



Nota Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost'

**Beantwoording van zienswijzen
Ambtshalve wijzigingen
Bijlagen**

Datum: 11-04-2017

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Het plangebied	3
1.2	Inhoud van deze nota.....	3
2	Procedure	4
3	Zienswijzen.....	5
3.1	Zienswijze 1	5
3.2	Zienswijze 2	9
3.3	Zienswijze 3	12
3.4	Zienswijze 4	22
3.5	Zienswijze 5	24
3.6	Zienswijze 6	24
3.7	Zienswijze 7	35
3.8	Zienswijze 8	37
3.9	Zienswijze 9	48
3.10	Zienswijze 10	72
3.11	Zienswijze 11	76
4	Aanpassingen ontwerpbestemmingsplan	78
4.1	Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.	78
4.2	Regels	78
4.3	Ambtshalve aanpassingen.....	78
4.4	Regels	78
4.5	Bijlagen bij de regels.....	79
4.6	Verbeelding	79
	Bijlage 1	80
	Bijlage 2	84

1 Inleiding

1.1 Het plangebied

Deze 'Nota zienswijzen' heeft betrekking op de ontwerpfase van de bestemmingsplanprocedure voor het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost'.

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.

Het plangebied omvat het gedeelte ten oosten van de Rottegatsteeg en ten noorden en zuiden van de Haarweg in Maarsbergen zoals te zien is op de onderstaande afbeelding.



1.2 Inhoud van deze nota

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

- beschrijving van de (bestemmingsplan)procedure;
- een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording van deze reacties;
- een aantal veranderingen dat ambtshalve wordt voorgesteld;
- staat van wijzigingen.

2 Procedure

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost' te Maarsbergen met ingang van 23 december 2016 t/m 2 februari 2017 ter inzage gelegd en aan een ieder de gelegenheid gegeven om zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad.

Deze 'Nota zienswijzen' betreft het voorstel van burgemeester en wethouders over de vraag welke zienswijzen al dan niet gedeeld worden.

De indieners van een zienswijze zijn door middel van toezending van deze nota op de hoogte gebracht van deze gemeentelijke concept reactie hierop.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan beslist de gemeenteraad in hoeverre daarin wordt meegegaan.

Tevoren kunnen de indieners van de zienswijzen uitgenodigd worden om hun brieven (of mondeling ingediende zienswijzen) nader toe te lichten in een vergadering van de (beeldvormende) raad.

Indien het bestemmingsplan door de gemeenteraad gewijzigd wordt vastgesteld ten opzichte van het ontwerp, wordt het raadsbesluit onverwijld naar de overlegpartners (o.a. de provincie) gestuurd. Gedurende 6 weken heeft de provincie (en eventueel het rijk) de tijd om een reactieve aanwijzing te geven.

Pas na die periode kan het raadsbesluit worden bekendgemaakt en ter inzage worden gelegd voor 6 weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit treedt in werking één dag na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn naast het beroepschrift een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

3 Zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 11 zienswijzen ingekomen en 1 rectificatie van een zienswijze. Deze rectificatie vervangt de eerder ingediende zienswijze, het totale aantal blijft daarmee op 11 zienswijzen staan.

De integrale tekst van elke zienswijze en de gemeentelijke reactie daarop is hieronder opgenomen.

3.1 Zienswijze 1

Zienswijze

Geachte Raad,

Met deze zienswijze reageert Reclamant op het ter inzage liggende Ontwerp Bestemmingsplan Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen (NL IMRO 1581 MAA uitbreidbedrter-ONOI). Op het Voorontwerp Bestemmingsplan Bedrijventerrein Maarsbergen is eveneens door onze stichting middels een zienswijze gereageerd.

1. De ecologie en natuurwaarden van het plangebied gelegen ten noorden en zuiden van de Haarweg te Maarsbergen.

Onze stichting heeft ten doel leefgebied van de Das (*Meles meles*) te beschermen en te behouden, en daaraan gekoppeld het beschermen en behouden van het kleinschalige cultuurlandschap dat voorwaardelijk is voor leef- en foerageergebied van dassen. Het plangebied is een zeer waardevol gebied met opmerkelijk hoge ecologische waarden. Het is gelegen op de rand van de Utrechtse Heuvelrug, met een rijke bodemgradiënt gevormd door oude landduintjes, houtwallen en laagtes. De grondwaterstand varieert behoorlijk tussen 40 en 80 cm. onder maaiveld (noordelijk deel, in het boerenland) en tussen 40 en 140 cm. onder maaiveld (zuidelijk deel, voormalige camping en langs het spoor). Er is een afwisseling van bos en bosranden, houtwallen met bomen en struiken, erfbeplantingen en een parkachtige gebied op de voormalige camping. Al deze factoren leiden ertoe, dat het gebied zeer rijk is aan gradiënten: van nat naar droog, van zonnig naar beschaduwd, van hoge bomen naar lage ruigte, van open naar besloten en van voedselrijk grasland naar kruidenrijke grazige plekken. Er is bovendien een groot aantal biotopen, zoals goed ontwikkeld bos langs de flanken, halfopen parkbos op de voormalige camping, houtwallen met oud eikenhakhout in het noordelijk deel, nat wilgenbroekbos aan de zuidwestkant en altijd natte poelen op het voormalige campingterrein en langs de spoorsloot. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat dit gebied een grote variatie aan planten- en diersoorten kent, waaronder veel beschermde en bedreigde soorten. We noemen: bijna 400 soorten hogere planten waaronder wespenorchis en grasklokje, zeldzame libellen zoals de glassnijder, beschermde poelkikkers, hazelwormen, ringslangen en levendbarende hagedissen, talloze vogelsoorten waaronder de op de voormalige camping broedende havik en sperwer en de ransuil met een nest in het aangrenzende bos, een grote variatie aan vleermuissoorten en tenslotte leven de boommarter en de das er. Als het plan om hier een industrieterrein en een woonwijk te vestigen wordt gerealiseerd, zullen de gevarieerde biotopen geheel of grotendeels verdwijnen, en verdwijnt daarmee leefgebied voor talloze planten en dieren. Wij zijn van mening dat op deze

locatie, bovendien grenzend aan de EHS, vernietiging van leefgebied voor zoveel soorten flora en fauna niet moet plaatsvinden.

2. Eerdere bezwaren tegen het plan

In een vorige fase van de planvorming - bij het voorontwerp bestemmingsplan- hebben wij bezwaren geuit tegen het verdwijnen van leefgebied en foerageergebied van de das. In uw reactie heeft u deze bezwaren afgewezen, onder verwijzing naar de door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (kortweg RVO) afgegeven ontheffing op grond van de Flora en Faunawet. Het zou volgens u niet gaan om essentieel leefgebied van dassen. Inmiddels is deze RVO ontheffing na een bezwaarprocedure door de vereniging Maarn-Maarsbergen Natuurlijk herzien en gedeeltelijk ingetrokken voor het plangebied bezuiden de Haarweg (i.c. de voormalige camping). De herziene ontheffing, d.d. 21 december 2016, heeft als nummer 5190015812029 A. Het plangebied is volgens de minister en zijn dienst essentieel leefgebied voor de aanwezige dassen. De burcht op het voormalige campingterrein wordt omschreven door RVO als "wel degelijk een vaste rust of verblijfplaats waar ook voortplanting plaatsvindt". Uw afwijzing van onze argumenten in de zienswijze in de voorontwerp procedure dient naar onze mening dan ook te vervallen of tenminste te worden gewijzigd waar het leefgebied van dassen betreft.

Wij zijn bovendien van mening dat de door de minister en namens deze door de RVO gewijzigde ontheffing Flora en Faunawet, die inhoudt een gedeeltelijk intrekken van de eerder afgegeven ontheffing, dusdanig ingrijpend is voor de realisatie van het plan, dat deze bij de ter inzage liggende documenten had moeten worden opgenomen (naar onze mening gaat het om informatieplicht van de gemeente aan belanghebbenden).

3. Vernielingen van een bewoonde burcht in het plangebied

Een in 2013 met zekerheid bewoonde dassenburcht midden in het plangebied, gelegen in een oude houtwal benoorden de Haarweg, is drastisch vernield. De geconstateerde vernieling dateert van 24 april 2014. Uit foto's van een van onze deskundigen blijkt dat de pijpen van de burcht zijn dichtgegooid en de omringende struiken weggekapt. Reclamant heeft toen de politie ingeschakeld; de politie heeft op 6 januari 2015 nadere informatie opgevraagd en proces verbaal opgemaakt. We stellen vast dat het wel erg toevallig is dat deze grote burcht, gelegen midden in het beoogde bouwterrein, fors vernield is. Helaas is er geen dader gevonden.

De burcht wordt in 2015 en 2016 niet meer bewoond maar de dassenclan gebruikt de plek gelukkig nog steeds om te foerageren en migreren. Dat de burcht nu niet bewoond is, betekent overigens niet dat deze niet meer beschermd is: tot vijfjaar na het laatste gebruik door een das worden burchten beschermd. De RVO heeft contact met onze stichting opgenomen vanwege de gemelde vernielingen en de ontheffing van de Flora en Faunawet alsook de latere bezwaren tegen de verleende ontheffing. Hoe het de dassen tegenwoordig vergaat, is terug te vinden in het feitenrelaas van Bureau v.d. Bijtel van oktober 2016. Ook zijn er camerabeelden door dit bureau gemaakt van de burcht op het campingterrein, in de stukken aangeduid als "het voormalig konijnenhol". Daaruit blijkt met zekerheid dat deze burcht door dassen bewoond wordt en geldt als verblijf- en voortplantingslocatie.

4. Dassen en hun territorium

Het gebied dat een dassenclan (familiegroep dassen) beloopt vanuit zijn burchten, beslaat tientallen tot honderden hectaren en wordt de home range genoemd. Omdat een das eet waar hij loopt, bestaat de volledige home range uit foerageergebied dat samenvalt met een burcht. Omdat de clan andere dassen uit de home range weert, wordt datzelfde gebied een territorium genoemd. Het territorium beslaat dus tientallen tot honderden hectaren en bestaat volledig uit foerageergebied dat samenvalt met een burcht. Al naar gelang het jaargetijde en het weer, gebruikt de clan verschillende delen van dit foerageergebied in verschillende mate. Het

territorium als geheel moet op grond van survival of the fittest worden beschouwd als het optimale foerageergebied: over het hele jaar bezien foerageren de dassen in (de verschillende delen van) dit gebied het meest rendabel. Ook in weilanden, waar het belangrijkste voedsel altijd aanwezig is (regenwormen), is dit voedsel periodiek soms niet beschikbaar, bijvoorbeeld omdat de grond is uitgedroogd (regenwormen zitten dan te diep in de bodem) of het gras te hoog staat (dassen kunnen regenwormen niet gemakkelijk bemachtigen). In een droog voorjaar kunnen dassen, en zeker zogende moeders, dan ook in hoge mate zijn aangewezen op bospercelen die gevarieerd begroeid en niet voedselarm zijn.

Jurisprudentie van de Raad van State bewijst dat foerageergebied dat samenvalt met een burcht, wordt beschermd door het verbod van artikel 11 van de Flora- en Faunawet. De dassen en hun sporen die zijn waargenomen door Bureau Van Den Bijtel en onze medewerkers, tonen aan dat het gehele bestemmingsplangebied, wellicht met uitzondering van de strak omheinde ("omhekte")percelen ten noorden van de Haarweg, binnen het dassenterritorium van een clan ligt.

Bureau Van den Bijtel is voor het campingterrein tot dezelfde slotsom gekomen als wij: het ligt binnen het dassenterritorium. Filmbeelden van parende dassen en een moeder met haar dassenjongen laten daar geen enkel twijfel over bestaan. Het campingterrein is zeer gevarieerd en plaatselijk behoorlijk voedselrijk, waardoor er een zeer grote verscheidenheid aan dassenvoedsel beschikbaar is in een groot deel van het jaar. Over de percelen aan de noordkant van de Haarweg (uitgezonderd wellicht de strak "omhekte"), verschillen wij van mening met bureau Van Den Bijtel. Die percelen liggen eveneens dicht bij de burchten, zijn voor de clan bereikbaar en bieden variatie in de beschikbaarheid van voedselbronnen ten opzichte van overige delen. Van den Bijtel stelt dat daar geen dassensporen zijn aangetroffen. Dat is echter niet vreemd: slechts in veel minder dan een procent van een territorium worden bij dergelijk onderzoek dassen of hun sporen gezien. Ongetwijfeld lopen ook hier dassen en eten ze daarbij alles op wat onder de snuit wordt getroffen. De uitvoering van het bestemmingsplan zou daarom leiden tot een zeer groot verlies aan heel belangrijk foerageergebied.

5. Conclusie : het plan kan niet worden uitgevoerd

Behalve het bovengenoemde verlies aan foerageergebied zou de uitvoering van het plan bovendien leiden tot het vernietigen van een burcht op het campingterrein waarvan vaststaat dat de clan zich daar voortplant: vernieling van een voortplantingsplaats. Daarnaast zou de burcht in de oostelijke houtwal slechter gaan functioneren. Voor de goede orde: een burcht wordt door het verbod van artikel 11 van de Flora en Faunawet beschermd tot vijf jaar na het laatste gebruik door een das. Elk van de vijf burchten in of bij het plangebied vallen daarom onder het verbod, ook de vernielde burcht. Tenslotte zou een belangrijke migratieroute door het campingterrein verdwijnen bij de uitvoering van het plan. Een deel van die route is duidelijk zichtbaar aan een door de clan uitgesleten wissel. Alles zal de functionaliteit van vijf burchten aanzienlijk verslechteren als het plan zou worden uitgevoerd.

Wij menen dat er daardoor zelfs sprake kan zijn van afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de clan. Een clan bestaat op dit deel van de heuvelrug namelijk vaak uit gemiddeld drie dassen. Zo'n clan is al zonder meer kwetsbaar vanwege het aanrijdinggevaar. De verslechtering van de functionaliteit van de burchten door de verslechtering van foerageer- en migratiegebied, het vernietigen van een voortplantingsplaats en het verslechteren van een andere burcht, zal dus zeer groot kunnen zijn. We wijzen er daarbij op dat jurisprudentie van de Raad van State bewijst dat er geen ondergrens bestaat voor de mate van verslechtering. We concluderen dat de verslechtering van de functionaliteit van de burchten zeer sterk is onderschat en dat de nu voorgestelde mitigerende/ compenserende maatregelen zeer sterk tekort schieten.

Tenslotte:

Onze stichting dringt er bij uw college op aan met de plannen van het vestigen van een bedrijventerrein en woningbouw op de planlocatie te stoppen en de aanwezige natuur met haar grote variatie in aanwezige planten en dieren te beschermen en te bevorderen. Dergelijke pareltjes in de Utrechtse Heuvelrug verdienen uw en onze zorg en inspanningen om ze te behouden en versterken.

Met vriendelijk groet,

Gemeentelijke reactie zienswijze 1

1. en 2. Ecologische en natuurwaarden plangebied en eerdere bezwaren

Onderkend wordt dat in en rond het plangebied een scala aan flora en fauna soorten voorkomt, waaronder de das. Op basis van de in toelichting genoemde ecologische onderzoeken is voor diverse soorten flora en fauna een ontheffing aangevraagd bij het tot 1 januari 2017 bevoegde gezag, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (verder RvO). Zoals in de plantoelichting is beschreven heeft initiatiefnemer op 25 november 2015 de gevraagde ontheffing van de RvO verkregen. Inmiddels is deze ontheffing onherroepelijk in werking getreden op één onderdeel na. Dat betreft de mate van aanwezigheid van de das op het voormalige campingterrein ten zuiden van de Haarweg. Daarvoor heeft de RvO op 21 december 2016, in heroverweging naar aanleiding van bezwaren van derden, besloten, dat naar haar mening op het campingterrein een voormalige konijnenburcht wel door de das wordt gebruikt, als vaste woon- en verblijfplaats en dat het campingterrein voor het overige niet alleen wordt gebruikt als foerageergebied. De RvO heeft initiatiefnemer in overweging gegeven een nieuwe ontheffingsaanvraag in te dienen voor de voormalige konijnenburcht.

Initiatiefnemer heeft op 20 januari 2017 bij het sinds 1 januari 2017 bevoegde gezag ingevolge de Wet natuurbescherming, de provincie Utrecht, een ontheffingsaanvraag ingediend. In de aanvraag, onderbouwd met argumenten en ondersteund met camerabeelden is toegelicht/uitgelegd dat, op basis van de feiten en omstandigheden en vooral op basis van de camerabeelden die sinds begin juli 2016 permanent van de voormalige konijnenburcht worden gemaakt, niet staande kan worden gehouden dat er sprake is van een vaste woon- en verblijfplaats van de das op/in de voormalige konijnenburcht.

De provincie Utrecht heeft op 18 april 2017 een besluit genomen op de ingediende ontheffingsaanvraag (met kenmerk 81AC86E8) en besloten dat, gelet op het bepaalde in de wet, het Beleidskader Wet natuurbescherming en de Verordening Natuur en Landschap ontheffing wordt verleend van artikel 3.10 eerste lid onder b van de wet voor zover dit betreft het opzettelijk beschadigen of vernielen van de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van de das door het verwijderen van voor deze plaatsen essentieel foerageergebied voor de periode tussen 15 juli 2017 en 1 januari 2022. Aan deze ontheffing zijn voorwaarden verbonden. Voor de inhoud van deze ontheffing wordt verwezen naar de toelichting bij het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is wat dit onderdeel betreft uitvoerbaar op grond van deze ontheffing en de eerder verleende ontheffing ten aanzien van de overige soorten in het gebied.

3. Vernielingen bewoonde burcht.

Reclamant geeft aan dat de vernielde dassenburcht nog steeds beschermd en in gebruik is als verblijf- en voortplantingslocatie. Deze zienswijze ziet op de bestaande, deels vernielde dassenburcht aan de noordzijde van de Haarweg gelegen op het meest noordoostelijk deel van het plangebied. De status van deze burcht is beschreven in de ecologische onderzoeken en de RvO heeft voor alle gronden gelegen ten noorden van de Haarweg, een ontheffing Flora en

Faunawet verleend die onherroepelijk is geworden. De in de aanvraag ontheffing Flora en Faunawet benoemde mitigerende maatregelen voor de das, waaronder de aanleg van twee faunatunnels onder de Haarweg en Rottegatsteeg door, zullen worden gerealiseerd en de uitvoering zal via zogenaamde werkprotocollen, op te stellen door een erkend ecooloog en goed te keuren door de Regionale Uitvoeringsdienst Utrecht (en door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland voor de door haar verleend ontheffing) worden gewaarborgd.

Op deze manier worden de belangen van de biotoop van de das voldoende gewaarborgd en wordt de bescherming voor het overige niet geborgd via dit bestemmingsplan maar via de specifieke regelgeving terzake, als de Wet natuurbescherming.

4. Dassen en hun territorium

Volgens reclamant vindt er groot verlies van foerageergebied plaats door de voorgenomen ontwikkeling. In de ontheffing is opgenomen dat het plangebied fungeert als migratieroute voor de das. De bestreden ontheffing is herroepen voor de werkzaamheden die worden verricht op het campingterrein en voor het overige is het bestreden besluit in stand gebleven. Op 18 april 2017 is een ontheffing verleend voor het terrein gelegen aan de zuidkant van de Haarweg. Voor een beschrijving van de inhoud en de daaraan verbonden voorwaarden verwijzen we naar de toelichting op het bestemmingsplan en de beantwoording van de punten 1 en 2 van deze zienswijze.

5. Conclusie

Volgens reclamant doet het plan afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de das. De RvO heeft, als bevoegde instantie voor de uitvoering en naleving van de Flora en Faunawet, in haar beschikking in heroverweging van 21 december 2016 expliciet bepaald dat aan de gunstige staat van instandhouding van de das geen afbreuk wordt gedaan door de voorgenomen werkzaamheden. Zoals gezegd is dit besluit onherroepelijk en enkel herroepen voor het deel van het campingterrein. Voor wat betreft het deel dat is gelegen aan de zuidkant van de Haarweg, kadastraal bekend onder gemeente Maarsbergen, sectie E nummer 393 en 838 geldt dat er een ontheffing is verleend door de Provincie Utrecht met kenmerk 81AC86E8. Voor een beschrijving van de inhoud en de daaraan verbonden voorwaarden verwijzen we naar de toelichting op het bestemmingsplan en de beantwoording van de punten 1 en 2 van deze zienswijze.

Conclusie

De zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt dan ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.2 Zienswijze 2

Zienswijze

L.S.,

Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' dat ter inzage is gelegd, dienen wij namens landgoed 'Het Kombos' onderhavige zienswijze in.

Wij hebben kennis genomen van de door Aveco de Bondt uitgevoerde 'Watertoets' en de door Aveco de Bondt uitgevoerde 'Watertoets aanvullende grondwatermetingen'.

Tevens hebben wij kennis genomen van de voorgestelde aanpassing van de infrastructuur, waaronder de weg 'Griftdijk'.

1 Op grond van het ontwerpbestemmingsplan (inclusief de bijlagen) zijn wij niet tot de overtuiging gekomen dat verdroging van de gronden van het landgoed 'Het Kombos' als gevolg van de realisatie van dit ontwerpbestemmingsplan, uitgesloten is. De opzet en daarmee de uitkomsten van het hydrologisch onderzoek geven onvoldoende zekerheid om in te kunnen stemmen met dit ontwerpbestemmingsplan. Wij hebben niet alleen zekerheid nodig dat er op gebiedsniveau geen negatieve effecten op de waterhuishouding optreden, maar deze zekerheid hebben wij ook op perceelsniveau nodig. De hoge natuurkwaliteit in het Kombos is afhankelijk van het behoud van het aan de oppervlakte komen van het kwelwater vanuit de Utrechtse Heuvelrug. Enkele jaren geleden is een groot deel van de landbouwgrond in het Kombos omgevormd naar nat- en vochtig schraalland. Indien door het onderhavige plan er een negatief effect is op de kwelwatersituatie, zullen de omgevormde percelen zich niet meer kwalificeren ten aanzien van de natuurkwaliteit van nat'/vochtig schraalland. Afgezien van het ernstige verlies aan natuurkwaliteit, heeft dit voor ons landgoed direct negatieve financiële gevolgen.

3 Tevens zijn wij op grond van de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan niet tot de overtuiging gekomen dat de in dit plan voorgestelde aanpassing van de infrastructuur toereikend zal zijn. Voortvloeiend uit de realisatie van dit plan zal verdere aanpassing van de infrastructuur in de vorm van verbreding en/of verzwaring nodig zijn. **Onafhankelijk van de noodzaak tot latere aanpassing van de infrastructuur, zal de realisatie van dit plan direct tot gevolg hebben dat de verkeersbelasting - met name door meer vrachtverkeer - op de Griftdijk toeneemt. Dit tast de hoge landschappelijke kwaliteit van het gebied ten noorden en ten zuiden van de Griftdijk aan. Conclusie is dat de realisatie van dit plan negatieve effecten heeft voor de gronden aan de Griftdijk die bij ons in eigendom zijn.**

4 De negatieve effecten van de realisatie van het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' leiden voor ons tot vermogens- en inkomensschade. Wij verzoeken u het ontwerpbestemmingsplan hierop aan te passen.

Hoogachtend,

Gemeentelijke reactie zienswijze 2

1. Verdroging landgoed.

1 Door Aveco De Bondt is in afstemming met het Waterschap een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de grondwaterstanden als gevolg van de voorgestane planologische ontwikkelingen.

Conclusie daaruit is dat de gevolgen van de ontwikkelingen voor het landgoed Kombos verwaarloosbaar zullen zijn. De resultaten hiervan zijn als bijlage 11 in de plantoelichting opgenomen.

Het waterschap, als bevoegd gezag terzake, heeft over de Watertoets een positief advies gegeven. Zie hiervoor zienswijze 11. Reclamant geeft aan dat zij op grond van de uitgevoerde onderzoeken niet tot de overtuiging is gekomen dat verdroging van het landgoed Kombos door de voorgestane ontwikkeling uitgesloten is. Deze stelling wordt evenwel inhoudelijk niet onderbouwd met onderzoeksgegevens die deze zienswijze ondersteunen.

Wij hebben op grond van het uitgevoerde onderzoek en de instemming van het bevoegd gezag, het waterschap, geen aanleiding te veronderstellen dat de onderzoeken onvolledig of onjuist zijn uitgevoerd en dientengevolge de conclusies daaruit niet juist zouden zijn.

De zienswijze van reclamant kunnen wij dan ook niet onderschrijven.

2. *Verlies natuurkwaliteit en de financiële gevolgen.*

2 Reclamant stelt dat indien er door het onderhavige plan een negatief effect ontstaat op de kwelwater-situatie haar percelen niet meer te kwalificeren zijn met de natuurkwaliteit “nat/vochtig schraal land”. Dit leidt volgens reclamant tot een ernstig verlies aan natuurkwaliteit en directe negatieve financiële gevolgen voor het landgoed. Zoals gezegd is met betrekking tot de watertoets de conclusie getrokken dat de gevolgen van de planologische wijziging verwaarloosbaar zullen zijn voor het landgoed Kombos. Een conclusie die wordt onderschreven door het bevoegd gezag, het waterschap.

Wij hebben daarom geen aanleiding aan te nemen dat de door reclamant gevreesde nadelige effecten op de natuurkwaliteit zich zullen gaan voordoen en zien ook geen aanleiding te veronderstellen dat de planologische wijziging voor reclamant nadelige (financiële) gevolgen met zich mee zal brengen.

3. *Aanpassing van de infrastructuur is onvoldoende.*

3 Dat er sprake is van een toename van de verkeersbelasting spreken wij niet tegen. Uit de capaciteitsberekeningen is gebleken dat over de route Rottegatsteeg – Griftdijk meer verkeer afgewikkeld kan worden dan nu het geval is. Dit betekent echter niet dat deze wegen daar op dit moment geschikt voor zijn. De profielen van deze wegen moeten aangepast worden zodat deze passen bij het type ‘erftoegangsweg type I’ (ontsluiting relatief grote gebieden, bijv. kern of een bedrijventerrein) volgens het Handboek Wegontwerp wegen buiten de bebouwde kom van het CROW. Normaalgesproken kan op een erftoegangsweg type 1 worden volstaan met een verhardingsbreedte van 4,5 meter, eventueel met verharde bermen. Normaalgesproken is echter het aandeel vrachtverkeer op erftoegangswegen relatief laag en komen weinig ontmoetingen met vrachtauto’s voor. Zeker ontmoetingen tussen vrachtauto’s onderling zijn dan uitzonderlijk. In dit geval is echter sprake van een behoorlijke vrachtauto-intensiteit; het verwachte aantal vrachtauto’s bedraagt 500 per etmaal. Dat betekent dat in het drukste uur mogelijk circa 50 vrachtauto’s van de weg gebruikmaken. De weglengte van de Griftdijk en Rottegatsteeg samen bedraagt circa 1.700 meter. Bij een snelheid van 60 km/h heeft een voertuig dan circa 100 seconden nodig om dit traject af te leggen. Bij 30 vrachtauto’s per uur in de ene richting en 20 vrachtauto’s per uur in de andere richting, bedraagt het aantal ontmoetingen tussen vrachtauto’s op het hele tracé circa 32 per uur. Er kan derhalve niet worden gesproken over incidentele ontmoetingen en in het profiel moeten deze ontmoetingen daarom goed worden gefaciliteerd. Om twee vrachtauto’s elkaar stapvoets te laten passeren, is een breedte van 5,5 meter noodzakelijk. Op 5,5 meter kunnen twee vrachtauto’s elkaar stapvoets passeren. Landbouwvoertuigen zijn echter breder dan vrachtauto’s en ook zij maken gebruik van de Griftdijk en Rottegatsteeg. Een vrachtwagen en een landbouwvoertuig hebben circa 6,0 meter nodig om elkaar stapvoets te kunnen passeren en twee landbouwvoertuigen hebben daarvoor zelfs nog iets meer ruimte nodig. Aangezien dit soort ontmoetingen (vanwege de veel lagere intensiteit van het landbouwverkeer) maar zeer sporadisch voorkomen, is gekozen om, in plaats van de hele weg breder te maken, te kiezen voor de realisatie van passeerplaatsen. Een passeerplaats is een plaatselijke verbreding van de verharding die ruimte biedt om een tegemoetkomend voertuig te laten passeren. Een passeerplaats heeft een lengte van 20 meter en de afstand tussen passeerplaatsen bedraagt tussen de 150 en 300 meter. Passeerplaatsen zijn zo gesitueerd dat ze voor de weggebruiker tijdig zichtbaar en goed herkenbaar zijn.

4. *Toename verkeersbelasting tast de landschappelijke kwaliteit aan.*

4 Er heeft een uitgebreide landschappelijke analyse plaatsgevonden. Deze analyse is bij het (ontwerp)bestemmingsplan gevoegd (bijlage 18, deel 2 –pagina 2-17 tot en met 2-28). Een samenvatting van deze analyse is opgenomen in de toelichting op het bestemmingsplan. Ook bij

de uitvoering van de aanpassing van de infrastructuur Rottegatsteeg en Griftdijk zal aandacht aan de landschappelijke inpassing worden besteed. Qua landschapsbeeld zal er na de aanpassing van de wegen niet veel veranderen. De meest beeldbepalende en structuurbepalende landschapselementen liggen haaks op de wegen (griftdijk en Rottegatsteeg). Mocht het ten behoeve van de aanpassingen aan de wegen nodig zijn om een deel van deze houtwallen weg te halen dan doet dat geen afbreuk aan het landschapsbeeld. Wij zien dan ook geen aanleiding om te spreken van negatieve effecten van het plan voor de gronden aan de Griftdijk en delen de mening van reclamant dan ook niet dat vermogens- en inkomensschade wordt geleden.

Conclusie

Deze zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt niet tot wijzigingen van het bestemmingsplan.

3.3 Zienswijze 3

Zienswijze

Geachte leden van de gemeenteraad,

In het gemeentenieuws van 22 december 2016 is aangegeven dat het: 'Ontwerpbestemmingsplan Maarsbergen-Oost' voor een periode van 6 weken voor het indienen van zienswijzen ter inzage is gelegd. Gaarne maakt Reclamant van de geboden mogelijkheid gebruik een zienswijze op het betreffende bestemmingsplan in te brengen. Eerst zal nog kort worden stilgestaan bij het planproces, waarna het voorliggende 'Ontwerp-bestemmingsplan' in inhoudelijke zin aan de orde zal worden gesteld. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Planproces

Voor het gebied van Maarsbergen-Oost is al enige tijd in een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling voorzien. Zo is de locatie waar men thans een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein beoogd, evenals ook woningbouw, al opgenomen in de gemeentelijke Structuurvisie: 'Groen dus vitaal (gemeente Utrechtse Heuvelrug, 2010)', zij het dat men daarbij wel spreekt van een uitbreidingslocatie van beperkte omvang. De uitbreiding van het reeds bestaande bedrijventerrein aan de Ambachtsweg zou dan noodzakelijk zijn om de bedrijfsactiviteiten van Wolfswinkel, die nu is gevestigd op een tweetal locaties, dus op het bedrijventerrein aan de Ambachtsweg én ook op de locaties Haarweg 17-19, alsnog samen te brengen op één locatie.

T.b.v. de gegeven ontwikkeling is ook een (uitgebreide) visie opgesteld, die nu ook als bijlage bij het voorliggende bestemmingsplan is gevoegd (zie ook: 'Integrale gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost - Variant 18 woningen (Kien Ontwerp, 2014)'). Overeenkomstig die visie zouden dus bepaalde bedrijfsactiviteiten met een oppervlakte van 1.2 ha voor Wolfswinkel mogelijk worden gemaakt op het aan het bedrijventerrein aan de Ambachtsweg grenzende terrein van de voormalige camping, dat daartoe inmiddels door Wolfswinkel zou zijn verworven. Ook zou zo in de behoefte voor verplaatsing van binnen de bebouwde kom van Maarsbergen voorkomende bedrijven kunnen worden voorzien. Daarnaast zou zo ook kunnen worden voorzien in (een gedeelte van) de voorkomende regionale behoefte aan bedrijfsterreinen, waarbij het dan wat betreft de locatie van de voormalige camping zou gaan om in totaal 7.8 ha bruto aan

nieuw bedrijventerrein (circa 5,7 ha netto), dus wel inclusief de beoogde oppervlakte aan nieuwe bedrijfsruimte voor Wolfswinkel zelf. Tenminste als Reclamant dat allemaal goed uit de beschikbare stukken heeft begrepen.

Ten einde een en ander dan te kunnen bekostigen is dan in de bouw van 18 vrije sector woningen voorzien, evenals (ook nog) in de bouw van een privéwoning op het na de inrichting tot bedrijventerrein resterende deel van de camping ter vervanging van de voormalige bedrijfswoning die voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal moeten wijken.

In het plan is dan voorts nog de bouw van 6 sociale/starterswoningen t.b.v. van Heuvelrug Wonen opgenomen die daartoe in het verleden de kavel van Haarweg 21 heeft aangekocht. Om het bedrijventerrein dan te kunnen ontsluiten zonder daarmee het dorp Maarsbergen te belasten is dan tevens in de aanpassing van de infrastructuur van de Rottegatsteeg en de Griftdijk in richting N-226 voorzien, evenals in een knip voor vrachtwagens in de Haarweg ter hoogte van de ingang van het dorp. Dat laatste dan mede n.a.v. de op het: 'Voorontwerpbestemmingsplan' ingebrachte inspraakreacties.

Vervolgens is in de periode juli-augustus van het vorige jaar het: Voorontwerp-Bestemmingsplan Maarsbergen-Oost' voor het indienen van inspraakreactie ter inzage gelegd, waarop uiteindelijk zo'n 12 inspraakreacties zijn binnengekomen, waaronder ook de reactie van de provincie Utrecht (zie in deze ook de: 'Nota van Inspraak en vooroverleg Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen-Oost').

Thans is dan het: 'Ontwerp-bestemmingsplan Maarsbergen-Oost' ter inzage gelegd.

Verder moet o.i. relevant worden geacht dat inmiddels ook door de ontwikkelaar, dus 'Wolfswinkel', een Ontheffing in het kader van de FFW is aangevraagd en deze ook reeds op 24 november 2015 door de RVO is afgegeven (zie ook de betreffende bijlage bij het bestemmingsplan).

Voor zover Reclamant dat goed heeft begrepen is tegen de betreffende vergunning evenwel door de Belangenvereniging Maarn Maarsbergen Natuurlijk bezwaar aangetekend. Aangezien er inmiddels een bewoonde dassenburcht in het gebied van de voormalige camping zou voorkomen, zou dat bezwaar ook door de rechtbank zijn gehonoreerd. Wolfswinkel zou dan inmiddels wel voornemens zijn een nieuwe ontheffing aan te vragen, zij het wel bij de provincie Utrecht die inmiddels sinds 1 jan 2017 met de uitvoering van de Wet natuurbescherming is belast.

2. Inhoudelijke aspecten

Teneinde de ruimtelijke ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken zijn in het kader van de vereiste goede ruimtelijke onderbouwing tal van onderzoeken uitgevoerd, die ook als zodanig als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn gevoegd. Alvorens op bepaalde specifieke aspecten nader in te gaan, wil Reclamant toch eerst een algemene reactie geven op de ruimtelijke ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken.

2.1 Algemeen

Alhoewel uit met name het document: 'Integrale Gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost (Kien-Ontwerp, 2014)' naar voren komt dat men wat betreft de hier beoogde ruimtelijke ontwikkeling niet over een nacht ijs is gegaan en zelfs het aantal woningen vanwege de daarmee gepaard gaande effecten op aanwezige landschappelijke waarden heeft teruggebracht van 43 naar 18 woningen, behoudt Reclamant tegen de voorgegeven ontwikkeling toch overwegende bezwaren.

Dat hangt dan vooral daarmee samen dat met name het voormalige campingterrein waar overeenkomstig de plannen nu in de uitbreiding van het bedrijventerrein is voorzien, ook al is de huidige bestemming dan: 'Recreatieterrein', o.i. in ecologisch opzicht toch als zeer waardevol dient te worden aangemerkt, terwijl er ook in het gebied waar nu de woningen zijn voorzien er wel degelijk ook bepaalde natuur-, landschappelijke en ook cultuurhistorische waarden voorkomen, zij het dat bepaalde natuurwaarden kennelijk, zoals de in een (aangrenzende) houtwal voorkomende dassenburcht, (al dan niet bewust) zouden zijn vernietigd.

Zoals ook uit de door het Ecologische adviesbureau Van den Bijtel t.b.v. de gegeven ruimtelijke ontwikkeling dienaangaande uitgevoerde natuuronderzoek kan worden afgeleid (zie in deze met name het rapport: 'Ecologisch onderzoek voormalige camping Maarsbergen en percelen Haarweg 17-19 (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2014)'), gaat het dan wat betreft het voormalige kampeerterrein niet alleen om het voorkomen van ter plaatse thuishorend opgaand bos van voornamelijk grove den, maar ook om tal van open plekken, waar voorheen de stacaravans voorkwamen, die zich intussen meer natuurlijk hebben ontwikkeld. Juist door de aanwezige variatie aan biotopen, waaronder ook een vijver, komen er op het betreffende terrein thans tal van (strikt) beschermde soorten voor, waaronder dus de das, boomkruiper, heel veel (nesten van) eekhoorns, hazelworm, ringslang, poelkikker, (een jaarrond beschermd nest van een) havik, etc..

Zoals ook uit het betreffende rapport van het Ecologische adviesbureau kan worden afgeleid, maar met name ook uit de Ontheffing die in eerste instantie door de RVO is verleend, kan voorts o.i. worden afgeleid, dat door de met gegeven ontwikkeling gepaarde gaande afname van het leefgebied van aanwezige beschermde soorten, de zogenaamde 'functionaliteit' daarvan voor die betreffende soorten zodanig zal afnemen, dat daardoor o.i. wel degelijk de overeenkomstig de FFW, thans Wet Natuurbescherming, vereiste 'gunstige staat van instandhouding' van betreffende beschermde soorten in het geding kan komen.

En ook al ligt het terrein van de voormalige camping dan zelf niet binnen de EHS, thans het Natuur Netwerk Nederland (NNN), juist door het er voorkomen van het relatief grote aantal (strikt) beschermde soorten moet het o.i. in ecologisch opzicht dus wel degelijk van belang worden geacht voor het evenwichtig ecologisch functioneren van die natuurgebieden die direct aan het betreffende perceel grenzen en die zelf wel deel uitmaken van de EHS/NNN, dus die gebieden waarmee het gebied van de voormalige camping feitelijk een aaneengesloten ecologische eenheid/netwerk vormt.

Niet in de laatste plaats zal de inrichting van het betreffende gebied van de voormalige camping tot bedrijventerrein, ook al is dan aan het meest oostelijke gedeelte de bestemming: 'Natuur' gegeven, tot de generatie van extra verkeer leiden op zowel de Rottegatsteeg als ook de Griftdijk in de richting van de N-226. Daardoor zullen deze beide wegen niet alleen moeten worden verbreed, maar mede door het intensievere gebruik dat met de gegeven ontwikkeling gepaard gaat, zal hierdoor de barrièrewerking van deze beide wegen voor de in het gebied voorkomende dieren toenemen. Die extra barrièrewerking zal dan wel worden gemitigeerd door aanleg van extra faunapassage(s), maar dat neemt niet weg dat hierdoor zo toch een verdergaande versnippering van het hier voorkomende natuurnetwerk ontstaat. Daarnaast leidt ook de voorgenomen woningbouw wel degelijk tot een aantasting van bepaalde natuurwaarden (zie in deze met name ook het rapporten: 'Natuurwaardenonderzoek Haarweg 21 (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2015)' en in zekere zin ook het eerder aangehaalde rapport: 'Ecologisch onderzoek voormalige camping Maarsbergen én percelen Haarweg 17-19 (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2014)'), ook al is dan ter plaatse ook in realisatie van zogenaamde 'bosserres' voorzien.

Daar komt dan nog bij dat o.i. de noodzaak voor de nu beoogde uitbreiding van zowel het bedrijventerrein als de noodzaak van de bouw woningen op deze plek onvoldoende is aangetoond, dat alles vanuit het perspectief van de 'Ladder van duurzame verstedelijking', en waarbij juist, voor zover die (regionale) behoefte al in voldoende mate zou zijn aangetoond er toch vooral eerst in het bestaande binnenstedelijke gebied naar beschikbare ruimte zou moeten worden gekeken.

Nu gaat het wat betreft het thans voorliggende bedrijventerrein met name ook om bedrijven die uit het stedelijke gebied zouden moeten worden verplaatst, evenals zou er ook voor de bouw van woningen ook in bijvoorbeeld Leersum nog voldoende inbreidingslocaties aanwezig zijn. En dat in die zin er o.i. dus wel degelijk een bepaalde strijdigheid met stap 2 van de ladder voor duurzame verstedelijking sprake is, aangezien er daarbij nu juist in eerste instantie dient te worden gekeken of in een bepaalde behoefte toch niet in het stedelijke gebied kan worden voorzien, juist om een aantasting van het kwetsbare buitengebied te voorkomen.

Gezien het gestelde concludeert Reclamant dat de gegeven ontwikkeling o.i. dus wel degelijk strijdig moet worden geacht met bepaalde beleidskaders. Daarnaast is zij in het voorkomende geval de mening toegedaan dat het ene belang, te weten de ontwikkeling van een bedrijventerrein en ter financiering daarvan dan weer de bouw van een aantal woningen, wel degelijk zal leiden tot een onevenredige aantasting van een ander belang, te weten het behoud van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (zie in deze ook de Awb, Afd. 3:2).

2.2 Specifieke aspecten

Hier zal nog op een aantal specifieke aspecten worden ingegaan, waarbij voor zover aan de orde de inhoudsopgave van de Toelichting zal worden gevolgd.

2.2.1 Rijksbeleid

Barro/Ladder van duurzame verstedelijking

Wat betreft het Rijksbeleid moet dan in eerste instantie de toetsing aan de 'Ladder van duurzame verstedelijking' van belang worden geacht, waartoe nu een aparte rapportage aan het 'Ontwerp-bestemmingsplan' is toegevoegd (zie in deze ook het rapport: 'Toetsing 'ladder voor duurzame verstedelijking' Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen-Oost (Croonenburo5, 2016)'). In dat rapport wordt dan niet alleen verwezen naar het zogenaamde 'Regio-convenant', maar ook de diverse stappen uit de ladder doorlopen, zowel wat betreft de beoogde ontwikkeling van het bedrijventerrein, als ook de daarmee gepaard gaande woningbouw. Dat dan weer mede op basis van de door de Stec-groep uitgevoerde Marktanalyse (zie ook het rapport: 'Ladder- en marktanalyse Utrechtse Heuvelrug (Stecgroep, 2015)').

Wat betreft de berekende regionale behoefte betreft wordt dan uitgegaan van de behoefte binnen een straal van 5-10 km, aangezien het toch (voornamelijk) zou gaan om lokale bedrijven die op zoek zouden zijn naar een nieuwe locatie. Wat betreft de Marktregio is deze dan ook beperkt tot regio Zuid-Oost Utrecht en de beide aangrenzende gemeenten Woudenberg en Scherpenzeel. Zo komt men dan voor de betreffende Marktregio tot een behoefte van in totaal 21 ha in de periode van 2015 tot 2025. Daar voegt men dan alsnog een behoefte van 7 ha aan toe t.b.v. verplaatsingen aangezien deze bedrijven op een onmogelijke plaats zouden zijn gevestigd (zie in deze ook het rapport: 'Ladder- en marktanalyse Utrechtse Heuvelrug (Stec-groep, 2015)', pag. 10), zodat men dan uiteindelijk voor de betreffende periode op een vraag van 28 ha uitkomt. Aangezien er evenwel in de marktregio nog een aanbod aan harde plancapaciteit is van 18 ha, zou de regionale behoefte van het thans voorliggende bedrijventerrein in voldoende mate zijn aangetoond. Voor

Reclamant is het daarbij evenwel allereerst de grote vraag is of je wel zo maar tal van bedrijven die thans juist in dat stedelijke gebied zijn gevestigd maar naar een andere locatie op zoek zouden zijn in de behoefte van mee mag nemen, juist ook gezien het doel van de 'Ladder voor duurzame ontwikkeling' om nu juist tal van ongewenste stedelijke ontwikkelingen in het (kwetsbare) buitengebied te voorkomen (zie in deze de 'Ladder van duurzame ontwikkeling', 'Stap 2'). Dat dan nog afgezien van de vraag of de betreffende prognose van de bedrijven die willen verplaatsen wel juist is. Daarnaast blijft het ook voor Reclamant de vraag of de Marktregio wel juist is afgegrensd en ook of wel alle opties die er thans binnen de regio zijn of binnen een niet al te lange periode alsnog beschikbaar komen wel zijn meegenomen, zoals die in Woudenberg (zie in deze ook de: 'Herijkte PRS/PRV, Hoofdstuk 6.3.1: 'Bedrijventerrein' en ook Hoofdstuk 6.5.1.7: 'Stedelijk programma Woudenberg' m.b.t. tot de uitbreiding van de locatie Parallelweg'), waarbij uiteraard wel ook naar de ruimtelijke consequenties die daarvan dan weer uitgaan dient te worden gekeken.

Wat betreft 'Stap 3' uit de Ladder dat o.a. over een goede ontsluiting gaat, is het voor Reclamant dan tevens de vraag of daar in het voorkomende geval wel sprake van is, ondanks de maatregelen die met voornemens is te nemen. Zo zal niet alleen door de gekozen ontsluiting de druk op de Rottegatsteeg en ook de Griftdijk toenemen, waaraan ook een bepaalde functie als fietsverbinding dient te worden toegekend, ook in recreatief opzicht, maar ook is het de vraag of bij de gegeven ontwikkeling wel in voldoende mate is rekening gehouden met diverse varianten zoals thans in kader van de ondertunneling spoor aan de orde zijn.

FFW/Wet Natuurbescherming

2

Voorts moet wat het rijksbeleid de toetsing aan de FFW relevant worden geacht, thans Wet Natuurbescherming, waarvan de uitvoering (hoofdzakelijk) naar de provincies is gedelegeerd.

Zoals hierboven onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven, heeft kennelijk de RVO n.a.v. de eerder verleende Ontheffing ingediende bezwaarschrift dat alsnog gegrond verklaart, althans dat bij de eerdere Ontheffing dus geen rekening was gehouden met het voorkomen op het voormalige kampeerterrein van een bewoonde dassenburcht. In die zin blijft dus vooralsnog onduidelijk of de betreffende Ontheffing dan in de toekomst alsnog zal worden verleend en dus in die zin ook of voorliggende bestemmingsplan in die zin uiteindelijk wel in rechte in stand kan blijven.

3

Daar komt dan nog bij dat Reclamant wel degelijk de mening is toegedaan dat het hier om een relatief waardevol natuurgebied gaat, ook gezien het relatief grote aantal (strikt) beschermde soorten dat hier voorkomt. Weliswaar wordt dan in de daartoe door het 'Ecologische adviesbureau Van den Bijtel' uitgevoerde toetsen een groot aantal mitigerende maatregelen voorgesteld, teneinde te voorkomen dat m.b.t. de gegeven beschermde soorten de overeenkomstig de FFW, thans Wet natuurbescherming, vereiste 'gunstige staat van instandhouding' door de beoogde ruimtelijke ontwikkeling in het geding komt, maar aangezien door de betreffende ontwikkeling het leefgebied van de aanwezige beschermde soorten sterk zal worden gereduceerd en dus ook de functionaliteit van betreffende gebied voor die soorten (zie in deze overigens de door RVO verleende Ontheffing en met name de toelichting daarop t.a.v. diverse beschermde soorten), is Reclamant dus de mening toegedaan, dat daardoor wel degelijk de vereiste 'gunstige staat van instandhouding' in het geding zal zijn¹.

¹ Wil men daar een juist beeld van kunnen vormen dan is o.i. hiernaar in ieder geval op populatieniveau een veel uitgebreider natuuronderzoek nodig, waarbij ook de natuurgebieden uit de wijdere omgeving en de functie van die gebieden voor de betreffende (strikt) beschermde soorten aan de orde is.

Dat ook aangezien zomaar niet een vervangend leefgebied voor de betreffende beschermde soorten, die allen daaraan hun eigen biotoop eisen stellen, beschikbaar zal zijn.

2.2.2. Provinciaal beleid

Ontwikkeling bedrijventerrein

4

In de 'Herijking PRS/PRV 2013-2028' wordt aan de uitbreiding van bedrijventerreinen als randvoorwaarde gesteld dat dan een evenredige oppervlakte van een bestaand terrein, in het voorkomend geval dus dat aan de Ambachtsweg, op basis van het herstructureringsplan wordt geherstructureerd (zie ook de 'Herijking PRV, Art. 4.2: 'Bedrijventerrein'). Nu zou overeenkomstig de plantoelichting en ook 'Nota van Beantwoording inspraakreacties en vooroverleg' er daarover al wel een overeenstemming bestaan tussen de ontwikkelaar en de op het betreffende bedrijventerrein aanwezig bedrijven, maar dat dat nog zou moeten worden verwerkt in een 'Herstructureringsplan' dat dan beschikbaar zal worden gesteld voordat de gemeenteraad over het voorliggende bestemmingsplan een besluit zal nemen. Dat heeft o.i. evenwel wel tot gevolg dat derden daar dan mogelijk pas op het laatste moment hun zienswijze aan de gemeenteraad kenbaar kunnen maken, hetgeen dus had kunnen worden voorkomen door het voorliggende bestemmingsplan pas ter inzage te leggen als in die zin aan alle voorwaarden die daaraan overeenkomstig gegeven (wettelijke) beleidskaders kunnen worden gesteld was voldaan.

EHS

5

In de PRS/PRV wordt voorts ruim aandacht gegeven aan het provinciale natuurbeleid en in het bijzonder dat t.a.v. de EHS, thans NNN. Daarbij worden gemeenten nadrukkelijk ook verzocht bij ruimtelijke ontwikkelingen, ook al zijn deze in de nabijheid van dat NNN, met dat NNN, rekening te houden.

Nu komen er met name ter plaatse van het voormalige kampeerterrein, waar dus het nieuwe bedrijventerrein is voorzien, maar ook ter plaatse locaties waar in de bouw van woningen is voorzien, zoals ook hierboven al onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' aangegeven een groot aantal (strikt) beschermde soorten voor. Aangezien het leefgebied voor de betreffende soorten door de gegeven ontwikkelingen sterk zal worden gereduceerd, zal dat o.i. dus wel degelijk leiden tot een sterke afname van de functionaliteit van het betreffende gebied voor genoemde soorten met dus sterke gevolgen voor de voorkomende populaties aan voorkomende (strikt) (beschermde) (dier)soorten. Juist aangezien er t.a.v. de aangrenzende natuurgebieden feitelijk sprake is van een aaneengesloten natuurnetwerk, zal er dus door de gegeven ontwikkelingen wel degelijk ook van een sterke beïnvloeding van het hier voorkomende NNN netwerk sprake zijn, ook al vinden er dan geen activiteiten plaats direct in dat NNN.

Daarnaast zal er dus ook door een verbreding en ook intensivering van het wegennet dat met de gegeven ontwikkeling plaatsvindt er van een toename van de barrièrewerking sprake zijn. Weliswaar worden in de betreffende natuuronderzoeken dan wel een relatief groot aantal zogenaamde mitigerende maatregelen voorgesteld, maar ook al aangezien er ter plaatse of in de nabijheid er niet in een vergroting van het leefgebied van betreffende soorten is voorzien, hetzij wat betreft de compensatie van bos (in het kader van de Boswet) deze elders zal plaatsvinden, zal dat wat betreft de afname van de functionaliteit en daarmee het duurzame voortbestaan van aanwezige populaties, o.i. in die zin evenwel dus niet tot nauwelijks soelaas bieden.

Meer in het bijzonder plaatst Reclamant toch ook vraagtekens bij de plek van de woning die als een vervanging van de bedrijfswoning op het voormalige kampeerterrein wordt aangemerkt. Deze is nu feitelijk midden in het betreffende perceel geprojecteerd, waaraan dan nu (ter compensatie) de bestemming 'Natuur' is gegeven. Gezien de plek van de woning, ook al is deze dan in overleg met de ecooloog bepaald, zal daarvan gezien de centrale ligging toch een aanzienlijke verstoring uitgaan. In die zin vraagt Reclamant zich dus af of daarvoor niet alsnog in kader 'natuurinclusief werken' (vergelijk ook de 'Natuurvisie provincie Utrecht' (Provincie Utrecht, 2016)' een voor de natuur minder verstorende plek kan worden gevonden, of daarvan alsnog geheel kan worden afgezien, ook al aangezien er van de rest van bos door de beoogde bedrijvenontwikkeling toch al nauwelijks iets over zal blijven.

6

Boswet, thans Wet Natuurbescherming

Weliswaar zou in de compensatie van het verlies aan bos dan in het kader van zowel de aanleg van 'bosserre's, als ook in het kader van het eerder afgesloten Convenant voor de zogenaamde KAMM-landgoederen zijn voorzien, maar de vraag blijft dan toch of dat voldoende waarborgen biedt.

2.2.3 Gemeentelijke beleid

Structuurvisie 'Groen dus vitaal'

7

Bezien we dan het gemeentelijke beleid dan is het dus de vraag of de gegeven bedrijvenontwikkeling daarbij wel als passend kan worden omschreven. In de gemeentelijke Structuurvisie: 'Groen dus vitaal' staat immers aangegeven, dat het wat het bedrijventerrein Maarsbergen-Oost gaat om een uitbreidingslocatie met een 'beperkte omvang', waarvan in het voorkomende geval toch geen sprake kan is.

Meer in het bijzonder manifesteert de gemeente Utrechtse Heuvelrug ook als een groene gemeente, dus zou zij er alles aan gelegen moeten zijn juist gebieden met relatief hoge natuurwaarden te behouden en op creatieve wijze naar oplossingen te zoeken, die meer natuurinclusief zijn. Dus bijvoorbeeld wel aansluitend aan het bedrijventerrein aan de Ambachtsweg ruimte te bieden aan vestiging/verplaatsing Wolfswinkel, mede t.b.v. een meer efficiënte bedrijfsvoering, ook al aangezien daardoor (naar verwachting) een algehele kwaliteitsverbetering van het gehele gebied mogelijk is, maar voor de overige bedrijven en woningbouw, voor zover uiteraard de behoefte in voldoende mate is aangetoond, naar locaties te zoeken die minder kwetsbaar zijn.

3. Conclusie

Reclamant is van mening dat de ruimtelijke ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken wel degelijk strijdig moeten worden geacht met bepaalde (wettelijke) beleidskaders. Hoe dat ook zij, de gegeven ontwikkeling zal in ieder geval, gezien de met de betreffende ontwikkeling gepaard gaande aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, tot een onevenredige aantasting van die waarden leiden. Juist gezien de effecten van de beoogde ruimtelijk ontwikkelingen op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, ook al is dan geprobeerd een en ander in landschappelijke zin in te passen, spreekt Reclamant zich dan ook al bij voorbaat tegen de gegeven ontwikkeling uit.

Hoogachtend,

Gemeentelijke reactie op zienswijze 3

1

1. Ladder voor duurzame verstedelijking;

Reclamant vraagt zich af of het verplaatsen van bedrijven van stedelijk gebied naar buitengebied voldoet aan de Ladder voor Duurzame verstedelijking en of de prognose ‘verplaatsters’ wel juist is. Binnen het stedelijk gebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Deze hoeven echter niet op een bedrijventerrein gevestigd te zijn. Juist de concentratie van bedrijven op een bedrijventerrein kan vanuit diverse oogpunten wenselijk zijn. Bedrijven in een woonwijk of in het buitengebied kunnen overlast veroorzaken. Bovendien kan verplaatsing mogelijkheden bieden voor herontwikkeling naar meer gewenste functies.

De kans is aanwezig dat bedrijven die momenteel gevestigd zijn op een bestaand bedrijventerrein zullen willen verplaatsen naar Maarsbergen Oost. De analyse – gebaseerd op de prognosemodellen – gaat echter uit van additionele vraag, bovenop de bestaande uitgegeven bedrijventerreinen. Op basis van deze analyse blijkt dat er onvoldoende bedrijventerrein beschikbaar is om de vraag tot 2027 op te vangen.

Ook stelt reclamant dat de marktregio onjuist is afgebakend en dat er wel alternatieven in de regio beschikbaar zijn, zowel nu als in de toekomst. In de rapportage van Stec Groep (december 2015) is gesteld dat gelet op de omvang van het bedrijventerrein en de beoogde doelgroep een straal van 5 tot 10 kilometer als marktregio reëel is. Dit wordt onderbouwd op basis van onderzoek naar verhuisbewegingen van bedrijven in de gemeente Utrechtse Heuvelrug en omgeving. In de actualisatie is de afbakening van de marktregio nogmaals kritisch tegen het licht gehouden. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Uit onderzoek van het CBS (2013) blijkt dat bedrijven vooral binnen de eigen gemeente verhuizen. Slechts een derde van de verhuizende bedrijven verhuist over de gemeentegrenzen heen. Daarnaast laat hetzelfde onderzoek van CBS zien dat binnen de COROP Utrecht bedrijven gemiddeld verhuizen over een afstand van 7 tot 8 kilometer.
- Daarnaast is op basis van provinciale data (Provinciaal Arbeidsplaatsen Register Utrecht - PAR) gekeken naar de mutaties op bedrijventerreinen in de regio in de periode 2008-2015. Hierbij is Zuidoost-Utrecht (naast Utrechtse Heuvelrug ook Renswoude, Rhenen, Veenendaal en Wijk bij Duurstede) als basis genomen. In die periode zijn 116 verhuisbewegingen geregistreerd binnen Zuidoost-Utrecht, waarvan het merendeel binnen de eigen gemeente. Slechts 8 van de 116 mutaties op bedrijventerreinen betroffen intergemeentelijke verhuizingen, flink lager dus dan gemeten door het CBS. In totaal verplaatsten 30 bedrijven van andere Utrechtse bedrijventerreinen naar een bedrijventerrein in Zuidoost-Utrecht en vertrokken 24 bedrijven van bedrijventerreinen in Zuidoost-Utrecht naar een ander terrein in de provincie Utrecht. Conclusie is dat het overgrote deel van de mutaties op regio Zuidoost-Utrecht betrekking had.
- Gelet op de nabijheid van Woudenberg en Scherpenzeel is aangenomen dat er ook enige interactie is met Woudenberg en Scherpenzeel. Op basis van de provinciale cijfers gaat het om enkele bedrijven die naar deze gemeenten verhuizen vanuit Zuidoost-Utrecht en vice versa. Het merendeel van de mutaties heeft betrekking op de eigen gemeente.

De gemeenten Ede en Barneveld zijn niet meegenomen in de marktregio omdat er op basis van de beschikbare data geen economische relatie zichtbaar is met deze gemeenten.

2

2. Ecologie. Voor de beantwoording hiervan verwijzen we naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 1 en de beantwoording van punt 3.

3. De Wet natuurbescherming. Voor de beantwoording hiervan verwijzen we korthedshalve naar de beantwoording van zienswijze 1 onder punt 1.

3. *Gunstige staat van instandhouding.* Wat betreft het onderdeel van de zienswijze dat de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten in het geding is wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 1.3.

4. *Herstructureringsplan.* Voordat de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan overgaat moet een herstructureringsplan door de raad zijn vastgesteld voor het bestaande bedrijventerrein. Dit is een eis vanuit de Provinciale Ruimtelijke Verordening om de uitbreiding mogelijk te maken. Aan deze eis wordt voldaan omdat het herstructureringsplan samen met het bestemmingsplan zal worden vastgesteld en een tijdige realisering van de concrete maatregelen uit het herstructureringsplan is gewaarborgd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan. Hierdoor zijn de afspraken uit het herstructureringsplan geborgd in het bestemmingsplan waardoor aan de provinciale voorwaarde wordt voldaan.

5. *NNN.* Reclamant meent dat het plan de functionaliteit voor soorten aantast door meer barrièrewerking als gevolg van de aanpassing van de infrastructuur en onvoldoende compensatie van het leefgebied. Vastgesteld kan worden dat het plangebied in zijn geheel buiten de NNN ligt. De gronden ten noorden van de Haarweg zijn alle reeds in cultuur gebrachte gronden en thans in gebruik als bedrijfsterrein, 2 woningen, sportveld, akkerbouwland of tuin bij de aanwezige woningen. Die gronden transformeren naar woningbouwgebied waarbij de landschappelijk structuur wordt versterkt door de aanplant van houtsingels en houtwallen, die in het plan worden bestemd voor Natuur, waardoor ook de instandhouding wordt geborgd. Voorts worden ten behoeve van de instandhouding en versterking van een aantal soorten binnen het plangebied additionele mitigerende maatregelen als twee faunatunnels, een nieuwe kikkerpoel en een vleermuizentoren en vleermuizenkasten gerealiseerd. De RvO heeft als bevoegd gezag al deze maatregelen betrokken bij haar afweging, vastgesteld dat de maatregelen voldoende zijn en daarvoor inmiddels een onherroepelijke beschikking afgegeven, behalve voor de das op de gronden ten zuiden van de Haarweg. Voor dit zuidelijke gedeelte geldt dat op 18 april 2017 door het bevoegd gezag Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht een ontheffing is verleend voor het opzettelijk beschadigen of vernielen van de vaste voortplantings- of rustplaatsen van de das. Omdat essentieel foerageergebied verloren gaat door de planontwikkeling zullen een aantal mitigerende maatregelen worden genomen, zoals het aanleggen van 2 faunatunnels, de omvorming van maisland naar grasland, de aanleg van houtwallen en het plaatsen van een kunstburcht ten westen van de Rottegatsteeg. Daarnaast dienen er begeleidende rasters bij de faunatunnels te worden geplaatst welke voorkomen dat exemplaren van de das of andere soorten op de weg terecht komen. Voor een beschrijving van de inhoud en de daaraan verbonden voorwaarden verwijzen we naar de toelichting op het bestemmingsplan en de beantwoording van zienswijze 1 onder de punten 1 en 2. Wij delen de opvatting van reclamant dan ook niet dat het plan de functionaliteit van soorten onevenredig aantast en er onvoldoende compenserend leefgebied resteert.

Wat betreft het onderdeel van de zienswijze dat de compensatiewoning Haarweg 52 verstorend werkt en er om die reden van zou moeten worden afgezien het volgende: In het kader van de planvorming is van meet af aan uitgangspunt geweest de op het voormalige campingterrein aanwezige bedrijfswoning elders op het campingterrein te herbouwen. Volgens de vigerende bestemming mocht deze woning op in beginsel iedere willekeurige locatie bij recht herbouwd worden. In het kader van de haalbaarheid van de ontwikkeling is de nieuw te bouwen woning als kostendrager in de plannen en exploitatieberekening opgenomen. Deze is bij de vaststelling van de haalbaarheidsfase door de gemeenteraad geaccordeerd. Ruimtelijk gezien is gekozen voor

een locatie die geen negatief effect zou hebben op de bedrijfsfuncties en die qua flora en fauna het minst bezwarend zou zijn. Daartoe is in overleg met de plan-ecoloog gekozen voor een bestaande open plek op het campingterrein waar voorheen een cluster van stacaravans was gepositioneerd. Aldus behoeven er slechts in zeer beperkte mate bomen opgeofferd te worden. Het restant campingterrein dat nu de bestemming recreatie heeft zal in het plan worden bestemd voor natuur, waarbij de natuurwaarden zullen worden versterkt.

Resumerend zijn wij van mening dat de locatie van de woning zorgvuldig is gekozen, er een economische noodzaak bestaat voor de bouw van de woning en dat de omgeving van de woning wordt getransformeerd van campingterrein naar natuurgebied, waardoor er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

6

6. *Boscompensatie*. De Boscompensatie vloeit voort uit de Boswet (sinds 1 januari 2017 de Wet natuurbescherming). Binnen deze wetgeving worden regels gesteld aan het kappen en compenseren van bospercelen die onder de Boswet, thans Wet natuurbescherming vallen. Het voormalige campingterrein valt hier onder. De Boswet/Wet natuurbescherming kent een stelsel van regels waaraan een initiatiefnemer dient te voldoen indien hij voornemens is bospercelen te kappen. Het bestemmingsplan is geen toetsingskader in het kader van de Boswet/Wet natuurbescherming.

Wel dienen percelen die aangewend worden voor boscompensatie ook planologisch voorzien te worden van een adequate bestemming, waarmee de in stand houding van het op die percelen te compenseren bos kan worden gewaarborgd. Initiatiefnemer heeft voor de kap van 3.7 hectare bos op het campingterrein een onherroepelijk kapmelding ontvangen en heeft voor de boscompensatie van deze 3.7 hectare te kappen bos op 7 april 2017 van het bevoegd gezag, de provincie Utrecht (kenmerk 81AB656C) conform de aanvraag van 5 december 2016 een beschikking ontvangen die er op neerkomt dat 2.8 bos wordt gecompenseerd op landgoed Maarsbergen en ruim 0.9 hectare rond en nabij het plangebied.

Verwezen wordt naar de plantoelichting en de bijgevoegde bijlagen.

7

7. *Structuurvisie*. In de gemeentelijke structuurvisie "Groen dus Vitaal" worden een aantal thema's benoemd die gemeentebreed aandacht verdienen. Naast natuur, cultuurhistorie, bereikbaarheid, leefbaarheid en recreatie heeft ook het maatwerk voor wonen en werken (Thema 6) een belangrijke plaats. Natuurverbindingzones verbeteren de natuurstructuur en deze zijn of worden op meerdere (strategische) plaatsen aangelegd binnen of net buiten de gemeentegrenzen. De gemeente spant zich in om deze groene structuur zo robuust mogelijk te maken. Daarnaast vinden wij het van belang dat als blijkt dat er behoefte is aan uitbreiding van het bestaande Maarsbergse bedrijventerrein dit ook onder voorwaarden mogelijk is. De behoefte is aangetoond en aan de door de provincie gestelde voorwaarden wordt tegemoetgekomen. Op basis van maatwerk is woningbouw ook buiten de rode contour toegestaan met de restrictie dat woningbouw binnen het saldo van de 'rode contouren' moet passen. Er is geen strijd met de gemeentelijke Structuurvisie. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt in paragraaf 3.4.1. op de verhouding tot de structuurvisie ingegaan.

Conclusie

Deze zienswijze wordt niet door ons gedeeld, en leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.4 Zienswijze 4

Zienswijze

Geachte Raad,

Reclamant afdeling Utrechtse Heuvelrug heeft met belangstelling Kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan “Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost”.

Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop een zienswijze in te dienen.

Op 10 augustus 2015 hebben wij met een inspraakreactie gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan “Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost”.

U treft die inspraakreactie als bijlage bij deze brief aan.

In onze inspraakreactie van 2015 hebben wij met name onze zorgen geuit over de veiligheid voor het fietsverkeer op de op te waarderen ontsluitingswegen Griftdijk en Rottegatsteeg. Bij het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan zijn onze zorgen alleen maar groter geworden.

Tijdens de inloopavond op 24 januari jl. in de Merseberchschool is verteld dat het wegprofiel er als volgt uit zal zien:

Een rijloper voor auto's van 3 meter met aan beide kanten een fietssuggestiestrook van 1.25 meter. Daarmee is de breedte van de verharding ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan afgenomen met 0.5 meter. Dit is ten koste gegaan van de breedte van de fietssuggestiestroken (was 1,5 meter).

Tevens komt er een aantal passeerplaatsen voor het vrachtverkeer. Naar wij begrepen hebben, worden de fietssuggestiestroken bij die passeerplaatsen onderbroken.

1 Dit alles betekent een verslechtering van de positie van de fietser en zal het ter plaatse nog onveiliger worden dan wij in 2015 al vreesden.

Wij herhalen hier niet onze argumentatie uit onze brief van 10 augustus 2015. Die blijft (versterkt) van kracht. Wij willen er nog aan toevoegen dat wij ons afvragen of er wel voldoende ruimte is voor de gewenste obstakelvrije zone van 1,5 meter vanaf de rand van de weg.

Wij zijn verbaasd dat deze verslechtering wordt voorgesteld in een gemeente die (blijkens haar Structuurvisie) het fietsgebruik wil bevorderen en met name ook een project wil starten (of al gestart heeft) om de veiligheid van fietsverkeer in het buitengebied te verbeteren.

Dat het aantal fietsers dat gebruik maakt van de Griftdijk en Rottegatsteeg relatief laag is mag wat ons betreft geen rechtvaardiging zijn voor deze achteruitgang van de veiligheid van het fietsverkeer.

Conclusie

Het zal u duidelijk zijn dat onze conclusie dezelfde is als in onze inspraakreactie bij het voorontwerpbestemmingsplan:

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

2

Reclamant heeft ernstige bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan 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 ontsluitingsroute neemt sterk af

Daarmee is geen sprake van een adequate ontsluiting en verzoekt Reclamant intrekking van het ontwerpbestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,

Gemeentelijke reactie zienswijze 4

1. Veiligheid van het fietsverkeer komt in gevaar

1

De Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW-publicatie 351) uit 2016 bevat, naast ontwerprichtlijnen, ook argumenten, ervaringsgegevens en tips die de ontwerper ondersteunen bij het maken van fietsvriendelijke ontwerpen. Over erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is opgenomen dat bij intensiteiten lager dan 2.000 motorvoertuigen per etmaal en bij lage fietsintensiteiten (< 500 fietsers per etmaal) gekozen kan worden voor een inrichting zonder fietsvoorzieningen. Er is dan sprake van volledige menging van verkeerssoorten. Gezien het zeer beperkt aantal fietsers dat gebruik maakt van de Griftdijk en de Rottegatsteeg ligt het niet voor de hand om de wegen uit te rusten met fietsvoorzieningen. De maatregelen die worden voorbereid leiden naar onze mening tot een verbetering van de veiligheid van het fietsverkeer ten opzichte van de huidige situatie, ondanks de toename in intensiteiten. Het aspect rondom de obstakelvrije zone is in de Ontwerpwijzer fietsverkeer verwerkt en behoeft daarom geen afzonderlijke aandacht.

2. Strijd met Structuurvisie

2

Volgens de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer zijn fietsvoorzieningen niet nodig en kan worden volstaan met een gemengd profiel. Tevens maakt een aanzienlijk deel van de fietsers buiten de spijtijden gebruik van de route Griftdijk en Rottegatsteeg. De route kent een wezenlijke recreatieve functie in plaats van een primair utilitair karakter. Dit betekent dat het ook aannemelijk is dat de conflictkans voor fietsers met gemotoriseerd verkeer kleiner is in de dalperioden. Juist die periode wordt door de recreatieve fietser meer gebruik gemaakt van deze route. Zoals in de zienswijze wordt aangegeven, hecht de gemeente echter een groot belang aan de fietser. Om die reden zijn toch fietsvoorzieningen in het ontwerp opgenomen. In de huidige situatie zijn helemaal geen fietsvoorzieningen op de Griftdijk en Rottegatsteeg aanwezig. Een achteruitgang in verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie is derhalve niet aan de orde. Het onderbreken van de fietssuggestiestroken ter hoogte van de passeervakken is op deze manier vormgegeven om juist de menging met het gemotoriseerde verkeer op die plaatsen te accentueren.

Conclusie

Deze zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt daarom ook niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.5 Zienswijze 5

Zienswijze

Geachte Raad,

Met grote zorg hebben wij kennis genomen van de plannen voor uitbreiding van het bedrijventerrein in Maarsbergen Oost en de bijbehorende reconstructie van Griftdijk en Rottegatsteeg.

Wij hebben kennis genomen van de zienswijze van Reclamant 9 op het ontwerpbestemmingsplan Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost.

Wij hebben dezelfde zienswijze op de plannen als Reclamant 9.

Met vriendelijke groet,

Gemeentelijke reactie zienswijze 5

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van Reclamant 9.

Conclusie

Deze zienswijze wordt (niet) door ons gedeeld en leidt (niet) tot wijziging van het bestemmingsplan.

3.6 Zienswijze 6

Zienswijze

Geachte raad,

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van het ontwerp van het bestemmingsplan Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost, kenmerk NL.IMRO.1581.MAAuitbreibedrter-ON01 van 8 december 2016. Met het plan wordt een uitbreiding van 5,7 ha netto bedrijventerrein mogelijk gemaakt, alsmede de bouw van 25 woningen en de aanpassingen van de infrastructuur Rottegatsteeg en Griftdijk. Reclamant maakt graag van de gelegenheid gebruik om een reactie op het plan te geven.

Wij maken bezwaar tegen de totale ontwikkeling van de uitbreiding in het algemeen en achten deze, net als in het voorontwerpbestemmingsplan onvoldoende onderbouwd. Wij vinden het besluit tot uitbreiding van het bedrijventerrein en de woningbouw in het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd, voornamelijk voor wat betreft de onderwerpen ladder voor duurzame verstedelijking, boscompensatie, ecologie, water en landschap. In deze brief gaan wij daar verder op in. De gehele toelichting van het

bestemmingsplan kent een onvoldoende motivatie en geeft ons de indruk dat de conclusies naar de ontwikkeling zijn toegeschreven in plaats van een objectief beeld te geven.

Conclusie

De noodzaak van de ontwikkeling van 25 woningen en 7,8 ha bedrijventerrein is onvoldoende aangetoond en daardoor in strijd met de Wro. Voor de realisatie van deze ontwikkeling wordt een groot deel van het bestaande bos met een aangetoonde hoge soortenrijkdom gekapt. Een verstedelijking van dergelijke omvang in een gebied dat nu open agrarisch landschap en natuur met een hoge soortenrijkdom is, vinden wij onwenselijk omdat dit leidt tot onherstelbare schade aan natuur en landschap. Wij vragen de gemeente het besluit tot uitbreiding nogmaals kritisch te bekijken. Wij verzoeken de gemeente de plannen te annuleren of drastisch in te perken.

1. Ladder voor Duurzame Verstedelijking - Bedrijventerrein

De toets aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking is aangevuld ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. Wij zijn echter van mening dat de conclusies die getrokken worden niet correct zijn. Uit uw toets blijkt dat er een actuele behoefte is die niet regionaal geacommodeerd kan worden, hetgeen de uitbreiding van het bedrijventerrein Maarsbergen Oost zou rechtvaardigen.

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 (Trede 1) is onvoldoende aangetoond en als die behoefte er daadwerkelijk is, is in regionaal verband nog ruim voldoende ruimte (Trede 2) om die te accommoderen.

Trede 1 Ladder van duurzame verstedelijking

Wij zijn van mening dat uw analyse van de actuele behoefte niet voldoende actueel is. Bijlage 21 (Toetsing Ladder) bestaat uit twee rapporten: het rapport van Stec van december 2015 en het rapport van CroonenBuro5 van mei 2016. Het Stec rapport beschrijft op bladzijde 9 dat de vraag naar bedrijventerrein in de marktregio is gebaseerd op de beschikbare bronnen, waarbij wordt beschreven dat in december 2015 door de provincie Utrecht wordt gewerkt aan een nieuwe vraagraming voor bedrijventerreinen. Stec geeft aan dat aan hen niet is gevraagd een nieuwe prognose te maken van de vraag naar bedrijventerreinen. Ook in het rapport van CroonenBuro5 is de vraagbehoefte niet geactualiseerd of aangevuld. Alleen al hieruit blijkt dat de beschreven vraag naar bedrijventerrein niet actueel is. Waarom is de nieuwe vraagraming van de provincie niet verwerkt? Dit betekent dat in het ontwerpbestemmingsplan van december 2016 de vraagraming is gebaseerd op de 5 onderdelen uit paragraaf 4.1.1 van het Stec-rapport. Wij zien in deze 5 uitgangspunten onze inspraakreactie over de vraag naar bedrijventerreinen niet terug en herhalen deze daarom hieronder, aangevuld met nieuwe opmerkingen:

- De toetsing is gebaseerd op het Regionaal Convenant Bedrijventerreinen Zuidoost Utrecht. Dat convenant is ondertekend in 2012, terwijl de behoefte-onderzoeken in de jaren daarvoor hebben plaatsgevonden. Dat is volgens ons niet actueel. Bovendien is in het Regionaal Convenant afgesproken dat eens in de 3 jaar de ruimtebehoefte voor de gehele regio wordt herijkt. Dat betekent dat een eerste herijking na ondertekening moet hebben plaatsgevonden in 2015. Uit bijlage 21 blijkt echter dat de herijking niet heeft plaatsgevonden.
- Er is beschreven dat 'zeer terughoudend moet worden omgegaan met het toekennen van een extra vraag veroorzaakt door verplaatsters'. Wij vinden echter een extra vraag van maximaal 7 ha (bladzijde 10 Stecrapport) of minimaal 7 ha (bladzijde 4 CroonenBuro5-rapport) op een totaal van 28 ha niet 'zeer terughoudend'.

- Wij weten dat er ook een meer specifieke ruimtebehoefte-enquête heeft plaatsgevonden, maar daar wordt niet naar verwezen. Het is onduidelijk van wanneer die enquête is, op wie die gericht was en welke vragen daarin zijn gesteld. Betreft het de enquête die op bladzijde 10 in het Stecrapport in het kader is beschreven?
- 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:
 - o Hoe hard is de belangstelling van de bedrijven?
 - o Geldt de belangstelling anno 2017 nog steeds?
 - o Wat zijn de argumenten van de bedrijven om te verhuizen?
 - o Welke locatie laten ze achter en wat gaat daar gebeuren?
 - o Veroorzaken deze bedrijven nu overlast in de kern?
 - o Hoe groot is hun binding aan de kern Maarsbergen?
 - o Staan deze bedrijven misschien ook als belangstellende op het lijstje voor andere locaties in de regio? (ofwel: zijn er doublures?)
 - o Hoe erg is het als deze bedrijven blijven waar ze nu zitten?
 - o Is een mogelijke alternatieve - winstgevende - invulling van de vrijkomende locaties wellicht de eigenlijke motivatie van bedrijven om te willen verhuizen?

Conclusie: De toetsing in trede 1 maakt geen gebruik van actuele gegevens.

Trede 2 Ladder van duurzame verstedelijking

Het aanbod dat in paragraaf 4.1.2 van het Stec-rapport in de tabel wordt gepresenteerd is niet actueel en niet compleet:

2

- Het rapport beschrijft dat het aanbod in harde plancapaciteit voor de gehele marktregio circa 18 ha bedraagt. Het CroonenBuro5-rapport gaat helemaal niet in op het actuele aanbod in de regio. Wij komen bij het gebruik van actuele gegevens tot de conclusie dat het aanbod 113,7 ha in een deel van Food Valley, ca 8 ha in Zuidoost- Utrecht, ca. 150 ha in Stadsregio Utrecht en ca. 72 ha in regio Amersfoort bedraagt. In de bijlage hebben wij deze gegevens gespecificeerd en zijn onze bronnen terug te vinden.
- Daarnaast is in de gemeente Veenendaal volgens de meest recente Economische Monitor Veenendaal van april 2016 de leegstand gestegen van 70% naar 90%. In het Stec-rapport van december 2015 staat echter dat deze gedaald is. Deze daling betreft dus niet actuele gegevens. CroonenBuro5 gaat helemaal niet in op leegstand in de regio.
- Onduidelijk is waarom het aanbod in de gemeente Leusden niet is meegenomen, aangezien deze gemeente ook binnen een straal van 5-10 km van het plangebied is verwijderd.
- De vraagstelling bevat ook 7 ha veroorzaakt door verplaatsende bedrijven. Wanneer de locaties die verlaten worden beschikbaar blijven als locatie voor een ander bedrijf, neemt het aanbod van beschikbare locaties toe. Dit is niet verwerkt in het aanbod, waardoor deze ons inziens te laag is. Bovendien is het niet consequent verplaatsende bedrijven wel mee te rekenen bij de vraag, maar niet bij het aanbod.
- 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 (Bron: IBIS).

Conclusie: De toetsing in trede 2 maakt geen gebruik van actuele gegevens en is niet compleet.

Conclusie Ladder van duurzame verstedelijking

Er is volop bedrijventerrein beschikbaar in de regio: ruim 113 ha in een deel van Food Valley, ca 8 ha in Zuidoost- Utrecht, ca. 150 ha in Stadsregio Utrecht en ca. 72 ha in regio Amersfoort. Lang niet alle uitgifbare hectares bedrijventerrein zijn bedoeld of geschikt voor het type bedrijven dat

interesse heeft in Maarsbergen Oost, maar de beschreven ruimtebehoefte van 28 ha 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. Wij concluderen dat er geen noodzaak is voor de uitbreiding van het bedrijventerrein Maarsbergen Oost en verzoeken de gemeente de plannen te annuleren of drastisch in te perken.

2. Ladder voor Duurzame Verstedelijking - Woningen

3 In het Stec-rapport is vermeld dat een nadere kwalitatieve onderbouwing van de behoefte aan extra woningen noodzakelijk is, inclusief (verborgen) plancapaciteit in bestaand stedelijk gebied. Wij verzoeken daarom om een actueel beeld van de woningbehoefte in Maarsbergen en het aanbod van locaties in Maarsbergen en omgeving, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het onderzoek van CroonenBuro5 vinden wij hiervoor ontoereikend, omdat het onvoldoende ingaat op (verborgen) plancapaciteit, niet ingaat op het actuele aanbod van (locaties voor) woningen binnen en buiten de gemeente en laat zien dat de behoefte vooral bestaat uit seniorenwoningen. Het type woning en de locatie van het plangebied is vanwege de afstand tot het dorp juist minder geschikt voor senioren. Wij twijfelen daarom sterk aan de noodzaak en behoefte van de geplande woningen.

4 Ook vragen wij ons af waarom het doel (art. 2.1) uit de intentieovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer van april 2012 over het realiseren van eventuele woningbouw met als uitgangspunt inzet van bestaande bouwvlakken is verlaten. Woningbouw beperken tot binnen de bestaande bouwvlakken heeft een veel minder groot effect op natuur en landschap. Wij vinden dit daarom een goed alternatief en verzoeken u te motiveren waarom dit doel verlaten is. Het enkele feit dat zonder woningbouw buiten de bestaande bouwvlakken het plan niet kostendekkend is, mag geen reden zijn te bouwen buiten de rode contour en natuur en landschap te schaden.

3. Boscompensatie

5 Volgens de Verordening Natuur en Landschap provincie Utrecht 2017, artikel 4.2.1 geldt dat de herplant op termijn tenminste gelijkwaardige ecologische en landschappelijke waarden kan vertegenwoordigen. Belangrijk bij de locatie en eigenschappen van herplant zijn de boomsoorten, de kwaliteit van de grond, ligging in hetzelfde gebied, mate van robuustheid ! aaneengeslotenheid en dergelijke. Wij twijfelen sterk of de nieuwe houtwallen rond het woongebied een kwalitatief toereikende boscompensatie zijn.

4. Ecologie

Actualisatie ecologisch onderzoek

6 Het ecologisch veldonderzoek is voor de locatie Haarweg 17-19 inclusief het campingterrein uitgevoerd in de periode juli 2012 - okt 2013. Dat betekent dat de resultaten inmiddels zijn verouderd en juridisch niet meer geldig. Bovendien is de wetgeving inmiddels gewijzigd en zijn andere soorten op grond van de Wet natuurbescherming beschermd. Ook is het onderzoek niet vlakdekkend uitgevoerd en zijn de gevolgen van alle fysieke ingrepen in het plangebied niet beschreven: De gevolgen van de voorgenomen ontsluiting van het plangebied met een verbreding en aangepaste verlichting van de Griftdijk en de Rottegatsteeg ontbreken in de ecologische rapporten. Het is zeer goed mogelijk dat juist in de huidige wegbermen te beschermen natuurwaarden (bijvoorbeeld vlinders, orchideeën) voorkomen. Ook zijn effecten van aangepaste verlichting op vleermuizen die wellicht langs de (watergang bij de) Griftdijk en de Rottegatsteeg vliegen niet beschreven. Vanwege bovenstaande tekortkomingen verzoeken wij de gemeente het ecologisch onderzoek te actualiseren en aan te vullen.

Uitvoerbaarheid

Daarnaast moet in het bestemmingsplan opnieuw zicht worden gegeven op de uitvoerbaarheid van de voorgenomen plannen, nu is komen vast te staan dat de Flora- en faunawetontheffing gedeeltelijk is herroepen voor de werkzaamheden op het voormalige campingterrein (Besluit van RVO van 21 december 2016). Daarnaast is er geen zicht op de haalbaarheid van de boscompensatie omdat onduidelijk is of het bos gecompenseerd kan worden in de benodigde tijd (zie paragraaf 4.10 van de toelichting). Zonder zicht op een in werking getreden ontheffing en duidelijkheid over boscompensatie, is er sprake van strijdigheid met artikel 3.1 Wro.

Soortenrijkdom

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. Toch kiest de gemeente er voor deze soortenrijkdom aan te tasten door het bos te kappen en een bedrijventerrein te realiseren. In het plangebied blijft voor 3,5 ha '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 ha 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.

Omdat de noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein niet is bewezen, het plangebied een grote soortenrijkdom kent en niet alleen het te kappen bos maar ook in de te handhaven 3,5 ha 'bos' een grote achteruitgang van natuurwaarden zal vertonen, verzoeken wij de gemeente het bos te behouden en af te zien van de uitbreidingsplannen of deze drastisch in te perken. Alle compensatiemaatregelen die getroffen gaan worden, zullen in tegenstelling tot wat is beschreven in paragraaf 2.3.1.1 van de toelichting nooit leiden tot het 'verbeteren van de ecologische waarden en potenties van het gebied'. Het duurt decennia voordat in een nieuw aan te leggen stuk natuur dezelfde waarden zijn gerealiseerd als hetgeen wordt vernietigd in het bestaande bos.

Groen dus vitaal

7

Het vernietigen van het bos en de bijbehorende natuurwaarden is in strijd met de gemeentelijke Structuurvisie 2030 'Groen dus vitaal'. In paragraaf 3.4.1 wordt beschreven dat de volgorde van de thema's uit de Structuurvisie de algemene houding van 'groen dus vitaal' weerspiegelt: eerst de groene en cultuurhistorische opgaven, dan die van mobiliteit en leefbaarheid en tenslotte de meer economische opgaven. Het voorgenomen plan kijkt juist eerst naar de economische opgave en offert daarvoor groen op. Wij verzoeken de gemeente daarom af te zien van de uitbreidingsplannen of deze drastisch in te perken en overeenkomstig haar eigen beleid voorrang te geven aan het behouden van groen.

Borging van de ecologische maatregelen

In paragraaf 9.2 en 9.3 worden maatregelen beschreven gericht op het voorkomen van aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS en gericht op het in stand houden van de natuurwaarden. De genoemde maatregelen in het ecologische onderzoek worden niet beschreven in het bestemmingsplan. Wij verzoeken u om in de toelichting hierop in te gaan en de beschreven maatregelen, waar mogelijk, te borgen in de planregels.

5. Watertoets

8

Water en natuurkwaliteit

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 en er wordt zelfs een verandering van grondwaterstromen beschreven (namelijk de versnelde afvoer ten noorden van de Haarweg, zie hierna). 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.

Watergang ten noorden van de Haarweg

Uit de watertoets van 13 oktober 2016, paragraaf 4.4, en paragraaf 4.8.2 van de toelichting op het bestemmingsplan blijkt dat kans op grondwateroverlast optreedt aan de noordzijde van de Haarweg. Daarom wordt in de watertoets geadviseerd ten noorden van de Haarweg het nieuwe plan, met circa 30 cm, op te hogen en om een greppel langs de Haarweg aan te leggen. Uit het ecologisch onderzoek Haarweg 17-19 blijkt echter dat, 'ter bescherming van de zones met bijzondere ecologische kwaliteit onder andere moet worden voorkomen dat watergangen mogen worden aangelegd die een sterk drainerende werking hebben en tot een versnelde afvoer van grondwater leiden'. De versnelde grondwaterafvoer is nu juist het doel van de beoogde watergang. Hiermee wordt duidelijk dat het plan sterke effecten heeft op de ecologische kwaliteit van het gebied en dus een ongeschikte locatie is voor de realisatie van woningen.

Infiltratie en verharding

In de watertoets is de toename van het verhard oppervlak op het toekomstige bedrijventerrein aangepast naar 5,7 ha. Dit bedroeg in het voorontwerp 7,8 ha. Bij de aanpassing lijkt gebruik te zijn gemaakt van de netto grootte van het bedrijventerrein (5,7 ha) in plaats van de bruto grootte (7,8 ha). Het is echter niet zo dat het verschil tussen de bruto en netto grootte van een bedrijventerrein slechts onverhard terrein betreft. De wegen op het bedrijventerrein behoren tot de bruto grootte, maar dit betreft wel verhard terrein. Wij verzoeken de gemeente in de watertoets uit te gaan van de werkelijke toename van het verharde oppervlak, dus inclusief de geplande wegen.

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. Volgens de watertoets zal in de toekomstige situatie 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 en de afvoer van grondwater via de greppel. 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 verzoeken u de watertoets aan te passen en rekening te houden met bovengenoemde aspecten.

9

6. Landschap

Er is niet beschreven hoe de wijzigingen van de Griftdijk en de Rottegatsteeg de landschappelijke kwaliteit in het gebied aantasten. Wij verzoeken u dit alsnog op te nemen.

Daarnaast verdwijnt door het kappen van bomen voor het bedrijventerrein 'de robuuste eenheid' terwijl in de PRV juist aandacht gevraagd wordt voor het in stand houden van het samenhangend boscomplex. Om deze redenen delen wij uw conclusie dat de ontwikkeling bijdraagt aan het versterken van de landschappelijke waarde van het gebied niet. Wij verzoeken u in te gaan op het verdwijnen van deze robuuste eenheid.

In paragraaf 2.3.1.1 van de toelichting wordt aangegeven dat door de voorgenomen ontwikkeling de landschappelijke structuur versterkt wordt. Wij onderschrijven uw conclusie niet dat de woonkavels, de uitbreiding van het bedrijventerrein, de verbreding van ontsluitingswegen en de kap van het bestaande bos de landschappelijke structuur versterkt en dat de 'nieuwe functies een logische toevoeging in het landschap' zijn. Wij zijn van mening dat de bestaande landschappelijke kwaliteit niet opgegeven zou moeten worden voor een ontwikkeling die met mooie woorden toegeschreven wordt naar de uitgangspunten van de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen en daardoor ten onrechte gepresenteerd wordt als een versterking van de landschappelijke kwaliteit.

Tot slot

Wij vertrouwen erop dat u bij de verdere procedure onze reactie in overweging wilt nemen. Uiteraard zijn we graag bereid om een nadere toelichting te geven. Hiervoor kunt u contact opnemen met ondergetekende of met NN. NN is te bereiken op telefoonnummeren via e-mail.

Met vriendelijke groet,

Gemeentelijke reactie zienswijze 6

1. Ladder trede 1 en 2.

1

Hetgeen reclamant stelt ten aanzien van de actuele regionale behoefte en trede 2 van de Ladder wordt niet onderbouwd door een rapport van een deskundige. Gesteld wordt dat er geen sprake is van actuele gegevens voor de analyse van de behoefte. De rapportage die ten grondslag ligt aan de markt- en Ladderanalyse dateert van december 2015 en de analyse van CroonenBuro5 van mei 2016. Ten tijde van het onderzoek van Stec Groep was geen actuelere behoefte-raming beschikbaar dan die gebruikt is in het onderzoek. Medio 2016 heeft Stec groep de behoefte aan bedrijventerreinen in de provincie Utrecht onderzocht. Voor uitgebreide conclusies van dit onderzoek verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 3 onder punt 1.

2. Ladder trede 2

2

Over het door reclamant gestelde dat de cijfers over leegstand in Veenendaal niet actueel zijn het volgende: het beoordeelde rapport stelde Stec Groep eind 2015 op. Indertijd waren de leegstandscijfers wel actueel. Deze cijfers zijn daarom geactualiseerd (peildatum maart 2017). Daaruit blijkt dat de leegstand in Veenendaal inderdaad is toegenomen tot net boven frictieniveau, maar dat de totale leegstand in de marktregio onder frictieniveau ligt. Voor de volledigheid is bekeken per gemeente met een hogere leegstand dan frictieniveau (Rhenen,

Utrechtse Heuvelrug en Veenendaal) hoeveel meters kunnen worden opgevangen in binnenstedelijk gebied. Dit komt neer op circa 1 hectare.

Reclamant stelt dat het aanbod in de gemeente Leusden had moeten worden betrokken in de analyse. Het is correct dat ook de gemeente Leusden binnen de grens van 5 tot 10 kilometer met Maarsbergen Oost ligt. Toch wordt deze gemeente niet tot de marktregio gerekend. De dynamiek tussen Leusden en de Utrechtse Heuvelrug is beperkt. Sinds 2008 zijn er slechts 2 verplaatsingen naar Zuidoost Utrecht geweest, beide naar Veenendaal, daarnaast geldt dat alle uitgeefbare terreinen in Leusden ten noordwesten van de kern liggen en dus verder dan 8 km van Maarsbergen Oost. De binding van bedrijven op deze terreinen ligt over het algemeen meer richting Amersfoort. Overigens maakt het wel of niet meenemen van Leusden niet veel uit voor de conclusies die zijn getrokken. Aangezien de vraag in Leusden (1,7 ha) kleiner is dan het aanbod (7 ha) neemt de totale behoefte wel iets af, maar is er alsnog meer dan voldoende marktruimte voor de toevoeging van extra bedrijventerrein.

3. *Ladder - Woningen.*

3

Reclamant stelt dat een nadere kwalitatieve onderbouwing van de behoefte aan extra woningen noodzakelijk is, inclusief (verborgen) plancapaciteit in bestaand stedelijk gebied. Bij het bepalen van de behoefte heeft Stec Groep zich gebaseerd op de planlijsten van de gemeenten Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Wijk bij Duurstede. Deze planlijsten geven alle bekende in- en uitbreidingsplannen weer. Daarmee is dus ook rekening gehouden met plancapaciteit in bestaand stedelijk gebied.

Tenslotte komt de marktregio voor dit plan, zoals toegelicht in de rapportage van Stec Groep, gelet op aard en omvang en verhuisrelaties overeen met Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Wijk bij Duurstede. Dit betekent dat dat ook het relevante niveau is waarbinnen vraag en aanbod tegen elkaar afgezet moeten worden en niet de kern Maarsbergen. Bovendien, zolang passend binnen de behoefte mogen gemeenten de actuele behoefte beleidsmatig spreiden over de kernen. De omvang van ieder plan bij iedere kern hoeft niet te worden onderbouwd, gelet op actuele jurisprudentie².

4 *IOK.*

4

Reclamant stelt dat het plan niet haalbaar is binnen de uitgangspunten van de IOK, deze uitgangspunten zijn opgerekt. Voor de gebiedsontwikkeling Maarsbergen-Oost zoals die nu is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan zijn een aantal proces stappen en besluiten door de gemeenteraad vooraf gegaan. Aanvankelijk is er een plan opgesteld met 5.7 hectare netto uitgeefbaar bedrijfsterrein + 1 vrije sectorwoning aan de zuidzijde van de Haarweg op de voormalige camping en aan de noordzijde van de Haarweg 43 woningen, waarvan 36 vrije sector kavels en 9 starterswoningen.

Vanwege de bestuurlijke en ook maatschappelijke onhaalbaarheid van deze variant, met name het aantal woningen werd als te grootschalig beoordeeld, is het plan gewijzigd naar 13 vrije sector kavels (inclusief 1 aan de zuidzijde van de Haarweg) en 5.7 hectare netto uitgeefbaar bedrijfsterrein. Heuvelrug Wonen kreeg aanvullend op dit programma medewerking van de gemeenteraad tot de bouw van 6 sociale huurwoningen op haar eigen perceel Haarweg 21, achter de bestaande vrijstaande woning op dit perceel.

Uiteindelijk is in de raad van 25 september 2014 tot een besluit gekomen waarbij initiatiefnemer 18 vrije sector kavels realiseert en Heuvelrug Wonen zes sociale huurwoningen realiseert aan de noordzijde van de Haarweg en aan de zuidzijde van de Haarweg 5.7 hectare netto uitgeefbaar bedrijfsterrein wordt gerealiseerd, plus een vrije sector kavel, oostelijk van het bedrijventerrein.

² ECLI:NL:RVS:2016:24

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat de programmatische uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling, door opvolgende bestuurlijke besluiten en voortschrijdend inzicht zijn gewijzigd. Hierdoor worden er veel minder woningen gebouwd dan aanvankelijk was overeengekomen.

Het nu voorliggende plan is programmatisch in overeenstemming met het besluit van de gemeenteraad van 25 september 2014. Van oprekken of wijzigen van de uitgangspunten is na september 2014 geen sprake geweest. Enige ruimtelijke aanpassing is dat de zes sociale huurwoningen niet achter de bestaande woning Haarweg 21 worden gebouwd zoals in september 2014 door de raad was geaccordeerd, maar door een grondruil tussen initiatiefnemer en Heuvelrug wonen worden de zes sociale huurwoningen op de hoek Rottegatsteeg/Haarweg gebouwd. Verder zijn 3 bouwkavels gelegen langs de Rottegatsteeg verplaatst naar de tuin gelegen ten westen van Haarweg 21. Hierdoor is het mogelijk het gehele woningbouwprogramma in het lint langs de Haarweg te bouwen en kan het sportveldje dat gepland was achter/buiten het lint, nu ook binnen het lint gerealiseerd worden.

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

5. *Boscompensatie.*

5 Voor de beantwoording wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op zienswijze 3 onder punt 6.

6. *Ecologie, actualisatie en aanvulling.*

6 Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht. Omdat de uitgevoerde onderzoeken op basis van het wettelijk kader van voor 1 januari 2017 zijn uitgevoerd heeft actualisatie van de uitgevoerde onderzoeken plaatsgevonden. Er is een beoordeling gemaakt ten aanzien van het nieuwe wettelijke kader en er is vastgesteld dat er geen nieuwe soorten van de in de Wet Natuurbescherming opgenomen lijst in het plangebied voorkomen. Ten aanzien van de aanpassing van de infrastructuur wordt separaat gekeken naar de ecologische effecten. Ook wordt daarin de verlichting betrokken. De voorbereidingen voor de uitvoering zijn in gang gezet en het ecologische aspect neemt daarin een eigen plaats in. De ingrepen aan de infrastructuur zullen niet eerder worden uitgevoerd dan wanneer duidelijk is dat er geen nadelige gevolgen voor de flora en fauna in dat gebied uit voortvloeien. Dit staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg.

Uitvoerbaarheid.

Wat betreft de zienswijze ten aanzien van de ontheffing(en) wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie bij zienswijze 1 onder punt 1 en 2. Deze ontheffingen zijn geldig tot en met november 2022 voor wat betreft de door Rijksdienst voor Ondernemend Nederland verleende ontheffing. De recent door de Provincie Utrecht verleende ontheffing is tot 2022 geldig.

Borging maatregelen in bestemmingsplan.

Het treffen van maatregelen is geborgd via de verleende ontheffingen op grond van de Flora- en faunawet en de Wet natuurbescherming. In het bestemmingsplan zijn met betrekking tot een aantal mitigerende maatregelen die in het kader van voornoemde ontheffingen aan de orde zijn, in de regels en op de verbeelding wel planologische randvoorwaarden geschapen. Zo zijn op de verbeelding een tweetal faunatunnels aangeduid, is de locatie voor een te bouwen

vleermuistoren op de verbeelding aangegeven en worden nieuw aan te leggen houtwallen en boomsingels bestemd voor natuur.

Achteruitgang van natuurwaarden

Op grond van de verleende ontheffingen op grond van de Flora- en Faunawet en de Wet natuurbescherming is naar onze mening op een zorgvuldige wijze invulling gegeven aan het scheppen van waarborgen om de in het gebied aanwezige natuurwaarden in stand te houden en, voor zover dat niet mogelijk is, er in voldoende mate en op adequate wijze is voorzien in mitigerende maatregelen ten aanzien van flora en fauna en in voldoende boscompensatie als het gaat om het te kappen oppervlak bos op de camping.

Structuurvisie: *Strijd met structuurvisie*

Verwezen kan worden naar de beantwoording in de gemeentelijke reactie onder zienswijze 3 onder punt 7.

7. *Watertoets.*

Door Aveco de Bondt is een Memo opgesteld (oktober 2016) waarin ingegaan wordt op de zorg van reclamant 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.

In bijlage 11, blz. 7 is een tabel opgenomen met de grondwaterstanden, de kwel en infiltratie in mm per dag. Voorts is in hoofdstuk 3.4 van de watertoets de grondwaterstroomrichting geduid en is de gemiddelde grondwater hoogte GHG bepaald. Ter nadere verificatie zijn in het plangebied een aantal peilbuizen geplaatst. Tenslotte zijn op basis van het samenstel van bestaande onderzoeksgegevens en feitelijk veldwerkonderzoek dmv peilbuizen, in samenspraak met het waterschap een aantal conclusies getrokken die er samengevat op neerkomen dat er een verwaarloosbaar risico is van verdroging van landgoed Het Kombos.

De stellingname van reclamant dat er naar de aspecten grondwaterstromen, gevolgen voor waterpeil, verdroging en kweldruk geen onderzoek is gedaan is feitelijk niet juist en kunnen wij dan ook niet onderschrijven.

Greppel en verharding : het gemeentelijk beleid is erop gericht dat het afstromend regenwater van schone oppervlakten wordt geïnfiltreerd en dat er geen gebruik gemaakt wordt van drainage. Wellicht is hier sprake van een misverstand. Het gaat in casus niet om een nieuw te graven watergang maar om een greppel bij de bestaande woningen ten noorden van de Haarweg. De ligging ervan is op figuur 7 van hoofdstuk 3.5 van de watertoets aangegeven.

Er worden derhalve geen nieuwe watergangen gerealiseerd. Van strijdigheid met het ecologisch onderzoek is ons inziens geen sprake. Zoals aangegeven in bijlage 11 bij de plantoelichting en de aanvulling op de watertoets met kenmerk "Watertoets Ambachtsweg Maarsbergen PD/050/142215" wordt het plangebied ruim boven GHG niveau ontwikkeld. De grondwaterstand zal door de planontwikkeling stijgen, wanneer hemelwater geïnfiltreerd wordt. Een stijging op de ene locatie kan technisch niet tot een verdroging leiden op een andere locatie. Uitgaande van

de in de watertoets vermelde 7,8 ha bruto oppervlak is de waterbalans bij infiltreren van hemelwater positief en met meer ondergrondse berging dan in de huidige situatie.

In het bestemmingsplan wordt 5,7 ha genoemd in de plantekst die gaat over uitgeefbaar en bruto oppervlak, dat verschil speelt geen rol in de watertoets.

Om vernatting aan de Haarweg bij de bestaande bebouwing uit te sluiten is daar een greppel voorgesteld. Deze greppel beheerst daar een eventueel stijgende grondwaterstand ten opzichte van de huidige situatie. Een verslechtering van de grondwaterhuishouding daardoor is uitgesloten, hooguit wordt het positieve effect op de grondwaterbalans door de greppel getemperd. De greppel zal aansluiten op de greppel langs de Rottegatsteeg. Dat is geen grote waterafvoerende watergang. De greppel dient dan ook vooral om pieken in de grondwaterstand te bergen.

6. *Landschap.*

9 De herinrichting van de Griftdijk en de Rottegatsteeg maken geen deel uit van het voorliggende bestemmingsplan. De aanpassingen aan de wegen hebben wel een directe relatie met de ontwikkeling, maar kunnen binnen de huidige bestemming worden uitgevoerd.

Qua landschapsbeeld zal er na de aanpassing van de wegen niet veel veranderen. De meest beeldbepalende en structuurbepalende landschapselementen liggen haaks op de wegen (Griftdijk en Rottegatsteeg). Mocht het, ten behoeve van de aanpassingen aan de wegen, nodig zijn om een deel van deze houtwallen weg te halen, dan doet dat geen afbreuk aan het landschapsbeeld.

De ontwikkeling van bedrijventerrein is opgenomen in de structuurvisie voor de provincie Utrecht en de daaruit voortgekomen PRV. De structuurvisie is een integraal beleidsdocument waarin belangen op het gebied van bijvoorbeeld wonen, werken, natuur en landschap zijn afgewogen. De ontwikkeling van het bedrijventerrein en de landschappelijke inpassing zijn in overleg met de provincie en binnen het afwegingskader tot stand gekomen.

De oorspronkelijke functie van het terrein waar het bedrijventerrein op is geprojecteerd was campingterrein. Door het buitengebruik raken van de camping heeft het gebied zich kunnen ontwikkelen als bosachtig gebied.

Bij het ontwerp van het bedrijventerrein is vervolgens uitgegaan van een robuuste bosrand die zowel qua beleving als op ecologisch gebied voor continuïteit zorgt. Langs de Haarweg valt deze brede boszone samen met de aanwezig duurzame soorten zoals eiken.

Het kappen van de bomen op het voormalig campingterrein moet in de directe omgeving worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt zodanig ingezet dat de in de PRV beschreven robuuste eenheid op provinciaal niveau wordt versterkt en de gewenste ecologische structuur rond het bedrijventerrein sterk wordt verbeterd. Deze verbetering van de ecologische structuur draagt tevens bij aan een versterking van de landschapsbeleving.

Voor een goed begrip van de locatie in zijn landschappelijke context is de gehele Utrechtse Heuvelrug bestudeerd. Hierbij is vooral gekeken naar de overgang van de beboste hoge delen naar de open lage delen aan de noordzijde van de Utrechtse Heuvelrug. Kenmerkend voor de overgang is het grillige verloop van de bosrand. Hierbij wordt de verkavelingsstructuur van het agrarische gebied in de bosrand overgenomen. Deze overgang van bos naar agrarisch gebied krijgt aan de noordzijde van de Utrechtse Heuvelrug telkens een andere invulling. Zo loopt ter hoogte van landgoed Den Treek een boerderijenlint met laanbeplanting parallel aan de bosrand, worden de agrarische percelen bij Maarn door sterke houtwallen omzoomd en laat het landschap bij Veenendaal zich kenmerken door een open landschap met langgerekte kavels. Bij Maarsbergen is het landschap een bijzondere mengvorm van verschillende landschapstypologieën. Dit levert een aantrekkelijk landschappelijk beeld op dat wordt gekenmerkt door de met houtsingels omzoomde meer rechthoekige kavels.

In de planopzet voor de ontwikkeling in Maarsbergen Oost is landschappelijk gezien onderscheid gemaakt tussen de ligging van het bedrijventerrein in het bos en de ligging van de woningbouw in de

overgang tussen het bos en het open landschap.

De sterke omzooming van het bedrijventerrein met bos maakt het bedrijventerrein vanuit het landschap en de openbare wegen nauwelijks zichtbaar. Qua stedenbouwkundige structuur vormt deze opzet een vanzelfsprekende voortzetting van de ruimtelijke structuur van Maarsbergen. Qua beleving wordt het landschap door het bedrijventerrein niet of nauwelijks aangetast.

Aansluitend op de landschappelijke analyse wordt de woningbouw omzoomd door houtwallen. Deze 'boskamers' sluiten aan op andere boskamers die rondom Maarsbergen voorkomen en in dit deel van de Utrechtse Heuvelrug de landschappelijke overgang vormen tussen de hoger gelegen droge gronden en de lagere nattere agrarische gronden. Ten opzichte van de huidige situatie, waarin de bebouwing aan de Haarweg met de achterzijde naar het landschap is gericht en er, vooraf in de winterperiode, een rommelig beeld is, ontstaat door de aanleg van de houtwallen, als omzoming van de 'boskamers', een scherpe overgang tussen het open landschap en het bosrijke landschap. De vorm van de kamer maakt deel uit van de grillige bosrand aan de noordzijde van de Utrechtse Heuvelrug en draagt bij aan het vergroten van de landschapsbeleving en de biodiversiteit.

Conclusie

Deze zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan

3.7 Zienswijze 7

Zienswijze

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens mijn cliënt, Reclamant, ontvangt u hierbij een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost" zoals dit van 23 december 2016 tot en met 2 februari 2017 ter inzage ligt.

Huidige situatie

Reclamant is 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. De gronden worden via de Haarweg ontsloten.



Globale ligging cultuurgronden (rood) en aansluiting op Haarweg (oranje)

Situatie binnen voorontwerpbestemmingsplan

In het voorontwerpbestemmingsplan “Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost” was voorgesteld om de Haarweg ter hoogte van de Rottegatsteeg af te sluiten voor verkeer.

Aangezien deze maatregel tot gevolg zou hebben dat de cultuurgronden van cliënt voor vele agrariërs slechter bereikbaar zouden worden, is namens cliënt een inspraakreactie ingediend.

Reactie gemeente na inspraakreactie

De gemeente heeft in de “Nota Inspraak” op deze inspraakreactie als volgt gereageerd: *“De knip in de Haarweg 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.”*

Vervolgens concludeert de gemeente als volgt:

“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.”

Zienswijze cliënt op ontwerpbestemmingsplan

1 Doordat de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan niet concreet heeft aangegeven op welke wijze de knip wordt gerealiseerd en op welke wijze rekening wordt gehouden met de uitwerking van het plan en de uitvoering van de aanpassing van de Haarweg, ter plaatse van de hoek met de Rottegatsteeg, kan cliënt niet beoordelen of de cultuurgronden goed bereikbaar blijven voor landbouwverkeer.

Gezien de omvang van de plannen, namelijk uitbreiding van het bedrijventerrein alsmede de ontwikkeling van 24 woningen, is cliënt daarnaast van mening dat het onderdeel

2 verkeersafwikkeling onderbelicht blijft in voorliggend plan. Door de verkeersmaatregel buiten de werking van het bestemmingsplan te laten wordt voorbijgegaan aan het belang ervan. Een dergelijk belangrijk punt kan niet op zijn beloop gelaten worden maar zou wel degelijk onderdeel van het bestemmingsplan moeten zijn.

Conclusie

Doordat mijn cliënt niet kan beoordelen of de cultuurgronden aan de Haarweg voldoende bereikbaar blijven voor landbouwverkeer en geen concreet plan voorligt dat voorziet in de verkeersafwikkeling ter plaatse, kan mijn cliënt niet anders dan concluderen dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende voorziet in een goede verkeersafwikkeling.

Met slechts de toezegging dat met de inspraakreactie rekening gehouden zal worden in de uitwerking van het plan en de uitvoering van de aanpassing aan de Haarweg, ter plaatse van de hoek met de Rottegatsteeg worden de belangen van mijn cliënt onvoldoende gewaarborgd.

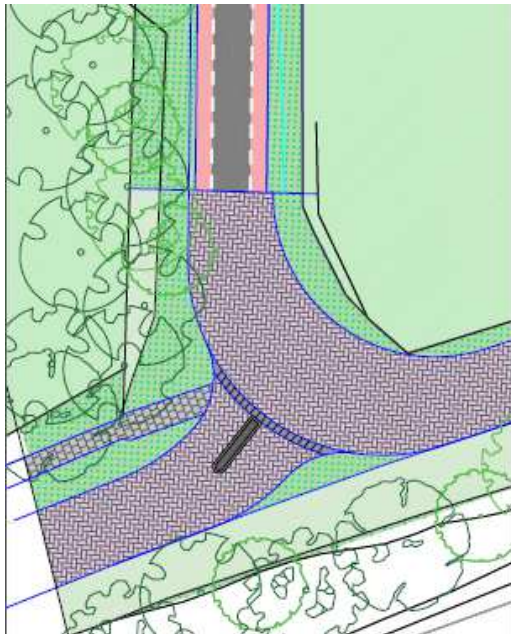
Namens cliënt wil ik de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug dan ook vriendelijk verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan in zijn huidige vorm niet vast te stellen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gemeentelijke reactie van zienswijze 7

1 Zoals in de beantwoording van uw inspraakreactie op het voorontwerp-bestemmingsplan ook reeds is aangegeven, erkent de gemeente uw belang in de bereikbaarheid van uw percelen aan de Haarweg. Op 24 januari j.l. heeft u kennis kunnen nemen van de vormgeving van de knip in de Haarweg zoals die voor ogen staat. Hieronder is de betreffende uitsnede uit het totaalontwerp van dit project weergegeven:



De hiernaast weergegeven vormgeving van de knip in de Haarweg zal in juridische zin worden ondersteund door toepassing van een inrijverbod voor vrachtverkeer. Vanzelfsprekend zal reclamant een ontheffing ontvangen voor dit inrijverbod indien dit uit oogpunt van bedrijfsvoering noodzakelijk is.

2 Reclamant is van mening dat de verkeersmaatregelen dermate van belang zijn dat ze in het bestemmingsplan dienen te worden opgenomen. De beoogde maatregelen passen echter al in de vigerende planologie. Bovendien heeft de gemeente de benodigde gronden in eigendom en zal zij zorg dragen voor de uitvoering ervan. De uitvoerbaarheid van de verkeersmaatregelen is dan ook niet in het geding.

Conclusie

De zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Zienswijze 8

Geachte leden van de gemeenteraad,

Namens mijn cliënt, Reclamant, ontvangt u hierbij een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' zoals dit van 23 december 2016 tot en met 2 februari 2017 ter inzage ligt.

HUIDIGE (BEDRIJF)SITUATIE

Reclamant, eigenaar van een agrarische bedrijfslocatie, staande en gelegen aan en nabij de Rottegatsteeg 1-A te Maarsbergen. Op deze locatie voeren zij onder de naam Reclamant BV 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 ZIENSWIJZE

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 binnen de beoogde ontwikkeling:

1. er geen goede verkeersafwikkeling plaatsvindt en de verkeersveiligheid op de Rottegatsteeg en de Griftdijk ernstig in het gedrang komt, aangezien:

- 1 a. er binnen de huidige situatie al sprake is van een slechte verkeersafwikkeling en onveilige situatie(s);
- 2 b. er gebruik is gemaakt van onjuiste onderzoeksgegevens om het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit te bepalen;
- 3 c. een opgeplust profiel voor een erftoegangsweg onvoldoende is om het bestaande bedrijventerrein, de bestaande woningen, de bestaande agrarische bedrijven, de bestaande agrarische gronden, de uitbreiding van het bedrijventerrein en de realisatie van 24 nieuwe woningen mee te ontsluiten;
- 4 d. de verkeersafwikkeling over de Rottegatsteeg en de Griftdijk met bijbehorende

maatregelen, wijziging van het wegprofiel en onderliggende onderzoeken geen integraal onderdeel uitmaken van onderliggend plan.

5

2. de toename van geluidsoverlast (als gevolg van een hogere verkeersintensiteit en optrekkend en afremmend verkeer) op de woning staande en gelegen aan de Rottegatsteeg 1A had moeten worden onderzocht;

6

3. de bereikbaarheid van de cultuurgronden aan de Rottegatsteeg niet wordt gewaarborgd;

7

4. de bereikbaarheid van de pachtgronden aan de Haarweg niet wordt gewaarborgd.

Bovenstaande punten zullen in deze zienswijze nader worden toegelicht.

1. SLECHTE VERKEERSAFWIKKELING EN VERKEERSVEILIGHEID IN GEDRANG

In de inspraakreactie, die namens onze cliënt op het voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' is ingediend, is reeds aangegeven dat met het voorliggende plan niet wordt voldaan aan de randvoorwaarde 'een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting' zoals vastgelegd in 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.

De gemeente heeft in de 'Nota inspraak' en het voorliggende ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' de twijfels hierover niet weggenomen. Mijn cliënt is van mening dat binnen de beoogde ontwikkeling er geen goede verkeersafwikkeling plaatsvindt en de verkeersveiligheid op de Rottegatsteeg en de Griftdijk ernstig in het gedrang komt, aangezien er gebruik is gemaakt van onjuiste onderzoeksgegevens om het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit te bepalen.

Cliënt is van mening dat het huidige wegprofiel op de Griftdijk en Rottegatsteeg niet passend is voor de huidige verkeersbelasting en verkeersintensiteit, met als gevolg dat er binnen de huidige situatie al sprake is van onveilige situaties en een slechte verkeersafwikkeling. Cliënt ziet dan ook niet dat een opgeplust profiel voor een erftoegangsweg voldoende is om het bestaande bedrijventerrein, de bestaande woningen, de bestaande agrarische bedrijven, de bestaande agrarische gronden, de uitbreiding van het bedrijventerrein en de realisatie van 24 nieuwe woningen mee te ontsluiten.

Daarnaast heeft cliënt vernomen dat de gemeente op de inloopavond over het voorliggende bestemmingsplan voorstellen heeft gedaan over de nieuwe inrichting van de Rottegatsteeg en de Griftdijk. Cliënt begrijpt niet in welk juridisch kader deze voorstellen moeten worden gezien, aangezien ze tot dusver geen onderdeel uitmaken van voorliggend bestemmingsplan. Ook is onduidelijk op welke wijze de gemeente tot aanpassing van het wegprofiel van de Rottegatsteeg en de Griftdijk is gekomen.

a. Slechte verkeersafwikkeling en onveilige situatie(s) binnen huidige situatie

De gemeente geeft door haar reacties op de diverse inspraakreacties, vastgelegd in de 'Nota inspraak' het beeld dat ze de huidige situatie en het bestaande wegprofiel op de Griftdijk en de Rottegatsteeg beschouwt als zijnde passend en veilig voor het verkeer. Cliënt wil aangegeven dat er binnen de huidige situatie totaal geen sprake is van een veilige situatie en de gemeente derhalve een foutieve uitgangssituatie hanteert.

Het huidige wegprofiel bestaat uit een asfaltweg, die aan beide zijden is voorzien van grasbetonstenen. Door de beperkte breedte moeten auto's, vrachtverkeer en

landbouwverkeer uitwijken bij passeren, waardoor ze vaak in de berm of op de rand van de grasbetonstenen terecht komen. Gevolg hiervan is dat er verzakkingen zijn van de grasbetonstenen en er diepe geulen in de bermen ontstaan, wat leidt tot onveilige situaties voor het wegverkeer en specifiek voor tweewielers.

Cliënt is daarbij van mening dat fietsers relatief weinig gebruik maken van de Rottegatsteeg en de Griftdijk door de huidige onveilige situatie.

b. Gebruik onjuiste onderzoeksgegevens

Voor het berekenen van de toename van de verkeersintensiteit en verkeersbelasting op de Rottegatsteeg en de Griftdijk is door Royal Haskoning DHV het rapport 'Verkeerskundig onderzoek bestemmingsplan Maarsbergen - Oost; Onderzoek verkeerskundige ontsluiting 2030'; versie 06/Finale versie; datum november 2016; opgesteld. In dit rapport is aangegeven dat de eerder opgeleverde rapportage (Ontwikkeling bedrijventerrein Maarsbergen - Oost, Onderzoek verkeerskundige ontsluiting (versie 2 van juni 2015 met registratienummer MOAF201500159)), opgesteld in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan 'Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost', gebaseerd is op verouderde verkeersgegevens.

In de afgelopen periode is in het kader van de ongelijkvloerse spoorkruising N226 in Maarsbergen een studie (Spoorkruising N226 Maarsbergen, Onderzoek naar doorstroming met microsimulatiemodel. Rapport Grontmij van januari 2016 met Referentienummer GM-0175074) uitgevoerd naar de doorstroming van het verkeer, waarbij een microsimulatiemodel is gebruikt om de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. De verkeersrelaties voor dit model zijn volgens het rapport 'Verkeerskundig onderzoek bestemmingsplan Maarsbergen - Oost; Onderzoek verkeerskundige ontsluiting 2030' van Royal Haskoning DHV recent vastgesteld en gebaseerd op de huidige intensiteiten en de veronderstelde autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst.

Client is van mening dat de 'recent' vastgestelde verkeersrelaties, huidige intensiteiten, veronderstelde autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst niet representatief zijn voor de huidige en toekomstige situatie aan de Rottegatsteeg en Griftdijk. Dit standpunt zal hieronder nader worden toegelicht.

Bepaling verkeersintensiteit en -afwikkeling

In het rapport van Grontmij is gebruik gemaakt van een onderzoeksmethodiek, waarbij eerst een herkomst en bestemmingsmatrix (HB-matrix) is opgesteld om vervolgens middels een microsimulatiemodel de verkeersafwikkeling inzichtelijk te maken. Dit is zowel gedaan voor de huidige situatie als voor het prognosejaar 2030.

Voor de bepaling van de HB-matrix voor de huidige situatie zijn drie databronnen gebruikt, namelijk:

- VRU-model versie 3.1 (regionaal verkeersmodel regio Utrecht waarmee verkeersstromen af te leiden zijn voor verschillende jaren, zoals 2010, 2020 en 2030);
- Visuele telling kluifrotonde en kruispunt N226-Haarweg (dinsdag 4-11 14 en donderdag 13-11 -'14);
- Elektronische teldata uit detectielussen kluifrotonde (periode 28-10-'14 t/m 13-11 -'14).

De basis van de HB-matrix is het VRU-model. Uit dit model zijn alle relaties van het verkeer in het studiegebied afgeleid. De HB-matrix is vervolgens aangepast (gekalibreerd) zodanig dat

de uitkomsten van het model overeenkomen met de intensiteiten uit de visuele en elektronische tellingen.

Mijn cliënt is van mening dat verkeerstellingen ter plaatse van de kluifrotonde die dateren uit de herfst van 2014 niet kunnen dienen als basis voor het bepalen van de verkeersintensiteit en verkeersbelasting op de Griftdijk en Rottegatsteeg anno 2017. Naast dat er in 2014 nog sprake was van een economische crisis (waardoor minder verkeer op de weg aanwezig was) zijn verkeerstellingen die in de periode van eind oktober tot medio november plaatsvinden niet representatief voor een geheel jaar. Hierbij kan alleen al worden verwezen naar het feit dat in de periode van eind oktober tot medio november nauwelijks landbouwverkeer op de provinciale wegen aanwezig is. Daarnaast betwijfelt cliënt of er aan de hand van verkeerstellingen op de kluifrotonde goede uitspraken kunnen worden gedaan over de huidige verkeersintensiteit en verkeersbelasting op de Rottegatsteeg en de Griftdijk.

Cliënt vraagt zich daarnaast af waarom er geen specifiek onderzoek is verricht naar de verkeersintensiteit en piekbelastingen op de Rottegatsteeg en de Griftdijk tijdens zaai-, maaien oogstperiodes en gedurende spitsuren.

Doordat de HB-matrix voor de huidige situatie ook als basis dient voor de bepaling van de HB matrix voor het prognosejaar 2030, is mijn cliënt van mening dat de uitkomsten niet overeenkomstig zijn met de verkeersafwikkeling zoals deze zich in 2030 gaat voordoen.

c. Opgeplust profiel erftoegangsweg voldoet niet

Aan de hand van de uitkomsten van het verkeerskundig onderzoek naar de verkeersintensiteit en verkeersbelasting is de gemeente van mening dat als wegprofiel voor de Rottegatsteeg en de Griftdijk een opgeplust profiel voor een erftoegangsweg afdoende is. Echter doordat mijn cliënt van mening is dat er voor het bepalen van het wegprofiel onjuiste onderzoeksresultaten zijn gebruikt, betwijfelt mijn cliënt of het voorgestelde wegprofiel afdoende is om voor een goede verkeersafwikkeling te zorgen.

De twijfel of het voorgestelde wegprofiel afdoende is om voor een goede verkeersafwikkeling te zorgen, wordt versterkt door het feit dat in het ontwerpbestemmingsplan een smaller wegprofiel wordt voorgesteld dan in het voorontwerpbestemmingsplan het geval was. In het voorontwerpbestemmingsplan wordt nog gesproken over een wegprofiel van 6 meter breed, met aan weerszijden fietssuggestiestroken van 1,5 meter breed in rood asfalt opgenomen, in het ontwerpbestemmingsplan is echter aangegeven dat het wegprofiel slechts 5,5 meter breed zal worden.

Deze twijfel wordt verder versterkt doordat er door de gemeente wordt aangegeven dat er op sommige punten onvoldoende ruimte is voor het gehele profiel. Daar waar dit het geval is, zullen volgens de gemeente ontwerptechnische oplossingen worden ontwikkeld eventueel in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Daarmee is de breedte van de weg kennelijk afhankelijk van de situatie in het veld. Het kan dus maar zo zijn dat de weg, door ruimtegebrek, nog verder wordt versmald. Aangezien er geen concrete oplossingen worden genoemd en de verkeersmaatregelen vooralsnog onderbelicht blijven, wekt dit de suggestie dat ter plekke 'lapmiddelen' zullen worden bedacht om de knelpunten op te lossen en er niet wordt gestreefd naar een goede verkeerskundige inpassing en ontsluiting.

d. *Verkeersafwikkeling geen integraal onderdeel van ontwerpbestemmingsplan*

Ondanks dat cliënt heeft vernomen dat de gemeente op de inloopavond over het voorliggende bestemmingsplan voorstellen heeft gedaan over de nieuwe inrichting van de Rottegatsteeg en de Griftdijk, maakt dit geen deel uit van voorliggend bestemmingsplan. Het is dan ook de vraag in welk juridisch kader deze voorstellen moeten worden gezien.

Aangezien het onduidelijk is op welke wijze de gemeente tot aanpassing van het wegprofiel van de Rottegatsteeg en de Griftdijk is gekomen en op welke gegevens ze zich baseert, wil cliënt de gemeente vriendelijk verzoeken om deze gegevens en onderzoeken zo spoedig mogelijk openbaar te maken.

Naast de onderzoeken over de breedte van het nieuwe wegprofiel zou cliënt ook graag zo spoedig mogelijk meer inzage krijgen in de wijze waarop de verschillende kruisingen van wegen worden vormgegeven, op welke gegevens de gemeente zich hierbij baseert en de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen.

Op dit moment wordt het ontsluitingsvraagstuk onderbelicht in het voorliggend plan en slechts gefragmenteerd bekeken, waardoor de daadwerkelijke problematiek wordt gebagatelliseerd. Gezien de omvang van de plannen, namelijk uitbreiding van het bedrijventerrein alsmede de ontwikkeling van 24 woningen, en de huidige situatie vraagt mijn cliënt zich nog steeds af waarom niet wordt gekozen voor een integrale en toekomstgerichte benadering van de verkeersafwikkeling. Door de verkeersmaatregelen buiten de werking van het bestemmingsplan te laten, wordt voorbijgegaan aan het belang ervan. Een dergelijk belangrijk punt kan niet op zijn beloop gelaten worden maar zou volgens mijn cliënt onderdeel van het bestemmingsplan moeten zijn.

2. GELUIDSOVERLAST BESTAANDE WONINGEN

Situatie binnen voorontwerpbestemmingsplan

Ondanks dat er wel onderzoek is gedaan naar de geluidsbelasting van de te verwachten verkeerstoename op de nieuw te realiseren woningen, is geen onderzoek 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.

Daarnaast is verzocht 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.

Reactie gemeente op inspraakreactie

'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.'

Zienswijze cliënt op ontwerpbestemmingsplan

Een hogere verkeersintensiteit en optrekkend en afremmend verkeer (mede als gevolg van verandering van het wegprofiel) zorgt voor een toename van geluidsoverlast op de woning en bedrijfsgebouwen van cliënt. In de nota van inspraak geeft de gemeente aan dat de bestaande woningen niet zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek maar dat voorafgaand aan aanpassing van de bestaande infrastructuur een geluidonderzoek voor de bestaande aanwezige woningen wordt uitgevoerd.

Cliënt is van mening dat het geluidonderzoek niet achteraf (na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan) moet plaatsvinden, maar dat dit onderdeel moet uitmaken van voorliggend bestemmingsplan. Door het ontbreken van een gedegen geluidonderzoek kan cliënt niet beoordelen in hoeverre de toename van het verkeer en de voorgestelde verkeersmaatregelen zorgt voor een overschrijding van de geldende geluidsnormen.

Mede gezien de beperkt aanwezige ruimte betwijfelt cliënt of er afdoende maatregelen kunnen worden getroffen om de geluidsoverlast te beperken tot de geldende normen. Indien dit namelijk niet het geval is, dan zal alleen al om deze reden gekozen moeten worden voor andere wijze van ontsluiten van de voorliggende ontwikkeling.

3. BEREIKBAARHEID CULTUURGRONDEN ROTTEGATSTEEG

Situatie binnen voorontwerpbestemmingsplan

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.

Reactie gemeente op inspraakreactie

De gemeente heeft in de 'Nota inspraak' op deze inspraakreactie als volgt gereageerd.

'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.'

Zienswijze cliënt op ontwerpbestemmingsplan

Doordat de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan niet concreet heeft aangegeven op welke wijze de oversteekplaats tot uitdrukking wordt gebracht, doch slechts een suggestie doet op welke wijze de aanwezigheid van een oversteekplaats eventueel zou kunnen worden benadrukt, kan cliënt niet beoordelen of zijn belangen afdoende worden gewaarborgd. Bij onvoldoende mogelijkheden om de Rottegatsteeg met het vee over te steken, komt de bedrijfsvoering van cliënt in gevaar.

Gezien de grote toename van het aantal verkeersbewegingen in zowel de ochtendspits als de avondspits vraagt cliënt zich af of het afsluiten van de weg (om vee over te laten steken) wel wenselijk is.

4. BEREIKBAARHEID CULTUURGRONDEN HAARWEG

Situatie binnen voorontwerpbestemmingsplan

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.

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

Verzocht is om tot een andere en meer passende oplossing voor de verkeersproblematiek te komen.

Reactie gemeente op inspraakreactie

De gemeente heeft in de 'Nota inspraak' op deze inspraakreactie als volgt gereageerd.

"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. "

Vervolgens concludeert de gemeente als volgt:

"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. "

Zienswijze cliënt op ontwerpbestemmingsplan

Doordat de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan niet concreet heeft aangegeven op welke wijze de knip wordt gerealiseerd en op welke wijze rekening wordt gehouden met de uitwerking van het plan en de uitvoering van de aanpassing aan de Haarweg, ter plaatse van de hoek met de Rottegatsteeg, kan cliënt niet beoordelen of de cultuurgronden goed bereikbaar blijven voor landbouwverkeer.

Op dit moment wordt het ontsluitingsvraagstuk onderbelicht in het voorliggend plan en slechts gefragmenteerd bekeken, waardoor de daadwerkelijke problematiek wordt gebagatelliseerd. Gezien de omvang van de plannen, namelijk uitbreiding van het bedrijventerrein alsmede de ontwikkeling van 24 woningen, is cliënt daarnaast van mening dat het onderdeel verkeersafwikkeling onderbelicht blijft in voorliggend plan. Door de verkeersmaatregel buiten de werking van het bestemmingsplan te laten wordt voorbijgegaan aan het belang ervan. Een dergelijk belangrijk punt kan niet op zijn beloop gelaten worden maar zou wel degelijk onderdeel van het bestemmingsplan moeten zijn.

CONCLUSIE

- Cliënt is van mening dat binnen de beoogde ontwikkeling er geen goede verkeersafwikkeling plaatsvindt en de verkeersveiligheid op de Rottegatsteeg en de Griftdijk ernstig in het gedrang komt, aangezien er gebruik is gemaakt van onjuiste onderzoeksgegevens om het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit te bepalen.
- Cliënt is tevens van mening dat binnen het voorliggende plan wordt voorbijgegaan aan de verkeersproblematiek binnen de huidige situatie, waarbij fietsers door de onveilige situatie de Rottegatsteeg en de Griftdijk mijden.

- Het is cliënt onduidelijk waarom geen gedegen onderzoek op de Rottegatsteeg en de Griftdijk heeft plaatsgevonden om de verkeersintensiteit en piekbelastingen (ook tijdens zaai-, maai- en oogstperiodes en gedurende spitsuren) te bepalen.
- Cliënt zou van de gemeente graag meer duidelijkheid krijgen in welk juridisch kader de nieuwe inrichting van de Rottegatsteeg en de Griftdijk, zoals bekend gemaakt tijdens de inloopavond over voorliggend bestemmingsplan, moet worden gezien.
- Cliënt zou van de gemeente graag meer duidelijkheid krijgen waarom de nieuwe inrichting van de Rottegatsteeg en de Griftdijk, zoals bekend gemaakt tijdens de inloopavond over voorliggend bestemmingsplan, geen deel uitmaakt van voorliggend bestemmingsplan.
- Cliënt zou graag willen weten op welke wijze de gemeente tot aanpassing van het wegprofiel van de Rottegatsteeg en de Griftdijk is gekomen en op welke gegevens ze zich baseert.
- Cliënt zou graag meer inzage krijgen in de wijze waarop de verschillende kruisingen van wegen worden vormgegeven, op welke gegevens de gemeente zich hierbij baseert en de onderzoeken die hieraan ten grondslag liggen.
- Op basis van het ontwerpbestemmingsplan, zoals deze nu voorligt, is cliënt van mening dat er niet is aangetoond dat een opgeplust profiel voor een erftoegangsweg voldoende is om het bestaande bedrijventerrein, de bestaande woningen, de bestaande agrarische bedrijven, de bestaande agrarische gronden, de uitbreiding van het bedrijventerrein en de realisatie van 24 nieuwe woningen mee te ontsluiten.
- Cliënt vindt het onbegrijpelijk dat niet wordt gekozen voor een integrale en toekomstgerichte benadering van de verkeersafwikkeling en dat dit onderdeel zo onderbelicht blijft in voorliggend plan. Door de verkeersmaatregelen buiten de werking van het bestemmingsplan te laten wordt voorbijgegaan aan het belang ervan.
- Door het ontbreken van een akoestisch onderzoek dat de gevolgen van toenemende geluidsoverlast als gevolg van hogere verkeersintensiteit op het agrarische bedrijf van cliënt in kaart brengt, kan cliënt niet beoordelen in hoeverre de geluidsoverlast de geldende normen zal overschrijden en welke maatregelen dit eventueel tot gevolg zal moeten hebben. Cliënt kan derhalve niet beoordelen of zijn belangen afdoende worden gewaarborgd.
- Doordat de gemeente in het ontwerpbestemmingsplan niet concreet heeft aangegeven op welke wijze de oversteekplaats tot uitdrukking wordt gebracht, doch slechts een suggestie doet op welke wijze de aanwezigheid van een oversteekplaats eventueel zou kunnen worden benadrukt, kan cliënt niet beoordelen of zijn belangen afdoende worden gewaarborgd. Bij onvoldoende mogelijkheden om de Rottegatsteeg met het vee over te steken, komt de bedrijfsvoering van cliënt in gevaar.
- Doordat mijn cliënt niet kan beoordelen of de cultuurgronden aan de Haarweg voldoende bereikbaar blijven landbouwverkeer, kan mijn cliënt niet anders dan concluderen dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende voorziet in een goede verkeersafwikkeling. Met slechts de toezegging dat met de inspraakreactie rekening gehouden zal worden in de uitwerking van het plan en de uitvoering van de aanpassing aan de Haarweg, ter plaatse van de hoek met de Rottegatsteeg, worden de belangen van mijn cliënt onvoldoende gewaarborgd.

Gezien het gebruik van onjuiste onderzoeksgegevens, de vele 'open eindjes' en onduidelikheden en het ontbreken van waarborgen voor de situatie van mijn cliënt op bovenstaande punten wil ik de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug namens cliënt vriendelijk verzoeken om het ontwerpbestemmingsplan in zijn huidige vorm niet vast te stellen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Gemeentelijke reactie op zienswijze 8

1. *Geen goede verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.*
De door reclamant ingenomen stellingen ten aanzien van de slechte verkeersafwikkeling en onveilige situatie(s) worden op geen enkele wijze onderbouwd. Een controle in het ongevalregistratie- systeem laat zien dat in de periode 2010-2015 alleen op de kruising tussen de Griftdijk en Rottegatsteeg binnen het plangebied één ongeval is geregistreerd. Hierbij was uitsluitend sprake van materiële schade. Een slechte verkeersafwikkeling wordt bepaald door het functioneren van kruisingen en niet zozeer wegvakken. Het onderhavige gebied kent slechts één kruising. De kruising van de Griftdijk met de Rottegatsteeg. De verhouding intensiteit en capaciteit in relatie tot de vormgeving van deze kruising is dusdanig dat geen sprake kan zijn van een enige vorm van congestie of wachtrijen.

2. Gebruik onjuiste verkeerscijfers.

Ten aanzien van het vermeende gebruik van onjuiste verkeerscijfers het volgende: Bij de onderzoeksgegevens zijn de volgende uitgangspunten en werkwijzen gehanteerd:

- Het netwerk van het microsimulatiemodel 2020 uit de eerdere simulatieberekeningen;
- Intensiteiten voor ochtend- en avondspitsuur voor het prognosejaar 2030 (opgenomen in het rapport van Grontmij);
- In de Haarweg is een knip aangebracht voor vrachtverkeer net ten westen van de Rottegatsteeg.

De herkomst- en bestemmingstabellen 2020 die eerder gebruikt zijn bij de ontsluitingsstudie Maarsbergen zijn inmiddels gedateerd. Recent heeft de Provincie Utrecht een studie uit laten voeren waarbij voor de situatie 2030 een drietal infrastructuurvarianten voor de ongelijkvloerse spoorkruising zijn beschouwd. De verkeersintensiteiten zijn daarvoor geactualiseerd (zie rapportage Grontmij). Met als uitgangspunt een gekalibreerde HB-matrix voor 2015 is voor 2030 rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:

- een autonome verkeersgroei van 0,5% per jaar; een gemiddelde voor de provincie Utrecht;
- Woudenberg - Oost (1000 woningen met een verkeersgeneratie van 5,8 mvt/etmaal/woning);
- bestemmingsplan Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost met het volgende programma:

- o 5,7 hectare netto bedrijventerrein

- o 18 woningen vrije kavels

- o 6 starterswoningen

- o Eén (1) vervangende woning voor de dienstwoning op de camping

Bovenstaande vier programmaonderdelen genereren 193 ritten in de ochtendspits en 174 ritten in de avondspits (afgeleid met behulp van CROW publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden – vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer');

- 90 woningen Marezhof. Dit genereert 41 ritten in de ochtendspits en 46 ritten in de avondspits. Aangenomen is dat 2/3 van dit verkeer zich verplaatst in noordelijke richting en 1/3 in zuidelijke richting;

- Hotel Van Nuijssenborgh, met een verkeersproductie van 63 mvt/spitsuur.

De Herkomst- en Bestemmingstabellen auto- en vrachtverkeer 2020 voor de ochtend- en avondspits zijn op basis van de intensiteiten 2030 uit het provinciaal model via een handmatige bewerking op het niveau 2030 gebracht.

De hierboven genoemde uitgangspunten en werkwijzen zijn geenszins ongebruikelijke methodieken. Het is daarom niet aannemelijk dat er sprake zou zijn van onjuiste onderzoeksgegevens om het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit te bepalen. Met betrekking tot representativiteit van metingen die gebruikt zijn om het model en de simulaties te kalibreren, is het zo dat de maanden oktober en november binnen de verkeerskunde als representatief beschouwd mogen worden. In welke zin zou een piekbelasting op de Rottegatsteeg en de Griftdijk tijdens zaai-, maai en oogstperiodes en gedurende spitsuren wél als representatief mogen worden beschouwd? Daarnaast is het zo dat de manier van ontsluiten is doorerekend tot aan 2030. Binnen dat kader is een pakket van maatregelen bepaald waarmee de ontwikkelingen in verkeerskundige zin passend te maken zijn. Binnen de prognose voor 2030 is ook rekening gehouden met onder andere de economische ontwikkelingen. Vanuit dit gegeven, is kalibratie met behulp van verkeersintensiteiten uit 2014 zeer aannemelijk.

3. *Opgeplust profiel is onvoldoende.*

3 Wat betreft de zienswijze dat een opgeplust profiel onvoldoende zou zijn voor veiligheid en een goede afwikkeling wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 2 punt 3.

4. *Verkeersafwikkeling onderdeel van plan.*

4 De verkeersafwikkeling met bijbehorende maatregelen etcetera maakt –in tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt gesteld- wel integraal onderdeel uit van de planvorming. Omdat voor de aanpassing van de infrastructuur geen planologische wijziging noodzakelijk is –de gronden zijn binnen het in werking getreden bestemmingsplan Buitengebied Overberg, Maarn, Maarsbergen, Overberg al van een passende bestemming voorzien- is het niet nodig ze opnieuw binnen het voorliggende planologische kader te brengen. Bovendien heeft de gemeente de benodigde gronden in eigendom. De verkeersafwikkeling over de Rottegatsteeg en de Griftdijk met bijbehorende maatregelen, wijziging van het wegprofiel en onderliggende onderzoeken maken evenwel integraal onderdeel uit van de voorgenomen ontwikkeling. De studie van RHDHV van november 2016 biedt dit inzicht. De door reclamant gewenste uitwerkingsvorm/detailniveau van hetgeen in de hierboven genoemde studie is vastgelegd hoeft niet tot het bestemmingsplan te horen. Het bestemmingsplan moet in dit opzicht inzicht geven in de manier waarop de gewenste ontwikkeling in verkeerskundige zin kan worden gefaciliteerd. De studie van RHDHV biedt daarin voldoende inzicht. De uitvoerbaarheid van de verkeersmaatregelen is dan ook niet in het geding.

5. *Geluidsoverlast bestaande woningen.*

5 De Rottegatsteeg ligt buiten het plangebied. Omdat het plan tot een verkeerstoename leidt, worden de Rottegatsteeg en de Griftdijk aangepast om het verkeer beter af te wikkelen. Die aanpassing past binnen het geldende bestemmingsplan. In het kader van die aanpassing wordt onderzocht wat dit betekent voor de akoestische situatie van onder andere de woning aan de Rottegatsteeg 1A. Vooralsnog hebben wij geen redenen om aan te nemen dat de voorgenomen aanpassing van de Rottegatsteeg en de Griftdijk om akoestische redenen niet uit te voeren zou zijn.

6

6. Bereikbaarheid cultuurgronden Rottegatsteeg.

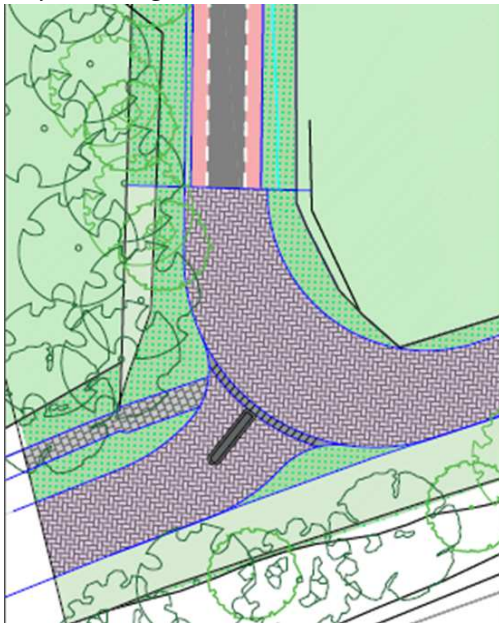
Aan de bereikbaarheid van lokale percelen en cultuurgronden aan de Rottegatsteeg wordt niets veranderd ten opzichte van de huidige situatie. Uitritten blijven alle op dezelfde locatie zoals in de huidige situatie reeds het geval is. En voor het oversteken van vee zal geen belemmering ontstaan, nu de maximale snelheid dezelfde blijft als in de huidige situatie en er sprake zal zijn van rustige momenten waarop incidenteel met vee over de weg kan worden gelopen. De ontwikkeling staat dit niet in de weg.

7

7. Bereikbaarheid cultuurgronden Haarweg.

De gemeente erkent het belang van de bereikbaarheid van uw percelen aan de Haarweg. Op 24 januari j.l. heeft u kennis kunnen nemen van de vormgeving van de knip in de Haarweg zoals die voor ogen staat. Hieronder is de betreffende uitsnede uit het totaalontwerp van dit project weergegeven.

De weergegeven vormgeving van de knip in de Haarweg zal in juridische zin worden ondersteund door toepassing van een inrijverbod voor vrachtverkeer. Vanzelfsprekend zal reclamant een ontheffing ontvangen voor dit inrijverbod indien dit uit oogpunt van bedrijfsvoering aan de orde is.



Conclusie

De zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.9 Zienswijze 9

Zienswijze

Geachte Raad,

Reclamant heeft met grote interesse kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost".

Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen en daarmee onze zorgen over deze voorgenomen ontwikkeling in Maarsbergen te uiten.

U treft onze zienswijze in de bijlage bij deze brief aan.

De zienswijze van Reclamant is ook de zienswijze van NN.

Wij vertrouwen erop dat u onze mening laat meewegen in het vervolg van dit proces.

Wij zijn graag bereid om nader met u van gedachten te wisselen.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost"

Inleiding

Reclamant (I) en reclamant (II) 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. MMN en GVG hebben de krachten gebundeld en hebben, onder de verenigingsvlag van MMN, een werkgroep 'Maarsbergen Oost' opgericht met deelnemers vanuit MMN en GVG. Wij hebben in 2015 gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan dat begin juli 2015 door de Gemeente Utrechtse Heuvelrug ter inzage is gelegd. De reactie door de gemeente op onze inspraakreactie is niet bevredigend. Daarom maken wij graag van de gelegenheid gebruik om een zienswijze te geven op het ontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost' zoals dat vanaf 22 december 2016 door de Gemeente Utrechtse Heuvelrug ter inzage is gelegd.

Onze zienswijze treft u op de hierna volgende bladzijden aan.

Inhoudsopgave

- I. Visie en zienswijze
- II. Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein en woningbouw
- 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 en zienswijze

Visie

Bij de beoordeling van de voorliggende plannen wordt de vereniging MMN 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”.

Zienswijze

De in het ontwerpbestemmingsplan 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. Dit is een bedreiging voor het rustige en kleinschalige karakter van het dorp. Bovendien ligt het bedrijventerrein op afstand van een N- of A-weg. Daardoor moet het bedrijfs- en particulier verkeer worden afgewikkeld dwars door het dorp via de Haarweg (ongewenst) of via een upgrade van smalle wegen in het landelijk buitengebied (eveneens ongewenst). Het bedrijventerrein ligt op een verkeerde locatie ten opzichte van het dorp. Het is voorts volstrekt onlogisch om woningbouw te plannen op een locatie waarvan nu al vaststaat dat de geluidsnormen worden overschreden zodat ontheffing nodig is.

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) ruimte en leegstand is op reeds bestaande bedrijventerreinen en ook onduidelijk blijft hoe hard de 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.

Reclamant 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 MMN 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 Maarbergen Oost ongewenst.

In de volgende paragrafen lichten wij onze zienswijze nader toe.

II. Noodzaak van uitbreiding van het bedrijventerrein en woningbouw

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 stedelijk gebied in de gemeente en in de regio door herstructurering, transformatie of anderszins. De LDV dient daarbij niet alleen op programmatisch niveau maar ook op bedrijfsniveau te worden toegepast.

Ten eerste constateren wij dat de LDV ten principale niet goed is toegepast. De LDV dient ervoor om bij het maken van ruimtelijke plannen een richtsnoer te hebben waarlangs de plannen ontwikkeld kunnen worden. In het geval van Maarsbergen Oost is de LDV echter gebruikt om achteraf de (formele) rechtvaardiging voor de door de gemeenteraad reeds goedgekeurde plannen rond te krijgen.

Het bureau Stec heeft, in opdracht van de gemeente, een Ladder- en Marktanalyse gemaakt. In deze analyse is de noodzaak van de geplande stedelijke ontwikkeling niet aangetoond:

- Er is geen nieuwe prognose gemaakt. De analyse is gebaseerd op cijfers uit beschikbare bronnen die inmiddels verouderd zijn, zoals het 'Regioconvenant Bedrijventerreinen Regio Zuidoost Utrecht' en bijbehorende enquête uit 2011. Hierdoor voldoet de analyse niet aan het actualiteitscriterium. Alle verdere aannames en extrapolaties leiden daardoor, nog afgezien van de kwaliteit van die aannames en extrapolaties, tot een slecht onderbouwde conclusie.

- De conclusie van het Stec-rapport over de behoefte aan bedrijventerrein is niet overtuigend en opvallend voorzichtig getuige de volgende citaten:

".....komen we tot de conclusie dat de marktruimte voor een bedrijventerrein in Utrechtse Heuvelrug beperkt is.",

"Daarmee lijkt er behoefte aan nieuw bedrijventerrein in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Hierbij gaan we er echter wel van uit dat de vraag ook daadwerkelijk in de gemeente gefaciliteerd wordt. Er is in de regio immers aanbod beschikbaar.

"Bovendien heeft Utrechtse Heuvelrug een tweetal plannen voor het toevoegen van bedrijventerrein (samen goed voor 7,7 hectare). Dit lijkt aan de ruime kant vergeleken met de vraag die geraamd is. "

"We vinden het wel raadzaam om de omvang van de uitbreidingen tegen het licht te houden".

- Het Stec-rapport is ook niet overtuigend voor wat betreft de functie wonen:

"Of er kwalitatief evengoed sprake is van een actuele regionale behoefte kan op basis van de huidige gegevens niet wordt bepaald. Er lijkt nu sprake van een licht overaanbod, zowel aan grondgebonden woningen als aan landelijk wonen. "

"Een nadere kwalitatieve onderbouwing is noodzakelijk, inclusief (verborgen) plancapaciteit in bestaand stedelijk gebied. "

Ten aanzien van de toetsing aan de LDV door CroonenBuro5 het volgende:

- Bij de behandeling van trede 2 wordt gesteld dat het plangebied geschikt is als uitbreidingslocatie omdat het direct aan belangrijke ontsluitingswegen ligt zoals de A12 en N226. Deze stelling is niet houdbaar. Het bedrijventerrein ligt juist op afstand van deze wegen. Daardoor moet het bedrijfs- en particulier verkeer worden afgewikkeld dwars door het dorp via de Haarweg (ongewenst) of via een ruime omweg over een upgrade van smalle wegen in het landelijk buitengebied (eveneens ongewenst).

- Bij de behandeling van trede 2 wordt geen aandacht besteed aan de mogelijkheden om bedrijventerrein te benutten in bestaand stedelijk gebied in de regio; slechts de mogelijkheden in de gemeente worden bekeken.

Voorts is bij het bepalen van de marktregio de gemeente Ede buiten beschouwing gebleven, terwijl dit voor bedrijven een zeer goede optie kan zijn. Recente cijfers (IBIS 2017, Provincie Gelderland) geven aan dat hier ongeveer 70 ha terstond uitgeefbaar zijn. Ook de gemeente Barneveld is buiten beschouwing gelaten (circa 35 ha) wat voor bovenlokale bedrijven wellicht ook een goede optie zou zijn.

Bij het onderzoek naar nut en noodzaak van de beoogde stedelijke ontwikkeling wordt niet ingegaan op de huidige leegstand op bedrijventerrein aan de Ambachtsweg (en in de directe nabijheid: op de Heygraefflaan).

Ook een herstructureringsplan voor het bestaande bedrijventerrein, waarin wat ons betreft plannen moeten zijn opgenomen om de jarenlange leegstand te benutten voor lokale behoefte, is nog (steeds) niet voorhanden.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat al vaststaat dat 1,6 ha ingevuld kan worden door verplaatsers. De vraag hierbij is uiteraard of die verplaatsers zich persé in Maarsbergen Oost moeten vestigen en hoe erg het is als ze op hun plek blijven. Maar afgezien daarvan is het dan de vraag welke bedrijven dan bij deze **verplaatsers** gerekend worden. Tijdens de inloopavond op 24 januari 2017 is het bedrijf BRB Staalbouw, gevestigd in het buitengebied van Leersum, ter sprake geweest. Dit is nu precies een voorbeeld van een bedrijf dat niet voor vestiging in Maarsbergen in aanmerking zou moeten komen als de LDV wordt toegepast. Het bedrijf zou prima in Veenendaal of Ede terecht kunnen. Bovendien komen de werknemers van dit bedrijf uit Overberg, Renswoude en Scherpenzeel.

Het woningbouwplan is niet gebaseerd op een degelijke onderbouwing van de behoefte, maar is slechts bedoeld als kostendrager.

Zoals ook al door Stec wordt opgemerkt is de behoefte aan de voorgestelde woningbouw niet goed genoeg onderbouwd. Daarbij moet ook worden bedacht dat het in het nabijgelegen nieuwbouwplan 'Marezhof' niet erg wil vlotten met de verkoop van de woningen. Ook is de locatie in het plangebied voor senioren minder geschikt vanwege de grote afstand tot de voorzieningen.

Er wordt niet aangegeven hoe gegarandeerd kan worden dat deze woningbouwplannen ten goede komen aan de kwalitatieve behoefte die in de gemeente bestaat. Immers iedereen, al dan niet afkomstig uit de gemeente, kan straks deze vrije kavels kopen en naar eigen behoefte inrichten.

Conclusie

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de onderbouwing van de plannen op basis van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking onvoldoende is.

1

1

Reclamant constateert dat de Ladder voor Duurzame Verstedelijking vooral is toegepast om de plannen achteraf te rechtvaardigen en niet gebruikt is als uitgangspunt (richtsnoer) bij het opstellen van de plannen. Dit is een onjuiste benadering.

2

2

Ook de rechtvaardiging achteraf is onvoldoende. De onderliggende stukken zijn niet gebaseerd op actuele cijfers en ramingen. Zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin wordt onvoldoende

onderbouwing gegeven. Dit blijkt uit de conclusies die zijn opgenomen in de onderliggende stukken.

3

3 Daarbij zijn belangrijke aspecten onvoldoende meegewogen: beschikbare ruimte voor bedrijven net buiten de (arbitrair) gedefinieerde marktregio, leegstand op bestaand(e) bedrijventerrein(en), onvoldoende hardheid van behoefte voor verplaatsers.

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.

Landschap

De geplande verbreding van de Griftdijk en Rottegatsteeg betekent een aantasting van dit karakteristieke, rustige en landschappelijk waardevolle gebied. Er zullen op de bredere wegen veel meer verkeersbewegingen ontstaan, zowel van personen- als vrachtverkeer, waardoor de rust in het gebied zal afnemen. De landelijke uitstraling van dit gebied zal significant 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.

Onlangs heeft de koepel van de 12 provinciale landschappen en ook Natuurmonumenten gepleit voor een betere bescherming van de landschappen in Nederland. Op dit gebied loopt Nederland achter bij de andere Europese landen. Nederland heeft vrijwel geen invulling gegeven aan de in 2005 getekende Europese Landschapsconventie (daarin wordt het recht van iedere burger op bescherming van het landschap gewaarborgd). Natuurmonumenten pleit er in dit kader voor dat geïnvesteerd moet worden in de natuurontwikkeling van de overgangsgebieden naar de Nationale Parken. In Maarsbergen Oost dreigt het tegenovergestelde te gebeuren.

Flora en fauna

De uitbreiding van het bedrijventerrein kan niet plaatsvinden omdat geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is verleend voor het gebied van de voormalige camping.

Dit in tegenstelling tot wat gesteld is in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan.

(Beslissing RVO, 21 december 2016, ontheffing 5190015812029A)

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.

In de nabijheid van de EHS (inmiddels NNN=Natuurnetwerk Nederland) 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 hoofdstuk II).

Tenslotte nog een laatste opmerking over het ecologisch onderzoek: er wordt niet ingegaan op de gevolgen van de verbreding van de ontsluitingswegen.

Boscompensatie

In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat het aantal hectares te compenseren bos binnen de bestemmingsplanprocedure plaatsvindt. De locatie en de wijze van compenseren wordt geregeld binnen het nog komende vergunningentraject. Wij gaan er derhalve vanuit dat in het kader van het bestemmingsplan voor Maarsbergen-Oost alleen door ons gereageerd hoeft te worden op het aantal hectares te compenseren bos en dat wij, indien nodig, in het vergunningentraject juridisch gezien nog alle mogelijkheden behouden om bezwaar te maken tegen de locatie en wijze van boscompensatie. Mocht dit niet het geval zijn, dan stellen wij dat het ontwerpbestemmingsplan onvolledig is op de locatie en de wijze van compenseren en dat het ontwerpbestemmingsplan eerst in een volledige vorm dient te worden voorgelegd.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt het aantal te compenseren hectares gebaseerd op wet- en regelgeving (voorheen de Boswet en per 1 januari jl. de Wet natuurbescherming). Wij constateren dat deze wet- en regelgeving slechts een deelbijdrage kan leveren in het behoud van de aanwezige biodiversiteit. Voor het behoud van biodiversiteit is aanvullend natuurbeleid nodig zoals onder andere geformuleerd in de structuurvisie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Doordat de compensatie wordt ingestoken op de genoemde wet- en regelgeving en niet op uw beleid, is er onvoldoende garantie dat de bestaande biodiversiteit als gevolg van de aanleg van een bedrijventerrein en woningbouw, behouden blijft. Feitelijk valt er voor het teloorgaan van een dergelijke locatie niet te compenseren. De realiteit is dat met de inrichting van een nieuw natuurgebied per saldo altijd sprake is van een achteruitgang in biodiversiteit, in ieder geval ten minste voor decennia. Veelal wordt nieuwe natuur gerealiseerd op voormalige landbouwgrond waarvan de bodemkwaliteit (die sterk bepalend is voor de natuurkwaliteit en de biodiversiteit ter plekke) aanzienlijk lager is dan de bodemkwaliteit van het natuur-/bosterrein dat wordt omgezet naar een bedrijventerrein of woonlocatie. Het duurt decennia, zo niet eeuwen, voordat de bodemkwaliteit en daarmee de natuurkwaliteit en biodiversiteit op het oorspronkelijk niveau van de achtergelaten locatie zijn. De planten- en diersoorten van de oude locatie zullen zich daarom, en mede vanwege het feit dat vaak gecompenseerd wordt op een terrein dat niet aangesloten is op de oude locatie, niet kunnen verplaatsen naar de nieuwe locatie. Reden waarom men per definitie geen bestaande bosgrond moet willen benutten voor rode projecten in deze omvang. Wij wijzen het ontwerpbestemmingsplan af indien er geen compensatie wordt geboden waarmee het voortbestaan van de bestaande biodiversiteit is gegarandeerd.

Het compensatievoorstel dat in het vergunningentraject zal worden voorgelegd dient te voldoen aan de volgende eisen om enige garantie te hebben op behoud van de bestaande biodiversiteit: (1) de nieuwe locatie heeft minimaal dezelfde bodemkwaliteit als de oude locatie, (2) de nieuwe locatie heeft minimaal dezelfde robuustheid als de oude locatie, en (3) de nieuwe locatie is geografisch aangesloten op of ligt in de nabijheid van de oude locatie. Vooralsnog constateren wij dat de teksten die gaan over het nog op te stellen compensatieplan niet voldoen aan deze drie voorwaarden. Daarmee is op dit moment nog niet overtuigend aangetoond dat invulling gegeven wordt aan het beleid zoals verwoord in de Structuurvisie 2030.

Wat de formele bestemming van de voormalige camping is, is in onze ogen slechts van secundair belang. Feit is dat de voormalige camping al jarenlang alleen bos is. Verder stellen wij dat in het ontwerpbestemmingsplan ook niet wordt voldaan aan de wet- en regelgeving voor boscompensatie. Indien uitgegaan wordt van deze wet- en regelgeving, mag de te compenseren

oppervlakte niet verminderd worden met de oppervlakte van open plaatsen in het bos. Deze redenering doortrekkend zou dan ook niet gecompenseerd behoeven te worden voor de oppervlakte tussen de boomstammen. Open plekken en paden komen in ieder 'gewoon' bos voor. Met het voorstel een woonhuis midden in het resterende stuk bos te plaatsen, kan dit resterende stuk bos niet meer geheel als bos worden beschouwd, een deel krijgt het karakter van een beplanting rond het woonhuis (erffunctie). Ook is een rij bomen van maximaal 8 meter breed rond woningen of een houtsingel op een bedrijventerrein werkelijk iets anders dan een aaneengesloten bosgebied.

Doordat Reclamant veel druk heeft gezet op het verbinden van biotopen, is hier onderzoek naar gedaan. Hieruit blijkt dat op de KAMM landgoederen eerder behoefte is aan het creëren van open structuren (heide) dan het aanplanten van bos. Dit strookt niet met de geplande boscompensatie op landgoed Maarsbergen. Is dit onderdeel in de integrale visie meegewogen en op welke wijze wordt hier invulling aan gegeven? Op welke wijze blijkt dat de boscompensatie bijdraagt aan de ecologische verbinding van de ecoducten N226 en N227 of op welke wijze is aangetoond dat dit geen negatief effect heeft op de recente ontwikkelingen in het ecologisch plangebied van de ecoducten?

Tenslotte is het compenseren van bos minder waardevol als dat gebeurt op of aansluitend aan een natuurgebied dat al robuust is. Beter kan de compensatie plaatsvinden aansluitend aan een gebied waar versterking van de robuustheid nodig is. We denken daarbij aan gebieden ten noorden van de A12.

Watertoets

Naar onze mening zijn de uitkomsten van het hydrologisch onderzoek voor de KAMM-landgoederen nodig om de effecten op de hydrologie in het gebied ten zuiden van de A12 goed te beoordelen. De watertoets is voorts niet toereikend omdat er geen meerjarige meetgegevens jaarrond beschikbaar zijn.

Voorkomen moet worden dat als gevolg van dit bedrijventerrein en de bijbehorende nieuwbouw van huizen, ingrepen worden gedaan in de hydrologie van het gebied ter plekke. De grondwatertrap niet mag worden aangepast en er mag niet meer water uit het gebied worden afgevoerd dan nu al het geval is: dus geen extra waterafvoer realiseren, geen nieuwe afvoerende watergangen realiseren en de afvoer van water in de bestaande watergangen niet verhogen. De watertoets is niet 'klip en klaar' over de effecten voor het grondwaterpeil, verdroging en kweldruk. In de stukken wordt geadviseerd om enkele tientallen centimeters verhoging toe te passen in het noordelijk deel van het plangebied. Onduidelijk is of dit advies wordt opgevolgd.

Concluderend

MMN ziet niet in - ondanks de vaak mooi gekozen woorden in de toelichting bij het ontwerp - 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.

4

De kwaliteit van het landschappelijk karakter van het gebied zal door de voorgenomen plannen significant afnemen.

5

De waarden van flora en fauna worden op een niet acceptabele wijze geweld aangedaan. Ook is er geen ontheffing verkregen in het kader van de Flora- en faunawet voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein op de locatie van de voormalige camping.

6

De boscompensatie wordt zowel kwantitatief als kwalitatief onvoldoende ingevuld.

7

De uitgevoerde watertoets laat te veel onzekerheid over mogelijke nadelige hydrologische effecten.

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 hoofdstuk 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 hoofdstuk II).

8

De plannen voldoen niet aan de harde randvoorwaarden die door de provincie zijn gesteld.

V. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

MMN 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 de Structuurvisie wordt een uitzondering gemaakt voor Overberg. Voor Maarsbergen wordt deze uitzondering niet gemaakt. Maar nu wordt ook in Maarsbergen dit uitgangspunt verlaten.

Bovendien stelt de Structuurvisie: "In geval van een uitzondering is het algemene compensatieprincipe van toepassing: bouwen buiten de 'rode' contouren ('groen>rood') dient

altijd gepaard te gaan met tenminste gelijkwaardige compensatie binnen de gemeente ('roodgroen'). Van dit algemene compensatieprincipe ziet MMN niets terug in het ontwerpbestemmingsplan.

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 in het plangebied geplande woningbouw is dus in strijd met dit amendement en daarmee met de Structuurvisie.

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 MMN vraagt zich hoe dit criterium zal worden gehanteerd in Maarsbergen Oost.

Intentieovereenkomst en haalbaarheidsonderzoek

In de intentieovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer is overeengekomen dat de haalbaarheid van geformuleerde doelstellingen onderzocht zou worden. Deze doelstellingen waren onder andere:

- een budgettaire neutrale exploitatie voor beide partijen;
- eventueel woningbouw als kostendrager, met als uitgangspunt inzet van bestaande bouwvlakken in het projectgebied als mogelijke woningbouwlocatie;
- herstructurering van het bestaande bedrijventerrein Ambachtsweg;
- de ontwikkeling van natuur, landschap, water en recreatie in het buitengebied.

Het haalbaarheidsonderzoek heeft opgeleverd dat het plan niet haalbaar is binnen de uitgangspunten die in de intentieovereenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer gesteld waren. MMN 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 ontwerpbestemmingsplan 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.

Ook een plan voor herstructurering van het bedrijventerrein Ambachtsweg ontbreekt voorsnog. Wat ons betreft zouden daarin ook plannen moeten worden uitgewerkt hoe de bestaande leegstand kan worden ingezet om te voldoen aan de lokale behoefte aan bedrijfsruimte.

Ruimte voor verplaatsers

De gemeente wil met dit plan ruimte creëren voor bedrijven die elders in de gemeente knel zitten en/of overlast veroorzaken. De vrijgekomen ruimte in de woonkernen kan dan gebruikt worden voor woningbouw.

Er wordt echter niet aangegeven hoe gegarandeerd kan worden dat primair verplaatsers of nieuwe bedrijfsinitiatieven vanuit de gemeente gebruik kunnen maken van het bedrijventerrein. Immers, ieder bedrijf, van waar dan ook, kan zich hier vestigen. Ook wordt niet aangegeven of de vrijgekomen ruimte in de kernen geschikt is voor woningbouw en hoe deze bestemming gegarandeerd kan worden. In de toelichting wordt vermeld dat zeker 1,6 ha kan worden ingevuld door verplaatsers. Dit is echter nog slechts een klein deel van de geplande uitbreiding. Ook is niet duidelijk of dit verplaatsers zijn vanuit de woonkernen en welke alternatieven voor deze verplaatsers voorhanden zijn. Zie hierover ook wat wij reeds hebben opgemerkt in hoofdstuk II.

Conclusie

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de plannen strijdig zijn met geformuleerd gemeentelijk beleid.

9

De plannen druisen in tegen belangrijke uitgangspunten zoals geformuleerd in de gemeentelijke Structuurvisie 2030.

10

De plannen zijn strijdig met de uitgangspunten van de met de initiatiefnemer gesloten intentieovereenkomst.

11

Het argument dat verplaatsers gefaciliteerd moeten worden en door dit plan gefaciliteerd worden, is onvoldoende onderbouwd.

VI. Ontsluiting

MMN 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:

Verkeersveiligheid

Al eerder heeft Reclamant in een inspraakreactie (d.d. 10 augustus 2015) op het voorontwerpbestemmingsplan aangegeven dat het voorgestelde wegprofiel niet voldoende fietsveiligheid biedt. Ook het fietsplezier zal door de aantasting van het landschappelijk karakter afnemen. MMN deelde toen al deze zorgen van Reclamant. Deze zorgen gelden overigens ook voor wandelaars en ruiters. Met het beschikbaar komen van het ontwerpbestemmingsplan, zijn onze zorgen alleen maar groter geworden. De ruimte en daarmee de veiligheid voor de fietser op de ontsluitingsroute is alleen maar afgenomen. Immers, tijdens de inloopavond op 24 januari 2017 werd aangegeven dat de totale breedte van de weg is afgenomen (5,5 meter i.p.v. 6 meter) en de fietssuggestiestroken smaller zijn (1,25 meter i.p.v. 1,5 meter). Ook komen er een aantal passeerstroken voor vrachtverkeer en/of landbouwvoertuigen waar de fietssuggestiestroken ontbreken.

Gezien de bevindingen van DTV Consultants (rapportage 7 september 2016) betwijfelt MMN of bij het voorgestelde wegprofiel voldaan kan worden aan de benodigde obstakelvrije zone van 1,5 meter vanaf de rand van de verharding (Handboek Wegontwerp - Erftoegangswegen, CROW, Ede, 2013).

Op de Griftdijk is de ruimte dermate beperkt dat fietsers bij onverhoeds uitwijken al snel veel te dicht bij het water van de Griftdijk belanden, waarbij het talud ter plaatse ook nog eens behoorlijk stijl is.

Een ontsluitingsweg als de Griftdijk richting het nieuwe bedrijventerrein vraagt een profiel dat aan hoge eisen voor de weg voldoet en gezien het vele en zware vrachtverkeer is hierbij een vrij liggend fietspad langs de Griftdijk noodzakelijk.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Utrechtse Heuvelrug wil het fietsverkeer stimuleren. In het GWP is een project gedefinieerd om de fietsveiligheid in het buitengebied te vergroten. Om het fietsklimaat te vergroten wil de gemeente voor deze gebieden een hoger voorzieningenniveau in stellen dan in de huidige situatie aan de orde is. Wij vinden dat de nu voorgestelde plannen voor Griftdijk en Rottegatsteeg niet passen in dit beleid.

Technische haalbaarheid

Men gaat uit van 5,5 meter rijbaan breedte met meerdere passeervakken, op de Griftdijk ook aan de kant van de Grift. Vrachtauto's en zwaar en breed landbouwverkeer rijden, bij het elkaar passeren, over de randen van de verharding. De asbelasting en wieldruk op de kant van de verharding leidt tot overbelasting. Welke voorzieningen in het kader van de stabiliteit van het weglichaam worden genomen, is niet bekend. Wij denken dat het totale dwarsprofiel te krap is voor vrachtverkeer, landbouwverkeer, personenautoverkeer en fietsers en dat dit zeker voor de Griftdijk geldt.

Financiële aspecten

De reconstructie van Griftdijk en Rottegatsteeg en ook de aansluiting van de Griftdijk op de N226 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.

Landschap en milieu

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? MMN beantwoordt deze vraag uitdrukkelijk negatief. Bovendien is niet duidelijk gemaakt hoe de provinciale eis van een goede landschappelijke inpassing gerealiseerd zou moeten worden.

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat de gemeente het gewenst vindt dat in het kader van het verbeteren van de luchtkwaliteit, het wenselijk is om verkeersaantrekkende objecten langs de A12 te concentreren. De voorgestelde ontsluitingsroute leidt echter juist tot een verlenging van de transportlijnen en sluit de inwoners van Maarsbergen op in een ring van zware wegen. Dit zorgt dus juist voor een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie

Wij kunnen ons niet voorstellen dat met de voorgestelde ontsluiting van het bedrijventerrein voldaan wordt aan de provinciale randvoorwaarde van een adequate ontsluiting.

12

12 De voorgestelde wijze van ontsluiting is vanuit het aspect verkeersveiligheid onvoldoende, met name voor langzaam verkeer. Dit strookt ook niet met het gemeentelijk beleid aangaande fietsverkeer.

13

13 Gezien de beperkte ruimte is het onduidelijk of de plannen technisch haalbaar zijn. Er is geen knelpuntenanalyse gemaakt. Daardoor ontstaat ook financiële onzekerheid.

14

14 De negatieve gevolgen voor landschap en milieu zouden ook (als schadepost) moeten worden meegewogen.

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 toenmalige 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 (waarbij alleen gekeken is naar de geluidsproductie van het spoor, de A12 en de andere wegen, maar niet naar die van het bedrijventerrein). Hoe wenselijk is het dan om in dat gebied nieuwe woningen te realiseren? Om hier formeel (!!) op een juiste wijze uit te komen is ontheffing van de norm noodzakelijk.

15

15

Het oppervlak aan bedrijventerrein wordt buitenproportioneel ten opzichte van de totale oppervlakte van de bebouwde kom van Maarsbergen.

16

16

De plannen stroken niet met het streven van de gemeente om de luchtkwaliteit blijvend te verbeteren en zorgen juist voor verlenging van de transportlijnen.

17

17

Het is niet wenselijk om woningbouw toe te staan in een gebied dat akoestisch al te zwaar belast wordt en waar ontheffing voor moet worden aangevraagd.

VIII. Financiering

De uitbreiding en exploitatie van een particulier bedrijventerrein dient economisch haalbaar te zijn zonder dat directe financiële steun van de gemeentelijke overheid nodig is en zonder indirecte financiering via het omzetten van bestemming ten behoeve van additionele woningbouw (financieel zelfdragend).

Omdat de particuliere initiatiefnemer/projectontwikkelaar de exploitatie niet sluitend kreeg, (wij verwijzen naar de stukken ter zake, in bezit van de gemeente) is door de gemeente besloten een deel van de kosten, die het plan met zich brengt, te dragen. De gemeente doet dit door (ontsluitings-)kosten voor zijn rekening te nemen en opbrengsten te vergroten voor de projectontwikkelaar door gronden met een “groene”-bestemming om te zetten in een “rode”. Ook wordt op oneigenlijke gronden bedrijventerrein en een nieuwe woonwijk gecreëerd buiten de bebouwde kom.

Er is hier sprake van ontoelaatbare en ongeoorloofde directe en indirecte overheidssteun van een particulier ontwikkelingstraject met een winstogmerk voor de projectontwikkelaar.

Winsten die op onderdelen worden gemaakt en met overheidsgelden zijn gefinancierd vloeien niet terug in de kas van de gemeente, maar in de kas van de particuliere projectontwikkelaar. Het is derhalve financieel geen zelfdragend project en dus is om die reden alleen al sprake van ongeoorloofde staatsteun.

Argumentatie van gemeente

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 dan met name het creëren van ruimte voor bedrijven die elders in de gemeente knel zitten en/of overlast veroorzaken.

De gemeente stelt, dat om die reden de gemeenteraad op 25 september 2014 heeft besloten om financieel bij te dragen aan de aanpassing van de bestaande infrastructuur. Dit gelegenheidsargument is al meer dan 10 jaar oud (nog oud beleid van de voormalige gemeente Maarn, waar Maarsbergen deel van uit maakte) en inmiddels geheel achterhaald en derhalve inmiddels onjuist.

1. Op basis van provinciaal beleid zijn in de afgelopen jaren bedrijven verhuisd naar Veenendaal, waar de opvang van bedrijfsuitbreidingen en -uitplaatsing in Zuid-Oost Utrecht plaatsvindt, en niet in de woonkern Maarsbergen

2. Bestaande bedrijventerreinen binnen de gemeente vertonen aanzienlijke leegstand en groot achterstallig onderhoud (w.o. Ambachtsweg Maarsbergen I Amerongse Eng). Er is nu reeds ruimte voldoende aanwezig. Van behoefte tot uitbreiding van het bestaande areaal is geen enkele sprake.

3. Bedrijven die oorspronkelijk binnen de bebouwde kom knel zaten en uitgeplaatst zouden moeten worden bestaan niet meer. Die zijn inmiddels gesloten of verhuisd. De enkeling die nog over is rechtvaardigt geen nieuwe bedrijfsterreinontwikkeling.

4. De gemeente verzuimt de noodzakelijke behoefte aan te tonen en doet dit door “geheimhouding op te leggen” voor wat betreft het overzicht van geïnteresseerden.

Behalve het opdrogen van de binnengemeentelijke vraag, zoals aangegeven in het vorige punt, is invulling door bedrijven van buiten de gemeente ongewenst (gezien het gemeentelijk beleid) en bovendien is de belangstelling daarvoor gering. Bedrijventerreinuitbreiding op deze wijze en in deze omvang is dus niet te rechtvaardigen.

Ergo, er is hier sprake van ongeoorloofde staatssteun uitsluitend ten behoeve van een, zonder deze overheidssteun, onrendabele particuliere projectontwikkeling.

Bij een dergelijke ondersteuning door de overheid geldt Europese regelgeving 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). De Gemeente toont nergens aan dat hier deze uitzonderingsregels van toepassing zouden zijn.

Woningbouw

Zoals hierboven aangegeven, wordt de projectontwikkelaar daar boven op onterecht gesubsidieerd doordat grond binnen de groene contour en buiten de bebouwde kom (rode contour) 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 woningbouwplan is niet gebaseerd op een degelijke behoefteonderbouwing, maar heeft slechts financiering tot doel van het particulier aan te leggen en te exploiteren bedrijventerrein. Een particulier winststreven derhalve met gemeenschapsgelden: (ongeoorloofde) staatssteun. Het woningaanbod binnen de gemeente is zodanig groot, dat de noodzaak tot deze woningbouw op vrije kavels ontbreekt. Dit is derhalve eveneens (directe- en indirecte) financiële steun van enige miljoenen euro's aan overheidsgeld t.g.v. particuliere projectontwikkeling.

Risicoanalyse

Het gehele plan is gebaseerd op financiële inschattingen gebaseerd op normatieve ramingen. Een goede (maatschappelijke) kosten- en batenanalyse ontbreekt in het voorstel. Met name de gehele infrastructurele ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein, waar het grootste deel van de staatssteun voor gebudgetteerd is, betreft een “bureaustudie”. Een financiële gevoeligheid- en risicoanalyse toont aan dat juist op dit onderdeel de grootste verliezen kunnen ontstaan.

Moge als voorbeeld dienen, dat indien het nodig blijkt “een simpele damwand” te slaan langs de ontsluitingsweg op de Griftdijk ten behoeve van de vereiste stabiliteit van het weglichaam in verband met het zware vrachtverkeer, hiermee aanzienlijke niet-begrote bedragen gemoeid kunnen zijn. En datzelfde geldt voor mogelijk tegenvallende kosten voor de ontsluiting van de Griftdijk op de provinciale weg Maarsbergen-Woudenberg, die op die hoogte dient te worden geherstructureerd mede uit hoofde van de lopende voorgenomen spoortunnelaanleg in Maarsbergen.

Conclusie

Het voorgaande leidt tot de volgende conclusie:

1. Er is hier sprake van ongeoorloofde staatssteun, nu het winststreven van een particuliere projectontwikkelaar doelstelling is bij het besteden van overheidsgelden, waarvan de gemeentelijke maatschappelijke bate niet is of wordt aangetoond.
2. Een gevoeligheidsanalyse toont aan, dat de financiële raming niet-gebudgetteerde “open einden” kent, die voor de gemeente aanzienlijke budgetoverschrijdingen en schade kunnen betekenen. Zolang deze niet zijn beperkt tot een maximum, is het instemmen met en starten van een dergelijk project onacceptabel.
3. Er wordt uitgegaan van financiële bijdragen van derden (anterieure overeenkomsten w.o. de projectontwikkelaar met de woningbouwvereniging, niet-gebudgetteerde provinciale kostendekking) en verwachtingen, die “zacht” zijn. Dit is uit hoofde van een noodzakelijke financiële sluiting van het project voor de gemeente en daarmee risicobeperking onacceptabel.

18

- 18 Zowel direct (via beschikbaar stellen van budget) als indirect (wijziging ‘rood’ naar ‘groen’) stelt de gemeente geld ter beschikking voor het rendabel maken van dit particuliere initiatief.

19

- 19 De woningbouw moet gezien worden als een oneigenlijk bouwproject ter financiering van de plannen.

20

- 20 De financiële risico’s zijn niet in kaart gebracht op de verschillende projectonderdelen. Het plan kent open risico-einden, een uitgewerkte investeringsanalyse ontbreekt.

21

- 21 Een maatschappelijke kosten- en batenanalyse ontbreekt en dus wordt de noodzaak om hier gemeenschapsgeld te investeren niet aangetoond.

22

- 22 De toets op Europese regelgeving voor staatssteun aan particulieren ontbreekt.

IX. Afstemming met andere (regionale) ontwikkelingen

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

- De ontwikkeling van bedrijventerrein met bijbehorende opwaardering van wegen en woningbouw in Maarsbergen Oost.
- De ondertunneling van de spoorlijn.
- 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.

MMN 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 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.

23

- 23 Een masterplan en integrale visie op alle projecten die Maarsbergen raken, ontbreekt.

Gemeentelijke reactie op zienswijze 9

1

1. Gesteld wordt dat onduidelijk is hoe hard de behoefte is aan nieuw bedrijventerrein, waardoor de noodzaak ontbreekt.

Bij het bepalen van de vraag naar nieuw bedrijventerrein heeft Stec Groep zich gebaseerd op de meest recente prognosecijfers. Dit is een gangbare methodiek om de behoefte voor bedrijventerrein te bepalen en noodzaak al dan niet aan te tonen. Voor de Utrechtse gemeenten baseren we ons daarbij op de Vraagstelling provincie Utrecht t/m 2027: Bedrijventerreinen, uitgevoerd door Stec Groep (2016). Voor Scherpenzeel is de analyse gebaseerd op de geactualiseerde uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen van Gelderland in vier bedrijven (update maart 2016).

Uit deze ramingen (gecombineerd met het aanbod, zie ook later in deze zienswijzebeantwoording) blijkt er noodzaak te zijn om nieuw terrein te ontwikkelen in de marktregio.

2

2. ladderonderbouwing is niet goed toegepast, in plaats van richtsnoer voor nieuwe ontwikkelingen is de Ladder gebruikt voor rechtvaardiging van de plannen

Wij zijn van mening dat de Ladder voor duurzame verstedelijking wel degelijk goed is toegepast. Doel van de Ladder is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Bij een uitbreiding buiten dit stedelijke gebied, zoals in dit geval bij Maarsbergen Oost, moet onder andere aangetoond worden dat 1) er een actuele regionale behoefte bestaat en 2) deze behoefte niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden opgevangen. In de analyse wordt op beide aspecten ingegaan en aangetoond dat er behoefte bestaat aan nieuw bedrijventerrein in de marktregio.

Gesteld wordt dat geen nieuwe prognose is gemaakt en dat de analyse daarom niet 'actueel' is. Gelet op beweringen en citaten in de rapportage van Stec Groep wordt gesteld dat noodzaak voor de stedelijke ontwikkeling ontbreekt.

De rapportage die ten grondslag ligt aan de markt- en Ladderanalyse dateert van december 2015 (Stec Groep). De analyse van CroonenBuro5 dateert van mei 2016. Ten tijde van het onderzoek van Stec Groep was geen actueler behoeferaming beschikbaar dan die gebruikt is in het onderzoek. Medio 2016 heeft Stec Groep de behoefte aan bedrijventerrein in de provincie Utrecht onderzocht.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is een actualisatie gemaakt van de markt- en Ladderanalyse. Deze gegevens zijn in een separaat document toegevoegd. We zetten de belangrijkste conclusies op een rij.

• De marktregio voor de ontwikkeling betreft nog altijd Zuidoost Utrecht, inclusief Scherpenzeel en Woudenberg. Dit is gebaseerd op gegevens van het CBS en provinciale data (Provinciaal Arbeidsplaatsenregister Utrecht). Deze is gelijk aan eerder onderzoek.

• De prognose die Stec Groep medio 2016 voor de provincie opstelde gaat uit van een minimale en maximale vraag. In het minimale scenario wordt uitgegaan van een daling van het aandeel werkgelegenheid op bedrijventerreinen en een lichte stijging van het terreinquotiënt. Gezien recente ontwikkelingen (aantrekkende economie, veel vraag vanuit sectoren met relatief veel vierkante meters per werkzame personen zoals logistiek) is het aannemelijk dat de daadwerkelijke vraag (de komende 10 jaar) meer in de richting van de maximale vraag ligt. Historische uitgifte van bedrijventerreinen in (Zuidoost-) Utrecht bewijst dit. De verwachting is dan ook dat het maximale scenario in lijn ligt met de vraag.

• De totale uitbreidingsvraag in de marktregio bedraagt 29,8 hectare in de periode 2017-2027. Voor Utrechtse Heuvelrug is uitgegaan op basis van de analyse van 6 tot 7 hectare vraag in de periode 2017-2027.

• In de marktregio is een hard (plan)aanbod van 11 hectare, verdeeld over zeven terreinen. Daarnaast is er nog een zachte plancapaciteit van 8,7 hectare. Andere plannen zijn nog onvoldoende concreet.

• Voor Trede 2 is gekeken naar de mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied. We concluderen dat in de gehele marktregio het leegstandspercentage onder frictieniveau ligt en dat ontwikkeling van nieuw terrein geen ongewenste effecten heeft op bestaand vastgoed. Voor de volledigheid is gekeken per gemeente met een hogere leegstand dan frictieniveau (Rhenen, Utrechtse Heuvelrug en Veenendaal) hoeveel meters hier binnenstedelijk kunnen worden opgevangen. Dit komt neer op circa 1 hectare.

• De totale vraag naar bedrijventerreinen in de marktregio (29,8 ha) is groter dan het bestaande aanbod en mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied (12 ha). Dit betekent dat de behoefte circa 18 hectare bedraagt in de marktregio en dat er dus marktruimte is voor de ontwikkeling van 5,7 hectare in Maarsbergen Oost.

De analyse toont aan dat er geen aanleiding is voor een gewijzigde conclusie ten aanzien van de behoefte aan bedrijventerrein in de marktregio.

3

3. Gesteld wordt dat er niet wordt ingegaan op leegstand op onder andere Heygraefflaan en Ambachtsweg.

In de rapportage en de update is door Stec Groep een analyse gemaakt van de leegstand in de marktregio. Hierbij is ook leegstand in de gemeente Utrechtse Heuvelrug betrokken. De conclusie is dat sprake is van een beperkte leegstand. Bovendien gaat het prognosemodel uit van enige (frictie)leegstand in een gezonde markt. Op basis van de conclusies van de leegstandsanalyse is sprake van een gezonde marktsituatie.

Gesteld wordt dat bij de toetsing aan Trede 2 geen aandacht wordt besteed aan de mogelijkheden om bedrijventerreinen te benutten in bestaand stedelijk gebied. Gesteld wordt dat slechts gekeken is naar mogelijkheden in de gemeente.

Voor Trede 2 is gekeken naar de mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied. Geconcludeerd wordt dat in de gehele marktregio het leegstandspercentage onder frictieniveau ligt en dat ontwikkeling van nieuw terrein geen ongewenste effecten heeft op bestaand vastgoed. Het totale aanbod aan bestaande panden bedroeg maart 2017 circa 120.000 m² ten opzichte van een totale voorraad van 2.800.000 m², een leegstandspercentage van 4%. Er is hiervoor niet alleen naar de gemeente Utrechtse Heuvelrug gekeken, maar naar de totale marktregio. Hierin wijken de veronderstelde mogelijkheden niet af van de uitgangspunten van de ter inzage gelegde documenten.

Gesteld wordt dat de marktregio te eng is afgebakend; in de gemeente Ede en Barneveld zouden voldoende alternatieven voor bedrijven zijn.

In de rapportage van Stec Groep (december 2015) is gesteld dat gelet op de omvang van het bedrijventerrein en de beoogde doelgroep een straal van 5 tot 10 kilometer als marktregio reëel is. Dit wordt onderbouwd op basis van onderzoek naar verhuisbewegingen van bedrijven in de gemeente Utrechtse Heuvelrug en omgeving.

In de actualisatie is de afbakening van de marktregio nogmaals kritisch tegen het licht gehouden. De belangrijkste bevindingen zijn:

- Uit onderzoek van het CBS (2013) blijkt dat bedrijven vooral binnen de eigen gemeente verhuizen. Slechts een derde van de verhuizende bedrijven verhuist over de gemeentegrenzen heen. Daarnaast laat hetzelfde onderzoek van CBS zien dat binnen de COROP Utrecht bedrijven gemiddeld verhuizen over een afstand van 7 tot 8 kilometer.
- Daarnaast is op basis van provinciale data (Provinciaal Arbeidsplaatsen Register Utrecht - PAR) is gekeken naar de mutaties op bedrijventerreinen in de regio in de periode 2008-2015. Hierbij is Zuidoost-Utrecht (naast Utrechtse Heuvelrug ook Renswoude, Rhenen, Veenendaal en Wijk bij Duurstede) als basis genomen. In die periode zijn 116 verhuisbewegingen geregistreerd binnen Zuidoost-Utrecht, waarvan het merendeel binnen de eigen gemeente. Slechts 8 van de 116 mutaties op bedrijventerreinen betroffen intergemeentelijke verhuizingen, flink lager dus dan gemeten door het CBS. In totaal verplaatsten 30 bedrijven van andere Utrechtse bedrijventerreinen naar een bedrijventerrein in Zuidoost-Utrecht en vertrokken 24 bedrijven van bedrijventerreinen in Zuidoost-Utrecht naar een ander terrein in de provincie Utrecht. Conclusie is dat het overgrote deel van de mutaties op regio Zuidoost-Utrecht betrekking had.
- Gelet op de nabijheid van Woudenberg en Scherpenzeel is aangenomen dat er ook enige interactie is met Woudenberg en Scherpenzeel. Op basis van de provinciale cijfers gaat het om enkele bedrijven die naar deze gemeenten verhuizen vanuit Zuidoost-Utrecht en vice versa. Het merendeel van de mutaties heeft betrekking op de eigen gemeente.

Op basis van de beschikbare data is er geen economische relatie zichtbaar met Ede en Barneveld. Vandaar dat bedrijventerreinen in deze gemeenten niet zijn meegenomen in de marktregio.

Gesteld wordt dat het terrein deels ingevuld gaat worden met verplaatsers uit de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Appellanten geven aan dat onvoldoende is aangetoond dat deze bedrijven niet elders gehuisvest kunnen worden.

In de onderbouwing is uitgegaan van de theoretische behoefte in de marktregio. Of de bedrijven alleen op Maarsbergen Oost willen vestigen of ook interesse in andere locaties binnen de marktregio is op basis hiervan moeilijk vast te stellen. Feit is wel dat vraag en aanbod marktruimte laten zien en er dus ruimte is voor de ontwikkeling van Maarsbergen Oost, daarnaast is het bedrijf van initiatiefnemer een goed voorbeeld van verplaatsing. Door verplaatsing naar een locatie op voorliggend bedrijventerrein wordt op de oude bedrijfslocatie bedrijfsbestemming omgevormd naar Wonen.

Gesteld wordt dat het woningbouwplan niet is gebaseerd op een degelijke behoefteonderbouwing, maar slechts bedoeld is als kostendrager. Daarbij moet ook worden bedacht dat het in het nabijgelegen nieuwbouwplan 'Marezhof' niet erg wil vloten met de verkoop van de woningen.

In de gemaakte Laddertoets is de actuele regionale behoefte in beeld gebracht door de additionele woningvraag – gebaseerd op de huishoudensgroei – binnen de marktregio te confronteren met het harde planaanbod. De marktregio waarbinnen dit gedaan is bestaat uit de gemeenten Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Wijk bij Duurstede, grotendeels gebaseerd op feitelijke verhuisrelaties. Daaruit blijkt dat de additionele vraag aanmerkelijk groter is dan het harde planaanbod. Anders gesteld: er is een tekort aan harde woningbouwplannen om de geprognosticeerde huishoudensgroei te faciliteren.

Omdat de kwantitatieve behoefte overtuigend groot is, luistert het inzichtelijk maken van de kwalitatieve behoefte wat minder nauw. Desondanks is gekeken naar de kwalitatieve behoefte door de additionele vraag te kruisen met woonvoorkeuren. Zo hebben we de behoefte verbijzonderd naar woonmilieu (landelijk wonen) en woningtype (grondgebonden woningen). Opnieuw blijkt het plan te voorzien in een actuele regionale behoefte.

Stec Groep heeft de voorgenoemde gegevens geactualiseerd op basis van de meest actuele cijfers en inzichten. De bevindingen zijn vergelijkbaar met de eerdere rapportage(s). Ook nu blijkt er sprake van een actuele regionale behoefte, zowel kwantitatief als kwalitatief.

Kortom, in onze visie is de actuele regionale behoefte aan de beoogde woningen in het plan voldoende deugdelijk gemotiveerd.

Dat de verkoop van het nabijgelegen plan Marezhof momenteel niet wil vloten staat in onze optiek los van de additionele vraag naar landelijk wonen die wordt gesignaleerd. De planopzet en omgevingskwaliteit van plan Marezhof (ingeklemd tussen bedrijvigheid en spoorlijn, nauwelijks interactie met het landelijk gebied) is een duidelijk andere dan in voorliggend plan.

4. *Landschap:*

4

Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie op zienswijze 2 onder punt 4 Aanvullend wordt gesteld dat de transparantie van de houtwallen voornamelijk in de winter optreedt. Dit geldt voor het gehele half open agrarische landschap. In de zomer kenmerkt het landschap zich door grote open ruimtes die omzoomd worden door houtwallen. In dit landschap zijn, vooral over de ontginningswegen, af en toe verre doorzichten aanwezig. In de winterperiode verandert het landschapsbeeld naar een meer open en half transparant beeld. Ditzelfde treedt ook op bij de boskamers. In de zomers zijn de boskamers omzoomd met dichte groene houtwallen. De woningbouw zal hierdoor niet of nauwelijks zichtbaar zijn. In de winter verliest het opgaande groen zijn bladeren en worden de woningen enigszins zichtbaar. Dit is een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap.

Ten aanzien van het gestelde dat door Nederland geïnvesteerd zou moeten worden in natuurontwikkeling van overgangsgebieden naar Nationale Parken het volgende: de ontwikkeling van het bedrijventerrein in Maarsbergen Oost maakt deel uit van een integrale afweging tussen diverse belangen op provinciaal niveau. Aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein hangen verschillende voorwaarden, waaronder de te realiseren boscompensatie. Bij het ontwerp is de landschapsbeleving het uitgangspunt geweest een daarom heeft er een uitgebreide landschappelijke analyse plaatsgevonden op het schaalniveau van de Utrechtse Heuvelrug. De landschappelijke 'opname' van het bedrijventerrein in het bos en de transformatie van voor het landschap storende bebouwing in groene boskamers met woningbouw maken de overgang tussen het open en meer gesloten landschap juist beter beleefbaar en dragen bovendien bij aan het versterken van de op deze plek gewenste ecologische structuur. Tenslotte wordt aanvullend verwezen naar de beantwoording van zienswijze 6 onder antwoordballon 9.

5

5. *Waarden flora en fauna worden geweld aangedaan en er is geen ontheffing.*

Voor de beantwoording terzake van de flora- en faunawaarden en de ontheffing verwijzen we naar de gemeentelijke reactie van zienswijze 1 onder 1. en 2.

Wat betreft de gevolgen van de ontwikkeling op het NNN (voormalige EHS) wordt in de uiteindelijke uitvoering van de plannen afgezien van ingrepen in de waterhuishouding (het aanleggen van sterk drainerende watergangen) en verandering in de grondwaterhuishouding. Dat de grondwaterhuishouding intact blijft wordt ook door het bevoegd gezag bevestigd. Zie hiervoor bijlage 11 bij het bestemmingsplan. Voor het voorkomen van het doodrijden van dassen worden faunapassages aangelegd met begeleidende rasters. Dit is geborgd middels de verleende ontheffingen.

Ten aanzien van de aanpassing van de infrastructuur wordt separaat gekeken naar de ecologische effecten. De voorbereidingen voor de uitvoering zijn in gang gezet en het ecologische aspect neemt daarin een eigen plaats in. Dit staat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet in de weg.

6. Boscompensatie.

Korthedshalve wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 3 onder antwoord 3.6. Aanvullend daarop is van belang dat de Boswet/Wet natuurbescherming een initiatiefnemer verplicht om binnen 3 jaar na het afgeven van een besluit ingevolge de Boswet/Wet natuurbescherming de boscompensatie uit te voeren. Zoals gezegd gebeurt dit voor 2.8 van de 3.7 hectare boscompensatie reeds in het voorjaar 2017. De overige 0,8 hectare zal in samenhang met de uit te geven bouwkavels worden aangelegd. Er is geen enkele aanleiding te veronderstellen dat de boscompensatie niet binnen de bestemmingsplanprocedure zal worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag voor de compensatie van bos is de Provincie Utrecht. Zij zullen er op toezien dat de compensatie aan de vereisten voldoet. Aanvullend hierop stellen wij vast dat met de passage 'in de tijd gezien haalbaar' bedoeld werd dat ook initiatiefnemers van andere ontwikkelingen belang stelden in de gronden op Landgoed Maarsbergen voor boscompensatie. Er is inmiddels een overeenkomst gesloten waardoor de boscompensatie zal plaatsvinden op gronden van het Landgoed Maarsbergen, de toelichting op het bestemmingsplan is op dit punt geactualiseerd. Voor de bestemmingsplanprocedure is het van belang dat de uitvoerbaarheid van de boscompensatie vaststaat. Door de gemaakte afspraken, het feit dat de planologie deze compensatie niet in de weg staat en het bevoegd gezag zich akkoord heeft verklaard met de voorgenomen compensatie is het bestemmingsplan wat betreft dit onderdeel uitvoerbaar.

Ten aanzien van de koppeling tussen Boswet en bestemmingsplanprocedure. De Boswet/Wet natuurbescherming kent net zoals het bestemmingsplan een eigenstandig afwegingskader. Een strikte koppeling is er niet tussen bestemmingsplan en Boswet. Professionele boscijzenaren/beheerders kunnen bijvoorbeeld hun landgoederen onderhouden, bos kappen, bos verjongen en vervangen etc. zonder dat er een toets aan het bestemmingsplan plaatsvindt. In dit geval ligt dat iets anders omdat initiatiefnemer geen professionele boscijzenaar is of een beherende instantie. Daarom houdt de provincie Utrecht als uitvoerder van de Boswet en bevoegd gezag voor de Wet natuurbescherming rekening met het doel waarvoor het bos gekapt dient te worden en weegt zij dat belang mee af bij haar besluitvorming over de kap zelf als ook bij de verplichting tot boscompensatie.

Ten aanzien van het door reclamant gestelde inzake de beoogde woning in het bos zijn wij van mening dat de woonbestemming een beperkte omvang heeft. Het perceel met woonbestemming omvat 1275 m². Daarbuiten ligt de bestemming Natuur.

Reclamant geeft aan dat er gekeken moet worden naar bodemkwaliteit, robuustheid en er dient geografisch te worden aangesloten bij of in nabijheid van de "oude" locatie. Dit aspect behoort bij de afweging door het bevoegd gezag ingevolge de Boswet/Wet Natuurbescherming en is geen onderwerp dat afgewogen wordt in het kader van deze bestemmingsplanprocedure.

Ten aanzien van het gestelde dat niet is aangetoond dat de boscompensatie bijdraagt aan de ecologische verbindingen via ecoducten zijn wij van mening dat ook dit aspect niet aan de gemeente is, maar aan het bevoegd gezag ingevolge de Boswet/Wet Natuurbescherming. In aanvulling hierop kan wel vastgesteld worden dat 2.8 hectare van de noodzakelijke boscompensatie conform het KAMM convenant uit 2015 en vertaald in het bestemmingsplan Buitengebied van Overberg, Maarn Maarsbergen, Amerongen op de locatie Altena wordt gecompenseerd. Het KAMM convenant is tot stand gekomen om juist de samenhang en verbindingen tussen de 4 landgoederen rond Maarsbergen tot stand te brengen en te versterken.

7. *Watertoets teveel onzekerheid.*

7 Verwezen wordt naar de beantwoording in de gemeentelijke reactie op zienswijze 2 onder punt 1. De wijze van onderzoek is in nauw overleg met het Waterschap tot stand gekomen. Dit geeft voldoende inzicht om de conclusie te trekken dat de voorgestane ruimtelijke ontwikkeling geen of slechts een verwaarloosbaar risico zal opleveren voor de verdrogingssituatie op de KAMM landgoederen, in het bijzonder op landgoed Kombos.

Er is dan ook geen gerechtvaardigde aanleiding om het geohydrologische onderzoek op de landgoederen af te wachten.

8. *Plan voldoet niet aan voorwaarde van een adequate ontsluiting en een herstructureringsplan.*

8 In de planvorming is voorzien in de verbetering van de infrastructuur. Na realisatie hiervan is er sprake van een verkeerskundig adequate ontsluiting. Het herstructureringsplan was ten tijde van de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan nog niet gereed. De provincie Utrecht eist dat een herstructureringsplan vooruitlopend op de vaststelling van een bestemmingsplan door de raad wordt vastgesteld.

Dit gebeurt ook met het herstructureringsplan van het bestaande bedrijventerrein aan de Ambachtsweg. Het herstructureringsplan is zoals te doen gebruikelijk in samenspraak met de ondernemers het bedrijventerrein, waaronder initiatiefnemer, tot stand gekomen en toegelicht aan de betrokken ondernemers en direct omwonenden.

9. *Strijd met gemeentelijke structuurvisie.*

9 Wat betreft de gemeentelijke structuurvisie en de woningbouw buiten de rode contour verwijzen we naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 3, meer concreet de beantwoording onder 3.7. De uitbreiding van het bedrijventerrein is niet bedoeld voor de grotere, regionaal georiënteerde bedrijven met niet zozeer een directe binding met onze gemeente. Het bestemmingsplan heeft daartoe ook een beperking op de maximale kavelgrootte vastgelegd, waardoor het voor dit type bedrijven niet een interessante locatie is. Voor wat betreft het gestelde dat bedrijven die geen diensten aan bewoners en bedrijven in onze eigen gemeente leveren zich beter elders in de regio kunnen vestigen het volgende: een recente inventarisatie van de belangstelling voor een kavel op het bedrijventerrein laat zien dat de animo van plaatselijke bedrijven voor voorliggende ontwikkeling groot is. Voor ruim driekwart van de beschikbare ruimte op de uitbreiding van het bedrijventerrein is belangstelling van lokale bedrijven. Dit is in lijn met de gemeentelijke doelstelling zoals verwoord in de structuurvisie.

10. *Strijd met uitgangspunten IOK.*

10 Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 6 onder punt 4.

11. *Onvoldoende onderbouwing dat verplaatsers gefaciliteerd worden.*

11 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 en geactualiseerd in maart 2017. De marktanalyse is als bijlage aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd, de geactualiseerde versie is als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd en vervangt de eerdere versie. 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. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid tot het realiseren van bedrijven met een grotere dan lokale functie beperkt door de oppervlakte per bedrijf te maximeren op 5000 m². Daarmee wordt het bedrijventerrein oninteressant voor bedrijven die een grotere reikwijdte bedienen.

12. *Ontsluiting en verkeersveiligheid.*
 12 Voor de beantwoording hiervan verwijzen we naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 2 onder punt 3. en zienswijze 4 onder punt 1.
13. *Technische uitwerking en haalbaarheid.*
 13 Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 2 onder punt 3.
14. *Negatieve gevolgen voor landschap en milieu.*
 14 Wat betreft de zienswijze ten aanzien van de negatieve gevolgen voor het landschap wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie onder zienswijze 2 en de beantwoording van punt 4. Nu de knip voor vrachtverkeer in de Haarweg wordt doorgezet, betekent dit concreet dat het meest vervuilende verkeer buiten de kern wordt gehouden, waardoor de uitstoot van deze vrachtwagens niet direct in de woonkern plaatsvindt. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie naast het feit dat ten gevolge hiervan sprake zal zijn van minder verkeersoverlast in de kern.
15. *te groot voor een klein dorp UH.*
 15 De voorgenomen ontwikkeling is eerder in het provinciale streekplan van 2005 aangehaald onder andere als locatie van verspreide bedrijven in de gemeente die hervestiging behoeven. Hiervoor is het van belang geacht dat dit niet ten koste moet gaan van de leefbaarheid van de kern Maarsbergen. De voorgenomen ontwikkeling is buiten de kern van Maarsbergen gelegen en het vrachtverkeer zal door de knip in de Haarweg om de kern heen worden geleid. De ontwikkeling zal hierdoor niet nadelig uitwerken op de leefbaarheid van de kern.
16. *Zorgen om de luchtkwaliteit.*
 16 In het kader van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Er is uitgegaan van een worst case benadering en er moet worden voldaan aan de wettelijke eisen voor stikstof en fijnstof. Aangetoond wordt dat deze grenswaarden niet worden overschreden. Hierbij is rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen die door de ontwikkeling inclusief de toekomstige bedrijven aan het huidige verkeer worden toegevoegd. De knip in de Haarweg voor vrachtverkeer resulteert in het feit dat de vrachtwagens van beide bedrijventerreinen straks niet meer door de kern Maarsbergen rijden maar erom heen. Dit zal de luchtkwaliteit in de kern ten goede komen.
17. *Woningbouw onwenselijk vanwege akoestische situatie.*
 17 Reclamant vindt het onwenselijk dat er woningbouw wordt gerealiseerd in akoestisch zwaar belast gebied. 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 de 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.

18. *Gemeente helpt mee in financiering particulier project.*

18 Bedrijven die elders in de gemeente knel zitten of overlast veroorzaken zijn gebaat bij uitplaatsing. De achterblijvende bewoners zijn ook gebaat bij verplaatsing van bedrijven die overlast veroorzaken en niet op de juiste plek zitten. Dit is een situatie waarbij aan twee kanten winst is te behalen. Om deze reden heeft de raad in september 2014 besloten om financieel bij te dragen. Dit is echter geen financiële ondersteuning van een initiatiefnemer om zijn exploitatie rond te krijgen, maar een investering om de doelstelling van de gemeente te bereiken om ruimte te creëren voor bedrijven die elders in de knel zitten. Er is geen sprake van staatssteun.

Reclamant stelt dat het uitplaatsingsbesluit is gebaseerd op oud beleid, van de voormalige gemeente Maarn. Ook in de structuurvisie van de gemeente wordt dit beleid herhaald onder thema 6: maatwerk voor wonen en werken, waarin wordt aangegeven dat bedrijven die elders in de knel zitten ruimte zouden moeten kunnen vinden op een nieuw terrein dat aansluit op een bestaand bedrijventerrein. Dit beleid is daarom nog steeds actueel.

19. *Woningbouw financiert de plannen.* Verwezen wordt naar de beantwoording van zienswijze 6 onder punt 4.

20. en 21. *Financiële risico's en maatschappelijke kosten- en batenanalyse.*

20 Het plan is economisch uitvoerbaar. De vraag naar de met dit plan mogelijk gemaakte uitbreiding van het bedrijventerrein en de woningbouw is aangetoond. Hiervoor wordt onder andere verwezen naar paragraaf 4.4. Verder heeft initiatiefnemer ten behoeve van het plan een grondexploitatie opgesteld, waaruit blijkt dat het plan exploitabel is. De financiële uitvoerbaarheid, en daarmee het kostenverhaal voor de gemeente, is verzekerd via de tussen initiatiefnemer en gemeente gesloten anterieure overeenkomst.

22. *Toets op Europese regelgeving staatsteun ontbreekt.*

22 Bedrijven die elders in de gemeente knel zitten of overlast veroorzaken zijn gebaat bij uitplaatsing. De achterblijvende bewoners zijn ook gebaat bij verplaatsing van bedrijven die overlast veroorzaken en niet op de juiste plek zitten. Dit is een situatie waarbij aan twee kanten winst is te behalen. Om deze reden heeft de raad in september 2014 besloten om financieel bij te dragen. Dit is echter geen financiële ondersteuning van een initiatiefnemer om zijn exploitatie rond te krijgen, maar een investering om de doelstelling van de gemeente te bereiken om ruimte te creëren voor bedrijven die elders in de knel zitten. Er is geen sprake van staatssteun.

23. *Realisatie van het project spoortunnel Maarsbergen zal niet voor 2021 aanvangen.*

23 Conform de huidige planning is tegen die tijd de infrastructuur in relatie tot de gebiedsontwikkeling Maarsbergen Oost ruimschoots gerealiseerd. Beide projecten hoeven elkaar in die zin niet in de weg te zitten.

Conclusie

De zienswijze wordt door ons niet gedeeld en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

3.10 Zienswijze 10

Zienswijze

Geachte raad,

Uw college van Burgemeester en wethouders heeft met ingang van 23 december 2016 tot en met 2 februari 2017 het ontwerp van het bestemmingsplan “Uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost” ter inzage gelegd. Het college heeft ons hierover conform artikel 3.8, lid 1 sub b van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) geïnformeerd.

Wij brengen op grond van het hierna omschreven ruimtelijk beleid onze zienswijzen en opvattingen over dit plan naar voren.

Het provinciaal beleid

Het provinciale ruimtelijk beleid en de daaraan gekoppelde provinciale belangen zijn 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 willen we de provinciale ruimtelijke belangen laten doorwerken naar het gemeentelijke niveau. Om deze belangen te borgen kunnen wij zo nodig het instrumentarium uit de Wro inzetten.

- 1 Aangezien het ontwerpbestemmingsplan net vóór de inwerkingtreding van de Herijking PRS/PRV 2016 ter inzage is gelegd, valt het bestemmingsplan onder het overgangsrecht van de Herijking PRS/PRV 2016. Dit betekent dat op dit bestemmingsplan het provinciaal ruimtelijk beleid van toepassing is, dat gold vóór de inwerkingtreding van de Herijking PRS/PRV 2016.

Bij de beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij ons vooral gebaseerd op eventuele strijdigheden met de provinciale ruimtelijke belangen.

Planbeoordeling/zienswijzen

Over de met dit bestemmingsplan voorgestane integrale gebiedsontwikkeling aan de (noord)oostzijde van de kern Maarsbergen heeft in het verleden op constructieve wijze diverse malen ambtelijk overleg plaats gevonden.

Bij brief van 29 juli 2015 zijn van provinciezijde bij de beoordeling van het voorontwerp van dit bestemmingsplan in het kader van het wettelijk vooroverleg verschillende opmerkingen naar voren gebracht, die voor het merendeel betrekking hadden op enkele specifieke provinciale ruimtelijke belangen. Mede op basis van de “Nota Inspraak en Vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan ‘Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost’”, die als bijlage 23 bij de plantoelichting van het ter inzage gelegde ontwerp van dit bestemmingsplan is gevoegd, stellen wij vast dat u in het ontwerpbestemmingsplan - behoudens één specifieke uitzondering - over het geheel genomen in voldoende mate aan het merendeel van de provinciale opmerkingen uit het vooroverleg tegemoet bent gekomen.

- 2 Ten aanzien van het specifieke onderdeel “ontsluiting van het bedrijventerrein” is naar onze opvatting echter vooralsnog in onvoldoende mate aan de eerder geplaatste opmerkingen tegemoet gekomen. Mede gelet op het gegeven dat in de PRS (hoofdstuk 5.5.2.3) en de PRV (artikel 3.4 “Toekomstig bedrijventerrein” in combinatie met artikel 3.7 “Mobiliteitstoets”) een

adequate ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein als harde randvoorwaarde voor de voorgestane ontwikkelingen wordt aangemerkt, geeft het ontwerpbestemmingsplan ons aanleiding tot het indienen van zienswijzen ten aanzien van dit planonderdeel.

Zoals in de provinciale vooroverlegreactie uitvoerig is aangegeven, is het van essentieel belang dat de voorgestane (nieuwe) ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein via de Rottegatsteeg en de Griftdijk en de hiervoor benodigde ingrepen en maatregelen tijdig daadwerkelijk zijn gerealiseerd, hetgeen in ieder geval voldoende geborgd zal moeten zijn.

In de plantoelichting van het ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan is over deze ontsluiting het volgende opgenomen:

* "De bereikbaarheid van het bedrijventerrein verloopt via de Rottegatsteeg en de Griftdijk. Hiervoor moet het wegprofiel van de Rottegatsteeg en de Griftdijk aangepast worden. Ook het kruispunt Griftdijk op N226 dient te worden aangepast." (paragraaf 2.2)

* "Naast bovengenoemde maatregelen wordt de kruising N226 - Griftdijk aangepast. Dit gebeurt in overleg met en na instemming van de provincie. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan zijn hier afspraken over gemaakt met de provincie." (paragraaf 4.5.2)

In de "Nota Inspraak en Vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost'" (bijlage 23 bij de plantoelichting) wordt in reactie op de provinciale vooroverlegreactie gesteld dat de benodigde aanpassingen aan de Rottegatsteeg en de Griftdijk (alsook de knip in de Haarweg) zullen worden uitgevoerd, voordat de uitbreiding van het bedrijventerrein in gebruik wordt genomen door andere bedrijven dan Wolfswinkel Reiniging. Hierbij wordt aangegeven dat de financiering voor deze aanpassingen is geregeld en dat het ter plaatse geldende bestemmingsplan deze aanpassingen mogelijk maakt. Aangevoerd wordt voorts dat de gemeente eigenaar en beheerder is van genoemde wegen, alsook opdrachtgever van de wegaanpassingen. Tegen die achtergrond wordt expliciet gesteld dat de uitvoering van de benodigde aanpassingen en maatregelen voldoende is gewaarborgd en dus geen voorwaardelijke verplichting in de planregels is opgenomen.

Vooralsnog zien wij geen directe aanleiding de hiervoor aangehaalde gemeentelijke toezeggingen en stellingen in twijfel te (moeten) trekken. Ook hebben wij er voldoende vertrouwen in dat in goed onderling overleg uiteindelijk tot een adequate oplossing voor de kruising N226 - Griftdijk gekomen zal kunnen worden. Echter, naar onze opvatting bestaat - mede vanwege het op dit moment nog ontbreken van een voorlopig ontwerp voor de kruising N226 - Griftdijk, dat geheel voldoet aan de provinciale eisen en richtlijnen - over het geheel genomen nog onvoldoende absolute zekerheid dat de benodigde infrastructurele maatregelen en aanpassingen tijdig - dat wil zeggen vóór de ingebruikname van het nieuwe bedrijventerrein door nieuw te vestigen bedrijven - daadwerkelijk naar behoren zullen zijn uitgevoerd.

3 Gelet op het grote belang dat wij hechten aan een goede ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein, kunnen wij op dit moment dan ook nog niet zonder meer instemmen met de voorgestane ruimtelijke ontwikkelingen. Teneinde het provinciale belang ten aanzien van dit aspect in ieder geval veilig te stellen, dringen wij er met deze zienswijze nogmaals met klem bij u op aan vóór de vaststelling van dit bestemmingsplan te voorzien in voldoende zekerheden en waarborgen voor de daadwerkelijke uitvoering van de benodigde infrastructurele ingrepen en maatregelen en in ieder geval te komen tot een (voorlopig) ontwerp voor de kruising N226 - Griftdijk, waarover volledige overeenstemming met de provincie bestaat. In dit verband geven we u nogmaals in overweging een en ander alsnog juridisch eenduidig te borgen door middel

van een deugdelijke voorwaardelijke verplichting in de planregels, waarmee ook voor derden voldoende rechtszekerheid zou ontstaan.

Naast de hiervoor verwoorde zienswijzen ten aanzien van de ontsluiting van het bedrijventerrein geeft het plan vanuit de optiek van het provinciaal ruimtelijk belang géén aanleiding tot verdere opmerkingen.

4

Met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan wijzen wij u volledigheidshalve graag nog op het volgende. Zoals u bekend zal zijn, is met ingang van 1-1-2017 de Wet natuurbescherming in werking getreden, hetgeen onder meer gevolgen heeft voor de soortenbescherming. In dit verband merken wij op dat er wat betreft de lijst van beschermde soorten verschillen zijn tussen de Flora- en faunawet en de Wet natuurbescherming. Zo zijn enerzijds enkele soorten die onder de Flora- en faunawet een beschermde status hadden, nu niet meer beschermd; maar zijn anderzijds ook enkele soorten die eerder niet beschermd waren, nu wel beschermd. Voor de laatste categorie is geen ontheffing afgegeven en zal alsnog moeten worden nagegaan of deze in het gebied aanwezig zijn en of hiervoor een ontheffing vereist en mogelijk is. Ook voor de vereiste boscompensatie is de Wet natuurbescherming nu van toepassing. In relatie tot de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming adviseren wij u de plantoelichting en bijbehorende onderzoeksrapporten zorgvuldig na te lopen en zo nodig te actualiseren.

We willen u met klem verzoeken bij de vaststelling van het plan rekening te houden met de hiervoor geplaatste opmerkingen. Ter borging van de provinciale belangen zullen wij - zo nodig - het instrumentarium uit de Wro aanwenden.

Hoogachtend,

Gemeentelijke reactie

1

Algemeen PRV (herijking) en overgangsrecht

Wij gaan ervan uit dat met het overgangsrecht wordt bedoeld op artikel 1.2 PRV 2016. Lid 1 hiervan luidt, voor zover hier van belang, als volgt:

‘Een bouw- of gebruiksmogelijkheid die wordt geboden bij of krachtens een ruimtelijk besluit dat in werking is getreden op het moment dat deze verordening in werking treedt, dan wel bij of krachtens een ruimtelijk besluit waarvan voorafgaand aan dat tijdstip een ontwerp ter inzage is gelegd, mag, ondanks strijdigheid met deze verordening, van kracht blijven en kan in opvolgende ruimtelijke besluiten opnieuw geboden worden.’

In de toelichting staat hierover dat de regels van deze verordening geen betrekking hebben op bouw- en gebruiksmogelijkheden die worden geboden bij of krachtens ruimtelijke besluiten die voor inwerkingtreding van de Provinciale Ruimtelijke Verordening ter inzage zijn gelegd. Dit is de zogenaamde eerbiedigende werking: Bestaande, planologische mogelijkheden hoeven niet te voldoen aan de regels van deze verordening. Ook bij het vaststellen van een nieuw ruimtelijk besluit hoeven deze mogelijkheden niet te voldoen aan de regels van deze verordening.

Naar onze mening wil dit echter niet zeggen dat de PRV 2016 niet van toepassing is op het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan moet voldoen aan de PRV die dan geldt, zijnde de PRV 2016. In het geval zou blijken dat bestaande legale rechten in strijd zijn met de PRV 2016, dan kent de PRV een bijzonder beschermingsregime

zoals opgenomen in artikel 1.2 PRV 2016. Wij zijn derhalve van mening dat de PRV 2016 van toepassing is en zullen deze dan ook bij onze besluitvorming betrekken en daaraan toetsen.

Ontsluiting

- 2 Het basisprincipe van manier van ontsluiten van de Griftdijk op de N226 is weergegeven in het verkeerskundig onderzoek van RHDHV van november 2016. In overleg met reclamant zijn de ontwerpwerkzaamheden opgestart en wordt in nauwe samenwerking tot een ontwerp gekomen. Er is overeenstemming met reclamant bereikt over het ontwerp en de uitvoering van de infrastructuur en de aansluiting ervan op de N226.

Voorwaardelijke verplichting.

- 3 Reclamant geeft in overweging de aanpassingen van de infrastructuur buiten het plangebied te borgen via een voorwaardelijke verplichting. Er is na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan overeenstemming bereikt met reclamant over het ontwerp en de uitvoering van de aan te passen infrastructuur en de aansluiting op de N226. De gemeente gaat deze aanpassingen laten uitvoeren, voordat het nieuwe bedrijventerrein in gebruik wordt genomen. De financiering hiervoor is geregeld en het ter plaatse geldende bestemmingsplan maakt deze aanpassingen mogelijk. De gemeente is verder eigenaar en beheerder van genoemde wegen en opdrachtgever van de wegaanpassingen. De gemeente heeft het dus in haar macht om de aanpassingen te laten uitvoeren. Het is dan ook voldoende gewaarborgd dat genoemde maatregelen worden uitgevoerd. Om die reden is geen voorwaardelijke verplichting in de planregels opgenomen.

- 4 Reclamant verzoekt om aandacht te besteden aan de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming en de gewijzigde soortenbescherming terzake. Initiatiefnemer heeft in zijn aanvraag om ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming aangegeven dat de projectecoloog heeft vastgesteld dat de gewijzigde soortenbescherming ingevolge de Wet Natuurbescherming niet tot een andere conclusie leidt over de in het plangebied aanwezige flora en fauna en derhalve geen aanvullende ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming vereist is nu er geen soorten voorkomen waarvoor een aanvullende ontheffing noodzakelijk is. De Provincie Utrecht heeft in haar besluit van 18 april 2017 bevestigd dat er geen aanvullende ontheffing is vereist op grond van de soortenlijst in de Wet natuurbescherming.

Wat betreft het verzoek van reclamant om de plantoelichting en de onderzoeksrapporten na te lopen op de gevolgen van de Wet natuurbescherming die sinds 1 januari 2017 in werking is getreden: Zowel de kapmelding als de aanvraag voor boscompensatie zijn beide onder de werkingssfeer van de Boswet in december 2016 aangevraagd bij de RvO. In het kader van de voorbereiding van de aanvraag is meermalen met de uitvoerder van de Boswet bij de provincie Utrecht overleg gevoerd en is consensus bereikt over de compensatie eis 1 : 1, de locaties waar de boscompensatie zal plaatsvinden en over de wijze van uitvoering. Concluderend is er voldoende aandacht besteed aan de door reclamant aangegeven consequenties van de gewijzigde wetgeving. Het bestemmingsplan is hierop aangepast.

Conclusie

De zienswijze heeft geleid tot aanpassing van de toelichting in verband met de Wet natuurbescherming die op 1 januari 2017 in werking is getreden en de Herijking 2016 van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

3.11 Zienswijze 11

Zienswijze

Geachte gemeenteraad,

Tot en met 2 februari a.s. ligt het ontwerpbestemmingsplan uitbreiding bedrijventerrein Maarsbergen Oost ter inzage. Het ontwerpbestemmingsplan geeft ons aanleiding tot het indienen van onderstaande zienswijze.

In de toelichting bij het bestemmingsplan refereert u in paragraaf 4.8.2 aan het proces van de watertoets. De afstemming tussen waterschap, gemeente en initiatiefnemer is weergegeven in bijlage 11 van de toelichting. Over bijlage 11 heeft het waterschap een positief advies gegeven.

1 Echter in de tekst van de toelichting staan nog een aantal aspecten die niet in lijn zijn gebracht met bijlage 11. Wij verzoeken u de tekst in de toelichting aan te passen in lijn met bijlage 11.

2 In de toelichting (4.8.2) 5e alinea bij het kopje "Invloed op de waterhuishouding" staat dat de vloerpeilen van de nieuwe woningen ten noorden van de Haarweg minimaal 15 cm boven de Haarweg moeten liggen.

Graag de 15 cm wijzigen in 30 cm zoals verwoord op pagina 10 van bijlage 11.

In de toelichting (4.8.3) bij het kopje "Conclusie" schrijft u in de laatste alinea "Daarnaast wordt voorgesteld om in het wegcunet een drainage mee te nemen. Deze drainage komt net onder de GLG te liggen en het lozingsniveau wordt afgesteld om de GHG af te toppen en om aan de ontwateringseis te voldoen. Deze drainage kan aangesloten worden op een aan te leggen greppel langs de Haarweg."

Wij verzoeken u om deze zinsnede niet op te nemen in de toelichting. In de ambtelijke afstemming voorafgaand aan de terinzagelegging is er voor gekozen om geen drainage aan te leggen.

Het aanbrengen van drainage is om die reden ook niet opgenomen in bijlage 11. Conform het gemeentelijk beleid is opgenomen dat het peil van de woningen 30 cm boven de Haarweg komen te liggen.

Om te borgen dat het peil van de woningen ook daadwerkelijk 30 cm boven de Haarweg komen te liggen verzoeken wij u regel 2.8 aan te passen in:

Het peil:

voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang direct aan een weg grenst:

minimaal 30 cm boven de hoogte van die weg ter plaatse van die hoofdtoegang;

3 In paragraaf 4.8.1 van de toelichting bij regionaal beleid verzoek ik u te verwijzen naar de geactualiseerde leidraad afkoppelen Utrechtse Heuvelrug en de tekst daarop aan te passen.

Tot slot een tekstuele opmerking: In de tekst onder het kopje Beleid Waterschap Vallei en Veluwe staat twee keer Waterbeheer(s)plan. Wij verzoeken u dit te wijzigen in Waterbeheerprogramma. Voor vragen over het bovenstaande kunt u contact opnemen met NN van onze dienst.

Hoogachtend,

Gemeentelijke reactie

1. Terecht merkt reclamant op dat de toelichting niet (geheel) overeenkomstig de inhoud van de bijlage is opgesteld. Dit is een omissie. Het gemeentelijk waterbeleid is juist voor infiltratie direct in de bodem en niet voor drainage. Dit zal in de toelichting bij het vast te stellen bestemmingsplan worden hersteld.
2. Ten aanzien van het peil: ophoging van de gronden is noodzakelijk om overlast te voorkomen. Ten behoeve hiervan is in de regels van het bestemmingsplan een realisatie en instandhoudingsverplichting opgenomen. Voorafgaand aan de bouw van (hoofd)gebouwen binnen de woonbestemming voor de nieuwe woningen zal dit gerealiseerd moeten zijn. Daarbij is het tevens verboden om de gronden af te graven. Op deze wijze heeft borging in het bestemmingsplan plaatsgevonden.
3. De tekst bij het regionaal beleid van het Afkoppelconvenant als ook het beleid van het Waterschap is geactualiseerd c.q. aangepast.

Conclusie

Deze zienswijze wordt door ons gedeeld en het bestemmingsplan is hierop aangepast: Paragraaf 4.8 is aangepast en geactualiseerd: bij het beleid van Waterschap Vallei en Veluwe is "Waterbeheerplan 2016-2021" gewijzigd in "Waterbeheerprogramma 2016-2021" en "Convenant afkoppelen op de Heuvelrug" is geactualiseerd en vervangen door het in november 2015 vastgestelde Geactualiseerde Leidraad Afkoppelen Utrechtse Heuvelrug (Wareco).

In de regels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waarin wordt geregeld dat de grond dient te worden opgehoogd tot minimaal 0,30 m boven de as van de Haarweg. (toegevoegd aan artikel 10.2.1 onder a en 11.2.1 onder a van de regels). Daarnaast is een instandhoudingsregel toegevoegd, waardoor de ophoging ook in stand dient te worden gehouden, dit is toegevoegd aan artikel 10.4.2. en 11.4.2.

4 Aanpassingen ontwerpbestemmingsplan

4.1 Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat de voorgestelde wijzigingen zijn ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Hieronder opgenomen zijn enkel de wijzigingen in het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan: de regels en de verbeelding. Naast onderstaande zaken zijn ook nog enkele tekstuele aanpassingen in de toelichting doorgevoerd. Dit betreffen de meest actuele inzichten naar aanleiding van geactualiseerde onderzoeken en gewijzigde wet- en regelgeving. Zie voor meer informatie de gemeentelijke reactie bij de zienswijzen.

4.2 Regels

- Toegevoegd: Artikel 10.2.1. onder a: Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen mag niet eerder worden verleend dan nadat de gronden zodanig zijn opgehoogd dat het vloerpeil van de hoofdgebouwen en de bijbehorende bouwwerken minimaal 0,30 meter boven de as van de weg ligt.
- Toegevoegd: Artikel 10.4.2. : Het gebruik als bedoeld in 10.1 is uitsluitend toegestaan indien de ophoging van de gronden als genoemd in artikel 10.2.1. onder a in stand wordt gehouden.
- Toegevoegd: Artikel 11.2.1. onder a: Een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen mag niet eerder worden verleend dan nadat de gronden zodanig zijn opgehoogd dat het vloerpeil van de hoofdgebouwen en de bijbehorende bouwwerken minimaal 0,30 meter boven de as van de weg ligt.
- Toegevoegd: Artikel 11.4.2. : Het gebruik als bedoeld in 11.1 is uitsluitend toegestaan indien de ophoging van de gronden als genoemd in artikel 11.2.1. onder a in stand wordt gehouden.

4.3 Ambtshalve aanpassingen.

Los van de zienswijzen is het bestemmingsplan aangepast om verduidelijking aan te brengen of met het oog op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aanvullende regelgeving op te nemen. De volgende ambtshalve aanpassingen zijn doorgevoerd:

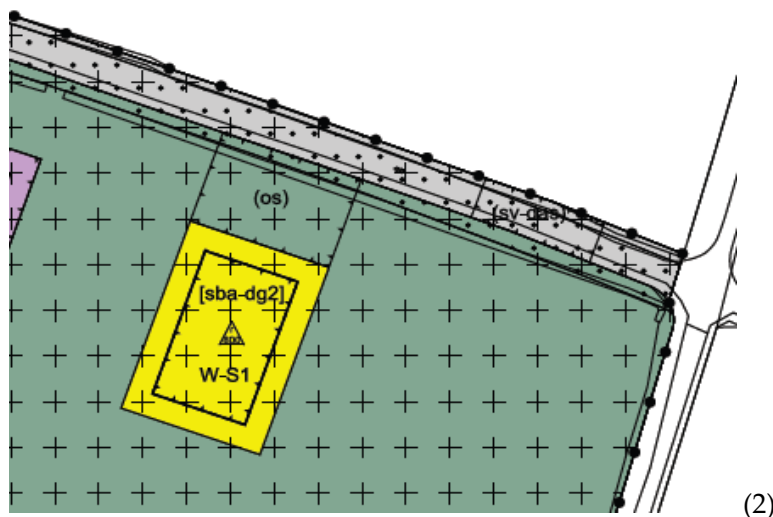
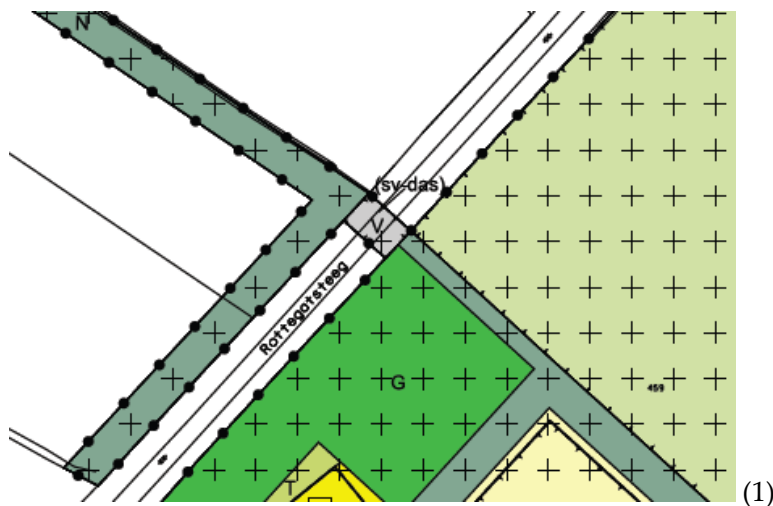
4.4 Regels

- Toegevoegd: Artikel 4.4.3: Het gebruik als bedoeld in lid 4.1 is uitsluitend toegestaan indien de maatregelen opgenomen in bijlage 3 bij deze regels, binnen twee jaar na het onherroepelijk worden van de vaststelling van dit plan, zijn aangelegd en in stand worden gehouden.

4.5 Bijlagen bij de regels

- Toegevoegd: Bijlage 3 bij de regels:
Voorwaardelijke verplichting maatregelen herstructurering bedrijventerrein
Ambachtsweg Maarsbergen:
 1. De aanleg van een langparkeerplaats in het openbaar gebied van bedrijventerrein Maarsbergen Oost;
 2. De aanleg van twaalf parkeerplaatsen in het openbaar gebied langs de Ambachtsweg;
 3. Het verbeteren van de overgang openbaar - privé door aanplant van een haag bij de entree van de Ambachtsweg en rond de aan te leggen parkeerplaatsen langs de Ambachtsweg. De verharding bij de Ambachtsweg bestaande uit graskeien wordt verwijderd.

4.6 Verbeelding



- Verbeelding aangepast conform bovenstaande uitsneden uit de analoge verbeelding: verplaatsing van de beide geprojecteerde dassentunnels naar een zuidwestelijker locatie (bij afbeelding (1)) en een oostelijker locatie (bij afbeelding (2)).

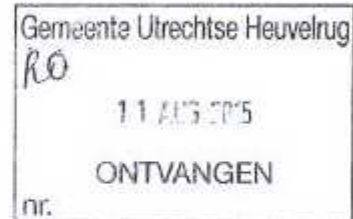


Bijlage 1

Behorend bij zienswijze 4.

Bijlage.

Aan
Burgemeester en Wethouders van Utrechtse Heuvelrug,
Postbus 200,
3940 AE Doorn



Onderwerp:
Inspraakreactie voorontwerpbestemmingsplan Uitbreiding Bedrijventerrein Maarsbergen Oost.

Driebergen, 10 augustus 2015

Geacht College van Burgemeester en Wethouders

afdeling Utrechtse Heuvelrug h
het voorontwerpbestemmingsplan "Uitbreiding B
Wij maken graag gebruik van de mogelijkheid om hierop een inspraakreactie in te dienen.

Inleiding

is de bel
1975 succesvol in voor me
dat ons meest mens- en n
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.

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
fietsen voor zowel de dagelijkse fietser als de recreatieve fietser.

In het voorontwerp bestemmingsplan wordt onder meer voorzien in de uitbreidin
bedrijventerrein in Maarsbergen met 5,7 ha netto. Er is voor gekozen om de ont
het uitgebreide bedrijventerrein te laten plaatsvinden via de Rottegatsteeg en de
Naast het bedrijfsverkeer en het overige gemotoriseerde verkeer maken oo
van Rottegatsteeg en Griftdijk. herkent vooral de Rottegat
belangrijke verbinding voor fietsers tussen Maarsbergen en Scherpenzeel. I
maakt deel uit van het fietsroutenetwerk in de provincie Utrecht en wordt oo
door het recreatief fietsverkeer. Ook de Griftdijk wordt veelvuldig door fietse



De plannen voor opwaardering van de beoogde ontsluitingwegen

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

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

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 Grifdijk is de ruimte voor verbreding zeer beperkt. Dit zal ongetwijfeld tot gevolg hebben dat de fietsers vlak langs de steile oever van de Woudenbergse 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.

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 Grifdijk maar ook het deel van de Haarweg vanaf de kruising met de Rottegatsteeg tot de toegang van het bedrijventerrein.

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.

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.

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 *efficient*, 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 u het niet verantwoord om een greep te doen in de geldpot van het wegenbeheerfonds.



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 dit niet terug in de plannen voor de ontsluitingswegen in Maarbergen Oost.

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 ontsluitingsroute 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 intrekking van het voorontwerp bestemmingsplan.

Met vriendelijke groet,
namens _____ afdeling Utrechtse Heuvelrug,

Correspondentieadres:

Bijlage 2

Behoort bij zienswijze 6

Bijlage: Aanbod bedrijventerreinen

Gemeente Ede:

- 67,66 ha terrein terstond uitgeefbaar, bestaande uit:
 - 37,03 ha De Klomp
 - 6,96 ha Bedrijventerrein A12 Noord
 - 16,95 ha Bedrijventerrein A12 Zuid
 - 2,11 ha Hooctorong
 - 4,61 ha De Vallei

Op iets grotere afstand ligt in de gemeente Ede nog eens:

- 5,06 ha terstond uitgeefbaar bedrijventerrein, bestaande uit:
 - 1,05 ha De Stroet
 - 4,01 ha Reehorsterweg/Zandlaan.

Bron: IBIS 2017 Provincie Gelderland

Gemeente Barneveld:

- 36,88 ha terrein terstond uitgeefbaar, bestaande uit:
 - 33,79 ha Harselaar Zuid
 - 1,31 ha Harselaar West-west
 - 1,78 ha Harselaar

Bron: IBIS 2017 Provincie Gelderland

Gemeente Veenendaal:

- 4,1 ha terrein terstond uitgeefbaar, bestaande uit:
 - 3 ha De Batterijen
 - 1,1 ha De Vendel

Bron: Economische Monitor Veenendaal, april 2016

Tesamen leiden bovenstaande gegevens tot een aanbod van 123 ha bedrijventerrein.

Daarnaast minder specifiek en wat minder actueel, totaal 229,1 ha:

- Renswoude 4,3 ha terrein uitgeefbaar
- Woudenberg 0,5 ha uitgeefbaar
- Rhenen 0,6 ha uitgeefbaar
- Wijk bij Duurstede 1,4 ha uitgeefbaar
- Zeist 1,1 ha uitgeefbaar
- Stadsregio Utrecht (Utrecht, Nieuwegein, Vianen, Houten, IJsselstein) 149,4 ha uitgeefbaar
- Regio Amersfoort (Amersfoort, Leusden, Bunschoten, Soest, Baarn, Eemnes) 71,8 ha uitgeefbaar

Bron: De Staat van Utrecht / IBIS2014