbouw buiten de rode contouren is - 2 zoals ook al in de Structuurvisie 2030 Groen dus Vitaal werd geconcludeerd - niet aanvaardbaar.

Financiering

Daar komt bij dat de eis mag worden gesteld dat de exploitatie van een bedrijventerrein sluitend moet worden gemaakt met de vestiging van bedrijven. Het is dan ook volstrekt niet gezond om de woningbouw als melkkoe in te zetten. Bovendien wordt een aanslag gepleegd op de beperkte middelen van het wegenbeheerfonds, waardoor de prioriteit van urgente verkeersvoorzieningen zonder slag of stoot wordt verlaagd. Ook het nemen van een voorschot op een nog uit te voeren bezuinigingsoperatie lijkt ons niet gezond.

Structuurvisie 2030

Inspreker is van oordeel dat het voorliggende bestemmingsplan niet strookt met de principes van gemeentelijk beleid, die in de Structuurvisie 2030 Groen dus Vitaal zijn geformuleerd. De Structuurvisie doet zelfs uitspraken die rechtstreeks duidelijk maken dat een bedrijfsterrein van een omvang die thans wordt gepresenteerd, de beleidsmakers absoluut niet voor ogen stond. Citaat: "Ten noordoosten van het huidige dorp zien wij ruimte voor een uitbreidingslocatie van beperkte omvang." (p.94). Daarenboven dreigt de totale oppervlakte aan bedrijventerrein in Maarsbergen van een disproportionele omvang te worden ten opzichte van de overige bebouwde kom van het woondorp Maarsbergen (namelijk 1/3 van de oppervlakte).

Inspreker ziet met belangstelling uw beantwoording tegemoet

2.5 Gemeentelijke reactie

2.5.1 Nut en noodzaak en Ladder duurzame verstedelijking

Op grond van artikel 3.1.6, lid 2, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, te voldoen aan de volgende voorwaarden:

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

Op basis van het gestelde van artikel 3.1.6, lid 2, van het Bro, is door Stec een marktanalyse uitgevoerd. Deze marktanalyse is gedateerd december 2015. De marktanalyse is als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd. Bij het bepalen van de actuele regionale behoefte voor bedrijventerreinen is uitgegaan van een regio van 5 tot 10 kilometer in verband met het lokale karakter van het bedrijventerrein. Door Stec is, rekening houdend met o.a. (frictie)leegstand en het ontbreken van uitgeefbaar bedrijventerrein, vastgesteld dat in de regio behoefte is aan ten hoogste 7 hectare netto bedrijventerrein. De door inspreker genoemde leegstand is in het rapport beoordeeld als niet meer dan de gemiddeld benodigde leegstand. In de gemeente is er dus eerder sprake van een behoefte dan van leegstand.

Uit de Stec rapportage is gebleken dat er niet of nauwelijks een actuele regionale behoefte is aan nieuwvestiging van perifere detailhandel. Daarom is de mogelijkheid tot vestiging van perifere detailhandelsvestigingen verwijderd uit het bestemmingsplan.

Voor wat betreft woningbouw is door Stec vastgesteld dat sprake is van een (kwantitatieve en kwalitatieve) actuele regionale behoefte. De kwalitatieve actuele regionale behoefte is eveneens onderbouwd.

In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan zijn de stappen van de ladder voor duurzame verstedelijking, als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2, van het Bro, beschreven en onderbouwd.

2.5.2 Dassen

Zie de reactie onder 2.3.1

2.5.3 Ontsluitingswegen

In de toelichting bij het bestemmingsplan en de rapportage verkeerskundige ontsluiting worden deze onderwerpen aan de orde gesteld. Door de voorgestelde 'knip' in de Haarweg, voor uitsluitend vrachtverkeer, is de verwachting dat het leefklimaat voor de bewoners aan de Haarweg verbetert. De herprofilering van de Griftdijk en Rottegatsteeg, alsmede de her-configuratie van de kruising N226 – Griftdijk zorgt voor een verkeersveilige afwikkeling van het verkeer.

2.5.4 Huizenbouw buiten de rode contouren

In de Structuurvisie 2030 'Groen dus Vitaal' is in een uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen, buiten de rode contouren, voorzien. Op deze uitbreiding is thema 6 "Maatwerk voor wonen en werken" van de structuurvisie van toepassing. In dit thema wordt gewezen op een uitbreiding van beperkte omvang voor bedrijven bij Maarsbergen. Op basis van maatwerk is woningbouw óók buiten de rode contouren, toegestaan, met de restrictie dat woningbouw binnen het saldo van de 'rode' contouren moet passen.

2.5.5 Financiering

De eis dat de exploitatie van een bedrijventerrein sluitend moet worden gemaakt met enkel de vestiging van bedrijven is geen wettelijke eis, noch een eis op grond van rijks-, provinciaal- of gemeentelijk beleid. De financiering van de gebiedsontwikkeling is gebaseerd op een grondexploitatie. Een grondexploitatie kan betrekking hebben op een diversiteit aan ontwikkelingen.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug zal de vereiste herprofilering van de openbare wegen voor haar rekening nemen, hiervoor wordt door Wolfswinkel Reiniging een bijdrage aan de gemeente betaald.

Bij raadsbesluit van 25 september 2014 is besloten om het beschikbare bedrag voor wegen – asfalt met € 650.000 te verlagen. Deze verlaging is op financieel verantwoorde wijze in het investeringsplan en de gemeentelijke begroting verwerkt.

2.5.6 Structuurvisie 2030

In paragraaf 3.4.1 van de toelichting op het bestemmingsplan wordt aangegeven hoe de gebiedsontwikkeling zich verhoudt tot de Structuurvisie 2030.

Conclusie: de inspraakreactie wordt gedeeltelijk door ons gedeeld en leidt tot een aanpassing in de regels van het plan: de afwijkmogelijkheid voor perifere detailhandel is verwijderd. De toetsing Ladder voor Duurzame verstedelijking is als bijlage bij de toelichting opgenomen en de conclusies zijn verwerkt in de toelichting.

2.6 Inspreker 4

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het voorontwerpbestemmingsplan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Maarsbergen Oost. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie op dit plan te geven.

Wij richten onze reactie op de uitbreiding van het bedrijventerrein als totaal plan en gaan daarbij niet in op losse onderdelen van de inrichting van het plangebied. Wij maken bezwaar tegen de totale ontwikkeling van de uitbreiding in het algemeen en achten deze onvoldoende onderbouwd. Het besluit tot uitbreiding van het bedrijventerrein is wat ons betreft in het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd. Voornamelijk voor wat betreft de onderwerpen: ladder voor duurzame verstedelijking, verkeer en parkeren, boscompensatie, ecologie, water en landschap. In deze brief gaan wij daar verder op in. De gehele toelichting van het bestemmingsplan getuigt van een slechte motivatie en geeft ons de indruk dat de conclusies naar de ontwikkeling toe geschreven zijn in plaats van een objectief beeld te geven. Daarnaast kan elk apart onderwerp misschien nog net gemotiveerd worden, maar alles bij elkaar opgeteld ontstaat voor ons een onwenselijke situatie die niet te onderbouwen valt. Naar onze mening is er geen noodzaak voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Maarsbergen Oost en brengen de plannen onherstelbare schade toe aan natuur en landschap. Wij vragen het college het besluit tot uitbreiding nogmaals kritisch te bekijken. Wat ons betreft zou het de gemeente Utrechtse Heuvelrug sieren om de plannen tot uitbreiding te annuleren of drastisch in te perken.

1. De Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Paragraaf 4.4 van de toelichting gaat over de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. In de bij het voorontwerpbestemmingsplan behorende Raadsinformatiebrief lezen we dat dit onderwerp nog niet volledig is uitgewerkt. Dat verbaast ons, want het is een essentieel onderdeel. De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is geen toets die achteraf gedaan kan worden. Toepassing van de ladder is verplicht en bepalend voor nut en noodzaak van de voorgestane ontwikkeling, in dit geval de uitbreiding van het bedrijventerrein. De conclusie van de toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking kan zijn dat van de hele ontwikkeling moet worden afgezien. Juist daarom moet deze grondig gebeuren en vóórdat de eigenlijke planontwikkeling plaatsvindt. De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6.2 t/m 3.1.6.4). Wij adviseren u om de letterlijke formuleringen daaruit op te nemen, en geen interpretatie van de teksten zoals nu is gedaan. Bij de tekst in paragraaf 4.4 is abusievelijk de tekst van de 16 jaar oude SER-ladder gebruikt, de voorloper van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Wij constateren dat de Ladder voor Duurzame Verstedelijking procedureel niet op de juiste wijze is doorlopen. Als wij de treden van de ladder zélf doorlopen, constateren wij dat de uitbreiding van het bedrijventerrein bij Maarsbergen niet nodig is. De actuele behoefte is onvoldoende aangetoond en áls die behoefte er daadwerkelijk is, is in regionaal verband nog voldoende ruimte om die te accommoderen.

Trede 1 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking luidt:

'...er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte'.

De passage over de vraag-aanbodconfrontatie in paragraaf 4.4.1 is gebaseerd op het Regionaal Convenant Bedrijventerreinen Zuidoost Utrecht. Dat convenant is ondertekend in 2012, terwijl de behoefte-onderzoeken in de jaren daarvóór hebben plaatsgevonden. Dat is volgens ons niet actueel. Wij weten dat er ook een meer specifieke ruimtebehoefte-enquête heeft plaatsgevonden, maar daar wordt in het voorontwerp onvoldoende naar verwezen. Het is onduidelijk van wanneer die enquête is, op wie die gericht was en welke vragen daarin zijn gesteld. Er zou een lijst zijn met potentiële gegadigden voor het bedrijventerrein. Om de behoefte goed in beeld te krijgen, moeten we van deze bedrijven onder andere weten:

- Hoe hard is de belangstelling van de bedrijven?
- Wat zijn de argumenten van de bedrijven om te verhuizen?
- Wat voor locatie laten ze achter en wat gaat daar gebeuren?
- Veroorzaken deze bedrijven nu overlast in de kern?
- Hoe groot is hun binding aan de kern Maarsbergen?
- Staan deze bedrijven misschien ook als belangstellende op het lijstje voor andere locaties in de regio? (ofwel: zijn er doublures?)
- Hoe erg is het als deze bedrijven blijven waar ze nu zitten?

- Is een mogelijke alternatieve - winstgevende - invulling van de vrijkomende locaties wellicht de eigenlijke motivatie van bedrijven om te willen verhuizen?

Kortom, om een goede afweging te kunnen maken van de echte noodzaak moeten we meer informatie hebben van de gegadigden dan alleen een bedrijfsnaam en het aantal hectares ruimtebehoefte.

Met betrekking tot de ruimtebehoefte brengen wij in herinnering een memo van het College van B&W aan de Gemeenteraad van 14 januari 2014 (Bijlage 4 - Reactie op motie en toezeggingen gebiedsontwikkeling Maarsbergen- Oost). Daarin wordt aangegeven dat er - op basis van oriënterende gesprekken begin 2013 - concrete vraag is voor circa 2,7 hectare netto uit Maarn/Maarsbergen (inclusief Wolfswinkel Reiniging) en daarnaast nog 1,3 hectare netto uit de rest van de gemeente. Doordat deze vraag is gebaseerd op oriënterende gesprekken in het eerste kwartaal van 2013 is niet duidelijk hoe concreet deze vraag anno 2015 nog is. Er staat: "(...) In totaal dus op dit moment een vraag van circa 4 hectare netto uit de gehele gemeente, nog zonder dat er aan actieve acquisitie is gedaan". Die laatste zin suggereert dat er kennelijk actieve acquisitie moet plaatsvinden. Wat ons betreft is dat een teken dat de daadwerkelijke ruimtebehoefte toch niet zo groot is.

Conclusie

De actuele regionale behoefte is onvoldoende beschreven.

Trede 2 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking luidt:

'...beschrijf in hoeverre in de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden en door herstructurering, transformatie of anderszins'.

Dit betekent dat de ruimte op bestaande locaties in de gemeente én de regio moet worden benut. Het is onvoldoende om hiervoor het Regionaal Convenant Bedrijventerreinen te gebruiken. Dat is niet actueel, het geeft geen maatwerk-oplossingen en is vooral een optelsom van lokale wensen.

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt de suggestie gewekt dat rekening is gehouden met het aanbod in aanpalende regio's zoals het BRU-gebied en Food Valley. Dat is niet zo, zoals blijkt uit de opmerking dat 'vanwege het lokale karakter van de bedrijvenmarkt in Zuidoost Utrecht de regionale context vooral van belang is voor de gemeente Veenendaal'. Die opmerking botst met een goede toepassing van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Daarbij is het juist voorgeschreven om het ruimteaanbod in de regio te betrekken.

Wij hebben dit aanbod voor u alvast op een rij gezet:

Gemeente Veenendaal

- 4,8 hectare terrein terstond uitgeefbaar (3,2 op De Batterijen en 1,6 op De Vendel). Bedrijventerrein De Klomp Oost: zie Ede.
- Leegstand: 92.888 m2 bedrijfsruimte leeg (145 panden).
Bron: Economische Monitor Veenendaal, april 2015

Gemeente Ede

- 57,4 hectare terrein terstond uitgeefbaar (22 De Klomp Oost /16.47 BT A12 Zuid 114,04 BT A12 Noord 14,3 De Valleij 10,59 Heerstereng)
Bron: IBIS2015 Provincie Gelderland.

Minder specifiek en wat minder actueel: (Bron: De Staat van Utrecht /IBIS2014)

- Renswoude 4,3 hectare terrein uitgeefbaar
- Woudenberg 0,5 hectare uitgeefbaar
- Rhenen 0,6 hectare uitgeefbaar

- Wijk bij Duurstede 1,4 hectare uitgeefbaar
- Zeist 1,1 hectare uitgeefbaar
- Stadsregio Utrecht (Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Houten, IJsselstein) 149,4 hectare uitgeefbaar
- Regio Amersfoort (Amersfoort, Leusden, Bunschoten, Soest, Baarn, Eemnes) 71,8 hectare uitgeefbaar

Nog niet in beeld:

- Mogelijk nieuw bedrijventerrein bij Woudenberg (20 hectare)
- Barneveld, Scherpenzeel
- De leegstand in andere gemeenten dan Veenendaal.

In de *Staat van Utrecht 2014* is aandacht besteed aan de voorraadbestendigheid van bedrijventerreinen. Conclusie is dat er nog voor 11 jaar aanbod van bedrijventerreinen in de provincie Utrecht is. (Voor berekening van de voorraadbestendigheid is het aanbod gedeeld door de gemiddelde uitgifte in de periode 2005 tot en met 2013. Deze waarde zegt iets over hoe lang je voort kunt met het aanbod op basis van het uitgiftetempo), (bron IBIS)

Conclusie

Er is volop bedrijventerrein beschikbaar in de regio: ca. 70 hectare in Zuidoost Utrecht en een deel van Food Valley, ca. 150 hectare in Stadsregio Utrecht en ca. 72 hectare in regio Amersfoort. Lang niet alle uitgeefbare hectares bedrijventerrein zijn bedoeld of geschikt voor het type bedrijven dat interesse heeft in Maarsbergen Oost, maar de ruimtebehoefte van 4 hectare kan zeker in de regio geacommodeerd worden. Ten opzichte van de crisisjaren trekt de vraag naar bedrijvigheid weer enigszins aan, maar veel gemeenten moeten een actief acquisitiebeleid voeren om de hectares gevuld te krijgen.

Trede 3 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking luidt:

'...indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.'

Deze trede bergt de voorwaarde van een passende ontsluiting in zich. Echter, deze trede van de ladder hoeft niet meer doorlopen te worden, omdat Trede 1 al aangeeft dat de beoogde ontwikkeling waarschijnlijk niet nodig is, en Trede 2 aangeeft dat de beoogde ontwikkeling ook op andere locaties te realiseren is.

2. Verkeer en parkeren

Terecht verwijst het voorontwerpbestemmingsplan naar de Provinciale Ruimtelijke Verordening, waarin staat dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving gegeven moet worden van het aantal verplaatsingen die de ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben. En *"Indien er uit die beschrijving blijkt dat er sprake is van relatief grote verkeerseffecten, dient een mobiliteitstoets uitgevoerd te worden"*. Uit uw onderzoek blijkt een toename van 200 motorvoertuigbewegingen tijdens de ochtend- én de avondspits. Vanwege de kleinschaligheid van het dorp Maarsbergen is dat wat ons betreft wél een relatief groot verkeerseffect. Wij vinden een mobiliteitstoets dus wel noodzakelijk, zeker omdat het verkeerskundig onderzoek maar heel beperkt is. Dat onderzoek is slechts gericht op de vraag *Hoeveel ha bedrijfsterrein kan in Maarsbergen worden ontwikkeld zonder dat dit een capaciteitsprobleem op de N226 geeft?* Wij gaan er vanuit dat de opdrachtgevers (gemeente Utrechtse Heuvelrug en Wolfswinkel Reiniging BV) tot deze beperkte opdracht zijn gekomen.

In het *Onderzoek verkeerskundige ontsluiting* zijn verkeersprognoses gedaan op basis van de mogelijke omvang van het bedrijventerrein. In het rapport staat dat daarbij gebruik is gemaakt van de kengetallen voor een bedrijventerrein, type 'gemengd terrein' (CROW publicatie 256).

Wij vinden het opvallend dat er bij het onderzoek geen aandacht is besteed aan het type bedrijvigheid en het type mobiliteit dat dan wordt gegenereerd. Personenwagens en bestelbusjes zijn van een andere orde dan vrachtwagencombinaties, vuilniswagens etc. Juist omdat al bekend is welke bedrijven zich in Maarsbergen Oost willen vestigen, kan een veel specifiekere onderzoek worden uitgevoerd dan op basis van kengetallen.

Wij vinden het logisch dat het verkeer van en naar het bedrijventerrein niet via de Haarweg wordt geleid, maar ook een ontsluiting via de Grifdijk en de Rottegatsteeg zullen de leefkwaliteit en landschappelijke kwaliteit in het gebied aantasten. Hier wordt in het bestemmingsplan echter geen aandacht aan besteed.

3. Boscompensatie

In de Raadsinformatiebrief van 30 juni 2015 lezen we dat dit onderwerp nog niet volledig is uitgewerkt. De tekst in het voorontwerpbestemmingsplan maakt duidelijk dat er inderdaad nog veel moet gebeuren voordat van een gedegen compensatieplan sprake is.

Het klopt dat er een compensatieplicht van één-op-één is, maar dat is alleen de minimale kwantitatieve eis. Het is bij boscompensatie gangbaar dat nieuw areaal bos 10% tot 30% groter is dan de oppervlakte die verdwijnt (bron: Stichting Bos- en Natuurcompensatie). De Provincie Utrecht hanteert geen vast percentage voor overcompensatie, maar beoordeelt het plan als geheel op basis van kwaliteit en kwantiteit. Om voldoende kwaliteit te kunnen bereiken bevelen wij de gemeente aan om voor de nieuw te realiseren oppervlakte bos uit te gaan van 5 hectare, en dus niet uit te gaan van de minimaal benodigde 3,7 hectare.

De kwalitatieve eis betreft de boomsoorten, maar ook kwaliteit van de grond, ligging in hetzelfde gebied, mate van robuustheid of aaneengeslotenheid en dergelijke. Wij twifelen sterk of de nieuwe houtwallen rond het woongebied als boscompensatie kunnen gelden. Het is dan ook maar een beperkt deel van de te compenseren oppervlakte. Waar de boscompensatie verder zal plaatsvinden is nog niet duidelijk. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie is de volgende passage opgenomen over compensatie voor het bedrijventerrein: *"Bij de voorgestane uitbreiding van het bedrijventerrein moet voorts worden gestreefd naar een optimale afstemming met de mogelijke realisering van nieuwe natuur aan de noordzijde van het ecoduct over de A12 door particulier initiatief."* Wij zijn benieuwd hoe de boscompensatie uiteindelijk ingevuld wordt en wat er met het voorstel uit de PRS gebeurt.

In het plangebied blijft voor 3,5 hectare 'bos' gehandhaafd. Het gaat bij deze groene zones vooral om lineaire elementen. Die zullen niet meer de kwaliteiten van aaneengesloten bos hebben. Hiermee willen wij aangeven dat er door het kappen van 3,7 van de 7,2 hectare bos kwalitatief veel meer verloren gaat dan alleen de gekapte bomen. Het gebied is nu een bos, maar het wordt een bedrijventerrein met groene stroken eromheen.

Tenslotte willen wij u erop wijzen dat het uitvoeren van een kwalitatief goede boscompensatie kostbaar is. Zijn die kosten wel meegenomen in het plan?

4. Ecologie

Voor het bestemmingsplan is een uitgebreid ecologisch veldonderzoek uitgevoerd. Het rapport stelt een grote soortenrijkdom vast en geeft daarmee de hoge ecologische waarde van het plangebied aan. Het rapport doet vermoeden dat dit onderzoek grondig en zorgvuldig is uitgevoerd. Toch plaatsen wij vraagtekens bij de conclusies die getrokken worden in het rapport. Er zijn 18 strikt beschermde soorten waargenomen in het plangebied. Voor slechts 7 soorten hoeft volgens het rapport een ontheffing aangevraagd te worden. Voor een aantal andere soorten wordt gesteld dat de beoogde ontwikkeling wel negatieve effecten kan hebben, maar de noodzaak voor een ontheffing wordt weggelaten. Wij vinden deze conclusies, bijvoorbeeld voor de das, nogal kort door de bocht. Wij pleiten daarom voor een second opinion op het ecologisch rapport door een onafhankelijke partij, zoals de RVO of een onafhankelijke ecoloog.

Het huidige onderzoek is gefinancierd door de initiatiefnemer. Met een second opinion kan alle schijn van beïnvloeding door de initiatiefnemer weggenomen worden.

In paragraaf 8.2.5 van het ecologisch onderzoek wordt aangegeven er significante effecten te verwachten zijn op bijzondere soorten in de EHS, zoals de das, als gevolg van toename van de verkeersintensiteit. In paragraaf 9.2 en 9.3 worden vervolgens maatregelen beschreven gericht op het voorkomen van aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS en gericht op het instandhouden van de natuurwaarden. Er wordt ingegaan op de gevolgen van het plan op de grondwaterstromen en de ecologische gevolgen van de mobiliteitstoename, twee onderwerpen waar wij ons ernstig zorgen over maken. In de toelichting van het bestemmingsplan worden deze twee onderwerpen niet behandeld en de genoemde maatregelen in het ecologische onderzoek worden niet beschreven in het bestemmingsplan. Wij verzoeken u om in de toelichting in te gaan op deze twee belangrijke onderwerpen en de beschreven maatregelen, waar mogelijk, te borgen in de planregels.

In paragraaf 2.3.1.1. is het volgende opgenomen:

"In ecologisch opzicht heeft het behoud en versterken van bestaande landschapsstructuren grote potentie. Het bestaande landschap is herkenbaar voor de dieren die er leven. Het toevoegen van nieuwe elementen moet daarom aansluiten bij de bestaande situatie." [.. .] "Door het toevoegen van bosserres aan de bosrand wordt de variatie vergroot en de ruimtelijke kwaliteit versterkt. Daarnaast wordt de randlengte van het bos vergroot door het toevoegen van de houtwallen. Hiermee worden de ecologische waarden en potenties van het gebied verbeterd."

In deze paragraaf wordt de ecologische waarde van het bestaande bosgebied erkend. Later in de paragraaf wordt gesteld dat de ecologische waarden en potenties door de voorgenomen ontwikkeling verbeteren. Niet duidelijk is ten opzichte van welke situatie de waarden en potenties verbeteren. Het lijkt ons niet waarschijnlijk dat de ecologische waarden en potenties van het gebied door de stedelijke ontwikkeling van 7,8 ha bedrijventerrein, 25 woningen en verbreding van ontsluitingswegen zullen verbeteren. Wij vragen u om de voorgenomen ontwikkeling nogmaals kritisch tegen het licht te houden. De ontwikkeling heeft grote impact op veel flora- en faunasoorten in het bestaande bosgebied. Het ecologisch onderzoek geeft de hoge soortenrijkdom in het gebied aan. Wij vragen u nogmaals na te denken of de realisatie van een bedrijventerrein waarvan de nut en noodzaak niet te onderbouwen is, het waard is om een dergelijk waardevol stuk natuur te vernietigen?

5. Watertoets

In hoofdstuk 1 van de watertoets (bijlage 11 bij de toelichting) is het volgende opgenomen:

"Door de landgoedeigenaren is aangegeven dat zij verwachten dat door de ontwikkeling er een risico is op verdroging van het landgoed. Door de Provincie Utrecht, het Waterschap Vallei en Veluwe en de gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt gezamenlijk met de KAMM-landgoederen een onderzoek uitgevoerd naar de historische verdroging en het invloedsgebied van deze verdroging."

De verdroging van de regio en het effect van de voorgenomen ontwikkeling hierop baart ons zorgen. Vooral gelet op de potentiële gevolgen voor de natuurgebieden en landgoederen in de omgeving van het plangebied. In de watertoets en het ecologisch onderzoek wordt naar deze gevolgen verwezen. In het ecologisch onderzoek wordt gesteld dat *"de plannen niet mogen leiden tot een verandering in de grondwaterstromen, omdat dit kan leiden tot aantasting van de natuurkwaliteit en de mogelijkheden tot realisatie of instandhouding van natuurdoelen in de nabijgelegen EHS-terreinen."* In de toelichting komt dit onderwerp tot onze verbazing niet meer aan bod. In de watertoets wordt niet ingegaan op de gevolgen van de ontwikkeling voor het grondwaterpeil, verdroging en kweldruk. Ook wordt niet onderbouwd hoe ervoor gezorgd wordt dat de plannen niet leiden tot aantasting van de grondwaterstromen, zowel in de tijdelijke (tijdens de bouw) als permanente (na realisatie) situatie. Wij zijn dan ook benieuwd naar de reactie van het waterschap op de watertoets.

In de watertoets wordt gesteld dat in de huidige situatie een deel van het hemelwater verdampt door het aanwezige bos en dus niet volledig infiltreert in de bodem. In de toekomstige situatie zal

het verhard oppervlak met ruim 8 ha toenemen en zal het hemelwater via de verharde oppervlakken naar een infiltratievoorziening stromen en volledig infiltreren in de bodem. Volgens de watertoets zal in de toekomstige situatie dus meer hemelwater in de bodem infiltreren dan in de huidige situatie. Hierdoor is watercompensatie volgens de watertoets niet aan de orde. Wij kunnen ons niet vinden in deze conclusie. Wij zien niet in hoe een toename van een dergelijk groot oppervlak aan verharding niet hoeft te leiden tot watercompensatie. In de watertoets is geen rekening gehouden met de volledige boscompensatie in de omgeving van het plangebied. Daarnaast staat in het document 'Integrale Gebiedsontwikkeling Maarsbergen Oost' dat Wolfswinkel Reiniging bv regenwater zal opvangen en gebruiken voor hun werkzaamheden. Dit hemelwater zal dus niet infiltreren in de bodem. Er kan niet uitgesloten worden dat meer bedrijven hemelwater zullen opvangen voor eigen gebruik. Met deze activiteit is in de watertoets geen rekening gehouden. Wij zijn dan ook benieuwd naar de reactie van het waterschap op de watertoets.

6. Landschap

Paragraaf 4.9 draagt de titel 'groen, natuur en landschap', maar gaat in zijn geheel niet in op het aspect landschap. In paragraaf 2.1.1. wordt wel een beknopte beschrijving gegeven van het landschap in het plangebied. Maar het bestemmingsplan mist een beschrijving van de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op het landschap. Wij verzoeken u een beschrijving op te nemen van de wijze waarop de voorgenomen ontwikkeling het landschap aantast en hoe dit voorkomen wordt. Een handig hulpmiddel daarbij is de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen van de Provincie Utrecht. De Provincie stimuleert om bij ruimtelijke ontwikkelingen de Kwaliteitsgids te raadplegen. In de Kwaliteitsgids worden ontwikkelprincipes aangeboden voor de ontwikkeling van bebouwing en infrastructuur. Hierbij worden wensbeelden gegeven hoe de ontwikkeling ingepast kan worden in het landschap. Wij verzoeken u in de toelichting een verwijzing op te nemen naar de Kwaliteitsgids en aan te geven hoe de ontwikkelprincipes toegepast worden bij de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

In paragraaf 2.3.1.1 wordt aangegeven dat door de voorgenomen ontwikkeling de landschappelijke structuur versterkt wordt. Wij zien niet in hoe de ontwikkeling van 7,8 ha bedrijventerrein, 25 woonkavels, verbreding van ontsluitingswegen en de kap van het bestaande bos de landschappelijke structuur kan versterken. Een verstedelijking van dergelijke omvang in een gebied dat nu natuur en open agrarisch landschap is, kan in onze ogen niet leiden tot een versterking van de landschappelijke waarden. Waarschijnlijk wil de gemeente in de betreffende paragraaf de landschappelijke inpassing van de voorgenomen ontwikkeling beschrijven. Maar door de huidige formulering doet de gemeente het voorkomen alsof de ontwikkeling van het bedrijventerrein bijdraagt aan de landschappelijke waarde van het gebied. En dat kan natuurlijk niet zo zijn. Wij verzoeken u daarom deze beschrijving aan te passen.

Tot slot

Wij vertrouwen erop dat u bij de verdere procedure onze reactie in overweging wilt nemen en het besluit tot uitbreiding van het bedrijventerrein nogmaals kritisch wilt bekijken. Uiteraard staan wij open om met u in discussie te gaan over dit plan en zijn altijd bereid om voor een constructief overleg naar het gemeentehuis te komen. Hiervoor kunt u contact opnemen met Mariska Both van de NMU, bereikbaar op telefoonnummer 030 - 25 67 367 en via e-mail op m.both@nmu.nl. Indien gewenst kunnen wij deze inspraakreactie via e-mail nog digitaal nasturen.

2.6.1 Gemeentelijke reactie

2.6.2 Ladder Duurzame Verstedelijking

Zie de reactie onder 2.5.1

2.6.3 Verkeer en parkeren

Uit de berekeningen blijkt inderdaad een toename van circa 200 motorvoertuigbewegingen tijdens de respectievelijke spitsperiodes. Op basis van de PRV kan dan een mobiliteitstoets noodzakelijk zijn.

Een mobiliteitstoets gaat in op een aantal aspecten. Deze worden hieronder benoemd, alsmede de wijze waarop hieraan invulling is gegeven in het verkeerskundig onderzoek en het bestemmingsplan.

- a. of de ruimtelijke ontwikkeling qua locatie en type mobiliteit passend is binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie Utrecht zoals omschreven in de vigerende versie van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU);

De provincie Utrecht heeft in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie de locatie voor de uitbreiding van het bedrijventerrein aangegeven. Daarmee geeft de provincie Utrecht aan dat zij de ruimtelijke ontwikkeling passend vindt. Dat blijkt ook uit de overlegreactie van de provincie Utrecht.

- b. of het aantal (te verwachten) verplaatsingen van de diverse modaliteiten passend is op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk of dat er knelpunten ontstaan; In de rapportage verkeerskundige ontsluiting en de toelichting op het bestemmingsplan wordt ingegaan op de verschillende aansluitingen, de verkeersintensiteiten en waar mogelijk knelpunten ontstaan, zoals de aansluiting van de Griftdijk op de N226 en het kruispunt N226 – Tuindorpweg – Haarweg.
- c. met welke maatregel(en) wordt voorzien in een afdoende aansluiting van de locatie op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten; ··De maatregelen zijn benoemd in de rapportage en de toelichting van het bestemmingsplan. Het betreffen de herprofilering van de Rottegatsteeg en Griftdijk, de aansluiting van de Griftdijk op de N226, de knip in de Haarweg en de aanpassingen aan de aansluiting van de Haarweg op de Rottegatsteeg. In de herprofilering van de Griftdijk en Rottegatsteeg wordt ruimte gecreëerd voor de fiets.
- d. of er voldoende financiële middelen zijn gereserveerd om de maatregelen aan het verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten te bekostigen;

In deze middelen is voorzien in de grondexploitatie en het raadsbesluit van de gemeente d.d. 25 september 2014.

- e. wanneer de maatregel(en) aan het verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling wordt gerealiseerd zodat een tijdige ontsluiting en goed functionerend verkeersnetwerk voor alle modaliteiten kan worden gewaarborgd.

Omdat de benodigde maatregelen passen in de vigerende planologie (en ook in het in de nabije toekomst inwerking tredende bestemmingsplan voor Overberg, Maarn, Maarsbergen en Amerongen (OMMA) en de gemeente de benodigde gronden zelf in eigendom heeft staat er niets aan de uitvoerbaarheid van de aanpak van de infrastructuur in de weg en is het niet noodzakelijk hiervoor een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen.

Hoewel de rapportage niet de naam Mobiliteitstoets draagt, is hiermee voldoende aangetoond dat aan de eisen van een Mobiliteitstoets is of wordt voldaan.

Ten aanzien van de verkeersgeneratie is voor het bedrijventerrein uitgegaan van het type 'gemengd terrein'. Hoewel van een aantal bedrijven reeds bekend is dat zij de wens hebben zich hier te vestigen, is het reëel om uit te gaan van een gemengd terrein. Immers, enerzijds is nog niet voor het gehele bedrijventerrein bekend welke bedrijven er komen en anderzijds kan voor het bestemmingsplan niet worden uitgegaan van de eerste vestiging. Het bestemmingsplan heeft een looptijd van 10 jaar en het ligt in de rede te veronderstellen dat er in die periode zich mutaties voordien in het bedrijvenbestand.

2.6.4 Boscompensatie

De bestaande voormalige camping van ca. 10 hectare is geen bestaand bos, zoals verondersteld wordt, maar een recreatieterrein, waarop naast een dienstwoning en bedrijfsgebouwen 110 stacaravans of 65 recreatiewoningen (bij recht) mogen worden geplaatst.

De Boswet is op het gehele perceel van kracht zodat bij kap van bomen gecompenseerd moet worden.

Ten aanzien van de compensatie zal worden voldaan aan de wettelijke eisen die op de onderhavige situatie van toepassing zijn.

Met de provincie Utrecht, bevoegd gezag, is afgestemd hoeveel bos moet worden gecompenseerd en welke nieuw aan te leggen elementen als boscompensatie kunnen/mogen worden gekwalificeerd, in de omgeving van het plangebied.

Over het resterende te compenseren bos, ca. 2,8 hectare, is met Landgoed Maarsbergen een privaatrechtelijke afspraak gemaakt dat zij de compensatie verplichting van Wolfswinkel Reiniging overnemen en de 2,8 hectare zullen compenseren op landgoed Maarsbergen nabij de Altena 6, een en ander overeenkomstig de afspraken die daarover zijn gemaakt tussen de landgoederen, provincie en gemeenten en vastgelegd in het KAMM convenant van maart 2015. In bestemmingsplan OMMA, vastgesteld op 30 juni 2016 hebben de betreffende gronden de bestemming Natuur en is de aanplant dus ook planologisch mogelijk.

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt inzichtelijk gemaakt hoe in de vereiste boscompensatie kan worden voorzien. De realisatie van de boscompensatie is voldoende geborgd via het publiekrechtelijk spoor, zijnde de Boswet (vanaf 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming). Er zal immers een vergunning aangevraagd moeten worden en via die vergunning is de compensatie verzekerd. De boscompensatie is planologisch mogelijk en privaatrechtelijke belemmeringen zijn niet aan de orde, zodat ook de uitvoerbaarheid van het plan op dit punt niet in het geding is. De boscompensatie is hiermee voldoende via het publiekrechtelijk spoor verzekerd.

De kosten van de afspraken met het landgoed Maarsbergen ten behoeve van de boscompensatie, aanplant alsmede de op eigen terrein, zowel verwerving van gronden als aanplant van bos, zijn meegenomen in de grondexploitatie. Het totale boscompensatieplan is aan de Provincie voorgelegd en deze heeft aangegeven hiermee akkoord te zijn.

De verplichting tot boscompensatie zal daarnaast in de anterieure overeenkomst worden vastgelegd (inclusief ketting- en boetebeding).

2.6.5 Ecologie

De rapportages naar aanleiding van het ecologisch onderzoek zijn door een onafhankelijk en gekwalificeerde ecooloog uitgevoerd. Een second opinion is niet nodig. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) toetst de rapportage integraal en op basis daarvan vindt besluitvorming over een aanvraag om ontheffing plaats.

Zie verder de reactie onder 2.3.1 over de verleende ontheffing op grond van de Flora- en faunawet.

Wat betreft de reactie inhoudend de zorgen omtrent de grondwaterstromen wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.6.6.

Wat betreft de zorgen ten aanzien van de mobiliteitstoename wordt gesteld dat er aanpassing van de maximale snelheid op de Haarweg zal plaatsvinden (van 60 km/u naar 30 km/u) en dat er faunatunnels met begeleidende rasters/hekwerken worden aangebracht, waardoor het aantal verkeersslachtoffers onder dieren zoveel mogelijk zal worden teruggedrongen.

2.6.6 Watertoets

Door Aveco de Bondt is een Memo opgesteld (oktober 2016) waarin ingegaan wordt op de zorg van inspreker met betrekking tot het risico op verdroging bij landgoederen. Deze Memo is ook ter accordering aan het waterschap Vallei en Veluwe voorgelegd, en het waterschap is akkoord met de inhoud. De Memo en de reactie hierop zijn bij het bestemmingsplan bijgevoegd. In de memo wordt toegelicht hoe de watersituatie in en rond het plangebied is met betrekking tot o.a. kweldruk, grondwaterstromen en verdroging. In paragraaf 4.4. wordt specifiek ingegaan op de situatie met betrekking tot het grondwater.

Na uitwerking van de plannen zal er in de toekomst sprake zijn van meer grondwateraanvulling dan in de huidige situatie. De kans op verdroging wordt, als gevolg van de ontwikkeling, niet beïnvloed.

2.6.7 Landschap

Er heeft een uitgebreide landschappelijke analyse plaatsgevonden. Deze is te vinden in bijlage 2 (pagina 2-17 tot en met 2-28) bij de rapportage Integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost zoals vastgesteld op 25 september 2014 en deze rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Een samenvatting van deze analyse is opgenomen in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Conclusie: de inspraakreactie wordt gedeeltelijk door ons gedeeld en leidt daarom tot aanpassing van het plan met betrekking tot het onderdeel Landschap. De rapportage Integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost is als bijlage aan de toelichting toegevoegd. Voor het overige leidt de inspraakreactie niet tot aanpassing van het plan.

2.7 Inspreker 5

Geacht College van Burgemeester en Wethouders,
Inspreker heeft met belangstelling kennis genomen van het voorontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost". Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop een inspraakreactie in te dienen.

Inleiding

Inspreker is de belangenbehartiger van de fietsers in Nederland en zet zich sinds 1975 succesvol in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Inspreker vindt dat ons meest mens- en milieuvriendelijke voertuig, de fiets, veel meer aandacht verdient van beleidsmakers en politici. Uit onderzoek blijkt dat goede fietsvoorzieningen tot een hoger fietsgebruik leiden en dat een hoger fietsgebruik de verkeersveiligheid bevordert. Investeren in de fiets leidt tot minder verkeersslachtoffers, minder aantasting van het leefmilieu en is tevens een stimulans voor gezond bewegen.

Inspreker zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken zoals veilige fietsroutes en beter onderhoud van fietspaden waarop het aantrekkelijk is om te fietsen voor zowel de dagelijkse fietser als de recreatieve fietser.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt onder meer voorzien in de uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen met 5,7 ha netto. Er is voor gekozen om de ontsluiting van het uitgebreide bedrijventerrein te laten plaatsvinden via de Rottegatsteeg en de Griftdijk. Naast het bedrijfsverkeer en het overige gemotoriseerde verkeer maken ook fietsers gebruik van Rottegatsteeg en Griftdijk. Inspreker herkent vooral de Rottegatsteeg als een belangrijke verbinding voor fietsers tussen Maarsbergen en Scherpenzeel. De Rottegatsteeg maakt deel uit van het fietsroutenetwerk in de provincie Utrecht en wordt ook veel gebruikt door het recreatief fietsverkeer. Ook de Griftdijk wordt veelvuldig door fietsers gebruikt.

De plannen voor opwaardering van de beoogde ontsluitingswegen

In de toelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan worden de plannen voor de opwaardering van de beoogde ontsluitingswegen als volgt omschreven:

"Omdat het profiel van beide wegen momenteel onvoldoende breed is zodat vrachtwagens elkaar te kunnen laten passeren, zijn ruimtelijke ingrepen aan deze wegen nodig. Daarnaast zijn snelheidsremmende maatregelen, voorzieningen voor fietsers en mogelijk ecologische voorzieningen zoals een dassentunnel nodig. Het wegprofiel van beide wegen wordt 6,0 meter

breed, nader uit te werken en afhankelijk van de situatie in het veld. Binnen dit profiel worden aan weerszijden fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed in rood asfalt opgenomen."

In de bijlagen bij het rapport 'Integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost' (de haalbaarheidsstudie) wordt ook nog melding gemaakt van:

- een berm aan beide zijden van 1 meter breed (waarmee de totale breedte van het profiel op 8 meter komt);
- het mogelijk iets verhoogd aanleggen van de fietssuggestiestroken om de veiligheid van de fietsers te vergroten;
- een snelheidslimiet van 60 km/uur (nabij de woningen op de Rottegatsteeg 30 km/uur).

Zienswijze van Inspreker

Een harde randvoorwaarde voor de uitbreiding van het bedrijventerrein is in ieder geval het realiseren van een adequate ontsluiting (Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie). Het spreekt vanzelf dat bij het realiseren van een adequate ontsluiting ook het belang van de fietsers betrokken dient te worden. De ontsluiting van het bedrijventerrein kan niet adequaat genoemd worden indien de belangen van de fietsers niet voldoende zijn meegewogen.

Veiligheid

Inspreker maakt zich ernstig zorgen over de veiligheid van het fietsverkeer om de volgende redenen:

- De verkeersintensiteit zal fors toenemen. De toename zal voor een groot deel bestaan uit vrachtauto's.
- Onduidelijk is welke snelheidsremmende maatregelen genomen zullen gaan worden. Er kunnen nauwelijks of geen drempels worden aangelegd vanwege het vrachtverkeer, waardoor de lange rechte wegen uitnodigen tot veel te hard rijden.
- De politie zal de maximumsnelheid niet gaan handhaven omdat men ervan uitgaat dat de weg zodanig moet zijn aangelegd of ingericht dat de maximumsnelheid van nature niet overschreden kan worden.
- Door de beperkte wegruimte en de fietssuggestiestroken zullen, met name bij inhaal- en passeermanoeuvres door het gemotoriseerde (bedrijfs)verkeer, ook hier de fietsers weer gebruikt gaan worden als 'mobiele snelheidsremmende obstakels'.
- Met name op de westelijke helft van de Griftdijk is de ruimte voor verbreding zeer beperkt. Dit zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat de fietsers vlak langs de steile oever van de Woudenbergsse Grift zullen moeten fietsen. Met name bij inhaal- en passeermanoeuvres door het gemotoriseerde (bedrijfs)verkeer levert dit voor de fietsers een risico op om in het water van de Grift te geraken.

Inspreker ziet als enige veilige oplossing een fietspad dat gescheiden ligt van het weggedeelte voor het gemotoriseerd verkeer. Dit is van toepassing voor de Rottegatsteeg en Griftdijk maar ook het deel van de Haarweg vanaf de kruising met de Rottegatsteeg tot de toegang van het bedrijventerrein.

Inspreker ziet niets in het iets verhoogd aanleggen van de fietssuggestiestroken. Gezien het geplande wegprofiel is dit onmogelijk en zou daarnaast extra valrisico opleveren voor de fietsers.

Regelmatig is in de afgelopen jaren door de gemeentelijke politiek gesuggereerd dat besluitvorming over de concrete uitwerking van de opwaardering van de ontsluitingswegen kan wachten tot na de vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan.

Inspreker vindt dit onacceptabel. Daarmee wordt de fietsveiligheid een sluitpost in de gebiedsontwikkeling. Er dient duidelijkheid te zijn over de fietsveiligheid en de daarmee gemoeide kosten voordat het gewijzigde bestemmingsplan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt vastgesteld. Er moet vooraf een garantie zijn dat de kosten die gemoeid zijn met het realiseren van een fietsveilige route ook door de gemeente gedragen kunnen worden. De financiële situatie

van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug staat immers, zoals in zoveel gemeenten, voortdurend onder druk.

Inspreker vindt dat de voorzieningen voor de fietsveiligheid gerealiseerd moeten zijn voordat er begonnen wordt met de uitbreiding van het bedrijventerrein. Dit sluit volgens ons tevens goed aan bij de motie die op 19 juni in de gemeenteraad is aangenomen, waarin wordt besloten om een fietsvisie te gaan maken. Hierbij past dan zeker niet het mengen van fiets- en vrachtverkeer.

Tenslotte hebben wij de volgende vraag: In de toelichting staat de volgende zin: *"Het wegprofiel van beide wegen wordt 6,0 meter breed, nader uit te werken en afhankelijk van de situatie in het veld."* Wat wordt bedoeld met de toevoeging *"nader uit te werken en afhankelijk van de situatie in het veld."*? Betekent dit dat niet overal die 6 meter gerealiseerd zal worden?

Fietsplezier

Rottegatsteeg en Griftdijk worden veel gebruikt voor dagelijks fietsverkeer en worden ook veel gebruikt voor fietsrecreatie. De Rottegatsteeg maakt deel uit van het fietsroutenetwerk in de provincie Utrecht.

Beide wegen voeren nu door een rustig en landschappelijk waardevol en aantrekkelijk gebied.

- Door de opwaardering van de beide wegen en de toegenomen verkeersintensiteit zal het rustige karakter van de wegen en daardoor van het landschap veranderen. De rustige uitstraling wordt geweld aangedaan. Met name voor de verbreding van de Griftdijk zullen knotwilgen en andere bomen langs de weg moeten sneuvelen. De route zal minder rustig en landschappelijk minder aantrekkelijk worden.
- Fietsrecreatie en bedrijfsverkeer gaan moeilijk samen. De belangen zijn tegengesteld. De beide groepen hebben last van elkaar. Voor de ene groep zijn de kernwoorden *snel* en *efficiënt*, terwijl voor de andere groep de kernwoorden *rustig* en *genieten* gelden.

Dit maakt dat met name voor de recreatieve fietser de route veel minder aantrekkelijk zal worden. Maar ook de dagelijkse fietser zal met veel minder plezier van deze route gebruik kunnen maken.

Wegenbeheerfonds

De verbreding van de Rottegatsteeg en de Griftdijk worden voor een deel bekostigd door een onttrekking van € 650.000,- uit het wegenbeheerfonds. Dit is onverstandig en ondoordacht omdat er geen zicht is op de consequenties voor de andere noodzakelijk uit te voeren werkzaamheden. Welke (onderhouds)werkzaamheden aan wegen, waaronder fietsroutes en fietspaden, komen door deze onttrekking in de knel? Wat zijn daardoor de consequenties voor het fietsverkeer op andere plaatsen in de gemeente? Welke, nog te ontwikkelen, fietsvoorzieningen in de gemeente kunnen hierdoor niet worden gerealiseerd of moeten worden uitgesteld?

Zolang deze vragen niet beantwoord zijn, vindt Inspreker het niet verantwoord om een greep te doen in de geldpot van het wegenbeheerfonds.

Inspreker vindt dat het benodigde geld gehaald moet worden uit de opbrengst van het bedrijventerrein, omdat immers de bedrijvigheid daar zorgt voor de verhoogde verkeersdruk op de Rottegatsteeg/Griftdijk.

Conclusie

Hoewel in de gemeentelijke Structuurvisie 2030 wordt aangekondigd dat de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen verbeterd en veiliger gemaakt zal worden, ziet Inspreker dit niet terug in de plannen voor de ontsluitingswegen in Maarsbergen Oost.

Inspreker heeft ernstige bezwaren tegen het voorontwerp bestemmingsplan omdat de belangen van de fietsers ernstig worden geschaad door de voorgestelde ontsluiting van het uit te breiden bedrijventerrein:

- De voorgestelde oplossing voor het opwaarderen van de beoogde ontsluitingsroute is fietsonveilig.
- Het fietsplezier op de beoogde ontsluiting route neemt sterk af.

- De gevolgen van de voorgestelde financiering voor het onderhoud van bestaande en nieuw te realiseren fietsvoorzieningen zijn niet duidelijk.

Daarmee is geen sprake van een adequate ontsluiting en verzoekt Inspreker intrekking van het voorontwerp bestemmingsplan

2.7.1 Gemeentelijke reactie

2.7.2 Veiligheid

De verkeersintensiteit zal inderdaad toenemen. Uit het uitgevoerde verkeerskundige onderzoek van 2016 blijkt dat naar aanleiding van de voorliggende ontwikkeling ca. 200 ritten in de respectievelijke spitsen worden gegenereerd. Daarbij is rekening gehouden met een autonome groei van 0,5% per jaar en de beoogde woningbouw van Woudenberg-Oost. Ook is rekening gehouden met andere relevante ontwikkelingen in de omgeving, te weten Marezhof en Hotel van Nuyssenborgh. De herstructurering van Ambachtsweg is hier niet meegenomen omdat dit geen andere planologische mogelijkheden biedt dan die al bestaan en er dus geen sprake is van een toename van verkeer. De conclusie uit het onderzoek luidt, dat voorliggende ontwikkeling in Maarsbergen Oost weliswaar extra verkeer genereert, maar dat dit verkeer bij de onderzochte infrastructuurvarianten goed afgewikkeld kan worden, met uitzondering van de Westvariant, waarbij de Tuindorppweg open wordt gehouden. De snelheidsremmende maatregelen worden nog nader uitgewerkt bij de uitvoering van de aanpassing van de wegstructuur Rottegatsteeg – Griftdijk richting N226. Bij de uitwerking van deze maatregelen zal het aspect veiligheid nadrukkelijk worden betrokken. Opgemerkt wordt dat in ieder geval de 30 kilometerzone, in de directe nabijheid van het plangebied, zal worden vergroot.

Het profiel is een opgeplust profiel voor een erftoegangsweg, waarbij er fysiek en visueel (door middel van rood asfalt) veel ruimte is voor de fietsers. Hierdoor oogt de weg smaller voor automobilisten. Dit heeft een snelheidsremmend effect.

Overigens is de beschikbare ruimte onvoldoende voor een geheel vrij liggend fietspad.

In de huidige situatie is er niet meer dan een strook halfverharding waar een fietser naar moet uitwijken als een vrachtwagen wil passeren. De reactie dat er op de Griftdijk gevaar ontstaat voor fietsers nabij het water wordt niet gedeeld, omdat de huidige rand van de verharding aan de waterzijde gehandhaafd blijft. Bij de uitwerking van maatregelen zal dit punt nader worden beschouwd.

De maatregelen leiden dan ook tot een verbetering van de veiligheid van het fietsverkeer ten opzichte van de huidige situatie, ondanks de toename in intensiteiten.

De breedte van de weg wordt 5,5 meter. Op sommige punten bij de Griftdijk zal wellicht onvoldoende ruimte zijn voor het gehele profiel, bijvoorbeeld om bestaande bomen te sparen. Indien dit het geval is zullen hier ontwerptechnische oplossingen voor worden ontwikkeld eventueel in combinatie met snelheidsremmende maatregelen.

2.7.3 Fietsplezier

Hoewel de route drukker wordt, geldt dit met name voor de spitsperiode. Dat is in de regel niet de periode waarin de wegen recreatief worden gebruikt. Daarnaast is in het nieuwe profiel meer ruimte beschikbaar om fietsers in te halen, zonder uit te hoeven wijken. Bovendien zal er aandacht zijn voor de landschappelijke inpassing. Hierdoor blijft de route een aantrekkelijke fietsroute.

2.7.4 Wegenbeheerfonds

Bij raadsbesluit van 25 september 2014 is besloten om het beschikbare bedrag voor wegen – asfalt met € 650.000 te verlagen. De verlaging is op een financieel verantwoorde wijze in het investeringsplan en de gemeentelijke begroting verwerkt.

Conclusie: de inspraakreactie wordt door ons niet gedeeld en leidt daarom niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.8 Inspreker 6

Inleiding

Insprekers maken zich ernstig zorgen over de voorgenomen ontwikkelingen in Maarsbergen Oost. Beide hebben in de afgelopen jaren meermalen in Gemeenteraad, de Commissie Ruimte en in de Overleggroep Gebiedsontwikkeling Maarsbergen Oost hun bedenkingen en bezwaren geuit.

Insprekers hebben de krachten gebundeld en hebben, onder de verenigingsvlag van één van beide insprekers, een werkgroep 'Maarsbergen Oost' opgericht met deelnemers vanuit beide insprekers.

Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan dat vanaf begin juli 2015 door de Gemeente Utrechtse Heuvelrug ter inzage is gelegd.

Onze inspraakreactie treft u op de hierna volgende bladzijden aan.

Zodra het ontwerpbestemmingsplan ter visie wordt gelegd geven wij hierop onze zienswijze waarbij wij ons het recht voorbehouden om het plan uitgebreider en/of gedetailleerder te becommentariëren.

Inhoudsopgave

- I. Visie
- II. Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein
- III. Natuurlijke en landschappelijke waarden
- IV. Provinciaal beleid
- V. Gemeentelijk beleid
- VI. Ontsluiting
- VII. Leefklimaat en milieu
- VIII. Financiering
- IX. Afstemming met andere (regionale) ontwikkelingen

I. Visie

Bij de beoordeling van de voorliggende plannen wordt inspreker mede gemotiveerd vanuit één van haar doelstellingen, namelijk: *'Behoud dan wel herstel van de natuurlijke en cultuurhistorische omgeving van Maarn en Maarsbergen'*.

Ons uitgangspunt is dat we extreem zuinig moeten zijn op de natuur en landschapswaarden die we in ons dichtbevolkte Nederland gelukkig nog wel hebben. Dit sluit naadloos aan bij één van de ambities van de Gemeentelijke Structuurvisie 2030: *"De gemeente Utrechtse Heuvelrug is medehoeder van één van de belangrijkste natuurlijke landschappen van Nederland. Dat legt een verantwoordelijkheid bij ons neer die we graag op ons willen nemen. De belangrijkste opgave die we zien is om een zo*

robuust mogelijke groene structuur te ontwikkelen voor natuur, cultuurhistorie en landschap die de hele gemeente omvat en doordringt".

De in het voorontwerpbestemmingsplan voorgestelde ontwikkelingen (uitbreiding bedrijventerrein, opwaardering ontsluitingswegen en woningbouw) vinden plaats in landschappelijk en natuurlijk waardevol agrarisch gebied op de overgang van Heuvelrug naar Vallei (hoog naar laag, droog naar nat). In het gebied komt beschermde flora en fauna voor waarvan het leefgebied sterk zal worden beperkt.

De voorgestelde ontwikkelingen zullen leiden tot een aantasting van het landschappelijke en groene karakter van dit gebied.

Door de plannen wordt de hoeveelheid bedrijventerrein veel te groot in verhouding tot de rest van de bebouwde kom, wordt het dorp ingesloten door zware wegen en zal de luchtkwaliteit afnemen en de geluidsbelasting toenemen. Het leefklimaat in het dorp gaat achteruit. Het bedrijventerrein ligt op een verkeerde locatie ten opzichte van het dorp.

Het bovenstaande geeft aan dat het gebied Maarsbergen Oost niet geschikt is voor de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein en woningbouw.

Daar er in de regio (zoals in heel Nederland) veel leegstand is op reeds bestaande bedrijventerreinen en ook onduidelijk blijft hoe hard de lokale behoefte eigenlijk is, ontbreekt de noodzaak om het bedrijventerrein met 5,7 ha netto uit te breiden.

De nadelen van en de problemen bij de voorgestelde plannen zijn evident terwijl de voordelen en de noodzaak uiterst discutabel zijn.

Inspreker ziet ook niet in hoe de ontwikkelingen in Maarsbergen Oost zich verhouden tot geformuleerde beleidsuitgangspunten in de Structuurvisie 2030.

Tevens zou de uitbreiding van het bedrijventerrein economisch haalbaar moeten zijn zonder financiële steun vanuit de gemeente en zonder extra claims als woningbouw.

Tenslotte mist Inspreker een integrale visie rond alle ruimtelijke plannen die in Maarsbergen en in de omgeving op stapel staan.

Gezien het bovenstaande vinden wij de voorgestelde ontwikkelingen in Maarsbergen Oost ongewenst. In de volgende paragrafen lichten wij onze visie nader toe.

II. Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein

In heel Nederland, ook in onze regio, is leegstand op bedrijventerreinen. Regelmatig moeten gemeenten afwaarderen op de gronden die verworven zijn voor de ontwikkeling van bedrijventerrein. Omdat ook de overheid vindt dat we heel zuinig moeten zijn op de natuur en landschapswaarden in ons dichtbevolkte Nederland, is in het Besluit Ruimtelijke Ordening vastgelegd dat een gemeente verplicht is om de Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LDV) te volgen voordat zij besluit tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen (bedrijventerrein, woningbouw).

De gemeente Utrechtse Heuvelrug dient eerst (conform de treden van de LDV) te beschrijven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte en aan te geven waarom die behoefte niet ingevuld kan worden op reeds bestaand bedrijventerrein in de gemeente en in de regio. De LDV dient daarbij niet alleen op programmatisch niveau maar ook op bedrijfsniveau te worden toegepast. Pas daarna is een besluit over de uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen überhaupt aan de orde.

Dit laat overigens onverlet dat, naast de verplichte LDV, ook veel andere invalshoeken een rol spelen bij de beslissing om de voorgestelde stedelijke ontwikkelingen wel of niet door te voeren.

III. **Natuurlijke en landschappelijke waarden**

Ons uitgangspunt is dat we extreem zuinig moeten zijn op de natuur en landschapswaarden die we in onze gemeente hebben. De Utrechtse Heuvelrug, en zeker ook het plangebied en omgeving, is op dit moment nog een 'pareltje' van natuurlijke en landschappelijke waarden. Door de voorgestelde plannen komt dit onder druk te staan.

De geplande verbreding van de Griftdijk en Rottegatsteeg betekent een aantasting van dit karakteristieke, rustige en landschappelijk waardevolle gebied. Er zullen veel meer verkeersbewegingen ontstaan waardoor de rust in het gebied zal afnemen.

In de plannen is een cluster van woningbouw voorzien op de overgang van hoog naar laag. Hierdoor wordt deze kenmerkende overgang diffuus en minder herkenbaar. Doordat de geplande houtwallen transparant blijven, zal dit woningbouwcluster herkenbaar zijn als woongebied.

Het ecologisch onderzoek geeft aan dat er een grote soortenrijkdom aanwezig is en dat in het gebied beschermde flora en fauna voorkomt. Het eventueel nemen van mitigerende maatregelen neemt niet weg dat het leefgebied voor alle soorten sowieso flink wordt beperkt en dat dit ongetwijfeld een nadelig effect zal hebben op de populaties in het gebied. Dit betekent een achteruitgang van de natuurlijke kwaliteit.

Ook wordt al te gemakkelijk voor een aantal soorten geconcludeerd dat een ontheffing van de flora- en faunawet niet nodig is. Als voorbeeld noemen wij de conclusie over de das. Het ecologisch onderzoek geeft aan dat er een verslechtering plaatsvindt van het foerageergebied dat samenvalt met twee dassenburchten. Deze verslechtering van het foerageergebied verbiedt, volgens de Flora- en Faunawet, de uitvoering van de voorgestelde plannen.

In de nabijheid van de EHS mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die bedreigend zijn voor de EHS. Hiervan mag zeker niet worden afgeweken als er reële alternatieven zijn. Alternatieven kunnen zeker gevonden worden op reeds bestaande bedrijventerreinen in de regio (zie ook paragraaf II). Tenslotte nog een laatste opmerking over het ecologisch onderzoek: er wordt niet ingegaan op de gevolgen van de verbreding van de ontsluitingswegen.

De boscompensatie is nog niet volledig uitgewerkt. Daarnaast wordt uitgegaan van een compensatieverplichting van 3,7 ha. Deze wordt berekend door o.a. de standplaatsen en paden op de voormalige camping niet als bos aan te merken. De facto zijn dit echter open plekken in het bos en bospaden die in ieder 'gewoon' bos ook voorkomen. Het gaat dan ook veel te ver om 2,5 ha van de voormalige camping niet als bos aan te merken. Ook is een rij bomen van maximaal 8 meter breed rond de woningen of een houtsingel op het bedrijventerrein werkelijk iets anders dan een aaneengesloten bosgebied.

Volgens de watertoets neemt in de toekomstige situatie het verhard oppervlak met 8,05 ha toe. Hemelwater zal via die verharde oppervlakken naar een infiltratievoorziening stromen en in de bodem infiltreren. Op grond hiervan wordt in de watertoets geconcludeerd dat de grondwateraanvulling in de toekomstige situatie zal toenemen. Deze redenering gaat echter niet op omdat het gekapte bos in de omgeving van het plangebied wordt gecompenseerd waardoor er evenveel water via de bomen verdampt als nu het geval is. Ook gaat de watertoets hierbij uit van een onjuist aantal netto hectare voor de uitbreiding van het bedrijventerrein. Daarnaast is de watertoets niet 'klip en klaar' over de effecten voor het grondwaterpeil, verdroging en kweldruk.

Inspreker ziet niet in - ondanks de vaak mooi gekozen woorden in de toelichting bij het voorontwerp - hoe het kappen van bos, het ontwikkelen van bedrijventerrein, het realiseren van woningbouw en het opwaarderen van lokale wegen in dit rustige en karakteristieke landschappelijke gebied, kan samengaan met *"het versterken van de bestaande landschappelijke structuur* en *"verrijken door nieuwe natuur*.

Integendeel, uitvoering van de voorgestelde plannen zou een aantasting van de natuurlijke en landschappelijke waarden van het gebied ten oosten van Maarsbergen betekenen.

IV. Provinciaal beleid

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028 (PRS) laat ruimte voor de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein. Dit laat echter uiteraard onverlet dat de gemeente Utrechtse Heuvelrug haar eigen verantwoordelijkheid heeft bij de afweging, hier en nu, of deze uitbreiding gewenst is. Daarnaast noemt de PRS wel twee harde randvoorwaarden als men deze uitbreiding ook daadwerkelijk zou willen:

- 1) *De realisering van een adequate ontsluiting en*
- 2) *Het opstellen van een onderbouwd herstructureringsplan voor (het) bestaand(e) bedrijventerrein(en).*

Ad 1)

Het plan voldoet niet aan deze randvoorwaarde. In paragraaf VI gaan wij hier nader op in.

Ad 2) Er is op dit moment geen onderbouwd herstructureringsplan voor de Ambachtsweg en de andere bedrijventerreinen in de gemeente beschikbaar.

Volgens de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 - 2028 kan nieuw bedrijventerrein alleen worden ontwikkeld als de Ladder voor Duurzame Verstedelijking goed is uitgewerkt. Dat is op dit moment niet het geval (zie paragraaf II).

V. Gemeentelijk beleid Structuurvisie 2030

Inspreker ziet niet in hoe de ontwikkelingen in Maarsbergen Oost zich verhouden tot geformuleerde beleidsuitgangspunten in de Structuurvisie 2030.

Een aantal voorbeelden:

In de Gemeentelijke Structuurvisie 2030 wordt duidelijk aangegeven dat bouwen buiten de rode contouren niet gewenst is. Dit is één van de beleidsuitgangspunten waarmee de gemeente haar doelstelling wil waarmaken om de groene waarden niet alleen te behouden maar ook te versterken. In Maarsbergen Oost wordt dit uitgangspunt nu verlaten.

In januari 2010 is door de gemeenteraad met ruime meerderheid een amendement op de Ontwerp Structuurvisie 2030 aangenomen waarin woningbouw in het landschappelijk waardevolle gebied Maarsbergen Oost wordt afgekeurd. Na aannemen van dit amendement zijn uit de Structuurvisie alle verwijzingen naar woningbouw in dit gebied verwijderd.

De Structuurvisie ziet voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug *"in de Utrechtse regio een aantal specifieke taken: de opvang van mensen in een rustige groene omgeving, de ontwikkeling van een hoofdstructuur voor natuur en de bescherming van waardevolle cultuurhistorie. Andere gemeenten vervullen de taak van bijvoorbeeld de opvang van woningen en weer andere hebben een groot aandeel in het maken van ruimte voor bedrijvigheid."* Ruimte voor bedrijvigheid zou dus bij voorkeur niet binnen de gemeente gezocht moeten worden. Dat kan ook, want elders in de regio is nog ruim voldoende ruimte beschikbaar.

Over het spoor, de A12 en de N226 wordt in de Structuurvisie het volgende geschreven: *"De betreffende wegen zorgen voor geluidsoverlast, verslechtering van de luchtkwaliteit, barrièrewerking (mogelijkheid tot oversteken) en aantasting van de verkeersveiligheid. Voor de verbetering van deze fysieke vorm van leefbaarheid is het van belang dat het autoverkeer niet nog verder toeneemt."*

Het is duidelijk dat door de realisatie van de plannen het autoverkeer zal toenemen en de beschreven effecten zullen verergeren.

De Structuurvisie geeft ook een criterium voor de afweging van de vestigingsplaats van bedrijven: *"Of een bedrijf beter elders in de regio een plek kan vinden, hangt mede af van de dienst die er geleverd wordt aan de bewoners en bedrijven in onze eigen gemeente."* Inspreker vraagt zich hoe dit criterium zal worden gehanteerd in Maarsbergen Oost.

Intentieovereenkomst en haalbaarheidsonderzoek

Het haalbaarheidsonderzoek heeft opgeleverd dat het plan niet haalbaar is binnen de uitgangspunten die in de intentieovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer gesteld waren. Inspreker vindt het niet acceptabel dat teruggekomen is op eerder genomen besluiten en dat uitgangspunten zijn opgerekt omdat de initiatiefnemer/projectontwikkelaar anders de exploitatie niet sluitend kreeg.

Daarnaast is in het voorontwerpbestemmingsplan dat nu voorligt niets terug te vinden van de intentie om natuur, landschap, water en recreatie te ontwikkelen in het buitengebied. Integendeel, natuur en landschap worden aangetast door de voorgestelde plannen.

VI. Ontsluiting

Inspreker is om een aantal redenen van mening dat niet gegarandeerd kan worden dat aan de harde (provinciale) randvoorwaarde van een adequate ontsluiting voldaan zal worden:

De reconstructie van Griftdijk en Rottegatsteeg is alleen globaal beschreven en de kosten zijn alleen globaal geschat. Ook ontbreekt een knelpuntanalyse.

Daardoor is het ook onduidelijk of het werk kan worden uitgevoerd binnen het bedrag dat er nu voor is uitgetrokken. Bij een overschrijding van het geschatte bedrag is er geen garantie dat de gemeenteraad daarmee zal instemmen.

Een voorschot nemen op een nog te realiseren bezuinigingsoperatie is nauwelijks een financiële dekking te noemen. Ook een onttrekking van gelden uit het wegenbeheerfonds zonder dat de consequenties voor andere daaruit te financieren werkzaamheden duidelijk zijn, is een gevaar voor de realisatie van de geplande ontsluiting. Daarmee kan niet gegarandeerd worden dat de geplande opwaardering gerealiseerd kan worden.

Is de ontsluiting adequaat te noemen als de voorgestelde opwaardering van de Griftdijk en Rottegatsteeg een aantasting betekent van het karakteristieke, rustige en landschappelijk waardevolle gebied? Inspreker beantwoordt deze vraag uitdrukkelijk negatief.

De voorgestelde ontsluitingsroute leidt tot een verlenging van de transportlijnen en sluit de inwoners van Maarsbergen op in een ring van zware wegen. Dit zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit voor de inwoners van Maarsbergen. Ook om deze redenen is de voorgestelde ontsluiting geen adequate oplossing van het ontsluitingsprobleem te noemen.

De opwaardering van de infrastructuur zal volgens de plannen pas plaatsvinden nadat de ontwikkeling van het bedrijventerrein al is gestart. Het is ongewenst (niet adequaat) als tijdens de ontwikkelingsfase de infrastructuur niet op orde zou zijn.

Al eerder heeft Inspreker in een inspraakreactie aangegeven dat het voorgestelde wegprofiel niet voldoende fietsveiligheid biedt. Ook het fietsplezier zal door de aantasting van het landschappelijk karakter afnemen.

VII. Leefklimaat en milieu

Indien de uitbreiding van het bedrijventerrein gerealiseerd wordt, zal een derde van het oppervlak binnen de rode contouren van het dorp(je) Maarsbergen worden ingenomen door bedrijventerrein. Deze verhouding is buitenproportioneel en tast het door de bewoners gewaardeerde rustige en kleinschalige karakter van Maarsbergen aan.

Door de opwaardering van de ontsluitingswegen wordt Maarsbergen opgesloten in een ring van zware wegen (A12, N226 en de ontsluitingsweg van en naar het bedrijventerrein), hetgeen de luchtkwaliteit in het dorp niet positief zal beïnvloeden.

Het doel van de gemeente is om de luchtkwaliteit binnen de gemeente blijvend te verbeteren om de gezondheid van bewoners te beschermen. Het zou daarom onwenselijk moeten zijn om extra luchtverontreiniging te genereren door het extra bedrijfsverkeer.

In het luchtkwaliteitsonderzoek wordt berekend dat de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen de wettelijke grenswaarden blijven. Nederland houdt zich in haar wetgeving echter aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. De Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit liggen veel hoger dan bijvoorbeeld in de Verenigde Staten. En ze komen al helemaal niet in de buurt van de standaard van de World Health Organization (WHO). Europa is nog niet half zo streng. Tijdens een symposium in oktober 2014 in het AMC in Amsterdam waren longartsen en wetenschappers het er over eens dat de Europese normen voor luchtkwaliteit te slap zijn en zelfs een gevaar voor de volksgezondheid. De artsen en wetenschappers riepen de staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu op om hier zo snel mogelijk werk van te maken. Ook de WHO heeft de EU opgeroepen om zich te bezinnen op haar normen. De in het luchtkwaliteitsonderzoek berekende concentraties PM₁₀ en PM_{2.5} liggen ruim boven de door de WHO aanbevolen grenswaarden.

Ook zal het intensievere verkeer op de ontsluitingswegen het leefklimaat in het landelijke gebied uiteraard niet positief beïnvloeden.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde in het gebied wordt overschreden. Hoe wenselijk is het dan om in dat gebied nieuwe woningen te realiseren?

VIII. Financiering

Naar onze mening zou de uitbreiding van een bedrijventerrein economisch haalbaar moeten zijn zonder financiële steun van de gemeentelijke overheid en zonder extra claims als woningbouw.

Omdat de initiatiefnemer/projectontwikkelaar de exploitatie niet sluitend kreeg, heeft de gemeente besloten om een deel van de kosten die het plan met zich brengt te dragen. De gemeente Utrechtse Heuvelrug investeert hiermee publiek geld in de activiteiten van een projectontwikkelaar om daarmee een particuliere investering beter te laten renderen. Bij een dergelijke ondersteuning door de overheid geldt Europese wetgeving en is het "nee, tenzij" principe van toepassing, d.w.z. staatssteun is verboden tenzij deze valt onder de uitzonderingsregels die genoemd zijn in het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU).

Ook wordt de projectontwikkelaar ondersteund doordat grond met een agrarische bestemming of grond met beperkte bouwbestemming (1 woning per bouwvlak), door het voorgenomen bestemmingsplan wijzigt in gronden waarop in totaal 19 woningen gebouwd mogen worden. Dit is een (indirecte) financiële ondersteuning van enige miljoenen euro.

Een goede maatschappelijke kosten- en batenanalyse ontbreekt in het voorstel.

Gezien het bovenstaande hebben wij de volgende vragen:

Waarom wordt zoveel geld besteed aan een particulier plan terwijl de financiële positie van de gemeente niet geweldig is? Welke prioriteiten zijn hierbij gehanteerd? Kan worden aangegeven waarom in dit geval ondersteuning door de overheid is toegestaan en de uitzonderingsregels uit het VWEU van toepassing zijn? Op welke wijze is de kosten- en batenanalyse van het plan gemaakt?

IX. Afstemming met andere (regionale) ontwikkelingen

In Maarsbergen en omgeving zijn momenteel een aantal ontwikkelingen aan de orde:

- De ontwikkeling van bedrijventerrein met bijbehorende opwaardering van wegen en woningbouw in Maarsbergen Oost.
- Realiseren van een tunnel onder spoorlijn en Haarweg/Tuindorppweg in Maarsbergen.
- Plannen voor de bouw van zo'n 1000 woningen in Woudenberg.
- Bedrijventerreinontwikkeling in Woudenberg (20 ha).
- Ook de gemeente Scherpenzeel heeft plannen voor extra woningbouw.

Inspreker mist een 'masterplan' waarin al deze ontwikkelingen in hun onderlinge verhoudingen worden meegenomen en wordt aangegeven wat de impact op Maarsbergen is, wat de raakvlakken zijn er en hoe ze elkaar beïnvloeden. Met name de twee eerst genoemde ontwikkelingen zouden elkaar weleens direct in de weg kunnen zitten.

Een besluit over Maarsbergen Oost kan pas genomen worden als de besluitvorming rond de ondertunneling is afgerond. Daarnaast kan het zijn dat de wettelijke procedures rond Maarsbergen Oost zoveel tijd in beslag nemen dat de realisatiefase gaat samenvallen met de realisatie van het ondertunnelingsplan. Dit zou voor Maarsbergen een chaotische en daarom ongewenste overgangperiode gaan betekenen.

2.8.1 Gemeentelijke reactie

2.8.2 Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein

Zie de reactie onder 2.5.1

2.8.3 Natuurlijke en landschappelijke waarden

Uit de beide ecologisch onderzoeken blijkt inderdaad een grote soortenrijkdom. Dat er voor sommige soorten een inperking van het leefgebied plaatsvindt, wordt niet ontkend. Ontheffing kan echter worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. Hiertoe worden onder andere mitigerende maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn beschreven in de rapportages van de ecologisch onderzoeken. Zie voor verdere beantwoording de reactie onder 2.3.1

Wat betreft de landschappelijke waarden wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 2.6.7. De desbetreffende rapportage is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

2.8.4 Boscompensatie

Zie de reactie onder 2.6.4

2.8.5 Watertoets

Door Aveco de Bondt is in een Memo van oktober 2016 nader ingegaan op de effecten van de ontwikkeling voor de omgeving en de grondwaterstand. In overleg met het waterschap zijn er peilbuizen geplaatst en zijn de door het waterschap gevraagde metingen verricht. Uit de gemeten grondwaterstanden blijkt dat de freatische grondwaterstroming van zuid naar noord is gericht. Ook blijkt uit de gemeten grondwaterstanden dat de GHG ten zuiden van de Haarweg waarschijnlijk rond 1,4 tot 1,1 m onder maaiveld ligt. Ten noorden van de Haarweg is dit ca. 0,5 tot 0,6 m onder maaiveld. En voldoet daarmee niet aan de gewenste ontwateringsdiepte van 0,7 m onder de as van de weg en onder vloerpeil. De gronden ter plaatse zullen in verband hiermee worden opgehoogd tot 0,3 meter boven het peil van de Haarweg. Doordat de metingen laten zien dat het om één grondwatersysteem gaat is het niet uitgesloten dat aanleg van extra drainage van invloed is op het grondwaterregime in het gebied. Op basis van de webkaart van de provincie Utrecht is aangegeven dat het plangebied op de overgang ligt van infiltratie naar beperkte kwel. Dit beeld komt overeen met de gemeten grondwaterstanden.

Er is aan de noordzijde van de Haarweg kans dat als gevolg van extra infiltratie grondwateroverlast optreedt in de omgeving van het plan. Voor de percelen aan de zuidzijde van de Haarweg is het gezien de bodemopbouw en de verwachte GHG technisch mogelijk om hemelwater te infiltreren. Aan de noordzijde zal er gebruik gemaakt kunnen worden van wadi's of IT riolering. Dit is echter in deze fase nog niet exact bepaald. In het onderzoek van Aveco de Bondt zijn adviezen opgenomen die overlast zoveel mogelijk beperken ten noorden van de Haarweg. Voor de bestaande bebouwing ten westen van het plangebied wordt geen toename van de kans op grondwateroverlast verwacht, hier ligt de GHG diep genoeg en de grondwaterstroming is noord gericht.

Verwacht wordt dat de zorgen omtrent verdroging van naastgelegen gebieden ongegrond zijn omdat in het zuidelijk deel van het plangebied per saldo sprake zal zijn van een infiltratietoename en de watersituatie van het landgoed als gevolg van voorliggende ontwikkeling niet nadelig zal worden beïnvloed. Het waterschap heeft met deze conclusies ingestemd.

2.8.6 Provinciaal beleid

In de Provinciale Ruimtelijke Verordening is de mogelijkheid tot uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein aangegeven. Dit is toegestaan mits er sprake is van een adequate ontsluiting en daarnaast tevens van een herstructureringsplan voor het bestaande bedrijventerrein. Wat betreft de eerste voorwaarde wordt onderkend dat er een aanpassing van de bestaande infrastructuur noodzakelijk is. De huidige profielen van zowel de Rottegatsteeg als de Haarweg zijn onvoldoende breed en dit zal worden aangepast. Daarnaast zijn er maatregelen nodig om de veiligheid van alle weggebruikers te verbeteren. De verbreding past binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan en ook in het vastgestelde maar nog niet in werking getreden bestemmingsplan voor het buitengebied van Overberg, Maarn, Maarsbergen en Amerongen OMMA.

Het herstructureringsplan is in voorbereiding en zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan van kracht wordt. Hiermee wordt voldaan aan de eisen die de Provincie aan de ontwikkeling stelt. Aanvullend wordt gesteld dat door de provincie een vooroverlegreactie is ingediend. Hierin wordt het provinciaal beleid aan de orde gesteld. De provinciale vooroverlegreactie wordt behandeld onder 3.1 van deze Nota.

2.8.7 Gemeentelijk beleid

Zie de reactie onder 2.5.4

2.8.8 Ontsluiting

In de plannen is voorzien in de verbetering van de infrastructuur. Na realisatie hiervan is er sprake van een verkeerskundig adequate ontsluiting.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat uit onderzoek blijkt dat de normen hiervoor niet worden overschreden. Door het weren van vrachtverkeer uit de kern Maarsbergen kunnen in de kern de leefbaarheid en de kwaliteit van de lucht juist toenemen.

De reactie op het fietsplezier is opgenomen in deze inspraaknota bij de reactie van Inspreker 4.

2.8.9 Leefklimaat en milieu

Wettelijke eisen voor luchtkwaliteit: In het kader van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Er is uitgegaan van een worst case benadering en voldaan moet worden aan de grenswaarden voor stikstof en twee soorten fijnstof. Aangetoond wordt dat deze grenswaarden niet worden overschreden en daarom kan verwacht worden dat aan de eisen van de Wet luchtkwaliteit wordt voldaan. Hierbij is rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen die door de ontwikkeling inclusief de toekomstige bedrijven aan het huidige verkeer worden toegevoegd. De uitkomsten geven het beeld dat zelfs wanneer de effecten van het plangebied worden opgeteld bij het totaal aan concentraties bij het rekenpunt langs de A12 er wordt voldaan aan de jaargemiddelde concentraties. De grenswaarden voor zowel stikstof als 2 fijnstofsoorten worden niet overschreden.

Geluidsnormen: Het wettelijke toetsingskader voor het akoestisch onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Volgens het wettelijk toetsingskader worden de lawaaisoorten wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai afzonderlijk beoordeeld maar wanneer er hogere waarden moeten worden vastgesteld, dan is cumulatie van geluidsbronnen aan de orde. In het akoestisch onderzoek wordt de toekomstige situatie getoetst aan de vigerende geluidswetgeving. Dit heeft aanleiding gegeven tot het formuleren van extra regels voor de woningbouw in het bestemmingsplan. Nu geldt, dat in het bestemmingsplanregels is geregeld dat ten minste 1 geluidluwe gevel aanwezig dient te zijn en –in relevante situaties- dat er ingeval de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan 53 dB Lden ten gevolge van railverkeer deze gevel als dove gevel dient te worden uitgevoerd. Het plan voldoet aan de wettelijke normen en is daarom dus uitvoerbaar. In de input voor de toekomstige situatie is meegenomen het extra verkeer dat door het plan zelf wordt gegenereerd.

2.8.10 Financiering

In de toelichting op het bestemmingsplan en de rapportage integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen, zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 25 september 2014, is aangegeven welke doelstellingen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug worden gerealiseerd.

Dat betreft met name het creëren van ruimte voor bedrijven die elders in de gemeente knel zitten en / of overlast veroorzaken. Dat is een belangrijke maatschappelijke bate van dit bestemmingsplan. Om die reden heeft de gemeenteraad op 25 september 2014 besloten om financieel bij te dragen aan de aanpassing van de bestaande infrastructuur. Die gemeentelijke bijdrage vormt dus geen ondersteuning aan de initiatiefnemer om zijn exploitatie sluitend te krijgen, maar is een investering om de doelstelling van de gemeente te bereiken om ruimte te creëren voor bedrijven die elders in de gemeente knel zitten en / of overlast veroorzaken. Er is dan ook geen sprake van staatssteun.

2.8.11 Afstemming met andere (regionale) ontwikkelingen

Bekend is dat in Maarsbergen veel ontwikkelingen aan de orde zijn. Bij realisering hiervan zal afstemming tussen projecten plaatsvinden om de eventuele negatieve impact van de projecten op Maarsbergen zo veel als mogelijk te beperken.

Conclusie: de reactie wordt door ons niet gedeeld en leidt daarom ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.9 Inspreker 7

Geacht college,

Namens mijn cliënt, verder genoemd Insprekers, ontvangt u hierbij een inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' zoals dit van 3 juli tot en met 13 augustus ter inzage ligt.

Insprekers zijn eigenaar van een aantal percelen cultuurgrond, gelegen nabij de Haarweg te Maarsbergen en met een totale oppervlakte van circa 13,5 hectare, die zij verpachten aan agrarische ondernemers.



Globale ligging cultuurgronden en aansluiting op Haarweg (wit)

In het nu voorliggende plan wordt de Haarweg ter hoogte van de Rottegatsteeg afgesloten voor verkeer. Door deze maatregel worden de gronden voor vele agrariërs slechter bereikbaar. Agrarische ondernemers zullen moeten omrijden om bij de gronden te komen en dus extra kosten moeten maken om deze gronden te bewerken. Gevolg van de nu voorliggende plannen is dat de percelen landbouwgrond aanzienlijk in waarde zullen dalen en er vermogensschade optreedt.

Graag treden wij dan ook met de gemeente in overleg over de inhoud van deze inspraakreactie, om het standpunt van mijn cliënt nader toe te lichten en mogelijke oplossingsrichtingen te bespreken.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

2.9.1 Reactie gemeente

De knip zal zodanig worden uitgevoerd dat personenauto's en landbouwverkeer de Haarweg mogen (en ook kunnen) inrijden, maar dat dit verboden is voor vrachtauto's. Dit wordt ook feitelijk onmogelijk gemaakt. Het zal voor inspreker dus mogelijk blijven om zijn gronden vanaf de oostkant via de Haarweg te benaderen.

Conclusie: de gemeente deelt de inspraakreactie maar de maatregel valt buiten de werking van het bestemmingsplan en daarom kan er geen aanpassing van het bestemmingsplan plaatsvinden. Wel wordt met de reactie rekening gehouden in de uitwerking van het plan en de uitvoering van de aanpassing aan de Haarweg, ter plaatse van de hoek met de Rottegatsteeg.

2.10 Inspreker 8

Geacht college, Namens mijn cliënten, hierna te noemen Insprekers, ontvangt u hierbij een inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' zoals dit van 3 juli tot en met 13 augustus ter inzage ligt.

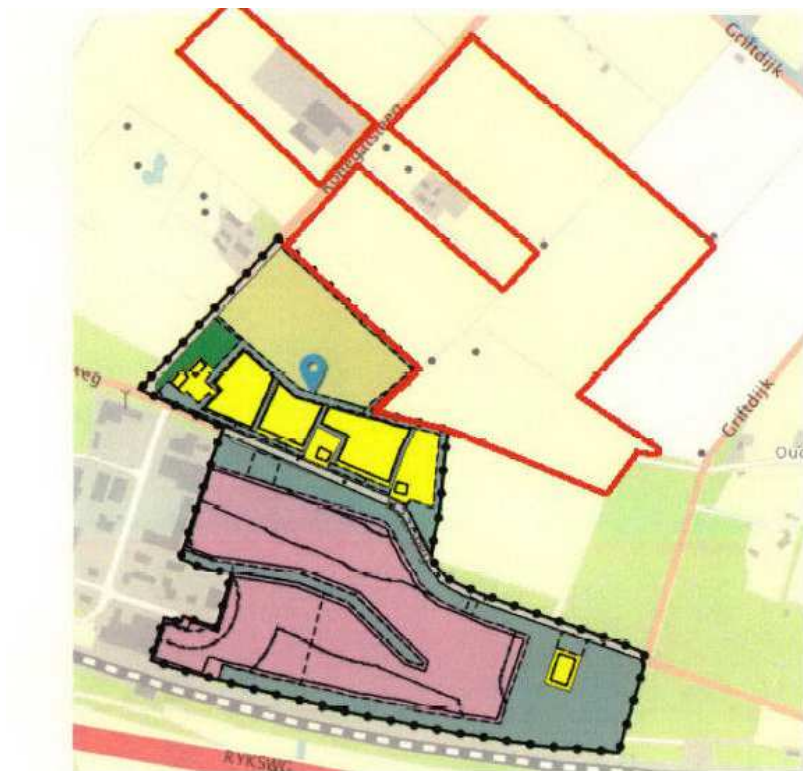
Huidige (bedrijfs)situatie inspreker Insprekers zijn eigenaar van een agrarische bedrijfslocatie, staande en gelegen aan en nabij de Rottegatsteeg 1-A te Maarsbergen. Op deze locatie voeren zij een agrarisch bedrijf dat zich momenteel richt op het opfokken van jongvee. Het agrarische bedrijf vormt voor mijn cliënt het hoofdinkomen.

Aan het bedrijf is op d.d. 18 september 1990 een milieuvergunning verleend voor het houden van 109 stuks melkkoeien, 26 stuks vrouwelijk jongvee en 26 stuks fokstieren en overig rundvee. Momenteel is men ook bezig met het aanvragen van een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Aanleiding indienen inspraakreactie

De planlocatie wordt aan de noordzijde begrensd door boscompensatie, pal ten noorden van deze boscompensatie bevindt zich de locatie van mijn cliënt en aangrenzend aan de boscompensatie zijn cultuurgronden van mijn cliënt gelegen.

De afbeelding op de volgende pagina geeft de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan weer met de locatie van mijn cliënt daarin aangegeven



Afbeelding 1: Plankaart met bedrijfslocatie cliënt en aangrenzende gronden (rood omkaderd)

Met het voorliggende bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt:

- de uitbreiding van het bedrijventerrein ten oosten van Maarsbergen,
- de realisatie van 18 vrije kavels,
- de realisatie van 6 woningen in de sociale sector,
- een vervangende woning voor Haarweg 52.

Mijn cliënt is van mening dat de beoogde ontwikkeling:

- een negatieve invloed heeft op de waarde van het agrarische bedrijf met bijbehorende onroerende zaken,
- een aantasting vormt van het woongenot en
- de verkeersveiligheid op de Rottegatsteeg en de Griftdijk ernstig in het gedrang komt.

Na bestudering van de stukken behorende tot het voorontwerpbestemmingsplan komt mijn cliënt tot de conclusie dat er op bepaalde zaken veel onduidelijkheid is over de invulling, niet alle noodzakelijke onderzoeken zijn verricht en in bestaande onderzoeken niet alle relevante zaken zijn meegenomen.

Daarnaast is mijn cliënt van mening dat randvoorwaarden en doelstellingen uit de intentieovereenkomst tussen de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Van Wolfswinkel Beheer B.V. en Van Wolfswinkel Reiniging B.V., getekend op d.d. 3 mei 2012, onvoldoende terugkomen in het voorontwerpbestemmingsplan. Het gaat hierbij om de volgende punten.

- De gemeente stelt als randvoorwaarde dat deze ontwikkeling voldoet aan een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting en bijdraagt aan een goede stedenbouwkundige en landschappelijke afronding van het dorp Maarsbergen.
- De gemeente heeft tevens als doelstelling (en in de Structuurvisie opgenomen) om maatregelen te nemen ter versterking van natuur en landschap, water en recreatie in het buitengebied ten noordoosten van Maarsbergen.

Behoeftte aan bedrijventerreinen onvoldoende aangetoond

Volgens mijn cliënt is onvoldoende aangetoond of er momenteel in de regio Zuidoost Utrecht en in de gemeente Utrechtse Heuvelrug nog vraag is naar bedrijventerreinen. In de toelichting staat namelijk dat er een autonome vraag is naar bedrijventerrein in de gemeente Utrechtse Heuvelrug, hierbij refererend naar het Regioconvenant Bedrijventerreinen Regio Zuidoost Utrecht (vastgesteld op 29 juni 2012).

Echter in het Regioconvenant Bedrijventerreinen Regio Zuidoost Utrecht staat bij de aandachtspunten dat het merendeel van de geconstateerde ruimtebehoefte in de regio Zuidoost Utrecht zich binnen nu en vijf jaar (periode 2011-2015) manifesteert. Van het overige deel van de ruimtebehoefte is niet bekend wanneer deze vraag zich zal manifesteren.

Ondanks dat in de Regioconvenant wordt aangegeven dat de gemeenten in de regio Zuidoost Utrecht de daadwerkelijke ruimtebehoefte nadrukkelijk monitoren (jaarlijks bijhouden uitgifte en driejaarlijks herijken ruimtebehoefte), wordt in het voorontwerpbestemmingsplan niet naar een dergelijke monitoring verwezen.

Daarnaast staat in de Regioconvenant een vraag-aanbodconfrontatie voor de regio Zuidoost Utrecht, waarbij het volgende wordt aangegeven.

- Voor de periode 2011-2015 is sprake van een goede match tussen vraag (29 ha) en aanbod (28,8 ha).
- Voor de periode 2016-2020 onderzoekt de regio Zuidoost Utrecht of aanvullende ruimte (7,8 ha aan zachte plannen) noodzakelijk is om de ruimtevraag te accommoderen (door de ruimtebehoefte te herijken). Terreinen worden alleen ontwikkeld, wanneer er aanwijsbaar vraag is naar deze terreinen.

Het is dan ook onduidelijk wat de huidige vraag is naar bedrijventerreinen en of in dit geval niet wordt ontwikkeld voor leegstand

Bedreiging verkeerveiligheid

Het voorontwerpbestemmingsplan voorziet in een afsluiting van de Haarweg ter hoogte van de Rottegatsteeg. Het gevolg van deze afsluiting is dat al het verkeer van de nieuwe woonwijk, het bestaande bedrijventerrein en het nieuwe bedrijventerrein zich over de Rottegatsteeg en Griftdijk zal gaan bewegen. Dit terwijl de huidige verkeerssituatie al belastend is.

Na bestudering van het bestemmingsplan met bijbehorende onderzoeken blijkt dat niet de randvoorwaarde 'een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting' als uitgangspunt is genomen, maar dat het kennelijk belangrijker was om het nieuwe wegprofiel voor de Griftdijk en de Rottegatsteeg binnen het vigerende bestemmingsplan te laten passen.

Met betrekking tot het wegprofiel is er binnen het voorontwerpbestemmingsplan voor gekozen om de weg 6,0 meter breed te maken, aangezien het huidige wegprofiel onvoldoende breed is om vrachtwagens elkaar te kunnen laten passeren. Daarnaast wordt ook aangegeven dat de breedte van de weg afhankelijk is van de situatie in het veld. Het kan dus maar zo zijn dat de breedte van de weg, door ruimtegebrek, wordt verkleind. De vraag is of een dergelijke maatregel past binnen de randvoorwaarde van 'een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting'.

Het wegprofiel zal gaan bestaan uit een 6 meter brede weg met aan weerszijden fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed in rood asfalt opgenomen. Mijn cliënt vraagt zich af of de breedte en de opbouw van de weg een goede verkeersafwikkeling heeft tijdens de spitsuren, wanneer er sprake is van een maximale verkeersbelasting. Wanneer fietsers, o.a. schoolgaande kinderen, op de fietssuggestiestroken fietsen blijft er in feite maar 1 rijbaan van 3 meter over. Mijn cliënt vraagt zich dan ook af of er voldoende ruimte is dat gemotoriseerd verkeer elkaar goed en veilig kan passeren. Hierbij denkende aan de vele auto's die naar het werk /school toe gaan, vrachtverkeer dat naar het industrieterrein rijdt en landbouwvoertuigen die het land moeten bewerken.

Daarnaast vraagt mijn cliënt zich af of de voorgestelde verkeersbelasting wel overeenkomt met de daadwerkelijke belasting na realisatie. Aangezien:

- in het gebied ook andere ontwikkelingen spelen en deze niet zijn meegenomen in de te verwachten verkeersbelasting, maar wel gebruik zullen gaan maken van deze wegen;
- in de onderzoeken niet naar voren komt of de afsluiting van de Haarweg in de huidige situatie niet voor extra verkeersbelasting zorgt;
- in de onderzoeken de gevolgen van de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein, waarvan momenteel ook een bestemmingsplan ter inzage ligt, niet zijn meegenomen.

Mijn cliënt vraagt zich dan ook af waarom niet wordt gekozen voor een integrale en toekomstgerichte benadering van de verkeersafwikkeling.

Tevens is er in het voorontwerpbestemmingsplan niets gemeld over de verkeersbelasting tijdens het ontwikkelen. Het is dan ook de vraag hoe tijdens deze tijdelijke fase de verkeersveiligheid kan worden gegarandeerd, juist door de toename van veel en zwaar vracht- en bouwverkeer. Het is hierbij dan ook de vraag of eerst de weg wordt verbreed alvorens met de realisatie van de woningbouw en het bedrijventerrein wordt begonnen.

Gezien het bovenstaande doet mijn cliënt het vriendelijke doch dringende verzoek om conform de randvoorwaarde uit de intentieovereenkomst te zorgen voor 'een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting'. Hierbij is het verzoek om het wegprofiel aan te passen en breder te maken of te kiezen voor los liggende fietspaden, waardoor een duurzame, veilige, integrale en toekomstgerichte oplossing kan worden gegarandeerd.

Toename van geluidsoverlast als gevolg van hogere verkeersintensiteit

Ondanks dat er wel onderzoek is gedaan naar de geluidsbelasting van de te verwachten verkeerstoename op de nieuw te realiseren woningen, hebben we geconstateerd dat er geen onderzoek is gedaan naar de geluidsbelasting op de woningen die momenteel aan de Rottegatsteeg gelegen zijn.

Door de toenemende verkeersbelasting (van zowel personenauto's, vracht- en bouwverkeer) op de Rottegatsteeg zal de overlast van het weglawaai toenemen, waarbij het de vraag is of dit het toegestane geluidsniveau niet overschrijdt. Daarnaast is het ook de vraag wat het weglawaai is tijdens de bouw- en ontwikkelfase en ook of tijdens deze fase niet het toegestane geluidsniveau wordt overschreden.

Hierbij doet cliënt tevens het verzoek om de bestaande industrie in dit geluidsonderzoek mee te nemen. Als gevolg van de afsluiting van de Haarweg zal dit verkeer namelijk ook over de Rottegatsteeg gaan.

Bereikbaarheid cultuurgronden Rottegatsteeg in gedrang

In de verkeersonderzoeken is geen rekening gehouden met de bereikbaarheid van de cultuurgronden van mijn cliënt, die aan de overzijde van de Rottegatsteeg gelegen zijn.

Om weidegang van zijn vee mogelijk te maken, moet mijn cliënt de mogelijkheid hebben om zijn vee de weg te kunnen laten oversteken. Door een wegverbreding in combinatie met een verdere toename van de verkeersintensiteit is het de vraag of dit in de toekomstige situatie nog mogelijk is.

Graag ziet mijn cliënt hiervoor een duurzame en passende oplossing, die in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Bereikbaarheid pachtgronden Haarweg in gedrang

Doordat in de nu voorliggende plannen een knip in de Haarweg ter hoogte van de Rottegatsteeg wordt voorgesteld, zal mijn cliënt veel moeten omrijden om zijn pachtgronden, die gelegen zijn aan en nabij de Haarweg te Maarsbergen, te bereiken.



Ligging ontsluiting cultuurgronden op Haarweg (wit) en bedrijfslocatie cliënt (rood)

Het vele omrijden zal voor ongewenste inkomensschade zorgen, aangezien dit extra tijd, brandstof en afschrijving met zich mee brengt.

Om deze reden wil ik namens mijn cliënt verzoeken om tot een andere en meer passende oplossing voor de verkeersproblematiek te komen.

Kostendrager ontwikkeling

In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat de nieuw te realiseren woningbouw als kostendrager voor de ontwikkeling zal dienen en hiervoor geen exploitatieplan wordt vastgesteld, doordat het kostenverhaal verzekerd zal zijn via een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer. Deze overeenkomst is echter niet als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Mijn cliënt vraagt zich af wat de inhoud van deze anterieure overeenkomst is en wat hier allemaal onder valt. Zo is het de vraag welke kosten en baten in deze anterieure overeenkomst zijn meegenomen. Hierbij is het onder andere de vraag welke partij de kosten en verantwoordelijkheid voor de realisatie van de wegverbreding op zich gaat nemen. Mijn cliënt zou hier graag meer inzage in verkrijgen en doet bij dezen, conform de Wet openbaarheid van bestuur, dan ook het verzoek om deze anterieure overeenkomst openbaar te maken.

Ladder Duurzame Verstedelijking

Ondanks dat het bedrijventerrein wel getoetst is aan de Ladder Duurzame Verstedelijking, is het de vraag van mijn cliënt of er kan worden aangetoond dat er momenteel in de regio Zuidoost Utrecht en de gemeente Utrechtse Heuvelrug nog vraag is naar dit type bedrijventerrein.

Daarnaast betreurt mijn cliënt het feit dat de nieuwbouwlocatie voor de woningen nog niet getoetst is aan de Ladder Duurzame Verstedelijking, maar dat gekozen is om dit pas in het Ontwerpbestemmingsplan nader aan te vullen.

Mijn cliënt moet dan ook constateren dat het op dit moment nog onduidelijk of de uitbreiding wel noodzakelijk is en of naar de voorgestelde woningtypen wel vraag is.

Landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in het gedrang

Een randvoorwaarde van de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dat deze ontwikkeling moet bijdragen aan een goede stedenbouwkundige en landschappelijke afronding van het dorp Maarsbergen. Daarnaast heeft de gemeente ten aanzien van deze ontwikkeling zichzelf de doelstelling opgelegd (en in de Structuurvisie opgenomen) om maatregelen te nemen ter versterking van natuur en landschap, water en recreatie in het buitengebied ten noordoosten van Maarsbergen. Beide punten ziet mijn cliënt niet terug in het voorliggende plan.

Inzake de landschappelijke afronding moet worden geconcludeerd dat de onderbouwing van het landschappelijk inpassingsplan erg summier is en de indruk wekt dat er een doelredeneratie op na is gehouden, in plaats van te streven naar een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling, waarbij conform de gemeentelijke doelstelling natuur en landschap, water en recreatie worden versterkt.

Om de landschappelijke kwaliteiten van de locatie en de omgeving goed in beeld te brengen zouden de ruimtelijke kwaliteiten van het hier aanwezige landschap moeten worden geanalyseerd, om vervolgens aan te geven welke maatregelen worden getroffen om de karakteristieken te waarborgen en versterken. We constateren echter dat dit niet is gebeurd, waardoor het onduidelijk is wat de landschappelijke kwaliteiten van dit gebied zijn. Daarnaast ontbreekt een concreet beplantingsplan, waardoor het onduidelijk is welke soorten worden gebruikt en of deze soorten wel bijdragen aan het waarborgen en versterken van de gebiedskarakteristieken.

Een kenmerk en kwaliteit van het huidige landschap is de scherpe grens tussen de dichte bosrand en de aangrenzende open cultuurgronden. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt echter aangegeven dat aan de noordzijde van het plangebied juist een transparante bomenrij gewenst is. Doordat een dergelijke transparante bomenrij niet als gebiedskarakteristiek kan worden aangemerkt, rijst hierbij de vraag in hoeverre hier een doelredeneratie op na is gehouden om zo de nieuwe woningen een mooi uitzicht over de omliggende cultuurgronden te geven.

Ondanks dat er een beeldkwaliteitsplan is opgesteld voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de woningbouw moet worden geconstateerd dat hierin de landschappelijke inpassing onvoldoende is meegenomen. Door het ontbreken van een beplantingsplan of streefbeelden is het dan ook onduidelijk op wat voor wijze de nieuwe ontwikkeling landschappelijk wordt ingepast.

Uitzicht vanuit woning op nieuwe ontwikkeling

Het uitzicht vanaf de woning van mijn cliënt richting de toekomstige woningbouw wordt aanzienlijk minder vanwege het feit dat er volgens de toelichting een transparante bomenrij wordt gerealiseerd. Dit betekent dat er geen zicht meer is op een mooie, dichte bosrand, maar op een transparante bomenrij met daarachter woningen. Aangezien een concreet beplantingsplan met streefbeelden ontbreekt, is het onduidelijk welke soorten en plantafstanden worden gebruikt en hoe lang het duurt voordat de woningen enigszins aan het zicht zijn onttrokken.

Het zichtaspect is overigens niet iets dat alleen voor de locatie van mijn cliënt geldt, maar ook vanaf de omringende wegen in het buitengebied van toepassing is. In dit licht moet hier dan ook worden opgemerkt dat er geen sprake is van een landschappelijke inpassing van de nieuwbouwlocatie terwijl een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling in dit kleinschalig landschap juist gewenst is.

Schade door schaduwwerking bomen De aanleg van bomenrijen langs de noordzijde van het plangebied zal zorgen voor extra schaduwwerking op de aangrenzende percelen landbouwgrond, die eigendom zijn van mijn cliënt. Door de extra schaduwwerking zal een groot gedeelte van deze aangrenzende cultuurgronden minder interessant worden voor landbouwkundig gebruik. De realisatie van de bomenrijen zal zorgen voor minder opbrengst, waardoor de landbouwgronden minderwaardig worden. Tevens lijdt mijn cliënt extra financiële schade doordat er extra voer voor het rundvee zal moeten worden aangekocht.

Door het ontbreken van een beplantingsplan en beheerplan van de bomenrijen is het onduidelijk welke bomen worden toegepast, op welke afstand de bomen van de kavelgrens worden geplaatst en op wat voor wijze de bomen worden beheerd. Mijn cliënt kan dan ook niet beoordelen of er voldoende rekening wordt gehouden met het landbouwkundige gebruik van de aangrenzende gronden.

Juistheid ecologisch onderzoek en ecologische paragraaf

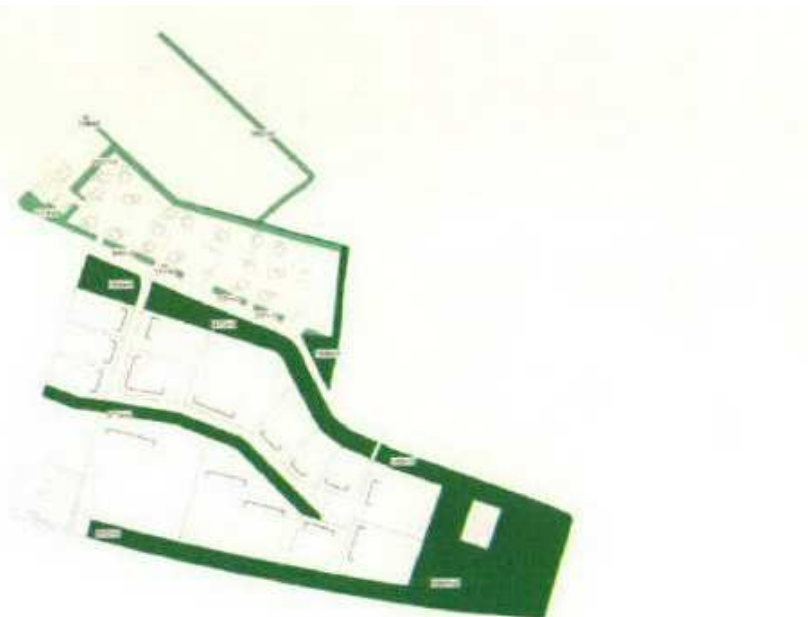
In het ecologisch onderzoek wordt een ander schetsontwerp gebruikt dan in de toelichting op het plan wordt gebruikt. Doordat het schetsontwerp uit het ecologisch onderzoek meer natuur en houtopstanden kent, is het onduidelijk of dit onderzoek representatief is voor de situatie zoals deze in het voorontwerpbestemmingsplan wordt voorgesteld.

Boscompensatie

Conform de toelichting moet op de locatie van de voormalige camping ten behoeve van het bedrijventerrein veel bos verdwijnen. Vanuit de Boswet en de Provinciale Ruimtelijke structuurvisie geldt een compensatieplicht van één-op-één.

Een dergelijke compensatie zien wij niet terug binnen het nu voorliggende plan. In plaats van een volwaardig bos, wordt de compensatie gevonden in de landschappelijke inpassing van het geheel en dient de te gebruiken definitie voor bos nog nader met de provincie te worden overlegd.

Het bevreemdt mijn cliënt dat binnen het nu voorliggende plan een bomenrij (gelegen langs de noordzijde van het plangebied) kan worden aangemerkt als boscompensatie, mede gezien het feit dat de bomenrij volgens de toelichting transparant moet worden en slechts 8 meter breed is. Mijn cliënt vraagt zich dan ook af of deze bomenrij vanuit de Boswet wel als bos kan worden gezien. Ditzelfde geldt voor de langgerekte boscompensatie die op het industrieterrein moet worden gerealiseerd.



*Ligging groene zones natuurcompensatie volgens toelichting op het bestemmingsplan.
Nieuwe groenzones ten noorden van de Haarweg zijn op verbeelding aangeduid als
boscompensatie.*

Daarnaast is de compensatieplicht van één-op-één, die geldt bij het verwijderen van bos, binnen het voorliggende bestemmingsplan niet gewaarborgd. In de toelichting staat namelijk beschreven dat de resterende compensatie elders in de omgeving van het plangebied zal worden gevonden en is derhalve niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Mijn cliënt vraagt zich dan ook af hoe de realisatie van deze compensatie wordt gegarandeerd.

Tevens vraagt mijn cliënt zich af waarom de extra boscompensatie niet aan de noordzijde van het plangebied kan plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld in het onderstaande schetsvoorstel uit het ecologisch onderzoek wordt beoogd.



Figuur 11. Concept-schetsontwerp voor de toekomstige inrichting van het plangebied
(Bron: KienOntwerp 2012)

Na bestudering van de stukken is mijn cliënt van mening dat binnen het nu voorliggende plan opzettelijk wordt gezocht naar mogelijkheden om de definitie van bos zodanig op te rekken, dat met slechts een minimale inspanning aan de verplichte boscompensatie kan worden voldaan.

Mijn cliënt vindt dan ook dat het nu voorliggende plan haaks staat op de doelstelling die de gemeente zichzelf ten aanzien van deze ontwikkeling heeft gesteld (en zelfs in de Structuurvisie heeft opgenomen) om maatregelen te nemen ter versterking van natuur en landschap, water en recreatie in het buitengebied ten noordoosten van Maarsbergen.

Verzoek

Samenvattend verzoek ik u namens mijn cliënt de mogelijke gevolgen, zoals hierboven geschetst, van het ter visie liggende bestemmingsplan nader te onderzoeken en de plannen hierop aan te passen. Graag treden wij met de gemeente in overleg over de inhoud van deze inspraakreactie, om het standpunt van mijn cliënt nader toe te lichten en mogelijke oplossingsrichtingen te bespreken. Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw reactie met belangstelling tegemoet.

2.10.1 Reactie gemeente

2.10.2 De randvoorwaarden en doelstelling uit IOK komen niet terug in bestemmingsplan.

Inspreker stelt dat er niet wordt voldaan aan een goede verkeerskundige inpassing en dat het plan niet bijdraagt aan een goede stedenbouwkundige en landschappelijke afronding van Maarsbergen. Voor de beantwoording van de verkeerskundige aanpassingen verwijzen we naar de beantwoording onder 2.7.2. en 2.10.4.

Aan de randvoorwaarde dat de ontwikkeling voor een goede landschappelijke en stedenbouwkundige afronding van Maarsbergen moet zorgen wordt voldaan door groen omrande, bosserres mogelijk te maken waarin op ruime kavels extensieve bebouwing kan worden gerealiseerd in de vorm van vrijstaande of geschakelde woningen.

In de Structuurvisie is onder meer opgenomen dat de gemeente streeft naar leefbare dorpen, het verbeteren van verkeersveiligheid, het knelpunt Maarsbergen oplossen (door onderdoorgang bij spoorweg) en het bieden van ruimte aan bedrijven die knel zitten. Recreatie moet versterkt worden daar waar dit wenselijk en mogelijk is. Voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan zijn ook de gevolgen van het plan op door de gemeente zo belangrijk geachte waterhuishouding in beeld gebracht en onderzocht is of de grondwaterstromen niet worden verstoord. Er is geen sprake van strijd met de gemeentelijke structuurvisie.

2.10.3 Behoeftte aan bedrijventerreinen onvoldoende aangetoond

Zie de reactie onder 2.5.1

2.10.4 Bedreiging verkeerveiligheid

Verwezen wordt naar de beantwoording bij 2.7.2.

Wat betreft de tijdsvolgorde in relatie tot de veiligheid: Het veiligheidsaspect ten tijde van de uitvoering van de infrastructurele aanpassing heeft nadrukkelijk onze aandacht.

2.10.5 Toename van geluidsoverlast als gevolg van hogere verkeersintensiteit

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de afsluiting van de Haarweg voor vrachtverkeer. De bestaande woningen zijn niet meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voorafgaand aan aanpassing van de bestaande infrastructuur zal een geluidonderzoek voor de bestaande aanwezige woningen worden uitgevoerd. Dit om te bepalen of de aanpassing van de infrastructuur als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder moet worden gekwalificeerd. Het geluidonderzoek zal uitsluitsel geven of geluidmaatregelen moeten worden genomen.

2.10.6 Bereikbaarheid cultuurgronden Rottegatsteeg in gedrang

De mogelijkheid om vee over te kunnen laten steken blijft gehandhaafd. De aanwezigheid van de oversteekplaats kan door middel van het plaatsen van verkeersborden en eventuele signalering worden benadrukt. Maatregelen kunnen alleen in een bestemmingsplan worden opgenomen wanneer die ruimtelijk relevant zijn. Het aanbrengen van verkeersborden en een eventuele signalering kunnen niet als ruimtelijk relevant worden gekwalificeerd en daardoor niet in het bestemmingsplan worden geborgd.

2.10.7 Bereikbaarheid pachtgronden Haarweg in gedrang

De 'knip' in de Haarweg zal gaan gelden voor vrachtverkeer. Voor landbouwverkeer geldt dat de ontsluitingsroute van inspreker voor de gronden gelegen ten noorden van de Haarweg ook na de knip nog bereikbaar blijven.

2.10.8 Kostendrager ontwikkeling

Inspreker heeft met een expliciet beroep op de Wet openbaarheid van bestuur gevraagd de anterieure overeenkomst openbaar te maken. Bij de beslissing op het verzoek in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) van 7 september 2015, ons kenmerk: U15.13609 is het raadsbesluit van 25 september 2014 gevoegd. Daarin is de gevraagde informatie opgenomen. Dit omdat er destijds nog geen sprake was van een anterieure overeenkomst. Tegen de beslissing op het Wob-verzoek is geen bezwaar of beroep ingesteld.

2.10.9 Ladder Duurzame Verstedelijking

Zie de reactie onder 2.5.1

2.10.10 Landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in het gedrang

Er heeft een uitgebreide landschappelijke analyse plaatsgevonden. Deze is te vinden in bijlage 2 (pagina 2-17 tot en met 2-28) bij de rapportage Integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost zoals vastgesteld op 25 september 2014 en deze rapportage is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Een samenvatting van deze analyse is opgenomen in de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan.

Er wordt gebiedseigen beplanting toegepast. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het bos en de bosrand enerzijds en de bomenrijen in het open weidse gebied anderzijds.

De genoemde scherpe grens is juist de onderlegger van het plan. Het grillig verloop van de bosrand maakt de landschappelijke structuur sterker en de natuurlijke diversiteit groter. De transparante bomenrij maakt deel uit van het open weide landschap dat zich kenmerkt door groene kamers omzoomd met half transparante boomrijen, waardoor een kleinschalig, afwisselend landschapsbeeld ontstaat. Hierdoor sluit het landschap aan op de dorpsrand en vormen ze een geheel.

2.10.11 Uitzicht vanuit woning op nieuwe ontwikkeling

De huidige bedrijfsopstallen van Wolfswinkel Reiniging zullen worden gesloopt en vervangen door woningbouw. De oppervlakte aan verharding en/of bebouwing wijzigt nauwelijks. De nieuwe woningen zullen worden omzoomd met een enigszins transparante bomenrij. Er zal inderdaad sprake zijn van een wijziging van het uitzicht. In de huidige situatie is het perceel van initiatiefnemer niet omzoomd door bomenrijen en heeft inspreker vrij zicht op de bedrijfsactiviteiten. In de nieuwe situatie zal straks een maximaal 8 meter brede, enigszins transparante bomenrij het zicht op de woningen filteren.

2.10.12 Schade door schaduwwerking bomen

De door inspreker bedoelde gronden aan de noordzijde van het plangebied behouden hun agrarische bestemming. Overeenkomstig de thans vigerende bestemming Agrarisch gebied met Natuur en Landschapswaarden is het toegestaan om houtwallen te realiseren.

Door de mogelijkheden in het voorliggende bestemmingsplan ontstaat er geen nadeligere planologische situatie wat betreft de houtwallen. Het is de bedoeling ter plaatse gebiedseigen knotelzen of knotwilgen aan te planten.

2.10.13 Juistheid ecologisch onderzoek en ecologische paragraaf

Het ecologisch onderzoek en het ontwerpbestemmingsplan zijn met elkaar in overeenstemming gebracht. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het hele plangebied is onderzocht.

2.10.14 Boscompensatie

Zie de reactie onder 2.6.4

Conclusie: deze inspraakreactie wordt gedeeltelijk gedeeld waar het de toegankelijkheid van de agrarische pachtgronden betreft, maar dit leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan omdat het hier om aanpassingen en besluiten in het kader van de uitvoering gaat. Dit valt buiten het bestemmingsplan.

2.11 Inspreker 9

Geacht college,

Inspreker maakt gebruik van uw oproep om een inspraakreactie met betrekking tot bovengenoemde planvorming in te dienen.

Met zorg en gevoel van grote betrokkenheid met alle belanghebbenden heeft in de voorfase geparticipeerd in het traject rond een mogelijke uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen-Oost.

De zorg bij onze achterban wordt gevoed doordat besluitvorming rond Maarsbergen wel heel erg moeizaam tot stand komt en doordat het ontbreekt aan een **integrale visie** op huidige en toekomstige ontwikkelingen in en rond Maarsbergen en met name de verkeerstechnische en infrastructurele vraagstukken.

Juist op dit moment in de tijd zijn er rond Maarsbergen op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen een aantal grootschalige plannen zichtbaar geworden die vragen – juist voor Maarsbergen – om een integrale visie. Wij benoemen in dit kader (niet limitatief):

1. De ondertunneling van de N226 bij Maarsbergen en het definitief te kiezen tracé;
2. Het toewijzen door de Provincie Utrecht van de bouw van een 1000-tal woningen in Woudenberg-Oost en 20 ha. Bedrijventerrein.

Daarnaast is het bekend dat de Gemeente Scherpenzeel door blijft gaan met verdere ontwikkeling van woningbouw, Woudenberg doende is om een eigen bedrijventerrein te verkrijgen aan de oostzijde van het dorp en o.i. het bedrijventerrein “Heijgraefflaan” te Maarsbergen in de te ontwikkelen visie betrokken moet worden. Tevens zal de aanpak van het bedrijventerrein Ambachtsweg in lijn gebracht dienen te worden met deze ontwikkelingen.

Als al deze plannen integraal zouden worden bekeken, is het volgens inspreker niet anders dan mogelijk dat de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrechtse Heuvelrug tot andere inpassingkeuzes geraken.

Wij verzoeken U derhalve eerst met spoed deze integrale visie te ontwikkelen, alvorens verder te gaan met partiële planvorming.

Ten aanzien van het partiële plan “Bedrijventerrein Maarsbergen-Oost” geven wij hierbij verder onze zienswijze. Het te ontwikkelen bedrijventerrein is niet een project waar leden van VBMM ons gevraagd hebben ons hard voor te maken, echter inspreker is ook niet à priori tegen dit project.

Binnen onze vereniging is begrip voor de zorg t.a.v. de natuur en is verkeersafwikkeling een onderwerp dat daarbij de aandacht vraagt.

Met betrekking tot uw planvorming willen wij voor een paar aspecten extra aandacht vragen, zijnde: De geluidsoverlast; dit in het kader van met name het willen bouwen van woningen. In uw eigen rapportage staat letterlijk: “Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48dB voor geluidsgezoneerde wegen wordt overschreden voor de Haarweg, Rottegatsteeg, Rijksweg A12 en de spoorlijn”. Kort vertaald: er is te veel geluid en derhalve kan er niet gebouwd worden. Ons inziens zou u dienen te heroverwegen of de door u voorgestelde locatie voor de ontwikkeling van woningbouw wel in aanmerking zou moeten komen. Beter is het om te zoeken naar een andere locatie in Maarsbergen, waar wel binnen de gestelde norm woningbouw kan plaatsvinden of wellicht niet te bouwen.

Verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein Maarsbergen-Oost.

Wij zijn het met u eens dat het vrachtverkeer van en naar het te ontwikkelen bedrijventerrein en het huidige vrachtverkeer van het bedrijventerrein Ambachtsweg afgewikkeld dient te worden via de Rottegatsteeg en de Griftdijk. Een knip in de Haarweg om vrachtverkeer te weren is derhalve gewenst. Wij delen uw opvatting dat het toekomstige vrachtverkeer zich goed aan deze regelgeving zal gaan houden en daarom zal deze “knip” middels verkeersborden kunnen worden gerealiseerd.

Anders is het met uw voornemen om de “knip” op de Haarweg voor alle gemotoriseerd verkeer van toepassing te verklaren. Met betrekking tot dit streven willen wij aangeven dat dit niet gewenst en zelfs **onacceptabel** is. Als uw plannen gerealiseerd worden verkrijgen de huidige bewoners in “de kom” van Maarsbergen nog maar één uitvalsweg van en naar hun woning. Tevens wordt het dorp letterlijk in tweeën gedeeld met als gevolg dat de coherentie tussen het nieuwe woonwijkje en de rest van Maarsbergen van begin af aan afwezig is. Het aspect van een gehele knip in de Haarweg is voor VBMM een zeer zwaarwegend punt en wij zullen ons tot het uiterste verzetten om deze ongewenste ontwikkeling tegen te houden.

Met betrekking tot de aansluiting van de Griftdijk en de provinciale weg N226, willen wij aangeven dat onze voorkeur uitgaat naar een rotonde i.p.v. een VRI-installatie. Middels een goed aangelegde rotonde kan het verkeer – juist op tijdstippen dat er minder verkeer is – doorrijden. Hinderlijk moeten stoppen voor een VRI, terwijl er geen verkeer aankomt, vinden wij niet gewenst. Minder stoppen en optrekken betekent minder brandstof verbruik, minder hinderlijk remgeluid en o.i. minder kans op ongelukken.

Zoals u reeds heeft aangegeven, zullen de Rottegatsteeg en de Griftdijk verbeterd / verbreed dienen te worden. Naast de verbreding is het o.i. noodzakelijk dat een apart fietspad wordt aangelegd langs beide wegvakken. Een visuele scheiding – zoals u voorstelt – klinkt aardig, maar stelt uiteindelijk als het om veiligheid gaat, weinig voor. Ook dit is voor inspreker een zwaarwegend aspect.

Daarnaast vinden wij dat eerstens de infrastructuur aangepakt dient te worden alvorens het bedrijventerrein wordt ontwikkeld. Het is onwenselijk dat – zowel gedurende de bouwfase van de woningen en het bedrijventerrein – bouwverkeer en vrachtverkeer van en naar de Ambachtsweg over een te smal tracé moeten rijden.

Als laatste wensen wij te benadrukken dat deze ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein Maarsbergen-Oost op geen enkele wijze het Dorpsplan te Maarsbergen (ondertunneling) negatief mag beïnvloeden.

Vanzelfsprekend is inspreker benieuwd naar de verdere uitwerking en behoudt zich het recht voor ook dan zienswijzen in te dienen.

2.12 Reactie gemeente

2.12.1 Integrale visie

Bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan wordt rekening gehouden met andere ontwikkelingen en de invloed daarvan op dit plan.

2.12.2 Akoestiek

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de 2.8.9 onder 'Geluidsnormen'.

2.12.3 Knip in de Haarweg

Bij het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van een 'volledige knip' (afsluiting voor alle verkeer). Besloten is om alleen een 'knip' voor vrachtverkeer te realiseren. In de verkeers- en geluidsonderzoeken voor het ontwerpbestemmingsplan, wordt van deze variant van de 'Knip' uitgegaan.

2.12.4 Infrastructuur

Voor de kruising van de Griftdijk met de N226 is een verkeersregelininstallatie voorzien. Deze kan zodanig worden afgesteld dat het verkeer op mindere drukke tijden snel kan worden afgewikkeld. In de aan te passen infrastructuur is helaas geen ruimte voor een vrij liggend fietspad. Voor het aspect verkeersveiligheid wordt verwezen naar de reactie onder 2.7.2

2.12.5 Fasering

Omdat de benodigde maatregelen passen in de vigerende planologie (en ook in het in de nabije toekomst inwerking tredende bestemmingsplan voor Overberg, Maarn, Maarsbergen en Amerongen (OMMA) en de gemeente de benodigde gronden zelf in eigendom heeft, staat er niets aan de uitvoerbaarheid van de aanpak van de infrastructuur in de weg en is het niet noodzakelijk hiervoor een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan op te nemen

2.12.6 Dorpsplan

Zoals eerder aangegeven wordt bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan rekening gehouden met andere ontwikkelingen en de invloed daarvan op dit plan. Bij de uitvoering van dit plan zal afstemming plaatsvinden met de realisatie van de onderdoorgang om de overlast te beperken.

Conclusie: deze inspraakreactie wordt gedeeltelijk gedeeld waar het de knip en de afstemming met andere ontwikkelingen in de omgeving betreft, maar dit leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan omdat het hier om aanpassingen en besluiten in het kader van de uitvoering gaat of om een planologisch besluit buiten de begrenzing van voorliggend bestemmingsplan.

3 Overlegreacties

Er zijn drie overlegreacties ontvangen. Deze worden hieronder behandeld.

3.1 Inspreker 10

Geacht college,

In bovengenoemde e-mail heeft u ons de mogelijkheid geboden om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost" van uw gemeente. Mede namens de andere provinciale afdelingen merk ik het volgende op.

I. Het provinciaal beleid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is neergelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS). In de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (PRV), die op 5 maart 2013 in werking is getreden, zijn algemene regels opgenomen over de inhoud, toelichting of onderbouwing van onder meer bestemmingsplannen. Hiermee is beoogd de provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Om deze belangen te borgen en te realiseren kunnen wij zo nodig het instrumentarium uit de Wro inzetten. Bij de beoordeling van uw voorontwerpbestemmingsplan heb ik mij gebaseerd op eventuele strijdigheden met de provinciale ruimtelijke belangen.

II. Planbeoordeling

Met dit bestemmingsplan wordt een integrale gebiedsontwikkeling voorgestaan aan de oostzijde van de kern Maarsbergen ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem. Het plangebied omvat de direct ten oosten van het bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg gelegen voormalige camping (circa 10 ha); de percelen Haarweg 17 en 19 (circa 3,6 ha), waarop (een gedeelte van) het bedrijf Wolfswinkel Reiniging is gevestigd (deze bedrijfslocatie zal worden verplaatst naar het nieuwe bedrijventerrein en worden samengevoegd met de bedrijfsvestiging van Wolfswinkel Reiniging op het bedrijventerrein Ambachtsweg); alsook het perceel Haarweg 21 (circa 1,4 ha), dat in eigendom is van Heuvelrug Wonen. De integrale gebiedsontwikkeling voorziet in grote lijnen in een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg met circa 7,8 ha bruto bedrijventerrein (circa 5,7 ha netto), alsook in de realisering van 18 vrijstaande woningen in een drietal landschappelijk ingepaste bosserres ten noorden van de Haarweg en de bouw van 6 sociale/starterswoningen door Heuvelrug Wonen aan de Rottegatsteeg. Voorts wordt de realisering van een woning in de oostelijk gelegen "restkavel" van de voormalige camping voorgestaan als compensatie voor de te slopen bedrijfswoning op de voormalige camping en als kostendrager voor de gebiedsontwikkeling. De in het plangebied aanwezige landschappelijke structuur wordt zoveel mogelijk versterkt en aangevuld met nieuwe natuur, waarmee de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied wordt verbeterd en een passende overgang van de kern Maarsbergen naar het aansluitende buitengebied wordt gerealiseerd. Onderdeel van de integrale gebiedsontwikkeling vormt eveneens de realisering van een adequate ontsluiting van het bedrijventerrein via de Rottegatsteeg en de Griftdijk met aansluiting op de N226, waartoe een verkeerskundige knip in de Haarweg zal worden aangebracht. Deze ontsluitingsroute maakt overigens geen deel uit van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan.

In algemene zin kan waardering worden uitgesproken voor de integrale benadering van de voorgestane gebiedsontwikkeling en de wijze waarop in de planvorming zoveel mogelijk rekening is gehouden met de belangrijkste aan de orde zijnde provinciale ruimtelijke belangen. Vastgesteld moet worden dat de in dit bestemmingsplan vervatte integrale gebiedsontwikkeling in grote lijnen past binnen het provinciale ruimtelijke beleid en geen wezenlijke strijdigheden met provinciale ruimtelijke belangen bevat. De voorgestane ontwikkelingen kunnen in beginsel in overeenstemming worden bevonden met artikel 3.4 (Toekomstig bedrijventerrein) van de PRV en de hiermee samenhangende specifieke tekstpassage over de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein aan de oostzijde van Maarsbergen in hoofdstuk 5.5.2.3 (Stedelijk programma Utrechtse Heuvelrug) van de PRS. Een voorbehoud moet hierbij wel worden gemaakt ten aanzien van een aantal (essentiële) onderdelen van het bestemmingsplan die nog nadere aanvulling en completering behoeven.

Ten aanzien van de volgende planonderdelen en specifieke aspecten geeft het plan aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen.

Ontsluiting bedrijventerrein.

Als een van de belangrijkste randvoorwaarden voor de beoogde uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg wordt in de PRS (hoofdstuk 5.5.2.3) en PRV (artikel 3.4) een adequate ontsluiting van het bedrijventerrein vereist. Zoals in hoofdstuk 4.5.2 (Het plan) van de plantoelichting uiteengezet wordt, zal een ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein worden gerealiseerd via de Rottegatsteeg en Griftdijk, waarbij op de kruising N226 - Griftdijk een verkeersregelininstallatie zal worden geplaatst. Aangegeven wordt dat hiertoe ruimtelijke ingrepen aan deze genoemde wegen benodigd zijn (verbreding wegprofiel, snelheidsremmende maatregelen, voorzieningen voor fietsers en mogelijk ecologische voorzieningen) en dat de Haarweg ter hoogte van de Rottegatsteeg zal worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Ik merk hierbij op dat vooralsnog onduidelijk is, wanneer deze noodzakelijke maatregelen zullen worden getroffen en wanneer deze ontsluitingsroute daadwerkelijk gereed zal zijn. Voorts teken ik aan dat vooralsnog geen formele afspraken tussen provincie, gemeente en initiatiefnemer zijn gemaakt over de plaatsing van een verkeersregelininstallatie op de aansluiting van de Griftdijk op de N226. Het verdient dringend aanbeveling hierover in de plantoelichting meer duidelijkheid te verstrekken.

Teneinde verkeersproblemen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen vind ik het van essentieel belang dat voldoende waarborgen bestaan omtrent de tijdige en adequate uitvoering van de benodigde maatregelen en ingrepen, opdat de beoogde ontsluitingsroute via de Rottegatsteeg en Griftdijk daadwerkelijk tijdig gerealiseerd zal zijn. Gelet op de harde randvoorwaarde van een adequate ontsluiting in relatie tot de voorgestane uitbreiding van het bedrijventerrein dring ik er met klem bij u op aan in de planregels een voorwaardelijke verplichting op te nemen, waarin expliciet wordt bepaald dat het nieuwe bedrijventerrein niet eerder als zodanig in gebruik mag worden genomen, dan nadat de voorgestane ontsluitingsroute via de Rottegatsteeg en Griftdijk (inclusief aansluiting op de N226) daadwerkelijk gereed is (hierbij zou eventueel een uitzondering kunnen worden gemaakt voor de voorgenomen verplaatsing van de reeds bestaande bedrijfsactiviteiten van de firma Wolfswinkel Reiniging op de percelen Haarweg 17 en 19 naar het nieuwe bedrijventerrein).

Ten aanzien van het onderliggende verkeersonderzoek "Onderzoek verkeerskundige ontsluiting" (bijlage 16 bij de plantoelichting) merk ik op dat dit rapport bestaat uit enkele oudere onderzoeken die aan elkaar zijn "geplakt", waardoor dit document niet meer actueel en inhoudelijk weinig consistent is. Tussentijdse ontwikkelingen zijn niet meegenomen (verandering ruimtelijk programma Woudenberg Zuidoost) of komen pas aan het eind aan de orde (bewonersalternatief ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen). Voorts plaats ik de volgende kanttekeningen bij dit rapport:

- Het planjaar 2020 is achterhaald. Gezien de geldigheidsduur van een bestemmingsplan zou uitgegaan moeten worden van 2025/2030.
- Bij de benodigde vormgeving van de kruising N226 - Griftdijk (hoofdstuk 5) is wel gekeken naar de eigendomsgrenzen, maar wordt niet aangegeven of de geschetste oplossingen (rotonde of verkeerslichten) binnen de vigerende ruimtelijke kaders passen.
- In paragraaf 5.5 wordt gesteld dat de provincie Utrecht heeft aangegeven dat voor wat betreft de vormgeving van de N226 - Griftdijk uitgegaan mag worden van een kruispunt met verkeerslichten. Deze oplossing is echter nog niet verder uitgewerkt in een ontwerp waarmee de provincie heeft ingestemd. In de eindconclusies (hoofdstuk 8) wordt expliciet het volgende gesteld: "Voor de aansluiting van de Griftdijk op de N226 is gekozen voor een VRI-oplossing boven een rotonde oplossing." Er is echter nog geen formele keuze gemaakt, hier zou moeten staan: "wordt aanbevolen" of "heeft de voorkeur".
- In hoofdstuk 7 wordt gesproken over de verkeersaantrekkende werking van de Haarweg (600 motorvoertuigen in het avondspitsuur). Hiervoor ontbreekt een nadere onderbouwing (waar komen deze 600 voertuigen vandaan?).

Volledigheidshalve merk ik nog op dat in de plantoelichting een (korte) beschrijving van de ontsluiting van het gebied per fiets en openbaar vervoer ontbreekt.

Herstructurering bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg.

In het eerder aangehaalde artikel 3.4 van de PRV - alsook in de eveneens aangehaalde tekstpassage in hoofdstuk 5.5.2.3 van de PRS - wordt als belangrijke randvoorwaarde voor de voorgestane uitbreiding van het bedrijventerrein Ambachtsweg de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein door middel van een onderbouwd herstructureringsplan vereist. Zoals in hoofdstuk 3.2.2 (Provinciale ruimtelijke verordening 2013) van de plantoelichting expliciet wordt aangegeven, is het herstructureringsplan voor het bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg momenteel nog in voorbereiding. Vooralsnog moet ten aanzien van het voldoen aan deze randvoorwaarde dan ook een voorbehoud worden gemaakt. Ik ga er nadrukkelijk van uit dat de herstructurering van het bestaande bedrijventerrein tijdig daadwerkelijk voldoende verzekerd zal zijn, bij voorkeur ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Boscompensatie.

Zoals in hoofdstuk 4.10 (Boscompensatie) van de plantoelichting wordt aangegeven, wordt vooralsnog niet volledig voldaan aan de boscompensatieverplichting. In dit hoofdstuk wordt uiteengezet dat voor de nog resterende boscompensatie (circa 2,9 ha) elders in de omgeving van het plangebied naar geschikte locaties wordt gezocht. Ik ga er nadrukkelijk van uit dat ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan volledig zal zijn voorzien in de noodzakelijke compensatie en dat deze ook voldoende zal zijn geborgd.

Archeologie.

Zoals in hoofdstuk 4.12 (Archeologie) van de plantoelichting wordt aangegeven, zal nog nader worden bepaald op welke wijze invulling zal worden gegeven aan de aanbevelingen en het advies uit het door Grontmij uitgevoerde inventariserend archeologisch onderzoek (bijlage 13 bij de plantoelichting). Ik ga er nadrukkelijk van uit dat ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan de eventueel noodzakelijke bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden in het plangebied in voldoende mate zal zijn verwerkt en geborgd.

Ladder Duurzame Verstedelijking.

In hoofdstuk 4.4 (Ladder Duurzame Verstedelijking) van de plantoelichting is een eerste aanzet gegeven om te voldoen aan de wettelijke bepalingen uit artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening omtrent de zogenoemde 3 treden van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Voor zowel de met dit bestemmingsplan voorgestane uitbreiding van het bedrijventerrein alsook voor de met dit bestemmingsplan voorgestane additionele woningbouw zal dit hoofdstuk nog nader moeten worden aangevuld en uitgewerkt. Ik ga ervan uit dat deze nadere completering onderdeel zal uitmaken van het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Vervangende "compensatie" woning in restkavel van bosgebied.

Zoals in de plantoelichting uiteengezet wordt, bevindt zich op het voormalige campingterrein een bedrijfswoning, die ten behoeve van de uitbreiding van het bedrijventerrein zal worden gesloopt. Voorgestaan wordt deze te slopen bedrijfswoning terug te bouwen als burgerwoning op een "restkavel" van de voormalige camping direct ten oosten van het nieuwe bedrijventerrein. Als zodanig zal deze woning dienen als een kostendrager voor de beoogde integrale gebiedsontwikkeling. In aanmerking nemende dat in concreto sprake is van het terugbouwen van een reeds bestaande (bedrijfs)woning - op een andere plek - en beoogd wordt met deze vrijstaande woning inkomsten te genereren als bijdrage in de kosten voor de totale gebiedsontwikkeling, merk ik hierbij het volgende op. Deze voorgestane woning van circa 800 m³ is gesitueerd in het meest oostelijke gedeelte van het voormalige campingterrein, dat niet benut zal worden voor de uitbreiding van het bedrijventerrein. Aan dit resterende bosgebiedje, dat aan 2 zijden wordt omringd door de Ecologische Hoofdstructuur, wordt in het bestemmingsplan (terecht) een natuurbestemming toegekend. Zowel vanuit landschappelijk oogpunt alsook met het oog op een goed functioneren van de natuur ligt de gekozen locatie voor de bouw van een vrijstaande woning niet echt voor de hand. Door de bouw van een woning op deze locatie ontstaat versnippering van het bosperceel en verlies aan landschappelijke en ecologische kwaliteit. Het verdient dan ook voorkeur deze woning in te passen op een locatie waar zo min mogelijk schade aan de omringende natuur wordt gedaan. Voorts vraag ik mij - mede in het licht van de in

aantocht zijnde nieuwe wet Natuurbescherming - af in hoeverre de realisering van deze woning op deze plek (en de daarvoor benodigde kap van bomen) is meegenomen in de berekening van de benodigde boscompensatie voor de integrale gebiedsontwikkeling. Tegen deze achtergrond dring ik er bij u op aan de ruimtelijke aanvaardbaarheid voor de bouw van een woning op juist deze locatie in het resterende bosgebied nogmaals kritisch in heroverweging te nemen. In ieder geval ga ik ervan uit dat de noodzaak én de aanvaardbaarheid van deze woning op deze plek in het ontwerp van dit bestemmingsplan nader zal worden onderbouwd.

III. Conclusie

Behalve de bovengenoemde opmerkingen over enkele specifieke aspecten in dit bestemmingsplan, geeft het plan vanuit de optiek van het provinciaal belang verder géén aanleiding tot opmerkingen. Ik verzoek u dringend om in het verdere planproces op adequate wijze aan de geplaatste opmerkingen tegemoet te komen. Deze opmerkingen komen immers voor een belangrijk deel voort uit het door Provinciale Staten vastgestelde provinciaal ruimtelijk beleid, waarvoor Gedeputeerde Staten zo nodig het instrumentarium van de Wro kunnen inzetten.

3.1.1 Gemeentelijke reactie

3.1.2 Ontsluiting bedrijventerrein

De opmerking over de planning van de realisatie van de upgrading van de infrastructuur wordt onderschreven. De aanpassingen aan de Rottegatsteeg en de Griftdijk en de knip in de Haarweg worden uitgevoerd, voordat de uitbreiding van het bedrijventerrein in gebruik wordt genomen door andere bedrijven dan Wolfswinkel Reiniging. Het verplaatsen van deze bedrijfsactiviteiten leidt immers niet tot een hogere verkeersintensiteit dan in de huidige situatie. De financiering voor de uit te voeren aanpassingen is geregeld en het ter plaatse geldende bestemmingsplan maakt deze maatregelen mogelijk. De gemeente is verder eigenaar en beheerder van genoemde wegen en opdrachtgever van de wegaanpassingen. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan zullen wij met de provincie afspraken hebben gemaakt over de aansluiting van de Griftdijk op de N226. Nu de gemeente het in zijn macht heeft de maatregelen aan de Rottegatsteeg en de Griftdijk en de knip in de Haarweg aan te leggen en niets in de weg staat aan het maken van afspraken over de te wijzigen vormgeving van de aansluiting N226 Griftdijk in combinatie met het plaatsen van een verkeersregelinstallatie, is voldoende gewaarborgd dat genoemde maatregelen worden uitgevoerd. Om die reden wordt geen voorwaardelijke verplichting in het plan opgenomen.

De gemeente werkt op dit moment aan het ontwerp van de Griftdijk, Rottegatsteeg, Haarweg en de aansluiting op de N226. In het kader hiervan worden de genoemde aandachtspunten meegenomen. De totstandkoming van het ontwerp en de aansluiting op de N226 wordt afgestemd met de provincie.

Ten aanzien van de kanttekeningen die bij het verkeersonderzoek worden geplaatst geldt dat het verkeersonderzoek is aangepast en genoemde ontwikkelingen hierin zijn meegenomen. Er is uitgegaan van intensiteiten voor het prognosejaar 2030. De geschetste oplossingen voor de vormgeving van de kruising N226 – Griftdijk passen binnen het vastgestelde, maar nog niet in werking getreden bestemmingsplan “Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Amerongen”. In het onderzoeksrapport is niet meer opgenomen dat de provincie heeft aangegeven dat uitgegaan mag worden van een kruispunt met verkeerslichten. Ook is genoemde passage in de eindconclusies verwijderd. Wel is opgenomen dat uit het onderzoek blijkt dat een VRI noodzakelijk wordt geacht. De genoemde passage over de Haarweg is verwijderd. Er is hiermee sprake van een consistent en actueel verkeersonderzoek. Verder is de plantoelichting aangevuld voor wat betreft de ontsluiting van het gebied per fiets en openbaar vervoer.

3.1.3 Herstructurering bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg

Gelet op het tijdsverloop en de omstandigheid dat het afronden van het herstructureringsplan nog tijd kost, zal er geen herstructureringsplan gereed zijn ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan. Voordat het herstructurerings- en bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad worden aangeboden, wordt het herstructureringsplan aan de provincie voorgelegd. De reactie van de provincie wordt betrokken bij de afronding van het herstructureringsplan.

3.1.4 Boscompensatie

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is inzichtelijk gemaakt hoe in de vereiste boscompensatie kan worden voorzien. De realisatie van de boscompensatie is voldoende geborgd via het publiekrechtelijk spoor, zijnde de Boswet (vanaf 1 januari 2017 de Wet Natuurbescherming). Er zal immers een vergunning aangevraagd moeten worden en via die vergunning is de compensatie verzekerd. De boscompensatie is planologisch mogelijk en privaatrechtelijke belemmeringen zijn niet aan de orde, zodat ook de uitvoerbaarheid van het plan op dit punt niet in het geding is. De boscompensatie is hiermee voldoende via het publiekrechtelijk spoor verzekerd.

3.1.5 Archeologie

Ten behoeve van de bescherming van mogelijke archeologische waarden is een daarop afgestemde regeling aan het plan toegevoegd. Dit is de regeling van dubbelbestemming Waarde - Archeologie 4. Daarmee is die bescherming voldoende gewaarborgd. Daarnaast heeft het bevoegd gezag het programma van eisen voor het graven van proefsleuven al goedgekeurd. Dat programma van eisen is als bijlage bij de toelichting gevoegd.

3.1.6 Ladder Duurzame Verstedelijking

De toets aan de ladder is aangevuld, waardoor een volledig beeld bestaat hoe de planontwikkeling zich tot de ladder verhoudt. In het aangepaste onderzoek en de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt onderbouwd dat het plan voldoet aan de treden van de ladder.

3.1.7 Vervangende compensatiewoning in restkavel bosgebied

Naar aanleiding van ingebrachte zienswijzen over de ontwerp PRS/PRV (Herijking 2016) wordt de huidige begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) nabij het plangebied niet aangepast. De desbetreffende woning komt hiermee niet in het NNN te liggen. Het plan is op dit punt niet aangepast. Uitgangspunt is inpassing van de woning binnen de huidige recreatiebestemming, in afstemming met de overige op de voormalige camping te realiseren bestemmingen.

De woning is noodzakelijk als kostendrager om tot een sluitende exploitatie te komen. Dat is vanaf het begin van de planvorming duidelijk geweest. Het huidige recreatieterrein is aangekocht tegen een hogere waarde dan die voor bosgrond. Weliswaar is er feitelijk deels sprake van een bosgebiedje, maar planologisch heeft het een recreatiebestemming, die ook als zodanig financieel gewaardeerd moet worden. Het betreft een recreatieterrein waarop naast een bedrijfswoning en bedrijfsgebouwen, 113 stacaravans of 65 huisjes bij recht mogen worden gebouwd.

In overleg en in afstemming met de ecooloog is gezocht naar een locatie op het resterende deel van de camping waar reeds een bestaande grotere open plek aanwezig is, welke destijds is ontstaan vanwege de plaatsing van een cluster van stacaravans. Die locatie is uiteindelijk bepaald op de op de verbeelding aangegeven locatie. Op die locatie hoeven, behoudens voor de ontsluiting naar de bouwkafeel toe, niet of nauwelijks inheemse boomsoorten te wijken om een voldoende ruim bouwvlak te kunnen creëren voor de bouw van deze woning. Ecologisch gezien blijft er een voldoende robuuste oppervlakte voormalige camping over, die door middel van bosaanplant op de voormalige standplaatsen en het wegnemen van achterstallig onderhoud wordt getransformeerd naar natuur en via een dassentunnel wordt verbonden met het noordelijk van de Haarweg gelegen NNN. De realisatie van deze woning is betrokken bij het bepalen van de omvang van de boscompensatie. De woning hiermee op een verantwoorde manier ingepast op het voormalige recreatieterrein.

Conclusie: het plan is naar aanleiding van deze vooroverlegreactie op onderdelen aangepast. De aanpassingen in de toelichting betreffen de boscompensatie, de onderdelen archeologie, Ladder voor duurzame verstedelijking. De regels en verbeelding zijn tevens aangepast voor wat betreft archeologie.

3.2 Inspreker 11

Geachte heer/mevrouw,

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om een reactie over het voorontwerpbestemmingsplan uit te brengen.

Het waterschap kan zich vinden in de uitgangspunten zoals die beschreven zijn in bijlage 11 van het voorontwerpbestemmingsplan; de memo van 3 maart 2015. Wel is er meer informatie nodig over de GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) om in het vervolgtraject de juiste keuzes te kunnen maken bij de uitwerking van de plannen.

Samenvattend vragen wij:

1. Om in het plangebied en de directe omgeving te meten aan de freatische grondwaterstanden om een beter onderbouwde schatting te maken van de GHG;
2. Inzicht te geven in de ruimtelijke inpassing van waterberging;
3. Aan te tonen dat er geen overlast gaat optreden bij extra infiltratie.

In deze reactie wordt vooral ingegaan op zaken die relevant zijn ten aanzien van de zorg van de landgoederen ten zuiden van de A12. Daarvoor is de vraag of de drainagebasis wordt verlaagd in het te ontwikkelen gebied van belang. Dat zou kunnen leiden tot aantasting van de grondwaterstroming in terreinen met bijzondere natuurwaarden in die landgoederen. Met name de plas "De Kom" herbergt bijzondere natuurwaarden en is sterk afhankelijk van de huidige, herstelde, grondwaterstroming.

In de aan ons voorgelegde watertoets van 3 maart 2015 opgesteld door Aveco de Bondt wordt uitgegaan van een huidige GHG van circa 1,6 meter onder maaiveld (op basis van een provinciale kaart) met een gewenste ontwateringsbasis van 0,7 meter onder maaiveld of meer. Dat zou betekenen dat geen verdere verlaging van de drainagebasis nodig zou zijn, en het voornemen is om het hemelwater dat op het plangebied zal vallen niet af te voeren, maar lokaal te laten infiltreren. Doordat er bos voor de plannen wordt verwijderd luidt de verwachting dat er meer netto infiltratie gaat optreden.

Dat lijkt een eindsituatie die de bezwaren weg zou nemen voor de landgoederen. Er zijn echter tenminste drie bezwaren dan wel twijfels:

1. De GHG die op de geraadpleegde webkaart van de provincie staat is zeer waarschijnlijk lokaal niet juist;
2. Het is de vraag of de infiltratie technisch uitvoerbaar is;
3. Het is de vraag of de infiltratie niet leidt tot overlast in naastliggend stedelijk gebied.

Ad 1. De geraadpleegde webkaart van de GHG van de provincie Utrecht lijkt een te grote versimpeling van de GHG. In het plangebied zelf staan geen peilbuizen, maar in de omgeving staan er wel enkele (www.Dinoloket.nl) en wanneer daar de GHG uit opgevraagd wordt met de software Menyanthes van KWR, is te zien dat zowel bovenstrooms als benedenstrooms van het plangebied de GHG beduidend ondieper ligt en ondieper dan de gewenste minimale ontwateringsdiepte van 70 centimeter onder vloerpeil.

Hieronder een overzicht van de gevonden peilbuizen. Bij Maarn staan ook een paar peilbuizen langs de A12 die dezelfde orde GHG indiceren als de eerste in de tabel.

X	Y	GH G	GLG NAP	maaiveld	GHG -mv	bijzonderheid
156325	451235	7,05	6,07	7,31	0,26	In landgoed Kombos
157284	452558	3,54	3,20	4,10	0,56	Langs Woudenbergse Grift
156173	451007	5,37	5,00	7,93	2,56	Naast prov. Weg (bermsloot?)
157855	450868	7,08	6,24	7,45	0,37	Schijngrondwaterspiegel?
158457	451095	6,55	5,82	6,89	0,34	Schijngrondwaterspiegel?

De derde peilbuis geeft vreemde waarden ten opzichte van de andere. Hij ligt het verst van het plangebied af. De twee laatste liggen in de buurt van het Leersumse veld. Door een slecht waterdoorlatende laag in de ondergrond blijft daar grondwater dicht onder maaiveld staan, terwijl de feitelijke grondwaterstand een stuk lager kan zijn.

De peilbuis bij de Woudenbergse Grift wordt sterk beïnvloedt door de peilen in die watergang, die jaarrond hoog zijn vanwege de aanvoer van water uit de Nederrijn.

Het meest representatief is de eerste peilbuis, die in een bos staat in landgoed Kombos.

Die ligt in iets hoger terrein dan het te ontwikkelen plangebied in een loofbos (daardoor groot verschil GHG en GLG) en heeft toch een hogere GLG dan de provinciale kaart aangeeft. Landgoed Kombos beheert zelf ook enkele freatische peilbuizen op haar terrein. Die zijn nu niet geraadpleegd.

In geotop is te zien dat het aannemelijk is dat het freatische grondwater langzaam door een zandlaag boven een slecht doorlatende laag stroomt (deels Woudenberg veen en deels Eemklei) vanaf de heuvelrug tot in het dal bij de Woudenbergse Grift. Zie bijlage. Dat maakt het waarschijnlijker dat een verlaging van de drainagebasis "stroomopwaarts" zou doorwerken en het verklaart een vrij vlak verloop van de GHG ondanks de verschillen in terrehoogte. De verticale strepen op de geotopdoorsnede in de bijlage zijn van links naar rechts:

Gracht Huize Maarsbergen (linkergrens van de doorsnede) - provinciale weg - peilbuis

In Kombos - A12 - spoorlijn - plangebied hoog - plangebied laag - Woudenbergse Grift. De doorsnede loopt een stukje door.

Wij adviseren om metingen aan de grondwaterstand uit te voeren in het ontwikkelgebied om onverwachte kosten te voorkomen. Alsnog drainage aanleggen is niet acceptabel omdat het niet waterneutraal is, en dan zou ophogen nodig zijn.

Ad 2. Als de GHG inderdaad een stuk hoger is en de verdamping van het bos wegvalt, dan is het de vraag of infiltratie mogelijk is, i.e. of de bodem nog genoeg bergingscapaciteit heeft. Bovendien verloopt infiltratie vrij langzaam en moet er een aanzienlijk verhard oppervlak op de bodem ontwateren. Het moet duidelijk worden waar wel/niet een IT riolering kan worden toegepast. Voor wadi's moet er voldoende ruimte zijn in het plangebied.

Meer afvoer uit het plangebied is niet toegestaan. In de memo is een toename van het verhard oppervlak genoemd van 8.05 ha. Dit vraagt om voldoende ruimte voor het realiseren van voorzieningen voor vasthouden en bergen. Voor de randvoorwaarden verwijs ik naar beleidsregel 4.5.12 behorend bij de keur van het Waterschap. Zie bijlage.

Wij vragen u om inzichtelijk te maken hoe u invulling geeft aan deze opgave.

Ad 3. Extra infiltratie zou kunnen leiden tot zijwaartse verhoging van grondwaterstanden, dus in de richting van bestaande bebouwing. Dat kan leiden tot overlast. Kortom, infiltratie is welkom, maar het is de vraag of het goed uitvoerbaar is. Wij vragen u om inzichtelijk te maken dat hiervoor genoemde overlast niet gaat optreden.

3.2.1 Gemeentelijke reactie

3.2.2 Metingen grondwaterstand

In overleg met het waterschap zijn er peilbuizen geplaatst en zijn de door het waterschap gevraagde metingen verricht. Uit de gemeten grondwaterstanden blijkt dat de freatische grondwaterstroming van zuid naar noord is gericht. Ook blijkt uit de gemeten grondwaterstanden dat de GHG ten zuiden van de Haarweg waarschijnlijk rond 1,4 tot 1,7 m onder maaiveld ligt. Ten noorden van de Haarweg is dit ca. 0,5 tot 0,6 m onder maaiveld. En voldoet daarmee niet aan de gewenste ontwateringsdiepte van 0,7 m onder de as van de weg en onder vloerpeil. Doordat de metingen laten zien dat het om één grondwatersysteem gaat is het niet uitgesloten dat aanleg van extra drainage van invloed is op het grondwaterregime in het gebied. Op basis van de webkaart van de provincie Utrecht is aangegeven dat het plangebied op de overgang ligt van infiltratie naar beperkte kwel. Dit beeld komt overeen met de gemeten grondwaterstanden.

3.2.3 Technische uitvoerbaarheid infiltratie en overlast naastliggend stedelijk gebied

Er is aan de noordzijde van de Haarweg kans dat als gevolg van extra infiltratie grondwateroverlast optreedt in de omgeving van het plan. Voor de percelen aan de zuidzijde van de Haarweg is het gezien de bodemopbouw en de verwachte GHG technisch mogelijk om hemelwater te infiltreren. Aan de noordzijde zal er gebruik gemaakt kunnen worden van wadi's of IT riolering. Dit is echter in deze fase nog niet exact bepaald en vormt onderdeel van de uitvoering van het plan. In het onderzoek van Aveco de Bondt zijn adviezen opgenomen die overlast zoveel mogelijk beperken ten noorden van de Haarweg. Voor de bestaande bebouwing ten westen van het plangebied wordt geen toename van de kans op grondwateroverlast verwacht, hier ligt de GHG diep genoeg en de grondwaterstroming is noord gericht.

Conclusie: de vooroverlegreactie heeft geleid tot aanpassing van de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.8).

3.3 Inspreker 12

Geachte mevrouw,

Bedankt voor het toesturen van het voorontwerp bestemmingsplan ging van grondbedrijventerrein Maarsbergen Oost. In het plangebied is een ondergrondse brandstofleiding van de Defensie Pijplijn Organisatie (DPO) gelegen, welke juist is gekaderd in de planregels. Ik betwijfel echter of de exacte ligging van deze leiding, zoals aangegeven op de verbeelding, juist is. Daarom stuur ik u bijgaand een bestand van de ligging van deze leiding, zodat –indien van toepassing- de ligging aangepast kan worden in het ontwerp bestemmingsplan.

3.3.1 Gemeentelijke reactie

Door inspreker is een digitaal bestand meegestuurd waarmee is gecontroleerd of de betreffende ondergrondse brandstofleiding op de juiste wijze is geprojecteerd op de verbeelding. De leiding zone is op de juiste wijze op de verbeelding verwerkt.

Conclusie: de vooroverlegreactie leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. De dubbelbestemming is ter hoogte van de Haarweg 21 verder naar het zuiden gelegd.

4 Bijlage

- Bijlage 1: NAW gegevens insprekers en vooroverlegpartners.