



Ruimtelijke onderbouwing

‘Aanleg vierde hockeyveld bij Hockeyvereniging MHV’

gemeente
Stichtse Wacht



Roermond, 19 maart 201

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Ruimtelijke onderbouwing	4
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving	4
2.2 Planbeschrijving	6
2.3 Vigerend bestemmingsplan	10
2.4 Beleidskader	12
2.5 Milieuaspecten	12
2.5.1 Bodem	12
2.5.2 Geluid	12
2.5.3 Externe veiligheid	13
2.5.4 Luchtkwaliteit	16
2.6 Water	18
2.7 Archeologie	19
2.8 Ecologie	20
2.9 Overige milieuaspecten	21
2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	22
3. Uitvoerbaarheid	23
3.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
3.2 Economische uitvoerbaarheid	23
4. Bijlagen	24

1. Inleiding

Aanleiding

Gemeente Stichtse Vecht in samenwerking met de Maarssense hockeyvereniging MHV is voornemens een vierde hockeyveld te realiseren, op het sportcomplex aan de Oostwaard te Maarssen. De projectlocatie is ingesloten tussen de Ringweg Utrecht, die ten noorden van de projectlocatie ligt en de rivier de Vecht, die ten zuiden, ten westen en ten oosten van de projectlocatie stroomt. Vanwege het groeiend aantal leden van de aanwezige hockeyclub MHV Maarssen is de realisatie van een vierde hockeyveld noodzakelijk. De sloot die zich thans ter plaatse van het geprojecteerde hockeyveld bevindt is gedempt.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Maarssen-zuid' (vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Maarssen d.d. 13.04.2005). De gemeente Stichtse Vecht is echter bereid om af te wijken van het geldende bestemmingsplan om de aanleg van het hockeyveld mogelijk te maken. Hierbij is gekozen voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a.sub 3^o Wabo als te voeren ruimtelijke procedure. Als onderdeel van deze procedure ten behoeve van de omgevingsvergunning dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereisten.

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing behoren de volgende documenten:

- een verbeelding (een eenvoudige verbeelding met de begrenzing van de projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage); de analoge versie van deze verbeelding is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing;
- Vergunning Waternet.

Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 vormt de feitelijke ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 de projectlocatie beschreven en wordt in paragraaf 2.2 het bouwplan voor deze locatie besproken. In paragraaf 2.3 wordt de planologisch-juridische regeling zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan toegelicht. Paragraaf 2.4 behandelt de relevante ruimtelijke beleidskaders van de verschillende overheidslagen. Vervolgens wordt in paragraaf 2.5 aandacht besteed aan de milieuhygiënische aspecten dit in het kader van deze planvorming van belang zijn.

De aspecten water, archeologie, flora en fauna en overige milieuaspecten komen in respectievelijk paragraaf 2.6, 2.7, 2.8 en 2.9 aan bod. Paragraaf 2.10 geeft de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan en in paragraaf 2.11 wordt de voor deze omgevingsvergunning noodzakelijke procedure aangegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 2.12. Hoofdstuk 3, getiteld "Motivering" vat het verhaal samen en vormt de eindconclusie van deze ruimtelijke onderbouwing.

2. Ruimtelijke onderbouwing

2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving

Algemeen

De projectlocatie is gelegen ten oosten van de kern Maarssen. De kern Maarssen ligt in het oosten van de gemeente Stichtse Vecht. De projectlocatie ligt ingesloten tussen de Ringweg Utrecht, die ten noorden van de projectlocatie ligt en de rivier de Vecht, die ten zuiden, ten westen en ten oosten van de projectlocatie stroomt. Ten oosten van het hockeycomplex is de paardensportvereniging Marsua gelegen. Deze gronden maken onderdeel uit van de projectlocatie.

Ten zuidoosten van de projectlocatie ligt de woonwijk Sluysort. Aan de overzijde van de rivier de Vecht liggen enkele woongebieden, zoals de Straatweg en enkele woongebieden in aanleg, zoals de gronden aan De Hoopkade. Tussen het hockeycomplex en de Oostwaard ligt een sloot. Ten westen van het plangebied, achter het woongebied aan de Straatweg, ligt het Amsterdam-Rijnkanaal.

Op het onderstaande topografische kaartje is de projectlocatie middels een blauw vlak aangeduid:



Op de onderstaande luchtfoto is de projectlocatie en de directe omgeving weergegeven. De nieuwe woonwijk Opbuuren Buiten is op deze luchtfoto niet zichtbaar:



Op de onderstaande afbeelding (bron: Google Streetview) is de hoofdentree van het hockeycomplex aan de Oostwaard weergegeven:



De navolgende afbeelding toont het hockeycomplex vanuit westelijke richting, eveneens vanaf de Oostwaard:



De projectlocatie heeft een oppervlakte van circa 9.400 m² en omvat de percelen met de nummers 1695, 3150, en 3181.

2.2 Planbeschrijving

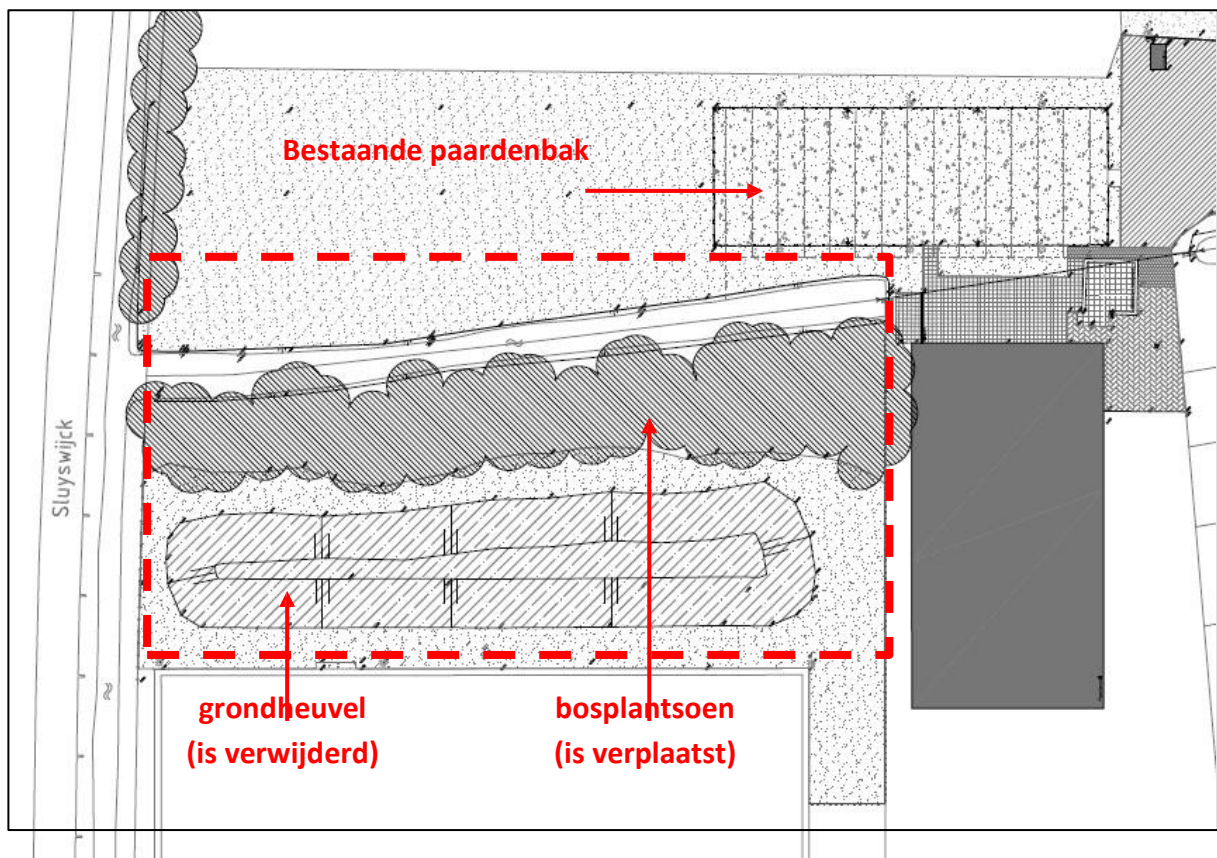
Inrichting van het terrein

Het onderhavige plan voorziet in de aanleg van een vierde hockeyveld bij het bestaande hockeyveldencomplex van Hockeyvereniging MHV Maarssen aan de Oostwaard. De gronden waarop deze ontwikkeling zal plaatsvinden zijn thans in gebruik als weiland, een deel is in gebruik ten behoeve van grondopslag en er zijn diverse groenvoorzieningen. Tevens loopt er een watergang dwars door het geprojecteerde nieuwe hockeyveld. Deze watergang wordt gedempt.

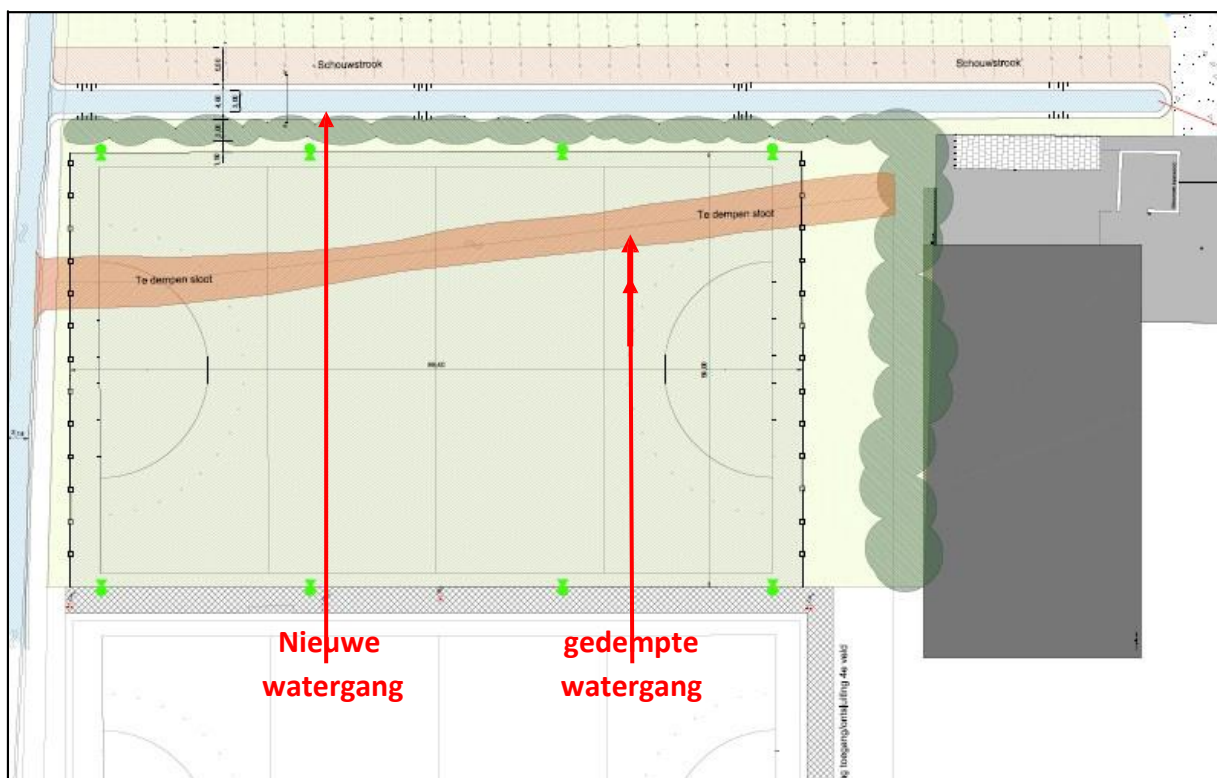
Aanleg hockeyveld

Het nieuwe hockeyveld wordt geprojecteerd direct achter (ten noordoosten van) hockeyveld 3. Op deze gronden bevinden zich thans een grondheuvel en een bosplantsoen. Tevens wordt de aanwezige watergang, die in de huidige situatie dwars door het geprojecteerde nieuwe hockeyveld loopt, gedempt. Direct ten noorden van het nieuwe hockeyveld wordt een nieuwe watergang aangelegd. Ten zuidoosten van het hockeyveld wordt een verharde toegangstrook aangelegd. Deze strook verbindt het nieuwe hockeyveld met de rest van het hockeyveldencomplex. Het aanwezige bosplantsoen wordt gehandhaafd. Het nieuwe hockeyveld wordt hier tegenaan geprojecteerd.

Op de volgende afbeelding zijn de gronden waarop het nieuwe hockeyveld wordt aangelegd in de bestaande situatie weergegeven. De contour van het toekomstige hockeyveld is op deze afbeelding (bij benadering) met een rode stippellijn aangeduid



Op de onderstaande afbeelding is een deel van de projectlocatie in de nieuwe situatie weergegeven. Op deze afbeelding is het nieuwe hockeyveld, de nieuwe watergang en het verplaatste bosplantsoen weergegeven. Ook de verhardingstrook aan de zuidwestrand van het nieuwe hockeyveld, waarmee het nieuwe hockeyveld wordt verbonden met het bestaande hockeyveldencomplex, is op de afbeelding weergegeven:



Parkeren

In 2010 heeft Delft Infra Advies in opdracht van de gemeente Maarssen een parkeerdrukmeting uitgevoerd en een parkeerbalans opgesteld voor de bezoekers van de hockeyvereniging MHV, de paardensportvereniging Marsua en drie partyschepen die in de nabijgelegen rivier de Vecht zouden aanmeren.

Uit de balans van 2010 blijkt dat de hockeyvereniging MHV 77 parkeerplaatsen nodig had (voor drie velden). Voor de drie partyschepen waren 88 parkeerplaatsen benodigd. Het totaal aantal benodigde parkeerplaatsen kwam hiermee uit op 165, terwijl het parkeeraanbod 153 bedroeg (inclusief de parkeerplaatsen langs de toegangsweg). Wanneer de ligplaatsen in gebruik waren zijn genomen, zou er dus een tekort van 12 parkeerplaatsen zijn. Marsua heeft aangegeven, dat zij op eigen terrein kunnen voldoen aan de eigen parkeerbehoefte van ± 40 parkeerplaatsen. Marsua wordt derhalve niet meegerekend in de parkeerbalans.

Met de realisatie van een vierde hockeyveld zal het tekort verder oplopen als er geen uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen plaatsvindt. De parkeerbehoefte voor het vierde hockeyveld bedraagt op basis van de gemeentelijke parkeernota 2013 20 parkeerplaatsen. Het tekort komt dan uit op 32 parkeerplaatsen. MHV is voornemens de parkeerplaats uit te breiden met 20 parkeerplaatsen (locatie op het grasveldje naast het 3^e veld). Het tekort bedraagt dan nog steeds 12 parkeerplaatsen op basis van de aannames in 2010.

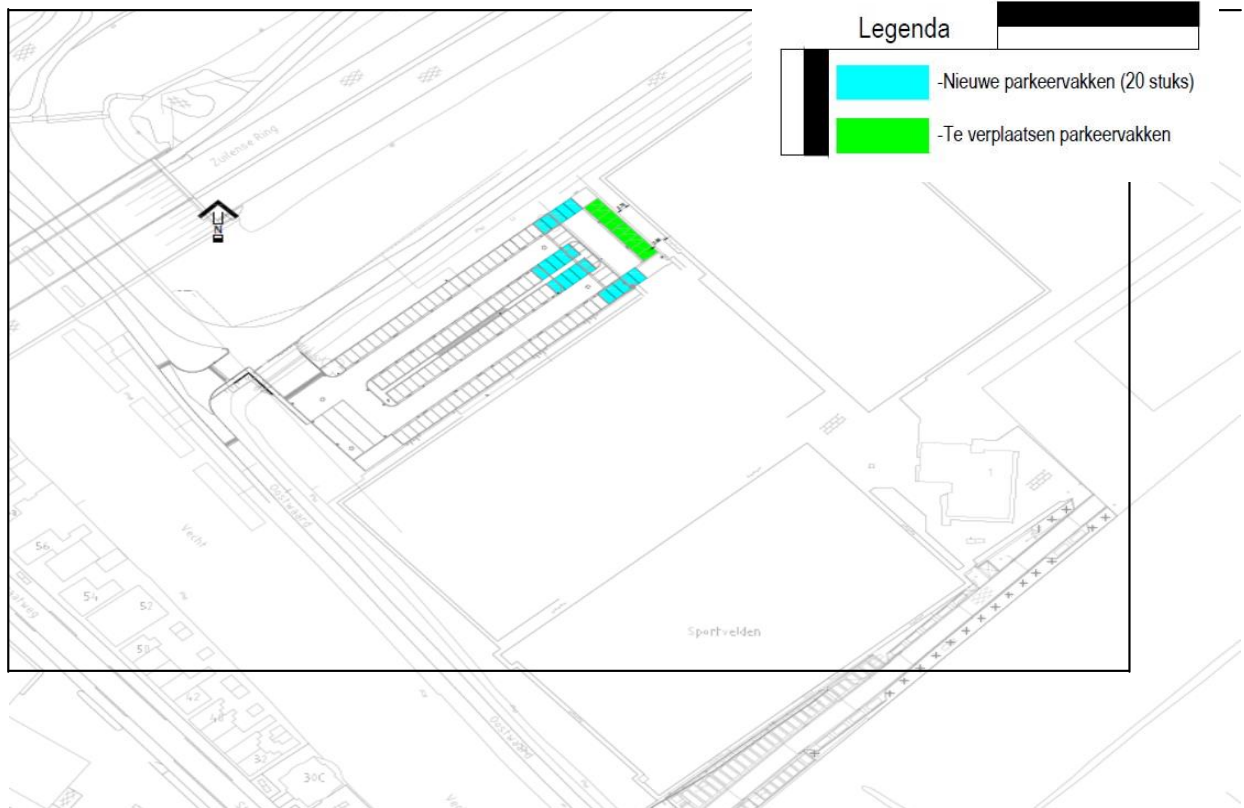
	Situatie 2010 (bestaand)		Situatie 2014 (nieuw)	
	Gedeelte MHV + Partyschepen 2010	Eigen terrein Marsua 2010	Gedeelte MHV + Partyschepen 2014	Eigen terrein Marsua 2014
Parkeervraag MHV	77		98	
Parkeervraag partyschepen	88		66	
Parkeervraag Marsua		2		2
Totale parkeervraag	165	2	164	2
Nieuwe parkeerterrein (langs Sluyswijk)	104	± 40	104	± 40
Uitbreiding nieuwe parkeerterrein			21	
Bestaand parkeerterrein (langs muur)	50		52	
Totaal aanbod	154	40	177	40
Parkeeroverschot	-11	+38	+13	+38

In de berekening van Delft Infra Advies is rekening gehouden met de meest ongunstige situatie waarbij alle passagiers voor de partyschepen met de auto komen (autobezetting van twee personen).

Het hanteren van deze parkeerbehoefte van 88 parkeerplaatsen is onrealistisch. De twee huidige gebruikers die met de gemeente een contract zullen sluiten om de aankomende vijf jaar gebruik te gaan maken van de aanlegsteigers bij MHV Maarssen hebben twee schepen voor ouderen en één schip voor groepen en feesten/partijen. Een gedeelte van deze gebruikers komt per touringcar naar de locatie, die speciaal daarvoor is ingericht.

Uitgaande van een voorzichtig scenario dat 25% van de gasten voor de partyschepen met een touringcar komt, betekent dat er 66 (=88-22) parkeerplaatsen nodig zijn voor de partyschepen. Er bestaat dan geen parkeertekort meer maar zelfs een klein overschot van 12 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de activiteiten van de partyschepen, de hockeyvereniging en de paardensportvereniging.

Op de onderstaande afbeelding is het toekomstige parkeerterrein weergegeven. Dit parkeerterrein is gelegen ten zuidwesten van de projectlocatie:



2.3 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan Maarssen-zuid (2005)

De projectlocatie is thans planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan 'Maarssen-zuid' (vastgesteld door de raad van de toenmalige gemeente Maarssen d.d. 13.04.2005). Op de navolgende uitsnede van de bij dit bestemmingsplan behorende plankaart (thans verbeelding) is de projectlocatie middels een rode omlijning aangeduid:



De betreffende gronden hebben in het vigerende bestemmingsplan diverse bestemmingen. Het gaat hierbij om de volgende bestemmingen:

- 'Sportieve recreatie – Manege (Rs(m))';
- 'Verkeersdoeleinden – Parkeerterrein (Vw(p))';
- 'Water'.

In het navolgende worden deze bestemmingen kort beschreven.

Bestemming 'Sportieve recreatie – Sportterrein (Rs(s))' en 'Sportieve recreatie – Manege(Rs(m))'

1. De op de kaart als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor respectievelijk:
 - a. binnen de codering Rs en Rs(s): sportvoorzieningen en kinder- en naschoolse opvang;
 - b. binnen de codering Rs(m): een manege;

met de daarbij behorende voorzieningen, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, parkeer- en groenvoorzieningen en open terreinen, alsmede voor:

2. In afwijking van het bepaalde onder 1 van dit lid zijn de gronden ter hoogte van de op de kaart aangegeven aanduiding 'mestput' tevens bestemd voor een opslagplaats voor mest.
3. Binnen de bestemming dient te worden voorzien in de noodzakelijke parkeervoorzieningen, waarbij ten minste de norm als aangegeven in het 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering', publicatie 182 van de Stichting C.R.O.W. d.d. juni 2003, dient te worden gerealiseerd.

Bouwbepalingen

In de bebouwingsbepalingen behorende bij deze bestemming is bepaald dat op de gronden met de codering Rs één sporthal met een oppervlak van maximaal 2.000 m² en één voorziening ten behoeve van kinder- en naschoolse opvang met een oppervlakte van maximaal 200 m² gebouwd mogen worden.

De aanleg van een nieuw hockeyveld is binnen deze bestemming niet mogelijk.

Bestemming 'Verkeersdoeleinden – Parkeerterrein (Vw(p))

De op de kaart als zodanig aangegeven gronden zijn bestemd voor parkeervoorzieningen, waarbij ten minste het op de plankaart aangegeven aantal parkeerplaatsen zal worden gerealiseerd en groenvoorzieningen met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bouwbepalingen

In de bouwbepalingen van deze bestemming is bepaald dat op deze gronden uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen worden gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 15 meter, ten dienste van de genoemde bestemming, waaronder lichtmasten, verkeerslichten, verkeersgeleiders en ander straatmeubilair.

Binnen de projectlocatie is op de plankaart voor de gronden met de bestemming 'Verkeersdoeleinden – Parkeerterrein' opgenomen dat ter plaatse 110 parkeerplaatsen gerealiseerd dienen te worden. Deze parkeerplaatsen zijn echter tot op heden niet gerealiseerd.

Bestemming 'Water'

De sloot die ter plaatse van het geprojecteerde hockeyveld is gelegen en thans is gedempt, is op de kaart behorende bij het vigerende bestemmingsplan bestemd tot 'Overige doeleinden – Water'. De op de kaart als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. sloten en andere watergangen ten dienste van de waterhuishouding, te weten waterberging, wateraanvoer en waterafvoer met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bruggen, sluizen, dammen, duikers en coupures, alsmede voor:
- b. voor zover aangegeven op de kaart met de aanduiding "Beschermd natuurlijke oeverzone" voor behoud, versterking en/of ontwikkeling van de aan de oeverzone eigen zijnde natuurwaarden;
- c. ligplaatsen, onder de voorwaarde dat de doorvaart niet wordt belemmerd, waarbij tevens geldt dat bouwwerken ten behoeve van de ligplaatsen niet zijn toegestaan.

Bouwbepalingen

Op de tot 'Water' bestemde gronden mogen uitsluiten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een maximale bouwhoogte van 3 meter, ten dienste van de bestemming worden gebouwd.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

De in hoofdstuk 2.2 besproken planontwikkeling, welke bestaat uit de aanleg van een nieuw hockeyveld. De sloot die zich thans binnen de projectlocatie bevindt is gedempt. De ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Maarssen-zuid', daarom wijken wij af van de voorschriften van het bestemmingsplan. Om het voorliggende plan planologisch-juridisch toch mogelijk te maken is een procedure omgevingsvergunning met een geode ruimtelijke onderbouwing (van de planologische wijziging) conform, artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a, sub 3^o Wabo, noodzakelijk.

2.4 Beleidskader

2.4.1 Rijksbeleid

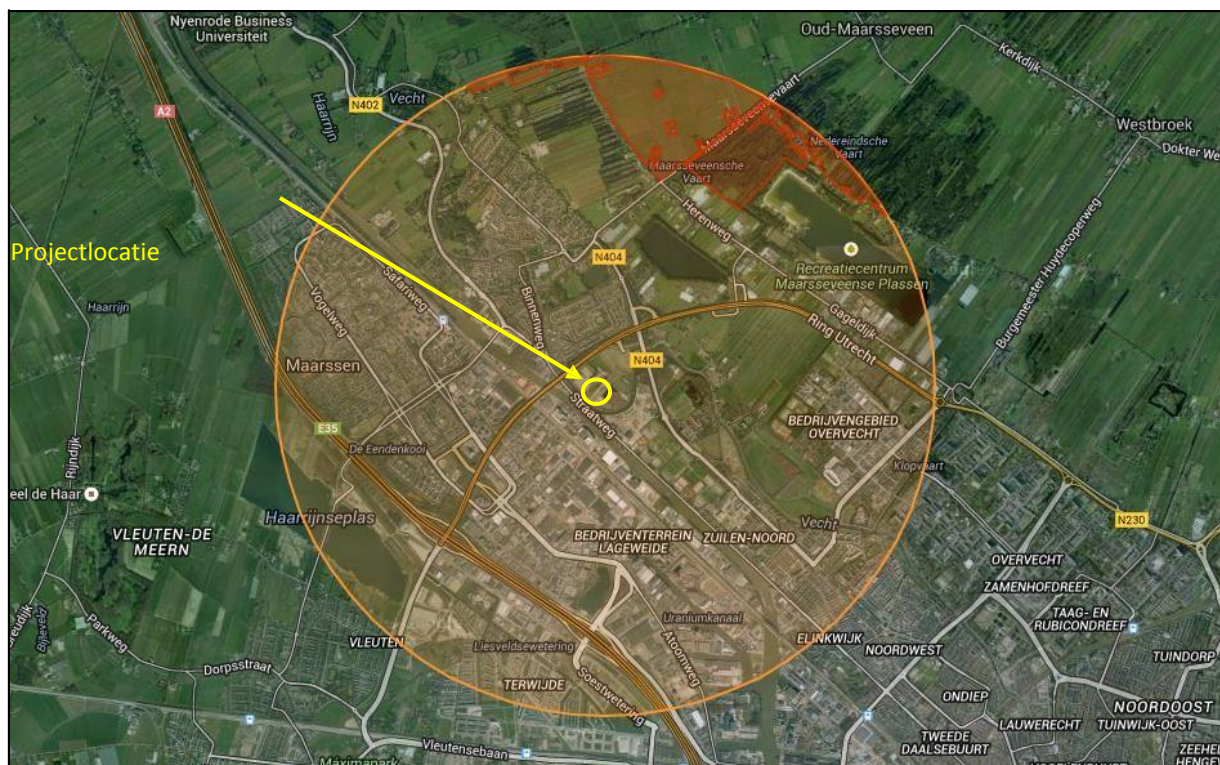
Vogel- en Habitatrichtlijn

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht om speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Tot voor kort speelde de Vogel- en Habitatrichtlijn een belangrijke rol in het Nederlandse rechtssysteem. Het beschermingsregime van artikel 6 van de Habitatrichtlijn had namelijk een rechtstreekse werking. Dit gold ook voor de Vogelrichtlijn. Met de implementatie van de bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving is een einde gekomen aan de rechtstreekse werking van deze richtlijnen. De soortenbescherming is thans verankerd in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998.

Onder de werking van de Natuurbeschermingswet vallen:

1. Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
2. Natuurmonumenten
3. Gebieden door de minister aangewezen ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen.

Het Natura 2000 netwerk bevat dus die gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen, die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats.



Op de bovenstaande luchtfoto is de projectlocatie middels een gele cirkel aangeduid. Het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' is middels een rode kleur weergegeven.

De projectlocatie is gelegen op een afstand van circa 2.100 meter van dit Natura 2000-gebied. Het voorliggende plan betreft een relatief kleinschalige ontwikkeling waarbij geen nieuwe bouwmassa wordt toegevoegd. Deze kleinschalige aard en omvang van het planvoornemen en de grote afstand tussen het Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' maken het aannemelijk dat het plan geen negatief effect zal hebben op de kwalificerende soorten en habitats in het gebied.

Geconcludeerd kan worden dat de Vogel- en Habitatrichtlijn geen belemmering vormt voor de realisatie van het onderhavige plan.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke- en mobiliteitsbeeld op Rijksniveau. Centrale doel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan 13 nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van deze 13 nationale belangen.

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn opgenomen in het Barro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (zie hierna). Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van een bestemmingsplan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavig plan is onderstaand weergegeven.

Ladder van duurzame verstedelijking

Overheden dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren met drie opeenvolgende stappen. De stappen bewerkstelligen dat de wens om een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken, nadrukkelijk wordt gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin dit gebied ligt. De motivering is, afhankelijk van de locatie, in drie treden opgebouwd:

- trede 1: bepalen regionale vraag: is er een regionale behoefte?
- trede 2: is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen in bestaand stedelijk gebied? (indien het antwoord op deze vraag positief is en geen sprake is van ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied, is de motivering afgerond);
- trede 3: zo nee, zoek een locatie die multimodaal ontsloten kan worden voor de (resterende) regionale behoefte.

Het plan behelst de aanleg van een vierde hockeyveld bij een bestaand hockeyveldencomplex. Het voorliggende plan betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling. Bovendien is de projectlocatie gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Van ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied is in het voorliggende plan geen sprake.

Geconcludeerd kan worden dat de uitgangspunten uit de Ladder van duurzame verstedelijking geen belemmering vormen voor de realisatie van het onderhavig plan.

2.4.2 Rijksbeleid

Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Uitgangspunten hierbij zijn:

- een gebiedsgerichte aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een indeling in stroomgebiedsdistricten;
- het uitwerken van maatregelen, onder meer uitgaande van een gecombineerde aanpak door beperking van verontreiniging aan de bron door middel van emissiegrenswaarden en door het vastleggen van milieukwaliteitsnormen;
- het bereiken van de milieukwaliteitsdoelstellingen, namelijk de goede ecologische toestand voor het oppervlaktewater en de goede chemische toestand voor het grondwater;
- het behoeden van aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- het leveren van een bijdrage aan de afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verdrag van Valetta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid. De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit bouwplan is verwoord in paragraaf 2.7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.4.3 Provinciaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Door Provinciale Staten van de Provincie Utrecht is d.d. 4 februari 2013 de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRV) 2013-2028 vastgesteld. In deze ruimtelijke structuurvisie beschrijft het provinciebestuur het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2028. De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRV) 2013-2028 is opgesteld om ervoor te zorgen dat de provincie Utrecht een aantrekkelijke provincie blijft. Via het ruimtelijke beleid draagt de provincie Utrecht bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) 2013 die tegelijk met de PRS is opgesteld.

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 wordt de provincie Utrecht opgedeeld in drie type gebieden: het 'stedelijk gebied', de 'kernrandzone' en het 'landelijk gebied'. De onderhavige projectlocatie kan worden aangeduid als gebiedstype 'kernrandzone'. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 is vastgelegd dat in deze gebieden ruimte wordt geboden aan een breed scala aan (lokale) functies, in ieder geval op het gebied van recreatie en ontspanning, stadslandbouw, en stedelijk-gelieerde functies zoals sportvelden.

Het onderhavige plan voorziet in de aanleg van een vierde hockeyveld bij een bestaand hockeyveldencomplex, gelegen in de kernrandzone. Het plan sluit aan bij de beleidsuitgangspunten uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 van de Provincie Utrecht.

2.4.4 Gemeentelijk beleid

Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040 "Focus op morgen"

Op 29 januari 2013 heeft de gemeenteraad van de gemeente Stichtse Vecht de Toekomstvisie Stichtse Vecht vastgesteld. De gemeente is in 2011 ontstaan na een fusie van de voormalige gemeenten Maarssen, Breukelen en Loenen. De kernkwaliteiten van de gemeente Stichtse Vecht worden voor een belangrijk deel gevormd door de ligging en de historie van het gebied. Mensen wonen graag in Stichtse Vecht. Stichtse Vecht kent een goed opgeleide beroepsbevolking met een hoog welvaarniveau.

In de toekomstvisie "Focus op morgen" zijn geen specifieke uitgangspunten opgenomen voor dit specifieke plan. Wel wordt in de toekomstvisie het belang van een adequaat voorzieningenniveau onderkend. Onderhavig plan behelst de uitbreiding van een bestaande voorziening. De onderhavige ontwikkeling past binnen de uitgangspunten van de Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040.

2.5 Milieuaspecten

2.5.1 Bodem

Voorafgaand aan het volgen van een ruimtelijke procedure dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat eventueel aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Ter uitvoering van het onderhavige plan wordt in de bodem gegraven. De gedempte sloot is tussen 0,3 en 0,5 meter uitgediept. Het slib is verwijderd tot aan de vaste ondergrond. Er is hierbij circa 478 m³ grond en slib afgegraven. Ter plaatse van de beide taluds van de watergang is de toplaag (dikte 0,3 m.) afgegraven.

De kwaliteit van de aanwezige (te ontgraven) grondheuvel en afgegraven slib is vooralsnog onbekend. Het is daarom onduidelijk wat de herkomst van de grond en eventuele kwaliteitsbewijzen zijn.

Wat betreft het aspect bodem is het afhankelijk van de afgegraven grond in het gronddepot, of nader onderzoek noodzakelijk is.

2.5.2 Geluid

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede 'ruimtelijke ordening'.

Beoogde ontwikkeling

Het plan behelst geen nieuwe ontwikkeling, maar een uitbreiding van een reeds bestaand hockeyveldencomplex. Een sportcomplex is een niet-geluidgevoelige functie. De wettelijke eisen ten aanzien van wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai, die gesteld worden vanuit de Wet geluidhinder zijn op het onderhavige plan dan ook niet van toepassing.

Bedrijven & Milieuzonering

Geluidbronnen die niet onder de werking van de Wet geluidhinder vallen, kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Bij het beoordelen van de invloedssfeer van geluidbronnen welke niet via de Wet geluidhinder zijn geregeld vormt de VNG-publicatie 'Bedrijven & milieuzonering' een hulpmiddel. Deze publicatie geeft richtlijnen over de aan te houden afstanden van functies ten opzichte van geluidgevoelige bestemmingen. Ondanks het feit dat het onderhavige plan geen nieuwe functie betreft, maar slechts een uitbreiding van een bestaande functie, is de aanleg van het vierde hockeyveld afgezet tegen de richtlijnen die in de VNG-publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" zijn gegeven.

Een hockeyveld kan worden ingedeeld in de categorie 'Veldsportcomplex (verlicht)'. Voor deze categorie wordt voor wat betreft het aspect geluid een afstand van 50 meter tot geluidgevoelige functies voorgeschreven. Direct naast het hockeyveld is een manege gelegen. Een manege is geen geluidgevoelige functie. De dichtstbijzijnde gevoelige functies zijn de woningen aan de Sluysoord. Deze woningen zijn gelegen ten zuidoosten van de projectlocatie, op een afstand van circa 150 meter. Deze woningen vormen dan ook geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan.

2.5.3 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde transportroute of inrichting. Het aantal personen dat in de omgeving van de route of inrichting verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR.

Wet- en regelgeving

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 januari 2010 een circulaire gepubliceerd voor de risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen). Deze Circulaire is in juli 2012 gewijzigd in verband met Basisnet Spoor en enige andere aanpassingen (Stc. 2012-14687, d.d. 20.07.2012). Voor de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of waterweg wordt in navolging van het Bevi gewerkt aan een Besluit externe veiligheid voor transportroutes. Met betrekking tot veiligheidsaspecten van transport over de weg, het water en het spoor, wordt momenteel beleid geformuleerd in het kader van het Basisnet Weg, Basisnet Water en Basisnet Spoor. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Water is inmiddels aangeboden aan de Tweede Kamer. Hieruit blijkt dat bij zelfs een zeer extreme groei van het transport, er nagenoeg nergens een 10^{-6} contour op de oever terecht komt en er ook geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde voor het GR optreden. Wel is er een extra veiligheidsambitie gesteld. Voor het meest voorkomende transport (brandbare vloeistoffen LF1/LF2) wordt hiermee rekening gehouden door plasbrandaandachtsgebieden vast te stellen. Het definitieve ontwerp voor het Basisnet Weg is tevens aangeboden aan de Tweede Kamer. Wat betreft het Basisnet Spoor is een stand van zaken aangeboden aan de Tweede Kamer. Voor het Basisnet Spoor lopen nog diverse discussies tussen belanghebbende partijen over de te hanteren uitgangspunten.

Externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. In dit besluit worden in lijn met het Bevi normen gesteld aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Externe veiligheid hoogspanningskabels

In het advies met betrekking tot hoogspanningslijnen van de Staatsecretaris van VROM is aangegeven dat, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, vermeden dient te worden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (μT), de magneetveldzone. Binnen deze 0,4 μT zone wordt geadviseerd geen nieuwe gevoelige bestemmingen (woningen, scholen, kinderopvangplaatsen) te realiseren.

Projectlocatie

In het navolgende worden de risicobronnen welke aanwezig zijn in de omgeving van de projectlocatie beschreven en wordt genoemd of, en zo ja welke, invloed de risicobron heeft op het voorliggende plan.

Risicovolle inrichtingen

Shell tankstation Ruimteweg

Ten zuidwesten van de projectlocatie, op een afstand van ruim 1.100 meter, ligt een Shell tankstation. Het brandstof vulpunt dat op het terrein van dit tankstation aanwezig vormt een risicobron en heeft een 10^{-6} -risicocontour van 45 meter. Gelet op de ruime afstand tussen het betreffende tankstation en de projectlocatie kan worden gesteld dat de aanwezigheid van het tankstation geen belemmering oplevert voor de realisatie van het onderhavige plan.

Tankstation Maarsseveen B.V.

Ten noordoosten van de projectlocatie, op een afstand van circa 1.550 meter, ligt het tankstation Maarsseveen B.V. Bij dit tankstation is LPG verkrijgbaar. De LPG-installatie die bij het tankstation aanwezig is, heeft 10^{-6} -risicocontour van 110 meter. Gelet op de ruime afstand tussen de projectlocatie en het betreffende tankstation kan geconcludeerd worden dat het tankstation geen belemmering vormt voor de realisatie van het onderhavige plan.

Buisleidingen

Buisleiding Gasunie (W500-01)

Ten zuiden van de projectlocatie is een buisleiding van de Gasunie gelegen. De afstand tussen deze buisleiding en de projectlocatie bedraagt circa 800 meter. Het betreft een aardgasleiding. Deze leiding, met de aanduiding W500-01, heeft een 10-6-risicocontour van 140 meter. Geconcludeerd kan worden dat de aanwezigheid van deze aardgasleiding geen belemmering vormt voor het onderhavige plan.

Elektromagnetische straling

Er zijn in het gebied geen hoogspanningslijnen aanwezig waarvan de indicatieve magneetveldzones tot het plangebied reiken. Uit de gegevens op de website www.antenneregister.nl blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn, die overschrijdingen van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten veroorzaken.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Provinciale weg N230

Direct ten noorden van de projectlocatie ligt de provinciale weg N230 richting Utrecht. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Het deel van deze weg waaraan de projectlocatie is gelegen betreft wegvak 135 (Maarssenbroek-Utrecht noord). Dit wegvak heeft een 10-6-risicocontour van 0 meter. Dit wil zeggen dat het plaatsgebonden risico enkel is gelegen op de weg zelf en niet buiten de weg. De aanwezigheid van deze weg in de directe nabijheid van de projectlocatie levert dan ook geen belemmeringen op voor de realisatie van het plan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het water

In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn twee bevaarbare waterwegen gelegen: de rivier de Vecht (op circa 180 meter afstand) en het Amsterdam-Rijnkanaal. Volgens de landelijke Risicokaart vindt over het Amsterdam-Rijnkanaal transport van gevaarlijke stoffen plaats. De ligging van de projectlocatie in de directe omgeving van deze waterwegen levert geen problemen op in het kader van de externe veiligheid.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Ten westen van de projectlocatie is een spoorweg gelegen. Het betreft het spoorwegtraject Utrecht-Breukelen. Over dit spoorwegtraject vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Groepsrisico

In het plangebied vindt er transport plaats van gevaarlijke stoffen over water, weg en trein. Het betreft hier niet-routeplichtige stoffen zoals benzine en routeplichtige stoffen zoals propaan, maar de frequentie hiervan (door het lokale karakter van het transport) is dermate laag dat hierdoor geen risico's ontstaan die ruimtelijke relevant zijn.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor de realisatie van het voorliggende plan

2.5.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer (Wm) van kracht geworden. In hoofdstuk 5 is titel 2 luchtkwaliteitseisen ingevoegd (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht geworden:

- Besluit 'Niet in betekenende mate' (NIBM);
- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM);
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007';
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'.

Deze nieuwe wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg- of verzorgingshuizen gerekend. Een recreatieve voorziening is niet aangewezen als gevoelige bestemming; het besluit gevoelige bestemmingen is op dit plan derhalve niet van toepassing.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Doorvertaald betekent dit dat meer dan 1,2 microgram per m³ wordt aangemerkt als betekende mate. In de regeling 'niet in betekende mate' is dit doorvertaald naar 1500 woningen.

Tabel 1: Grenswaarden hoofdstuk 5, titel luchtkwaliteitseisen Wet milieubeheer

Stof	Grenswaarden			
	Type norm	Van kracht vanaf	Concentratie (µg/m ³)	Maximum overschrijdingen per jaar
Stikstofdioxide	Jaargemiddelde	2015	40	
	Uurgemiddelde	2015	200	18
Fijn stof (PM ₁₀)	Jaargemiddelde	2011	40	
	24-uursgemiddelde	2011	50	35
Zeer fijn stof (PM _{2,5})	Jaargemiddelde	2015	25	
	Jaargemiddelde	2020	20	



Kaart: omgevingsdienst: concentraties: NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}

De Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Onderhavig plan kan niet toegewezen worden aan één van de beschreven categorieën uit de regeling.

**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)		183
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,16
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
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		

Infomil.nl

Het onderhavige plan voorziet niet in de realisatie van een nieuwe voorziening. Het plan behelst de uitbreiding van een reeds bestaande voorziening. De verkeersaantrekkende werking van het hockeyveldencomplex als geheel zal niet explosief stijgen, hierdoor heeft de realisatie van het plan heeft dan ook geen invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit in voldoende mate is onderzocht en geen beperkingen oplevert voor de realisering van onderhavig plan.

2.6 Water

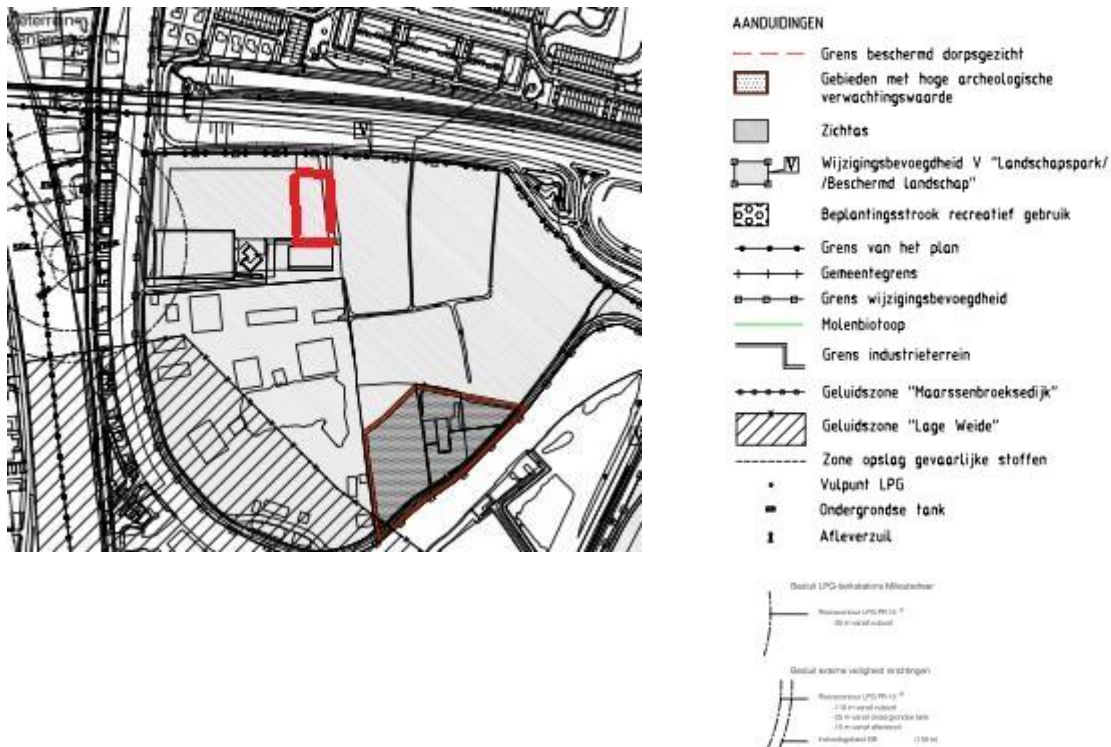
Watertoets

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedure afspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. Voor initiatiefnemers van ruimtelijke plannen en besluiten, met name gemeenten en waterschappen, is het van belang om te weten dat de provincie toeziet of in ruimtelijke plannen en besluiten aan de watertoets gevolg wordt en is gegeven. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en projectafwijkingbesluiten (grotere projecten). De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Stichtse Vecht valt in de zin van wateraangelegenheden onder het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Het Hoogheemraadschap is als waterschap een samenwerking aangegaan met Waternet. Hiermee zijn alle watertaken van het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht en alle Amsterdamse watertakken ondergebracht bij Waternet. De benodigde watervergunning is als bijlage toegevoegd.

2.7 Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) is op 1 september 2007 in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid.



Behoud van (naar verwachting aanwezige) archeologische waarde van deze gebieden dient te worden nagestreefd. Het gemeentelijk beleid is in eerste instantie gericht op het weren van activiteiten welke een aantasting kunnen veroorzaken van de (potentieel) aanwezige archeologische waarde. Medewerking kan worden verleend aan het realiseren van bebouwing en/of het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden, indien daardoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarde. Alvorens een vergunning te verlenen dient gestreefd te worden naar het behoud van mogelijkheden tot voorafgaand wetenschappelijk onderzoek en/of het doen van oudheidkundige waarnemingen. In voorkomende gevallen zal, alvorens te beslissen, advies worden ingewonnen bij de provinciaal archeoloog. Met toepassing van de daartoe opgenomen wijzigingsbepalingen kan, na ingewonnen advies of op verzoek van de provinciaal archeoloog, de gegeven planologische bescherming komen te vervallen, als uit onderzoek blijkt dat binnen de gebieden geen te beschermen archeologische waarde (meer) in het geding is.

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Het plangebied staat op de archeologische beleidskaart van de gemeente Stichtse Vecht aangegeven als een gebied met een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten met een datering vanaf de Vroege IJzertijd. Voor plangebieden waarvan de bodemverstoring een oppervlakte van meer dan 500 m² besloot en de bodem meer dan 30 cm diep geroerd wordt, dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Wanneer de vrijstellingsgrenzen door graafwerkzaamheden voor aanleg van het hockeyveld, worden overschreden, dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

2.8 Ecologie

Zorg voor alle inheemse planten- en diersoorten en voor de natuurlijke rijkdommen van gebieden wordt gegarandeerd door de naleving van de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur en milieu. De instrumenten die deze bescherming mogelijk maken zijn op Europees niveau vertaald in Natura 2000. De Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn zijn in Natura 2000 opgenomen. De Europese wetgevingen zijn in Nederland vertaald in de Flora- en faunawet voor de soortbescherming en in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 voor de gebiedsbescherming. Nederland heeft daarmee de Europese wetgeving in de nationale wetgeving verankerd. Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten - en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort.

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling dient het plan onder andere getoetst te worden aan de natuurwetgeving. Door middel van een ecologische quickscan dient te worden onderzocht of in en nabij het plangebied beschermde natuurgebieden en soorten voorkomen en of deze met de beoogde ontwikkeling worden aangetast. Door ingenieursbedrijf Aveco de Bondt is een ecologische quickscan uitgevoerd. In het navolgende worden de conclusies die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen kort beschreven.

Quikscan flora en fauna, aanleg 4e hockeyveld MHV Maarssen, Ingenieursbedrijf Aveco de Bondt, rapportnummer 142386, d.d. 19.12.2014

Conclusies en aanbevelingen

In de houtwal en in de oeverzone van de watergang kunnen tijdens het broedseizoen diverse algemene vogelsoorten tot broeden komen. Alle vogelsoorten zijn tijdens het broeden strikt beschermd. Het broedseizoen loopt globaal van medio maart tot medio juli, maar is afhankelijk van de betreffende soort en de buitentemperatuur. Er wordt geen standaardperiode voor het broedseizoen gehanteerd; ongeacht het seizoen mogen in gebruik zijnde nesten van vogels niet worden aangetast of verstoord. Negatieve effecten op jaar rond beschermde nestlocaties worden niet verwacht.

Tijdens het veldbezoek is in de te dempen watergang één exemplaar van de kleine modderkruiper gevangen. Deze watergang maakt onderdeel uit van het leefgebied van de kleine modderkruiper (tabel 2 Flora- en faunawet). Met het dempen van de watergang wordt leefgebied van de kleine modderkruiper aangetast. Het dempen van de watergang is uitgevoerd conform de goedgekeurde gedragscode Flora- en faunawet voor waterschappen (Unie van waterschappen, 2012).

Het aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet, of het uitvoeren van nader onderzoek wordt niet nodig geacht. De slootdemping dient te worden uitgevoerd conform een goedgekeurde gedragscode zoals staat omschreven in de Quickscan.

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van beschermde (natuur)gebieden. Hierdoor is met de plannen geen sprake van (significante) aantasting van instandhoudingdoelstellingen van gebieden die beschermd zijn in

het kader van de Natuurbeschermingswet of de kernkwaliteiten van de EHS. Vervolgstappen in het kader van de gebiedsbescherming, zoals het aanvragen van een Natuurbeschermingswetvergunning, zijn niet nodig.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de realisatie van het onderhavige plan.

2.9 Overige milieuaspecten

Geurhinder

Het plan betreft geen toevoeging van een geurhindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Lichthinder

Het plan betreft geen toevoeging van een lichthindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Trillingshinder

Het plan betreft geen toevoeging van trillingsgevoelige bestemmingen. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving

De gemeente Stichtse Vecht is voornemens een vierde hockeyveld te realiseren op het sportcomplex aan de Oostwaard in Maarssen, in de gemeente Stichtse Vecht. Het nieuwe hockeyveld wordt gerealiseerd direct ten noordoosten van het bestaande hockeyveldencomplex. Vanwege het groeiend aantal leden van de aanwezige hockeyclub MHV Maarssen is de realisatie van een vierde hockeyveld noodzakelijk. De sloot die zich thans ter plaatse van het geprojecteerde hockeyveld bevindt is gedempt.

De beoogde ontwikkeling is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Maarssen-zuid' (vastgesteld door de raad van de voormalige gemeente Maarssen d.d. 13.04.2005). De gemeente Stichtse Vecht is echter bereid deze strijdigheid weg te nemen en de aanleg van het hockeyveld mogelijk te maken. Hierbij is gekozen voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./2.12, eerste lid, onder a.sub 3o Wabo als te voeren ruimtelijke procedure.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkeling wordt in ruimtelijk en planologisch opzicht aanvaardbaar geacht omdat:

- het plan past binnen de bestaande ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur;
- het plan past binnen de beleidskaders van Rijk, provincie, regio en gemeente;
- de waterhuishouding op de projectlocatie door het plan niet nadelig wordt beïnvloed;
- geen archeologische waarden worden verstoord;
- geen beschermde faunistische of floristische waarden worden verstoord;
- er geen overige milieubelemmeringen zijn;
- geen onevenredige aantasting van het woongenot plaatsvindt voor omwonenden;
- de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

Resumerend kan worden geconcludeerd dat de realisering van het voornoemd plan aan de Oostwaard te Maarssen in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is

3. Uitvoerbaarheid

3.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een omgevingsvergunning zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van de omgevingsvergunning van start gaan.

3.1.1 Wettelijk (voor)overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties, te weten het Waterschap en de Provincie Utrecht, worden in kennis gesteld van onderhavig plan.

3.1.2 Planprocedure: inspraak en zienswijzen

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken. Gezien de aard en omvang van het plan, kiest de gemeente ervoor geen inspraakprocedure te doorlopen. Een ieder kan zijn/haar zienswijze tegen het plan kenbaar maken op de ontwerp-omgevingsvergunning conform artikel 3.8 Wro.

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is, conform het bepaalde in de Wabo (paragraaf 3.3) de uitgebreide procedure van toepassing, met dien verstande dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage ligt. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

3.2 Economische uitvoerbaarheid

Een exploitatieplan is op basis van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) artikel 6.2 niet noodzakelijk, indien de kosten op een andere wijze worden verhaald. Dit kan middels een anterieure overeenkomst. Voor vaststelling van het planologisch besluit dient duidelijk te zijn op welke wijze de kosten zullen worden verhaald. Er wordt een anterieure overeenkomst gesloten met Hockeyvereniging MHV Maarssen om het kostenverhaal te verzekeren. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid aangetoond.

4. Bijlagen

Bijlage 1 Verbeelding

Bijlage 2: Watervergunning (d.d. 04.12.2014);

Bijlage 3: Quikscan flora en fauna, aanleg 4e hockeyveld MHV Maarssen, Ingenieursbedrijf Aveco de Bondt, rapportnummer 142386, d.d. 19.12.2014

