



Wijzigingsplan

Toelichting

WIJZIGINGSPLAN

Inhoud :
IDN-nummer :
Projectnummer :
Profitmanagernr. :
Opdrachtgever :
Opsteller :
Status :
Datum :



Pouderoyen Compagnons vormgeving van stad en land is een handelsnaam van Pouderoyen BV

St. Stevenskerkhof 2
6511 VZ NIJMEGEN
tel: 024-3224579
fax: 024-3241240
e-mail: info@pouderoyen.nl
www.pouderoyen.nl

IBAN NL29 RABO 0154 8198 75
KVK 14 06 66 14
BTW NL 8104.81.996 B01

INHOUD

BLZ

1. INLEIDING	3
1.1. Achtergronden	3
1.2. Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3. Doelstellingen	5
2. BESTAANDE SITUATIE	7
2.1. Stedenbouwkundige structuur	7
2.2. Landschappelijke structuur	8
2.3. Functionele structuur	10
2.4. Verkeer	10
2.5. Recreatie	11
2.6. Natuur	11
3. ONTWIKKELINGEN	12
3.1. Wijziging ten behoeve van de terreinverharding	12
3.2. Wijziging ten behoeve van de bestemmingsvergroting	13
3.3. Verbeterde stedenbouwkundige inpassing	13
3.4. Verbeterde landschappelijke inpassing	14
3.5. Verbeterde verkeerskundige inrichting	17
3.6. Parkeren	19
3.7. Waterretentie	19
4. BELEIDSKADER	20
5. BESTEMMINGSPLAN	22
5.1. Vigerend bestemmingsplan	22
6. VERKEER	24
6.1. Huidige situatie	24
6.2. Verbeterde verkeersoplossing	24
7. FLORA EN FAUNA	26
7.1. Gebiedsbescherming Natura 2000	26
7.2. Soortbescherming flora en fauna	27
8. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	29

8.1.	Beleidskader.....	29
8.2.	Bestaande situatie.....	29
8.3.	Onderzoek.....	29
9.	WATERPARAGRAAF	31
9.1.	Beleid.....	31
9.2.	Watertoets en waterplan	32
	Samenvatting	32
10.	MILIEU	35
10.1.	Wegverkeerslawaaï	35
10.2.	Luchtkwaliteit	35
10.3.	Externe veiligheid	36
10.4.	Leidingen	37
10.5.	Bodemonderzoek.....	37
	Conclusie	37
	Aanbevelingen / aandachtspunten	38
10.6.	Bedrijven en milieuzonering.....	38
10.7.	Industrielawaai	39
	Beoordeling en conclusie	40
10.8.	Duurzaam bouwen.....	41
10.9.	MER-plichtigheid.....	41
11.	EXPLOITATIE EN REALISATIE.....	42



Voorzijde Koningin Wilhelminaweg

1. INLEIDING

1.1. Achtergronden



Werkplaats en entree Veldhuizen
wagenbouw bv

De firma Veldhuizen Wagenbouw bv is in 1993 gevestigd aan de Koningin Wilhelminaweg 259-261. Voorheen was sprake van een handelsbedrijf in ijzer en fabricage en assemblage van kozijnen. Na sanering van vervuilingen ter plaatse is gestart met het ontwikkelen, assembleren, opslaan, verkopen, verhuren en onderhouden van aanhangwagens en opleggers. Daarvoor was het terrein 6.500 m² groot.

Het bedrijf heeft vervolgens de ruimte voor buitenopslag vergroot en voorzien van een omwalling en beplating. De totale omvang (inclusief beplanting) is hierdoor toegenomen tot zo'n 1,6 ha, waarvan 1,4 ha bebouwd en verhard. Het bedrijf was genoodzaakt tot een dergelijke groei aangezien men volgens de huidige regels van de Rijksdienst voor het Wegverkeer verplicht is om op eigen terrein voertuigen en aanhangers voor keuring aan te bieden en omdat men vanwege de bedrijfsvoering en vraag uit de markt genoodzaakt is om een breder assortiment aan voertuigen en opleggers te assembleren en onderhouden. De RDW komt eens in de 14 dagen nieuwe voertuigen opnemen en keuren, waarna het ongeveer een week duurt voordat de kentekens worden verstrekt en voertuigen de weg op mogen. Dit betekent dat met een kleine aan- en uitloop de productie van minimaal 4 weken op eigen terrein geparkeerd moet worden. Daarnaast is parkeerruimte benodigd voor verhuurvoertuigen op die momenten dat ze niet verhuurd zijn en voor parkeerruimte voor voertuigen die vanwege onderhoud enkele dagen binnen het bedrijf worden gehouden. Dit alles was voor het bedrijf aanleiding om aan de achterzijde een strook verharding uit te breiden.



Veldhuizen wagenbouw

Planologisch is deze uitbreiding echter niet vastgelegd in een bestemmingsplan. Aan het plan buitengebied De Bilt van 2003 is voor het bedrijf goedkeuring onthouden omdat de aard en omvang van de bedrijvigheid zoals in het bestemmingsplan opgenomen niet in overeenstemming was met de feitelijke situatie. De Raad van State oordeelde dat deze afwijking onvoldoende gemotiveerd was. Aangezien er tot voor kort geen Artikel 30 reparatie had plaatsgevonden, diende teruggevallen te worden op het 'oude' plan buitengebied Maartensdijk. Op basis van dit plan kon de verharding en groene omplanting worden aangelegd. Het gebruik op de huidige wijze is echter niet geregeld. De gemeentelijke reparatie van de delen waaraan goedkeuring is onthouden is op 27 november 2008 vastgesteld en op 7 juli 2009 door de provincie goedgekeurd. De Raad van State heeft op 29 september 2010 de gemeentelijke reparatie in stand gelaten.

In het geactualiseerde “Bestemmingsplan Buitengebied Maartensdijk 2012”, vastgesteld op 27 oktober 2016 en onherroepelijk na de uitspraak Raad van Strate op 12 april 2017, is het bedrijf vervolgens positief bestemd en is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om daarmee alsnog aan de achterzijde van het bedrijf, ter plaatse van de toen aanwezige bedrijfsverharding, dit gebruik positief te bestemmen en die is afgestemd op en aansluit bij de toekomstplannen van Veldhuizen. Het bestemmingsplan is hierna onherroepelijk geworden. Die wijzigingsbevoegdheid wordt nu toegepast, ter bestemming van de bedrijfsvoering.

De gemeente heeft zich tot op heden vastgehouden aan het uitgangspunt van vastleggen van de huidige situatie en daarna een nieuw plan maken voor ontwikkelingen. De firma Veldhuizen Wagenbouw bv voelt vanwege de bedrijfscontinuïteit de noodzaak steeds groter worden om de benodigde bedrijfsruimte ook planologisch vast te leggen en om de zone waar bedrijfsgebouwen gerealiseerd kunnen worden, aan de oostelijke achterzijde te verruimen. Daartoe bevat het vigerende bestemmingsplan twee binnenplanse wijzigingsmogelijkheden die toegepast kunnen worden. Daarnaast heeft de gemeente de wens dat een planologische actualisatie wordt doorgevoerd.

Voorliggend wijzigingsplan motiveert de bestaande en beoogde aangepaste bedrijfsopzet die in het kader van een wijzigingsprocedure noodzakelijk is. Hiermee kan een actueel planologisch kader worden geschapen.

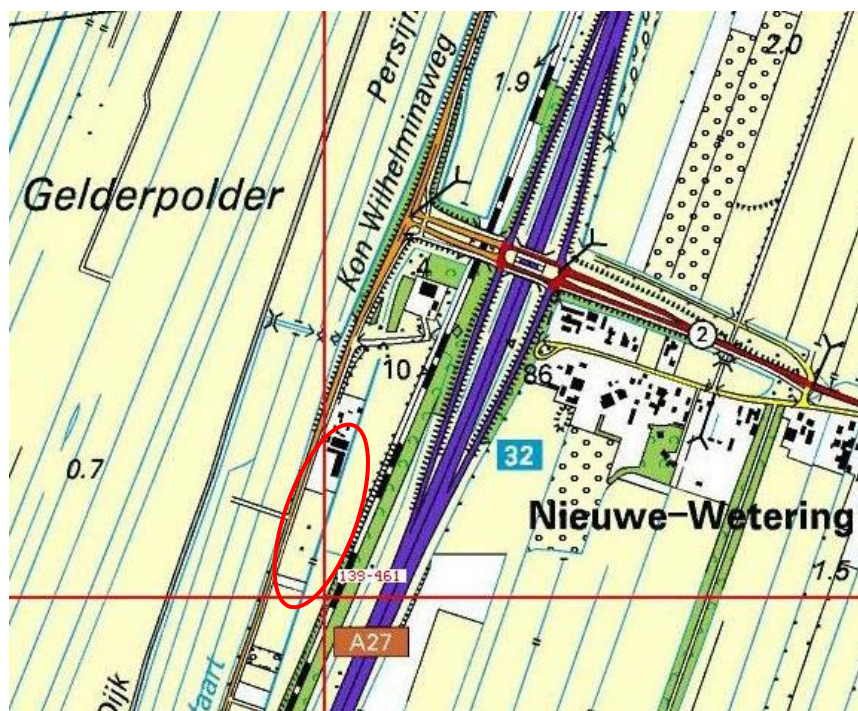
In de toelichting op het wijzigingsplan worden naast de planologisch relevante aspecten tevens de door het bedrijf gewenste veranderingen t.o.v. de huidige situatie toegelicht. Deze betreffen een verbeterde ruimtelijk-landschappelijke inpassing, realiseren van een beperkte verruiming van de gebouwdiepte en een verbeterde verkeerskundige inpassing.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het wagenbouwbedrijf aan de Koningin Wilhelminaweg 259 te Groenekan, gemeente De Bilt. De locatie ligt ingeklemd tussen de rijksweg A27 met spoorlijn (oostzijde) en de provinciale weg N417 (westzijde).

Het terrein is vanaf de Koningin Wilhelminaweg ontsloten via 2 toeritten. Aan de weg ligt een parkeerterrein met aansluitend de bedrijfsbebouwing (werkplaatsen, magazijn, kantoor, personeelsruimte en bedrijfswoning). Achter de bedrijfsbebouwing ligt een langgerekte strook die als parkeerterrein en buitenopslag is ingericht. Dit achterterrein is grotendeels omgeven door een coniferenhaag, deels gelegen op een grondwal.

De grondwallen en de haag onttrekken het wagenpark aan het zicht. Concreet betreft het gebied waar de planologische wijziging zich op richt, de zone waar de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om de terreinen met verharding te betrekken bij de bedrijfsvoering en een strook van 5 meter breedte aan de zuidzijde van de bedrijfsbestemming (zie hierna)



Plangebied in rode cirkel. uitsnede topografische kaart

1.3. Doelstellingen

Uitgangspunt voor het bedrijf is dat de huidige bedrijfsvoering in aard en omvang voortgezet kan worden en een ondergeschikte, noodzakelijke aanpassing kan ondergaan. Het is inmiddels vereist dat langere voertuigen voor een keuring geheel inpandig, in garageruimten, opgesteld kunnen worden. De voertuiglengten vereisen daarbij dat de bestaande bouwdiepte van de onderhouds- en keuringsruimten in oostelijke richting vergroot kan worden met 5 meter. Dit vereist niet een hoger toegestaan bebouwingspercentage binnen de bestemming, maar een verruiming van het vlak aan de oostzijde, zodat daar het in het vigerende bestemmingsplan reeds toegestane bebouwde oppervlak gedeeltelijk gerealiseerd kan worden. Ook is het voor een goede bereikbaarheid van het achterterrein noodzakelijk om de bedrijfsbestemming aan de zuidzijde met 5 meter te verruimen, zodat met alle voertuigen het achterterrein op een goede wijze bereikt kan worden.

Overleg met ruimtelijke en verkeerskundige adviseurs heeft ertoe geleid dat de firma Veldhuizen Wagenbouw bv de bedrijfsontwikkeling, verbeterde ruimtelijke inpassing en verbeterde verkeerskundige ontsluiting wil combineren met de noodzakelijk planologische en milieukundige regeling. De bedrijfsplannen zijn verderop in deze onderbouwing toegelicht.

Voorliggend plan is niet nieuw, maar is ontstaan gedurende vele jaren, waarin meerdere visies op het bedrijf zijn ontwikkeld en ook meerdere planologische procedures zijn gevoerd.



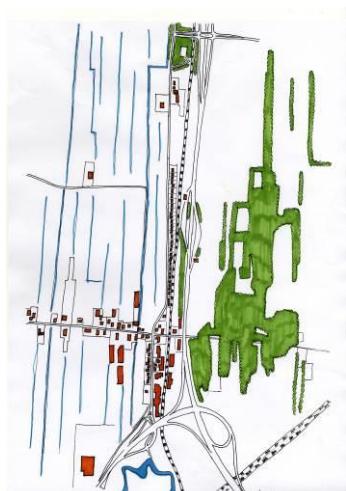
Entree vanaf de Koningin Wilhelminaweg

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1. Stedenbouwkundige structuur

De stedenbouwkundige structuur in de omgeving van het plangebied is uitdrukkelijk bepaald door de ontginningsgeschiedenis van het landschap en de meer recentelijk gerealiseerd verkeersbundel van spoorlijn en autowegen.

Het bebouwingspatroon is in de oude strokenverkaveling karakteristiek lineair. Zo zijn de eerste nederzettingen van Groenekan, Nieuwe Wetering en Achter Wetering ontstaan op de wegen die als ontginningsbasis hebben gediend. Deze bebouwing staat op smalle, diepe percelen en had van oorsprong een hoofdzakelijk agrarische functie.



Groenekan: 'Oud' oostwestlint en 'nieuw' noordzuidlint KW-weg

De woonbebouwing aan de Kon. Wilhelminaweg (ten zuiden van de planlocatie) heeft eveneens een sterk lintvormig karakter. De ontstaanswijze is echter afwijkend t.o.v. de hiervoor beschreven linten. Aan de Kon. Wilhelminaweg is de lintstructuur veel later ontstaan. Deze is meer planmatig ontwikkeld, aan alleen de oostzijde van de weg. De functies binnen dit lint zijn gemengd: zowel wonen als niet-agrarische bedrijvigheid komen veel voor. De perceelsdiepte is veelal beperkt, wat komt door de fysieke begrenzing door de spoorlijn. Dit lint bestaat grotendeels uit aaneengeschakelde, bebouwde kavels. Slechts in het noordelijke deel worden deze afgewisseld met kleine groene kavels (hoofdzakelijk hobbymatig gebruikte weiden).

De verstedelijking is beperkt gebleven tot de zone die wordt ingeklemd door de spoorlijn en de provinciale weg. Dergelijke verkeersbundels zijn vanwege hun beperking voor de agrarische gebruiksmogelijkheden enerzijds en de goede ontsluitingsmogelijkheden anderzijds vanuit het verleden de basis geweest voor dergelijke ontwikkelingen.

De planlocatie aan de Kon. Wilhelminaweg vormt de zuidelijke helft van een korte rijbebouwing, die voor de noordelijke helft uit woningen en bedrijfsruimte bestaat, met een diepte die vrijwel tot aan de spoorlijn reikt. Hierdoor zijn de als zodanig bestemde tuinpercelen ongeveer even diep als het huidige bedrijfsperceel, waar deels een aanduiding geldt waarbinnen een wijzigingsbevoegdheid toegepast kan worden voor planologische bestemming van de verharding. Ten zuiden van de planlocatie liggen enkele weiden, zo ook direct grenzend aan de zuidzijde van de bestaande bedrijfsbestemming. De verstedelijking zoals die binnen het bedrijf heeft plaatsgevonden, voegt zich aan de wegzijde binnen de gebiedseigen bebouwingsstructuur. Aan de achterzijde wijkt de feitelijk aanwezige langgerekte verharding af van de planologisch regeling.

Deze afwijking vormt aanleiding om binnen en rond het plangebied tot een aangepaste planologische regeling te komen en op beperkte schaal tot een aanpassing in de terreinindeling te komen die aansluit bij het stedenbouwkundig patroon langs de Kon. Wilhelminaweg.

2.2. Landschappelijke structuur

De zeer karakteristieke landschappelijke structuur rond de planlocatie wordt gekenmerkt door de ruimtelijk herkenbare hoge cultuurhistorische betekenis. De planlocatie ligt op de overgang van het zeer open en grootschalige veenweidelandschap en het meer besloten en kleinschalige landgoederenlandschap op de flank van de Utrechtse heuvelrug.



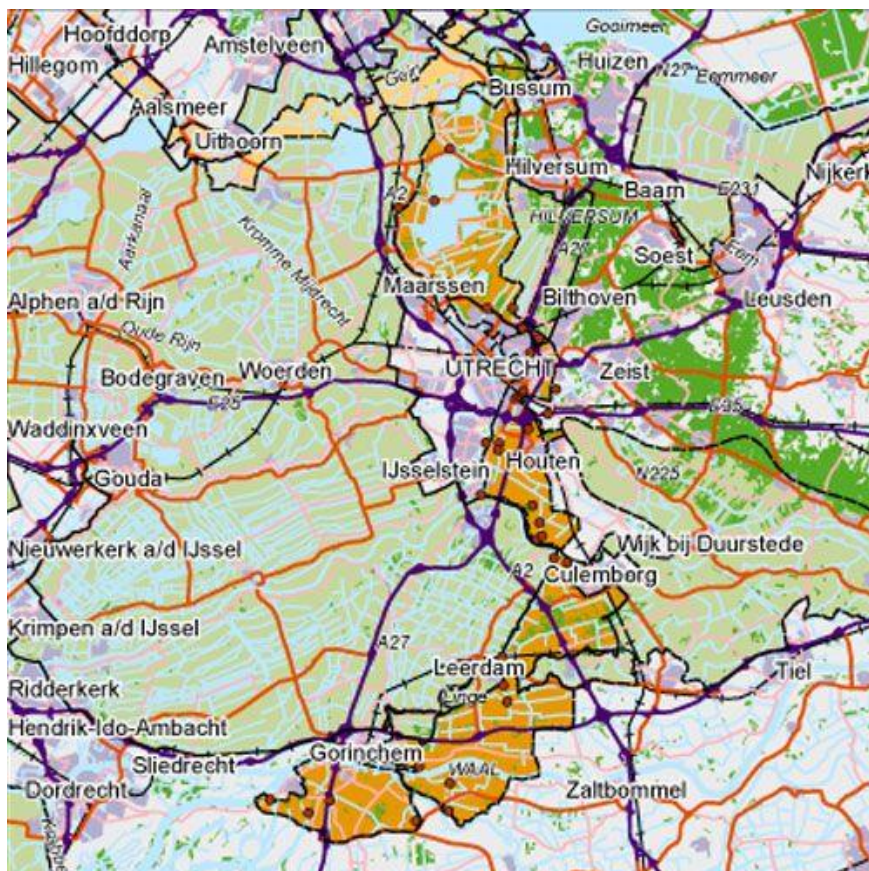
Landschapsstructuur: veeweide (links), landgoederen (rechts) en Lunetten (cirkels)

Veenweidelandschap en waterlinie

Het veenweidelandschap was vroeger dusdanig vochtig dat het slechts ontgonnen kon worden door vanuit een hogergelegen dijkje lange smalle percelen te ontginnen en sloten te graven, die zorgden voor waterafvoer. Alleen weidegebruik was daarbij mogelijk, wat resulteerde in een zeer open landschap.

De natte omstandigheden en openheid waren in de tijd waarin de Nieuwe Hollandse waterlinie werd gerealiseerd van hoge militair-strategische waarde. Het gebied kon in korte tijd onder water worden gezet om de vijand vanuit het oosten een halt toe te roepen. In het landschap zijn nog altijd veel relictten van dit verdedigingswerk zichtbaar, zoals de lunetten rond Utrecht. De bijbehorende vrije schootvelden hebben geresulteerd in een nog altijd zeer open landschap.

Ondanks dat het plangebied geen onderdeel uitmaakt van het Nationale Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie, zijn de ruimtelijke kenmerken van dit gebied in de westelijke polders zeer goed zichtbaar.



Begrenzing Nationaal Landschap Nieuwe Hollandse Waterlinie

Landgoederenlandschap

Het landgoederenlandschap ten oosten van de planlocatie heeft een zelfde grondpatroon als het veenweidelandschap en bestaat uit langgerekte smalle verkavelingen. Echter is dit landschap door met name landgoedvorming aanzienlijk kleinschaliger en meer verdicht. Dit komt door de aanleg van boscoullissen, parktuinen etc. die hebben gezorgd voor een meer gemengd gebied. Wel is de strookvormige structuur nog altijd zeer karakteristiek. Hierdoor is de ruimtelijke structuur duidelijk anders dan andere Nederlandse landgoederenlandschappen op bijvoorbeeld de zandgronden.

Het veenweidegebied is uitdrukkelijk agrarisch; het landgoederenlandschap heeft naast een agrarische basis een gemengd functioneel karakter als woon- en recreatielandschap. De verkeersbundel van rijksweg, spoor en provinciale weg dreigt in toenemende mate een ruimtelijke scheiding te worden tussen beide landschapstypen. Deze dreiging vormt aanleiding om binnen en rond het plangebied tot versterking te komen van de essentiële landschappelijke kwaliteiten.

2.3. Functionele structuur

De functionele structuur van de regio is drieledig en wordt bepaald door de volgende functiedragers: agrarisch landschap, lintbebouwing en de bundel van bovenregionale infrastructuur.

Het agrarisch landschap wordt gekenmerkt door de grootschaligheid en het monofunctionele gebruik als weidegebied. Tegenover de planlocatie ligt een melkveehouderij. De structuur van het weidegebied zal er toe leiden dat hier ook in de nabije toekomst weinig functieveranderingen te verwachten zijn in dit gebied.

Binnen de lintbebouwing is sprake van een sterke functiemenging. Hier komen naast elkaar bedrijven, bedrijfswoningen en burgerwoningen voor. De percelen zijn allen ontsloten vanaf de Kon. Wilhelminaweg en hebben veelal een beperkte omvang. Door de spoorlijn aan de achterzijde is verdere groei niet mogelijk en de milieukundige randvoorwaarden vanuit met name geluid beperken de ontwikkelingsmogelijkheden voor gevoelige functies. De planlocatie is al decennia lang een bedrijfslocatie.

Binnen de bundel van regionale infrastructuur is met name rond de afslagen en aansluitingen op het lokale wegennet beperkte stedelijke ontwikkeling waarneembaar. Zo komen in deze omgeving meerdere handels- en ambachtsbedrijven voor en enkele brandstofverkooppunten.

De goede bereikbaarheid van de locatie en de geschiktheid van de wegen voor vrachtverkeer/ huurcombinaties is een positief vestigingscriterium voor onderhavig bedrijf.

2.4. Verkeer

De Koningin Wilhelminaweg is een regionale verkeersverbinding met tevens lokale betekenis. Op de weg komen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer gemengd voor. Ook is de route van belang voor zowel fietsverkeer als personenauto- en vrachtverkeer. Deze menging in combinatie met de lange rechtstand leidt ertoe dat het verkeersgedrag van weggebruikers niet altijd even goed onderling is afgestemd. Met name afslaand verkeer van en naar belendende percelen leidt soms tot gevaarlijke situaties. Dit is voor de initiatiefnemers van voorliggend plan aanleiding om te komen tot een verbeterde verkeerskundige inrichting in de vorm van verruimde en verder uit elkaar gelegen in- en uitritten van het bedrijf.



Koningin Wilhelminaweg
(noordzijde)

2.5. Recreatie

Door de hoge landschappelijke waarde van het omliggende gebied en de nabijheid van de stad Utrecht, is de omgeving potentieel zeer geschikt voor routegebonden recreatie en dagrecreatie. In de omgeving van het plangebied zijn dan ook diverse initiatieven in ontwikkeling die gericht zijn op recreatief (mede-)gebruik, zoals de golfbaan en het fiets- en wandelpadenplan. Deze zijn mede tot stand gekomen in het kader van de landinrichting.

Vanwege deze recreatieve betekenis is een goede landschappelijke inpassing van het bedrijf van belang. Daarnaast zou een verbeterde kruising van het fietspad langs de Kon. Wilhelminaweg en toeritten naar het bedrijf, alsmede de toevoeging van een rustpunt op enige afstand van de weg tot een recreatieve meerwaarde kunnen leiden. Dergelijke verbeteringen zijn daarom meegenomen in voorliggend plan.

2.6. Natuur



*Natuurwaarden langs de spoorzone
(achterzijde bedrijf)*

In het verleden was op de provinciale beleidskaarten een ecologische verbindingszone ingetekend aan de achterzijde van het bedrijf (verbinding parallel aan de spoorlijn). Inmiddels zijn de belangrijke verbindingen in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur / Nationaal Natuurnetwerk meer westelijk en noordelijk geprojecteerd. Dit is vanwege de relatief hoge stedelijkheid tussen de provinciale weg en de spoorlijn ook logisch. Desondanks komen ook in deze zone natuurwaarden voor die voor de locatie wel van betekenis zijn. Met name hagen, bomenrijen en slootkanten hebben natuurwaarden. Dit geldt ook voor enkele bestaande kleine graslandperceeltjes die extensief worden beheerd.

Voorheen richtte de bedrijfsplannen zich op een bijdrage in een robuuste ecologische verbindingszone. Door gewijzigd beleid is deze insteek minder reëel geworden. De bedrijfsontwikkeling wordt daarom in voorliggend plan gekoppeld aan vooral de versterking van lokale ecologische waarden, die gecombineerd kunnen worden met de landschappelijke inbedding van het bedrijf.

3. ONTWIKKELINGEN

Zoals in de inleiding is aangegeven, is onderhavige bedrijfsontwikkeling gericht op een meerledige doelstelling:

- Planologisch bestendigen van terreinverharding aan de achterzijde van het bedrijf;
- Vergroting van het bestemmingsvlak Bedrijf met 5 meter in zuidelijke en oostelijke richting;
- Verbeterde stedenbouwkundige inpassing;
- Verbeterde landschappelijke inpassing;
- Verbeterde verkeerskundige inrichting.

Deze ontwikkelingen zijn in onderstaande paragrafen beschreven.

Daarnaast zal een waterbergingsvoorziening worden gerealiseerd op het perceel waarbinnen de wijzigingsbevoegdheid voor de terreinverharding geldt.

3.1. Wijziging ten behoeve van de terreinverharding

De gemeente heeft bij de vaststelling van het vigerende bestemmingsplan al een wijzigingsmogelijkheid opgenomen waarmee de bestaande verharding (7597 m²) aan de achterzijde van het bedrijf planologisch geregeld kan worden. Deze verharding, hoofdzakelijk bestaande uit stelconplaten, is aangebracht op een stabiliserend zandbed. De afmetingen van de verharding voldoen voor het stallen van voertuigen, waaronder trailers. Fysiek zal er aan deze verharding nauwelijks iets wijzigen in het kader van onderhavige wijzigingsprocedure. Alleen het zuidelijke, lagergelegen deel, zal iets worden opgehoogd en daarbij zal het terrein afgekoppeld worden naar een waterbergende voorziening. Het gebruik zal niet veranderen. Onderstaand beeld toont het bestaande, in gebruik zijnde terrein.



Planlocatie (bron: Veldhuizen Wagenbouw bv)

3.2. Wijziging ten behoeve van de bestemmingsvergroting

Het is voor de bedrijfsvoering noodzakelijk om de bedrijfsbestemming in zowel zuidelijke als oostelijke richting met 5 meter te verruimen. De vergroting in oostelijke richting (achterzijde) is noodzakelijk om de bebouwingsdiepte te kunnen vergroten, zonder dat daarbij overigens de regeling voor het maximaal bebouwbaar oppervlak (bestaand + 20% op basis van afwijking) binnen de bestemming om aanpassing vraagt.

De uitbreiding aan de achterzijde (oostzijde) is noodzakelijk om de keuringsactiviteiten van de hedendaagse lange voertuigcombinaties geheel inpandig te kunnen doen. Dit vraagt om een aantal meters extra inpandige opstellengte, te creëren aan de achterzijde van de bedrijfsbebouwing. Hierdoor kan de verkeersruimte aan de voorzijde en het beeld van de bedrijfsbebouwing aan de voorzijde ongewijzigd blijven.

De uitbreiding van de bestemming aan de zuidzijde (zijkant van het bedrijf) is noodzakelijk om een voldoende ruime ontsluiting van het achterterrein te kunnen realiseren, buiten de bedrijfsbebouwing om. Daarbij zal er voldoende verhardingsbreedte zijn om goed en veilig rond de bebouwing te kunnen manoeuvreren (zie bijlage 1 rijcurves) en om voldoende ruime oprijdmogelijkheden te hebben ter hoogte van de nieuwe toerit op de provinciale weg.

3.3. Verbeterde stedenbouwkundige inpassing

Kenmerkend voor de kavelstructuren aan de Kon. Wilhelminaweg is dat deze smal zijn en ondiep, waardoor tussen de kavels en de spoorlijn enige ruimte resteert. Hierdoor is tussen de kavels en de spoorlijn ruimte voor spoorlijnbegeleidend opgaand groen (zie ook volgende paragraaf). Momenteel toont het bedrijf zich met een stenig en intensief gebruikt parkeerterrein naar de weg. Dit is vanuit de omgeving meermalen als storend aangemerkt. Daarnaast is door het gebruik als parkeerplaats voor grotere wagens en door de grote hoeveelheid verharding de entree te weinig representatief voor het bedrijf. Dit komt mede doordat de wegverharding ononderbroken doorloopt in de terreinverharding van het bedrijf.

Door de verkeersstromen van en naar het bedrijf te herstructureren (zie verbeterde ontsluiting zoals hierna beschreven), kan de bestaande noordelijke entree van het terrein meer representatief worden ingericht. Hiervoor worden de volgende middelen ingezet:

- Een lage groene veldesdoornhaag als landschappelijke plint aan de voorzijde. Deze vormt een natuurlijke begrenzing van het terrein en geeft het terrein een meer vriendelijke uitstraling.

- De bestaande entree wordt de toegang voor personeel en klanten en aansluitend is ruimte voor het parkeren van personenauto's. Hierdoor wordt de huidige dominante opstelling van huurcombinaties voor een belangrijk deel vervangen door minder grote personenauto's. Het industriële karakter van het bedrijf zal daardoor afnemen, wat het straatbeeld versterkt.



Verbeterde ontsluiting

3.4. Verbeterde landschappelijke inpassing

In de bestaande situatie wordt de verharding op het achterterrein aan het zicht onttrokken door bestaande wallen en wintergroene hagen. Hierdoor is het achterterrein zowel vanaf de Koningin Wilhelminaweg als vanaf de spoorzijde niet zichtbaar, in alle seizoenen van het jaar. Het nadeel van de wintergroene aanplant is, dat deze minder goed past in het cultuurlandschap. De haag is wel dusdanig dicht dat daarmee de kans op diefstal sterk wordt beperkt. Ook broeden er vogels.



Landschappelijke inpassing

Vanwege een goede inbedding binnen het landschappelijk patroon is een verbetering en aanvulling op de bestaande omplanting gewenst om daarmee invulling te geven aan de volgende doelen:

- Beter aansluiten bij het kavelpatroon;
- Opnemen van het bedrijf in het landschap met landschapseigen elementen in aanvulling op de huidige landschapsvreemde hagen;
- Vergroten van de landschapswaarde van de randen van het bedrijf.

Om deze doelen te realiseren, wordt het bedrijf als het ware ingepakt in een nieuwe beplantingscoulisse van wilgen, beuken en gebiedseigen gemengd struweel, waardoor het bedrijf landschappelijk wordt opgenomen in een voor het landgoedlandschap karakteristiek blokvormig kavel (zie ook bijlage 2 landschapsplan). Binnen het kavelpatroon van de strook tussen de spoorlijn en Kon. Wilhelminaweg kan daarbij een beter ingepast terrein worden gerealiseerd, waarbij de smalle en langgerekte verharding, omgeven door de coniferen haag, wordt opgenomen in een meer robuuste en verder uit te laten groeien erfrandbeplanting aan de straatzijde.



Landschappelijke inpassing straatzijde

Daartoe wordt aan de straatzijde de volgende aanvullende beplanting gerealiseerd:

- Een weidestrook van ca. 10 meter breed op eigen terrein, onder de kroonprojectie van de bestaande laanbomen langs de weg;
- Daarachter de te behouden strook met wilgen en de weide;

- Nabij de bestaande coniferen haag een extra rij knotwilgen in de weide, nabij de bestaande sloot;
- Aan de zijde van de 5 meter te verbreden asfaltverharding een dichte beukenhaag met daarachter een struweel van gebiedseigen beplanting, die vanaf de zuidzijde het zicht op het bedrijventerrein deels wegneemt.

Door deze aangepaste vorm worden zuidelijk van het bedrijf de bestaande kleine weidepercelen opgenomen in de beplantingscoulissen. Deze blijven hun agrarische functie behouden. De in voorgaande afbeelding aangegeven 6 beuken zijn hier recentelijk reeds aangeplant, vooruitlopend op de verdere aanleg van de landschappelijke inpassing (zie foto's hierna).



Zijaanzicht, vanaf het bedrijf

Het bedrijf wordt van een industrieel en door landschapsvreemde beplanting omgeven bedrijf omgevormd tot een in een landschapseigen groenelementen opgenomen bedrijf. Zuidelijk van het bedrijf blijft doorzicht mogelijk naar spoorlijn en de architectonisch waardevolle bovenleidingen.

Om de groene omlijsting ook een voldoende afschermende werking op ooghoogte te geven, kan een mengsel van gebiedseigen beplanting worden opgenomen, met daarin beuken. Deze hebben groen of rood blad in de zomer en behouden droog blad in de winter, zodat ook dan de beplanting een afschermende werking heeft.



Aanzicht vanaf de straat

Door deze aanpassing zal niet langer de bestaande coniferen haag aan de straatzijde beeldbepalend zijn, maar een landschapseigen en meer transparante groenstructuur. De bestaande situatie is in onderstaande foto aangegeven.



Bestaande, te verbeteren inpassing aan de straatzijde

3.5. Verbeterde verkeerskundige inrichting

Het belangrijkste knelpunt in de verkeersstructuur is het bestemmingsverkeer dat op verschillende plaatsen afslaat naar de aanliggende percelen. Specifiek voor het bedrijf is de situatie versterkt aanwezig vanwege de grote voertuigen die het terrein op en af rijden. Het bedrijf beschikt momenteel over 2 dicht bij elkaar gelegen inritten die direct aansluiten op de weg. Daarbij wordt een fietspad gekruist.

Om het bedrijf beter te kunnen ontsluiten, zijn de inritten verder uit elkaar gelegd. De noordelijke inrit is behouden en zal zoals hiervoor beschreven met name door klanten en personeel met personenauto's worden gebruikt. De zuidelijke entree is in zuidelijke richting verlegd. In overleg en afstemming met de gemeente zal tijdens de uitvoering tevens de plaatsing van bebording voor de ingangen van personenwagens en vrachtwagens worden bepaald en ook de toepassing van verlichting van het fietspad en haaiantanden bij de uitritten.



Noordelijke en zuidelijke bedrijfsentree

Door de grotere onderlinge afstand is het zicht verbeterd. Daarnaast is het wenselijk om bij de zuidelijke uitrit op ooghoogte voldoende zicht te behouden, zodat in- en uitrijdend verkeer en kruisend fietsverkeer elkaar tijdig kunnen zien aankomen. Vandaar dat beplanting aan de wegzijde toch op voldoende ruime afstand wordt aangelegd, zodat vrij zicht bij het in en uit rijden geborgd is.

De verkeersparagraaf beschrijft de beoogde oplossing meer uitvoerig. De te bereiken ruimtelijke kwaliteitsverbetering is nader geïllustreerd in bijlage 2 (landschappelijke inpassing).

3.6. Parkeren

Op eigen terrein worden ruim voldoende parkeerplaatsen voorzien voor personenauto's, zodat personeel en bezoekers niet op of aan de weg parkeren. Conform de gemeentelijke parkeernorm (0,8 tot 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² BVO) zouden 13 parkeerplaatsen benodigd zijn. In de praktijk heeft het bedrijf behoefte aan meer parkeerplaatsen. Bij maximale personeelsbezetting zijn in totaal 20 parkeerplaatsen bezet. Daarnaast zijn er maximaal 4 plaatsen benodigd voor bezoekers. Om in deze behoefte te voorzien, met behoud van enige marge, zijn op het terrein 28 personenwagenplaatsen ingericht bij de entree voor personenauto's. Indien dit in de toekomst nodig mocht zijn, is dit aantal uitbreidbaar.

3.7. Waterretentie

Nadat de wijzigingsbevoegdheid is toegepast, zal het zuidelijke terreindeel dat verhard is hoger worden aangelegd. Dit maakt het mogelijk om in de zone tussen de verharding en de spoorsloot een waterbergende voorziening te maken met een oppervlakte van 200 m². Hiermee kan al het regenwater dat op die verharding valt, worden geborgen en van daar uit infiltreren in de bodem. Een geknepen overloop naar de sloot zorgt ervoor dat er nooit een knelpunt in de waterafvoer kan ontstaan. Verwezen wordt naar de paragraaf over water verderop in deze onderbouwing.



Indicatieve situering infiltratie- en bergingsvoorziening

4. BELEIDSKADER

Voor de planlocatie geldt een (april 2017) vastgesteld bestemmingsplan, waarin de 2 toe te passen binnenplanse wijzigingen zijn opgenomen. Dit bestemmingsplan is reeds uitvoerig getoetst aan het beleid van de gemeentelijke en hogere overheden. In dit wijzigingsplan wordt daarom volstaan met de constatering dat t.o.v. het vigerende bestemmingsplan het relevante beleidskader niet gewijzigd is.

Omdat onderhavig wijzigingsplan toeziet op het planologisch bestendigen van de reeds bestaande en als bedrijfsruimte in gebruik zijnde verharding en een zeer beperkte vergroting van verharding aan de zuidzijde van de bestaande bedrijfsbestemming en tot slot het bebouwbare oppervlak door deze wijzigingsprocedure niet zal veranderen, is er ook geen sprake van verstedelijking in een vorm en omvang die toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking zou vereisen.

Geconcludeerd kan worden dat met de ontwikkelingen in het plangebied een groot aantal beleidsdoelstellingen mee kan liften. Het plangebied is onderdeel van de nationale landschappen Het Groene Hart en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijk, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. Voor de aanwezige regionale en lokale bedrijvigheid wordt binnen nationale landschappen ruimte geboden.

Daarnaast ligt het plangebied op de begrenzing van het *Belvédère gebied* Nieuwe Hollandse Waterlinie, wat betekent dat extra aandacht wordt gevraagd voor de cultuurhistorische waarden in het landschap. Het plangebied ligt net buiten het ruimtelijk regime 'Open Velden', maar wel binnen de 'Belvederebegrenzing' van het *Panorama Krayenhoff*. Het ligt tevens dicht bij de Kraag van Utrecht, één van de projectenveloppen uit het Linieperspectief.

Het plangebied valt niet samen met belangen zoals opgenomen in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.

De planlocatie ligt op basis van de *Provinciale Ruimtelijke Verordening Utrecht* in het Landelijk gebied 2. In dit gebied dienen ontwikkelingen bij te dragen aan de bescherming en versterking van de aanwezige landschappelijke waarden. Voorliggend plan bevat een inpassingsschets, waarin de verbeterde landschappelijke inpassing en de toevoeging van landschapselementen is uitgewerkt.

Op basis van de *Structuurvisie 2030* ligt de planlocatie binnen het Kromme Rijnlandschap. De gemeente richt zich op het verbeteren en ontwikkelen van landschap en natuur. Grootschalige verstedelijking past daar niet bij, alleen kleinschalige en zorgvuldige ingepaste stedelijke ontwikkelingen zijn wenselijk.

Voorliggend project is niet aan te merken als grootschalige verstedelijking en draagt bij aan het verbeteren en versterken van het landschap.

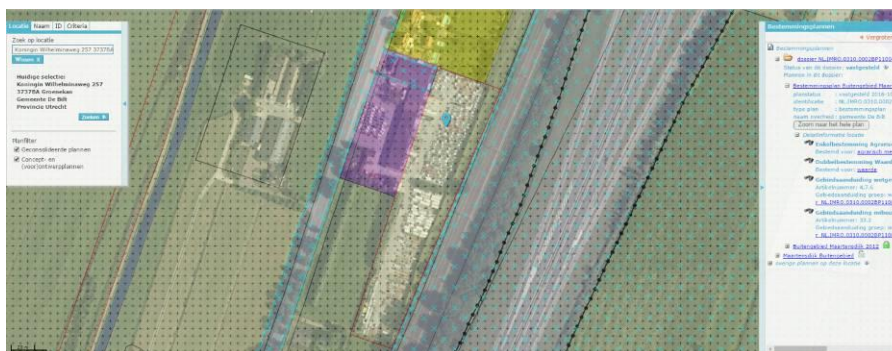
In de kwaliteitsvisie *Ruimte voor een Vitaal Platteland* pleit de gemeente De Bilt om het open polderlandschap met langgerekte lijnen en vergezichten te behouden, evenals de meer besloten structuur van het oostelijke landschap richting de heuvelrug. Verder moet het platteland aantrekkelijk blijven voor recreanten.

De planlocatie ligt op basis van het *beeldkwaliteitsplan en Landschaps – ontwikkelingsplan* nabij twee aan te leggen ecologische verbindingzones en in een zone waar de verkavelingsstructuur en het slotenpatroon behouden moeten worden. Voorliggend project draagt, middels de inpassing, bij aan het realiseren van ecologische waarden. Het aanwezige slotenpatroon en de verkavelingstructuur worden niet aangetast, maar versterkt middels extra ruimte voor water.

5. BESTEMMINGSPLAN

5.1. Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Buitengebied Maartensdijk 2012' en is vastgesteld op 27 oktober 2016 en onherroepelijk na de uitspraak Raad van State op 12 april 2017. Onderstaande uitsnede van de verbeelding toont de aan de locatie toegekende bestemmingen. Daarin zijn het bedrijf en het achterliggende buitenterrein met verharding conserverend bestemd (conform de daarvoor geldende bestemming).



Uitsnede vigerend bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Om de bestaande verharding planologisch te kunnen regelen, is in het bestemmingsplan onderstaande wijzigingsmogelijkheid opgenomen, waaraan met voorliggend wijzigingsplan invulling wordt gegeven.

4.7.6 Opslag ten behoeve van de bedrijfsbestemming

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de gronden ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingszone - wijzigingsgebied 3' te wijzigen in de bestemming 'Bedrijf' ten behoeve van de realisering van een opslag voor de aangrenzende gronden met de bestemming 'Bedrijf', onder de volgende voorwaarden:

- a. er mag geen bebouwing worden opgericht, met uitzondering van hekwerken;
(hieraan wordt voldaan, daar de bestaande terreininrichting op dit aspect ongewijzigd blijft)
- b. de gronden mogen uitsluitend worden gebruikt voor het stallen van voertuigen, aanhangers en opleggers ten behoeve van de direct aangrenzende bedrijfsgronden;
(hieraan wordt voldaan, daar het bestaande gebruik ongewijzigd blijft)
- c. een zorgvuldige landschappelijke inpassing is vereist;
(deze is in voorliggend wijzigingsplan opgenomen)

- d. aanpassing van de verkeersontsluiting, zodanig dat een verkeersveilige aan- en afvoersituatie ontstaat;
(voorliggend wijzigingsplan maakt dit mogelijk)
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken mogen niet in onevenredige mate worden aangetast;
(relevante aspecten zijn uitgewerkt in de milieuparagraaf van deze toelichting en leiden niet tot belemmeringen voor de omgeving)
- f. de gronden mogen worden verhard tot een maximum van 80%, met dien verstande dat op perceelsniveau in een evenredige waterretentie moet zijn voorzien;
(hieraan wordt voldaan, zie ook de waterparagraaf)
- g. het terrein is deugdelijk aaneengesloten verhard, zodat verontreiniging van het grondwater als direct of indirect gevolg van de stallingsactiviteiten is uitgesloten.
(hieraan wordt voldaan, zie ook de waterparagraaf)

Tevens bevat het vigerende bestemmingsplan een tweede wijzigingsbevoegdheid op basis waarvan de eerder aangegeven uitbreiding van de bedrijfsbestemming met 5 meter in zuidelijke en westelijke richting wordt mogelijk gemaakt:

36.2 Algemene wijzigingsbevoegdheden

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd:

- a. de in dit plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 5 meter bedragen;

Kortom: met voorliggend wijzigingsplan wordt invulling gegeven aan twee binnenplanse wijzigingsmogelijkheden.

6. VERKEER

6.1. Huidige situatie

De Koningin Wilhelminaweg ligt parallel aan Rijksweg A27 (deze ligt aan de oostzijde). Bij de komgrens met Utrecht sluit de weg aan op de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht). De weg heeft een 50 km/h-regime in de kern Groenekan en kent hier veel directe erfontsluitingen van woningen en bedrijven en parkeren langs de rijbaan. Noordelijk van de kern Groenekan geldt op de Koningin Wilhelminaweg een 60 km/h-regime voor buiten de bebouwde kom. Via de provinciale weg N234 is er een aansluiting op Rijksweg A27 (nr. 32; Maartensdijk Bilthoven).

Tussen de aansluitpunten met de N230 en N234 is de Koningin Wilhelminaweg in beheer bij de gemeente De Bilt. Ten noorden van de N234 (richting Hilversum) is de Koningin Wilhelminaweg (N417) in beheer bij de provincie Utrecht.

Het bedrijf ligt aan de Koningin Wilhelminaweg even ten zuiden van het aansluitpunt N234. De weg kent ter plaatse een snelheidsregime 60 km/h. Het bedrijf maakt deel uit van een eerste bebouwingsconcentratie ten noorden van de komgrens Groenekan met enkele uitritten van woningen en bedrijven op de Koningin Wilhelminaweg. Veldhuizen Wagenbouw bv kent twee uitritten op de Koningin Wilhelminaweg.

Aan de oostzijde van de Koningin Wilhelminaweg ligt een in twee richtingen bereden (brom-) fietspad afgescheiden van de hoofdrijbaan door een smalle groene berm. Ter plaatse van het bedrijf is de tussenberm uitgevoerd in klinkers en asfalt.

Aan de achterzijde van het bedrijf ligt een spoortracé dat ter plaatse niet oversteekbaar is. Het bedrijf is dan ook, evenals de aangrenzende percelen, gericht op de Koningin Wilhelminaweg.

6.2. Verbeterde verkeersoplossing

De huidige noordelijke entree voor personenauto's (klanten en personeel) blijft gehandhaafd (zie navolgende planuitsnede, de bovenste toegang ter hoogte van het gebouw).

Overig ingaand en uitgaand verkeer, waaronder grotere vervoerscombinaties, wordt afgewikkeld via de zuidelijke interne bedrijfsweg. Dit betreft een verplaatste entree die voorheen dicht bij de noordelijke entree was gelegen. Door verplaatsing zijn de entrees verder uit elkaar komen te liggen, wat leidt tot een meer overzichtelijke situatie.



Voorzijde met dubbele entree

Hierdoor wordt ook de huidige te handhaven entree voor personenautoverkeer duidelijker en beter herkenbaar. Overigens wordt hier aanvullend een groene tussenberm voorzien van louter lage begroeiing in verband met oprijdzicht en (sociale) veiligheid.

De entrees zijn veel duidelijker zichtbaar en als zodanig herkenbaar door de maatregelen. Ter plaatse ontstaat een duidelijker verkeerssituatie en dit voorkomt twijfelgedrag.

Aandachtspunten voor vervolgitwerking

Hieronder volgen nog enkele verkeerstechnische aandachtspunten voor de vervolgitwerking. Immers de schets betreft een eerste verkenning.

- Herkenbaarheid en zichtbaarheid entrees ondersteunen met bewegwijzering en bebakening.
- Sociale veiligheid fietsers waarborgen (creëren openheid, zichtbaarheid etc.).

7. FLORA EN FAUNA

7.1. Gebiedsbescherming Natura 2000

Westelijk van de planlocatie ligt een beschermd Natura 2000 gebied, te weten Oostelijke Vechtplassen.

Tevens omvat het Natura 2000-gebied een (deel van) een Beschermd natuurmonument.



Zicht richting het Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen

De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. De combinatie van rivierinvloeden en invloeden van het watersysteem van de zandgronden heeft een rijke schakering van typen van moeras en moerasvegetaties doen ontstaan. In het gebied zijn twee belangrijke gradiënten te onderscheiden: van noord naar zuid loopt een gradiënt van meer gesloten gebied (bos) naar meer open landschap (grasland, trilveen en rietland), terwijl van west naar oost een gradiënt is te zien van toenemende kwel (in petgaten en trilvenen). Belangrijk broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen (roerdomp, purperreiger) en zeer belangrijk voor broedvogels van moerassen met veel waterriet en lange oeverlijnen (woudaap, grote karekiet). Ook van enig belang als broedgebied voor enkele andere moeras- en watervogels (porseleinhoen, zwarte stern, ijsvogel).



Rietgroei aan rand plangebied

Uit het wijzigingsplan mogen geen activiteiten voortvloeien die een nadelige invloed hebben op de instandhoudingdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Oostelijke vechtplassen.

De eerder beschreven landschappelijke inpassing zal gericht zijn op de realisatie van gebiedseigen groen biotoop, dat ook geschikt is voor o.a. broedvogelsoorten. Daarnaast ligt de planlocatie op circa 4 kilometer afstand van de Oostelijke Vechtplassen, waardoor negatieve effecten als gevolg van de relatief beperkte aanpassingen t.o.v. de reeds bestaande situatie niet te verwachten zijn. De quickscan stikstof (zie bijlage 13 bij de toelichting) bevestigt dit.

7.2. Soortbescherming flora en fauna

Op basis van de Wet natuurbescherming moet tevens een groot aantal inheemse bedreigde dier- en plantsoorten worden beschermd. Deze soortenbescherming is in Nederland geïmplementeerd in de Wet natuurbescherming. In Nederland komen zo'n 36.000 dier- en plantensoorten voor. Ongeveer 500 soorten krijgen wettelijke bescherming. De wet is bedoeld om soorten te beschermen, niet individuele planten of dieren. Het gaat erom dat het voortbestaan van de soort niet in gevaar komt.

Het uitgangspunt van de wet is dat geen schade mag worden toegevoegd aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk wel is toegestaan (het "nee, tenzij"- principe). Dit betekent in de praktijk dat het gaat om het effect van de voorgenomen activiteiten op beschermde soorten. Om deze kwetsbare soorten te beschermen bevat de wet een aantal verbodsbepalingen, zoals het verbod op het doden of verontrusten van dieren of het verbod om planten te plukken.

Om inzicht te krijgen in het voorkomen van mogelijk beschermde soorten is locatieonderzoek gedaan (Onderzoeksbureau Regelink, "Ecologische quickscan Koningin Wilhelminaweg 259, Groenekan" (rapport RA12357-02, zie bijlage 3 bij dit wijzigingsplan), waaruit de volgende conclusies volgen m.b.t. het ruimtelijk plan.

Bij uitvoering van de ingreep zijn er mogelijk negatieve effecten te verwachten op vogels. Bij de overige soortgroepen wordt geen negatief effect op beschermde soorten (of functies) verwacht. Op grond van de ligging van het plangebied ten opzichte van beschermde gebieden en de aard van de ingreep worden geen significant negatieve effecten verwacht op de kwaliteit van beschermde gebieden.

Door de verbeterde landschappelijke inpassing zal het omliggende gebied worden versterkt als leefgebied voor voorkomende soorten en als verbindingzone langs het spoor.

Nabij het plangebied broedt mogelijk een buizerd. De ingreep voorziet niet in een aantasting van de nestboom of de functie van foerageergebied.

De nestboom ligt langs een drukke weg, zodat er redelijkerwijs vanuit gegaan kan worden dat toevoeging van beplanting rond het bedrijf niet verstorend zal werken.

In het plangebied kunnen algemene broedvogels voorkomen. In verband hiermee dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen uitgevoerd te worden. Voor het broedseizoen stelt de wet geen vaste begin- of einddatum. Normaal gesproken loopt het broedseizoen voor de meeste vogelsoorten van 15 maart tot 15 juli. Wanneer niet buiten het broedseizoen gewerkt kan worden moet het plangebied voorafgaande aan de werkzaamheden door een deskundige op het gebied van beschermde soorten onderzocht worden op de aanwezigheid van broedgevallen. Ook is het dan aan te raden het aanwezige snoeiafval en de vegetatie binnen het werkterrein (ruim) voor het broedseizoen te verwijderen, teneinde de kans op broedgevallen binnen het plangebied te beperken. Het is niet mogelijk ontheffing te verkrijgen voor het verstoren van broedende vogels.

In de "Notitie Update Quickscan Koningin Wilhelminaweg 259 Groenekan In het kader van de Wet natuurbescherming" (6 maart 2018) is een update opgenomen van het onderzoek (zie bijlage 4). De Omgevingsdienst constateert in de toetsing van deze update (1 mei 2018, kenmerk Z-2017-52139 / 65438) het volgende: Ten opzichte van 2012 is de situatie beperkt gewijzigd. De enige wijziging die is geconstateerd is dat het buizerdnest niet langer aanwezig is. Er hoeft daarom geen nader onderzoek plaats te vinden naar ecologische aspecten. Uiteraard moet de zorgplicht uit de Wet natuurbescherming wel worden gerespecteerd.

In algemene zin kan redelijkerwijs worden gesteld dat op grond van de mogelijke effecten de uitvoering van de ingreep niet door de Wet natuurbescherming wordt verhinderd. Wel dient er rekening gehouden te worden met de eventuele aanwezigheid van broedende vogels. Eventuele significant negatieve effecten op nabijgelegen beschermde gebieden zijn in het onderhavige geval niet aan de orde.



Zone met natuurwaarde langs spoorwag

8. ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

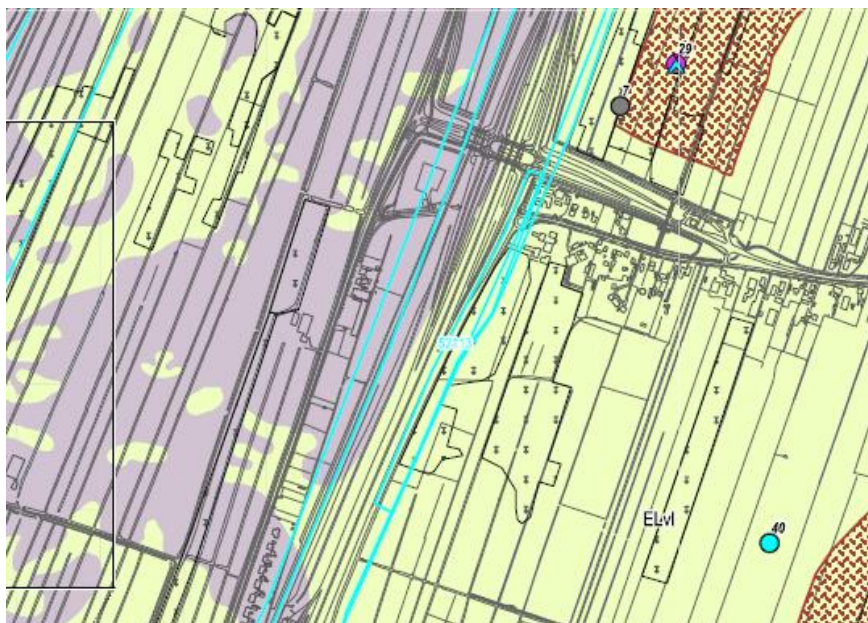
8.1. Beleidskader

De gemeente stelt dat bij plannen die archeologische gegevens in de bodem kunnen aantasten, zo veel mogelijk rekening moet worden gehouden met bekende en te verwachten archeologische waarden. De Erfgoedwet bepaalt dat de waarden in de bodem bewaard dienen te blijven. Bij ruimtelijke planvorming waarmee het archeologisch bodemarchief gemoeid is, dient de initiatiefnemer in een vroeg stadium een archeologisch (voor)onderzoek uit te voeren. De basis daarvoor is de beleidskaart archeologie van de gemeente De Bilt.

Het cultuurhistorische beleid is in hoofdstuk 4 toegelicht. Ter plaatse zijn geen locatiespecifieke cultuurhistorische waarden aanwezig. Wel zijn in een ruimer gebied (op structuurniveau) historische landschapswaarden herkenbaar, waar voorliggende ontwikkeling zich naar voegt.

8.2. Bestaande situatie

Onderstaande uitsnede toont de beleidskaart archeologie van de gemeente De Bilt. De locatie maakt deel uit van de legenda-eenheid 'afgedekt dekzandlandschap' waarbij de archeologische indicatie laag is.



8.3. Onderzoek

Ondanks de lage verwachtingswaarde is, gezien de eerder beoogde vormverandering van het bedrijf, waarbij verharding zou worden verplaatst en vanwege de vergraving die zou plaatsvinden, wel archeologisch onderzoek uitgevoerd op de terreindelen ten noorden en zuiden van de bestaande verharding.

Uit de rapportage “Plangebied Koningin Wilhelminaweg 259 te Groenekan, Bureauonderzoek en Inventariserend veldonderzoek (verkennende fase)” (BAAC Rapport V-12.0399 mei 2015, bijlage 5 bij deze toelichting) zijn de volgende onderzoeksresultaten opgenomen. Er zijn vooralsnog geen archeologische waarden binnen het plangebied bekend. Er werd verwacht dat binnen het plangebied verspoeld dekzand met een discontinue bedekking van moerig materiaal voorkomt. In het dekzand kan plaatselijk nog een podzolprofiel voorkomen. Door plaggenbemesting is de A-horizont in het noorden dusdanig verdikt dat over een laarpodzol gesproken kan worden. Naast de verwachte verstoringen als gevolg van ontginning en veenwinning werd verwacht dat bij de inrichting van het plangebied een zekere mate van bodemverstoring zal zijn opgetreden.

Op basis van het bureauonderzoek bestond een middelhoge archeologische verwachting op archeologische resten uit de periode paleolithicum vroegneolithicum, een lage tot middelhoge archeologische verwachting op resten uit de periode midden-neolithicum vroege middeleeuwen, een middelhoge verwachting op resten uit de late middeleeuwen en een lage tot middelhoge verwachting op archeologische resten uit de nieuwe tijd.

Binnen de onderzoeksgebieden komt overwegend verspoeld dekzand voor. In het uiterste noorden is in situ dekzand aangetroffen waarbij het bodemprofiel tegenwoordig wordt afgetopt in de C-horizont. Nagenoeg overal bevindt zich op het verspoelde dekzand een menglaag of bolsterlaag. Binnen het verspoelde dekzand zijn haast nergens nog intacte podzolhorizonten bewaard gebleven. Naast deze matig vergraven gronden zijn er ook locaties waar het bodemprofiel dieper, tot maximaal zelfs 95 centimeter mv ter hoogte van boring 5, verstoord is geraakt. Er zijn tijdens het veldwerk geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten binnen de onderzoeksgebieden aangetroffen. De landschappelijke ligging ten opzichte van de omliggende dekzandruggen is laag te noemen waardoor het deze terreinen in het verleden geen uitgesproken aantrekkingskracht ten aanzien van tijdelijke of permanente vestiging zal hebben gekend. In het uiterste noorden bevindt zich een afgetopt dekzandprofiel. Voor zover hier archeologische resten aanwezig waren moeten deze tegenwoordig als verloren worden beschouwd.

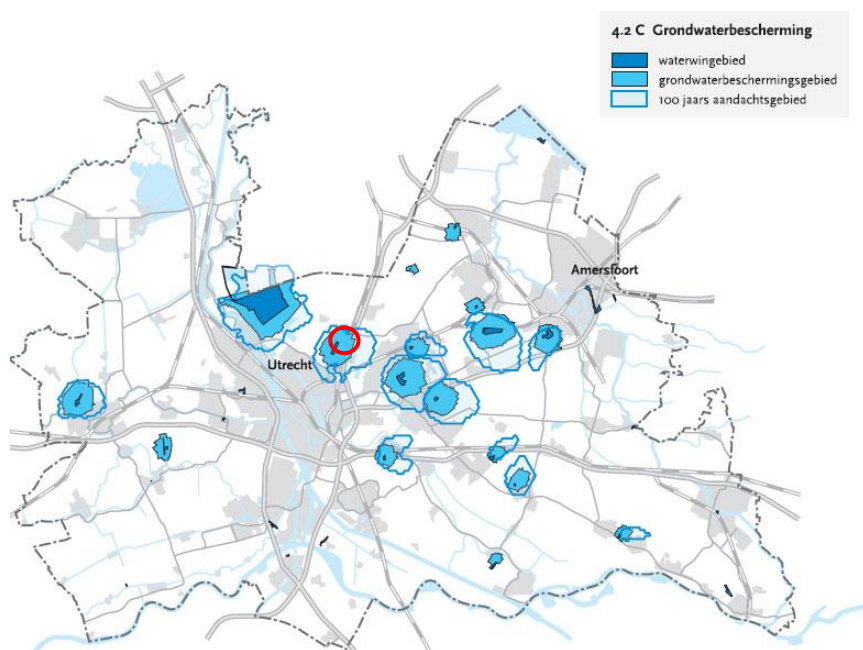
Op basis van het voorliggende onderzoek kan de archeologische verwachting voor de onderzoeksgebieden worden bijgesteld naar een lage verwachting. De kans op verstoring van archeologische resten wordt bij de voorgenomen ontwikkeling derhalve klein geacht. Dit betekent dat de nu voorgestane gedeeltelijke terreinophoging voor verharding en de ondiepe vergraving voor realisatie van waterretentieruimte, vanuit het aspect archeologie niet wordt belemmerd.

9. WATERPARAGRAAF

Om water als één van de principes voor de ruimtelijke ordening verder te ontwikkelen, heeft de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw doelstellingen geformuleerd om water prominenter in beeld te krijgen. Één van die doelstellingen is het uitvoeren van een 'Watertoets' bij alle ruimtelijke plannen en besluiten. Hiertoe dient de initiatiefnemer van een plan de waterbeheerder vroegtijdig bij de planvorming te betrekken. Het betreft het hele proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel is om te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De resultaten van het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerder worden verwoord in de waterparagraaf.

9.1. Beleid

Het gebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied en 100 jaars aandachtsgebied.



het plangebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied

Voor drinkwater is het noodzakelijk de kwaliteit van het grondwater veilig te stellen. Voor de waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden gelden beschermingsmaatregelen die zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening (PMV). Ruimtelijke ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de grondwaterkwaliteit zijn hier krachtens de PMV niet zonder meer toegestaan.



*Bestaande hemelwaterafvoer
buitenverharding*

Bij functiewijzigingen in gebieden die van belang zijn voor de waterwinning (100-jaarszones, waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden) moet rekening worden gehouden met het waterwinbelang. Toegelicht moet worden hoe de bescherming gestalte krijgt. Hiermee wordt een duurzame bescherming van de drinkwatervoorziening verankerd in ruimtelijke plannen. Het streven van de provincie is minimaal te komen tot een niet verder toenemen van het risicovol gebruik en waar mogelijk tot het extensiveren of opheffen van dit gebruik.

9.2. Watertoets en waterplan

Door Ecopart BV is voor de planlocatie het “Geohydrologisch onderzoek en waterhuishoudkundig plan, Plangebied Koningin Wilhelminaweg 259 Groenekan (gemeente De Bilt)” uitgewerkt (rapportage AN 14651, versie 25 februari 2013, zie bijlage 6 bij deze toelichting). Deze rapportage is opgesteld voor de toen nog beoogde vormverandering van de terreinverharding, maar is eveneens bruikbaar voor de nu voorgestane ongewijzigde fysieke inrichting.

Samenvatting

Het plangebied is gelegen binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en ligt binnen een gebied dat wordt gekenmerkt door een relatief oppervlakkige ontwatering en een geringe infiltratie. Er is geen sprake van een kwelsituatie. Op basis van de bodemopbouw wordt het plangebied ongeschikt geacht voor het infiltreren van grotere hoeveelheden regenwater naar het (freatische) grondwater. Dit vanwege de relatief hoge grondwaterstand en het matig tot sterk siltig zand in de toplaag.

De resultaten uit het literatuuronderzoek, de TNO-peilbuizen en het veldwerk geven een eenduidig beeld van de lokale geohydrologische situatie. Samengevat kan geconcludeerd worden dat:

- De maaiveldhoogte ongeveer ligt op 1,0 tot 1,4 m +NAP;
- Binnen het plangebied een tertiaire watergang aanwezig is waarop het hemelwater in de huidige situatie wordt geloosd;
- Hierop ook het hemelwater afkomstig van de nieuwe inrichting, al dan niet ‘geknepen’, kan worden geloosd;
- In de aangepaste situatie het hemelwater kan worden afgevoerd naar een aan te leggen schoonwaterberging met een al dan niet gereguleerde afvoer naar het oppervlaktewater;
- De toplaag van de bodem (0-0,5 m-mv) over het algemeen bestaat uit matig fijn, sterk siltig, sterk humeus zand ;
- De bodem over het algemeen slecht doorlatend is met doorlatendheden van 0,2 tot 0,3 m/dag;
- De GHG ligt tussen 0,1 en 0,3 m-MV;

Vanaf het plangebied wordt afvalwater separaat aangeleverd naar de gemeentelijke riolering. Het beleid van de gemeente is er op gericht om daar waar mogelijk geen regenwater in te nemen, maar dit waar mogelijk volledig te infiltreren binnen het plangebied of gedoceerd af te voeren naar het oppervlaktewater.

Zoal aangegeven, is het onderzoek destijds gebaseerd op een ingrijpende vormverandering. Omdat nu de plannen – voor wat betreft verharding – uitgaan van het ongewijzigd laten van de bestaande situatie, is opnieuw met het waterschap afgestemd hoe daarmee om te gaan. Daartoe is de digitale watertoets uitgevoerd en is aanvullend overleg en afstemming geweest met het waterschap (zie bijlagen 7 watertoets en bijlage 8 mailwisseling met het waterschap). Gebleken is dat, indien de bestaande situatie niet zal wijzigen, er ook geen waterbergende voorzieningen vereist worden. Omdat echter het bedrijf voornemens is het lagergelegen terreindeel op te hogen, grijpt men dit aan om meteen toch een waterbergende voorziening te realiseren. Dit in de vorm van een 200 m² groot infiltratie- en bergingsveld tussen de spoorsloot en het bedrijfsterrein. Daarmee wordt ongeveer de helft van de verharding van het achterterrein anders ontkoppeld dan nu, waarbij rechtstreeks op de sloot wordt geloosd.



Retentiezone

Dit infiltratieveld zal ondiep worden aangelegd met een bodem net boven voornoemde GHG. De voorziening wordt als een smalle, langgerekte laagte (indicatief 4 meter breed en 50 meter lang) aangelegd, parallel aan de spoorloot, zodat de infiltratiemogelijkheden over een zo groot mogelijk gebied worden benut.

Het omliggende terrein is opgehoogd en de vrijkomende grond zal worden benut om de bestaande wal rond het bedrijf iets te verbreden. Zo kan deze als onderhoudsstrook dienen voor zowel de haag die op de wal staat, als voor de infiltratievoorziening.

Omdat reeds bekend is dat het gebied matig infiltreert, zal er een geknepen uitloop naar de spoorloot worden aangelegd, zodat water niet langer dan 24 uur stagneert. Al met al zal door deze voorziening de waterafvoer verbeteren en meer vertraagt worden en zal een deel van het hemelwater infiltreren. Daarmee draagt de oplossing bij aan een verbeterde natuurlijke waterhuishouding.

Doordat met deze bergende voorziening meer maatregelen getroffen worden dan strikt genomen vanuit de regelgeving van het waterschap vereist is, wordt direct ook invulling gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid voor regeling van de terreinverharding. De waterbergende voorziening ligt binnen de aanduiding waarbinnen de verharding planologisch geregeld wordt.



Plaats te realiseren retentie- en infiltratiezone; indicatief 4x50 meter

De watertoetsprocedure is in 2017 afgerond (zie bijlage 7 met daarin de mailwisseling met het waterschap).

10. MILIEU

10.1. Wegverkeerslawaaï

Aangezien in het plan geen nieuwe geluidgevoelige functies worden gerealiseerd, heeft geen onderzoek wegverkeerslawaaï plaatsgevonden. De woonfunctie in de bestaande bedrijfswoning blijft ongewijzigd. Daarnaast vinden er ook geen wijzigingen aan gezoneerde wegen plaats.

10.2. Luchtkwaliteit

De paragraaf luchtkwaliteit in de 'Wet milieubeheer' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

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

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde,
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt, wat wil zeggen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3% ten opzichte van de grenswaarde),
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat in werking treedt nadat de EU derogatie heeft verleend.

Voorliggend plan is hoofdzakelijk gericht op een verbeterde terreininrichting en zal leiden tot een op hoofdlijnen ongewijzigde bedrijfsvoering. Wel treedt er een wijziging op in de ontsluiting (beperkte verplaatsing toerit), maar dit is van ondergeschikt belang, de af te leggen afstanden worden nauwelijks groter. Daardoor zal het aantal autobewegingen van en naar het bedrijf niet substantieel veranderen.

Derhalve kan geconcludeerd worden dat er geen belemmeringen voor het aspect luchtkwaliteit zijn.

Aanvullend kan worden aangegeven dat door het ontwikkelen van een elektrisch en hybride wagenpark, de uitstoot van fijnstof op termijn zal kunnen reduceren.

Bestaande situatie

In de huidige situatie (gegevens Omgevingsdienst regio Utrecht, Geoloket, kaart 2015) is de belasting als gevolg van NO₂ ter plaatse 18-20 microgram per kub. In 2025 wordt een verbetering verwacht tot een niveau van 14 tot 16 microgram per kub.

Voor fijnstof PM₁₀ wordt de maximale advieswaarde van 18 tot 20 microgram per kub, zoals de WHO en GGD die adviseren, beperkt overschreden. De huidige waarden bedragen 22 tot 24 in deze omgeving. Naar verwachting zal de situatie autonoom verbeteren tot 20 – 22 in 2025.

Zowel NO₂ als fijnstof zijn met onderhavige planontwikkeling niet wezenlijk te beïnvloeden.

10.3. Externe veiligheid

Door Windmill is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd voor onderhavige ontwikkeling. De quickscan is als bijlage 9 bij deze toelichting gevoegd. Hieruit volgen onderstaande conclusies.

Transport over spoor en water

Het plangebied is niet gelegen binnen het invloedsgebied van een waterweg of spoorlijn. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen over water en spoor vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Transport over de weg

Het plangebied is niet gelegen binnen een PR 10-6-risicocontour of een plasbrandaandachtsgebied van nabijgelegen wegen waarover structureel gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Aangezien het plangebied binnen het invloedsgebied van de A27 (BLEVE en toxisch scenario) is gelegen, dienen de risico's als gevolg van de transporten over deze wegen meegenomen te worden in een beperkte verantwoording van het groepsrisico (zie hierna).

Buisleidingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen de 1%-letaliteitsafstand van buisleidingen. De risico's voor het plangebied als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen vormen derhalve geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Inrichtingen

Het plangebied bevindt zich niet binnen een PR 10-6-risicocontour of een invloedsgebied van een risicovolle inrichting in de omgeving. De risico's als gevolg van de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen vormen geen aandachtspunt voor de planlocatie. Een verantwoordingsplicht is derhalve niet aan de orde.

Beperkte verantwoording groepsrisico

Op basis van bovenstaande is door Windmill een beperkte verantwoording groepsrisico uitgewerkt, die als bijlage 10 bij deze toelichting is gevoegd. Op basis daarvan kan het bevoegd gezag het besluit nemen over een verantwoorde toename.

De omgevingsdienst heeft in haar advies d.d. 4 juni 2018, Kenmerk Z-2017-52139 / 66859, aangegeven in te kunnen stemmen met de onderzoeksresultaten.

10.4. Leidingen

Ten westen van het plangebied ligt een hogedruk aardgastransportleiding (W-500-01) met de kernmerken 12 inch, met een maximale werkdruk 40 bar. Het invloedsgebied bedraagt 140 meter. Er bestaat geen overlap met het plangebied.

10.5. Bodemonderzoek

Voor de terrein waar verharding ligt en waar verharding wordt aangelegd (de 5 meter brede zone zuidelijk van het bedrijf) is door Ecopart BV het "Verkennd bodemonderzoek conform de NEN 5740 projectlocatie Koningin Wilhelminaweg 259 Groenekan – De Bilt" uitgevoerd (Projectnummer 15688, versie 1.1 Definitief, datum 25-2-2013, bijlage 11 bij deze onderbouwing). Dit onderzoek was gericht op een veel groter plangebied dan dat in het kader van voorliggend plan relevant is. Nu de vormverandering en grootschalige herinrichting van de omgeving niet meer aan de orde is, is alleen nog de bodemkwaliteit ter plaatse van de zuidelijke uitbreiding (strook van 5 meter) en de locatie van de waterinfiltratievoorziening relevant. Uit het onderzoek uit 2013 volgende de volgende relevante conclusies.

Conclusie

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat de bovengrond op de onderhavige locatie licht is verontreinigd met koper en lood en plaatselijk met kwik, zink en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK). De ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met lood. In het grondwater is plaatselijk voor barium en 1,2-dichloorethenen licht verhoogde gehalten gemeten.

Het is niet aannemelijk dat de geconstateerde verontreinigingen van de bodem risico's voor de volksgezondheid met zich meebrengen. Uit milieuhygiënisch oogpunt is de aanwezigheid van verontreinigende stoffen ongewenst. Indien het geheel aan onderzoeksresultaten echter wordt beoordeeld in het licht van de geplande terreinbestemming c.q. -inrichting, lijkt hier sprake van een aanvaardbare situatie.

De overwegingen hierbij zijn onder andere de slechts licht verhoogde gehalten, de te verrichten inspanning om te komen tot een strikt multifunctioneel bodemkwaliteitsniveau en een zienswijze vanuit een risicobenadering (ontbreken blootstellings- of verspreidingsroutes in de toekomstige situatie). Gelet op het bovenstaande is er vanuit milieuhygiënisch oogpunt geen bezwaar tegen het gebruik van de locatie inzake de geprojecteerde herziening van het bestemmingsplan op de locatie.

Aanbevelingen / aandachtspunten

Wij adviseren u bij de uitvoering van grondverzet binnen het plangebied als gevolg van de realisatie van de voorgenomen plannen, te werken met een gesloten grondbalans.

De aangetroffen lichte verontreinigingen in de bodem kunnen bij eventuele afvoer hiervan beperkingen opleveren ten aanzien van het (her)gebruik. Bij de toepassing van grond buiten het plangebied is namelijk het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing.

Afhankelijk van de kwaliteit, hoeveelheid en beoogde bestemming van de vrijkomende grond, kan worden overwogen om een partijkeuring uit te voeren om de hergebruikmogelijkheden van de af te voeren grond te bepalen.

In het kader van dit onderzoek is geen aandacht besteed aan de milieuhygiënische kwaliteit van de aanwezige puinverharding. Indien de aanwezige puinlaag in de toekomst moet worden afgevoerd, zal dit op een milieuhygiënische verantwoorde wijze dienen plaats te vinden.

Omdat het terrein deels zal worden opgehoogd, zal alle vrijkomende grond op eigen terrein worden verwerkt en is er geen aanvullend onderzoek noodzakelijk naar de bodemkwaliteit.

10.6. Bedrijven en milieuzonering

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. Deze afstanden hebben betrekking op de afstanden tussen de perceelsgrens van het bedrijf en omliggende (gevoelige) functies.

Bovenstaande moet op twee manieren getoetst worden. Enerzijds wordt er gekeken of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds wordt bekeken of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling kwetsbaar is voor hinder en/of bestaande functies belemmert in hun bedrijfsvoering.

Een bedrijfswoning van een derde geniet in het algemeen dezelfde bescherming als een burgerwoning. Het maakt daarbij niet uit of het een agrarische bedrijfswoning of een bedrijfswoning van een niet-agrarisch bedrijf betreft. Alleen voor het aspect geur gelden hiervoor specifieke regels.

De ontwikkeling bestaat uit het toevoegen van nu nog agrarisch bestemde terreinen aan de bedrijfsvoering van Veldhuizen.

Bedrijf als veroorzaker

De ontwikkeling aan de zuidzijde en oostzijde van het bedrijf zal niet leiden tot significante milieueffecten op andere omliggende gevoelige objecten, zo blijkt uit het uitgevoerde onderzoek Industrielawaai (zie volgende paragraaf). De bedrijfsuitbreidingen vinden plaats in andere richtingen dan daar waar de meest nabijgelegen gevoelige bestemmingen zijn gesitueerd, te weten het agrarisch bedrijf aan de overzijde van de weg en de woningen ten noorden van het bedrijf.

Bedrijf als gevoelig object

In het vigerende bestemmingsplan zijn in of direct grenzend aan het plangebied geen milieuzones opgenomen die gevolgen zouden kunnen hebben voor de ontwikkeling van het bedrijf. Daarnaast zijn in de VNG-brochure “Bedrijven en milieuzonering” richtafstanden opgenomen voor bedrijfsactiviteiten in relatie tot omliggende gevoelige functies. In de directe nabijheid van onderhavig plangebied zijn geen bedrijven gelegen die mogelijk kunnen leiden tot onevenredige aantasting van een goed woon- en leefklimaat. Het agrarisch bedrijf aan de overzijde van de weg en de bedrijfsbestemming noordelijk van onderhavig bedrijf reiken met hun richtafstanden niet tot over de bedrijfsuitbreiding die door Veldhuizen wordt voorgestaan. Bovendien is de uitbreiding niet gericht op werkruimte waar mensen langdurig verblijven.

10.7. Industrielawaai

Door Ecopart BV is een “Akoestisch onderzoek Industrielawaai projectlocatie Koningin Wilhelminaweg 259 Groenekan” uitgevoerd (Projectnummer 25007, versie 1.2 - DEFINITIEF – gedateerd 20-11-2018, bijlage 12 bij deze onderbouwing). Het akoestisch onderzoek geeft inzicht in de geluidsbelasting op de omgeving als gevolg van het in werking hebben van het wagenbouw en verhuurbedrijf. Hiertoe zijn voor de gevels van de dichtstbijzijnde woningen van derden van de inrichting de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus en de maximale geluidsniveaus berekend. Tevens is de indirecte hinder, zijnde de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer van en naar de inrichting, beschouwd.

Beoordeling en conclusie

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

Op grond van het ingestelde onderzoek kan worden geconcludeerd:

- Dat de ten gevolge van de inrichting optredende geluidsbelasting ter plaatse van de dichtstbijzijnde woning van derden 47, 36 en 28 dB(A) bedraagt voor respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode. Wanneer deze langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus worden getoetst aan het toetsingskader van respectievelijk 50, 45 en 40 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode, dan kan worden gesteld dat hieraan kan worden voldaan.
- Geconcludeerd kan worden dat wanneer getoetst wordt aan de grenswaarden in het Activiteitenbesluit, ter plaatse van alle woningen voldaan wordt aan de gestelde grenswaarden.

In het Activiteitenbesluit is aangegeven dat wanneer in een ruimte hinderlijke en lawaaimakende werkzaamheden worden verricht de deuren van de werkplaats, behoudens voor het onmiddellijk doorlaten van personen of goederen, gesloten dienen te zijn. Uit berekeningen blijkt dat de geluidsuitstraling bij geopende deuren ten opzichte van de andere bronnen wel als zodanig herkenbaar is, maar niet zorgt voor een overschrijding van de gestelde grenswaarde. een rol speelt. Vandaar dat openstaande deuren tot de representatieve bedrijfssituatie gerekend kunnen worden.

Maximale geluidsniveaus

Op grond van het ingestelde onderzoek kan worden geconcludeerd dat de ten gevolge van de inrichting optredende maximale geluidsniveaus ten hoogste 60 dB(A) bedragen voor de dag-, avond- en nachtperiode. Wanneer de maximale geluidsniveaus worden getoetst aan het toetsingskader van respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A) voor de dag-, avond- en nachtperiode, dan kan worden gesteld dat hieraan op alle beoordelingspunten wordt voldaan.

Verkeer van en naar de inrichting

Uit de berekeningen blijkt dat het ten gevolge van de inrichting optredende geluidsniveau van verkeer van en naar de inrichting, ter plaatse van de relevante woning aan de Koningin Wilhelminaweg 253 maximaal 37 dB(A) bedraagt. Deze geluidsbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) volgens de circulaire van VROM uit 1996.

De omgevingsdienst heeft in haar advies d.d. 11 december 2018, Kenmerk Z-2017-52139 / D - 253551, aangegeven in te kunnen stemmen met de onderzoeksresultaten.

10.8. Duurzaam bouwen

Het gemeentelijk beleid voor duurzaam bouwen zal toepassing krijgen bij de verdere ontwikkelingen in het plangebied. De nu beoogde ontwikkeling leidt slechts tot een zeer beperkte toevoeging van een 5 meter brede verhardingsstrook aan de zuidzijde van het bestaande terrein. Deze wordt afgekoppeld en aangelegd met niet uitlogende verhardingsmaterialen. Voor het overige vinden in het kader van dit wijzigingsplan geen bouwactiviteiten plaats.

10.9. MER-plichtigheid

Gezien de aard en omvang van het initiatief, wordt de ontwikkeling niet als MER-plichtig aangemerkt. Wel is separaat aan dit wijzigingsplan een aanmeldnotitie MER bij de gemeente ingediend.

11. EXPLOITATIE EN REALISATIE

De kosten voor de realisering van de projecten worden door de aanvrager gedragen. De in dit plan beschreven onderzoeken zijn dan ook in opdracht van de initiatiefnemers verricht. Voor de gemeente zijn aan de ontwikkeling van dit project geen kosten verbonden.

Op basis van voorgaande onderbouwing kan worden geconcludeerd dat het te realiseren plan noodzakelijk is en dat initiatiefnemers bereid zijn dit te financieren, en dat tevens middelen beschikbaar zijn voor een verbeterde stedenbouwkundige, landschappelijke, cultuurhistorische, ecologische, hydrologische en milieukundige inpassing. Aan de specifieke wijzigingscriteria uit het vigerende bestemmingsplan kan worden voldaan.

Tussen de gemeente en initiatiefnemer is een anterieure overeenkomst gesloten, waarin o.a. de verplichtingen m.b.t. de terreininrichting en het verhaal van de procedurekosten is vastgelegd.



Parkeren en buitenopslag aan de achterzijde

