

**Ruimtelijke onderbouwing 'Uitbreiding parkeer-  
plaats filiaal Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen'**  
**Gemeente Stichtse Vecht**  
**Definitief**





**Ruimtelijke onderbouwing 'Uitbreiding parkeer-  
plaats filiaal Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen'  
Gemeente Stichtse Vecht  
Definitief**

Rapportnummer: 211x06828.077713\_3

Datum: 24 april 2014

Contactpersoon opdrachtgever: Lidl Nederland GmbH

Projectteam BRO: Janneke van de Vorstenbosch

Trefwoorden: --

Bron foto kافت: HH14

Beknopte inhoud: --

BRO  
Hoofdvestiging  
Postbus 4  
5280 AA Boxtel  
Bosscheweg 107  
5282 WV Boxtel  
T +31 (0)411 850 400  
F +31 (0)411 850 401  
E info@bro.nl



| Inhoudsopgave                        | pagina    |
|--------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING</b>                  | <b>3</b>  |
| 1.1 Aanleiding                       | 3         |
| <b>2. PLANOPZET</b>                  | <b>5</b>  |
| 2.1 Situering plangebied             | 5         |
| 2.2 Planopzet                        | 6         |
| 2.3 Bestemmingen                     | 7         |
| <b>3. BELEIDSANALYSE</b>             | <b>9</b>  |
| 3.1 Rijks- en Provinciale beleid     | 9         |
| 3.2 Regionaal en Gemeentelijk beleid | 9         |
| <b>4. VERANTWOORDING</b>             | <b>11</b> |
| 4.1 Flora en fauna                   | 11        |
| 4.2 Archeologie en Cultuurhistorie   | 12        |
| 4.3 Waterparagraaf                   | 13        |
| 4.4 Bodem                            | 15        |
| 4.5 Bedrijven en milieuzonering      | 16        |
| 4.6 Verkeer                          | 17        |
| 4.7 Akoestiek                        | 18        |
| 4.8 Luchtkwaliteit                   | 20        |
| 4.9 Externe veiligheid               | 21        |
| <b>5. UITVOERBAARHEID</b>            | <b>25</b> |
| 5.1 Inleiding                        | 25        |
| 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 25        |
| 5.3 Economische uitvoerbaarheid      | 26        |
| <b>6. CONCLUSIE</b>                  | <b>27</b> |

## **BIJLAGEN**

Bijlage 1: Akoestisch onderzoek

Bijlage 2: Quick Scan Planschaderisicoanalyse



Voor de activiteit bouwen in afwijking van het vigerende bestemmingsplan. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in de motivering van het beoogde initiatief.



Ligging bestaande Lidl-filiaal met parkeerterrein aan de Nijverheidsweg



## 2. PLANOPZET

### 2.1 Situering plangebied

Het plangebied is gelegen op een bestaand bedrijventerrein in Maarssen dat ten zuiden wordt begrensd door Maarssenbroeksedijk, in het westen door de Verbindingsweg, in het oosten door de Zuilensering (N230) en ten noorden door de spoorlijn met traject Utrecht – Amsterdam.

Het perceel van de Lidl ligt op de hoek van de Nijverheidsweg en de Maarssenbroeksedijk. Aan de oostzijde wordt het perceel begrensd door de bedrijfsbebouwing van het bedrijf aan de Maarssenbroeksedijk 6 en aan de noordzijde door de bedrijfsbebouwing van het bedrijf gelegen aan de Nijverheidsweg 4.

#### *Kenmerken plangebied*

Het plangebied is in de huidige situatie gedeeltelijk in gebruik als detailhandelsbedrijf met bijbehorend parkeerterrein en voor het overige gedeelte als groenstrook. De Lidl heeft in de huidige situatie de beschikking over 25 parkeerplaatsen. De laad- en losruimte van de Lidl ligt aan de zijkant van het pand, aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. De laad- en losruimte is te bereiken via de Nijverheidsweg.



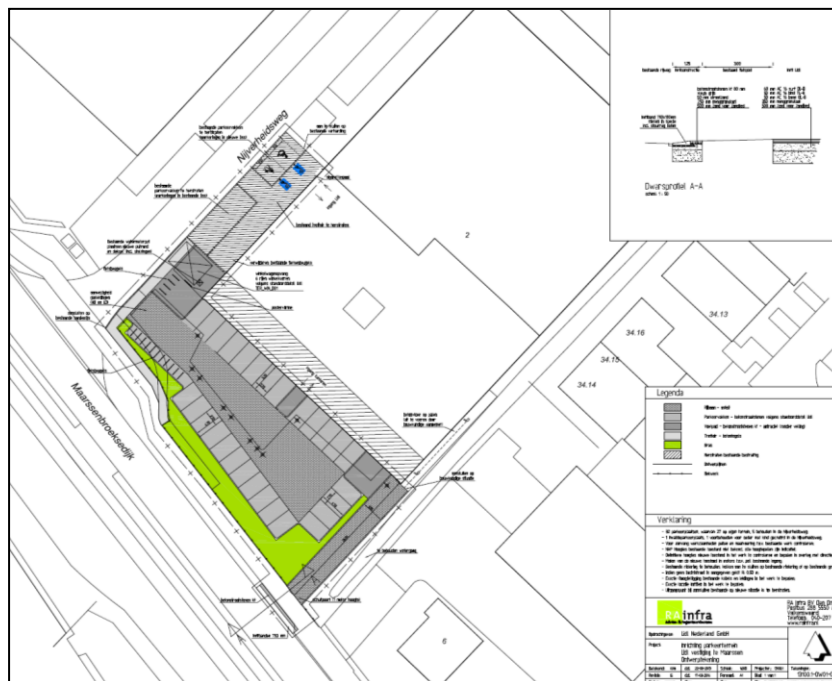
Huidige situatie Lidl

## 2.2 Planopzet

### Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie zal de bestaande groenstrook worden verhard en worden vervangen door een parkeerterrein ten behoeve van Lidl supermarkt. De uitbreiding van de parkeervoorziening vindt plaats aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. Er zullen 9 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op het parkeerterrein zal dan ruimte zijn voor in totaal 34 parkeerplaatsen, waarvan 1 invalideparkeerplaats en 1 ouder-en-kind parkeerplaats.

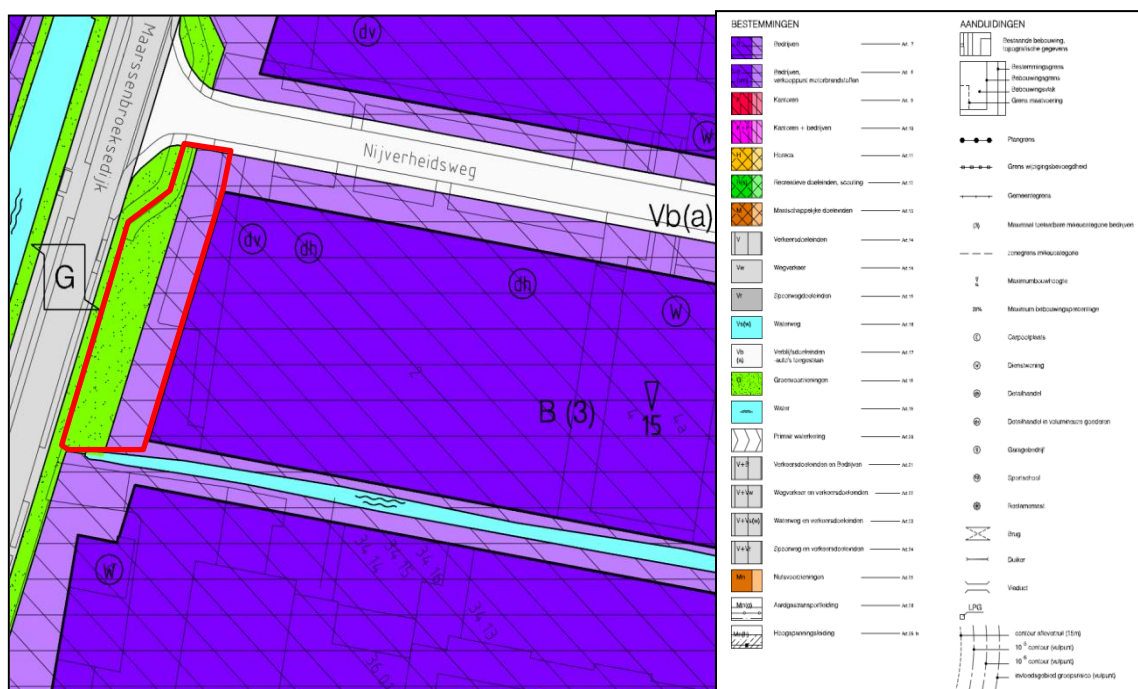
De laad – en losruimte bevindt zich in de nieuwe situatie nog steeds aan de zijkant van het pand, aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. De route van en naar de laad- en losruimte wordt echter gewijzigd. De laad- en losruimte zal in de toekomst te bereiken zijn via een inrit aan de Maarssenbroeksedijk.



Nieuwe situatie met parkeervakken en nieuwe aanrijdroute laad- en losruimte

## 2.3 Bestemmingen

De percelen bevinden zich in het bestemmingsplan 'Maarssebroek Werkgebied', dat op 27 februari 2006 is vastgesteld door de gemeenteraad van Maarssen (nu Stichtse Vecht). In dit bestemmingsplan ligt het uit te breiden parkeerterrein van Lidl binnen de gronden met de bestemming 'Bedrijven' en de bestemming 'Groenvoorzieningen'.



### Doeleindenomschrijving

De op de plankaart voor 'bedrijven' aangewezen gronden zijn bestemd voor Bedrijven in categorie 1 – 3.2, met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, bedrijfswoningen, andere bouwwerken, erven, water, groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen. De functieaanduiding 'dh' en 'dv' geven aan dat ter plaatse ook detailhandel en volumineuze detailhandel is toegestaan.

De op de plankaart voor 'groenvoorzieningen' aangewezen gronden zijn bestemd voor openbare groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen, bermstroken, speelvoorzieningen, reclameobjecten, geluidsschermen en ter plaatse van de aanduiding "carpoolplaats" voor parkeervoorzieningen, een en ander met de daarbij behorende bouwwerken, waaronder mede begrepen duikers en dammen.

**Doorwerking voor het plangebied**

Het onderhavige plan omvat de bouw van een parkeerterrein bij een bestaande Lidl supermarkt. Deze nieuwbouw vindt gedeeltelijk plaats binnen het bestemmingsvlak 'Bedrijven'. Binnen deze bestemming zijn parkeervoorzieningen ten behoeve van bedrijfsbestemmingen toegestaan. De uitbreiding van het parkeerterrein vindt voor het overige deel plaats binnen het bestemmingsvlak 'Groenvoorzieningen'. Het gebruik van de gronden met deze bestemming voor parkeren, is in strijd zijn met de bestemmingsplanregels. Parkeren is namelijk alleen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'carpoolplaats'.

### 3. BELEIDSANALYSE

#### 3.1 Rijks- en Provinciale beleid

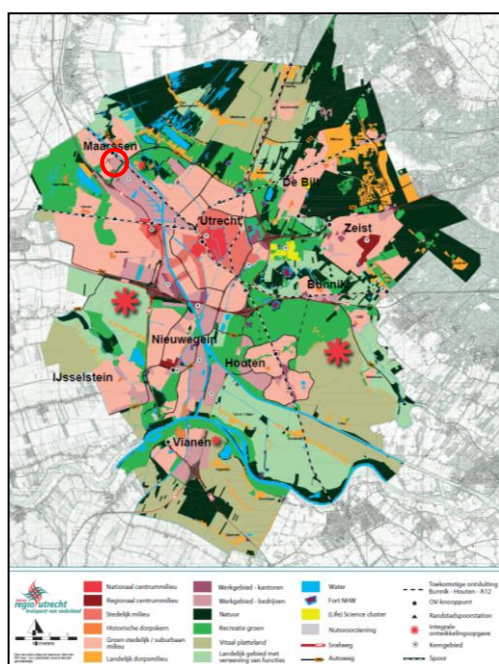
In het rijks – en provinciale beleid worden geen uitspraken gedaan over de ontwikkeling die met onderhavige ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakt wordt.

#### 3.2 Regionaal en Gemeentelijk beleid

##### Regionaal Structuurplan 2005 – 2015

Het Regionaal Structuurplan (RSP) is een belangrijk instrument van het Bestuur Regio Utrecht. Het geeft invulling aan de visie en ambities van de regio Utrecht op het gebied van de ruimtelijke ontwikkeling.

Het plangebied ligt in het westelijke deel van de Regio Utrecht in het 'Werkgebied – Bedrijven'. Dit gebied is een monofunctioneel werkmilieu met industrie, (groot)handel en transport. Binnen deze locaties en panden vinden minder dan 20% kantoor gebonden werkzaamheden plaats. De grotere locaties binnen dit gebied zijn goed bereikbaar met auto, (H)OV en fiets.



Plankaart Regionaal structuurplan

### *Ambitie*

De regio biedt mogelijkheden voor herstructurering en transformatie van verouderde terreinen. Bijvoorbeeld door op perceelniveau meer diversiteit van bedrijvigheid op de bestaande terreinen toe te staan en de zittende bedrijven enige uitbreidingsruimte te kunnen bieden. Daarnaast wordt het mogelijk op de bedrijfsterreinen kleinschalig kantoren te realiseren, passend binnen het op te stellen regionale vestigingsbeleid.

De kleinere bedrijfsterreinen in de regio worden gestimuleerd kleinschalig door te groeien en waar nodig te moderniseren. Het type bedrijvigheid moet voldoen aan de regionale ambities en mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid. Het behouden van deze werkgelegenheid is van levensbelang binnen de bestaande regionale kernen. Ook de kleine dorpskernen, met een beperkt aantal winkels en voorzieningen is gebaat bij het behouden van voldoende draagvlak ten behoeve van de lokale werkgelegenheid en vitaliteit. Het behouden en verder versterken van deze zogenaamde 'stads' economie is prioriteit.

### **Doorwerking plangebied**

Het plangebied ligt in het werkgebied - bedrijven. Het project draagt bij aan de wens om te voldoen aan de regionale ambities, hetgeen moet bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid. Op perceelniveau wordt een zittend bedrijf enige uitbreidingsruimte geboden. Een perceel dat nu minimaal begroeid is en geen functie heeft, wordt betrokken bij een bestaande supermarkt. Hiermee wordt de positie van de Lidl versterkt en het bestaan behouden, wat bijdraagt aan de regionale ambitie, hetgeen ook weer bijdraagt aan de leefbaarheid van het terrein. Door de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen wordt de supermarkt goed bereikbaar en wordt parkeren op eigen terrein geconcentreerd.



## 4. VERANTWOORDING

### 4.1 Flora en fauna

Het plangebied bevindt zich niet in een speciale beschermingszone als bedoeld in de Vogel- en/of Habitatrichtlijn en maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Gebiedsbescherming is dus niet direct aan de orde. Wat betreft soortbescherming is de Flora- en faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden aangevraagd.

Onderhavige ontwikkeling betreft de aanleg van een parkeerterrein op een bedrijfsterrein bij een bestaande Lidl supermarkt. Er wordt niet gesloopt en er wordt geen Flora – en fauna verwijderd. Een Flora en fauna onderzoek is derhalve niet nodig.



Bomen op het (naastgelegen) perceel

Op de foto op de vorige pagina zijn enkele bomen op het perceel van de projectlocatie en het naastgelegen perceel te zien. De boom midden op het perceel is reeds jaren geleden verwijderd. Hetzelfde geldt voor de bomen aan de rechterzijde van het perceel. Er staat nog wel een bomenrij op het naastgelegen perceel, naast de bestaande sloot. De inrit/uitrit voor de laad- en losruimte is hierlangs op eigen terrein gepland. De aanleg van de in/uitrit heeft geen effect op de bestaande bomen, deze blijven in hun huidige toestand onaangetast.

### **Conclusie**

Het aspect Flora - fauna vormt geen belemmering voor de realisering van het onderhavige plan.

## **4.2 Archeologie en Cultuurhistorie**

Archeologische resten in de bodem dienen te worden beschermd en worden behouden. Indien dit niet mogelijk is, dienen archeologische waarden ex situ te worden veiliggesteld door middel van een archeologische opgraving.

Op basis van gebieds- en bodemkenmerken wordt de kans op het vinden van archeologische resten in de bodem ingeschat / vastgesteld. Wanneer de verwachting is dat er archeologische resten gevonden kunnen worden dient de gemeente ingelicht te worden wanneer ingrepen gedaan kunnen worden, die deze vondsten zouden kunnen aantasten en dient een archeologisch onderzoek plaats te vinden. De archeologische beleidskaart van de gemeente Stichtse Vecht vormt hiervoor het toetsingskader.

### **Beleidsnota Archeologie**

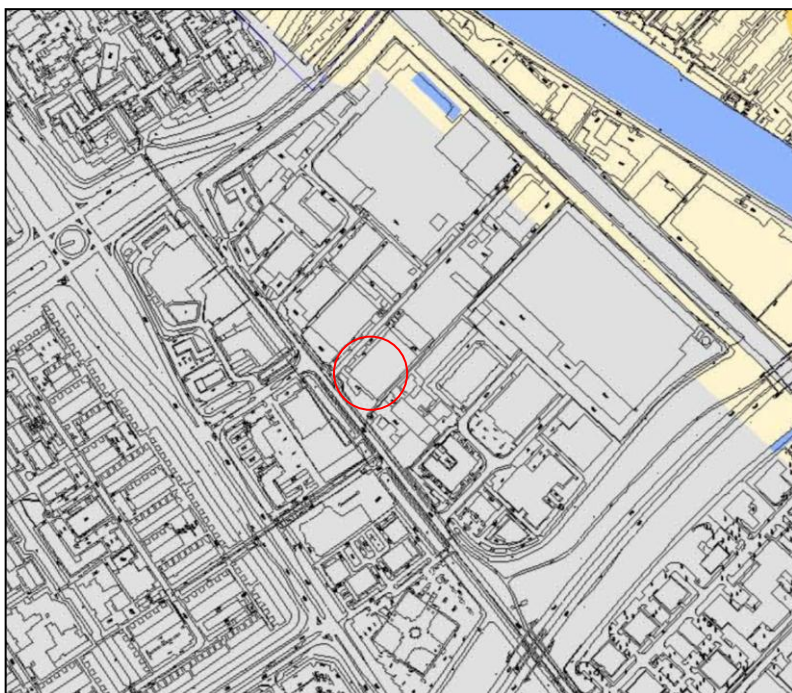
De verwachtingen- en beleidskaarten van de voormalige gemeente Maarssen, Breukelen en Loenen, inclusief onderliggend rapport<sup>1</sup> zijn in 2012 vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Stichtse Vecht.

Het plangebied is op de archeologische beleidskaart aangegeven als verstoord / zeer lage archeologische waarde. Een onderzoek is daarom niet noodzakelijk. Indien bij de werkzaamheden toch archeologische vondsten (toevalsvondsten) worden gedaan, is de vinder verplicht deze te melden bij de Minister OCW. Om praktische redenen wordt geadviseerd de vondsten te melden bij de gemeente Stichtse Vecht.

---

<sup>1</sup> Botman, A./N. de Jonge/ J. Dijkstra/ S.J.H. van der A, 2009: Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de gemeente Maarssen, Loenen, Abcoude en Breukelen. (ADC Heritage Rapport, H032), Amersfoort





Archeologische beleidskaart gemeente Stichtse Vecht

### **Cultuurhistorie**

Het plangebied ligt niet in een cultuurhistorisch waardevol gebied. In het plangebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig.

### **Conclusie**

Vanwege de ligging van het plangebied in een zone die op de beleidskaart staat aangegeven als een zone met een zeer lage archeologische waarde of verstoord, is conform het archeologische beleid van de gemeente geen archeologisch onderzoek nodig. Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisering van het onderhavige plan.

## **4.3 Waterparagraaf**

Het is verplicht om bij ruimtelijke ingrepen de watertoets te doorlopen. Hierin dient inzicht worden geboden in de effecten van het initiatief op de waterhuishouding. In het kader van de watertoets dient de gemeente wateradvies in te winnen bij de waterbeheerder. De gemeente en het waterschap kunnen praktische afspraken maken over de wijze waarop het aspect water in het ruimtelijk plan is opgenomen.

## Beleid

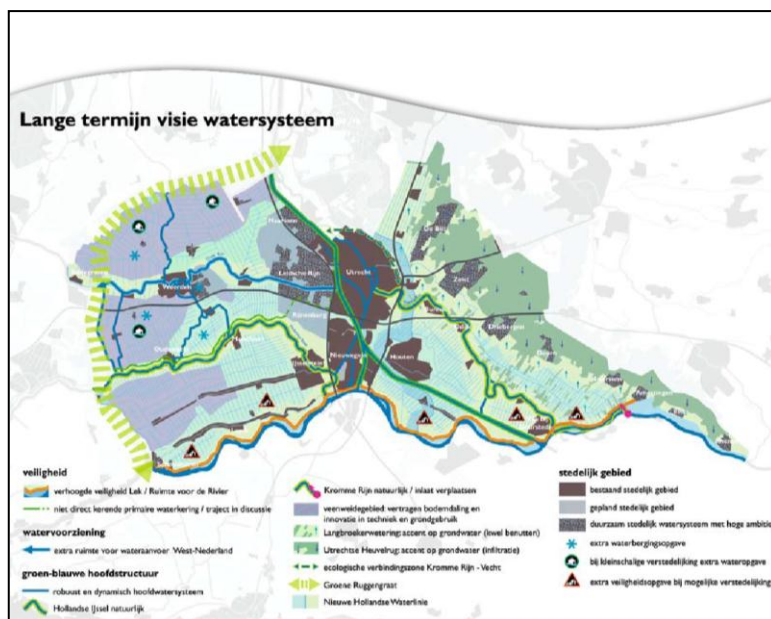
### Rijksbeleid

Het waterbeleid in Nederland wordt bepaald door het rijk en de provincies. Op rijksniveau geldt momenteel het Nationaal Waterplan 2009 - 2015. De hoofddoelstelling van NW4 houdt in: Een veilig en bewoonbaar land hebben en houden, en gezonde en veerkrachtige watersystemen instandhouden, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd. In deze nota komen aan de orde: watersystemen, de thema's veiligheid, verdroging, emissies en waterbodems, bestuurlijke organisatie, internationaal waterbeleid, en de financiële en economische consequenties.

### Provinciaal beleid

Op provinciaal niveau gelden voor De Stichtse Rijnlanden de waterhuishoudingsplannen van de provincie Utrecht en de provincie Zuid-Holland. Het waterschap maakt eens in de vier jaar een Waterbeheersplan, waarin op regionaal niveau uitwerking aan het waterbeleid wordt gegeven. Eind 2009 is het nieuwe waterbeheersplan vastgesteld: Waterbeheersplan 2010-2015: Water Voorop!

Het waterbeheersplan bevat alle taakvelden van het waterschap: de zorg voor schoon water, veilige dijken en droge voeten.



Visiekaart hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

### Huidige waterhuishoudkundige situatie

De planlocatie ligt in een vrij oud en daardoor sterk verdicht bedrijventerrein met een gevarieerde typologie van grootschalige bedrijven in de spoorzone tot meer kleinschalige bedrijven in de richting van de Maarssenbroeksedijk. Kenmerkend voor dit gebied is het hoge percentage verhard oppervlak. Het hele bedrijventerrein ligt in het peilge-

bied met een vast peil van NAP -1,0 m. Open grond komt nauwelijks meer voor, zodat neerslag geen gelegenheid heeft te infiltreren. Het gebied heeft rondom een tertiaire watergang voor de afvoer van overtollig water. Ook aan de achterzijde van de bedrijfspercelen aan de Nijverheidsweg bevinden zich watergangen die van belang zijn voor de afvoer naar de primaire watergang aan de Maarssenbroeksedijk.

In het algemeen kent het plangebied een zogenaamd verbeterd gescheiden rioolstelsel, waarbij het eerste water van daken en verharde terreinen (waarin zich de meeste oppervlakte vervuiling bevindt) middels het vuilwaterriool wordt afgevoerd naar de dichtstbijzijnde rioolwaterzuivering, waarna het overige water geloosd kan worden op de tertiaire watergangen. Via de primaire watergangen wordt het overtollige gebiedswater uitgeslagen op het hoofdwatersysteem, in dit geval het Amsterdam-Rijnkanaal. Bij eventueel watertekort in droge perioden wordt water aangevoerd vanuit het hoofdwatersysteem. Het Amsterdam-Rijnkanaal kent een streefpeil van - 0,40 m NAP. Door de drainerende werking van het Amsterdam-Rijnkanaal, is in het plangebied nauwelijks sprake meer van enige invloed van de Utrechtse Heuvelrug. Voor zover nog sprake zou zijn van kwel blijft deze tot een minimum beperkt zodat feitelijk gesproken kan worden van een neutrale situatie. Dit maakt het watersysteem kwetsbaar voor verdroging c.q. wateroverlast in extreem droge respectievelijk natte perioden.

#### **Situatie plangebied**

Op de locatie is de ruimtelijke ontwikkeling van een parkeerterrein gepland. In de huidige situatie bestaat de planlocatie uit 1.200 m<sup>2</sup> verhard oppervlak. In verband met de ruimtelijke ontwikkeling zal de bebouwing en daarmee de verharding toenemen met een oppervlakte van 353,6 m<sup>2</sup>. Omdat de toename van het verhard oppervlak onder de 500 m<sup>2</sup> blijft, is watercompensatie niet aan de orde.

#### **Conclusie**

De voorgenomen ontwikkeling van het parkeerterrein heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem.

## **4.4 Bodem**

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om de beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie. Er mogen namelijk geen nieuwe gevoelige functies op een zodanig verontreinigd terrein worden gerealiseerd, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Ter plaatse van de beoogde uitbreiding van het parkeerterrein bevindt zich een ernstige bodemverontreiniging (Wbb-geval UT1904/00027). De provincie heeft ingestemd met de wijze van uitvoeren van de geplande bodemsanering<sup>2</sup>. De bodemsanering dient, voorafgaande aan de aanlegwerkzaamheden, te worden uitgevoerd volgens de ingediende BUS-melding. De sanering dient binnen een jaar na afgifte van het akkoord te zijn uitgevoerd.

### **Conclusie**

Vanwege de aanwezige ernstige bodemverontreiniging moeten werkzaamheden in de grond worden afgestemd met het bevoegd gezag Wet bodembescherming, de provincie Utrecht. De provincie Utrecht heeft op 12 juni 2013 al ingestemd met de ingediende BUS-melding. De sanering dient binnen een jaar na afgifte van het akkoord te zijn uitgevoerd.

## **4.5 Bedrijven en milieuzonering**

Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen van bestaande en toekomstige bedrijven om zodoende de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Hierin wordt per bedrijfsoort aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid en gevaar) hiervan kan uitgaan en welke indicatieve afstand hierbij (minimaal) in acht genomen worden.

Bij bedrijven en milieuzonering wordt onderscheid gemaakt naar twee omgevingstypen, te weten 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. De planlocatie kan worden aangeduid als een gemengd gebied, alwaar naast wonen ook bedrijfsactiviteiten naast elkaar plaatsvinden.

### **Wat betekent dit voor het plangebied?**

Het plan voorziet in de aanleg van een parkeerterrein ten behoeve van een supermarkt. Dit is een bedrijfsmatige functie die op basis van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten valt in bedrijfscategorie 1. De richtafstand tot woningen in een gemengd gebied bedraagt 10 meter. De afstand van de supermarkt tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt meer dan 10 meter. De afstand van het nieuwe parkeerterrein tot de dichtstbijzijnde woning bedraagt ook meer dan 10 meter. Hieraan wordt in de beoogde situatie voldaan.

---

<sup>2</sup> Brief akkoord, BUS-melding, kenmerk Z-BDM\_HZ-2013-2987-01, d.d. 12 juni 2013.

## Conclusie

Er is na de aanleg van het parkeerterrein sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Tevens worden andere bedrijfsmatige functies niet in hun activiteiten beperkt.

## 4.6 Verkeer

Het ontwikkelen van het onderhavige plan heeft verkeersbewegingen tot gevolg. De vraag is of de verkeersbewegingen effecten hebben op het geheel van verkeersbewegingen en parkeerbelasting in de omgeving van de locatie.

In de bestaande situatie is sprake van een parkeervoorziening met een omvang van 25 parkeerplaatsen voor personenwagens. In de nieuwe situatie zal het aantal parkeerplaatsen uitbreiden naar 34. Er is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de uitbreiding van het parkeerterrein.

De openingstijden van de Lidl vestiging zijn van 08.30 uur tot 20.00 uur. Voor een representatieve weekdag is door Lidl aangegeven dat er sprake is van circa 1.000 bezoekende personenwagens. Op basis van de toename van het aantal beschikbare parkeerplaatsen van 9 (34 – 25) is dit aantal verkeersbewegingen vertaald naar een turn-over per parkeerplaats van 5 per weekdag met een verdeling van 4 turn-overs voor de dagperiode en 1 turn-over voor de avondperiode.

Voor een representatieve weekdag komt dit op een totaal van 90 (2 x 5 x 9) extra verkeersbewegingen aan personenwagens. Daarnaast worden er per etmaal 3 vrachten geleverd. Dat zijn in totaal 6 verkeersbewegingen per etmaal. Deze verkeersbewegingen worden voor het verkeersaspect niet meegerekend, want er verandert niets aan het aantal vrachtleveringen.

Voor een representatieve weekdag zijn er dus 90 extra verkeersbewegingen aan personenwagens ten gevolge van de uitbreiding van het parkeerterrein van het Lidl-filiaal.

De omgeving van het plangebied is reeds ingericht op vele verkeersbewegingen, gezien de aanwezigheid van de huidige detailhandelsvestiging en bijbehorende parkeervoorzieningen. Daarnaast is de Maarssenbroeksedijk ingericht als verkeersontsluitingsweg voor het industrieterrein. Het verkeer van en naar de Lidl wordt via de Maarssenbroeksedijk ontsloten op de Zuilense Ring (N230). Deze weg sluit aan op de Rijksweg A2, richting Amsterdam of Den Bosch. Op deze route zijn geen beperkingen of knelpunten te verwachten als gevolg van de ontwikkeling.

#### *Parkeren*

Een parkeernorm is niet relevant. De supermarkt is bestaand en wordt niet groter in omvang of bedrijfsvloeroppervlak.

#### **Conclusie**

Het aspect verkeer vormt geen belemmering voor de realisering van het onderhavige plan.

### **4.7 Akoestiek**

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van nieuwe geluidgevoelige bebouwing binnen een geluidzone wegverkeerslawaaï, vliegtuiglawaai en/of spoorweglawaaï. In voorliggend geval wordt de bouw beoogd van een supermarkt. Dit is geen geluidgevoelige functie. Er wordt geen geluidsgevoelige functies conform de Wet geluidhinder opgericht, waardoor een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is.

#### **Verkeer**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient de impact van het plan op de omgeving inzichtelijk gemaakt te worden. Er is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de uitbreiding van het parkeerterrein van de supermarkt. In een worstcasescenario, is er sprake van een extra netto verkeersaantrekkende werking van 330 verkeersbewegingen aan personenwagens per etmaal.

Op basis van deze gegevens is op de hoofdverkeersstructuur rondom de het industrieterrein (waar het verkeer ten gevolge van de supermarkt zal rijden) sprake van een mogelijke beperkte toename van verkeersbewegingen. Het effect van een eventuele toename is in de praktijk niet merkbaar en zal derhalve geen nadelige gevolgen hebben voor de geluidsbelasting op de gevels van bestaande (bedrijfs)woningen op het industrieterrein. De geluidsbeleving ter plaatse van en in de directe omgeving van de locatie is vergelijkbaar met de huidige geluidsbeleving.

De conclusie luidt dan ook dat er geen sprake is van een toename van geluidhinder ten gevolge van de toename van het aantal verkeersbewegingen.

#### **Overige geluidsbronnen**

De uitbreiding van het parkeerterrein kan ook andere hinder veroorzaken naar zijn omgeving. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende bron:

- laden en lossen.



Hieronder is aangegeven hoe de hinder naar de omgeving zoveel mogelijk beperkt zal worden. Daarnaast zal in het kader van de vergunningverlening exact worden vastgelegd hoeveel geluid geproduceerd mag worden, zodanig dat voldaan wordt aan de wettelijke normen.

#### *Laden en lossen*

Een onderdeel van de supermarkt betreft het laden en lossen. Er is een onderzoek<sup>3</sup> ingesteld naar de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door het laden en lossen. Hiervoor zijn alleen die activiteiten relevant die gelegen zijn ter plaatse van de nabijgelegen woning aan de Maarssenbroeksedijk 6.

Er is een mobiele bron gemodelleerd vanaf de Nijverheidsweg langs de gevel van het bedrijfspand van Lidl. De bron symboliseert het achteruit inrijden en het vooruit weggrijden van de vrachtwagen. Dit rijden gebeurt zeer rustig. Het toegepaste bronvermogen bedraagt circa 100 dB(A). Aan de achterzijde, de Z-hoek van het bedrijfspand is een puntbron gemodelleerd die het laden en lossen van de vrachtwagen symboliseert. Hierbij zijn alle relevante daarmee samenhangende bronnen bij inbegrepen: het bewegen van de laadklep, het rijden van de rolcontainers in en uit de laadruimte en het rijden van de rolcontainers van en naar de deur van het magazijn aan de achterzijde. De laad- en lostijd bedraagt 20 minuten per wagen en er worden 3 vrachtwagens geladen en gelost, alleen tijdens de dag periode.

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau is berekend. Daarbij is artikel 2.17 lid 3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van de laad- en losactiviteiten bedraagt 41 dB(A) in de dag periode. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen als opgenomen in artikel 2.17 lid 3 van het Activiteitenbesluit.

#### **Conclusie**

Er kan geconcludeerd worden dat de verkeersaantrekkende werking door de uitbreiding van het parkeerterrein van de Lidl geen significant negatieve effecten zal hebben op het akoestisch klimaat ter plaatse van nabijgelegen woningen. Er is ook geen sprake van een toename van geluidhinder ten gevolge van andere geluidsbronnen, zoals het laden/lossen. Het aspect geluid vormt geen belemmering voor het plan.

---

<sup>3</sup> Abovo Acoustics, akoestische beoordeling laden en lossen t.p.v. Lidl Maarssen Nijverheidsweg 2, d.d. 7 februari 2013. Rapportnummer: W1521.

## 4.8 Luchtkwaliteit

Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM. Ten behoeve van een aantal ontwikkelingen is een lijst samengesteld met ontwikkelingen die altijd NIBM zijn. Voor deze ontwikkelingen is een nader onderzoek naar luchtkwaliteit niet noodzakelijk. Een supermarkt behoort niet tot deze lijst.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied verkregen aan de hand van de monitoringstool ([www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat in de planjaren 2012, 2015 en 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) in de directe omgeving van het plangebied ruimschoots onder de grenswaarden uit de wetgeving liggen.

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft 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. In de onderstaande tabel bevindt zich de uitkomst van de tool.

| 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)                                                              |                                       | 90   |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                     |                                       | 0,7% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                           | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,09 |
|                                                                                                           | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0,02 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                                |                                       | 1,2  |
| Conclusie                                                                                                 |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig                 |                                       |      |

### Berekening bijdrage extra verkeer

Bij een toename van 90 verkeersbewegingen per etmaal, waarvan het aandeel vrachtverkeer 6 verkeersbewegingen per etmaal is (0,7%), draagt het extra verkeer niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit en is een onderzoek niet nodig.

## Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van het onderhavige plan.

## 4.9 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen<sup>4</sup> vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de  $10^{-6}$  contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

### *Groepsrisico*

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

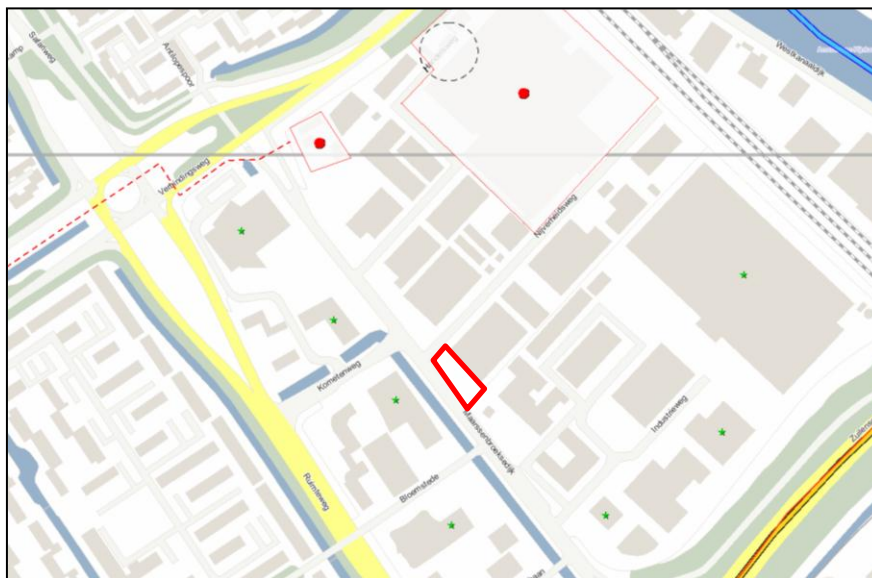
Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

---

<sup>4</sup> Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi.

*(Beperkt) kwetsbare objecten*

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants<sup>5</sup>.



## Uitsnede risicokaart Utrecht

### Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle bronnen worden toegestaan.

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich twee risicobronnen, zoals aangegeven in bovenstaande uitsnede van de Utrechtse Risicokaart.

1. Gasontvangststation Maarssen aan de Maarssenbroeksedijk 8;

## Transportroutes

Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de weg, het spoor, het water en door buisleidingen. Tijdens het transport kunnen dingen misgaan waardoor de gevaarlijke lading kan ontbranden of exploderen of waardoor er bijvoorbeeld giftige gassen ontsnappen via een lek of breuk. In het algemeen geldt dat die wegen op de risicokaart vermeldt staan waarvan er bekend is dat er een overschrijding van de wettelijke norm is. Deze norm is het plaatsgebonden risico 10-6.

<sup>5</sup> Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Bij risicovolle buisleidingen kan gedacht worden aan (hogedruk) transport van aardgas, maar ook van olie, benzine, kerosine, chemische producten en industriële gasen. Deze stoffen kunnen giftig, lichtontvlambaar of brandbaar zijn. Buisleidingen lopen meestal ondergronds, maar kunnen soms ook bovengronds voorkomen.

De grootste kans op een beschadiging aan een buisleiding ontstaat door graafwerkzaamheden. Denk hierbij aan werkzaamheden aan gas-, olie- en waterleidingen in de grond, of kabels voor stroom, TV, telefoon en internet. De risicokaart toont alle aardgasleidingen vanaf een diameter van 50 mm en een druk van 16 bar, alle buisleidingen voor brandbare vloeistoffen vanaf een diameter van 100 mm en alle overige buisleidingen waarvan geldt dat er een overschrijding van de wettelijke norm is op 5 meter afstand van de buis. Deze wettelijke norm is het plaatsgebonden risico 10-6.

In de nabijheid van het plangebied liggen vier transportroutes voor transport van gevaarlijke stoffen.

1. Zuilense Ring (N230) – gevaarlijke stoffenroute;
2. Amsterdam Rijnkanaal – gevaarlijke stoffenroute;
3. Spoorlijn Breukelen – Utrecht;
4. Aardgastransportleiding van de Gasunie;

#### **Wat betekent dit voor het plangebied?**

In het plangebied en directe omgeving zijn risicobronnen en transportroutes aanwezig die (mogelijk) een belemmering kunnen vormen voor deze ruimtelijke ontwikkeling. De supermarkt is echter bestaand en wordt niet groter in omvang of bedrijfsvloeroppervlak. Het groeps- en plaatsgebonden risico neemt derhalve niet toe.

#### **Conclusie**

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisering van het onderhavige plan



## 5. UITVOERBAARHEID

### 5.1 Inleiding

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een (afwijking van het) bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin is neergelegd de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan. Derhalve wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### Vooroverleg

Voor de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3o Wabo is volgens artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing. In het kader van deze omgevingsvergunning dient overleg plaats te vinden met het bestuur van het betrokken waterschap 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 de belangen welke in het plan in het geding zijn.

De omgevingsvergunning met ruimtelijke onderbouwing 'Uitbreiding parkeerplaats filiaal Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen' is op 8 november 2013 ten behoeve van vooroverleg ingestuurd naar:

- Provincie Utrecht;
- Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden;
- Omgevingsdienst Regio Utrecht.

Van alle drie de instanties is een reactie ontvangen. De Provincie Utrecht had geen opmerkingen. De ruimtelijke onderbouwing is, waar nodig, aangepast naar aanleiding van de reacties van het Hoogheemraadschap en de Omgevingsdienst.

Deze reacties uit het vooroverleg hebben geleid tot de volgende, belangrijke aanpassingen van de ruimtelijke onderbouwing:

#### *Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden*

De waterparagraaf is uitgebreider beschreven. Er wordt in de paragraaf omschreven hoeveel de toename van het verharde oppervlak bedraagt en hoe dit wordt gecompenseerd.



#### *Omgevingsdienst Regio Utrecht*

De paragrafen met betrekking tot de bodem, ecologie en archeologie zijn aangepast. Er wordt in de ecologieparagraaf dieper ingegaan op de soortenbescherming, de paragraaf voor archeologie is op inhoud iets herschreven en de bodemparagraaf beschrijft nu beter hoe de met de aanwezige bodemverontreiniging wordt omgegaan.

### **5.3 Economische uitvoerbaarheid**

#### **Financieel economische haalbaarheid**

Onderzoek is ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan. Hierbij is inzicht verkregen in de kosten die gemaakt worden. De gemeente is verplicht een onderzoek in te stellen naar de uitvoerbaarheid van het plan en de uitkomsten van het onderzoek in deze ruimtelijke onderbouwing op te nemen.

Wanneer de kosten en de voor onderhavig ontwikkeling gereserveerde begroting naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een dekkende exploitatie. De realisatie van de in deze afwijking van het bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk gemaakte ontwikkeling is in handen van één partij, de ontwikkelaar. Niet is gebleken dat de ontwikkelende partij over onvoldoende middelen beschikt om de bedoelde ontwikkeling te kunnen realiseren. Uit het onderzoek is daarnaast gebleken dat er geen onvoorziene, hoge kosten zijn te verwachten zoals planschadeclaims. Eventuele planschadeclaims zijn volledig voor rekening van de ontwikkelende partij.

#### **Verhaal van kosten**

Op grond van artikel 6.12, lid 2, sub a van de Wet ruimtelijke ordening behoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld. Het betreft geen bouwplan in de zin van de Wro. Daarnaast is het verzoek in overeenstemming met provinciale en gemeentelijke uitgangspunten. Tussen de gemeente en initiatiefnemer is een planschadeovereenkomst gesloten, zodat de economische uitvoerbaarheid voor de gemeente voldoende is verzekerd.

## 6. CONCLUSIE

Lidl Nederland GmbH heeft plannen om een parkeerterrein uit te breiden bij een bestaande Lidl-vestiging op de locatie hoek Nijverheidsweg en de Maarssenbroekse-dijk te Maarssen. Deze rapportage is de ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning. Uit deze rapportage blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot aantasting van de waarden van het gebied en van de waarden die in de directe omgeving aanwezig zijn.

In het algemeen kan gesteld worden dat de voorgestane ontwikkeling in het projectgebied in relatie tot de omgeving ruimtelijk, functioneel, financieel-economisch en milieuhygiënisch verantwoord is.



## **BIJLAGEN**



**Bijlage 1:**  
**Akoestisch onderzoek**



| Notitie         |                                                                                |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Projectnummer:  | W1521                                                                          |
| Opdrachtgever:  | Lidl Nederland GmbH, dhr. Paul Jacobs                                          |
| Datum:          | 7 februari 2013                                                                |
| Opgesteld door: | Pieter van der Zwalum                                                          |
| Betreft:        | Akoestisch beoordeling laden en lossen t.p.v. Lidl Maarssen, Nijverheidsweg 2. |

### ***Inleiding***

Op verzoek van de heer P. Jacobs van Lidl Nederland GmbH wordt in deze notitie een akoestisch beoordeling gegeven van het laden en lossen t.p.v. het Lidl filiaal aan de Nijverheidsweg 2 te Maarssen. Louter die activiteiten zijn relevant t.p.v. de nabijgelegen woning Maarssenbroeksedijk 6. Er zijn verder geen relevante immissiepunten aanwezig.

### ***Opzet***

Er is een rekenmodel opgezet m.b.v. Geomilieu v2.12. Dit model rekent volgens de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai.

- De relevante gebouwen zijn ingevoerd.
- De standaardbodempfactor is op akoestisch hard gesteld.
- Als zachte bodemgebieden zijn de tuin rondom de woning en de groenstrook nabij het bedrijfsgebouw gemodelleerd.
- Op de NW-gevel van de woning Maarssenbroeksedijk 6 is een immissiepunt geplaatst met immissiehoogte 1,5 en 4,5 meter. Deze woning is een woning op een bedrijventerrein.

Er is een mobiele bron gemodelleerd vanaf de Nijverheidsweg langs de gevel van het bedrijfspand. De bron symboliseert het achteruit inrijden en het vooruit wegrijden van de vrachtwagen. Dit rijden gebeurt zeer rustig. Het toegepaste bronvermogen bedraagt ca. 100 dB(A)

Aan de achterzijde, de Z-hoek van het bedrijfspand is een puntbron gemodelleerd die het laden en lossen van de vrachtwagen symboliseert. Hierbij zijn alle relevante daarmee samenhangende bronnen bij inbegrepen; het bewegen van de laadklep, het rijden van de rolcontainers in en uit de laadruimte en het rijden van de rolcontainers van en naar de deur van het magazijn aan de achterzijde. Het bronvermogen ( $L_{WA} = 88$  dB(A)) is bepaald in een gelijksoortige situatie. De laad- en lostijd bedraagt 20 minuten per wagen en er worden 3 vrachtwagens geladen en gelost. Louter de dagperiodes is van toepassing.

Berekend wordt het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau.

Op onderhavige situatie is art.2.17 lid 3 van het Activiteitenbesluit van toepassing. Op basis van lid b van dat artikel is het maximaal geluidsniveau  $L_{Amax}$  niet van toepassing.



In de bijlage worden de modelgegevens bijgesloten.

### **Resultaten / conclusie**

#### Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ( $L_{Ar,LT}$ )

Het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau van de laad- en losactiviteiten bedraagt 41 dB(A) in de dagperiode.

Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de normen als opgenomen in art. 2.17 lid 3 van het Activiteitenbesluit.

Met vriendelijke groet,

ABOVO acoustics,  
Pieter van der Zwalum

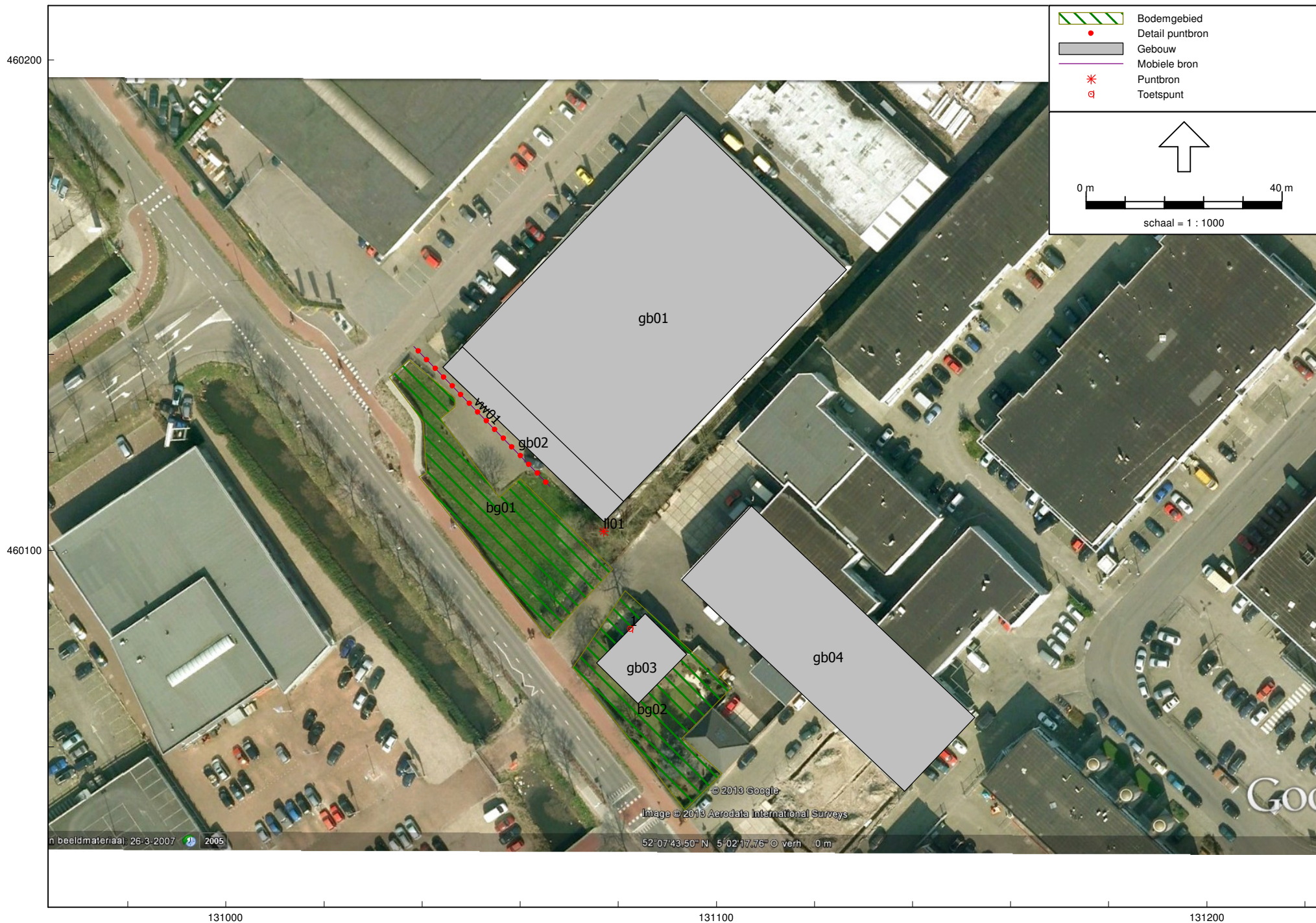
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Pieter van der Zwalum', written over a horizontal line.

#### **bijlage:**

- Situatieoverzicht
- modelgegevens

# Bijlage





---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Item ID | Naam | Omschr.                    | X-1       | Y-1       | Hoogte | Rel.H | Maaiveld | Hdef.    | Refl. 31 | Refl. 63 | Refl. 125 | Refl. 250 | Refl. 500 |
|-------|---------|------|----------------------------|-----------|-----------|--------|-------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
|       | 1       | gb01 | bedrijfsgebouw             | 131093,74 | 460188,88 | 4,00   | 4,00  | 0,00     | Relatief | 0,80     | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      |
|       | 2       | gb02 | bedrijfsgebouw (kantoren)  | 131048,21 | 460141,51 | 5,00   | 5,00  | 0,00     | Relatief | 0,80     | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      |
|       | 3       | gb03 | woning op bedrijventerrein | 131085,52 | 460087,17 | 7,00   | 7,00  | 0,00     | Relatief | 0,80     | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      |
|       | 4       | gb04 | bedrijfsgebouw             | 131092,91 | 460094,06 | 9,00   | 9,00  | 0,00     | Relatief | 0,80     | 0,80     | 0,80      | 0,80      | 0,80      |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Refl. 2k | Refl. 4k | Refl. 8k | Refl. 1k | Cp   |
|-------|----------|----------|----------|----------|------|
|       | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0 dB |
|       | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0 dB |
|       | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0 dB |
|       | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0,80     | 0 dB |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Naam | Omschr.     | Bf   |
|------|-------------|------|
| bg01 | groenstrook | 1,00 |
| bg02 | tuin        | 1,00 |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Rekenpunten, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Naam | Omschr.             | X         | Y         | Maaiveld | Hdef.    | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Gevel |
|------|---------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| 1    | immissiepunt woning | 131082,42 | 460084,15 | 0,00     | Relatief | 1,50     | 4,50     | --       | Ja    |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Item ID | Grp.ID | 1e kid | NrKids | Naam | Omschr.     | Vorm     | X-1       | Y-1       | X-n       | Y-n       | H-1  | H-n  | M-1  |
|-------|---------|--------|--------|--------|------|-------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|------|
|       | 7       | 0      | -1     | 16     | vw01 | vrachtwagen | Polylijn | 131038,36 | 460141,61 | 131066,11 | 460113,07 | 1,50 | 1,50 | 0,00 |



---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | M-n  | ISO H | Min.RH | Max.RH | ISO M | Hdef.    | Vormpunten | Lengte | Lengte3D | Min.lengte | Max.lengte | Aantal (D) | Aantal (A) |
|-------|------|-------|--------|--------|-------|----------|------------|--------|----------|------------|------------|------------|------------|
|       | 0,00 | 1,50  | 1,50   | 1,50   | 0,00  | Relatief | 2          | 39,81  | 39,81    | 39,81      | 39,81      | 6          | --         |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Aantal (N) | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) | Gem.snelheid | Max.afst. | Aant.puntbr | Lw 31 | Lw 63 | Lw 125 | Lw 250 | Lw 500 | Lw 1k | Lw 2k | Lw 4k | Lw 8k | Lw Totaal | Red 31 |
|-------|------------|-------|-------|-------|--------------|-----------|-------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
|       | --         | 36,04 | --    | --    | 5            | 2,50      | 16          | 0,00  | 71,10 | 78,90  | 86,80  | 93,70  | 97,30 | 93,40 | 86,40 | 0,00  | 100,38    | 0,00   |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Red 63 | Red 125 | Red 250 | Red 500 | Red 1k | Red 2k | Red 4k | Red 8k | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal |
|-------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|
|       | 0,00   | 0,00    | 0,00    | 0,00    | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 71,10  | 78,90   | 86,80   | 93,70   | 97,30  | 93,40  | 86,40  | 0,00   | 100,38     |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Item ID | Grp.ID | 1e kid | NrKids | Naam | Omschr.     | Vorm     | X-1       | Y-1       | X-n       | Y-n       | H-1  | H-n  | M-1  |
|-------|---------|--------|--------|--------|------|-------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|------|------|
|       | 7       | 0      | -1     | 16     | vw01 | vrachtwagen | Polylijn | 131038,36 | 460141,61 | 131066,11 | 460113,07 | 1,50 | 1,50 | 0,00 |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | M-n  | ISO H | Min.RH | Max.RH | ISO M | Hdef.    | Vormpunten | Lengte | Lengte3D | Min.lengte | Max.lengte | Aantal (D) | Aantal (A) |
|-------|------|-------|--------|--------|-------|----------|------------|--------|----------|------------|------------|------------|------------|
|       | 0,00 | 1,50  | 1,50   | 1,50   | 0,00  | Relatief | 2          | 39,81  | 39,81    | 39,81      | 39,81      | 6          | --         |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Aantal (N) | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) | Gem.snelheid | Max.afst. | Aant.puntbr | Lw 31 | Lw 63 | Lw 125 | Lw 250 | Lw 500 | Lw 1k | Lw 2k | Lw 4k | Lw 8k | Lw Totaal | Red 31 |
|-------|------------|-------|-------|-------|--------------|-----------|-------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
|       | --         | 36,04 | --    | --    | 5            | 2,50      | 16          | 0,00  | 71,10 | 78,90  | 86,80  | 93,70  | 97,30 | 93,40 | 86,40 | 0,00  | 100,38    | 0,00   |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Mobiele bron, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Red 63 | Red 125 | Red 250 | Red 500 | Red 1k | Red 2k | Red 4k | Red 8k | Lwr 31 | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal |
|-------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|
|       | 0,00   | 0,00    | 0,00    | 0,00    | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 71,10  | 78,90   | 86,80   | 93,70   | 97,30  | 93,40  | 86,40  | 0,00   | 100,38     |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Item ID | Grp.ID | Naam | Omschr.        | Vorm | X         | Y         | Hoogte | Rel.H | Maaiveld | Hdef.    | Type             | Richt. | Hoek   | Cb(u) (D) |
|-------|---------|--------|------|----------------|------|-----------|-----------|--------|-------|----------|----------|------------------|--------|--------|-----------|
|       | 8       | 0      | 1101 | laden / lossen | Punt | 131076,97 | 460103,97 | 1,00   | 1,00  | 0,00     | Relatief | Normale puntbron | 0,00   | 360,00 | 1,000     |



---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Cb(u) (A) | Cb(u) (N) | Cb(%) (D) | Cb(%) (A) | Cb(%) (N) | Cb(D) | Cb(A) | Cb(N) | GeenRefl. | GeenDamping | GeenProces | Lw 31 | Lw 63 | Lw 125 | Lw 250 | Lw 500 | Lw 1k | Lw 2k |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|-------|-----------|-------------|------------|-------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
|       | --        | --        | 8,337     | --        | --        | 10,79 | --    | --    | Nee       | Nee         | Nee        | --    | 65,00 | 72,00  | 83,00  | 80,00  | 81,00 | 79,00 |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Lw 4k | Lw 8k | Lw Totaal | Red 3l | Red 63 | Red 125 | Red 250 | Red 500 | Red 1k | Red 2k | Red 4k | Red 8k | Lwr 3l | Lwr 63 | Lwr 125 | Lwr 250 | Lwr 500 | Lwr 1k | Lwr 2k |
|-------|-------|-------|-----------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|--------|
|       | 77,00 | --    | 87,59     | 0,00   | 0,00   | 0,00    | 0,00    | 0,00    | 0,00   | 0,00   | 0,00   | 0,00   | --     | 65,00  | 72,00   | 83,00   | 80,00   | 81,00  | 79,00  |

---

Model: eerste model  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - IL

| Groep | Lwr 4k | Lwr 8k | Lwr Totaal |
|-------|--------|--------|------------|
|       | 77,00  | --     | 87,59      |

---

Rapport: Lijst van model eigenschappen  
Model: eerste model

Model eigenschap

---

|                                   |                                                |
|-----------------------------------|------------------------------------------------|
| Omschrijving                      | eerste model                                   |
| Verantwoordelijke                 | Pieter                                         |
| Rekenmethode                      | IL                                             |
| Aangemaakt door                   | Pieter op 7-2-2013                             |
| Laatst ingezien door              | Pieter op 7-2-2013                             |
| Model aangemaakt met              | Geomilieu V2.12                                |
| Standaard maaiveldhoogte          | 0                                              |
| Rekenhoogte contouren             | 4                                              |
| Detailniveau toetspunt resultaten | Groepsresultaten                               |
| Detailniveau resultaten grids     | Groepsresultaten                               |
| Meteorologische correctie         | Toepassen standaard, 5,0                       |
| Standaard bodemfactor             | 0,0                                            |
| Absorptiestandaarden              | HMRI-II.8                                      |
| Clusteren gebouwen                | Ja                                             |
| Verwijderen binnenwanden          | Ja                                             |
| Luchtdemping [dB/km]              | 0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40 |
| Aandachtsgebied                   | --                                             |
| Dynamische foutmarge              | --                                             |

---

Commentaar

---

Rapport:   Lijst van model eigenschappen  
Model:     eerste model

Model eigenschap

---

|                                   |                                                |
|-----------------------------------|------------------------------------------------|
| Omschrijving                      | eerste model                                   |
| Verantwoordelijke                 | Pieter                                         |
| Rekenmethode                      | IL                                             |
| Aangemaakt door                   | Pieter op 7-2-2013                             |
| Laatst ingezien door              | Pieter op 7-2-2013                             |
| Model aangemaakt met              | Geomilieu V2.12                                |
| Standaard maaiveldhoogte          | 0                                              |
| Rekenhoogte contouren             | 4                                              |
| Detailniveau toetspunt resultaten | Groepsresultaten                               |
| Detailniveau resultaten grids     | Groepsresultaten                               |
| Meteorologische correctie         | Toepassen standaard, 5,0                       |
| Standaard bodemfactor             | 0,0                                            |
| Absorptiestandaarden              | HMRI-II.8                                      |
| Clusteren gebouwen                | Ja                                             |
| Verwijderen binnenwanden          | Ja                                             |
| Luchtdemping [dB/km]              | 0,02 0,07 0,25 0,76 1,63 2,86 6,23 19,00 67,40 |
| Aandachtsgebied                   | --                                             |
| Dynamische foutmarge              | --                                             |

---

Rapport: Resultatentabel  
Model: eerste model  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |                     |        |     |       |       |        |    |  |
|-----------|---------------------|--------|-----|-------|-------|--------|----|--|
| Toetspunt | Omschrijving        | Hoogte | Dag | Avond | Nacht | Etmaal | Li |  |
| 1_A       | immissiepunt woning | 1,50   | 41  | --    | --    | 41     | 70 |  |
| 1_B       | immissiepunt woning | 4,50   | 41  | --    | --    | 41     | 71 |  |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

**Bijlage 2:**  
**Quick Scan Planschaderisicoanalyse**





**Advies : Quick Scan Planschaderisicoanalyse  
Uitbreiding Parkeerplaats Filiaal  
Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen**

Datum : 16 januari 2014  
Opdrachtgever : Lidl Nederland GmbH  
Ter attentie van : De heer P. Jacobs  
Projectnummer : 211x06828

Opgesteld door : Janneke van de v  
i.a.a. :

---

## **Quick Scan Planschaderisicoanalyse**

Op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Maarssenbroek Werkgebied' van de gemeente Stichtse Vecht is de uitbreiding van de parkeerplaats voor het Lidl filiaal aan de Nijverheidsweg 2 te Maarssen functioneel niet mogelijk. Ter plaatse vigeert namelijk een bedrijfsbestemming én een groenbestemming. Parkeren is alleen toegestaan op de gronden met de bestemming 'Bedrijven'. Binnen de bestemming 'Groenvoorzieningen' zijn slechts parkeervoorzieningen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'carpoolplaats'. Deze aanduiding ligt niet op het perceel waar de uitbreiding beoogd is. Derhalve zal ten behoeve van dit project een planologische procedure te doorlopen worden om de afwijking met het bestemmingsplanregime te onderbouwen.

### **Ruimtelijke Ontwikkeling 'Uitbreiding Parkeerplaats Filiaal Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen'**

Middels een omgevingsvergunningprocedure wordt toegestaan om op de betreffende locatie de bestaande groenstrook te verharderen en te vervangen door een parkeerterrein ten behoeve van Lidl supermarkt. De uitbreiding van de parkeervoorziening vindt plaats aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. Er zullen 9 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Op het parkeerterrein zal dan ruimte zijn voor in totaal 34 parkeerplaatsen, waarvan 1 invalideparkeerplaats en 1 ouder-en-kind parkeerplaats. De laad- en losruimte bevindt zich in de nieuwe situatie nog steeds aan de zijkant van het pand, aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. De route van en naar de laad- en losruimte wordt echter gewijzigd. De laad- en losruimte zal in de toekomst te bereiken zijn via een inrit aan de Maarssenbroeksedijk.

### **Vigerend bestemmingsplan 'Maarssenbroek Werkgebied'**

Voor onderhavige projectlocatie vigeert het bestemmingsplan 'Maarssenbroek Werkgebied'. In dit bestemmingsplan ligt het uit te breiden parkeerterrein van Lidl binnen de gronden met de bestemming 'Bedrijven' en de bestemming 'Groenvoorzieningen'.

### Bedrijven

De op de plankaart voor 'bedrijven' aangewezen gronden zijn bestemd voor Bedrijven in categorie 1 – 3.2, met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, bedrijfswoningen, andere bouwwerken, erven, water, groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen. De functieaanduiding 'dh' en 'dv' geven aan dat ter plaatse ook detailhandel en volumieuze detailhandel is toegestaan.

De op de plankaart voor ‘groenvoorzieningen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor openbare groenvoorzieningen, waterlopen, waterpartijen, bermstroken, speelvoorzieningen, reclameobjecten, geluidsschermen en ter plaatse van de aanduiding “carpoolplaats” voor parkeervoorzieningen, een en ander met de daarbij behorende bouwwerken, waaronder mede begrepen duikers en dammen.



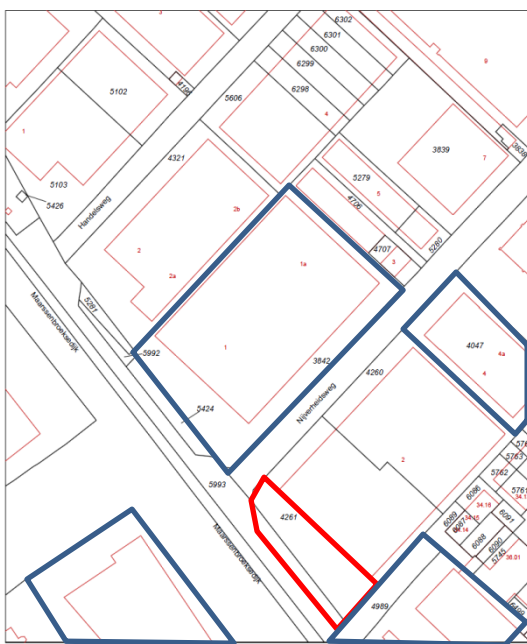
De bestemming groenvoorziening wordt in gebruik genomen als parkeerplaats ten behoeve van de bedrijfsbestemming. Hierdoor vindt een functionele wijziging plaats.

Er liggen geen burgerwoningen in de buurt van de projectlocatie.

De eigenaren/exploitanten van de bedrijven:

- aan de Nijverheidsweg 4;
- aan de Maarssenbroeksedijk 1 en 1a;
- aan de Maarssenbroeksedijk 6 + bedrijfswoning;
- aan de Kometenweg 2,

kunnen als belanghebbenden worden aangemerkt gezien de situering van bedoelde bedrijven binnen de invloedzone van het project “Uitbreiding Parkeerplaats filiaal Lidl Nijverheidsweg 2 te Maarssen”.



### Factoren die tot schadevergoeding kunnen leiden

Voor bedrijven zijn met name de bereikbaarheid en de gebruiksmogelijkheden van de bedrijfslocatie (met name in het kader van de milieuzonering) van belang.

#### *Bereikbaarheid en gebruiksmogelijkheden bedrijfslocatie*

Voor de bedrijven aan de aangrenzende straten kan een nadeligere situatie ontstaan, omdat ten aanzien van de gebruiksmogelijkheden en bereikbaarheid een verslechtering zou kunnen optreden ten opzichte van de vigerende situatie.

#### Gebruiksmogelijkheden:

Het plan voorziet in de uitbreiding van een parkeerterrein ten behoeve van een supermarkt. Dit is een bedrijfsmatige functie die op basis van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten<sup>1</sup> valt in bedrijfscategorie 1. Op de percelen van de omliggende belanghebbende bedrijven zijn in de vigerende situatie reeds bedrijven in categorie 1 – 3.2 toegestaan, met de daarbij behorende bedrijfsgebouwen, bedrijfswoningen, andere bouwwerken, erven, water, groenvoorzieningen en parkeervoorzieningen. Door de uitbreiding van het parkeerterrein treedt uit milieukundig oogpunt geen verslechtering van de situatie op; de openbare groenfunctie (milieugevoelige functie) komt te vervallen en wordt vervangen door een categorie 1 bedrijfsfunctie (niet milieugevoelige functie).

Daarnaast bedraagt voor categorie 1 bedrijven een richtafstand van 10 meter tot woningen in een gemengd gebied. Deze in acht te nemen afstand geldt ten aanzien van geluidsoverlast. De afstand van het nieuwe parkeerterrein tot de naastgelegen bedrijfswoning bedraagt meer dan 10 meter. Middels een akoestisch onderzoek<sup>2</sup> is tevens aangetoond dat de verkeersaantrekkende werking door de uitbreiding van het parkeerterrein van de Lidl geen significant negatieve effecten zal hebben op het akoestisch klimaat ter plaatse van deze bedrijfswoning. Er is ook geen sprake van een toename van geluidhinder ten gevolge van andere geluidsbronnen, zoals het laden/lossen. De eigenaren/ exploitanten

<sup>1</sup> VNG Brochure: Bedrijven en milieuzonering, editie 2009.

<sup>2</sup> Abovo Acoustics, akoestische beoordeling laden en lossen t.p.v. Lidl Maarssen Nijverheidsweg 2, d.d. 7 februari 2013. Rapportnummer: W1521.

ten van de belanghebbende bedrijven ondervinden hierdoor geen toename in een beperking van de gebruiksmogelijkheden.

#### Bereikbaarheid:

Het parkeerterrein ten behoeve van de Lidl wordt uitgebreid, waardoor het aantal verkeersbewegingen zal toenemen. In de bestaande situatie is sprake van een parkeervoorziening met een omvang van 25 parkeerplaatsen voor personenwagens. In de nieuwe situatie zal het aantal parkeerplaatsen uitbreiden naar 34. Er is sprake van een toename van het aantal verkeersbewegingen ten gevolge van de uitbreiding van het parkeerterrein. Daarnaast zal de route van en naar de laad- en losruimte van de Lidl worden gewijzigd. De laad- en losruimte zal in de toekomst te bereiken zijn via een inrit aan de Maarssenbroeksedijk in plaats van de inrit aan de Nijverheidsweg.

De omgeving van het plangebied is reeds ingericht op vele verkeersbewegingen, gezien de aanwezigheid van de huidige detailhandelsvestiging en bijbehorende parkeervoorzieningen. Daarnaast is de Maarssenbroeksedijk ingericht als verkeersontsluitingsweg voor het industrieterrein. Het verkeer van en naar de Lidl wordt via de Maarssenbroeksedijk ontsloten op de Zuilense Ring (N230). Deze weg sluit aan op de Rijksweg A2, richting Amsterdam of Den Bosch. Op deze route zijn geen beperkingen of knelpunten te verwachten als gevolg van de ontwikkeling. Hierdoor ondervinden de eigenaren/ exploitanten van de belanghebbende bedrijven geen toename in een beperking van de bereikbaarheid.

Op dit onderdeel hebben belanghebbenden *geen reële kans* op planschadevergoeding

#### **Conclusie**

De juridisch - planologische wijziging zal voor de eigenaren/ exploitanten van de omliggende bedrijven niet verslechteren. Dit leidt tot het oordeel dat de eigenaren/ exploitanten van de belanghebbende bedrijven geen reële kans hebben op planschadevergoeding.



