

Gemeente Stichtse Vecht

Bestemmingsplan

vastgesteld

“Stationsweg - Noord”

Maarssen



ir. H. van Brederode bi bnSP

Tigris 12

1186 JA Amstelveen

SBA-reg.nr. 1.950290.005

3 juli 2017

TOELICHTING

1.	Inleiding	1.
2.	Beschrijving nieuwe ontwikkeling	3.
3.	Ruimtelijk beleidskader	4.
3.1	Rijksbeleid / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	4.
3.2	Provinciaal beleid	6.
3.2.1	Relatie met de Wro	6.
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028 (PRS)	6.
3.2.3	Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)	9.
3.3	Gemeentelijk beleid	10.
3.3.1	Gemeentelijke beleidsnota's	10.
3.3.2	Bestemmingsplan(nen)	13.
3.3.3	Gemeentelijke welstandsnota	13
4.	Milieubeperkingen en omgevingsaspecten	14.
4.1.	Milieu effect rapportage (M.e.r.)	14.
4.2	Milieu	16.
4.2.1	Bodem en grondwater	16.
4.2.2	Water	17.
4.2.2.1	Waterstaatswerken	17.
4.2.2.2	Watertoets	19.
4.2.2.3	Waterhuishoudingsplan en geohydrologisch onderzoek	20.
4.2.3	Bedrijven en milieuzonering	21.
4.2.4	Wegverkeerslawaaï	21.
4.2.5	Spoorwegverkeerslawaaï	22.
4.2.6	Industrielawaaï	23.
4.3	Verkeersaspecten	24.
4.4	Luchtkwaliteit	24.
4.5	Externe veiligheid	25.
4.6	Leidingen	26.
4.7	Cultuurhistorie / Archeologie	26.
4.8	Natuurwaarden / Habitatrichtlijn -Vogelrichtlijn / Flora en Fauna	27.
4.9	Duurzaamheidsaspecten	30.
5.	Toelichting op de wijze van bestemmen	31.
6.	Uitvoerbaarheid	33.

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage I	Rapportage externe veiligheid van Prommenz d.d., 26-9-2016
Bijlage II	Actualisatie Verkeersonderzoek
Bijlage III	Aandachtsgebieden kaarten 'Wegverkeerslawaaï' en Railverkeerslawaaï
Bijlage IV	Conclusies en aanbevelingen bodemonderzoeken
Bijlage V	Onderzoek flora en fauna 2016
Bijlage VI	Kaart t.b.v. vaststelling hogere waarden
Bijlage VII	Stikstofdepositie-berekening
Bijlage VIII	Waterhuishoudingsplan 2008, Grasveld Civiele Techniek + Onderbouwing noodzaak drainage plan Maarsen van Prommenz
Bijlage IX	Akoestisch rapport van 11 november 2016
Bijlage X	Nota Inspraak en Overleg
Bijlage XI	Akoestisch onderzoek Industrielawaaï

Separate bijlagen bij ontwerp-bestemmingsplan 'Station Noord'

(aanwezig in digitale pakket t.b.v. publicatie op ruimtelijke plannen.nl)

A.	Eindsituatie bodemonderzoek Straatweg 11/11a, Search,	1 september 2014
B.	Aanvullend bodemonderzoek Straatweg 11 a, Grondslag,	13 november 2014
C.	Eindsituatie bodemonderzoek Oostkanaaldijk 6, Search,	23 juni 2015
D.	Aanvullend bodemonderzoek Oostkanaaldijk 6, Bodembelang BV,	24 augustus 2015
E.	Aanvullend bodemonderzoek Oostkanaaldijk 6 , Prommenz BV	1 april 2016
F.	Asbestinventarisatie Stationsweg Noord, Asbestbureau	24 juli 2016

1. Inleiding

Initiatief

Kuin Vastgoedontwikkeling BV, De Tocht 4, 1611 HT Bovenkarspel, heeft het voornemen om het bestaande bedrijventerrein aan de Oostkanaaldijk te transformeren in een woonbuurt met 52 woningen.

De voorliggende ontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan.

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is er voor de betreffende locatie het onderhavige bestemmingsplan **“Stationsweg-Noord”** opgesteld.

De locatie is kadastraal bekend onder Maarssen, sectie H, percelen 5681, 4241, 4472 t/m 4476, 6220, 5873 en 5873.



afb. 1 De ligging van de planlocatie in groter verband (Google Earth).

Bestaande situatie

De gehele planlocatie is bebouwd met bedrijfspanden met bijbehorende open terreinen. De gronden zijn geheel verworven, behoudens het transformatorstation, eigendom van KPN, op kadastraal perceel 4221. Alle bebouwing zal worden geamoveerd ten behoeve van een woonbuurt, waarin derhalve het perceel van de KPN als enclave zal blijven bestaan.

De ontsluiting van het gebied vindt plaats via de Stationsweg-Oostkanaaldijk vanaf het zuiden en via de Abel Tasmanlaan-Snavelenburg vanaf het noorden.

Huidige bestemming(en)

Rondom de planlocatie is het bestemmingsplan **“Maarssen-Dorp woongebied”** van toepassing (onherroepelijk 21 maart 2012).

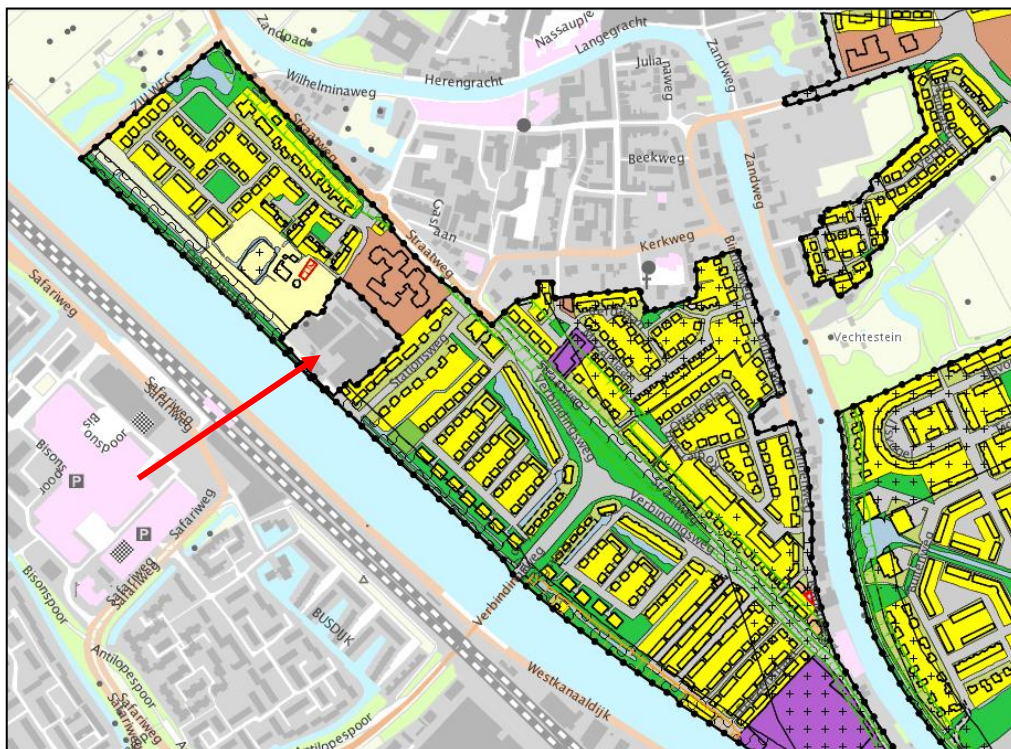
De her te ontwikkelen gronden zijn buiten het bestemmingsplan gehouden, aangezien destijds een apart bestemmingsplan werd voorbereid.

De uitwerking van dat bestemmingsplan is gestaakt, zodat voor de planlocatie het oude bestemmingsplan “Partieel uitbreidingsplan in onderdelen voor gronden nabij de Stationsweg en het Merwedekanaal” geldt, vastgesteld door GS d.d. 12 oktober 1959.

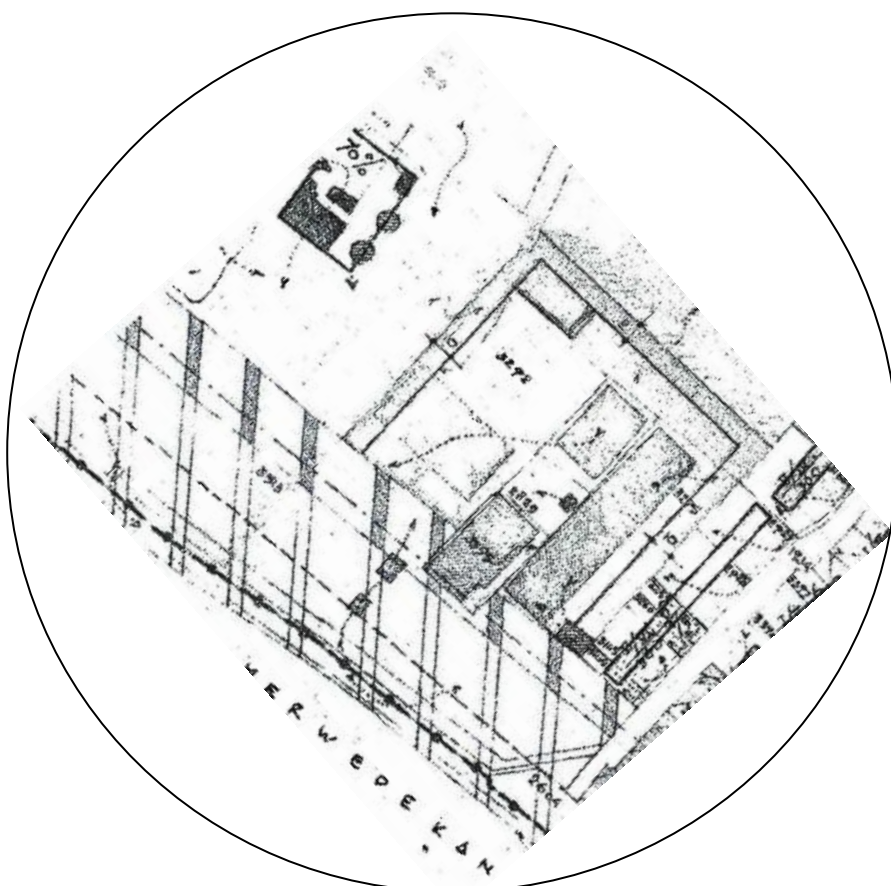
Het plangebied heeft de bestemming ‘Industrie’: *‘Op grond bestemd voor industrie mogen uitsluitend gebouwen en inrichtingen ten behoeve van industriële en handelsdoeleinden met de daarbij behorende kantoren worden gesticht’.*

Het is evident dat voor het nieuwe bestemmingsplan aangesloten moet worden op de bestemmingregelingen van het bestemmingsplan “Maarssen-Dorp woongebied”.

Tevens is hiermee de **begrenzing** van het te ontwikkelen bestemmingsplan duidelijk: het nieuwe plan zal als een 'puzzelstukje' in het grotere geheel van het bestemmingsplan "Maarssen-Dorp woongebied" moeten worden ingepast.



afb. 2 De planlocatie als 'enclave' in bestemmingsplan "Maarssen Dorp Woongebied"



afb. 3 Uitsnede uit het vigerende bestemmingsplan uit 1956

Planologische regeling

De bepalingen omtrent de procedure van wijziging of uitwerking van een bestemmingsplan zijn geregeld in art. 3.9 a van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het onderhavige document betreft de toelichting, planregels en verbeelding van het bestemmingsplan **“Stationsweg - Noord”**.

2. Beschrijving nieuwe ontwikkeling

Op basis van een analyse van de bestaande situatie, de relevante stedenbouwkundige en volkshuisvestelijke uitgangspunten, alsmede exploitatieve mogelijkheden, is overeenstemming bereikt over het woonprogramma en de aard en samenhang van de nieuw te realiseren woonbuurt (zie hiervoor separate bijlage *“Herontwikkeling locatie Stationsweg-Noord, Maarssen –stedenbouwkundige opzet en beeldkwaliteit”*).

Een en ander heeft geleid tot een verkavelingsopzet, waarin zowel eengezins-rijenhuisen *), drive-in-woningen en 2-onder-1-kap-woningen zijn geprojecteerd.

Overeenkomstig het gemeentelijke uitgangspunt is de zone langs het kanaal ingericht als groene recreatiezone met een doorgaande regionale fietsroute en een ‘buurttuin’ (A).

Er is zowel een ontsluiting mogelijk aan de noordzijde vanaf de Abel Tasmanlaan-Snavelenburg, als vanaf het zuiden via de Stationsweg-Oostkanaaldijk. Beide ontsluitingen zijn gelijkwaardig qua omvang en inrichting.



afb. 4 De nieuwe situatie (april 2016)

Het parkeren is opgelost in goed gespreide compartimenten, zodat het hoofdzakelijk de woningen zijn die het straatbeeld (gevelwand) zullen bepalen.

Voor alle woningtypen is gekozen voor een bebouwingskarakteristiek die zowel goed aansluit op de bestaande woningen aan de Stationsweg, als in de Abel Tasmanbuurt. De woningen zijn in twee bouwlagen met een kap uitgevoerd, er is aandacht voor de detaillering en in de materiaalkeuze zijn warme tinten toegepast.

- *) De tussenwoningen van de 3 noordelijke blokjes rijenhuizen zijn de overeengekomen sociale (starters) koopwoningen (Regionale huisvestingsverordening BRU van 31-12-2014). Dit betreft derhalve 30 % van de woningen, afgerond op 15 stuks, conform het gemeentelijke beleid vastgelegd in de Woonvisie.

3. Ruimtelijk beleidskader

3.1 Rijksbeleid / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De “Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling” is met ingang van 14 maart 2012 vervangen door de “Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR).

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte - opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu - is qua sturingsfilosofie een logisch vervolg op c.q. een nadere uitwerking van de Nota Ruimte en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de ‘kapstok’ voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Het Rijk neemt verantwoordelijkheid voor kernopgaven en kerngebieden waar investeringen met rijksmiddelen op nationale schaal in beginsel het meest renderen.

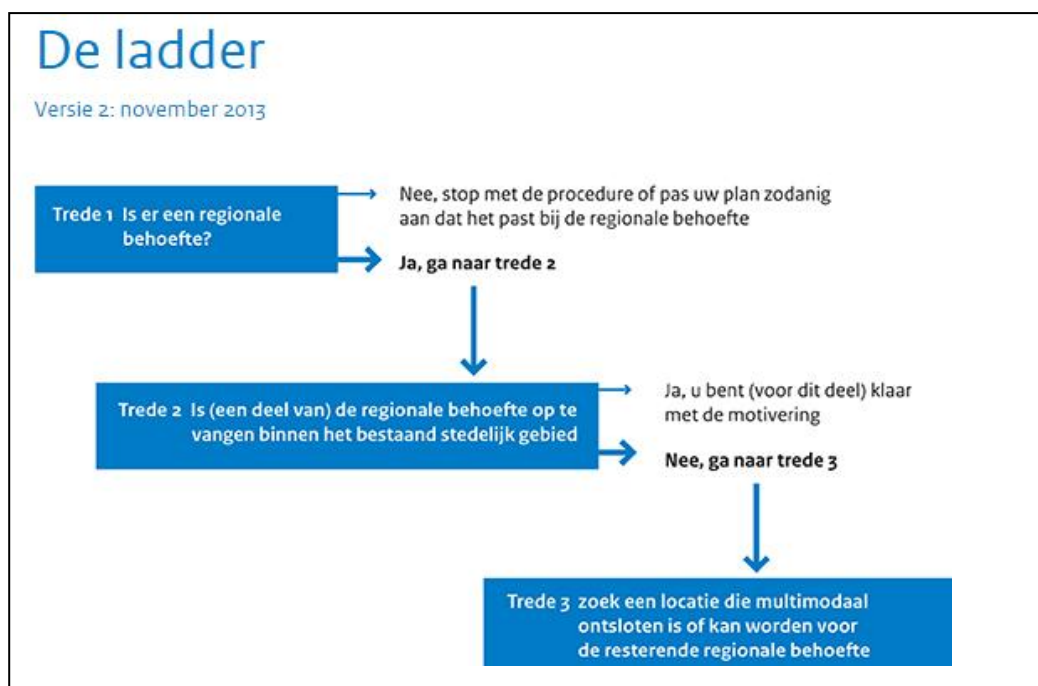
Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Daarmee wordt bijvoorbeeld het aantal regimes in het landschaps- en natuurdomein fors ingeperkt.

Daarnaast wordt (boven)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Alleen in de stedelijke regio's rondom de mainports (Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van de verstedelijking.

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een ‘**Ladder voor duurzame verstedelijking**’ op (gebaseerd op de ‘SER-ladder’).

Het wordt van belang geacht dat provincies en gemeenten de benutting van ruimte motiveren in alle categorieën ruimtelijke besluiten. Daartoe is in artikel 3.1.6. van het Bro een artikel ingevoegd op grond waarvan overheden *nieuw te realiseren stedelijke ontwikkelingen* standaard dienen te motiveren met behulp van een drietal opeenvolgende stappen.



Ten einde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder voor duurzame verstedelijking is het noodzakelijk inzicht te geven in de genoemde begrippen '*regionale behoefte*' en '*bestaand stedelijk gebied*'.

□ *Regionale behoefte*

Uit de nota van toelichting behorende bij artikel 3.1.6 Bro (Staatsblad 2012, 388, pp. 49-50) blijkt dat met regionale behoefte niet per se wordt bedoeld op een bovengemeentelijke behoefte (regionaal in de zin van meerdere gemeenten omvattende). Centraal staat een passend regionaal schaalniveau; in geval van een lokale ontwikkeling kan het daarom ook gaan om een lokale (binnen de gemeente) vallende behoefte. Een dergelijke behoefte kan dan worden gezien als "regionale behoefte" zoals bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

□ *Bestaand stedelijk gebied*

De ruimtevraag moet bij voorkeur worden opgevangen in het bestaand stedelijk gebied. Op basis van gebiedsspecifieke situatie dient bepaald te worden wat wordt ervaren als stedelijk gebied. In de Bro is in artikel 1.1.1 een definitie opgenomen voor *bestaand stedelijk gebied*. De definitie luidt: '*bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur*'.

De SVIR laat zich echter niet specifiek uit over lokale ontwikkelingen als de onderhavige. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

Het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking verloopt als volgt:

Trede 1:

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om 52 woningen te realiseren. In de 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie', de 'Gemeentelijke Woonvisie 2013-2016' en de 'Ruimtelijke agenda Stichtse Vecht 2013' wordt aangegeven dat binnen Maarssen behoefte bestaat aan betaalbare starterswoningen en woningen voor het zgn. 'middensegment'. (zie ook paragraaf 3.3)

De in het onderhavige plan opgenomen woningen voorzien in de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan dergelijke woningen.

Trede 2:

'Bestaand stedelijk gebied' wordt in de Bro gedefinieerd als 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Het plangebied is gelegen binnen de bebouwde kom en is opgenomen in een bestemmingsplan voor het stedelijk gebied. Het betreft dan ook een inbreidingslocatie. Met deze ontwikkeling wordt een deel van de behoefte aan woningen opgevangen binnen het bestaand stedelijk gebied.

Trede 3: Niet van toepassing

Een en ander overziende kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van strijdigheid met Rijksbeleid.

Het is tevens duidelijk dat het beoordelings- en afwegingsproces inzake initiatieven/projecten van de onderhavige aard en omvang behoort tot het beleidsniveau van de provincie en/of de gemeente.

□ *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Relevant voor de onderhavige ontwikkeling is artikel 2.1.3 van de Barro; Dit artikel luidt:

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Ad. a. niet aan de orde: het plangebied ligt buiten de vaarweg

Ad. b. in het plan worden gebouwen, die op een afstand van 6,00 m'(!) en op een afstand van ca. 18,00 m' van de rand van de vaarweg staan met een bouwhoogte van 7,00 m', vervangen door bebouwing die ca. 29,00 m' en meer van de rand van de vaarweg staan, met een goothoogte van ca. 6,00 m' en een bouwhoogte van ca. 9,00 m'.

De situatie verbetert zich daarmee enorm in relatie met de noodzakelijke zichtlijnen van de bemanning.

De toepassing van de hoofdmaterialen in de geplande woningbouw staat garant voor een ongestoord gebruik van de navigatieapparatuur.

Ad. c. Zie ad. b, waaraan kan worden toegevoegd de nieuwe ontwikkeling geen belemmering vormt voor eventuele bedienings- en begeleidingsobjecten.

Ad. d. De nieuwe ontwikkeling laat de bestaande toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten geheel onverlet.

Ad. e. De mogelijkheden van beheer en onderhoud worden met de nieuwe ontwikkeling aanmerkelijk vergroot.

3.2 *Provinciaal beleid*

3.2.1 *Relatie met de Wro*

Sinds de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn de bevoegdheden voor Rijk, provincies en gemeenten fundamenteel gewijzigd, voor zowel beleidsvorming als voor de uitvoering. Voor de provincies komt de stelselwijziging er kortweg op neer dat het streekplan de status heeft gekregen van structuurvisie en daarmee een zelfbindend beleidsdocument is geworden (dus niet meer bindend voor gemeenten). De goedkeuringsvereiste door gedeputeerde staten voor gemeentelijke bestemmingsplannen is komen te vervallen: gemeenten zijn ervoor verantwoordelijk dat het bestemmingsplan voldoet aan het provinciale beleid. De wetgever geeft de provincie de ruimte om, daar waar nodig en noodzakelijk, regels te stellen teneinde de provinciale belangen zoals omschreven in de '*Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie*' (PRS) juridisch te borgen.

Hiertoe heeft de provincie de '*Provinciale Ruimtelijke Verordening*' (PRV) vastgesteld.

De Provinciale Ruimtelijke Verordening richt zich op bestemmingsplannen, beheersverordening, wijzigings- en uitwerkingsplannen en omgevingsvergunningen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan (artikel 2.12 lid 1 onderdeel a onder 3 of lid 2 Wabo). Hierbij gaat het om algemene regels omtrent de inhoud. De PRV is bindend voor de gemeenten (paragraaf 3.2.3).

3.2.2 *Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028*

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is 4 februari 2013 vastgesteld. Deze is opgesteld met de intentie om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is.

De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

Op 10 maart 2014 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht een eerste partiële herziening PRS 2013-2028 vastgesteld. De tweede partiële herziening PRS 2013-2028 is vastgesteld op 3 november 2014. Voor de onderhavige planlocatie zijn beide herzieningen minder relevant. Utrecht kiest voor een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht: *“We versterken waar we goed in zijn en streven naar uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio. We streven naar een provincie waarin ruimte is voor goed wonen, werken en natuur; wonen en werken vooral binnen stedelijk gebied, compact en intensief bij OV-knooppunten; behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteiten, zoals gezondheid en leefbaarheid en behoud van kernkwaliteiten landelijk gebied, zoals openheid en biodiversiteit”.*

Het ruimtelijk beleid van de provincie concentreert zich op 3 pijlers:

- een duurzame leefomgeving
- vitale dorpen en steden
- landelijk gebied met kwaliteit

Voor de onderhavige ontwikkeling van een woongebied zijn uiteraard de eerste twee pijlers aan de orde.

Van de ‘hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling tot 2028’ is daaromtrent relevant: *voldoende en divers woningaanbod en een goed voorzieningenniveau.*

De prioritaire keuze daarbij is: *‘inzetten op **binnenstedelijke ontwikkeling**’.*

Ten aanzien van de binnenstedelijke woningbouw is het beleid geformuleerd als volgt: *“Het provinciale ruimtelijke beleid wordt de hoofdkeuze gemaakt om in te zetten op de binnenstedelijke ontwikkeling. Het streven is dat ten minste twee derde van het woningbouwprogramma binnen de actuele rode contouren gerealiseerd wordt. Deze binnenstedelijke opgave biedt kansen om de leefbaarheid in de steden en dorpen te verbeteren, als er voldoende aandacht is voor de kwaliteit van de woningen en de woonomgeving. Daarom is het belangrijk dat er aandacht is voor deze kwaliteit. De provincie wil stimuleren dat overheden en marktpartijen zich gezamenlijk inspannen om de binnenstedelijke opgave te realiseren”.*

In de gemeente Stichtse Vecht liggen de bebouwingskernen Breukelen, Kockengen, Kerklaan, Loenen, Loenersloot, **Maarssen**, Nieuwer ter Aa, Nigtevecht en Vreeland. Voor de totale gemeente wordt uitgegaan van een woningbouwprogramma van **1800 woningen in het stedelijk gebied op diverse locaties**.

Vastgesteld kan worden dat de ontwikkeling op de onderhavige planlocatie, waarbij een bedrijventerrein wordt getransformeerd tot een woonbuurt met 52 woningen, **binnen** het bestaande stedelijke gebied is gelegen en bijdraagt aan een **meer duurzame** leefomgeving.

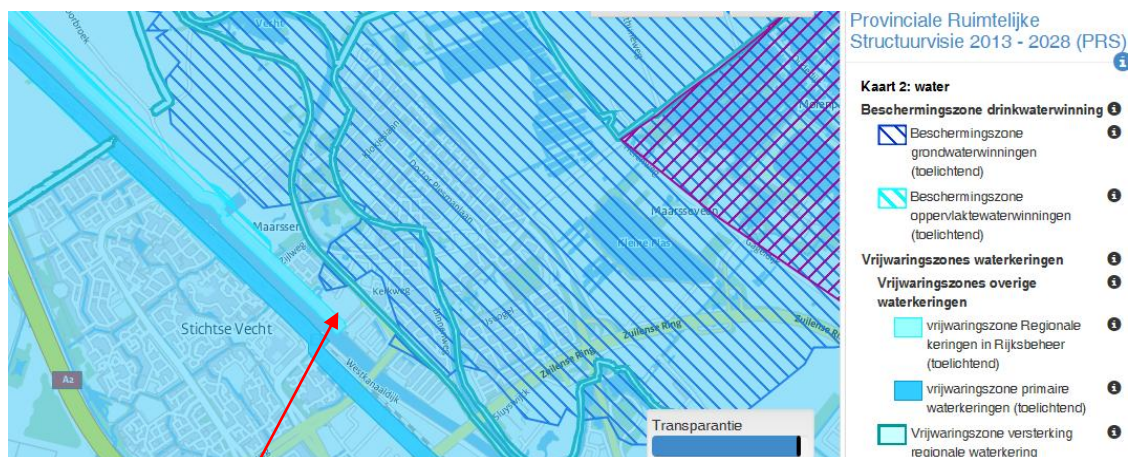
Een en ander is in overeenstemming met het provinciale ruimtelijke beleid.

Themakaarten PRS

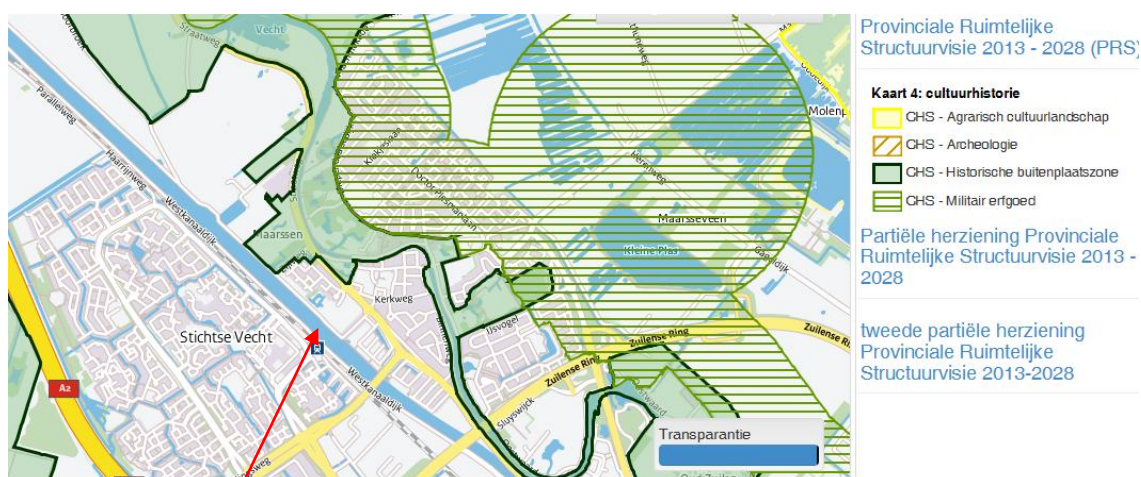
Zowel bij de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie als bij de Provinciale Ruimtelijke Verordening is kaartmateriaal beschikbaar, waarin aspecten worden getoond die voor de planontwikkeling al dan niet bijzondere aandacht verdienen.

De meest relevante themakaarten zijn hieronder geselecteerd.

De planlocatie ligt in ‘vrijwaringszone Regionale keringen in Rijksbeheer’.

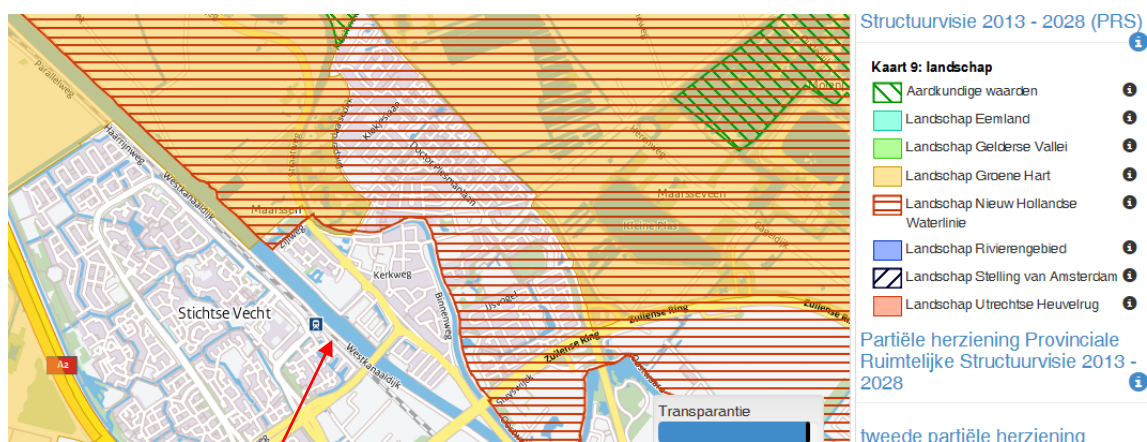


afb. 5 De planlocatie op een uitsnede van PRS-themakaart 2: 'Water'



afb. 6 De planlocatie op een uitsnede van PRS-themakaart 4: 'Cultuurhistorie'.

De planlocatie ligt *buiten* gebieden, waaraan te beschermen waarden worden toegedacht.



afb. 7 De planlocatie op een uitsnede van de PRS-themakaart 9 'Landschap'

3.2.3 De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is tegelijkertijd met de PRS februari 2013 vastgesteld.

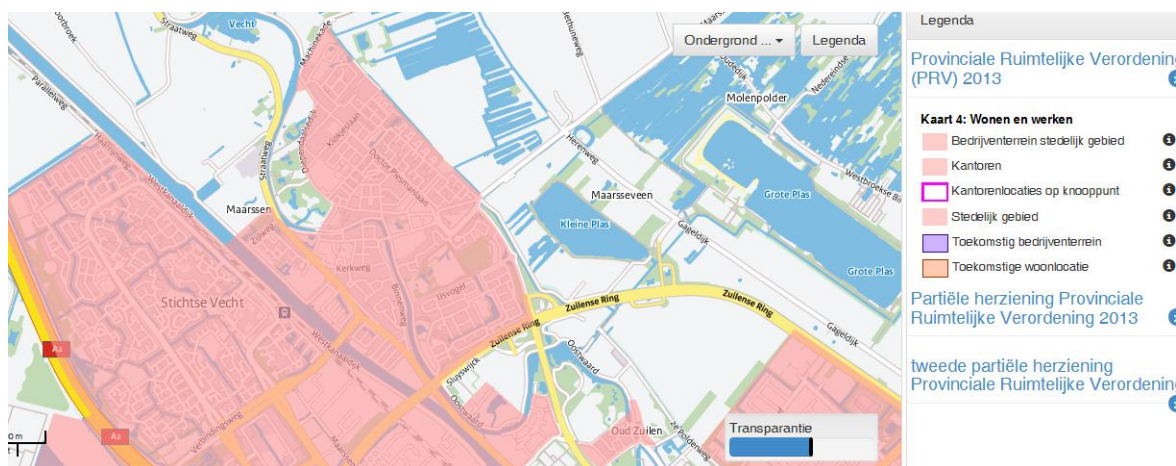
De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

Dit is van toepassing op de bestemmingsplannen (inclusief de uitwerkings- en wijzigingsplannen), besluiten o.g.v. de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht waarbij afgeweken wordt van een bestemmingsplan, beheersverordeningen en projectuitvoeringsbesluiten op basis van de Crisis en herstelwet.

Bij de PRV zijn eveneens themakaarten opgenomen, waarin de belangrijkste aspecten zijn verbeeld. Deze komen vrijwel overeen met de themakaarten bij de PRS.

In het kader van de voorliggende ontwikkeling zijn deze niet alle even relevant.

Van belang is dat de planlocatie **geen nieuwe verstedelijking** betreft, maar is gelegen in bestaand stedelijk gebied.



afb. 8 De planlocatie op een uitsnede van de PRV-themakaart 4: 'Wonen en werken'.

Van toepassing is artikel 3.1 PRV: 'Stedelijk gebied':

1. Als 'Stedelijk gebied' wordt aangewezen het gebied waarvan de geometrische plaatsbepaling is vastgelegd in het GML-bestand en is verbeeld op de kaart Wonen en werken.
2. Een ruimtelijk plan kan bestemmingen en regels bevatten voor verstedelijking.
3. De toelichting op het ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Indien het ruimtelijk plan betrekking heeft op grootschalige verstedelijking bevat de toelichting een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met overstromingsgevaar.

Conclusie:

Er worden in de provinciale ruimtelijke verordening met betrekking tot de voorliggende ontwikkeling geen specifieke richtinggevendende of belemmerende uitgangspunten of regels geformuleerd.

De ontwikkeling van een woongebied met 52 woningen op de betreffende locatie aan de Oostkanaaldijk/Stationsweg – Noord vertoont geen strijdigheden met het ruimtelijke beleid van de provincie.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Gemeentelijke beleidsnota's

□ *Structuurvisie*

De gemeente Stichtse Vecht beschikt nog niet over een 'omgevingsvisie'; daar is inmiddels een start mee gemaakt.

Voor Maarssen is destijds (juni 2005) de 'Ruimtelijke Structuurvisie, cultuurhistorie en kwaliteit' vastgesteld. De daarin gestelde ambitie is zeker nog niet verouderd.

In de structuurvisie wordt gekozen voor cultuurhistorie en kwaliteit. Aan deze keuze wordt als volgt invulling gegeven:

- Door de cultuurhistorie te betrekken bij de ruimtelijke ontwikkeling en uit te gaan van de waardevolle elementen wordt invulling gegeven aan de kwaliteit. Ontwikkeling moet leiden tot versterking van bestaande waarden.
- Daarnaast wordt gekeken naar de ruimtelijke structuur als geheel en wordt bezien hoe een afronding van het gebied kan worden vormgegeven die grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen onlogisch maakt.

□ *'Focus op Morgen' Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013 - 2040*

Deze visie is door de gemeenteraad vastgesteld op 29 januari 2013.

De toekomstvisie zet breed in op de *kernkwaliteiten* van de gemeente en hoe daarmee moet worden omgegaan, gericht op het maken van de juiste bestuurlijke en beleidsmatige keuzes. Daarbij worden de *trends en ontwikkelingen* tegen het licht gehouden, zodat de *opgaven en kansen* voor de gemeente duidelijk in beeld komen.

Vervolgens zal dit aanleiding (moeten) zijn voor het uitwerken van visies op onderdelen.

Voor de betreffende planlocatie is vooral belangrijk, dat deze de gelegenheid biedt voor het effectueren van het ruimtelijke beleid dat gericht is op benutting en/of verdichting van het binnenstedelijk gebied.

Voor het voorgenomen woonprogramma is relevant, dat er sprake is van tenminste 30 % betaalbare woningen voor starters *) en dat met de overige woningen een bijdrage wordt geleverd in de diversiteit van het woningaanbod binnen de gemeente en mogelijk enige ruimte voor de vestigingsmogelijkheid voor middeninkomens.

Voor de vormgeving van de onderhavige ontwikkeling van een woonbuurt van 52 grondgebonden woningen op een voormalige bedrijventerrein zijn met name de kernkwaliteiten 'kleinschaligheid' en 'menselijke maat' van belang.

- *) [De tussenwoningen van de 3 noordelijke blokjes rijenhuizen zijn de overeengekomen sociale \(starters\) koopwoningen \(Regionale huisvestingsverordening BRU van 31-12-2014\). Dit betreft conform de Woonvisie 30 % van de woningen, afgerond op 15 stuks.](#)

□ *Raadsprogramma en doelstellingen van het college van B&W*

In dit verband mag ook niet onvermeld blijven, dat in het raadsprogramma 2006-2010 een aantal belangrijke uitgangspunten is geformuleerd voor het beleidsveld ruimtelijke ordening, die anno 2015 – zeker voor het onderhavige plangebied – nog weinig aan geldigheid hebben ingeboet:

- Het beschermen, behouden en versterken van het unieke en groene karakter van Maarssen.
- Het zoveel mogelijk in overeenstemming brengen van vraag en aanbod van woningen. Speciale aandacht zal uitgaan naar goedkopere woningen (zowel huur als koop) voor starters en senioren.
- Woningbouw vindt alleen plaats op functieveranderinglocaties.
- Stedelijke vernieuwing gaat verder dan het voorkomen van minder wenselijke situaties of ongewenste ontwikkelingen. In dit beleidsveld kunnen onder andere herstructureringen en nieuwe ontwikkelingen op gang gebracht worden. In voorkomende gevallen zal het verkrijgen van subsidies een voornaam aandachtspunt zijn.

Daarnaast zal voor het opstellen van bestemmingsplannen specifieke aandacht gevraagd worden voor o.a.:

- Het respectvol omgaan met de beschikbare ruimte en de diverse belangen daarbij.
- Bouwen naar aard en schaal met gelimiteerde bouwhoogte, goothoogte en nokhoogte.
- Behoud van groen en het unieke (dorpse) karakter.
- Verruiming van de parkeernormen.
- Terughoudendheid met wijzigingsbevoegdheden.
- Provinciale en landelijke beleidskaders worden gerespecteerd.

□ *Ruimtelijke Agenda Stichtse Vecht eind 2013*

Het centrale punt op deze 'agenda' is dat de gemeente Stichtse Vecht en de provincie Utrecht zich uitspreken over een gezamenlijk streven om de *ruimtelijke kwaliteit te verbeteren*.

Met het voorliggende plan, waarbij een verouderd en vervallen bedrijventerrein wordt getransformeerd naar een woonbuurt met 52 grondgebonden, kleinschalige woningen, wordt aan dit streven een belangrijke bijdrage geleverd.

□ *Woonvisie 2017 – 2022 Gemeente Stichtse Vecht (1 juni 2016)*

De kwaliteit van wonen is zeer bepalend voor de tevredenheid en zelfredzaamheid van de inwoners. Tegen deze achtergrond is een geactualiseerde versie van de Woonvisie van 2013-2016 opgesteld. Deze visie is een vergezicht op aantrekkelijk wonen in Stichtse Vecht tot 2022. Een visie op hoofdlijnen, met duidelijke beleidsuitspraken.

De visie is tot stand gekomen in samenspraak met onder andere woningcorporaties, makelaars, wijkcommissies, Wmo-raad sociaal domein, seniorenraad, projectontwikkelaars en raadsleden. Met hen is op basis van een cijfermatige onderbouwing bepaald wat de uitdagingen op het gebied van 'wonen' zijn voor Stichtse Vecht voor de komende jaren.

Kernpunt in het beleid

De gemeente Stichtse Vecht heeft het standpunt ingenomen dat bij het onderwerp 'wonen' niet alleen gedacht moet worden aan voldoende woningen, maar ook aan de woonomgeving, de leefbaarheid, herstructurering, stedelijke vernieuwing, huisvesten van specifieke doelgroepen (met name starters en senioren), woonruimteverdeling en maatschappelijke voorzieningen.

Huidige ontwikkelingen

Sinds het vaststellen van de laatste Woonvisie is er veel veranderd. Enkele belangrijke ontwikkelingen zijn:

- ouderen en mensen met een beperking blijven steeds langer thuis wonen;
- er is een toenemende behoefte aan kleine wooneenheden;
- er is een forse toename van vluchtelingen en vergunninghouders;
- de woningverkoop is weer in de lift; prijzen stijgen en ontwikkelaars zien kansen voor woningbouw;
- meer aandacht voor de aspecten duurzaamheid en levensloopbestendig;
- blijvende aandacht voor leefbaarheid en veiligheid;
- de nieuwe woningwet geeft gemeentelijke woonvisie aan als 'sturingsinstrument'.

Beleidsuitspraken

Gezien de huidige ontwikkelingen worden de volgende beleidsuitspraken gedaan:

1. Stichtse Vecht werkt bij Wonen samen met corporaties, inwoners en private partijen in een Platform.
Stichtse Vecht wil wonen voor iedereen mogelijk maken door samen met partners voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen te ontwikkelen.
2. Stichtse Vecht geeft prioriteit aan bouwen voor haar eigen inwoners en bouwt daarnaast ook voor de regio.
De gemeente wil bij de woningbouwplanning rekening houden met de natuurlijke ontwikkeling van de bevolking, mede in het belang van het voorzieningenniveau.
3. Stichtse Vecht zorgt voor een toekomstbestendige woningvoorraad.
De gemeente vindt belangrijk dat onze inwoners in kwalitatief goede, energiezuinige en levensloopbestendige woningen wonen.

4. Van alle nieuw te bouwen woningen wordt 30% sociaal (huur en koop) gerealiseerd.
Stichtse Vecht wil voldoende aanbod van beschikbare goedkope woningen. Daarom wil ze ruimte bieden aan woningcorporaties om haar sociale huurvoorraad uit te breiden en te transformeren en projectontwikkelaars stimuleren om goedkope koopwoningen te realiseren.
5. Stichtse Vecht maakt afspraken over de bestaande sociale woningvoorraad.
 - voor iedere inwoner een kwalitatief goede woning
 - inwoners kleine kernen voldoende kans op een geschikte woonruimte
 - betaalbare woning binnen redelijke termijn
 - principe van een rechtmatige en evenredige woonlastenverdeling
 - lichte toename kernvoorraad mede vanwege huisvesting vergunninghouders
6. Stichtse Vecht stimuleert een groter huuraanbod voor middeninkomens.
Het aandeel huurwoningen in de woningvoorraad met een huur tussen € 710 en € 1000 euro moet de komende periode toenemen. Datzelfde geldt voor goedkope koopwoningen tot € 250.000.
7. Stichtse Vecht zorgt ervoor dat iedereen zo lang mogelijk in zijn vertrouwde omgeving kan blijven wonen.
Zelfredzaamheid in wonen en leven staat centraal in Stichtse Vecht; kwetsbare inwoners worden waar nodig ondersteund bij het bieden van een passende woonsituatie.
8. Stichtse Vecht zet in op duurzaamheid.
De ambitie is om bij nieuwbouw Nul-op-de-meter-woningen (NOM) te realiseren.
9. Stichtse Vecht investeert gebiedsgericht in leefbaarheid en veiligheid.
Het doel is om de aantrekkelijkheid van het woonmilieu in Stichtse Vecht te vergroten.
Concreet gaat het dan om groen, schoon, heel, sociaal en veilig.

Planontwikkeling gerelateerd aan beleid

De voorliggende ontwikkeling betreft een 'stedelijke vernieuwing' en gaat uit van een woonbuurt op een voormalige bedrijvenlocatie. De woonfunctie is complementair aan de omgeving: rondom de locatie is sprake van vrijwel uitsluitend woningbouw.

In de nieuwe woonbuurt wordt aandacht besteed aan de woonomgeving en de leefbaarheid: de openbare ruimte zal zo informeel mogelijk worden ingericht, waarbij ruimte wordt ingericht voor een 'buurttuin' parallel aan het Amsterdam-Rijn-kanaal en een bescheiden speelplek. De geplande **52** grondgebonden woningen zijn verdeeld in **29** rijenhuizen, **9** drive-in-woningen, **14** 2-onder-1-kapwoningen.

Van de rijenhuizen zijn 15 bedoeld als betaalbare starters-koopwoningen; dit betreft de tussenwoningen van de 3 noordelijke rijenhuizen-blokjes.

De 2-onder-1-kap-woning aan het kanaal, krijgt een representatieve gevel, gericht op het kanaal.

Hiermee wordt een gevarieerd contingent woningen toegevoegd aan de woningvoorraad van de gemeente.

Voor het aspect duurzaamheid zie paragraaf 4.9.

Conclusie

Het voorliggende plan voldoet in ruim voldoende mate aan de huisvestingsdoelstelling in het sociale segment, zoals aangegeven in de gemeentelijke woonvisie; er worden 15 woningen als betaalbare starters- koopwoningen gerealiseerd.

☐ *Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013 (GVVP)*

Het GVVP Stichtse Vecht 2013 heeft ten doel een zichtbaar en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid te kunnen voeren, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer.

In voorliggend geval zijn vooral de aspecten 'Categoriseren van wegen' en 'Parkeren en stallen' van belang.

Categoriseren van wegen

Het toepassen van de landelijke veiligheidsprincipes Duurzaam Veilig is een belangrijke basis voor het wegcategoriseringsplan. Binnen de Duurzaam Veilig gedachte wordt het wegennet ingericht in drie categorieën, elk met een duidelijke functie. Elke wegcategorie heeft duidelijke inrichtingseigenschappen voor borging van de herkenbaarheid en verkeersveiligheid. In voorliggend geval is ten aanzien van de nieuwe ontsluitingsweg de wegcategorie *'Erftoegangswegen'* van belang.

Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van de erven en verblijfsgebieden. In deze gebieden is de verkeersfunctie minder belangrijk. Dit betekent dat alle groepen verkeersdeelnemers van deze wegen gebruik (mogen) maken en dat manoeuvres zoals keren, in- en uitstappen en oversteken zo veilig mogelijk worden uitgevoerd. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet hiervoor laag zijn.

Parkeren en stallen

Bij (ver)bouwplannen is het noodzakelijk de voor het betreffend gebied geldende parkeernormen toe te passen. De parkeerplaatsen moeten in beginsel op eigen terrein, dus binnen de grenzen van de te (her)ontwikkelen kavel of het te (her)ontwikkelen projectgebied, gerealiseerd worden. Op die manier wordt de extra parkeervraag ten gevolge van het (ver)bouwplan niet afgewenteld op het bestaande openbare parkeeraanbod. Voor de onderhavige ontwikkeling is voor de berekening van de parkeerbehoefte de 'gebiedskarakteristiek' van belang; deze is bepaald als: **'sterk stedelijk gebied'** en **'rest bebouwde kom'** (zie paragraaf. 4.3).

3.3.2. Bestemmingsplan(nen)

Van toepassing is in de eerste plaats het vigerende bestemmingsplan "Partieel uitbreidingsplan in onderdelen voor gronden nabij de Stationsweg en het Merwedekanaal", vastgesteld door GS d.d. 12 oktober 1959 (zie **afb.3**).

Hierin hebben de gronden op de planlocatie de bestemming "Industrie". Deze bestemming laat de transformatie van bedrijventerrein naar woongebied niet toe. Dit is de aanleiding voor de ontwikkeling van het onderhavige bestemmingsplan **"Stationsweg - Noord"**. Uiteraard is uit het vigerende bestemmingsplan van 1959 geen actueel ruimtelijk beleid van de gemeente te destilleren.

Informatie over een meer actueel ruimtelijk beleid van de gemeente is te vinden in het bestemmingsplan **"Maarssen-Dorp woongebied"** (onherroepelijk 21 maart 2012).

De onderhavige planlocatie is om redenen niet in dit plan meegenomen en vormt een soort 'enclave' binnen dit bestemmingsplan (zie **afb. 2**).

Het is derhalve evident dat voor het nieuwe bestemmingsplan aangesloten moet worden op de bestemmingregelingen van het bestemmingsplan "Maarssen-Dorp woongebied".

In ieder geval is duidelijk dat de transformatie van het betreffende bedrijvengebied binnen het ruimtelijk beleid van de gemeente op instemming kan rekenen.

Reeds in 2004 is in het raadsbesluit van 20 juli gesteld dat de herontwikkeling van de betreffende gronden het mogelijk maakt om een aantal milieuhinderlijke bedrijven uit de woonomgeving te saneren.

Niet alleen was aldaar reeds sprake van kwalitatieve achterstand en exploitatieve knelpunten, maar het was vooral de wens om de dorpse aard en schaal ter plaatse te realiseren, in samenhang met de omgeving met overwegend de woonfunctie, die van doorslaggevende betekenis is geweest.

3.3.3. De gemeentelijke welstandsnota

Van toepassing is de nota 'Welstand Stichtse Vecht' (2013)

In de nota zijn deelgebieden opgenomen en 'gebiedsgerichte' welstandscriteria geformuleerd. De planlocatie is weliswaar een bedrijventerrein, maar qua welstandsaspecten opgenomen in deelgebied **MA-6: 'Abel Tasmanstraat en omgeving'**

Het ambitieniveau is 'gewoon': *'Het beleid is gericht op het beheer van de rust in het groene straatbeeld en het aanzien van de omliggende gebieden.'*

'Bij de beoordeling zal onder meer aandacht worden geschonken aan het behoud van het straatbeeld met herhaling van rooilijnen en gevelindeling en samenhang in zowel de architectonische uitwerking als het gebruik van materiaal.'

De meest relevante gebiedsgerichte welstandscriteria zijn o.a.:

'gebouwen maken deel uit van een stedenbouwkundige patroon, waarin vooral de voorgevelrooilijnen en hoeken van belang zijn'

'gebouwen met de voorgevel richten op de belangrijkste openbare ruimte'

'woningen hebben bij voorkeur een onderbouw van twee lagen en een kap'

'de architectonische uitwerking en detaillering zijn eenvoudig maar degelijk'

'bij rijenwoningen aan de voorkanten de herhaling behouden'

'materialen en kleuren zijn degelijk en terughoudend en aan de voorkant in samenhang met de rij of cluster'

'gevels bij voorkeur in baksteen of vergelijkbare materialen uitvoeren'

Op 16 februari 2016 zijn het verkavelingsplan en de voorgestelde woningtypen door de welstandscommissie van een positief welstandsadvies voorzien.

4. Milieubeperkingen en omgevingsaspecten

4.1 Milieu effect rapportage (M.e.r.)

Het bestemmingsplan beoogt de mogelijkheid te bieden voor het realiseren van 52 grondgebonden woningen, een ontsluitingsweg en de nodige parkeerplekken. Voor een activiteit dat is opgenomen in de zogenaamde D-lijst is een m.e.r.-rapportage een vereiste; voor een activiteit, die onder de drempelwaarde valt, dient een zgn. **'vormvrije m.e.r.-beoordeling'** plaats te vinden.

De realisering van 52 woningen valt in de D-lijst onder punt D-11.2 (*de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject*), maar valt onder de drempelwaarde. Aangetoond moet worden dat het uitgesloten is dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.

Met betrekking tot de inhoud moet aandacht worden besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Het gaat hierbij om de kenmerken van het project, de plaats van het project en de effecten van het project. Onderstaand wordt nader ingegaan op de hiervoor genoemde criteria.

Projectnaam Bestemmingsplan 'Stationsweg-Noord'

1. Kenmerken van het project

Omvang van het project (relatie met drempel D lijst)

Het plangebied voorziet in de realisatie van 52 grondgebonden woningen. Dat valt te zien als een stedelijk ontwikkelingsproject als vermeld in bijlage D van het Besluit m.e.r. (onder D 11.2). De omvang ligt onder de drempelwaarde van 2000 woningen voor een plan-m.e.r.

Cumulatie met andere projecten

Nee

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Gebruik bouwmaterialen tijdens de bouw. Maar dat zou bij een andere locatie niet anders zijn. Gebruik energie tijdens exploitatie

Productie afvalstoffen

Huishoudelijk afval, afvalwater

Verontreiniging en hinder

Veroorzaakt uitstoot van CO₂ en luchtverontreiniging, zowel door de woningen als door het extra autoverkeer.

Risico voor ongevallen

Het project veroorzaakt geen risico voor derden.

2. Plaats van het project

De locatie betreft een voormalig bedrijventerrein, waarbij de verouderde opstallen zullen worden gesloopt en de grond voor zover van toepassing wordt gesaneerd en opnieuw bouwrijp gemaakt. De gronden hebben geen bijzondere landschappelijke of historisch/geografische betekenis, noch is sprake van archeologische waarden. Er zijn geen waarden aan het bouwterrein toe te kennen, die bescherming behoeven of noodzaken tot het nemen van bijzondere maatregelen. Het project is op circa 2 km gelegen van het natura-2000 gebied Oostelijke Vechtplassen. De provincie heeft hiertoe een berekening gedaan waaruit blijkt dat het berekende effect van dit project minder dan 0,05 mol/ha/jr is op alle relevante gebieden. Er is daarmee geen sprake van een significant effect.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bereik van het effect (geografisch en grootte getroffen bevolking)

Externe effecten:

- Toename personenverkeer – komt bovenop verkeer op de Straatweg, waardoor de toename relatief klein is.
- Gebruik natuurlijke hulpbronnen – Nederland, wereld
- Uitstoot CO₂ – wereld
- Uitstoot verontreinigende gassen – lokaal
- Productie afval(water) – regionaal

Duur, frequentie en omkeerbaarheid effect

Verbruik van bouwmaterialen is eenmalig. Overige effecten zijn permanent.

Verwerking afval en productie

CO₂ en luchtverontreiniging kan met nieuwe technologie op termijn worden verminderd.

Conclusie

Het project veroorzaakt naar verwachting geen belangrijke nadelige effecten op het milieu. Nadere analyse in een plan-MER is niet noodzakelijk.

4.2. Milieu

4.2.1 Bodem en grondwater

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik.

Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging en als een locatie een gevoeligere bestemming krijgt, moet verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Het plangebied bestaat uit 2 deellocales welke apart van elkaar zijn onderzocht: Straatweg 11 en 11a in Maarssen (percelen 4472, 4473, 4241 en 5681) en Oostkanaaldijk 6 in Maarssen.

Straatweg 11 en 11a

Op het perceel Straatweg 11 en 11a is door Search Ingenieursbureau BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer: 25.14.00264.1; d.d. 1 september 2014). Het uitgevoerde bodemonderzoek voldoet aan de NEN5740.

Naar aanleiding van de resultaten van het verkennende bodemonderzoek is op de locatie een nader bodemonderzoek uitgevoerd (Grondslag BV; kenmerk 4266-E3; d.d. 13 november 2014). Het uitgevoerde bodemonderzoek voldoet aan de NTA5755.

Uit de bodemonderzoeken blijkt het volgende:

- ter plaatse van boring 06 (0,12-0,5 m-mv) is een puinlaag aanwezig. Uit het nader bodemonderzoek blijkt dat in de puinlaag asbest aanwezig is in een gehalte beneden de interventiewaarde;
- Ter plaatse van de ondergrond van de boringen 8, 9 en 10 is een petroleumgeur aanwezig. De ondergrond ter plaatse van boring 8 bleek maximaal licht verontreinigd met minerale olie. In het nader bodemonderzoek is de verontreiniging met petroleum zintuiglijk afgeperkt. Het betreft een petroleumverontreiniging met een oppervlakte van circa 480 m² en een dikte van 0,5-1,0 meter. Deze verontreiniging is nog niet voldoende onderzocht omdat over 480 m² slechts 1 bodemonster analytisch is onderzocht. Om de verontreiniging goed in kaart te brengen is het nodig aanvullend bodemonderzoek uit te voeren; *)
- De puinhoudende bovengrond ter plaatse van boring 16 is sterk verontreinigd met koper, matig verontreinigd met zink en licht verontreinigd met PCB, minerale olie, kobalt, nikkel, molybdeen en lood. In het nader onderzoek wordt de verontreiniging met koper en zink niet meer aangetoond;
- De bovengrond uit het mengmonster MM3 (boringen 01, 02, 03, 04, 07, 13, 14, 15 en 17) is matig verontreinigd met zink en licht verontreinigd met kobalt, koper, lood en PAK. In het nader onderzoek zijn de verontreinigingen met koper en zink niet bevestigd;
- Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met barium, tetrachlooretheen en naftaleen. In het verleden (verkennend bodemonderzoek Search (dd. 11 juni 2008) is ter plaatse van boring 6 uit het huidige onderzoek een sterke verontreiniging met chroom en arseen aangetoond. Deze stoffen zitten nu niet meer in het onderzoekspakket en zijn daarom niet opnieuw onderzocht.

Oostkanaaldijk 6

Op het perceel Oostkanaaldijk 6 is door Search Ingenieursbureau BV een eindsituatieonderzoek (kenmerk 25.15.00269.1; d.d. 23 juni 2015) uitgevoerd. Het eindsituatieonderzoek voldoet aan de NEN5740.

Naar aanleiding van de resultaten van het eindsituatieonderzoek is een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (Bodem Belang BV; kenmerk 051002736; d.d. 24 augustus 2015). Het uitgevoerde bodemonderzoek voldoet aan de NTA5755. Ter controle van de voorgaande onderzoeksresultaten is door Prommenz een aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk 15186; d.d. 1 april 2016). Het uitgevoerde bodemonderzoek voldoet aan de NTA5755.

Uit de bodemonderzoeken blijkt het volgende:

- De boven- en ondergrond van de onderzoekslocatie is tot een diepte van circa 1,0 m-mv heterogeen sterk verontreinigd met diverse zware metalen en/of PAK;
- Het grondwater op vrijwel de gehele locatie is licht tot sterk verontreinigd met barium;

- Het grondwater ter plaatse van peilbuis 01 is sterk verontreinigd met minerale olie en licht verontreinigd met xylenen. De verontreiniging is horizontaal en verticaal afgeperkt in het aanvullend bodemonderzoek. Het betreft een niet ernstig geval van bodemverontreiniging;
- Het grondwater ter plaatse van peilbuis 202 is sterk verontreinigd met minerale olie. De verontreiniging is horizontaal en verticaal afgeperkt tijdens het aanvullend bodemonderzoek. Het betreft een niet ernstig geval van bodemverontreiniging;
- Het grondwater ter plaatse van peilbuis 264 is sterk verontreinigd met naftaleen, xylenen en minerale olie en licht verontreinigd met zink. De verontreiniging is verticaal afgeperkt in het aanvullend bodemonderzoek. Horizontaal is de verontreiniging nog niet voldoende afgeperkt. Het betreft een vermoedelijk ernstig geval van bodemverontreiniging; *)
- Op het noordwestelijke deel en centraal op de locatie is een puinlaag of matig puinhoudende grond aanwezig. Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat in het puin geen asbest aanwezig is. Op de grond is nabij inspectieगत 23 asbesthoudend materiaal aangetroffen.

In **bijlage IV** zijn de conclusies en aanbevelingen uit de rapporten weergegeven; de integrale rapportages zullen als separate bijlage bij het bestemmingsplan beschikbaar zijn.

*)

Voor de sanering van deze ernstige bodemverontreiniging is bij de RUD-Utrecht (namens de provincie Utrecht bevoegd gezag) een saneringsplan ingediend. Met deze sanering zal ook de verontreiniging met creosoot ter plaatse van peilbuis 264 (minerale olie, naftaleen en xylenen) worden verwijderd;

Hierbij zal ook een nader onderzoek plaatsvinden inzake de petroleumverontreiniging op het perceel Straatweg 11a.

Asbestonderzoek

Door 'Asbestbureau', Wittepaal 333a, 1742 LE Schagen is onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest ('asbestinventarisatie type A').

De bevindingen zijn neergelegd in de rapportage d.d. 24 juli 2016, kenmerk 20160008.

Er zijn geen gevaarlijke situaties aangetroffen, maar er is nog aanvullend onderzoek gedaan in de hoogspanningsruimte van één van de gebouwen.

De integrale rapportage incl. de aanvulling, zal als separate bijlage bij het bestemmingsplan beschikbaar zijn.

Conclusie

Omdat de bodem op de ontwikkelingslocatie vooralsnog niet geschikt is voor de beoogde ontwikkelingen, wordt de locatie gesaneerd om deze geschikt te maken voor de woonbestemming. Zie hiervoor het saneringsplan en de beschikking van de RUD Utrecht d.d. 6-12-2016.

4.2.2 Water

4.2.2.1 Waterstaatswerken

In en nabij het plangebied zijn waterstaatswerken aanwezig.

Het Amsterdam-Rijnkanaal wordt beheerd door Rijkswaterstaat. Voor het overige beheer van het water in de ruimste zin is het Hoogheemraadschap Amstel-, Gooi- en Vechtstreek verantwoordelijk.

☐ Rijkswaterstaat

De beheergrens voor de vaarweg (het Amsterdam-Rijnkanaal) ligt op 30 meter uit de oever. In veel gevallen, zoals ook in het plangebied, ligt de zonering van de waterkering (kern- en beschermingszone) deels buiten de beheersgrens.

In de vigerende Legger Rijkswaterstaatswerken is aangegeven welke kern- en beschermingszone bij deze waterkering horen.

Het 'matenplan' van de nieuwe ontwikkeling (**afb. 9**) is gebaseerd op de door Rijkswaterstaat beschikbaar gestelde GIS-bestanden. Hierop zijn m.b.t. het beheersgebied van Rijkswaterstaat de 'kernzone', 'de beschermingszone' en de 'contour invloedsgebied damwand' weergegeven.

Alle werken binnen die strook zullen getoetst worden aan de vaarwegbelangen, zoals zichthinder, radarhinder, onderhoudsmogelijkheid, instandhouding van damwand inclusief verankering. Een belangrijk kader voor RWS is de **Richtlijnen Vaarwegen 2011**.

Voor de uitvoering van werkzaamheden binnen de grenzen van het beheersgebied van Rijkswaterstaat is een 'watervergunning' noodzakelijk.

Ook zal toetsing plaatsvinden aan het waterkering-belang. Uitgangspunt wat Rijkswaterstaat hanteert voor de vergunningverlening is dat binnen de 'kernzone' van de waterkering **niet** gebouwd mag worden en dat voor ontwikkelingen binnen de beschermingszone nadere randvoorwaarden gesteld kunnen worden ter bescherming van de waterkering.

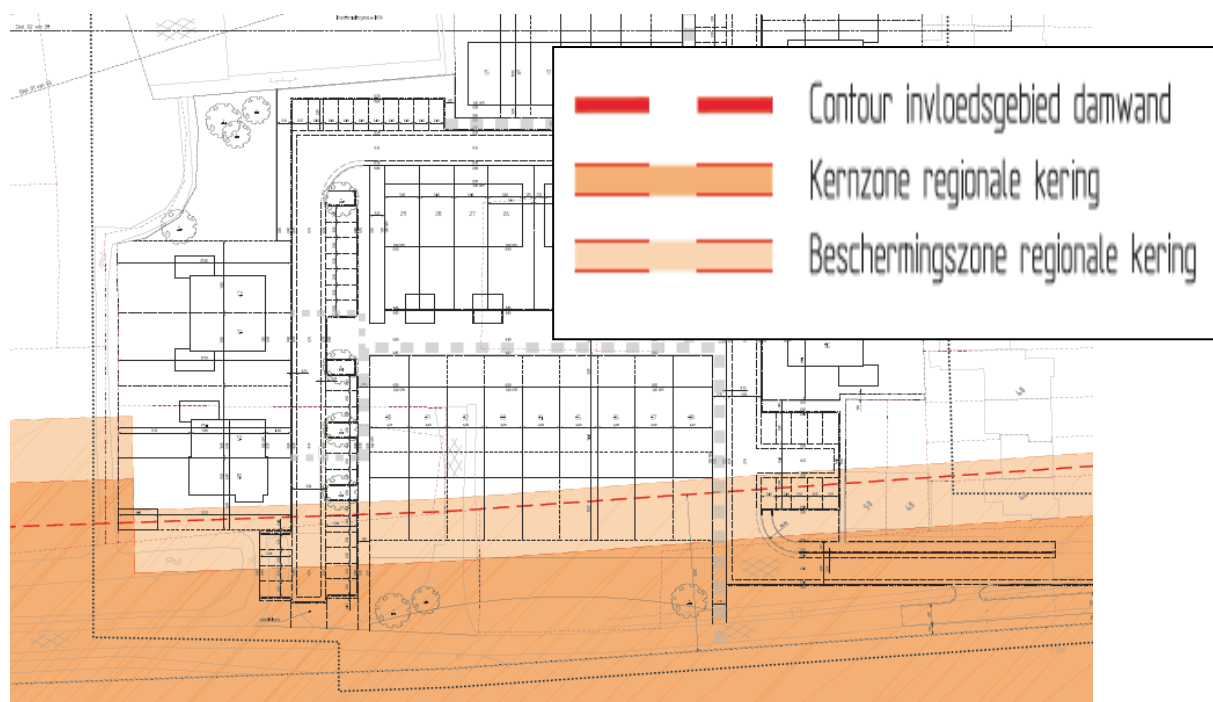
Ook het slopen van de huidige gebouwen binnen de strook is vergunningplichtig vanwege de Waterwet.

Aandachtspunten zijn dan, verwijderen bodemvervuiling, stabiliteit damwand en verankering en hinder voor vaarweggebruiker.

Op het matenplan is te zien dat de hoofdgebouwen zijn gelegen **buiten de beschermingszone** van Rijkswaterstaat. Slechts in de uiterste zuidoost-hoek is een garage gepland in de zones (zal wordt verschoven tot in beschermingszone; vergunning zal worden aangevraagd).

N.B.: Gezien de ligging van het plangebied aan het Amsterdam-Rijnkanaal is het gewenst inzicht te geven aan het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Zie hiervoor **paragraaf 3.1**.

In ieder geval kan worden vastgesteld dat de voorgenomen planontwikkeling geen belemmering vormt voor de in de Barro genoemde scheepvaartbelangen.



afb. 9 Matenplan van het plangebied met de beschermingszones van Rijkswaterstaat

□ Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV)

Het beleid van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) is vastgelegd in het waterbeheerplan. In dit plan zijn beleid en wetgeving van hogere overheden en van AGV zelf (onder andere Visie AGV) nader uitgewerkt. Hoofddoel van het plan is "het mogelijk maken van een veilig, ruim, ecologisch gezond en daardoor veerkrachtig watersysteem, dat geschikt is voor aan- en afvoer en berging van water, natuur, recreatie, wonen en bedrijvigheid. Om de watersysteemdoelen te bereiken is een optimaal beheer en een goed functioneren van de afvalwaterketen essentieel."

Volgens de Waterwet gaat het daarbij om drie hoofddoelstellingen:

- voorkomen van overstroming, wateroverlast en waterschaarste
- beschermen en verbeteren van de waterkwaliteit en ecologische kwaliteit van watersystemen
- vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen

Om deze doelen te kunnen realiseren beschikken de waterschappen over een eigen verordening, die van oudsher de Keur heet. De Keur kent "verboden" en "geboden" voor de manier van inrichten, gebruik en onderhoud van waterkeringen, oevers en wateren. Voor een deel van de verboden activiteiten uit de Keur kan onder voorwaarden vergunning worden verleend. De meest actuele Keur is die van 2013.

Wanneer een activiteit onder een verbod van de Keur valt en er geen vrijstelling op rust dan moet een vergunning worden aangevraagd.

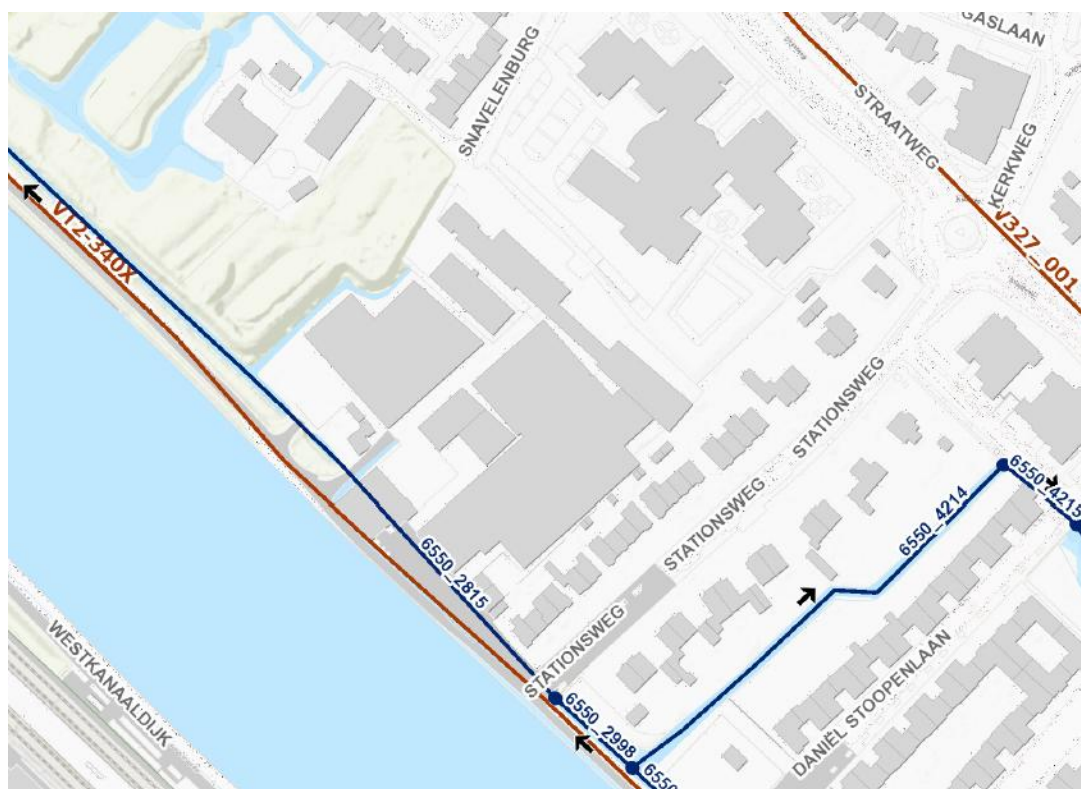
Het bestuur van het waterschap beoordeelt de vergunningsaanvraag en bepaalt de voorwaarden met behulp van de beleidsregels Keurvergunningen. In de beleidsregels zijn overzichtelijke tabellen opgenomen om inzicht te krijgen per groep van activiteiten naar de beschikbare mogelijkheden.

Relevant is dat in het plangebied een primaire watergang aanwezig is (6550_2815 zie **afb. 10**) met een beschermingszone van 5 meter vanaf de insteek van de taluds. Deze watergang is in beheer bij AGV. Binnen de beschermingszone van deze watergang gelden de regels uit de Keur AGV.

Tevens geldt op grond van de Waterwet dat een watergang altijd bereikbaar moet zijn voor onderhoudswerkzaamheden.

Binnen het plangebied bestaat de watergang voor een deel uit duikers.

Deze watergang wordt met de beschermingszone als bestemming in de planregels en op de verbeelding opgenomen.



afb. 10 primaire watergang 6550_2815

In de nabijheid van het plangebied is de waterkering langs de Straatweg (V327-001) aanwezig. De bijbehorende beschermingszone blijft echter ruim buiten de plangrenzen van de voorliggende ontwikkeling.

4.2.2.2. Watertoets

Het plangebied is ca. 1,4 hectare groot en is voor 60% bebouwd. Daarnaast zijn de bijbehorende erven grotendeels verhard. Dit houdt in dat met de realisering van 52 woningen de verhardings-situatie aanmerkelijk verbetert.

Op basis van de vergelijking tussen bestaand verhard oppervlak en de nieuw aan te leggen situatie blijkt dat er binnen het plan een afname is van verhard oppervlakte waardoor er geen compensatie benodigd is. Ook vinden er geen ingrepen plaats in het (grond)watersysteem. Wel is er vanwege de ligging van het plan binnen de zonering van de aanwezige waterkering een Watervergunning benodigd van Waternet/Hoogheemraadschap Amstel- Gooi en Vecht/Rijkswaterstaat.

Uit het uitgevoerde geohydrologisch onderzoek is gebleken dat het terrein niet geschikt is voor infiltratie (zie hierna 4.2.2.3).

Er wordt gekozen voor het toepassen van een gescheiden rioolstelsel waarbij het vuilwater loost op het bestaande stelsel aan de Stationsweg/Marco Pololaan en het hemelwater loost op het oppervlaktewater.

Op basis van het definitieve ontwerp zal een Watervergunning worden aangevraagd bij Waternet/Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht dan wel Rijkswaterstaat.

Tenslotte kan vermeld worden, dat bij de nieuwbouw geen materialen zullen worden toegepast, welke een verontreinigende werking hebben op hemelwater en/of grondwater.

4.2.2.3 Waterhuishoudingsplan en geohydrologisch onderzoek

Grasveld Civiele techniek heeft voor een eerdere planontwikkeling met woningbouw op de planlocatie een 'waterhuishoudingsplan' (9 mei 2008) opgesteld.

Hier is ingegaan op de gebiedskenmerken en het (gescheiden) waterafvoersysteem.

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de gebiedskenmerken inmiddels zijn gewijzigd.

Deze gebiedskenmerken zijn:

- verhard oppervlak ca. 90 %
- maaiveldpeil 0,20 - 0,50 + NAP
- vloerpeil gebouwen 0,31 - 0,58 + NAP
- bodemopbouw - 0,75 - NAP: zand
- 0,75 - 3,00 - NAP: klei
- 3,00 - 3,75 - NAP: veen
- grondwater (gem.) 0,70 - NAP

Gescheiden afvoer: DWA (vuil water) naar gemeentelijke riolering in de Stationsweg.
HWA (regenwater) afvoer op 2 plaatsen naar bestaande watergangen.

Geofox Lexmond heeft d.d. 15 februari 2008 een geohydrologisch onderzoek gedaan - kenmerk 200801 10MDAL, met de bedoeling vast te stellen of de locatie geschikt is voor het laten infiltreren van hemelwater.

De uitkomst was negatief.

Ook voor dit aspect geldt, dat er geen aanleiding is te veronderstellen dat de omstandigheden in de grond gewijzigd zijn. Hieronder de conclusies uit het rapport.

Conclusie

Doorgaans wordt infiltratie pas serieus overwogen indien de doorlatendheid groter is dan 2 m/dag. Gezien het feit dat op de locatie op meerdere plekken klei is aangetroffen, is de doorlatendheid onvoldoende voor het laten infiltreren van hemelwater. Aangezien ook de doorlatendheid in de verzadigde zone gering is achten wij het niet mogelijk om, door het toepassen van grondverbetering, de locatie wel geschikt te maken voor infiltratie.

Naast de beperkte doorlatendheid zijn ook de vrij hoge grondwaterstanden (0,6 à 0,8 m-mv) een beperkende factor voor infiltratie.

Op basis van de verzamelde gegevens wordt de locatie, door de hoge grondwaterstanden en vooral door de relatief slechte doorlatendheid, niet geschikt geacht voor het laten infiltreren van hemelwater.

Prommenz BV te Schagen heeft vervolgens een notitie opgesteld betreffende de noodzaak van drainage in het plangebied.

De conclusie is als volgt:

Op basis van de bekende gegevens wordt gesteld dat ter plaatse van het onverharde maaiveld geen of minimale infiltratie optreedt. De aanwezige grondopbouw in relatie met de door Geofox-Lexmond geschatte gemiddelde hoogste grondwaterstand van 0,70m-mv. Zal ertoe leiden dat bij veel regenval het regenwater oppervlakkig zal afstromen of op het maaiveld blijft staan waardoor wateroverlast kan ontstaan.

De aanleg van een drainagesysteem compenseert het gebrek aan infiltratiecapaciteit van de ondergrond, waardoor wateroverlast in de achtertuinen voorkomen kan worden.

Beide adviezen zijn opgenomen in **bijlage VIII**.

4.2.3 *Bedrijven en milieuzonering*

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfs-activiteiten, voorzieningen en gevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringlijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Gemotiveerd toepassen is uitgangspunt voor deze 'pseudo-wetgeving'. Per bedrijfstype en milieubelastende functie zijn voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar minimale richtafstanden aangegeven die in beginsel kunnen worden aangehouden tot milieugevoelige functies om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend.

In de omgeving van de planlocatie zijn de volgende relevante bedrijven aanwezig:

- KPN-transformatorgebouw en bijbehorende grond
- Verpleeghuis Snavelenburg

Voor het transformatorgebouw is geen richtafstand beschikbaar. Hiervoor is specifiek akoestisch onderzoek verricht. De bevindingen en gevolgen zijn samengevat in paragraaf 4.2.6 Industrielawaai. Het verpleeghuis Snavelbrug is te categoriseren als verpleeghuis met een maximale milieucontour van 30 meter voor geluid.

Bovenstaande richtafstanden voor geur, stof, geluid en gevaar zijn richtafstanden gaan uit van een gemiddeld moderne instelling ten opzichte van een rustige woonwijk (ingericht met strikte functiescheiding) of een vergelijkbaar omgevingstype zoals rustig buitengebied of natuurgebied. Onderhavig planvoornemen betreft echter een gemengd gebied nabij drukke wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Er is sprake van matige tot sterke functiescheiding door nabij gelegen bedrijvigheid en voorzieningen. Direct naast de nieuwbouwwoningen komen ook andere functies voor. In het kader van duurzaam ruimtegebruik, kan de richtafstand - zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat - met één afstandsstap worden verlaagd.

SBI 2008	Omschrijving	Geur	Stof	Geluid	Gevaar	Rustig gebied	Gemend gebied	Categorie
871	Verpleeghuizen	10	0	30	10	30	10	2

De nieuwbouwwoningen en het verpleeghuis liggen op een afstand van 10,9 meter van elkaar. Het planvoornemen is uitvoerbaar ten aanzien van het omgevingsaspect bedrijven en milieuzoneringen.

4.2.4 *Wegverkeerslawaaï*

De woonfunctie betreft een geluidsgevoelige functie. De ontsluitingsweg in het plangebied zal vallen onder het 30km-regime. Aangezien deze weg geen zone in het kader van de Wet geluidhinder heeft, kan deze weg verder geen wettelijke beperkingen opleggen bij de realisatie van nieuwe woningen.

Hoewel met betrekking tot het wegverkeer op de Straatweg, vastgesteld kan worden dat het plangebied in de 'luwte' ligt van het verzorgingstehuis Snavelenburg, dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel bekeken worden wat de akoestische effecten voor het plangebied zijn van deze weg en andere relevante wegen in de omgeving.

Ter beschikking is een 'Aandachtsgebiedenkaart wegverkeerslawaaï', waarop is aangegeven dat de geluidsbelasting lager is dan de voorkeurswaarde en dat het aspect geluid naar verwachting weinig tot geen beperkingen oplevert.

Wel wordt aangegeven dat een akoestisch onderzoek gewenst is (zie **bijlage III**).

Er heeft onderzoek plaats gevonden en de bevindingen zijn neergelegd in het Rapport 'Akoestisch Onderzoek herontwikkeling Oost-Kanaaldijk Maarssen', opgesteld door Sound Force One te Deventer, d.d. 11 november 2016, kenmerk Maa201625, versie 1.3. (**bijlage IX**)

De conclusie m.b.t. wegverkeerslawaaï is als volgt:

"Als gevolg van wegverkeerslawaaï wordt op alle woningen voldaan aan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Vanwege de wegen waar een maximale snelheid geldt van 30 km/u bedraagt de geluidbelasting exclusief aftrek conform artikel 110g Wgh gecumuleerd maximaal 50 dB op het meest maatgevende waarneempunt".

Parkeerterrein Snavelenburg

Tussen het verpleeghuis Snavelbrug ligt een kleinschalig parkeerterrein. Direct aangrenzend aan het plangebied wordt haak geparkeerd door bezoekers en medewerkers van het verpleeghuis. Incidenteel worden hier goederen afgegeven. Deze activiteit komt overeen met de parkeeractiviteiten binnen het plangebied zelf en de beoordeling van de milieucontour van het verpleeghuis. Gelet op het beperkte aantal parkeerplaatsen en de geruime afstand tot de eerste woningen (10,9 meter) zal de voorkeursgrenswaarde niet worden overschreden. De goede ruimtelijke ordening is niet in het geding. Mocht de parkeerintensiteit of de activiteiten met betrekking tot laden en lossen in de toekomst toenemen, is tussen de nieuwbouw en het parkeerterrein ruimte om een lage (geluidswerend) (zicht)scherf te realiseren.

4.2.5. Spoorwegverkeerslawaaï

In de nabijheid van het plangebied ligt de spoorlijn Amsterdam – Utrecht (trajectnummer 386). De wettelijke geluidszone van deze spoorlijn bedraagt aan weerszijden 600 meter. Het plangebied is gelegen op een afstand van 175 m' van de spoorweg. Hiermee is het plangebied binnen de wettelijke geluidszone gelegen en is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Ter beschikking is een 'Aandachtsgebiedenkaart railverkeerslawaaï', waarbij is aangegeven dat vanwege het aspect geluid randvoorwaarden zijn te verwachten en dat de planopzet aan een geluidskundige moet worden voorgelegd (zie **bijlage III**).

Er heeft onderzoek plaats gevonden en de bevindingen zijn neergelegd in het Rapport 'Akoestisch Onderzoek herontwikkeling Oost-Kanaaldijk Maarssen', opgesteld door Sound Force One te Deventer, d.d. 11 november 2016, kenmerk Maa201625, versie 1.3. (**bijlage IX**)

De conclusie m.b.t. spoorwegverkeerslawaaï is als volgt:

"Vanwege het spoortraject Amsterdam-Utrecht wordt op het meest maatgevende waarneempunt inclusief 1,5 dB gebruiksruimte de voorkeurswaarde van 55 dB overschreden en bedraagt de geluidsbelasting maximaal 60 dB. De woningen hebben allen wel een geluidluwe zijde en de mogelijkheid voor een geluidluwe buitenruimte. Daarmee wordt voldaan aan het hogere waarde beleid van de gemeente.

Als niet voldaan wordt aan de voorkeurswaarde dient onderzocht te worden of bron- en overdrachtsmaatregelen haalbaar zijn. Met raildempers alleen kan hooguit een reductie worden

behaald van 3 dB. Om te kunnen voldoen aan de voorkeurswaarde voor railverkeerslawaaï is een geluidsscherm nodig van 6 meter hoogte met een lengte van 600 meter. Dit betekent dat het bestaande scherm moet worden opgehoogd en verlengd.

Deze maatregelen worden allen als ondoelmatig beschouwd. Daarom zal een verzoek tot vaststelling van hogere waarden bij de gemeente moeten worden ingediend. Voor vaststelling van de hogere waarden kan figuur 3 van de bijlagen van dit rapport worden gebruikt.

Onderstaand is aangegeven hoeveel woningen welke hogere waarde zouden moeten krijgen:

- 56 dB 9 woning
- 57 dB 7 woning
- 58 dB 9 woningen
- 59 dB 2 woningen
- 60 dB 2 woningen

In **bijlage VI** is de figuur 3 van het rapport weergegeven; dit is de kaart voor de vaststelling van de hogere waarden.

4.2.6. Industrielawaai

In de omgeving van het plangebied is geen gezoneerd bedrijventerrein, als bedoeld in de Wet geluidhinder, aanwezig.

Wel is onderzoek verricht naar de te verwachten geluidsbelasting vanwege het kpn-transformatorgebouw aan de Straatweg 11b op de nieuw te realiseren woningen. Dit onderzoek is gedaan door Rho adviseurs voor leefruimte, vestiging Rotterdam. De bevindingen zijn neergelegd in de rapportage d.d. 24 maart 2017, projectnummer 44000406.20170408.

In paragraaf 6 'Conclusie en advies' is het volgende weergegeven m.b.t. de 'representatieve bedrijfssituatie':

"Uit de rekenresultaten blijkt dat in de representatieve bedrijfssituatie het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ten hoogste 39 dB(A) in de dag- en 42 dB(A) in de avond- en nachtperiode bedraagt. Hiermee wordt de richtwaarde en geluidnorm uit het Activiteitenbesluit van 40 dB(A) in de nachtperiode met 2 dB(A) overschreden. Om deze overschrijding teniet te doen, wordt geadviseerd om een geluidsscherm te plaatsen aan de zuidkant van de aircubes, zoals weergegeven in onderstaande figuur. Het geluidsscherm moet 1,5 meter hoog worden. Het maximaal geluidniveau bedraagt ten hoogste 69 dB(A) in de dagperiode in de representatieve bedrijfssituatie. Het maximaal geluidniveau in de avond- en nachtperiode is gelijk aan het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en bedraagt ten hoogste 42 dB(A). Het optreden maximaal geluidniveau voldoet hiermee aan de richtwaarden en de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer".

M.b.t. de 'incidentele bedrijfssituatie' wordt het volgende opgemerkt:

"In de incidentele bedrijfssituatie is het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau iets hoger dan in de representatieve bedrijfssituatie. Behoudens de reeds geconstateerde overschrijding ter plaatse van kavel 17 in de representatieve bedrijfssituatie, treedt in de incidentele bedrijfssituatie ook een overschrijding van de richtwaarde van 40 dB(A) ter plaatse van kavel 46/47. De overschrijding bedraagt hier 1 dB(A). Deze overschrijding wordt veroorzaakt door de roosters van de ruimte van het noodstroomaggregaat. Gelet op de geringe overschrijding van 1 dB(A) en het feit dat deze overschrijding alleen optreedt in een incidentele (nood)situatie, wordt dit aanvaardbaar geacht. Het maximaal geluidniveau in de incidentele bedrijfssituatie bedraagt ten hoogste 69 dB(A) in de dag- en 68 dB(A) in de avond- en nachtperiode ter plaatse van kavel 52. Het dichtslaan van een portier van de bus van de onderhoudsmonteur is de maatgevende geluidbron. De richtwaarde/ geluidnorm van 65 dB(A) in de avond- en 60 dB(A) in de nachtperiode wordt overschreden met 3 dB(A) respectievelijk 8 dB(A). Ook ter plaatse van de kavels 21 en 48 tot en met 51 wordt richtwaarde/ geluidnorm overschreden. Omdat deze situatie alleen in geval van calamiteiten optreedt, wordt deze situatie aanvaardbaar geacht".

Zie voor het integrale rapport **Bijlage XI**.

4.3 Verkeersaspecten

☐ Verkeersbewegingen

Delft Infra Advies heeft in 2008 een verkeersonderzoek ten behoeve van de destijds geplande ontwikkeling op de planlocatie. Dit verkeersonderzoek ging in op de mogelijke ontsluitingsroutes, de toename van verkeer op deze routes en de verkeersafwikkeling op de ontsluitende rotondes van de Straatweg.

De onderhavige nieuwe ontwikkeling, met twee ontsluitingsroutes, maakt een actualisering van het verkeersonderzoek noodzakelijk.

In een notitie van 21 augustus 2015 heeft Delft Infra Advies een actualisatie opgesteld (**Bijlage II**).

Centraal in deze studie staat het bepalen van het verkeerseffect via de beide ontsluitende routes en de twee rotondes op de Straatweg.

De bevindingen:

1. Geconcludeerd wordt dat het verkeer uit het nieuwe gebied zich ongeveer gelijk verdeelt over de twee ontsluitingsroutes.
2. Geconcludeerd wordt dat het verkeer van het nieuwe plan geen negatief effect heeft op de afwikkelingskwaliteit van de ontsluitende routes. De afwikkelingskwaliteit blijft goed.

☐ Parkeren

De benodigde parkeerplaatsen zijn gesitueerd in evenwichtig verspreid gelegen parkeerplekken met haaks parkeren.

Bepalend voor de parkeerbehoefte zijn de parkeernormen uit het 'Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan Stichtse Vecht 2013' (GVVP). In bijlage 3a van de GVVP zijn de parkeernormen Wonen weergegeven.

Rekening moet worden gehouden met de gebiedskarakteristiek, het aantal woningen, de typering van de woningen en de verrekeningsmogelijkheid bij de aanwezigheid van garages en de daarbij behorende voorruimte (oprit).

Als gebiedskarakteristiek voor de berekening van de parkeerbehoefte is bepaald: **'sterk stedelijk gebied' en 'rest bebouwde kom'**.

De uitkomst van de berekening is dat voor de geprojecteerde **52** woningen het aantal benodigde parkeerplaatsen **76,2** dient te zijn. Aanwezig zijn **78** parkeerplaatsen.

De berekening is weergegeven in de notitie "*Herontwikkeling locatie Oostkanaaldijk – stedenbouwkundige opzet en beeldkwaliteit*" van 29 februari 2016 (blz. 9).

4.4 Luchtkwaliteit

Bij ontwikkelingen is in algemene zin onderzoek nodig naar de bestaande luchtkwaliteit en de effecten, die de realisatie van die ontwikkelingen daarop zal hebben.

Op 15 november 2007 is de "Wet Luchtkwaliteit" (Stb.2007,434) in werking getreden en vervangt het "Besluit Luchtkwaliteit 2005".

Deze wet voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Een project draagt 'in niet betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 3%-grens niet wordt overschreden.

De 3%-grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet Luchtkwaliteit' geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Conclusie

De realisatie van 52 nieuwe woningen betreft een project dat 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

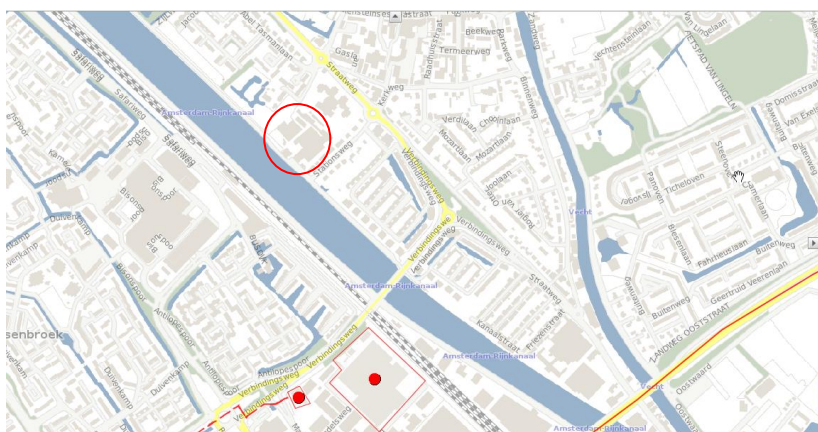
4.5 Externe veiligheid

Bij ruimtelijke ingrepen dient rekening gehouden te worden met het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (Bevi) en het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, over water en over het spoor.

De omgeving van de planlocatie is woongebied; risicovolle inrichtingen zijn niet aanwezig.

In het kader van de externe veiligheid zijn het vervoer over het Amsterdam-Rijn-kanaal en het vervoer over het spoor de aandachtspunten.

Het plangebied ligt binnen 200 m van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en grenst aan het Amsterdam-Rijnkanaal (**afb. 11**).



afb. 11 De planlocatie op de uitsnede van de Risicokaart Utrecht

Prommenz BV te Schagen heeft het aspect 'externe veiligheid' nader belicht; de bevindingen zijn weergegeven in de rapportage van 26 september 2016 (aangevuld d.d. 6 april 2017). Achtereenvolgens wordt de risicokaart Maarsen belicht, zowel met betrekking tot de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen, als het transport van gevaarlijke stoffen en wordt de mogelijke elektromagnetische straling besproken.

De conclusie is dat het aandachtsveld 'externe veiligheid' geen planologische belemmering vormt voor de ontwikkeling van 52 woningen op de planlocatie.

De integrale rapportage is weergegeven in **bijlage I**.

4.6 *Leidingen*

Op de locatie van de uitbreiding zijn behalve de nutsvoorzieningen geen (buis-) leidingen aanwezig.

4.7 *Cultuurhistorie / Archeologie*

Cultuurhistorie

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. De bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

Cultuurhistorische waardenkaart Sichtse Vecht

Omdat gemeente Sichtse Vecht de komende jaren nieuw beleid wil formuleren ten aanzien van cultureel erfgoed, is de gemeente bezig met het opstellen van een cultuurhistorische waardenkaart voor het gehele grondgebied van Sichtse Vecht. Dat is een overzichtskaart waarop te zien is welke cultuurhistorische waarden aanwezig zijn in Sichtse Vecht en waar zij zich vermelden. Dat kunnen monumenten zijn, maar ook stedenbouwkundige structuren, landschap en groenstructuren, wegen en waterlopen en archeologie.

Het resultaat is een digitaal raadpleegbare kaart, die toegankelijk is voor een breed publiek. De kaart wordt gebruikt bij de herziening van bestemmingsplannen en het verder vormgeven van beleid voor onder meer cultureel erfgoed, landschap en archeologie. Ook biedt zij inzicht in aanwezige waarden bij (ruimtelijke) planontwikkelingen.

Op de onderhavige planlocatie zijn geen geografische of (steden-)bouwkundige waarden aanwezig.

In de ondergrond is geen sprake van een historische structuur, noch landschappelijk, noch bebouwingspatroon.

De stedenbouwkundige structuur (samenhang en opbouw) op de planlocatie is een rechthoekig stelsel gebaseerd op de richtingen van de Straatweg, Stationsweg en Amsterdam-Rijnkanaal. Het gebied is intensief bebouwd met indifferente bedrijfsgebouwen, veelal aan- en tegen elkaar aangebouwd. De gebouwen zijn verouderd; de uitstraling is zuiver utilitair en armoedig.

In de directe omgeving van het plangebied zijn eveneens geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig. Van negatieve effecten (bijv. aantasten van zichtlijnen) op cultuurhistorische elementen is dan ook geenszins sprake.

Gesteld kan worden dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor onderliggend plan.

Archeologie

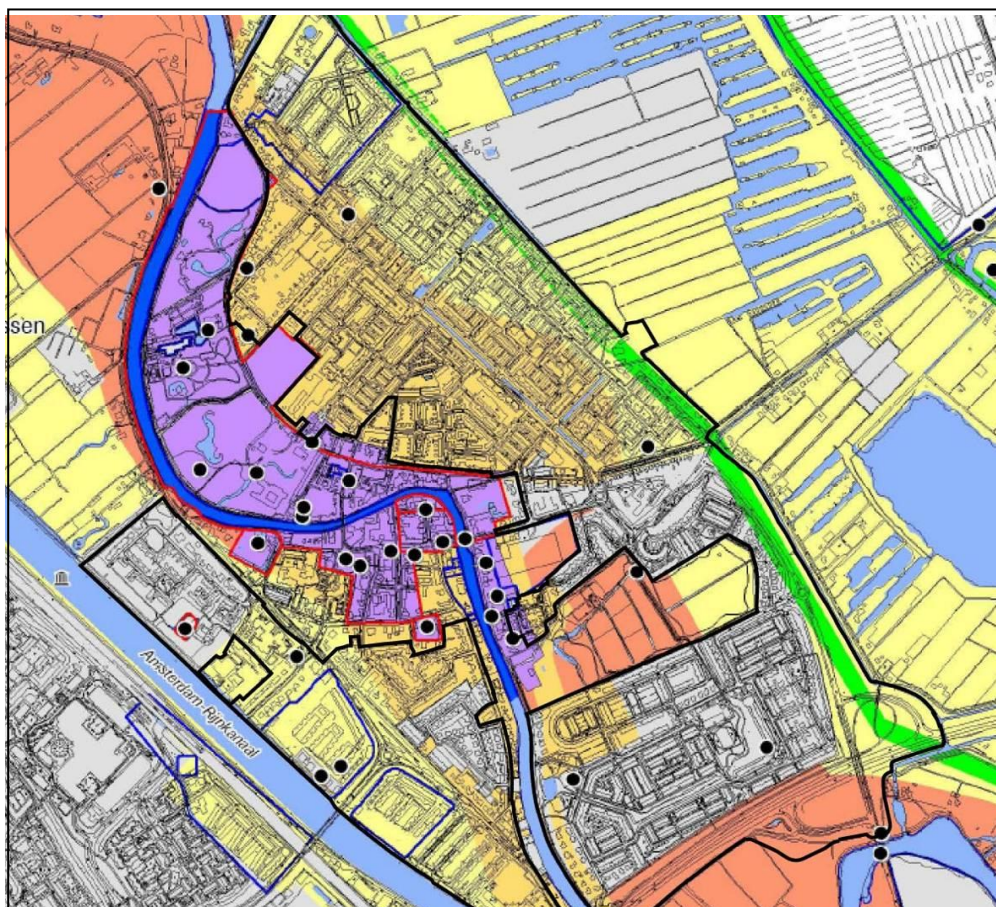
Op grond van de Monumentenwet dient er in ruimtelijke plannen rekening gehouden te worden met archeologische waarden. In de Monumentenwet is bepaald dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relictten die in het plangebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het plangebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

Met betrekking tot de Archeologische waarden heeft de gemeenteraad op 2 november 2009 de Archeologische beleidsadvieskaart vastgesteld (De archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeenten Maarssen, Loenen, Abcoude en Breukelen - **afb.12**).

De gele kleur staat voor: 'Kerngebied' met een 'lage verwachting'.

“Voor plangebieden waarvan de bodemverstoring een oppervlakte van meer dan 10 ha beslaat en de bodem tot meer dan 0,3 m' wordt geroerd, dient archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden”.

Op de planlocatie hoeft derhalve geen archeologische onderzoek te worden gedaan. Indien tijdens de werkzaamheden een archeologische vondst wordt gedaan dan geldt de wettelijke meldingsplicht (Monumentenwet 1988 art. 53): “Degene die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt waarvan hij weet dan wel redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is, meldt die zaak zo spoedig mogelijk bij Onze minister.” Uit praktisch oogpunt kan een dergelijke vondst bij de gemeente worden gemeld.



afb. 12 De planlocatie op uitsnede 'Archeologische beleidsadvieskaart Maarssen'.

4.8 Natuurwaarden / Habitatrichtlijn-Vogelrichtlijn / Flora en Fauna

In het kader van de natuur wet- en regelgeving wordt onderscheid gemaakt tussen 'gebiedsbescherming' en 'soortenbescherming'.

Sinds 1 januari 2017 is de Wet Natuurbescherming in werking getreden. Deze vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

□ Gebiedsbescherming

De planlocatie bevindt zich niet in, noch grenst aan een gebied dat is aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of waar de habitat- of Vogelrichtlijn van toepassing is.



afb. 13 De planlocatie in relatie met EHS

Op een afstand van ca. 320 m' ligt het dichtst bijzijnde gebied dat is aangewezen als EHS.

Vanwege de lokale invloedssfeer en de ligging van het plangebied op deze afstand tot de EHS, kan worden gesteld dat de voorgenomen activiteit geen negatief effect heeft op de kernkwaliteiten en omgevingscondities van de EHS.

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplassen" is gelegen op een afstand van circa 2.000 meter ten noord-oosten van de planlocatie.

Gezien deze afstand zal de ontwikkeling van 52 woningen op de planlocatie geen meetbare nadelige invloed hebben op de milieusituatie in het Natura 2000-gebied.

Ter ondersteuning van deze conclusie is een 'stikstofdepositieberekening' met AERIUS Calculator gemaakt. Deze berekening is weergegeven in **bijlage VII**

□ Soortenbescherming

Vanuit de Flora- en faunawet is bij ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. Het doel van de Flora- en faunawet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door, voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen, stil te staan bij aanwezige natuurwaarden, kan schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing ex art. 75 Flora- en faunawet noodzakelijk.

Smit Groenadvies BV gevestigd in Schagen heeft in deze onderzoek gedaan en de bevindingen neergelegd in het rapport 'Quick-scan flora en fauna Oostkanaaldijk Maarssen', d.d. 28 juni 2016, versie 04,

Bureaustudie

In een eerder onderzoek uitgevoerd door bureau Waardenburg in 2008 is vastgesteld dat een aantal beschermde soorten (mogelijk) aanwezig zijn:

- Gele helmbloem (op een muur);
- Mogelijk broeden er vogels op het terrein, echter niet van soorten die jaarrond beschermd zijn;
- Er werd een gewone dwergvleermuis waargenomen die mogelijk in een van de gebouwen verblijft.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen wordt een nader onderzoek aanbevolen (reeds opgestart en laatste onderzoek in dit rapport verwerkt).

Veldonderzoek

Het plangebied is een grotendeels versteend en bebouwd gebied met weinig tot geen natuurwaarden.

Beschermde soorten die hier mogelijk zijn:

- Broedvogels van gebouwen (spreeuw) en struiken;
- Beschermde muurplanten:
Tabel 2 soort Gele helmbloem;
- Vleermuizen;
- Algemene kleine zoogdieren als bruine rat, huismus, huisspitsmuis en bosspitsmuis.

Bij het veldonderzoek op 5 mei 2016 werd geconstateerd:

- Broedvogels in struiken: merel, heggenmus;
- Geen huismus, gierzwaluw aanwezig; als er huismussen zouden broeden, waren die stellig waargenomen.

Vleermuisonderzoek

Op 9 en 10 oktober **2015** werden vanuit een raam in de boten loods 225 opnamen gemaakt van geluid van vleermuizen. 46 opnamen werden gedetermineerd als afkomstig van de ruige dwergvleermuis, 179 opnamen betroffen de gewone dwergvleermuis.

De opnamen werden gemaakt tussen 19.59 uur en 23.36 uur. Daarna bleef het stil. Uit het feit dat er geen terugkerende vleermuizen later in de nacht werden opgenomen, mogen we concluderen dat het hier niet gaat om het in- en uitvliegen vanuit een vaste verblijfplaats, maar foerageergedrag in een beperkte periode. De meeste minuten werden meerdere opnamen gemaakt, wat erop wijst dat er enkele dieren gedurende die uren in de luwte van de ruimte tussen de loodsen gebruik maakten om op muggen te jagen. Een vaste verblijfplaats in de omgeving is mogelijk. Onderzoek, conform vleermuisprotocol is voortgezet in 2016. De bevindingen zijn neergelegd in de definitieve rapportage van 28 juni 2016 (**bijlage V**).

Op 5 en 6 mei werd onderzoek gedaan door met de batdetector door en rondom het gebied te lopen vanaf een half uur voor zonsondergang tot twee uur er na

- Kort na zonsondergang begon één gewone dwergvleermuis te jagen;
- Rondom het huis langs het kanaal. Dit dier kwam aangevlogen vanuit het oosten, vanaf de stations weg of van verder daarachter;
- Er werd veel tijd besteed aan onderzoek rondom en in de loodsen, hier werd geen enkele vleermuis waargenomen;
- Aan de noordzijde van het terrein troffen we twee jagende gewone dwergvleermuizen aan;
- Geen huismussen of gierzwaluwen aanwezig.

Op 12 en 13 juni werd nogmaals onderzoek gedaan door met de batdetector door en rondom het gebied te lopen vanaf een half uur voor zonsondergang tot twee uur er na.

- Opnieuw begon één gewone dwergvleermuis te jagen rondom het huis langs het kanaal;
- Op het veld ten oosten van het werkterrein werden drie foeragerende dwergvleermuizen waargenomen;
- Langs de bomen ten Noorden van het werkterrein een dwergvleermuis;
- Boven de tuintjes ten oosten van het werkterrein, aan de stationsweg werden twee gewone dwergvleermuizen waargenomen;
- In en om de loodsen geen vleermuizen;
- Geen huismussen of gierzwaluwen aanwezig.

Conclusies Quick-scan

Naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek, gelden de volgende conclusies:

- Slopen en rooien kan alleen indien er geen broedende vogels worden verstoord. Dit is het best te regelen door deze werkzaamheden buiten het broedseizoen te plannen, dus voor half maart en na half juli. Binnen de broedperiode zijn werkzaamheden mogelijk als is vastgesteld dat er geen risico is op het verstoren van nesten;

- Mogelijk aanwezige kleine zoogdieren staan op lijst 1 van de flora en faunawet, hiervoor is in het kader van een ingreep in de ruimtelijke ordening geen ontheffing nodig:
 - In het kader van de zorgplicht adviseren we om vluchtwegen open te laten en te werken volgens een goedgekeurde gedragscode “ruimtelijke inrichting”.
- De aanwezige gele helmbloem staat in tabel 2 van de Flora- en faunawet. Hiervoor is in het kader van een ingreep in de ruimtelijke ordening geen ontheffing nodig als gewerkt wordt volgens een erkend protocol/ gedragscode:
 - De plant zal tussen mei en juli terug te vinden zijn, indien nog aanwezig. Advies is om de planten te markeren en bij/voor sloop te verplaatsen naar een geschikte locatie buiten het werkgebied;
- Uit onderzoek blijkt dat vaste verblijfplaatsen van vleermuis, huismus of gierzwaluw niet aanwezig zijn.

Het integrale rapport is weergegeven in **bijlage V**.

4.9 Duurzaamheidsaspecten

Duurzaam bouwen vertaalt zich in de zorg voor het milieu, zoals het energiezuinig bouwen, het bevorderen van zonne-energie, duurzaam materiaal gebruik en gescheiden afvalverwerking.

De gemeente Stichtse Vecht heeft haar ambitie voor duurzaamheid beschreven in de Woonvisie 2017-2022 (zie paragraaf 3.3.1). Deze ambitie is om bij nieuwbouw NOM-woningen te realiseren. Door bij woningbouwprojecten waar de gemeente over eigen grond beschikt en voor woningbouwcorporaties bij het selecteren van ontwikkelende partijen Nul-op-de-meter als voorwaarde mee te nemen. Rekening moet gehouden worden met financieel haalbaarheid waarbij ook lagere woonlasten, en marktconforme prijzen voor dit type woning meegenomen moeten worden in de afweging.

Als de gemeente geen eigenaar is van de grond, wordt de ambitie uitgesproken en worden ontwikkelaars gestimuleerd in duurzame (NOM) ontwikkelingen *).

Met behulp van GPR gebouw is o.a. de energieprestatie en de milieubelasting vertaald in concrete maatregelen met een prestatiescore voor duurzaam bouwen. GPR Gebouw is een online programma dat duurzaam bouwen concretiseert door op vijf thema's een rapportcijfer te geven. Om een bepaalde GPR Gebouw score te bereiken kan de bouwende partij een keuze maken in de maatregelen.

Hoe hoger het cijfer hoe duurzamer de woning. Na invoering van gegevens in GPR Gebouw worden prestaties direct zichtbaar op de thema's Energie, Milieu, Gezondheid, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde.

Van de vijf thema's zet de gemeente Stichtse Vecht in op:

- Thema energie (gemeente heeft geen grondeigendom): 10
- Thema energie (gemeente heeft wel grondeigendom): 10+
- Thema toekomstwaarde: 8
- Overige thema's (Milieu, Gezondheid en Gebruikskwaliteit): gemiddeld 8

Bij nieuwbouw is het streven van de gemeente om afspraken te maken met woningcorporaties en ontwikkelende partijen *).

- *) M.b.t. de duurzaamheidsaspecten zijn afspraken gemaakt tussen de gemeente StichtseVecht en Kuin Vastgoedontwikkeling BV, welke zijn opgenomen in art. 8 van de Anterieure Overeenkomst. Deze luidt als volgt:

Artikel 8 Duurzaam bouwen

8.1 Over dit thema spreken partijen het volgende af:

Bij nieuwbouw hanteren gemeente en initiatiefnemer voor de reguliere woningbouw de regels van duurzaam bouwen. De gemeente werkt voor duurzaam bouwen met het instrument GPR Gebouw (versie 4.2) en stelt dit instrument beschikbaar aan initiatiefnemer. Dit instrument maakt duurzaamheid meetbaar door rapportcijfers. Initiatiefnemer sluit zich aan bij de in 2013 vastgestelde duurzaam bouwen ambitie voor de Gemeente.

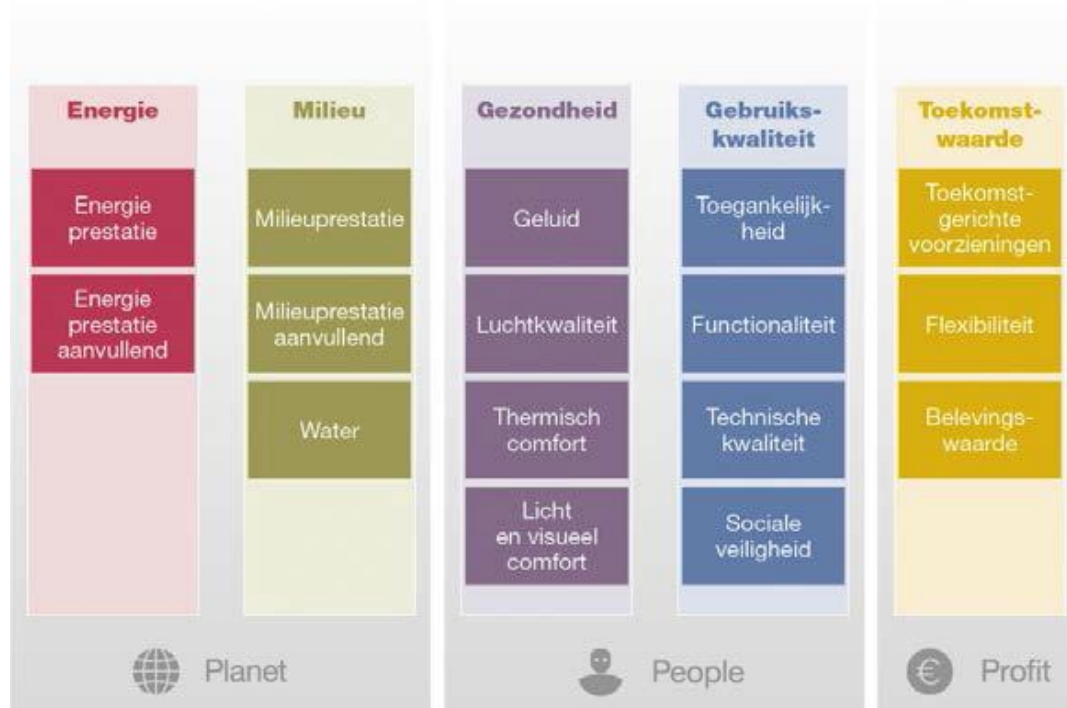
Bij nieuwe ontwikkelingen streeft de gemeente naar GPR 7 of hoger op de thema's milieu, gezondheid en gebruikskwaliteit en naar 8 GPR of hoger voor het thema toekomstwaarde (generatiebestendig bouwen) en voor energie.

- 8.2 De te nemen maatregelen kunnen door de initiatiefnemer zelf worden gekozen om het bepaalde niveau te bereiken. De gemeente verschaft aan initiatiefnemer een sub-licentie GPR Gebouw. Met deze licentie kan initiatiefnemer haar architect of ontwikkelaar gebruik maken van het instrument om zodoende te beoordelen welke duurzame maatregelen bij het te realiseren project passen en in hoeverre dit financieel uitvoerbaar is.

Er zal in onderhavig plan een 'energievisie' worden opgesteld en zullen alle bepalende woningen van elk type worden voorzien van een GPR-rapportage ******). Hierin wordt getoetst op de modules 'energie', 'milieu', 'gezondheid', 'gebruiksvriendelijkheid' en 'toekomstwaarde'

- ****) Met 'GPR Bouwbesluit' kan voor nieuwbouw snel en eenvoudig berekend de Milieuprestatie van gebouwen (MPG) berekend worden, geheel volgens het Bouwbesluit 2012.

GPR – Duurzaamheid in 5 thema's



5. Toelichting op de wijze van bestemming

Gezien de ligging van het plangebied is het 'startpunt' voor het onderhavige bestemmingsplan het bestemmingsplan **"Maarssen-Dorp woongebied"** (vigerend voor de omgeving rondom de locatie).

Naast de 'inleidende regels' en de 'algemene regels' zijn van toepassing de volgende bestemmingen:

- ☐ de enkelbestemming "Wonen"
- ☐ de enkelbestemming "Tuin"
- ☐ de enkelbestemming "Verkeers- en verblijfsgebied"
- ☐ de enkelbestemming "Groen-1"
- ☐ de enkelbestemming "Bedrijf" met de aanduiding 'nutsvoorziening'
- ☐ de enkelbestemming "Water"
- ☐ de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering"
- ☐ de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterlopen".

Hoewel het genoemde bestemmingsplan redelijk actueel is, zullen de regels moeten passen in de systematiek voor nieuwe bestemmingsplannen, zoals is voorgeschreven door de **SVBP2012** (sinds 1 juli 2013 bindend). De SVBP geeft standaarden voor de opbouw van de regels en de vormgeving van de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. Dit betekent dat qua redactie verschillen kunnen bestaan met de regels van het omliggende vigerende bestemmingsplan, maar dat deze inhoudelijk corresponderen.

De bestemmingen

Hoofdstuk I bevat de 'Inleidende regels':

In artikel 1.1. zijn de 'Begrippen' opgenomen, waarbij de begrippen van het vigerende bestemmingsplan leidraad zijn geweest, maar aangezien het onderhavige bestemmingsplan veel beperkter is, zijn de niet relevante begrippen achterwege gelaten.

Daarnaast is een selectie toegevoegd uit de zeer uitgebreide lijst van begrippen, zoals deze heden ten dage wordt gehanteerd, voor zover deze niet tegenstrijdig zijn, maar wel kunnen verduidelijken.

Artikel 1.2 'Wijze van meten' betreft de huidige standaardtekst.

Hoofdstuk II behandelt de bestemmingsregels:

▪ *artikel 2.1. Bedrijf- nutsvoorziening*

Dit betreft het transformatorgebouw van de KPN; andere functies en/of gebruiksdoelen zijn niet mogelijk.

▪ *artikel 2.2 Groen-1*

Deze bestemming regelt het openbaar groen met de daarbij behorende voorzieningen zoals deze vaak voorkomen in bijvoorbeeld een plantsoen.

Het parkeren van motorvoertuigen, waaronder auto's en dergelijke, is binnen bestemming niet toegestaan, ook niet op eventueel aangebrachte verhardingen. Het parkeren van een voertuig is niet 'ten dienste van' de groenbestemming. Een wandel- en fietspad daarentegen wel.

Burgemeester en wethouders kunnen evenwel ontheffing verlenen van de bestemming voor de aanleg van parkeerplaatsen.

▪ *artikel 2.3 Tuin*

Deze bestemming regelt de 'voortuin'. Dat is de tuin voornamelijk gelegen aan de voorzijde of zijkant van een woning. Daar gelden minder bouwmogelijkheden.

▪ *artikel 2.4 Verkeers- en verblijfsgebied*

Binnen deze bestemming zijn wegen met hoofdzakelijk een verblijfsfunctie en pleinen, evenementen en standplaatsen. Onder andere parkeervoorzieningen, straatmeubilair en groenvoorzieningen zijn mogelijk binnen deze bestemming.

▪ *artikel 2.5 Water*

Gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor water, de waterhuishouding met de daarbij behorende waterhuishoudkundige voorzieningen en groenvoorzieningen.

▪ *artikel 2.6 Wonen*

Binnen deze bestemming staat het wonen centraal. Naast wonen mag ook in de woning onder voorwaarden worden gewerkt.

De woonbestemming is op de plankaart aangegeven met een bouwvlak en (achter)erf. De voor en/of zijtuin is geregeld in een aparte bestemming 'Tuin'.

▪ *artikel 2.7 Waterstaat - Waterkering*

De dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' is opgesteld om de waterkering mogelijk te maken. Op deze gronden zijn enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 3 m. Deze bestemming komt overeen met de kernzone in de 'Legger van direct kerende boezemwaterkeringen' van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

▪ *artikel 2.8 Waterstaat - Waterlopen*

De dubbelbestemming “Waterstaat - Waterlopen” is opgesteld om de aanleg en instandhouding van een (ondergrondse) waterloop ten behoeve van afvoer en doorstroming van water. Op deze gronden zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 3 m, met dien verstande dat het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning kan afwijken voor het bouwen volgens de andere daar voorkomende bestemming(en), mits de functie en veiligheid van de leiding niet wordt geschaad en schriftelijk advies is ingewonnen bij de beheerder van de leiding.

In **hoofdstuk III** is bij de ‘Algemene regels’ de opzet van de SVBP 2012 gehanteerd, met de standaard-formulering betreffende de ‘Anti-dubbeltelregel’ en de ‘Algemene bouwregels’.

De ‘Algemene gebruiksregels’ geven aan wat in het bestemmingsplan wordt verstaan onder strijdig gebruik.

De ‘Algemene afwijkingsregels’ geven de mogelijkheden aan om met een omgevingsvergunning af te wijken van o.a. de regels ten aanzien van het overschrijden van bepalingen inzake goothoogte, hoogte, oppervlakte en inhoud van bouwwerken.

De Algemene wijzigingsregels betreft een artikel waarin wordt beschreven welke onderdelen van het plan gewijzigd kunnen worden onder welke voorwaarden.

Het ‘overgangsrecht’ is opgenomen in **hoofdstuk IV** ‘Overgangs- en slotregels’

In het artikel ‘Overgangsrecht’ is het verplichte overgangsrecht conform het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen

In de ‘Slotregel’ wordt aangegeven onder welke naam de regels van het bestemmingsplan worden aangehaald.

6. Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een plan. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

□ *Economische uitvoerbaarheid*

Het voorgenomen ontwikkeling is een initiatief van Kuin Vastgoedontwikkeling BV, De Tocht 4, 1611 HT Bovenkarspel.

De kosten van de sloop van de bebouwing, het bouwrijp maken, de bouw van de woningen, het woonrijp maken en de herinrichting van het terrein zijn voor rekening van de initiatiefnemer.

Planschaderisico

Met betrekking tot het planschade-risico en de plankosten is tussen gemeente en initiatiefnemers een anterieure overeenkomst gesloten.

□ *Maatschappelijke uitvoerbaarheid*

Inspraak

In de gemeente Maarssen is een gemeentelijke inspraakverordening van kracht, die bepaalt op welke wijze inwoners en andere belanghebbenden betrokken worden bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. Deze verordening is onder meer van toepassing op de voorbereiding van ruimtelijke plannen. Op grond van de verordening wordt het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Vooroverleg

In het kader van het in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) voorgeschreven Overleg, is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- KPN
- Rijkswaterstaat;
- Waternet
- Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU)

Van de KPN is geen overlegreactie ontvangen. De overige ontvangen reacties zijn samengevat en beantwoord in **bijlage X**.