

Gemeente Stichtse Vecht

Bestemmingsplan

Aanlegplaatsen Vreeland-Noordoost

Toelichting, regels en verbeelding

1 juni 2016

NL.IMRO.1904.BPaanlegplaatsenVLD-VG02

Kenmerk 1904-02-T05

Projectnummer 1904-02

Toelichting

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Huidige situatie	2
2.1. Ligging en begrenzing plangebied	2
2.2. Huidig gebruik	2
2.3. Eigendomssituatie	3
2.4. Omgeving plangebied	3
3. Beleidskaders	4
3.1. Inleiding	4
3.2. Rijksoverheid	4
3.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	4
3.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	5
3.2.3. Structuurvisie Randstad 2040	5
3.2.4. Wet op de Archeologische Monumentenzorg	5
3.2.5. Nota Belvédère	5
3.2.6. Nieuwe Hollandse Waterlinie	6
3.3. Provinciaal beleid	9
3.3.1. Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie Provinciale Ruimtelijke Verordening	9
3.3.2. Voorloper Groene Hart	11
3.3.3. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen	12
3.3.4. Streekplanuitwerking Nationale Landschappen provincie Utrecht	14
3.4. Gemeentelijk beleid	14
3.4.1. Landschapsonwikkelingsplan Breukelen Loenen	14
3.4.2. Vigerend bestemmingsplan	15
4. Nader onderzoek	16
4.1. Algemeen	16
4.2. Bodem	17
4.3. Luchtkwaliteit	18
4.4. Geluid	20
4.5. Archeologie	21
4.6. Cultuurhistorie	22
4.6.1. Nieuwe Hollandse Waterlinie	23
4.6.2. De Utrechtse Vecht	25
4.6.3. Overige cultuurhistorische waarden	27
4.6.4. Het plangebied nader bekeken	27
4.7. Natuur	29
4.7.1. Beschermde gebieden	30
4.7.2. Beschermde soorten	32
4.8. Geur	34

4.9. Verkeer	35
4.10. Onderzoek waterkering	37
4.11. Externe veiligheid	37
4.12. Milieuzonering	40
4.13. Ladder voor duurzame verstedelijking	41
4.14. Uitkomsten vormvrije m.e.r.-beoordeling	44
5. Toekomstige situatie	45
5.1. Landschapsvisie Vreeland Oost	45
5.2. Het plan	46
6. Watertoets	48
6.1. Algemeen	48
6.2. Waterbeheerder	48
6.3. Waterbeleid	49
6.4. Watertoets	50
6.5. Watervergunning	52
7. Economische uitvoerbaarheid	53
8. Juridische aspecten	54
8.1. Algemeen	54
8.2. Analoge verbeelding	54
8.3. Regels	54
9. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	59
9.1. Inspraak	59
9.2. Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro	59
9.3. Vaststellingsprocedure	59
10. Bijlagen	60

1. Inleiding

Het bedrijf Driessen-Vreeland B.V. en de toenmalige gemeente Loenen hebben begin 2010 een vaststellingsovereenkomst gesloten, waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de verplaatsing van het bedrijf en de herontwikkeling van de locatie met woningbouw.

Ten behoeve van bovenstaande ontwikkeling is een landschapsvisie opgesteld waarin, naast de woningbouwlocatie, tevens de aan de Kleizuwe gelegen kazemat en een kleinschalige haven met een beperkte doorvaart naar de Vecht is opgenomen. De landschappelijke inpassing van de haven en de ijsbaan is vervolgens indicatief uitgewerkt in een landschappelijk schetsontwerp (zie bijlage 10).

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de planologisch-juridische voorwaarden voor de ontwikkeling van de haven met de daarbij behorende voorzieningen en infrastructurele werken.

2. Huidige situatie

2.1. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het nu voorliggende bestemmingsplan is ten noorden van de kern Vreeland gesitueerd. De locatie wordt momenteel ontsloten vanaf de Bergseweg. Ook is het plangebied voor uitsluitend langzaam verkeer bereikbaar vanaf een calamiteitenpad dat wordt aangelegd in het kader van de ontwikkeling "Vreeland Oost".

Afbeelding 1: ligging plangebied.



De begrenzing van het plangebied wordt aan de zuidzijde bepaald door de begrenzing van het calamiteitenpad uit het recentelijk opgestelde bestemmingsplan Vreeland Oost. Aan de oostzijde volgt de begrenzing de bestaande ijsbaan en aan de noordzijde de kavelgrens van het perceel Bergseweg 14. Aan de westzijde -tot slot- vormt de Vecht de begrenzing van het plangebied.

2.2. Huidig gebruik

De locatie is momenteel in gebruik als weiland en -in de winter - als ijsbaan. Op het terrein bevindt zich een clubgebouw, alsmede een bunker die behoort tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie en als zodanig is voorbeschermd als monument.

2.3. Eigendomssituatie

De locatie is geheel in eigendom van de particuliere ontwikkelaar van het gebied.

2.4. Omgeving plangebied

Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de kern Vreeland en met name aan het bedrijfsterrein. De kern Vreeland wordt gekenmerkt door de bijzondere cultuurhistorische waarden. Het hoofdbestanddeel van het fraaie dorpsgezicht wordt geleverd door de bebouwing langs de aan de Vecht gelegen Voorstraat. Een gedeelte van de kern van Vreeland, enkele aan de westzijde van de Vecht gelegen gronden en de aan de oostzijde gelegen gronden van het voormalige kasteel Vredelant zijn als beschermd dorpsgezicht aangewezen door de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg. De dode arm van de Oude Vecht vormt de noordoostelijke begrenzing van het beschermd dorpsgezicht.

Op een afstand van ruim 500 meter ten zuidoosten van het plangebied ligt het terrein met de (ondergrondse) resten van het voormalige kasteel Vredelant. Het kasteel bestond uit een rechthoekig gebouw met op de hoeken ronde torens, omgeven door een dubbele gracht en wal. Het kasteel is gebouwd tussen 1257 en 1260 en in de jaren 1528/1529 ontmanteld

De ontsluiting van het plangebied vindt voornamelijk plaats via de langs de Vecht gesitueerde Bergseweg.

3. Beleidskaders

3.1. Inleiding

In een groot aantal landelijke, provinciale en gemeentelijke plannen en besluiten worden randvoorwaarden en uitgangspunten vermeld die van belang kunnen zijn voor de ontwikkeling van het gebied. In de navolgende paragrafen wordt in het kort ingegaan op de plannen en besluiten, voor zover deze van belang zijn voor onderhavig plan.

3.2. Rijksoverheid

3.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie infrastructuur en ruimte 2040 (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen tot aan 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (Nationaal belang 10).

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen in stedelijke en buitenstedelijke gebieden optimaal benut wordt.

Gevolgen voor visie en planopzet

Voor het onderhavige plan zet de SVIR het beleid van de Nota Ruimte voort. Het plan wordt ontwikkeld buiten stedelijk gebied en met inachtneming van de waarden van de omgeving. In

beginsel wordt gebruik gemaakt van de potenties van het gebied om met inachtneming van de cultuurhistorische waarden tot een verbetering van de recreatieve kwaliteit te komen. De ladder voor duurzame verstedelijking wordt besproken in paragraaf 4.13.

3.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen en bij projectuitvoeringsbesluiten dient rekening te worden gehouden met het Barro.

3.2.3. Structuurvisie Randstad 2040

De Structuurvisie Randstad 2040 maakt onderdeel uit van het programma Randstad Urgent. In dit programma is een aantal urgente uitvoeringsprojecten en verkenningen opgenomen, waarover besluiten zijn voorzien. Met besluiten over deze projecten op korte termijn én het uitbrengen van een langetermijnvisie wil het kabinet een koppeling leggen tussen de lange termijn-agenda en de korte termijnacties.

De langetermijnvisie op de Randstad heeft de status van Structuurvisie ex. art.2.3 van de Wet ruimtelijke ordening. Het kabinet onderstreept daarmee het belang van de kabinetskeuzen ten aanzien van de Randstad.

3.2.4. Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Met de ondertekening van het Europese verdrag van Valletta in 1992 (een verdrag over behoud en beheer van het archeologische erfgoed) hebben de lidstaten zich tot doel gesteld het bodemarchief te beschermen. Met ingang van 1 september 2007 is het Verdrag van Valletta geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving door middel van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz), waardoor het verdrag een juridisch fundament kreeg. Deze wet heeft onder meer wijzigingen aangebracht in de Monumentenwet 1988.

De bescherming van archeologische waarden wordt door de Monumentenwet grotendeels bij de gemeenten neergelegd. Deze zijn sinds 2007 verplicht rekening te houden met archeologische waarden in de bestemmingsplannen. Als instrument om een goed onderbouwde belangenafweging te kunnen maken heeft de gemeente Stichtse Vecht een archeologische beleidskaart laten ontwikkelen. De kaart is door het college vastgesteld.

3.2.5. Nota Belvédère

Door het rijk is veel aandacht besteed aan behoud en versterking van de cultuurhistorische waarden van Nederland. In de Nota Belvédère is dit beleid vastgelegd. In deze nota wordt gepleit voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden. Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en behoud van het aanwezige cultuurhistorische erfgoed is hierbij het doel. Op basis van archeologische, historisch-(steden)bouwkundige en historisch geografische kenmerken is een kanskaart voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland gemaakt. Hierbij zijn 70 Belvédèregebieden en 105-steden geselecteerd, waarbij zeldzaamheid, gaafheid en representativiteit selectiecriteria waren. Met de Nota Belvédère pleiten de vier ministeries voor een respectvolle omgang met cultuurhistorische waarden binnen ruimtelijke ontwikkelingen.

Vreeland ligt in de Belvédèregebieden "Vecht- en plassengebied" en de "Nieuwe Hollandse Waterlinie". Het gebied is aangewezen vanwege het complex van landschapstypen, te weten:

- de Vecht met het meer besloten en parkachtige karakter van de oeverwallen;
- het weidse landschap van het veenweidegebied;
- de linie met haar forten en open schutsvelden.

Op de oeverwallen en stroomruggen langs de Vecht tonen veel zichtbare monumenten sporen van vroegere bewoning. Oude landgoederen en buitenplaatsen met grote parkbossen, tuinen en soms ook zogenaamde overtuinen. De overtuinen zijn voor de historische kern van Vreeland zeer kenmerkend. Na de eerste ontginningen won men turf, waardoor grote meren en smalle ontginningsassen ontstonden. Het uitgestrekte veenweidegebied heeft daardoor kenmerkende smalle en zeer langgerekte verkavelingen die haaks op de Vecht staan.

3.2.6. Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een belangrijke verdedigingslinie uit de Nederlandse geschiedenis. De grote historische waarde heeft in 2005 geresulteerd in de aanwijzing van de Nieuwe Hollandse Waterlinie als nationaal landschap. In 2009 is de aanwijzingsprocedure gestart tot Rijksmonument. En in 2010 werd de linie kandidaat gesteld om op werelderfgoedlijst van Unesco te worden geplaatst.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie diende ter vervanging van de uit eind 17e eeuw daterende Hollandse Waterlinie en draagt vanaf 1871 deze nieuwe naam. Een belangrijk verschil tussen de oude en de nieuwe linie is dat de stad Utrecht nu binnen de linie viel.

De waterlinie lag als een beschermende krans rondom de steden van Holland, 85 kilometer lang en 3 tot 5 kilometer breed. Met 46 forten strekte de linie zich uit van het eiland Pampus in de Zuiderzee tot aan de Biesbosch. Daarnaast bestaat de linie uit de vijf vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Gorinchem en Woudrichem.

Linieperspectief Panorama Krayenhoff

Als vervolg op de Nota Belvédère is het principe „behoud door ontwikkeling” in het linieperspectief Panorama Krayenhoff uitgewerkt voor het nationale project Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het Linieperspectief is in december 2003 door het kabinet vastgesteld en in de vijf betrokken Colleges van Gedeputeerde Staten met instemming behandeld waardoor het Linieperspectief geldt als leidraad voor de ontwikkeling van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Het Linieperspectief zet in op twee strategieën voor de verwezenlijking, namelijk planologische doorwerking en actieve ontwikkeling. De planologische doorwerking bestaat uit bescherming van de waterlinie via de Monumentenwet en via de Wet ruimtelijke ordening in bestemmingsplannen. Voor de actieve ontwikkeling dienen uitvoeringsplannen per deelgebied (enveloppe) te worden ontwikkeld.

In het Panorama Krayenhoff zijn drie ambities voor 2020 geformuleerd. “Behoud door ontwikkeling” is het motto van het rijksbeleid voor de cultuurhistorie in relatie met andere beleidsvelden

tot ruimtelijke ontwikkeling. Behoud van historische gebouwen en structuren waaraan een eigentijdse betekenis wordt toegekend, is een belangrijk deel van de toekomstgerichte ontwikkelingsstrategie. De ambities van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan in dat teken. De waterlinie heeft haar defensieve betekenis verloren, maar heeft nog wel betekenis als het gaat om de functie van het landschap als collectief geheugen, met de ontwikkeling van het westen van het land tot samenhangende deltametropool en als het gaat om een nieuwe benadering van waterbeheer.

Gestreefd wordt daarom naar de ontwikkeling van:

- nationale geheugensteun;
- megasingel door de deltametropool;
- schakel in de waterbeheersing.

Voor het herstel van de eenheid in de Waterlinie is een ontwikkelingsprogramma met drie niveaus voorgesteld:

- het eerste betreft projecten die gericht zijn op reconstructie, renovatie of transformatie van de hoofdverdedigingslijn als landschapslijn, van forten als verblijfsplaatsen en landschapsecologische stepping stones, en van de waterstaatswerken als cruciale historische componenten;
- het tweede niveau betreft projecten die gericht zijn op het waarneembaar maken van de werking van de Waterlinie;
- het derde niveau betreft ondersteunende projecten in de sfeer van het toerisme en de woon- en werkgelegenheid.

Een voorbeeld van het laatstgenoemde niveau is de ontwikkeling die in dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Met het tekenen van de bestuursovereenkomst tussen de vijf betrokken ministeries en provincies is het startschot gegeven voor de provincies om gezamenlijk met de waterbeheerders en de gemeenten de Nieuwe Hollandse Waterlinie te ontwikkelen. daartoe is een projectbureau ingesteld. De doelstellingen van het projectbureau zijn gebaseerd op de Nota Belvédère en Architectuurnota. Het accent ligt op 'behoud van het culturele erfgoed door ontwikkeling van de Linie'. Het Projectbureau wil van de Nieuwe Hollandse Waterlinie - als belangrijk fenomeen van het Nederlands cultureel en landschappelijk erfgoed - een herkenbare ruimtelijke eenheid maken.

Afbeelding 2: De Nieuwe Hollandse Waterlinie.



De Hollandse Waterlinie is oorspronkelijk ontworpen in samenhang met het landschap. Naast de fysieke aanwezigheid van historische vestigingsstructuren, forten en dijken zijn ook inundaatiegebieden en schootsvelden, kenmerkend door eenheid en openheid, nog herkenbaar in het omliggende landschap van Vreeland.

De kazemat aan de Kleizuwe maakt onderdeel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en geniet voorbescherming als rijksmonument. Datzelfde geldt voor de bunker binnen het plangebied.

In de omgeving van het plangebied zijn diverse panden en elementen aanwezig, die aangewezen zijn als rijksmonument of zijn meegenomen bij de Monumenteninventarisatie van de provincie (de MIP-lijst) en/of zullen worden aangewezen als gemeentelijk monument. Zo zijn de Dode Vechtarm en het Jubileumlaantje aangewezen als rijksmonument.

Gevolgen voor visie en planopzet

De bovenstaande cultuurhistorische waarden hebben een belangrijke invloed op de beeldkwaliteit en kenmerken van het gebied. Bij ruimtelijke ontwikkeling dient daarom bovenstaande strategie als overkoepelend uitgangspunt te worden genomen. Hierbinnen past de ontwikkeling van de aanlegplaatsen waarbij het aangrenzende beschermd stadsgezicht wordt gerespecteerd, de aan de Kleizuwe gesitueerde kazemat wordt opgeknapt en een verbinding (via Vreeland Oost) tot stand wordt gebracht met de bunker in het plangebied. Door de wandelroute (Waterliniepadij)

te laten aansluiten, ontstaat een nog betere verbinding tussen Vecht, bunkers en kazemat. Tot slot wordt deze bunker opgenomen in het plan voor de ter plaatse te ontwikkelen aanleghaven/ijsbaan.

3.3. Provinciaal beleid

3.3.1. Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Provinciale Ruimtelijke Verordening

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de bijbehorende Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 vastgesteld. Er zijn sindsdien twee partiële herzieningen vastgesteld. In het provinciale beleid richt de provincie Utrecht zich nog steeds primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het landelijk gebied. Op die manier blijven de steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijven de karakteristieken van het landelijk gebied bewaard en worden zo nodig ontwikkeld.

In de Structuurvisie geeft de provincie Utrecht inzicht in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie tot 2028. De provincie zet in op beheerste groei en zorgvuldig ruimtegebruik. Rond steden en dorpen zijn daarom rode contouren gelegd. Het plangebied ligt buiten de rode contour van Vreeland (zie onderstaande afbeelding).

Afbeelding 3: Rode contour volgens streekplan /structuurvisie.



Het Westelijk veenweidegebied (in het Groene Hart) is overwegend open agrarische weidegebied waarin de verschillende fasen van de ontginning helder leesbaar zijn, met patronen en structuren die door de eeuwen heen nagenoeg ongewijzigd zijn gebleven. Grote delen ervan zijn daarom cultuurhistorisch waardevol. Net zoals overal in het landelijk gebied van de provin-

cie wordt ook hier gewoond en gewerkt. Toch straalt dit gebied rust en ruimte uit. Het leent zich daarom vooral voor rustige vormen van recreatie, zoals wandelen, fietsen, kanoën en toervaren.

Van oudsher kent de zone langs de Vecht een grotere dynamiek dan het aangrenzende veenweidegebied. De buitenplaatszones langs de Vecht zijn cultuurhistorisch van bijzondere waarde. De provincie biedt ruimte voor ontwikkeling om deze waarde in stand te houden. De rivieren en hun oevers vormen de oudste transport- en vestigingsassen van het Groene Hart. De Vecht en de Oude Rijn worden nu geflankeerd door moderne transportassen: de spoorlijnen, snelwegen en het Amsterdam-Rijnkanaal. De zones langs de rivieren bieden ruimte voor een breed scala van functies.

In de kracht van de veenweidegebieden schuilt ook de kwetsbaarheid. Ze zijn dooraderd met een netwerk van smalle wegen, boerderijenlinten, kades en weteringen. Extra zorg is nodig voor het behoud van de landschappelijke karakteristiek en de cultuurhistorische waarden. Dit zijn de gebieden bij uitstek waar de juiste ontwikkelingen met de juiste maat en schaal op de juiste plek landen. Voor ontwikkelingen die die maat en schaal te boven gaan is hier geen plaats.

Belangrijke aandachtspunten voor het Vecht- en Plassengebied, waarin Vreeland is gelegen, zijn:

- Behoud en versterking van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden, in het bijzonder de waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Versterken recreatief gebruik door een kwalitatieve verbreding van het recreatieve aanbod zoals watersport, kleinschalige dagrecreatie, fiets- en wandelmogelijkheden, agro- en ecotoerisme en het benutten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie;
- Versterken van de ecologische functie van de Vecht met haar bosrijke landgoederen door het aanwijzen en begrenzen van nieuwe natuur.

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 vastgesteld. Nadien is de 1e partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013, vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht in de vergadering van 10 maart 2014. Tot slot is op 3 november 2014 de 2e partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 vastgesteld.

De provinciale ruimtelijke verordening is gebaseerd op artikel 4.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening. Doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. Hierbij kan worden gedacht aan de EHS en de rode contouren. De verordening bevat daartoe bepalingen die bij het opstellen van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen, in acht moeten worden genomen. De verordening heeft alleen betrekking op nieuwe plannen en besluiten. Dit betekent dat geldende bestemmingsplannen niet onder de werking van de verordening vallen. De verordening bevat géén bepalingen die de burger rechtstreeks binden. Dat betekent dat burgers pas iets merken van de normen uit de verordening wanneer deze door de gemeen-

te vertaald zijn in een gemeentelijk planologisch besluit (bijvoorbeeld een bestemmingsplan). Wanneer de gemeente de normen uit de verordening dus nog niet heeft vertaald in een bestemmingsplan, hebben deze normen geen invloed op de activiteiten van een burger.

Gevolgen voor visie en planopzet

Het onderhavige bestemmingsplan gaat uit van ontwikkeling en zorgvuldige landschappelijke inpassing. Door het ontwikkelen van aanlegplaatsen op deze locatie wordt een bijdrage geleverd aan een ontwikkeling van de recreatieve kwaliteit en een verweving van functies. De cultuurhistorische waarden worden versterkt door het inpassen van de bunker in de omgeving van het voorliggende plangebied. Bovendien wordt het recreatief gebruik versterkt door het toevoegen van een nieuwe wandelroute door het gebied, die de kazemat en de bunker met elkaar verbindt.

3.3.2. Voorloper Groene Hart

De Voorloper leidt tot een tussen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland optimaal afgestemde sturing van de belangrijkste beleidsonderwerpen voor het Groene Hart. De Voorloper dient als belangrijke bouwsteen voor de provinciale structuurvisies. De Voorloper is tweeledig. Hij bestaat uit een visie 2020 met een doorkijk 2040 en uit de voorgenomen sturing van enkele majeure onderwerpen. De majeure onderwerpen vormen het kader voor het beleid van het Groene Hart. Hierdoor blijft er voor de provincies ruimte om aan bepaalde aspecten van het beleid een eigen invulling te geven.

In de Voorloper wordt allereerst de visie 2040 naar voren gebracht. De visie gaat uit van beleving en robuustheid en richt zich op de volgende aspecten:

- duurzaam waterbeheer;
- een sterke landbouw;
- mooi natuur met veel biodiversiteit;
- aantrekkelijk recreatie uitloopegebied voor de Randstedeling;
- een goed woon- en leefklimaat;
- een goed werk- en ondernemingsklimaat;

Uiteindelijk zal hierdoor een duurzame en concurrerende topregio ontstaan.

Vervolgens wordt in de Voorloper de stap van visie naar (ruimtelijk) beleid gemaakt en worden de kernkwaliteiten van het Groene Hart benoemt. In de stap naar ruimtelijk beleid worden drie hoofdvragen opgesteld met daarbinnen opgaven die door de sectoren samenhangend opgepakt moeten worden:

- Het Groene Hart als Nationaal Landschap;
 - Behoud en ontwikkeling van landschappelijke kernkwaliteiten.
- Groenblauwe structuren in het Groene Hart:
 - Duurzaam watersysteem;
 - Toekomst van de landbouw;
 - Natuurontwikkeling;
 - Recreatieve routestructuren.

- De (be)leefbaarheid van het Groene Hart:
 - Wonen en werken;
 - Relatie stad-land en recreatie;
 - Cultuurhistorie.

Het Groene Hart heeft veel mogelijkheden en potenties om te functioneren als een recreatief-toeristisch aantrekkelijk gebied. Vooral de kwaliteiten openheid, diversiteit, oorspronkelijkheid, de herkenbare cultuurhistorie en de natuur, maar ook zeker het vele water dragen hieraan bij. Het is belangrijk dat deze waarden behouden blijven en de potenties verder benut worden.

3.3.3. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

De Kwaliteitsgids is vooral bedoeld om een gezamenlijk beeld van landschapskwaliteit neer te zetten. Een gemeenschappelijk kader van waaruit de provincie en haar partners het Utrechtse landschap vormgeven. In de gids omschrijft de provincie de ruimtelijke kwaliteit van de Utrechtse landschappen aan de hand van kernkwaliteiten. Op basis hiervan wordt aangegeven wat de ambities voor het landschap zijn. De katernen per gebied zijn afgestemd met de gebiedscommissies AVP. De Kwaliteitsgids is voornamelijk bedoeld als hulpmiddel bij het vormgeven van projecten.

De gids bestaat uit een koepelkatern en zes gebiedskaternen, per landschap één. Voor het plangebied van de aanlegplaatsen zijn twee gebieden van belang, dit zijn:

- Groene Hart;
- Linies.

Het Groene Hart heeft in de kwaliteitsgids 4 kernkwaliteiten: "openheid", "(veen)weidekarakter (incl. strokenverkaveling, lintbebouwing, etc.)", "landschappelijke diversiteit" en "rust & stilte". De kernkwaliteit openheid hangt nauw samen met het (veen)weidekarakter. Openheid komt tot uiting door vergezichten over weilanden, vanuit de linten over openkavels of tussen bebouwing door, vanuit wegen of paden die door het open veld lopen. Voor het plangebied is de kernkwaliteit landschappelijke diversiteit misschien wel de belangrijkste kernkwaliteit. De kernkwaliteit komt tot uiting in het verschil in zones (rivierlint, oude stroomrug) en velden (open polder).

Het Utrechtse deel van het Groene Hart kent vaak eeuwenoude overgangen tussen landschappen. Deze zijn soms scherp, soms diffuus. Minstens zo belangrijk zijn de hedendaagse overgangen tussen stad en land en de manieren waarop snelwegen en de (groene) omgeving met elkaar ademen. Centraal staat het versterken van de diversiteit op het schaalniveau van de verschillende typen landschap. Daarbij worden de kernkwaliteiten gerespecteerd en benut om de contrasten tussen de verschillende typen landschap te behouden en te versterken. De focus ligt op het behouden, benutten en versterken van de contrasten tussen:

- openheid en intimiteit;
- rust en reuring;
- oude en nieuwe overgangen.

De Nieuwe Hollandse Waterlinie bestaat uit een hoofdverdedigingslijn, inundatievelden ervoor, zwakke punten (accessen) in de inundatie, forten en militaire objecten ter verdediging van de accessen en waterwerken voor het inundatiesysteem. De Linies zijn bepaald door het onderliggende landschappen en bepalen op hun buurt de ontwikkelingsrichting van verstedelijking en grootschalige infrastructuur. De kwaliteitsgids kent aan de Linies drie kernkwaliteiten toe: "samenhangend stelsel van forten, dijken, kanalen en inundatiekommen", "groen en overwegend rustig karakter" en "openheid". Bovendien worden aandachtspunten gegeven die bij ruimtelijke ontwikkelingen van belang (kunnen) zijn.

De aanwezigheid van de bunker en achterliggende inundatievelden als onderdeel van de Hollandse Waterlinie zijn dan ook van belang voor de wijze waarop de aanlegplaatsen worden ingepast. De voor het plangebied belangrijkste aandachtspunten zijn:

- het in stand houden of, waar nodig, versterken van het samenhangend stelsel, uitgelegd via de accessen (met differentiatie naar gebiedspecifieke kenmerken);
- behoud van zicht op de openheid van de inundatievelden vanuit de accessen;
- geen grote stedelijke ontwikkelingen aan aanvalszijde van de hoofdverdedigingslijn in het inundatiegebied, enkel beperkte bebouwing als onderdeel van grondgebonden ontwikkelingen in het gebied.

Gevolgen voor visie en planopzet

De ontwikkeling van een aanleghaven in de kernrandzone van Vreeland gaat uit van ontwikkeling en zorgvuldige landschappelijke inpassing. Door het ontwikkelen van aanlegplaatsen op deze locatie wordt een bijdrage geleverd aan een ontwikkeling van de recreatieve kwaliteit en een verweving van functies.

Het plan maakt gebruik van de mogelijkheden om de kwaliteit van de kernrandzone te vergroten. De cultuurhistorische waarden worden versterkt door het inpassen van de bunker in de omgeving van het voorliggende plangebied. Bovendien wordt het recreatief gebruik versterkt door enerzijds de cultuurhistorische elementen te koppelen aan een recreatieve functie en anderzijds het toevoegen van een nieuwe wandelroute door het gebied, die de kazemat aan de Kleiwe en de bunker met elkaar verbindt. Hierdoor wordt het samenhangend stelsel van de verdedigingswerken beleefbaar voor bezoekers. Dit is één van de aandachtspunten die de kwaliteitsgids geeft bij ontwikkelingen (het in stand houden of, waar nodig, versterken van het samenhangend stelsel van de linie). De aanleg van het havenbekken met omliggende waterkering houdt het hoogteverschil met de polder in stand, zodat het zicht op de openheid van de inundatievelden wordt behouden. Bovendien is de ontwikkeling aan de aanvalszijde kleinschalig. Geconcludeerd wordt dat het plan rekening houdt met de in de kwaliteitsgids gegeven aandachtspunten voor de linie.

Op deze plek worden voorts diverse landschapstypen aan elkaar gekoppeld (kernkwaliteit Groene Hart) en voorzien van een recreatief gebruik, hetgeen uitnodigt om duurzaam de landschapstypen te (kunnen) beleven. Zo is daar het uitzicht over het open weidegebied van het Groene Hart, alsmede de aanwezigheid van de elementen van de Hollandse Waterlinie. Deze ontwikkeling pas derhalve in het provinciale beleid als weergegeven in de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen.

3.3.4. Streekplanuitwerking Nationale Landschappen provincie Utrecht

In de Nieuwe Hollandse Waterlinie is behoud door ontwikkeling het uitgangspunt. Binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn twee regimes te onderscheiden te weten open velden en liniegezicht. Voor Vreeland is, zoals voor het geheel Vechtplassengebied, alleen het open veld-regime van belang. Het beleid is gericht op:

- behoud, veiligstelling en herstel van aanwezige waarden;
- vergroten van de leefbaarheid;
- vergroten toegankelijkheid;
- vergroten maatschappelijke, ecologische en economische toekomstwaarden.

Het voorliggende bestemmingsplan speelt in op deze onderdelen van het beleid. Zo wordt bij de voorgestelde ontwikkeling rekening gehouden met de bestaande natuurlijke, landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden. De ontwikkeling is afgestemd op de verschillende waarden, zo wordt bijvoorbeeld rekening gehouden met de inpassing van de bunker en de recreatieve ontwikkelingsmogelijkheden.

3.4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Landschapsontwikkelingsplan Breukelen Loenen

In 2008 heeft de voormalige gemeente Loenen in samenwerking met Breukelen een Landschapsontwikkelingsplan (LOP) opgesteld.

Afbeelding 4: Uitwerking Landschapsontwikkelingsvisie (plangebied is rode stip).



Ontwikkelen recreatieve "rondjes" vanuit dorpen (indicatief)

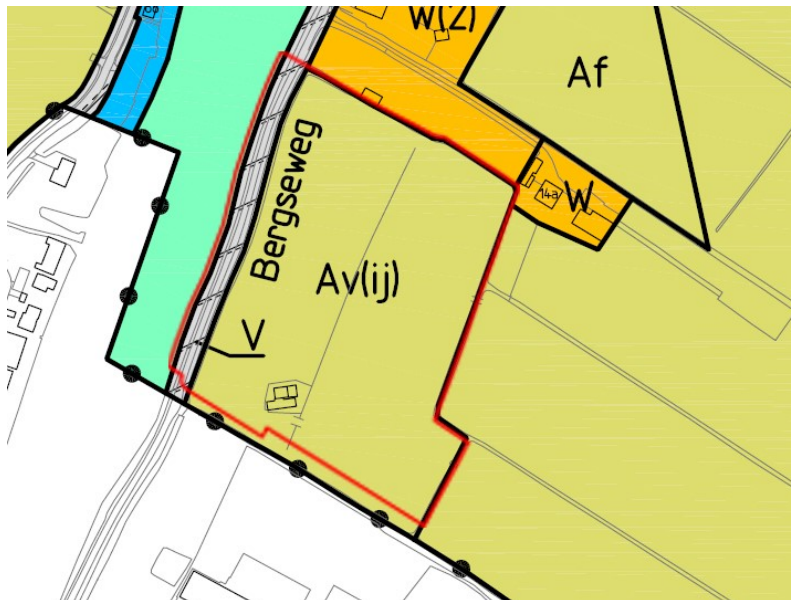
Het LOP doet uitspraken over de wijze waarop de rand van landschap en dorp kan functioneren in de recreatieve beleving van de bewoners. De ontwikkeling van recreatieve "rondjes" vanuit de dorpen zijn op de kaart indicatief aangegeven. Met het realiseren van een verbinding tussen Kleiwee en Bergseweg wordt hier een bijdrage aan geleverd.

3.4.2. Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan “Landelijk Gebied” van de voormalige gemeente Loenen, dat is vastgesteld op 1 juli 2003. De Bergeseweg met bermen en de oever van de Vecht heeft de bestemming Verkeer. De rest van het plangebied heeft op perceelsniveau de bestemming Agrarische doeleinden met de subbestemming Grondgebonden veehouderij en op gebiedsniveau Agrarisch gebied met landschapswaarden en is aangewezen als deelgebied met cultuurhistorische waarden. Bovendien geldt ter plaatse de nadere aanduiding (ij), hetgeen betekent dat het medegebruik als ijsbaan (inclusief parkeermogelijkheden ten behoeve van de ijsbaan) is toegestaan.

De in het plangebied aanwezige bunker is niet als zodanig bestemd op perceelsniveau.

Afbeelding 5: Het vigerend bestemmingsplan Landelijk Gebied.



4. Nader onderzoek

4.1. Algemeen

Het Besluit ruimtelijke ordening stelt in artikel 3.1.1.(onder f.) dat inzicht dient te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Bovendien dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van het besluit (tot vaststelling van het bestemmingsplan) de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen (AWB, artikel 3.2). In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van het onderzoek dat is verricht ten behoeve van de in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, zodat voldaan wordt aan de onderzoeksverplichtingen van het Besluit ruimtelijke ordening, waaronder het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Sinds kort zijn er veranderingen opgetreden in de wettelijke bepalingen met betrekking tot milieueffectrapportages (Besluit m.e.r.). Voorheen kon worden volstaan met de conclusie dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde voor m.e.r.(-beoordeling) lag en dus geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling dient er een motivering te worden gegeven.

De consequentie van de nieuwe regeling is dat in *elk besluit of plan* dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst aandacht moet worden besteed aan m.e.r. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die beneden de drempelwaarden vallen uit de D-lijst, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets, die dus een nieuw element is in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term *vormvrije m.e.r.-beoordeling* gehanteerd. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

- belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.(-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor m.e.r.

In dit bestemmingsplan wordt onder meer de aanleg van een haven voor aanlegplaatsen mogelijk gemaakt. In de D-lijst is een dergelijke activiteit niet opgenomen, maar wel: De aanleg, wijziging of uitbreiding van:

- een haven voor de binnenscheepvaart;
- een zeehandelshaven, of
- een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met uitzondering van pieren voor veerboten.

Gelet op het voorgaande zal, ondanks het feit dat de mogelijk gemaakte ontwikkeling niet aan de criteria uit het Besluit m.e.r. voldoet, een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsvinden.

De in dit hoofdstuk beschreven onderzoeksresultaten voldoen niet alleen aan de onderzoeksverplichting van het Besluit ruimtelijke ordening, maar kunnen ook worden opgevat als een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Aan het slot van dit hoofdstuk zal dan ook worden aangegeven of belangrijke nadelige milieu-gevolgen al dan niet zijn uitgesloten en of er al dan niet een m.e.r.-beoordeling) noodzakelijk is.

4.2. Bodem

In opdracht van de initiatiefnemer is een verkennend bodemonderzoek¹ uitgevoerd ter plaatse van de Bergseweg. Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de voorgenomen aanleg van een haven ten behoeve van pleziervaart op de Vecht. Deze haven maakt deel uit van een bestemmingsplanwijziging.

Het doel van het onderzoek is meerledig:

- Het geven van een representatieve indicatie van de eventuele aanwezigheid van milieuschadelijke stoffen in de boven- en ondergrond en het ondiepe grondwater van het terrein, in samenhang met de vroegere en huidige activiteiten op en rond het terrein (verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740).
- Het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem in de wegbermen ter plaatse van de toekomstige corridor/wegbermen Bergseweg (verkennend bodemonderzoek verdachte locatie conform NEN 5740).
- Het geven van een representatieve indicatie van de eventuele aanwezigheid van milieuschadelijke stoffen in de waterbodem van de sloot (verkennend waterbodemonderzoek conform NEN 5720).
- Het indicatief bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de voormalige sloten op de ijsbaan ten zuidoosten van de toekomstige jachthaven.

De onderzoekslocatie betreft een weiland dat bebouwd is met een bunker en een clubhuis van een schaatsvereniging. Tevens maakt een sloot, een deel van de wegberm van de Bergseweg en een tweetal voormalige sloten deel uit van de onderzoekslocatie.

De resultaten van het veld- en laboratoriumonderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

- In de bodem zijn tot de einddiepte van de boringen (ca. 3,3 meter beneden maaiveld) afwisselend zandige en siltige klei en siltig zand aangetroffen. Plaatselijk zijn puindeeltjes en houtresten aangetroffen.
- In de grond zijn lichte verontreinigingen door metalen en PAK aangetoond.
- In het grondwater zijn lichte verontreinigingen door metalen aangetoond.
- In de waterbodem zijn lichte verontreinigingen door metalen en PAK aangetoond. Het slib voldoet aan de maximale waarden voor het verspreiden van baggerspecie op het aangrenzend perceel.

¹ Terrascan, Verkennend bodemonderzoek Bergseweg (toekomstige jachthaven), mei 2013.

Uit het onderzoek is gebleken dat de potentieel verdachte deellocaties (voormalige sloten, corridor Bergseweg, grondwater zuidelijk deel van het terrein) en de grond ter plaatse van de te realiseren jachthaven niet tot maximaal licht verontreinigd zijn.

Op basis van de resultaten van veld- en laboratoriumonderzoek bestaan er, binnen het kader van het doel van het onderzoek, vanuit milieuhygiënisch oogpunt, volgens de onderzoekers geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingsplanwijziging betreffende de aanleg van de jachthaven.

Tijdens het veldwerk is geen specifiek onderzoek gedaan naar asbest. Als tijdens het veldwerk asbestverdacht materiaal wordt aangetroffen, wordt hier echter wel melding van gemaakt. Bij een globale visuele inspectie tijdens het veldwerk van het onderhavige bodemonderzoek is in of op de bodem van de onderzoekslocatie geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

4.3. Luchtkwaliteit

De Eerste Kamer heeft op 9 oktober 2007 het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet milieu-beheer goedgekeurd (Stb. 2007, 414) en vervolgens is de wijziging op 15 november 2007 in werking getreden. Met de invoering van de wet is hoofdstuk 5.2 toegevoegd aan de Wet milieu-beheer met de titel "Luchtkwaliteitseisen". Omdat titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat de nieuwe titel 2 bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Een belangrijk onderdeel van het instrumentarium is het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het NSL treedt pas in werking als de EU derogatie (verlenging van de termijn om luchtkwaliteitseisen te realiseren) heeft verleend. Op 7 april 2009 is derogatie verleend, waarna op 1 augustus 2009 het NSL in werking is getreden.

De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in algemene maatregelen van bestuur (amvb) en ministeriële regelingen die gelijktijdig met de 'Wet luchtkwaliteit' in werking treden. De belangrijkste zijn het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" en de "Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)". In deze laatste regeling zijn categorieën aangewezen waarvan op voorhand vaststaat dat zij niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Voor deze categorieën geldt een grens van 3% van de betreffende grenswaarde. De realisering van aanlegplaatsen behoort niet tot deze categorieën, zodat een aparte berekening van de invloed op de luchtkwaliteit noodzakelijk is.

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het toenmalige Ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Het grote voordeel van deze NIBM rekentool is dat slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig is. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer worden ingevoerd. Daarbij is uitgegaan van het aantal motorvoertuigen dat in paragraaf 4.9 is berekend. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van worst-case. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is.

Om inzicht te krijgen in de invloed van de haven op de luchtkwaliteit is bovendien de invloed van het aantal vaarbewegingen meegenomen in de berekening.. Met behulp van aannames kan de invloed van de nieuwe jachthaven op de luchtkwaliteit benaderd worden. Daarbij is wederom gebruik gemaakt van de rekentool maar nu met een ophoging van het aantal motorvoertuigen. De ophoging van het aantal motorvoertuigen komt daarbij in de plaats van de vaartuigen.

De volgende aannames zijn gebruikt:

- alle vaartuigen die op een jaargemiddelde dag de haven aandoen gebruiken motoraandrijving;
- de emissie per vaartuig is gelijk aan of minder dan die van een personenauto;
- alle vaartuigen de haven op één dag zowel in- als uitvaren;
- de jachthaven heeft ook een verkeersaantrekkende werking vanwege gebruikers van een ligplaats die met de auto komen;
- geen ligplaatsen voor passanten.

Uitgaande van de berekening van de verkeersgeneratie (zie paragraaf 4.8 van de plantoelichting) zouden er in het hoogseizoen circa 132 motorvoertuigbewegingen per werkdag plaatsvinden. Het aantal vaarbewegingen bedraagt 120. Het zo ontstane aantal motorvoertuigbewegingen voor auto's en vaartuigen bedraagt 252. Dit is het maximale aantal motorvoertuigbewegingen op een jaargemiddelde dag dat is gebruikt voor de (nieuwe) berekening met behulp van de NIBM-rekentool. Onderstaande afbeelding geeft het resultaat van de berekening. De conclusie kan worden getrokken dat de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Afbeelding 6: Resultaten NIBM-rekentool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)			252
Aandeel vrachtverkeer			1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,25
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig			

In een in februari 2016 opgesteld advies² (zie bijlage 30) is gesteld dat het totale aantal vaarbewegingen van de haven gesteld kan worden op 1.500 vaarbewegingen per jaar. Gesteld kan worden dat in bovenstaande berekeningen een veel hoger aantal is aangehouden. De conclusie kan worden getrokken dat de uitgangspunten voor de berekening leiden tot een te hoge inschatting van de gevolgen van de haven voor de luchtkwaliteit. Zelfs dan zijn er geen gevolgen voor de luchtkwaliteit.

4.4. Geluid

In de Wet geluidhinder zijn geluidhindernormen voor toelaatbare equivalente geluidniveaus opgenomen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in geluid afkomstig van wegen, spoorwegen en industrie. De geluidhindernormen gelden voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidzone van een (spoor)weg of gezoneerd industrieterrein. Een geluidzone is een aandachtsgebied aan weerszijden van een (spoor)weg en rondom een industrieterrein waarbinnen de geluidhindernormen van de Wet geluidhinder van toepassing zijn.

De haven met aanlegplaatsen is echter geen geluidgevoelig object of terrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Dit betekent dat, ook al ligt het zuidelijke deel van het plangebied binnen de zone industrielawaai, het aspect geluid niet van belang is voor de ontwikkeling van de aanlegplaatsen.

Invloed op de omgeving

Andersom zouden de ijsbaan, de aanlegplaatsen en de bijbehorende voorzieningen (clubhuis + terras) overlast kunnen veroorzaken voor omwonenden. Te denken valt aan de woningen aan de overzijde van de Vecht (Vechtoever en Nigtevechtseweg). Bij deze activiteiten vormt geluid het maatgevende aspect. De bestaande ijsbaan is gesitueerd aan de oostzijde van het plangebied. De dichtstbij deze voorziening gesitueerde woningen zijn Bergseweg 14 en 14a. Tot op heden heeft het ijsplezier niet geleid tot klachten van omwonenden. Geconstateerd kan worden dat de geproduceerde geluidsbelasting binnen een zeer klein tijdsbestek plaatsvindt en geen overlast voor omwonenden oplevert.

De aanlegplaatsen en het nieuwe clubgebouw zijn in beginsel het dichtst bij de woningen aan de overzijde van de Vecht gesitueerd. Daarbij komen de aanlegplaatsen op ongeveer 100 meter en het clubgebouw op ongeveer 125 meter van de dichtstbijzijnde woningen te liggen. De aanlegplaatsen voorzien in de behoefte voor kleine vaartuigen met lichte motoren. De activiteiten in de haven vinden bovendien verspreid plaats. Soortgelijke vaartuigen varen in de huidige situatie, naast vaartuigen met zwaardere motoren, ook over de Vecht. Aangezien de aanlegplaatsen verder weg gesitueerd zijn en bovendien achter het dijkje en binnen de geluidzone van het bedrijfsterrein aan de Bergseweg komen te liggen, mag worden verwacht dat het achtergrondniveau overheerst.

² Vrolijk projectbureau, Vaarbewegingen, 29 februari 2016.

De clubfunctie (in de vorm van ondergeschikte horeca) vindt grotendeels binnen het nieuw op te richten gebouw plaats. Stemgeluid vanwege buiten de gebouwde voorzieningen aanwezige personen (terras) hoeft in het geheel niet te worden verwacht, aangezien deze buitenruimten aan de oostzijde van de bebouwing zijn geprojecteerd, derhalve aan de van de Vecht afgekeerde zijde (en dus ook van de woningen aan de Vechtoever/Nigtevechtseweg).

De activiteiten in de haven vinden verspreid plaats en mag verwacht worden dat de mate van stemgeluid van varende en aanmerende personen op de locatie, alsmede gelet op de omgevingsfactoren (geluidzone) voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

Teneinde de invloed van de vaar- en autobewegingen op de omgeving te toetsen is een akoestisch onderzoek³ uitgevoerd. Op grond van het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- uit berekeningen blijkt dat het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau maximaal 24 dB(A) bedraagt in zowel de dag- en avondperiode;
- het maximale geluidniveau ter plaatse van woningen van derden bedraagt maximaal 45 en 48 dB(A) in respectievelijk de dag- en avondperiode;
- de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en het maximale geluidniveau, ter plaatse van de in de omgeving gelegen woningen niet overschreden;
- een kleinschalige haven is derhalve inpasbaar.

4.5. Archeologie

Het plangebied heeft op de gemeentelijke beleidskaart een hoge verwachting op het aantreffen van archeologische resten. Dit betekent dat bij bodemingrepen met een omvang van meer dan 500 m² en dieper dan 0,3 meter archeologisch onderzoek dient plaats te vinden. Deze hoge verwachting vormde de aanleiding voor het laten uitvoeren van archeologisch onderzoek voor, de gehele ontwikkeling Vreeland-Oost.

Archeologisch bureauonderzoek

Het plangebied ligt direct aan de Vecht bij Vreeland op een hoger gelegen rivierinversierug dan wel op een crevasse. Langs de oevers van deze rivier heeft mogelijk bewoning plaatsgevonden vanaf de late ijzertijd. Vondsten van bewoningsresten uit de Romeinse periode en de middeleeuwen bevestigen dit. In verband met de voorgenomen ontwikkeling van Vreeland Oost is een archeologisch bureauonderzoek⁴ uitgevoerd. Op grond van de resultaten van het onderzoek werd voor Vreeland Oost een vervolgonderzoek in de vorm van een booronderzoek noodzakelijk geacht.

Inventariserend archeologisch veldonderzoek

³ Munsterhuis geluidsadvies, Akoestisch onderzoek, Aanlegplaatsen Vreeland-Noordoost, 7 november 2014.

⁴ Synthegra bv, Bureauonderzoek Kleizuwe 105a te Vreeland, 1 april 2010.

Het inventariserend veldonderzoek⁵, dat mede betrekking heeft op het nu voorliggende plangebied voor de aanlegplaatsen, heeft plaatsgevonden in mei 2011. Er zijn verkennende boringen verricht. Het onderzoek had betrekking op een groter gebied dan het onderhavige plangebied. Hieronder worden slechts de resultaten beschreven die betrekking hebben op het plangebied van dit bestemmingsplan.

Conclusies en aanbevelingen

Langs de Vecht ligt een oeverwal die het best ontwikkeld en bewaard lijkt op het perceel waar nu de aanlegplaatsen worden gerealiseerd. Door bodemingrepen is de oeverwal van de Vecht aangetast. Daardoor kunnen van archeologische grondsporen van activiteiten op de oeverwal alleen de diepere delen nog aanwezig zijn. Echter aanwijzingen voor dergelijke sporen zijn er niet, aangezien het veldonderzoek geen cultuurlaag of eenduidige indicatoren, zoals scherven aardewerk heeft opgeleverd. Het archeologisch verwachtingsmodel dat waarden aangetroffen kunnen worden vanaf de late ijzertijd wordt door het onderzoek niet bevestigd. Op het perceel is een groepsschuilplaats aanwezig die dateert uit de jaren '30 van de 20^e eeuw. Geadviseerd wordt deze in te passen in de plannen, vanwege de cultuurhistorische waarde ervan.

Vervolgens is een karterend booronderzoek⁶ gehouden. Tijdens het karterende booronderzoek zijn geen eenduidige aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van een eventuele archeologische vindplaats binnen het bestemmingsplangebied. Er zijn fragmenten aardewerk aangetroffen. Deze maken deel uit van het stadsafval dat is opgebracht op de locatie en vormen derhalve geen indicatie voor een archeologische vindplaats.

Voor het bestemmingsplangebied is aan de archeologische onderzoeksverplichting voldaan. In het gebied zijn geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische vindplaatsen aangetroffen tijdens het archeologisch onderzoek. Indien tijdens de werkzaamheden toch archeologische resten (toevalsvondsten) worden aangetroffen is men wettelijk verplicht deze te melden bij het bevoegd gezag (de Minister OCW). Om praktische redenen wordt geadviseerd deze vondstmelding te doen bij de gemeente.

4.6. Cultuurhistorie

In deze paragraaf worden de verschillende cultuurhistorische waarden in de nabijheid van het plangebied benoemd en wordt besproken op welke wijze met de cultuurhistorische waarden wordt omgegaan.

⁵ Inventariserend archeologisch veldonderzoek, De Steekproef, juni 2011.

⁶ Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek, Karterend en Waarderend, De Steekproef, september 2011.

4.6.1. Nieuwe Hollandse Waterlinie

Beschrijving

Het plangebied is gelegen binnen het gebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De gehele Nieuwe Hollandse Waterlinie is een rijksmonument en dient daardoor beschermt te worden en in de plannen worden opgenomen.

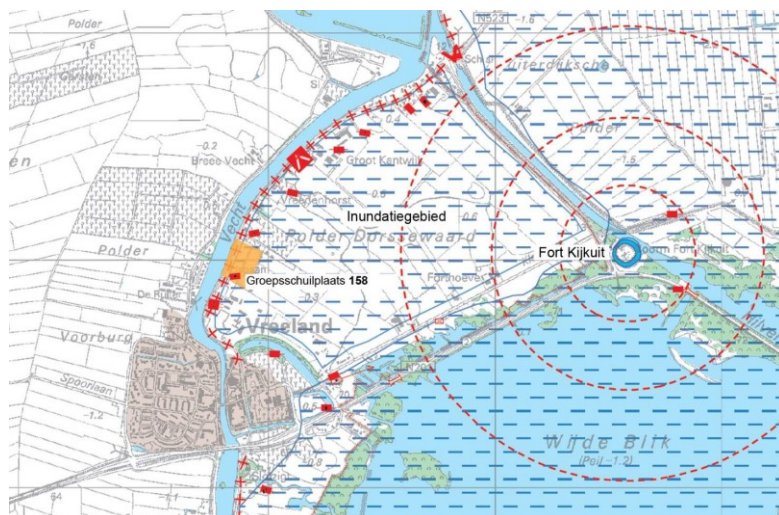
De kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse waterlinie worden in het Barro als volgt omschreven:

1. Het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:
 - inundatiegebieden;
 - zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten betonnen mitrailleurkazematten en groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;
 - voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de forten;
 - waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers, en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;
 - overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;
 - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;
 - de historische vestingstructuur van de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Nieuwersluis, Gorinchem en Woudrichem.
2. Grote openheid;
3. Groen en overwegend rustig karakter.

Binnen het plangebied bevindt zich groepsschuilplaats 158 (type P, datering 1939-1940). Dit is een standaardtype schuilplaats en gebouwd in de mobilisatieperiode vlak voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. Het type P verwijst naar Piramide wat duidt op de karakteristieke vorm van het bouwwerk. Een groepsschuilplaats is circa 8,2 m lang, 6,5 m breed en 4,85 m hoog en bestaan uit muren van 1,5m dik zwaar gewapend beton². De schuilplaatsen waren bedoeld voor tien tot twaalf militairen die hier konden schuilen tijdens artilleriebeschietingen. De groepsschuilplaatsen hadden geen actieve gevechtswaarde en je kon in de schuilplaats geen mitrailleurs of kanonnen opstellen. De groepsschuilplaatsen lagen vaak verspreid in het landschap en waren gekoppeld aan loopgraven. Deze loopgraven zijn in de loop der tijd verdwenen.

Op de volgende afbeelding is aangegeven hoe het plangebied met daarbij de bijbehorende is gelegen ten opzichte van het dichtstbijzijnde fort (Fort Kijkuit) en het bijhorende inundatiegebied. In de nabijheid van het plangebied bevinden zich een aantal elementen van de waterlinie waaronder enkele vergelijkbare groepsschuilplaatsen.

Afbeelding 7: Kaart met de locatie van groepsschuilplaats 158 en fort Kijkuit.



(bron: Digitale Atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie)

Afbeelding 8: Referentiebeeld van een groepsschuilplaats type P (hier in de buurt van Vuren).



Omgang met de cultuurhistorische waarden in dit bestemmingsplan

Er is in onderhavig bestemmingsplan rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en met name de bescherming van groepsschuilplaats 158.

- De beleefbaarheid van het open poldergebied (de Dorssewaard) als inundatiegebied blijft volledig behouden.
- Ten behoeve van de aanleg van de aanlegplaatsen wordt groepsschuilplaats 158 beter zichtbaar en beleefbaar gemaakt. De beplanting en bebouwing die in de huidige situatie het zicht op de groepsschuilplaats ontnemt wordt verwijderd. De nieuwe bebouwing wordt op een dusdanige afstand van de groepsschuilplaats gerealiseerd, dat de schuilplaats beter dan in de huidige situatie als een zelfstandig object is te ervaren.

- De nieuwe ontwikkeling biedt kansen om de schuilplaats te restaureren en geschikt te maken voor educatieve doeleinden.
- De realisatie van het plan maakt het tevens mogelijk om het Liniepad te realiseren. Het Liniepad heeft tot doel verschillende elementen beter bereikbaar te maken. Hiervoor zijn verschillende opties denkbaar. Volgens de Ambitiekaart Nieuwe Hollandse Waterlinie kan sprake zijn van een directe verbinding tussen de kern Vreeland naar Fort Kijkuit langs de Kleizuwe (roze stippellijn in onderstaand kaartfragment). Volgens de kaart uit de Nota Landschappelijke en uitgangspunten Vreeland kan ook sprake zijn van een verbinding langs de Oude Vecht, de rand van de nieuwe woonwijk Vreeland-Oost en de Vecht.
- De gewenste vernatting (blauwe stippen in onderstaand kaartfragment van de Ambitiekaart Nieuwe Hollandse Waterlinie) van het inundatiegebied ligt binnen het plangebied. Deze gewenste vernatting wordt door de voorgenomen ontwikkeling niet gehinderd.

Afbeelding 9: Uitsnede uit de Ambitiekaart Nieuwe Hollandse Waterlinie (links) en Uitsnede uit visiekaart uit Nota Landschappelijke en uitgangspunten Vreeland (rechts).



4.6.2. De Utrechtse Vecht

Beschrijving

In de middeleeuwen was de Utrechtse Vecht een belangrijke scheepvaartbinding tussen Zuiderzee enerzijds en de Rijn anderzijds. Grote steden in de nabijheid zoals Amsterdam en Utrecht kwamen mede door de Vecht tot grote bloei. In de 17e eeuw werd de Vecht populair bij Amsterdamse kooplieden en zij lieten veel nieuwe buitenplaatsen bouwen en bestaande middeleeuwse kastelen verbouwen. Door de verval van de economie in Nederland in de laat 18e en begin 19e eeuw zijn veel buitenplaatsen gesloopt, maar ondanks dat zijn er een aantal fraaie buitenplaatsen overgebleven.

Kleine delen van de Vecht zijn in de loop der tijd gekanaliseerd of doorgestoken, maar in tegenstelling tot de grote rivieren is er van grootschalige kanalisatie geen sprake. Langs de Utrechtse Vecht bevinden zich smalle oeverwallen waarop door de eeuwen heen de bebouwing zich heeft ontwikkeld. Op de smalle oeverwallen zijn aan beide zijden dicht op de rivier smalle wegen aanwezig. De huidige wegen zijn in het verleden gebruikt als jaagpad of trekweg voor de trekschuiten tussen Amsterdam en Utrecht. Deze jaagpaden zijn veelal nog steeds aanwezig en zijn inmiddels gebruikt als lokale ontsluitingswegen voor de boerderijen en de landhuizen die langs de Vecht gesitueerd zijn.

Afbeelding 10 toont een uitsnede van de historische kaart rond 1900 en de huidige topografische kaart. Duidelijk zichtbaar zijn de wegen die pal langs de Vecht lopen en dienden als jaagpad en ontsluiting van de omliggende bebouwing.

Afbeelding 10: Historische kaart rond 1900 (links) en de huidige topografische kaart (rechts).



Omgang met de cultuurhistorische waarden in dit bestemmingsplan

- In het bestemmingsplan wordt de oorspronkelijke locatie van de jaagpad, de huidige Bergseweg gehandhaafd. Hierdoor is de doorlopende lijn van de Bergseweg gegarandeerd die slecht wordt onderbroken door een smalle doorgang voor de pleziervaart met een kleine brug voor het auto- en fietsverkeer.
- De oeverwal wordt over een korte afstand vergraven en de primaire waterkering wordt doorbroken. De doorbreking en de vergraving van de oeverwal is minimaal wat nodig is om de aanlegplaatsen goed te laten functioneren. Om de oeverwal zoveel mogelijk in tact te laten is ervoor gekozen geen open haven te realiseren, maar een haven die met een relatief smalle doorgang met de Vecht is verbonden. Ook is de haven dicht tegen de vecht gesitueerd, zodat de aantasting op de open polder wordt geminimaliseerd.
- Doorkijk vanaf de Bergseweg op Polder Dorssewaard wordt gehandhaafd doordat grootschalige beplanting en bebouwing bij de aanlegplaatsen ontbreken.

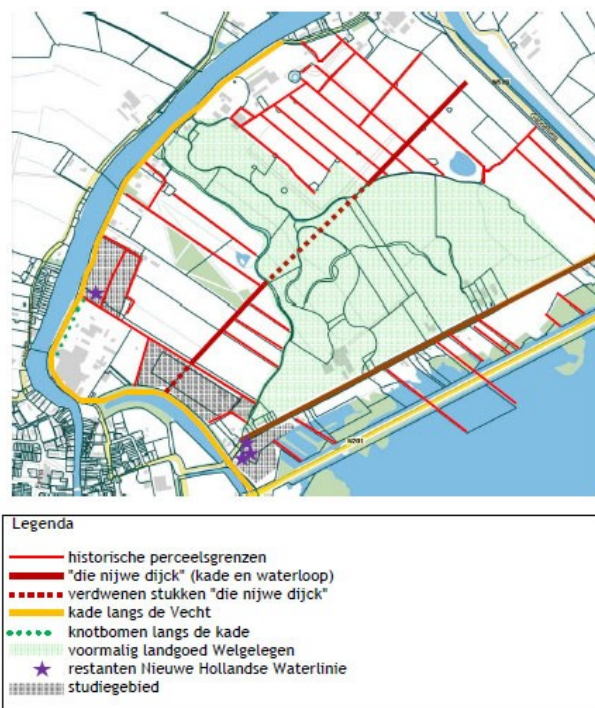
4.6.3. Overige cultuurhistorische waarden

In de directe omgeving bevinden zich veel cultuurhistorische waarden, maar deze hebben niet directe invloed op het de ingreep van het projectgebied. Aan de zuidzijde grenst het plangebied aan de kern Vreeland. De kern Vreeland heeft een grote cultuurhistorische waarde. Met name de bebouwing langs de aan de Vecht gelegen Voorstraat geven de kern een waardevol dorpsgezicht. Ook enkele aan de westzijde van de Vecht gelegen percelen en de aan de oostzijde gelegen gronden van het voormalige kasteel Vredelant zijn als beschermd dorpsgezicht aangewezen door de toenmalige Rijksdienst voor de Monumentenzorg. De dode arm van de Oude Vecht vormt de noordoostelijke begrenzing van het beschermd dorpsgezicht. De realisatie van de aanlegplaatsen heeft geen enkel effect op deze overige cultuurhistorische waarden.

4.6.4. Het plangebied nader bekeken

In de voorgaande paragrafen is op een hoger schaalniveau naar de cultuurhistorische aspecten gekeken. In een onderzoek⁷ naar de cultuurhistorische aspecten is meer ingezoomd op de ter plaatse van het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden. Het rapport beschrijft de samenhangende projectlocaties aan de oostzijde van Vreeland (waar de haven er één van is).

Afbeelding 11: Cultuurhistorische restanten.



⁷ Cuijpers Advies/ Projectbureau Ruimtelijke Ontwikkeling b.v., Cultuurhistorische verkenning, 3 maart 2016.

In afbeelding 11 zijn de restanten van historische ontwikkelingen aangegeven die nu nog herkenbaar zijn. Voor de haven zijn de volgende restanten van belang: "historische perceelsgrenzen", "kade langs de Vecht" en "restanten Nieuwe Hollandse Waterlinie". Met deze waarden wordt in het ontwerp op de volgende wijze omgegaan.

Historische perceelsgrenzen

De perceelsgrenzen rondom het weilandje waar het recreatiehaventje is gepland en rondom de ijsbaan bestonden al vóór 1832 en zijn mogelijk middeleeuws. De perceelsgrenzen zijn gemarkeerd met sloten. Deze blijven zoveel mogelijk gehandhaafd en de historische perceelsgrenzen blijven dan ook in de toekomst herkenbaar.

De Vechtkade

De Vechtkade (ongeveer 60 cm hoog) wordt doorsneden door een toegang vanaf de Vecht naar het toekomstige haventje. Daarbij wordt dit historisch element dus voor een klein deel teniet gedaan. Bij het uitvoeren van de doorgraving is registratie en begeleiding door een deskundig persoon zeer gewenst. Het beloop van de kade wordt in de toekomst gemarkeerd door een brug over de doorvaart. Daardoor blijft het beloop herkenbaar. Wellicht kan de knotwilgenbeplanting langs de kade (voor een deel) doorgezet worden, hetgeen het beloop van de kade onderstreept en daardoor uit cultuurhistorisch oogpunt niet ongewenst is.

Groepsschuilplaats

De groepsschuilplaats behoort tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie en is daardoor een beschermd rijksmonument. Het bouwwerk blijft gehandhaafd. Gebruik van het bouwwerk, bijvoorbeeld als opslagplaats is gewenst. De knotbomen rondom de groepsschuilplaats hoeven niet verwijderd te worden, maar regelmatig onderhoud is wel gewenst. De insteeklijn voor het haventje dient voldoende ver van de groepsschuilplaats te liggen om gevaar van ondermijning te voorkomen.

Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is het ongewenst om het toekomstige clubgebouw dat bij het haventje hoort, strak tegen de groepsschuilplaats aan te bouwen. Groepsschuilplaatsen als deze stonden vrij in het landschap en gingen geen ruimtelijke relatie aan met de omgeving: ze werden duidelijk als apart object neergezet, zonder aanpassing aan bestaande bebouwing in de buurt. Als een (veel groter en waarschijnlijk ook opvallender) clubgebouw er tegenaan of vlak erbij zou worden gebouwd, zou de groepsschuilplaats visueel wegvallen en als het ware deel worden van de nieuwe bebouwing. Dat zou afbreuk doen aan de cultuurhistorische kwaliteiten van het bouwwerk.

Conclusies

In het algemeen staan de aanwezige cultuurhistorische waarden de beoogde ontwikkelingen niet in de weg. De geconstateerde historisch-geografische waarden blijven gehandhaafd.

4.7. Natuur

Natuurbescherming

Nederland heeft sinds 1998 een nieuwe Natuurbeschermingswet, die zich alleen richt op de bescherming van gebieden. De verplichtingen die voortkomen uit Europese regelgeving ten aanzien van de bescherming van soorten zijn opgenomen in de Flora- en faunawet. De gebieden die door de wet worden beschermd zijn de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden, aangevuld met de vroegere Beschermden en Staatsnatuurmonumenten. Het voorliggende plangebied valt hier niet onder.

In het voorjaar van 2010 en medio 2011 is onderzoek gedaan naar de effecten op in de omgeving voorkomende beschermde gebieden als gevolg van de woningbouwontwikkeling Vreeland Oost. De nu voorliggende ontwikkeling van een haven met aanlegplaatsen en bijbehorende gebouwen, is aan die ontwikkeling gerelateerd, maar ligt op een veel grotere afstand van het beschermde gebied en heeft bovendien een veel kleinere invloed op de omgeving dan het woongebied. Gesteld kan worden dat de conclusies daarom onverminderd van toepassing zijn op deze ontwikkeling. Een samenvatting van de onderzoeksresultaten is opgenomen in paragraaf 4.7.1.

Soortenbescherming (Flora en fauna)

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden (algemene verbodsbepalingen, artikelen 8 t/m 12). Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren (zorgplicht, artikel 2). Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen. Naast een aantal in de wet (en daarop gebaseerde besluiten) vermelde specifieke mogelijkheden om ontheffing te verlenen van in de wet genoemde verboden, geeft de wet een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de minister van LNV (artikel 75, lid 3).

Bij ruimtelijke plannen met mogelijke gevolgen voor beschermde planten en dieren is het verplicht om vooraf te toetsen of deze kunnen leiden tot overtreding van algemene verbodsbepalingen. Wanneer dat het geval dreigt te zijn, moet onderzocht worden of er maatregelen genomen kunnen worden om dit te voorkomen, of de gevolgen voor beschermde soorten te verminderen. Onder bepaalde voorwaarden geldt een vrijstelling of is het mogelijk van de minister van LNV ontheffing van de algemene verbodsbepalingen te krijgen voor activiteiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Ten aanzien van de criteria die voor vrijstellingen en ontheffingen gelden, kunnen drie groepen soorten worden onderscheiden. Deze groepen sluiten aan bij de indeling in tabellen van de AMvB Flora- en faunawet.

Groep 1: Algemene soorten waarvoor een vrijstelling geldt (Tabel 1 AMvB)

Voor algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling van de verboden 8 tot en met 12. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Wel blijft ook voor deze soorten de zorgplicht van kracht.

Groep 2: Overige soorten waarvoor een vrijstelling geldt wanneer volgens een gedragscode gewerkt wordt (Tabel 2 AmvB; vogels)

Voor een aantal soorten geldt een vrijstelling mits volgens een door het ministerie goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt. Wanneer een dergelijke gedragscode (nog) niet beschikbaar is, kan een ontheffing worden aangevraagd. Deze kan worden verleend indien de beoogde ruimtelijke ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort(en). Eventueel moeten hiertoe mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden. Voor vogels geldt echter een uitgebreide toets voor een ontheffing (zie onder groep 3).

Groep 3: Habitatrichtlijn bijlage IV-soorten en in AMvB aanvullend aangewezen soorten (streng beschermde soorten) (Tabel 3 AMvB)

Voor soorten genoemd in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en voor de door het ministerie van LNV per algemene maatregel van bestuur nog aanvullend aangewezen soorten geldt een zwaar beschermingsregime. Voor deze soorten geldt geen vrijstelling voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

Een ontheffing kan alleen worden verleend wanneer er:

- geen andere bevredigende oplossing bestaat;
- sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

In de zomer van 2011 is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling op aanwezige beschermde soorten. Een samenvatting van de onderzoeksresultaten is opgenomen in paragraaf 4.7.2.

4.7.1. Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden (bestaande uit Vogel- of Habitatrichtlijngebieden) en Beschermde Natuurmonumenten worden beschermd door de Natuurbeschermingswet 1998. Het plangebied ligt nabij het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen of activiteiten moet altijd inzichtelijk worden gemaakt of (significant) negatieve effecten optreden. Deze effectbepaling wordt gedaan in een zogenaamde 'Voortoets'.

De Voortoets heeft drie mogelijke uitkomsten:

- Er is met zekerheid géén sprake van negatieve effecten: er is geen vergunning noodzakelijk;
- Er kan niet worden uitgesloten dat negatieve effecten optreden, maar deze effecten zijn niet significant negatief. Er is een nader onderzoek noodzakelijk waarin inzichtelijk wordt gemaakt of de effecten aanvaardbaar zijn of niet. Wanneer de effecten voor het Bevoegd

Gezag aanvaardbaar zijn, dan wordt een vergunning verleend met daarin mogelijk bepaalde voorschriften of beperkingen;

- Er is sprake van negatieve effecten én deze zijn mogelijk significant negatief: één of meer van de instandhoudingdoelstellingen worden mogelijk geschaad. Er is een zogenaamde 'Passende Beoordeling' noodzakelijk, gevolgd door een vergunningprocedure.

Het Natura2000-gebied Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de Utrechtse Heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen. Enkele plassen zijn aanzienlijk verdiept door zandwinning. In het gebied zijn twee belangrijke gradiënten te onderscheiden. Van noord naar zuid loopt een gradiënt van meer gesloten bosgebieden naar meer open landschap van graslanden, rietlanden en trilvenen. Van oost naar west bestaat een gradiënt in toenemende kwel.

Het Natura 2000-gebied is een belangrijk gebied voor soorten van rietmoerassen. Belangrijke natuurwaarden zijn de begroeiingen van open water, de trilvenen, de grote oppervlakte aan moerasbos, populaties moeras- en watervogels, populaties van de Noordse woelmuis, grote aantallen foeragerende vleermuizen en een aantal vissoorten. Het Natura2000-gebied behoort tot één van de belangrijkste laagveenmoerassen van Nederland.

Op basis van de toetsing⁸ wordt geconcludeerd dat het optreden van (significant) negatieve effecten op kwalificerende habitattypen en soorten van het Natura2000-gebied *met zekerheid* kan worden uitgesloten. In een volgend onderzoek⁹ is de bovenstaande conclusie over eventuele effecten op de Natura2000 nader onderbouwd en geanalyseerd. De conclusies onderschrijven in grote lijnen het eerdere onderzoek. De woonwijk geeft globaal evenveel of iets minder effect op de doelstellingen van het Natura2000 gebied dan de bedrijfsvoering. Vanuit dat oogpunt zijn er geen effecten te verwachten. Deze conclusie geldt met des te meer kracht voor de realisering van de aanlegplaatsen, want die liggen verder verwijderd van het natuurgebied én de werkzaamheden beperken zich tot minder versturende werkzaamheden dan de werkzaamheden voor de woonwijk.

Programmatistische Aanpak Stikstof

Sinds juli 2015 is de PAS van toepassing op handelingen die een stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000 gebieden. In de Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. De regeling kent voor economische ontwikkelingen een vergunningsplicht en een meldingsplicht. De laatste geldt voor een limitatief opgesomd aantal activiteiten. Voor recreatieve projecten geldt geen meldingsplicht is indien de grenswaarden van 1 mol N/ha.jaar wordt overschreden. Als dus een depositie wordt veroorzaakt boven de 1 mol N/ha.jaar geldt wel een vergunningplicht. Het plangebied ligt in de buurt van het in de

⁸ Tauw bv, Natuurtoets Kleiwee 105A Vreeland, 11 mei 2010.

⁹ Verstorings- en verslechteringstoets bouwplan Kleiwee, Els&Linde, juni 2011

PAS aangegeven natuurgebied Oostelijke Vechtplassen. Er dient daarom een stikstofberekening met Aeries plaats te vinden¹⁰.

De berekening¹¹ is gebaseerd op een vastgesteld aantal vaarbewegingen per jaar¹². Geschat wordt dat er een maximale toename zal zijn van 0,4% aan vaarbewegingen op de Loosdrechtse Plassen. Daarnaast zijn de belangrijke natuurwaarden te vinden in de afgesloten plassen en niet op de eerste tot vierde plas. De Wijde Blik is - qua recreatie - geïsoleerd ten opzichte van de andere plassen. Hier zullen hooguit incidentele bezoeken plaats vinden vanuit Dorssewaard. De oostzijde van de Wijde Blik heeft waardevolle natuurwaarden. Deze gebieden worden afgeschermd met – particuliere – eilandjes. Langs het moerasbos zijn geen mogelijkheden voor aanmeren. Mede gezien de toename die als nihil gesteld kan worden zal geen effect ontstaan op de doelstellingen.

De conclusie is dat er met zekerheid geen effect is op de doelstellingen als gevolg van de toename van recreatie gekoppeld aan de jachthaven in de polder Dorssewaard. Er is met absolute zekerheid geen significant effect.

4.7.2. Beschermde soorten

De Flora- en Faunawet gaat uit van het voorzorgsbeginsel en stelt dat een overtreding van verbodsbepalingen *met zekerheid* moet kunnen worden uitgesloten. Uitsluitel is alleen mogelijk op basis van voldoende en actuele gegevens. Ook bij het aanvragen van een eventuele ontheffing dient de aanwezigheid van de betreffende soort aangetoond te worden.

Ten behoeve van de realisatie van de aanlegplaatsen is een onderzoek naar de beschermde soorten uitgevoerd¹³.

Flora

De vegetatie van het weiland is niet echt goed ontwikkeld, het is te beschouwen als een kamgrasweide. Dit is een veel voorkomende vegetatie van begraasde graslanden. De begroeiing van de sloot langs het bedrijfsterrein is vrij eenvormig met een dominantie van riet. In de sloot zijn geen bijzondere soorten aangetroffen. De oever van de Vecht -tot slot- bestaat uit voedselrijk en plaatselijk verruigd rietland. Ook hier zijn geen bijzondere soorten aangetroffen.

Zoogdieren.

Op het plangebied zijn geen geschikte locaties gevonden voor vaste verblijfplaatsen van vleermuizen of andere zoogdieren. Het aanwezige gebouw is niet geschikt en de bomen hebben geen geschikte holten voor vleermuizen. Ongetwijfeld kunnen op het weiland veldmuis (*Micro-*

¹⁰ Els&Linde, Memo stikstof en recreatie, 1 maart 2016.

¹¹ Els&Linde, Berekening stikstof, 1 maart 2016.

¹² Vrolijk projectbureau, Vaarbewegingen, 29 februari 2016.

¹³ Quicksan ecologie jachthaven Vreeland, Els&Linde, augustus 2011.

tus arvalis) en waarschijnlijk eveneens bosmuis (*Apodemus sylvaticus*), bosspitsmuis (*Sorex araneus*) en huisspitsmuis (*Crocidura russula*) voorkomen. De kans op beschermde soorten wordt als onwaarschijnlijk beoordeeld. Het plangebied is evenmin geschikt als jachtgebied voor vleermuizen die in de omgeving zijn waargenomen. Wel is er een kans dat de meervleermuis (*Myotis dasycneme*), waarvan in Vreeland een kolonie bekend is, boven de Vecht jaagt of de rivier als vliegroute benut.

Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn geen vogels waargenomen. Verwacht wordt echter dat in de bomen op het terrein vogels kunnen broeden. Het weiland staat echter niet bekend als een goed weidevogelgebied; een enkele niet-kritische soort als kievit (*Vanellus vanellus*) of scholekster (*Haematopus ostralegus*) is niet uit te sluiten. Voor een goede weidevogelstand is het gebiedje te veel omsloten door bebouwing. Onderzocht is tevens of er een steenuil (*Athene noctua*) in de schuur of de bomen kon zitten. Er zijn echter geen aanwijzingen gevonden voor deze vogel binnen het plangebied. Uit de bekende verspreidingsgegevens van de steenuil blijkt bovendien dat deze vogel erg weinig wordt aangetroffen in de omgeving van Vreeland.

Voor de Vecht zijn broedende algemeen voorkomende riet- en moerasvogels niet uit te sluiten ter hoogte van het plangebied. Voor meer bijzondere soorten is het gebied minder geschikt. In de rietkraag langs de vecht zijn soorten als waterhoen (*Gallinula chloropus*), meerkoet (*Fulica atra*) en fuut (*Podiceps cristatus*) goed mogelijk. Ook een bosrietzanger (*Acrocephalus palustris*) is niet uit te sluiten. Het vermijden van de broedtijd is voldoende om effecten te voorkomen.

Reptielen en amfibieën

Bekend is dat de ringslang (*Natrix natrix*) voorkomt in de omgeving. Het valt niet uit te sluiten dat de ringslang al dan niet frequent op het terrein jaagt (bijvoorbeeld op kikkers en muizen). Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor een meer permanent verblijf op het terrein. Het weiland is immers geen essentieel jachtgebied voor de ringslang. Ook in de rietkraag langs de Vecht is een waarneming van de ringslang niet uit te sluiten. De ingreep in de rietkraag langs de Vecht is echter van ondergeschikt belang, er zal geen effect zijn op het voorkomen van de soort. Door natuurvriendelijke oevers te integreren in het plan wordt het jachtgebied eerder groter dan kleiner.

De rugstreeppad (*Epidalea calamita*) is bekend uit de directe omgeving van het plangebied. De ondiepe poel en in mindere mate de sloten vormen een goede voortplantingsbiotoop voor de rugstreeppad. Het voorplanten van de rugstreeppad binnen het plangebied is zeer waarschijnlijk. Verder zijn in de sloot Bastaardkikker (*Pelophylax klepton esculenta*) en bruine kikker (*Rana temporaria*) waargenomen.

Vissen

De poel is niet geschikt als leefgebied voor vissen, er is een kleine kans op vissen in de sloot. Het gaat dan om soorten als drie- en tiendoornige stekelbaarsjes (*Gasterosteus aculeatus aculeatus* respectievelijk *Pungitius pungitius*). Voor beschermde vissen vormt de sloot geen goed

leefgebied. In de Vecht kunnen wat grotere vissen worden waargenomen. De kans dat hier beschermde soorten voorkomen is echter niet groot. En daarnaast zullen deze soorten geen effect hebben van het doorbreken van de rietkraag. Door de aanleg van natuurvriendelijke oevers in de jachthaven zal het potentieel leefgebied voor beschermde vissen toenemen.

Overige soorten

Andere beschermde soorten (insecten, slakken) zijn met zekerheid niet aanwezig binnen het plangebied of juist daarbuiten.

Conclusies en aanbevelingen

Uit het onderzoek blijkt dat er op het weiland waar de jachthaven is gepland een poel is die als voortplantingswater voor de rugstreeppad kan functioneren. De effecten kunnen eenvoudig worden opgevangen door voorafgaand aan de aanleg van de jachthaven een nieuwe poel te graven.

Binnen het plangebied is bovendien de aanwezigheid van een jagende ringslang waarschijnlijk. Mitigatie van de effecten kan worden uitgevoerd door in de wintermaanden te starten met de werkzaamheden.

Tot slot bestaat de kans dat in de rietkraag langs de Vecht vogels broeden. Dat betekent dat het doorbreken van deze rietkraag tijdens de broedtijd moet worden vermeden. In ieder geval moet voor de broedtijd het riet worden gemaaid. Hierbij dient te worden opgemerkt dat riet zeer snel groeit. Een te lange periode tussen maaien en graven is daarom niet gewenst.

De bovenstaande conclusies zijn in 2013 nogmaals getoetst¹⁴. De uitkomsten zijn overeenkomstig het eerder verrichte onderzoek. Tijdens de inventarisaties zijn geen beschermde soorten aangetroffen op het weiland of op het deel van de Vechtoever dat vergraven moet worden. Er zijn dus evenmin effecten te verwachten op beschermde soorten in het plangebied. Er is geen ontheffing van de Flora en Faunawet of een verklaring van geen bedenkingen nodig. Er worden evenmin effecten verwacht op het Natura 2000 gebied of de ecologische hoofdstructuur als voor het laatste mitigerende maatregelen worden uitgevoerd.

4.8. Geur

Greif Nederland BV is een producent van stalen vaten, fiber vaten en lakken. Bij de productie van vaten en lakken komt geur vrij. In de milieuvergunning van Greif Nederland BV worden aan de geuremissies limiterende voorschriften verbonden aan de dichtstbijzijnde woonbebouwing, maar daarnaast ook aan de in de omgeving voorkomende recreatievoorzieningen. Dit betreft de geurbelasting veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige toestellen en installaties, door de inrichting verrichte werkzaamheden of activiteiten. Deze geurbelasting mag ter plaatse van de

¹⁴ Els&Linde, Ecologisch onderzoek haven te Vreeland, september 2013.

bestaande bedrijfswoning en de nabij gelegen kantoren, recreatiegebieden en winkels niet meer bedragen dan $3,8 \text{ ge/m}^3$ ($1,9 \text{ ou}_E/\text{m}^3$) als 95 percentiel.

In het ten behoeve van het bestemmingsplan Vreeland-Oost uitgevoerde geuronderzoek¹⁵ zijn de beperkingen van groeipotenties van Greif Nederland BV in Vreeland door de realisatie van de geplande nieuwbouwwijk Vreeland - Oost voor het aspect geur onderzocht.

Ter plaatse van de huidige ijsbaan zijn voor twee meetpunten de geurbelastingen bepaald. Zie hiervoor het meetpunt Bergseweg Buitengebied op pagina 68 van het onderzoek. Uit de berekening blijkt dat de geurbelasting nergens uitkomt boven $1,0 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 95 percentiel. Dat is ruim minder dan de gelimiteerde vergunde belasting.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de geurbelasting geen beperking oplevert voor het functioneren van de aanlegplaatsen en de (bestaande) ijsbaan.

Ten behoeve van de vaststellingsprocedure van dit bestemmingsplan is nogmaals getoetst of de geurbelasting een probleem zou kunnen opleveren voor de aanleg van de haven en het clubgebouw¹⁶, dan wel de bedrijfsvoering van Greif¹⁷.

Uit de verspreidingsberekeningen blijkt dat het gehele gebied waarbinnen zowel de jachthaven, als het bijbehorende clubgebouw wordt gerealiseerd, buiten de geurcontour van de streefwaarde voor verspreid liggende woningen gelegen is. Bovendien kan voor de recreatieve bestemming uitgegaan worden van een lager beschermingsniveau dan voor wonen. Daarmee vormt het aspect geur geen belemmering voor de bouw van de jachthaven en het clubgebouw. Ook vormt het bestemmingsplan geen belemmering voor een eventuele uitbreiding van de productie van Greif.

4.9. Verkeer

De ontwikkeling van ongeveer 58 aanlegplaatsen kan knelpunten opleveren op de Bergseweg. Daarnaast dient de omvang van de te realiseren parkeervoorzieningen bepaald te worden.

Verkeersaantrekkende werking

Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte CROW stelt de verkeersgeneratie van jachthavens in motorvoertuigbewegingen per weekdag op 26,6 per 100 ligplaatsen. In een jachthaven kunnen mensen tegen betaling hun pleziervaartuigen aan een steiger of kade aanmeren.

Er mag van uitgegaan worden dat in het hoogseizoen op alle bezette ligplaatsen 100% van de dagen mensen aanwezig zijn. De verkeersgeneratie per weekdag is in het hoogseizoen een

¹⁵ Blauw, Geuronderzoek bestemmingsplan Vreeland Oost, 7 juni 2012.

¹⁶ Blauw, Geursituatie bestemmingsplan Aanlegplaatsen, 1 maart 2016.

¹⁷ Olfasense B.V., Notitie geurbelasting ter plaatse van gepland clubhuis jachthaven, 11 maart 2016.

factor 8,3 hoger dan het jaargemiddelde van de verkeersgeneratie per weekdag. De maximaal voorkomende verkeersgeneratie bedraagt dan 221 verkeersbewegingen per dag per 100 ligplaatsen.

Naast steigers en kaden bieden de meeste jachthavens een groot aantal voorzieningen, waaronder ook mogelijkheden tot recreatie en onderhoud. Hierbij valt te denken aan een winkel met vaarbenodigdheden en watersportassortiment, winterstalling, afspuitplaats, trailerhelling, speeltuin, reparatiewerf en horecavoorzieningen.

Het zal duidelijk zijn dat de te realiseren haven met aanlegplaatsen niet te vergelijken is met de door CROW beschreven jachthavens. Er worden ongeveer 60 ligplaatsen gerealiseerd. Op basis van het kentel van CROW zouden er in het hoogseizoen circa 132 ($= 0,6 \times 221$) motorvoertuigbewegingen per werkdag plaatsvinden. Dat betreft dan alle bewegingen, dus zowel naar de haven, als van de haven. Gespreid over de dag is dit een beperkt aantal.

De aanlegplaatsen worden voornamelijk buiten het winterseizoen bezocht. Daar staat tegenover dat juist in het winterseizoen gebruik wordt gemaakt van de ijsbaan. Gesteld kan worden dat de verkeersgeneratie van beide voorzieningen niet gelijktijdig plaatsvinden.

De verkeerseffecten zijn nader onderzocht¹⁸ en daarbij is tevens ingegaan op de tegen het ontwerp-bestemmingsplan kenbaar gemaakte zienswijzen met betrekking tot de verkeersaspecten. Geconcludeerd wordt dat de verkeersdruk in de nieuwe situatie binnen als buiten de bebouwde kom niet tot verkeersproblemen leidt. Ook is de verkeersveiligheid niet in het geding.

Parkeren

De realisatie van de aanlegplaatsen brengt een parkeerbehoefte met zich mee. Voor een goede inrichting van het terrein is het van belang dat er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. In dit verband is de stedelijkheidsgraad en de stedelijke zone waarin de locatie is gesitueerd van belang. De stedelijke zone kan worden omschreven als "schil/overloopgebied centrum". De stedelijkheidsgraad is afhankelijk van de "adressendichtheid". Volgens opgave van het CBS is de adressendichtheid in Vreeland 233, daarmee wordt Vreeland ingedeeld in de categorie "niet stedelijk". Volgens publicatie 182 van CROW (Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering) kan voor jachthavens worden gerekend met 0,5 tot 0,7 parkeerplaatsen per ligplaats. Dit zou een parkeerbehoefte van minimaal 29 en maximaal 41 parkeerplaatsen betekenen.

De ontwikkelde haven is qua uitvoering beperkter dan de jachthavens waarop de parkeerkencijfers zijn gebaseerd. Voor de ontwikkeling zal desalniettemin rekening worden gehouden met een totale gemiddelde parkeerbehoefte van circa 35 parkeerplaatsen.

¹⁸ Delft Infra Advies, Verkeerseffecten aanlegplaatsen Vreeland Noordoost en beschouwing zienswijzen, 1 april 2015.

Calamiteitenroute

De verbinding voor langzaam verkeer naar de Kleizuwe kan in voorkomende gevallen worden gebruikt door hulpdiensten (calamiteitenpad). Het verdient de voorkeur om vanaf de Bergseweg een vrije doorgang te waarborgen voor hulpdiensten. De Omgevingsdienst adviseert een vrije doorgang van ten minste 2,5 meter. Door het opnemen van voldoende parkeerplaatsen zal de rijbaan niet gebruikt worden door geparkeerde auto's. Ook het aanbrengen van een extra passeerstrook bij de brug over de haveningang zal de doorstroming en passeerbaarheid op de Bergseweg bevorderen.

Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan is nogmaals advies gevraagd over de verkeersgeneratie en het parkeren als gevolg van de in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling¹⁹.

In de opgestelde notitie worden de verkeersaspecten nader onderzocht en van een uitgebreide onderbouwing voorzien. Hieruit blijkt dat de verkeersstromen als gevolg van de ontwikkeling van de haven niet leiden tot verkeersproblemen op het ontsluitende wegennet. Er is ook geen sprake van overbelaste wegen in de bestaande situatie. De verkeersveiligheid is bij de bestaande en te verwachten intensiteiten niet in het geding. Gelet op de berekende intensiteiten is er geen sprake van een continue verkeersstroom.

4.10. Onderzoek waterkering

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe haven met aanlegplaatsen dient het tracé van de waterkering (de Bergseweg) verlaten te worden en achter de jachthaven gelegd te worden. Ten behoeve van de benodigde watervergunning is een geotechnisch advies opgesteld voor de nieuwe waterkering. Deze rapportage heeft als ondersteuning gediend bij het opstellen van een dijkverleggingsplan. Op basis van de rapportages is een watervergunning²⁰ verleend door de beheerder van de waterkering (Waternet, namens het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht). De aan de vergunning ten grondslag liggende onderzoeken en ontwerpen zijn als bijlage bij de vergunning opgenomen.

4.11. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risico-opleverende activiteit met gevaarlijke stoffen. Het kan daarbij gaan om industriële activiteiten, transportroutes of buisleidingen. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) van 27 oktober 2004 en de hierin opgenomen Regeling externe veiligheid inrichtingen, geven aan welke activiteiten/bedrijven risicocontouren kennen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij het verlenen van vergunningen in het kader van de Wet milieubeheer en bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

¹⁹ Delft Infra Advies, Verkeerseffecten aanlegplaatsen, 1 april 2015.

²⁰ Waternet, Watervergunning voor het omleggen van een waterkering en de aanleg van een haven, inclusief randvoorzieningen, 4 augustus 2015.

Het BEVI heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in bedrijven tot het aanvaarde maximum te beperken. Het gaat daarbij om het beperken van de kans op en effect van een ernstig ongeval vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen. Het doel wordt in het BEVI vertaald naar de begrippen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

- Plaatsgebonden risico (PR): Risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
- Groepsrisico (GR): Cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen de inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

In het BEVI zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Deze normen zijn niet effectgericht maar gebaseerd op een kansberekening. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. Gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. Er is in het BEVI geen harde norm voor het groepsrisico vastgesteld. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te handhaven, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht.

Opslag gevaarlijke stoffen

In de directe omgeving van de planlocatie is een Bevi-bedrijf bevestigd, namelijk Greif Nederland BV aan de Bergseweg 6. Dit is een inrichting voor de productie van vaten (staal of fiber) en het produceren van coatings waarmee deze vaten worden behandeld. Het bedrijf beschikt over een PGS15-opslag en een tweede opslag is aangevraagd. Op bedrijven met PGS15-opslag is het Bevi van toepassing.

Inventarisatie van bestaande situatie en beheer bestaande situatie

Op grond van het Bevi moet bij vergunningverlening en bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met plaatsgebonden risico en groepsrisico.

De Omgevingsdienst Regio Utrecht heeft aan de hand van bijlage 1 tabel 2 van de regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) het volgende bepaald:

- de afstand van de contour voor het plaatsgebonden risico bedraagt 40 meter;
- de afstand van de contour van het invloedsgebied voor groepsrisico bedraagt 90 meter, beide afstanden gemeten vanaf de uitwendige scheidingsconstructie van de opslag.

Aangezien de verantwoording van het groepsrisico geen weigeringsgrond inhoudt geldt er geen afstand tot kwetsbare objecten. Objecten mogen (weloverwogen) wel binnen 90 meter gebouwd worden. Indien er in de toekomst dus (beperkt) kwetsbare objecten worden gebouwd binnen het invloedsgebied, dan is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

Nader onderzoek

De wetgeving bepaalt dat er een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) moet worden uitgevoerd, waarmee de externe veiligheidsrisico's in beeld worden gebracht. Dit is gedaan in de door Save (in het kader van de milieuvergunning van Greif) opgestelde QRA²¹. De uitkomsten zijn integraal toepasbaar op de onderhavige ontwikkeling.

Als uitkomst wordt in het rapport ten aanzien van het plaatsgebonden- en het groepsrisico het volgende geconcludeerd:

- Uit de berekeningen blijkt, dat er een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour aanwezig is voor de bestaande en de aangevraagde situatie. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen vermeldt ten aanzien van het plaatsgebonden risico dat er geen kwetsbare (normwaarde) of beperkt kwetsbare (richtwaarde) bestemmingen zijn toegestaan binnen de 10^{-6} per jaar contour. De berekende 10^{-6} per jaar contouren blijven voor beide situaties geheel op eigen terrein. Daarmee wordt voldaan aan het Bevi er worden geen objecten buiten de inrichtingsgrens omvat (dus ook geen kwetsbare).
- Het berekende groepsrisico voor alle berekende scenario's valt in een gebied van de grafiek welke formeel niet tot het groepsrisico wordt gerekend het groepsrisico is nihil voor alle berekende situaties.

Geconcludeerd kan worden dat de aanwezigheid van de PSG15-opslag geen gevolgen heeft voor de ontwikkeling van de aanlegplaatsen, de ijsbaan en de bijbehorende voorzieningen binnen het plangebied.

Ten behoeve van de vaststellingsprocedure van dit bestemmingsplan is de voorgenomen ontwikkeling getoetst²² aan de PSG15-opslag met een stikstofpercentage van 0,2%.

De berekende plaatsgebonden risicocontour is ten aanzien van de QRA uit 2011 nagenoeg ongewijzigd. Uitgaande van de geplande locatie voor het clubhuis in de jachthaven, zoals weergegeven in het ontwerp-bestemmingsplan, wordt geconcludeerd dat deze, op basis van de huidige QRA, niet binnen de maatgevende plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar ligt.

Uit de QRA van 2011 is gebleken dat geen sprake was van een groepsrisico. Ook na doorrekening met bovengenoemde wijzigingen, waarbij rekening is gehouden met het aantal aanwezigen in het clubhuis, blijkt dat ten gevolge van de vergunde activiteiten van Greif geen sprake is van een groepsrisico. Dit betekent dat in het kader van de ruimtelijke afweging gesteld kan worden dat de groepsrisico niet relevant is en dat een nadere verantwoording niet aan de orde is.

²¹ Kwantitatieve risicoanalyse Greif Nederland BV, SAVE, 9 september 2011.

²² Antea group, Jachthaven en toetsing externe veiligheid Greif stikstofpercentage PSG15 0,2%, 3 maart 2016.

Bedrijven Overige veiligheidswetgeving

Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven met een overig veiligheidsrisico gevestigd. Propaantanks zijn in dit gedeelte van de gemeente Stichtse Vecht wel aanwezig, maar liggen op voldoende afstand van de plangrens.

Transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water

Er moet rekening gehouden worden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en water. Wegen, spoorwegen en vaarwegen met structureel en grootschalig vervoer van gevaarlijke stoffen liggen niet in de buurt van het plan.

Voor de gemeentelijke en provinciale wegen die aansluiten op de rijksweg A2 is in de gemeente Stichtse Vecht een routing voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. Over de vastgestelde route mag uitsluitend bestemmingsverkeer rijden. De route loopt niet langs of door het plangebied. Voor noodzakelijk transport ten behoeve van laden en/of lossen van gevaarlijke stoffen buiten de vastgestelde routes is een ontheffing nodig. Aan deze ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden om een veiligere leefomgeving te realiseren.

Er kan langs het plangebied dus wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden van de niet-routeplichtige stoffen (zoals benzine) en routeplichtige stoffen (zoals propaan), maar de frequentie daarvan is (door het lokale karakter van het transport) dermate laag dat daardoor geen risico's ontstaan die ruimtelijk relevant zijn. Ook hier geldt dat het werkterrein geen (beperkt) kwetsbaar object is.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er moet rekening worden gehouden met transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Volgens de "provinciale risicokaart" ligt er in of bij het plangebied geen buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen, zoals aardgas of benzine, waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Het gasnet voor huishoudens en bedrijven valt niet binnen het kader van externe veiligheid.

Elektromagnetische straling

Er zijn in de omgeving geen hoogspanningslijnen aanwezig waarvan de indicatieve magneetveldzones tot het plangebied reiken.

Tevens blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn die overschrijdingen van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten veroorzaken.

4.12. Milieuzonering

Om hinder tussen bedrijven en woningen te voorkomen is een goede afstemming noodzakelijk. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven een passende locatie ten opzichte van woningen krijgen en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden.

De Vereniging van Nederlandse Gemeente doet in de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009), een handreiking ten behoeve van de afstemming tussen ruimtelijke ordening en milieu op lokaal niveau. De publicatie heeft bedrijven ingedeeld in categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies. De adviesafstanden hangen samen met gebiedskenmerken. De meest voorkomende categorieën met bijbehorende gewenste afstand tot milieugevoelige functies in een "rustige woonwijk" zijn:

- Categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- Categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- Categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- Categorie 4.1: grootste afstand 200 meter;
- Categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- Categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- Categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- Categorie 5.3: grootste afstand 1000 meter.

De VNG kent aan "jachthavens met diverse voorzieningen (SBI 932)" de afstand van 50 meter tot een rustige woonwijk toe (categorie 3.1). De dichtstbij de rand van het havenbekken gesitueerde woningen zijn aan de overzijde van de Vecht, op een afstand van meer dan 75 meter gesitueerd. Nog los van het feit dat de onderhavige haven een kleinschalig karakter heeft, kan worden geconcludeerd dat de richtlijnen uit de VNG-brochure niet worden overschreden.

4.13. Ladder voor duurzame verstedelijking

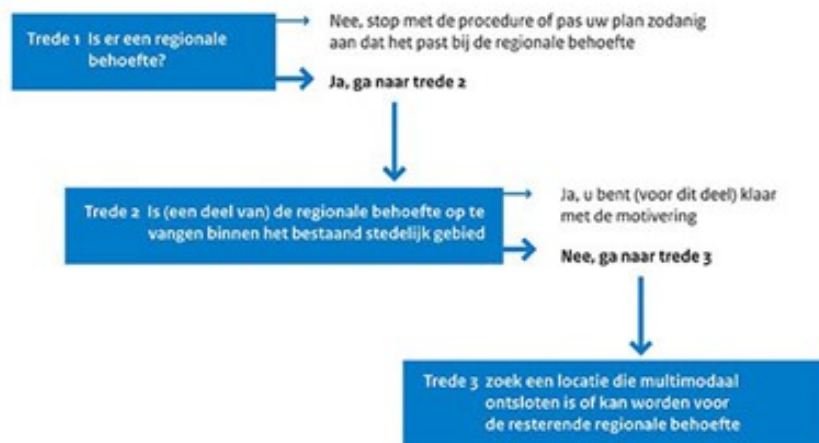
De trapsgewijze beoordeling van de ladder voor duurzame verstedelijking zoals de SVIR die op hoofdlijnen omvat, is neergelegd in artikel 3.1.6, lid 2 Bro. Dit artikel luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

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

Schematisch kan dat worden weergegeven als aangegeven in afbeelding 7.

Afbeelding 12: Ladder voor duurzame verstedelijking.



Ten behoeve van het project is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen. Het rapport²³ is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Onderstaand zijn de resultaten weergegeven.

Trede 1:

De eerste trede van de ladder is de beoordeling of de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Over- en ondercapaciteit moeten zo veel mogelijk worden voorkomen door regionaal af te stemmen bij de invulling van een kwantitatieve of kwalitatieve behoefte.

Het concept waarbij een haven gekoppeld wordt aan woningontwikkeling (Vreeland oost) op deze schaal komt nog niet elders in het gebied voor. Daarbij is tevens gekozen voor een passend kleinschalig concept met ruimte voor kleine boten in een groene setting. De belangstelling voor de 60 te bouwen woningen is enorm groot, mede door de koppeling met de aankoop van een ligplaats.

De algehele watersportsector in Nederland laat een neergaande trend zien waarbij het bootbezit daalt. Het Loosdrechts Plassengebied heeft door haar ligging en kwaliteit echter minder last van deze neergaande trend dan landelijk. De sloepenmarkt, waarop de haven zich richt, blijkt het vitaalste deelsegment in de watersportsector. In dit segment wordt uitgegaan van een groeiverwachting. Het Hollandse Plassengebied is het populairste gebied voor sloepenvaarders.

²³ Kragten, Haven Vreeland, Onderbouwing ladder duurzame verstedelijking, 16 maart 2016.

In de gehele regio is er sprake van een groot aantal ligplaatsen, deels met een beperkte leegstand. De Vecht als rivier met ligplaatsen vormt een apart segment. Het aantal ligplaatsen beperkt zich tot havens. In deze havens is sprake van 100% bezetting.

Woningbouwprojecten in combinatie met ligplaatsen blijken succesvol, de ligplaatsen worden in dergelijke gevallen gretig afgenomen. Langs de rivier maken bijna alle bewoners gebruik van hun recht om een eigen ligplaats in te richten, bij opstelling van beleid op dit gebied blijkt er een nog grotere vraag van bewoners te zijn.

Ten aanzien van het voorliggende project lijkt de verwachting dan ook gerechtvaardigd dat de ligplaatsen zeer goed aftrek vinden en dat de haven binnen korte termijn kan rekenen op 100% bezetting. Omdat dit veelal nieuwe bewoners zijn (40 ligplaatsen) is de verwachting dat dit geen significante invloed zal hebben op de regionale bezettingsstatistieken, maar dat het project voorziet in een aanvullende behoefte en markt.

Op basis van bovenstaande marktanalyse moet worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan voorziet in een actuele, regionale behoefte. Er wordt derhalve voldaan aan de eerste trede van de ladder.

Trede 2:

In trede 2 dient de vraag beantwoord te worden of de regionale behoefte kan worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

De locatie van de haven is weliswaar niet gelegen binnen bestaand stedelijk gebied, maar maakt wel deel uit van een herstructureringsplan, waarbij ruimtelijk onaantrekkelijk, bestaand stedelijk gebied wordt getransformeerd naar een passend woon- en recreatiegebied. Het gebied is opgenomen in de 3^e tranche van de Crisis en Herstelwet.

In de omgeving zijn diverse alternatieve locaties beschouwd (Nederhorst, Overmeer, Breukelen en Maarssen). Op basis van deze beschouwing kan worden gesteld dat er binnen het bestaand stedelijk gebied in de regio geen locaties aanwezig zijn, waar een haalbare stedelijke ontwikkeling met een vergelijkbare ruimtelijke kwaliteitswinst kan worden gerealiseerd.

Trede 3:

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde.

De projectlocatie maakt het mogelijk cultuurhistorische waarden beter beleefbaar te maken en beter te ontsluiten, waarbij tevens een landschappelijke kwaliteitsimpuls kan worden gegeven. De locatie ligt op een aantrekkelijk plek voor de watersporter, omdat zowel het Loosdrechts Plassengebied als de Vecht goed bereikbaar zijn. Bovendien is de locatie voor de auto passend ontsloten.

Op basis van het doorlopen van de drie treden van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt geconcludeerd dat de locatie van de haven in Vreeland een passende locatie is, waarbij er sprake is van een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming.

4.14. Uitkomsten vormvrije m.e.r.-beoordeling

Het in de voorgaande paragrafen beschreven onderzoek naar milieuaspecten geeft aan dat belangrijke nadelige milieugevolgen, als gevolg van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen, zijn uitgesloten. Er zijn geen significante effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van het nabij gelegen Natura2000-gebied.

Het bovenstaande is nogmaals getoetst²⁴. Op grond van het voorgaande kan geconcludeerd dat de realisatie van de aanlegplaatsen geen activiteit is die op grond van de Wet milieubeheer verplicht tot het opstellen van een plan-m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling. Het bevoegd gezag komt tot de conclusie dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten.

²⁴ SAB, Vormvrije m.e.r.-beoordeling, 2 maart 2016.

5. Toekomstige situatie

5.1. Landschapsvisie Vreeland Oost

Het plan voor de realisering van de aanlegplaatsen maakt deel uit van een landschappelijke visie op de herontwikkeling van Vreeland Oost. Het plangebied ligt binnen een herstructureringszone van Vreeland Oost waarbinnen ruimte is voor diverse toekomstige gebiedsontwikkelingen. Voor deze zone is een landschappelijke visie gemaakt²⁵. Kort samengevat gaat het hierbij niet alleen om de realisering van een haven met aanlegplaatsen maar ook om de herstructurering van een voormalige bedrijfsterrein tot nieuwe woonlocatie en de restauratie van de kazemat aan de Kleizuwe.

Binnen het nu voorliggende bestemmingsplan is aan de Vecht ruimte voor de landschappelijke inpassing van een kleinschalige haven met een beperkte doorvaart vanaf de Vecht met een doorgang onder de Bergseweg. Nieuwe ligplaatsen voor kleine boten en sloepen worden gerealiseerd voor zowel de lokale bevolking alsook nieuwe bewoners. Bij dit terrein is in de winter ruimte voor de bestaande ijsbaan, wat het mogelijk maakt om het bijbehorende verenigingsgebouw zowel een zomer- als een winterfunctie te geven voor dan wel de haven, dan wel de ijsbaan. Het inpassen van de bestaande bunker bij deze plek zorgt ervoor dat dit onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op een bijzondere manier weer zichtbaar en beleefbaar gaat worden.

Het voormalige bedrijfsterrein van Driessen neemt binnen deze zone een centrale positie in en dient daarbij ook een verbindend element te vormen binnen de verschillende deelgebieden. Belangrijk onderdeel hierbij is op hoger schaalniveau een recreatieve wandelroute: 'het Waterliniep pad'. De wandelroute loopt langs de ontwikkelingen van Vreeland Oost en volgt binnen het nieuwe woongebied de hoofdontsluiting van dat plan.

Als entree van het woongebied ligt een historische kazemat verborgen in het landschap. Binnen de landschapsvisie wordt er van uitgegaan dat deze kazemat weer in oorspronkelijke opzet gerestaureerd wordt, in combinatie met nieuwe natuurontwikkeling en de herbouw van een vervallen boerderij langs de Kleizuwe.

Voor de landschappelijke inpassing van de haven en de ijsbaan is in vervolg op de "Landschappelijke analyse en uitgangspunten voor de herontwikkeling Kleizuwe 105a" een inpassingsplan voor de haven en de ijsbaan vervaardigd²⁶. Uit de analyse worden drie uitgangspunten afgeleid: het herbouwen van het bestaande clubgebouw, het weer zichtbaar maken van de bunker en het begeleiden van het pad vanaf de nieuwe woonwijk Vreeland-Oost met streekeigen beplanting. Hoewel het plan indicatief een aantal modellen voor de haven beschrijft is deze inrichting bij de nadere technische uitwerking gewijzigd. Zo is voor een betere landschappelijke

²⁵ B4o, Landschappelijke analyse en uitgangspunten, herontwikkeling Kleizuwe 105a Vreeland, november 2010.

²⁶ B4o, Landschappelijk schetsontwerp inpassing haven en ijsbaan Vreeland, 13 december 2010.

inpassing gekozen voor een concentratie van de gebouwen. Het clubhuis en de bunker komen in de definitieve uitwerking naast elkaar te staan. Dat heeft mede tot gevolg dat de verkeersafwikkeling van de haven aan de zijde van Vreeland plaatsvindt (in plaats van verder naar het noorden). Daarnaast is de haveningang in noordelijke richting.

5.2. Het plan

Maatgevende eis voor het toekomstig gebruik van de nieuwe haven is de beschikbaarheid van ligplaatsen voor waterrecreanten langs de Vecht, welke bereikbaar zijn voor kleine boten en sloepen met een diepgang tot maximaal 1,5 m. Het opgestelde plan gaat in beginsel uit van een haven met ongeveer 60 aanlegplaatsen. Omdat deze haven een open verbinding met de Vecht krijgt, zal de bestaande waterkering dienen te worden verplaatst. Daarom zal rondom deze haven een dijklichaam worden aangebracht. Vanaf het nieuwe calamiteitenpad (tussen de Bergseweg en Vreeland Oost) zal deze waterkering in oostelijke richting lopen en vervolgens afbuigen in de richting van de Bergseweg, waar wordt aangesloten op de oude waterkering.

Binnen de contouren van de waterkering ligt de bunker van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze bunker zal met respect worden ingepast en markeert de zuidoostelijke hoek van de haven. Datzelfde geldt voor de gebouwen die dienst gaan doen als clubgebouw en materiaalhok voor zowel de haven als voor de reeds bestaande ijsbaan. Er wordt een nieuw gebouw opgericht, waardoor een belangrijke kwaliteitsimpuls wordt bereikt; het gebruik wordt op deze wijze ook efficiënter. Door de functionele aanvulling over de jaargetijden zal het gebouw 's zomers en 's winters worden gebruikt. De nieuwe bebouwing zal aansluiten op de bunker zodat de openheid van het landschap zo veel mogelijk intact blijft.

Ontsluiting

De ontsluiting voor gemotoriseerd en langzaam verkeer zal via de Bergseweg plaatsvinden. Aan deze zijde wordt ook een voorziening gerealiseerd om boten te water te kunnen laten. Voor langzaam verkeer is er in de richting van de Kleizuwe reeds een route in een groene setting in het bestemmingsplan Vreeland Oost opgenomen. Deze verbinding kan in voorkomende gevallen ook door hulpdiensten worden gebruikt (calamiteitenpad). De groenstrook waar dit pad doorheen loopt, vormt tevens de groene (visuele) afscherming naar het achterliggende bedrijfsterrain.

Afbeelding 13: Indicatief plan van de haven met bijbehorende voorzieningen.



Parkeren

In paragraaf 4.8 is aangegeven dat de gemiddelde parkeerbehoefte van de haven ongeveer 35 parkeerplaatsen bedraagt. Aan de zijde van het calamiteitenpad worden 32 parkeerplaatsen gerealiseerd. Daarnaast worden bij het clubgebouw 3 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het totaal aantal formele parkeerplaatsen bedraagt dan ook 35 stuks, waarmee aan de parkeernorm wordt voldaan.

Ijsbaan

Aan de zuidzijde van de haven wordt het weiland (buiten de nieuwe waterkering) in de winter gebruikt als ijsbaan. Ook in de huidige situatie wordt het weiland 's winters reeds als ijsbaan gebruikt. Gelet op de mogelijke toestroom van schaatsers in een koude periode zal gebruik kunnen worden gemaakt van de formele parkeerplaatsen langs het pad naar de Bergseweg. Wanneer een bovenmatig aantal personen de ijsbaan bezoekt kan gebruik worden gemaakt van het ten noorden van de haven gesitueerde agrarische perceel om daar extra parkeerplaatsen beschikbaar te stellen. De geschatte omvang van dit informele parkeerterrein bedraagt ongeveer 42 parkeerplaatsen. Op deze wijze zijn er altijd voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

6. Watertoets

6.1. Algemeen

In de toelichting van een bestemmingsplan dient volgens artikel 3.1.6, lid 1 onder b van het Besluit ruimtelijke ordening een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Doel daarvan is de uitgangspunten en wensen vanuit duurzame watersystemen en veiligheid te vertalen naar concrete gebiedsspecifieke ruimtelijke uitgangspunten en deze weer te geven in het bestemmingsplan. Als principe geldt dat afwenteling moet worden voorkomen en voor het watersysteem de driestaps-strategie "vasthouden, bergen en afvoeren" moet worden gehanteerd. In de waterparagraaf kan worden ingegaan op de resultaten van het overleg.

Zowel in het Europees beleid (Kaderrichtlijn Water), het landelijk beleid (Nationaal Bestuursakkoord Water), als in het Provinciaal beleid heeft het water een belangrijke plaats binnen de Ruimtelijke Ordening gekregen.

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw heeft bij het uitbrengen van haar rapportage de term Watertoets geïntroduceerd. Het Rijk heeft vervolgens een handreiking voor de invulling van de Watertoets afgerond. De Watertoets wordt in deze handreiking beschreven als een proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De toets is gebaseerd op vigerend beleid. Doel ervan is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten van zowel Rijk, provincies en gemeenten. Hiertoe behoren in elk geval structuurvisies, inpassingsplannen en bestemmingsplannen. De grootste winst van de Watertoets als procesinstrument ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en informatievoorziening.

6.2. Waterbeheerder

De waterkwantiteit- en waterkwaliteitbeheerder voor het gebied is het Hoogheemraadschap Amstel (AGV), Gooi en Vecht. Het gebied van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht bestrijkt een oppervlakte van 700 km², verspreid over 3 provincies. De noordgrens loopt ongeveer gelijk met de dijk langs het IJmeer en het Gooimeer. In oostelijke richting tot aan de Utrechtse Heuvelrug en in westelijke richting tot in Amsterdam. In zuidelijke richting loopt het gebied door tot de stad Utrecht.

AGV is een waterschap dat binnen zijn beheergebied zorgt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater (onder meer door zuivering van afvalwater), de waterkwantiteit, de waterkeringen en een belangrijk deel van het vaarwegbeheer. AGV en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk de Dienst Waterbeheer en Riolering (DWR) opgericht. Op 1 januari 2006 is DWR gefuseerd met het Waterleidingbedrijf Amsterdam tot Waternet. Waternet draagt zorg voor de beleidsvoorbereiding en uitvoering van taken van het hoogheemraadschap. Daarnaast is Waternet verantwoordelijk voor de beleidsvoorbereiding en uitvoering van het rioleringsbeheer, de

(drijf)vuilverwijdering, het vaarwegbeheer en de grondwaterzorg voor de gemeente Amsterdam, en sinds 1 januari 2006 dus ook voor de drinkwaterbereiding voor Amsterdam en omstreken.

6.3. Waterbeleid

Het Hoogheemraadschap AGV heeft het Waterbeheerplan 2009-2015 vastgesteld. De essentie van dit Waterbeheerplan (WBP) is dat AGV de planperiode gaat gebruiken om door te gaan met het realiseren van 'droge voeten en schoon water op peil', en ook om een omschakeling te gaan maken naar een nieuwe manier van werken. Dat wil zeggen:

- het implementeren van de Europese Kaderrichtlijn Water, die in 2000 van kracht is geworden en sterke invloed heeft op alles wat met waterkwaliteit te maken heeft;
- het op de rol zetten van acties die nodig zijn om verwachte klimaatveranderingen en daarmee gepaard gaande wateroverlastproblemen het hoofd te kunnen bieden (gericht op het nakomen van de afspraken uit het Nationaal Bestuursakkoord Water in 2015); en
- een nieuwe benadering van de afvalwaterketen, waarbij het uitgangspunt is: die maatregelen treffen in de afvalwaterketen, die het meest kosteneffectief zijn voor het realiseren van de watersysteemdoelen.

De Vecht is een KRW lichaam. Dit houdt in dat er vanuit Europa doelstellingen zijn opgelegd om de waterkwaliteit te verbeteren. Voor het behalen van de doelstellingen zijn alle overheden verantwoordelijk. Het waterschap is aangewezen als trekker voor het verbeteren van de oppervlaktewaterkwaliteit. Waterschap Amstel, Gooi en Vecht heeft in haar waterbeheerplan maatregelen opgesteld om de KRW doelstellingen te kunnen behalen. De belangrijkste maatregelen die momenteel in de Vecht worden genomen om te voldoen aan de KRW zijn baggeren en de aanleg van natuurvriendelijke oevers. Het traject waar de haven zal worden gerealiseerd is aangewezen als zoeklocatie voor aanleg van natuurvriendelijke oevers. De initiatiefnemer heeft het voornemen om de oevers in de jachthaven natuurvriendelijk in te richten (zie paragraaf 6.4).

Voor dit bestemmingsplan betekent het voorgaande dat de ontwikkeling van de aanlegplaatsen de KRW doelstellingen niet mag frustreren. In deze waterparagraaf moet daarom worden aangegeven wat het effect is van de jachthaven op de waterkwaliteit. De ontwikkeling zal het baggeren niet belemmeren.

Leidraad water en milieu in ruimtelijke plannen

Voor een goed ruimtelijk plan is een volwaardige inbreng van water- en milieuaspecten in de planvorming onmisbaar. De kwaliteit van water en milieu bepalen immers in belangrijke mate de leefbaarheid en duurzaamheid van de woon- en leefomgeving. Daarom heeft de provincie Utrecht samen met enkele gemeenten de Leidraad water en milieu in ruimtelijke plannen opgesteld. Ten behoeve van de uitvoering van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte project zal de leidraad worden doorlopen.

6.4. Watertoets

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het is niet de bedoeling dat met de watertoets nieuw beleid wordt gemaakt.

In het kader van de watertoets is tijdens de voorbereiding van dit bestemmingsplan overleg gevoerd met Waternet, dat taken uitvoert namens het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en de gemeente Amsterdam. Deze opmerkingen zijn zo veel mogelijk meegenomen in het uitgevoerde onderzoek en het opgestelde plan.

Natuurvriendelijke oevers

Het traject waar de haven zal worden gerealiseerd is door het waterschap aangewezen als zoeklocatie voor aanleg van natuurvriendelijke oevers. De in dit bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling heeft in beginsel geen gevolgen voor de oever van de Vecht (met uitzondering van het deel waar de havenuitgang wordt gerealiseerd). Het project biedt echter de mogelijkheid om aan de binnenzijde natuurvriendelijke oevers toe te voegen. Natuurvriendelijke oevers hebben een geleidelijke overgang tussen water en land met een gevarieerde begroeiing. Door de geleidelijkheid van de overgang zijn er zowel vochtige, drassige, ondiepe en iets diepere delen in de oever aanwezig, die dus zowel land als water omvat. Het ontwerp van de waterkering rond het havenbekken heeft een gemiddeld talud van 1:3. Bij de uitvoering zal het feitelijke talud daarom gevarieerd kunnen worden uitgevoerd (tussen 1:2 en 1:5) zodat de voorwaarden voor een natuurlijke oever worden opgenomen. In verband met de vaarbewegingen in het havenbekken kan worden gedacht aan een oever met plasberm en extra verdediging tegen golven. Bij dit soort oevers hoort een steil kade talud, waardoor zo veel mogelijk ruimte is voor de contactzone land-water. Een palenrij of wand onder de waterlijn geeft de constructie stabiliteit en vergroot de moeraszone. Daarnaast is er een tweede, deels overlappende, palenrij die boven water uitsteekt. Dit ontwerp verkleint (mogelijk) het doorstroomprofiel, maar niet de berging. Dit ontwerp maakt een plasberm mogelijk, zelfs als er weinig ruimte is en is goed bestendig tegen golfaanvallen.

Waterkering (dijkverleggingsplan)

Binnen het plangebied is de boezemkering langs de Vecht gesitueerd. Deze waterkering beschermt de lager gelegen gebieden tegen inundatie vanuit hoger gelegen gebieden. De situering van deze waterkering is vastgelegd in de legger. In de legger staan de afmetingen van de kering beschreven inclusief beschermingszones en hierop is de Keur AGV van toepassing. Voor handelingen in het watersysteem moet een watervergunning worden aangevraagd bij het waterschap.

De nieuwe waterkering kan pas worden aangelegd na toestemming van het waterschapsbestuur en kan pas worden overgedragen na goedkeuring van de dijkbeheerder van het waterschap. De doorsteek in de huidige dijk kan pas worden gemaakt na overdracht van de nieuwe kering en afwaardering van de oude kering. In het kader van het verleggen van de waterkering is reeds overleg geweest met de waterbeheerder. Een dijkverleggingsplan²⁷ is opgesteld en opgenomen als bijlage bij de inmiddels verleende watervergunning (zie paragraaf 6.5). De belangrijkste ruimtelijke uitgangspunten voor het ontwerp van het nieuwe tracé zijn:

- het ontwerp bestemmingsplan aanlegplaatsen Vreeland-Noordoost zoals verbeeld op tekening 1904-02-P01 van buRO. Op deze tekening is het nieuwe tracé van de waterkering aangegeven.
- de bestaande bunker; die behoort tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie en als zodanig is voorbeschermd als monument, dient gehandhaafd te blijven;
- het nieuwe tracé van de waterkering mag geen beperkingen opleveren voor het gebruik van aangrenzende percelen in eigendom van derden rondom het plan.

Daarnaast zijn aanvullende randvoorwaarden aan het ontwerp van de waterkering gesteld:

- profiel van vrije ruimte volgens de Legger (AGV);
 - kruinhoogte profiel van vrije ruimte NAP +0,60 m (inclusief zettingen)
 - talud 1:3;
- de uitgevoerde terreinmeting;
- normaal peil Vecht 0,40 m beneden NAP;
- streefpeil voor de Vecht, vastgesteld door de beheerder (AGV), is 0,20 m beneden NAP;
- afkeurhoogte ligt op 0,10 m boven NAP;
- toetspeil ligt op 0,00 m boven NAP;
- beschermingszone waterkering strekt zich 25 m uit ter weerszijden van het hart van de waterkering.
- de omgelegde nieuwe waterkering moet stabiel zijn bij maatgevende omstandigheden;
- de omgelegde waterkering moet ook op langere termijn de juiste kerende hoogte bezitten;
- het omleggen van de waterkering mag niet leiden tot een toename van kwel.

Naar aanleiding van het onderzoek ter plaatse, alsmede overleg met het waterschap zijn (ten behoeve van het ontwerp en toetsing van de daaruit voortvloeiende profielen en constructies) berekeningen uitgevoerd naar de grondkering, een zettingsanalyse, een evenwichtsbeschouwing en een stabiliteitsanalyse.

Het ontwerp van de waterkering voldoet aan de gestelde uitgangspunten en randvoorwaarden.

Riolering

De vuilwaterriolering van het clubgebouw wordt aangesloten op de riolering van de Bergseweg. Het regenwater van de daken zal worden afgevoerd op het open water

²⁷ ADCIM B.V., Dijkverleggingsplan haven Vreeland-Oost, 26 januari 2015.

Materiaalgebruik

Voor het materiaalgebruik van de nieuw op te richten bebouwing voert het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) het beleid dat diffuse verontreiniging van het oppervlaktewater door bouwmaterialen moet worden voorkomen. Het AGV adviseert gebruik te maken van geschikte materialen bij bouwactiviteiten. In relatie tot de waterkwaliteit, moet voorkomen worden dat uitloogbare materialen worden gebruikt zoals koper, zink, lood, voor dakbedekking, gevelbekleding, regenwaterafvoer of drinkwaterleidingen en straatmeubilair.

Watercompensatie

Voor het plangebied geldt dat er (in tegenstelling tot veel andere ruimtelijke ontwikkelingen) een toename van wateroppervlak wordt gecreëerd. De totale oppervlakte van de in het bestemmingsplan als zodanig bestemde water bedraagt circa 6.887 m². Dat betekent dus dat de capaciteit van het boezemwater wordt vergroot.

Beheer en onderhoud

Het normale beheer en onderhoud van de waterkering, zoals maaien, zal worden uitgevoerd door de initiatiefnemer. Datzelfde geldt voor het beheer en onderhoud van de jachthaven, zoals op diepte houden van het havenbekken, de steigers en de nieuw aan te leggen natuurvriendelijke oever. Het groot onderhoud van de waterkering ligt (na overdracht) bij het waterschap.

6.5. Watervergunning

Voor de uitvoering van de werkzaamheden is, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan, een watervergunning aangevraagd. De aanvraag betrof de aanleg van de jachthaven, het landinwaarts verplaatsen van de waterkering en tevens het verwijderen/aanleggen van een inlaat en diverse randvoorzieningen voor de jachthaven. Het gaat hierbij om een clubgebouw, steigers, wegverharding/parkeerplaatsen, plasbermen langs de oevers en het ver- en aanleggen van kabels en leidingen.

De watervergunning is op 4 augustus 2015 door Waternet verleend²⁸.

²⁸ Waternet, Watervergunning voor het omleggen van een waterkering en de aanleg van een haven, inclusief randvoorzieningen, 4 augustus 2015.

7. Economische uitvoerbaarheid

De voorgenomen (her)ontwikkeling is een initiatief van Driessen Vreeland B.V.. De economische haalbaarheid is getoetst op de huidige en toekomstige marktontwikkelingen in de betreffende sector. De uitkomst van deze toetsing dient als positief te worden beschouwd. De vraag naar aanlegplaatsen, op een locatie aan de Vecht is nog altijd groter dan het aanbod, zodat voor de verhuur van de aanlegplaatsen niet behoeft te worden gevreesd.

De initiatiefnemer ziet de (her)ontwikkeling en daarmee de economische haalbaarheid met vertrouwen tegemoet en verwachten een positief eindresultaat te behalen. Uit deze particuliere planontwikkeling vloeien voor de gemeente geen kosten voort, die een financiële verantwoording vooraf noodzakelijk maken.

8. Juridische aspecten

8.1. Algemeen

De fundamentele herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening is op 1 juli 2008 in werking getreden. Vooruitlopend op deze inwerkingtreding heeft het ministerie VROM het rapport Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP-2008) gepresenteerd. Inmiddels is deze standaard vervangen door de SVBP-2012. Deze standaard geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de opzet van bestemmings-, uitwerkings- en wijzigingsplannen. Bij het opstellen van deze standaard is ook rekening gehouden met het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012 (IMRO-2012) en de Praktijkrichtlijn Bestemmingsplannen 2012 (PRBP-2012).

8.2. Analoge verbeelding

Het digitale bestemmingsplan bestaat uit een GML-bestand met bijbehorende regels. Met de invoering van de Wro en de daaraan gekoppelde standaarden kent alleen het analoge bestemmingsplan een “plankaart”. Aangezien het primaat bij het digitale plan ligt, staan in de regels geen verwijzingen meer naar de analoge verbeelding. De analoge verbeelding is getekend op schaal 1:1000.

8.3. Regels

De regels van het voorliggende bestemmingsplan zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Deze hoofdstukken zijn:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

Hieronder volgt een beschrijving van de belangrijkste bepalingen uit de Regels van het bestemmingsplan.

1. Inleidende regels;

In de Inleidende regels worden de gebruikte begrippen beschreven (artikel 1) en worden regels gesteld ten aanzien van de wijze waarop gemeten moet worden (artikel 2).

2. Bestemmingsregels;

De bestemmingsregels bevatten 6 bestemmingen, te weten:

- artikel 3: Agrarisch
- artikel 4: Groen;
- artikel 5: Recreatie;
- artikel 6: Verkeer;
- artikel 7: Water;
- artikel 8: Waarde - Cultuurhistorie;

artikel 9: Waterstaat - Waterkering.

Artikel 3: Agrarisch

Evenals in het voorgaande bestemmingsplan hebben de gronden van de ijsbaan en de meest noordelijke strook van het plangebied de bestemming Agrarisch gekregen. Dat betekent dat de gronden gebruikt kunnen worden als weidegebied voor grondgebonden veehouderijen. De bestaande ijsbaan heeft een gelijknamige aanduiding gekregen (zoals in het vigerende plan ook al het geval was). Daarnaast heeft de noordelijke strook een aanduiding gekregen die het mogelijk maakt dat ter plaatse geparkeerd kan gaan worden indien de parkeerdruk het aantal aan de zuidzijde van de jachthaven/ijsbaan gerealiseerde parkeerplaatsen overstijgt.

Ten behoeve van de realisering van een natuurvriendelijke oever is een aanduiding "overige zone - oeverzone" opgenomen. Ter plaatse is het verboden keerwanden aan te leggen, omdat deze niet in overeenstemming zijn met een geleidelijke overgang van land naar water die belangrijk is voor een diversiteit aan flora en fauna. De regeling is ook opgenomen in de bestemmingen Groen, Verkeer en Water.

Artikel 4: Groen

Binnen deze bestemming zijn alle tot normale groenvoorzieningen behorende functies toegestaan, zoals nutsvoorzieningen, infiltratievoorzieningen, speelvoorzieningen, voet-, fiets- en calamiteitenpaden. Water en wateroevers maken het mogelijk om de waterlijn van de aansluitende waterpartijen binnen deze bestemming nader vorm te geven. Daarbij zal worden uitgegaan van de natuurvriendelijke oevers zoals beschreven in paragraaf 6.4, daartoe is een aanduiding "Overige zone - oeverzone" opgenomen.

Er mogen uitsluitend vergunningsvrije bouwwerken worden gerealiseerd binnen de bestemming Groen (straatmeubilair, e.d.).

Artikel 5: Recreatie

De gebouwen ten behoeve van de aanlegplaatsen en de ijsbaan, alsmede de onbebouwde ruimte daaromheen hebben de bestemming Recreatie gekregen. De functies die nodig zijn voor het verenigingsleven zijn toegestaan. Binnen de bestemming mag ook worden geparkeerd.

Ter ondersteuning van de algemene gebruiksregels in artikel 11 (met name grootschalig onderhoud) is een bouwverbod opgenomen voor botenkranen.

De uitoefening van horeca is strikt gebonden aan de recreatieve functie en dient daaraan ondergeschikt te zijn. In de Specifieke gebruiksregels is daarom een aantal criteria opgenomen waaraan de uitoefening van de ondergeschikte horeca dient te voldoen.

Zo mag de uitoefening van de ondergeschikte horeca maximaal 70% van de vloeroppervlakte van de gebouwen bedragen (met een maximum van 125 m²). Bovendien mag de uitoefening van de ondergeschikte horeca buiten het verenigingsgebouw uitsluitend plaatsvinden ter plaatse van de aanduiding "terras". Deze aanduiding ligt aan de zijde van de ijsbaan, derhalve afgewend van de woonbebouwing aan de overzijde van de Vecht.

Om te voorkomen dat de horeca als zelfstandige activiteit wordt uitgeoefend is voorts bepaald dat de activiteiten door de verenigingsleden dienen te worden uitgeoefend. Daarnaast gelden enkele andere beperkingen.

De openingstijden van het verenigingsgebouw worden afgestemd op het feitelijke gebruik door de gebruikers van de aanlegplaatsen. De uiterste openings- en sluitingstijd vallen samen met de periode van zonsopgang tot zonsondergang (of valt daar binnen). Een uitzondering hierop geldt voor maximaal 5x per kalenderjaar zodat de sluitingstijd dan kan worden verlengd tot 01.00 uur ten behoeve van verenigingsactiviteiten, zoals vergaderingen en feestavonden (waaronder klaverjasavonden, bingoavonden, e.d.). Deze activiteiten mogen uitsluitend betrekking hebben op de vereniging. Bruiloften en andere feesten vallen hier dus niet onder. Ook ten behoeve van het afspelen van muziek gelden beperkingen. De muziek mag uitsluitend binnen het verenigingsgebouw worden afgespeeld en tijdens de openingstijden van het verenigingsgebouw. Daarbij mag het equivalent geluidsniveau van de muziek niet meer mag bedragen dan aangegeven in het Activiteitenbesluit.

Het voorgaande betekent dat zelfstandig opererende (reguliere) horeca ter plaatse als strijdig gebruik wordt opgevat, evenals het overtreden van bovengenoemde aspecten.

Ten behoeve van het spelen van muziek bij de ijsbaan kan worden afgeweken van het bepaalde dat de muziek in het verenigingsgebouw dient plaats te vinden. Daarbij gelden de volgende beperkingen:

- het is toegestaan voor maximaal 14x per kalenderjaar;
- het is niet toegestaan buiten de periode 12.00-21.00 uur;
- het equivalent geluidsniveau van de muziek mag niet meer bedragen dan aangegeven in het Activiteitenbesluit.

Artikel 6: Verkeer

Binnen deze bestemming zijn alle tot normale verkeersvoorzieningen behorende functies toegestaan, zoals wegen, parkeerplaatsen, voet-, fiets- en calamiteitenpaden en nutsvoorzieningen. De bestemming sluit qua beloop aan op de omliggende bestemmingsplannen. In het bestemmingplan Vreeland wordt de verkeersbestemming geflankeerd door de bestemming Groen. Aan de zuidzijde is dit systeem aangehouden. Daar staat tegenover dat in het bestemmingsplan voor het buitengebied één verkeersbestemming is opgenomen voor zowel de weg als de aanliggende bermen. Dit systeem is overgenomen voor het gedeelte van de Bergseweg ten noorden van de aansluiting van de parkeerplaatsen en het calamiteitenpad.

Er mogen uitsluitend vergunningvrije bouwwerken worden gerealiseerd binnen de bestemming Verkeer (straatmeubilair, nutsgebouwen, e.d.).

In afwijking hiervan is de brug in de Bergseweg ter plaatse van de aanduiding "brug" mogelijk gemaakt. Deze brug heeft een verwachte maatvoering die uitstijgt boven het bepaalde in artikel 2, sub 18a van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, waardoor deze niet vergunningsvrij is uit te voeren.

Artikel 7: Water

Deze bestemming staat geheel ten dienste van de te realiseren aanlegplaatsen, inclusief eventueel (delen van) de natuurvriendelijke oevers. Het realiseren van overige bouwwerken die passen binnen de bestemming zijn toegestaan. Hierbij kan worden gedacht aan meerpalen, kaden (met uitzondering ter plaatse van de aanduiding "Overige zone - oeverzone" en dergelijke. De voor de aanlegplaatsen benodigde steigers zijn uitsluitend toegestaan in het havenbekken. In afwijking van de bestemmingen "boven land" is er bij deze bestemming voor gekozen de hoogtebepaling van de bebouwing af te meten aan het waterpeil. Daarbij dient te worden uitgegaan van het streefpeil van het boezemwater (ca. 0,2 meter beneden NAP). Het bouwen van zogenaamde boatsavers is niet toegestaan.

Artikel 8 Waarde - Cultuurhistorie

Deze dubbelbestemming beschermt de aanwezige bunker die behoort tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Er mogen in beginsel geen wijziging worden aangebracht aan de bunker. Bij een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag daarvan afwijken, mits advies is gekregen van de Rijksdienst die toezicht houdt op de rijksmonumenten. Momenteel is dat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Het gaat daarbij om (gedeeltelijke) sloop, ingrijpende wijziging, functiewijziging of reconstructie.

Ook het uitvoeren van werkzaamheden aan de aansluitende gronden zijn onderhevig aan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning).

Artikel 9: Waterstaat - Waterkering

Deze dubbelbestemming beschermt de toekomstige waterkering. In beginsel mag er niet worden gebouwd volgens de overige bestemmingen. Bij een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag hiervan afwijken voor het bouwen overeenkomstig de overige bestemmingen (artikelen 3 t/m 7) in deze regels, mits advies is gekregen van de beheerder van de waterkering. Voor diverse werken en werkzaamheden geldt bovendien dat deze verboden zijn zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning).

3. Algemene regels

Naast de verplicht gestelde anti-dubbeltelregel (artikel 10), zijn er algemene gebruiksregels (artikel 11), algemene aanduidingsregels (artikel 12), algemene afwijkingsregels (artikel 13) en algemene wijzigingsregels (artikel 14) in het plan opgenomen.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan heeft de gemeenteraad enkele activiteiten in het plangebied te willen uitsluiten. Daarbij werd gedacht aan het uitvoeren van grootschalig onderhoud aan de boten op de waterkant, of het verhuren van boten. Klein onderhoud aan de boten mag op het water gewoon plaatsvinden. Volgens de begripsbepalingen is er sprake van grootschalig onderhoud indien sprake is van onderhoud buiten het waterbekken en waarbij gebruik wordt gemaakt van (veelal) machinale bewerkingen. Kleinschalig onderhoud is onderhoud aan

aangemeerde recreatievaartuigen door de gebruiker zelf. Aangezien deze activiteiten zouden kunnen worden uitgeoefend in meerdere bestemmingen, is dit gebruik geregeld in de algemene gebruiksregels (artikel 11). Tot een gebruik in strijd met de bestemming van de in dit plan begrepen gronden en bouwwerken, wordt in ieder geval gerekend:

- het gebruiken en of laten gebruiken van de gronden en gebouwen ten behoeve van de verhuur van recreatievaartuigen;
- het gebruiken of laten gebruiken van de gronden en gebouwen voor het plegen van grootschalig onderhoud aan de recreatievaartuigen, alsmede de opslag van recreatievaartuigen;
- het gebruiken of laten gebruiken van de gronden en gebouwen voor stalling en opslag van recreatievaartuigen en onderdelen daarvan.

Artikel 12 regelt de geluidzone industrielawaai (gebiedsaanduiding op de verbeelding). Het plangebied bevat weliswaar geen geluidgevoelige bestemmingen, maar omdat de geluidzone planologisch “gesloten” dient te worden, is deze in dit bestemmingsplan opgenomen.

Artikel 13 geeft afwijkmogelijkheden voor maatvoeringen en de situering van de voorgevels van woningen.

Artikel 14 regelt dat de in artikel 12 genoemde gebiedsaanduiding kan worden verwijderd (wijziging op grond van artikel 3.6, onder a van de Wro) wanneer deze niet meer doelmatig is (en dus een ongewenste beperking oplevert).

4. Overgangs- en slotregels

Naast de verplicht gestelde overgangsregels voor bouwen en gebruik (artikel 15), is de gebruikelijke slotregel (artikel 16) in het plan opgenomen, waarin de naamgeving van het plan is geregeld.

9. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1. Inspraak

Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft geen afzonderlijke inspraakprocedure doorlopen. De gemeente heeft hier van afgezien omdat de ontwikkeling van het totale ontwikkeling van aan de oostzijde van Vreeland, dus inclusief de woonwijk, de rehabilitatie van cultuurhistorisch waardevolle objecten en de landschappelijke inpassing, alsmede de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken reeds aan de orde zijn gekomen bij de inspraakprocedure en de vaststellingprocedure van het bestemmingsplan Vreeland Oost.

De gemeente is daarom van mening dat het opnieuw onder de aandacht brengen van dezelfde feiten ondoelmatig is. Bovendien is in voorgaande procedures geen blijk gegeven van bezwaren tegen de nu voorliggende planvorming.

Belanghebbenden kunnen hun eventuele zienswijze op de wettelijk voorgeschreven wijze kenbaar maken in het kader van de vaststellingsprocedure van dit bestemmingsplan.

9.2. Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 2008 is het concept-ontwerpbestemmingsplan onder de aandacht gebracht van de overlegpartners.

Van onder meer het waterschap en de omgevingsdienst zijn reacties ontvangen die verwerkt zijn in het nu voorliggende bestemmingsplan. De provincie Utrecht heeft aangegeven dat het plan niet strijd is met de provinciale belangen zoals opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

9.3. Vaststellingsprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan Vreeland-Noordoost inclusief bijlagen heeft in het kader van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 7 juni 2013 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze te geven op het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende stukken

In totaal zijn 20 zienswijzen ingediend (ingetrokken zienswijzen buiten beschouwing gelaten). Deze zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een nota van beantwoording. Deze nota is in de bijlagen van het bestemmingsplan opgenomen.

10. Bijlagen

- Bijlage 1: Terrascan, Verkennend bodemonderzoek Bergseweg (toekomstige jachthaven), mei 2013.
- Bijlage 2: Synthegra bv, Bureauonderzoek Kleizuwe 105a te Vreeland, 1 april 2010.
- Bijlage 3: Inventariserend archeologisch veldonderzoek, De Steekproef, juni 2011.
- Bijlage 4: Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek, Karterend en Waarderend, De Steekproef, september 2011.
- Bijlage 5: Tauw bv, Natuurtoets Kleizuwe 105A Vreeland, 11 mei 2010.
- Bijlage 6: Verstorings- en verslechteringstoets bouwplan Kleizuwe, Els&Linde, juni 2011
- Bijlage 7: Quicksan ecologie jachthaven Vreeland, Els&Linde, augustus 2011.
- Bijlage 8: Blauw, Geuronderzoek bestemmingsplan Vreeland Oost, 7 juni 2012.
- Bijlage 9: Kwantitatieve risicoanalyse Greif Nederland BV, SAVE, 9 september 2011.
- Bijlage 10: B4o, Landschappelijk schetsontwerp inpassing haven en ijsbaan Vreeland, 13 december 2010.
- Bijlage 11: ir. R. Lammertse, Ontwerpkeuzes definitief ontwerp sloephaven en vervangende nieuwbouw ijsbaan, 4 maart 2016.
- Bijlage 12: Kragten, Haven Vreeland, Onderbouwing ladder duurzame verstedelijking, 16 maart 2016.
- Bijlage 13: Delft Infra Advies, Verkeerseffecten aanlegplaatsen Vreeland Noordoost en beschouwing zienswijzen, 1 april 2015.
- Bijlage 14: Munsterhuis geluidsadvies, Akoestisch onderzoek, Aanlegplaatsen Vreeland-Noordoost, 7 november 2014.
- Bijlage 15: Antea group, Jachthaven en toetsing externe veiligheid Greif stikstofpercentage PSG15 0,2%, 3 maart 2016.
- Bijlage 16: Olfasense B.V., Notitie geurbelasting ter plaatse van gepland clubhuis jachthaven, 11 maart 2016.
- Bijlage 17: SAB, Vormvrije m.e.r.-beoordeling, 2 maart 2016.
- Bijlage 18: Els&Linde, Ecologisch onderzoek haven te Vreeland, september 2013.
- Bijlage 19: Waternet, Watervergunning voor het omleggen van een waterkering en de aanleg van een haven, inclusief randvoorzieningen, 4 augustus 2015.
- Bijlage 20: Tekening haven.
- Bijlage 21: Schets haven.
- Bijlage 22: Tekening brug.
- Bijlage 23: Tekening clubhuis.
- Bijlage 24: Tekening berging ijsclub.
- Bijlage 25: Cuijpers Advies/ Projectbureau Ruimtelijke Ontwikkeling b.v., Cultuurhistorische verkenning, 3 maart 2016.
- Bijlage 26: RUD Utrecht, Presentatie verontreinigingssituatie Bergseweg 6 te Vreeland, 5 november 2015.
- Bijlage 27: Blauw, Evaluatie aanvaardbaar hinderniveau Vreeland-Oost, 31 januari 2014.
- Bijlage 28: Blauw, Geursituatie bestemmingsplan Aanlegplaatsen, 1 maart 2016.

- Bijlage 29: Els&Linde, Memo stikstof en recreatie, 1 maart 2016.
- Bijlage 30: Vrolijk projectbureau, Vaarbewegingen, 29 februari 2016.
- Bijlage 31: Els&Linde, Berekening stikstof, 1 maart 2016.
- Bijlage 32: Omgevingsvergunning brug, 2 juni 2016.
- Bijlage 33: Nota zienswijzen, 1 juni 2016.