

Ruimtelijke onderbouwing 'Herontwikkeling bibliotheek Bisonspoor te Maarssen'

Onderzoek naar de randvoorwaarden voor de realisatie van een parkeergarage en 60 appartementen.



Document:	Ruimtelijke onderbouwing 'Bisonspoor'
Status:	Ontwerp v5
Opgesteld door:	Dhr. S. Harshagen
Supervisor:	Dhr. F.D.N. Boon
Datum:	April 2016
Door:	Boon Omgevingsmanagement bv
Plancode:	<u>NL.IMRO.1904.OVBisonspr1161MKB-OW01</u>

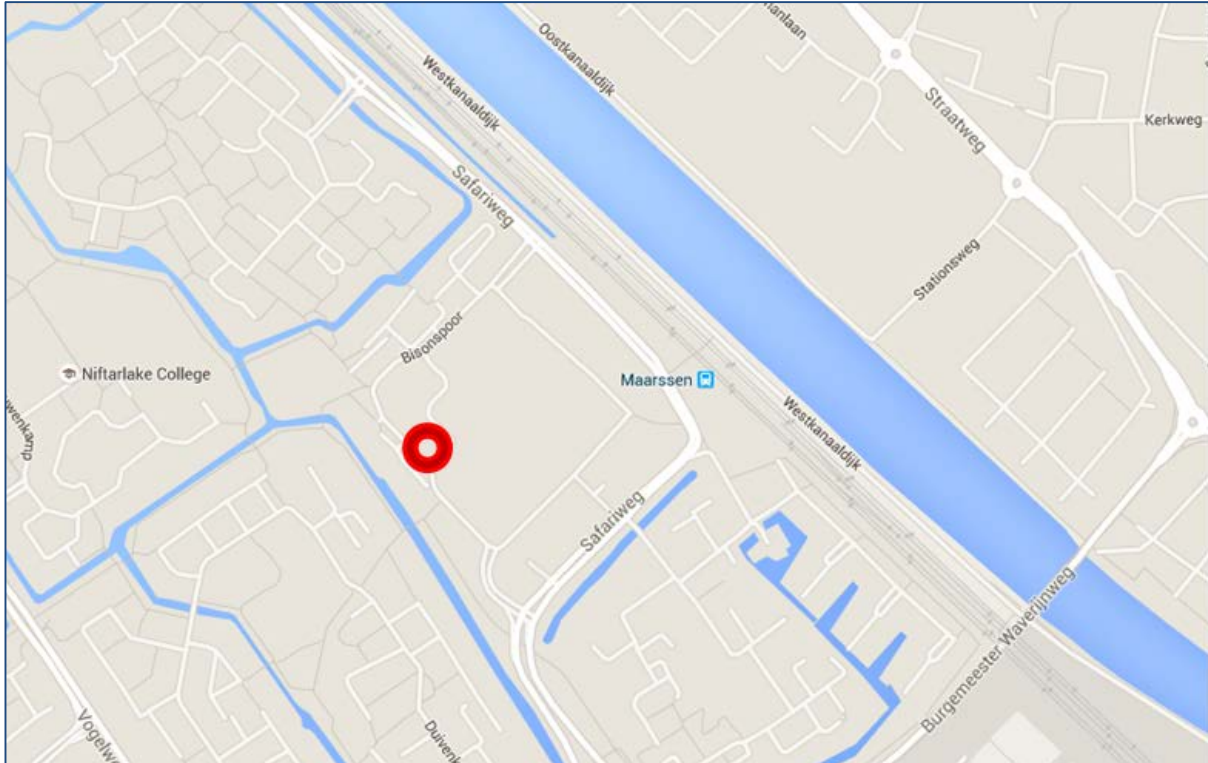
Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	Vigerende planologische situatie.....	6
1.3	Leeswijzer	8
2.	Beleidskader	9
2.1	Rijksbeleid	9
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	9
2.1.2	Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro)	9
2.2	Provinciaal beleid	9
2.2.1	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (4 februari 2013)	9
2.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening (4 februari 2013).....	10
2.3	Gemeentelijk beleid	10
2.3.1	Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040	10
2.3.2	Woonvisie 'Gemeente Stichtse Vecht Woonvisie 2013-2016' - algemeen.....	11
2.3.3	Woonvisie 'Gemeente Stichtse Vecht Woonvisie 2013-2016' - aspect duurzaamheid....	11
2.3.4	Gemeentelijk archeologisch beleid.....	11
2.4.5	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013	13
2.4.5	Bouwverordening Stichtse Vecht 2011	13
2.4.6	Afwijkingenbeleid gemeente Stichtse Vecht 2014 (Vastgesteld 9 december 2014)	13
3.	Onderzoek en toetsing	16
3.1	Archeologie, cultuurhistorie en monumenten.....	16
3.2	Natuur	17
3.3	verkennend veldonderzoek	18
3.3	Parkeren en mobiliteit.....	21
3.4	Water	23
3.5	Externe veiligheid.....	23
3.6	Geluid.....	24
3.7	Bodem.....	24
3.8	Kabels en Leidingen.....	24
3.9	Luchtkwaliteit	25
3.10	Geur, lichthinder, windhinder	25
3.11	Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing	26
4.	Uitvoerbaarheid	28
4.1	Economische uitvoerbaarheid.....	28
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28

5.	Conclusie	29
	Bijlage 1	30
	Ladder voor duurzame verstedelijking	30
	Bijlage 2	33
	Energievisie Bisonspoor	33

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel



Figuur 1 Ligging plangebied (ondergrond Google maps)

Initiatiefnemer heeft het voornemen om de voormalige bibliotheek aan het Bisonspoor te Maarssen te herontwikkelen. Dit met als doel om er een half verdiepte parkeergarage en 60 appartementen te realiseren. De appartementen met woonbestemming zijn beoogd in de categorie goedkope huur met een gemiddelde oppervlakte van 75 m² gemiddeld.



Figuur 2a Huidige situatie (afbeelding Google maps)



Figuur 2b Huidige situatie (afbeelding Google maps)

Om de gewenste ontwikkeling te realiseren is verzocht om de ruimtelijke situatie en beleidsrichtlijnen- en regels nader in beeld te brengen en te beoordelen. In dit document wordt de nadere toelichting gegeven over de (on)mogelijkheden van het initiatief.

1.2 Vigerende planologische situatie

Het gebouw aan het Bisonspoor ter hoogte van huisnummer 1161 is opgenomen in het bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor' dat door de gemeenteraad van Maarssen is vastgesteld op 21 juni 2010. Het onderstaande figuur geeft (schetsmatig) geïllustreerd de huidige planologische situatie weer.



Figuur 3 Uitsnede verbeelding (Ruimtelijkeplannen.nl)

Dit bestemmingsplan richt zich op de ontwikkeling van de toekomstig gewenste situatie en het vastleggen van huidige functionele en ruimtelijke structuur. Het bestemmingsplan legt hiermee de bestaande verspreiding en combinatie van verschillende functies vast, zoals wonen, detailhandel en maatschappelijke dienstverlening, winkelondersteunende horeca en overige functionele aspecten. Het bestemmingsplan heeft als doel een adequate en flexibele regeling voor de huidige bebouwing te borgen.

De beoogde locatie is bestemd met de enkelbestemming 'Gemengd - 4' waarin de huidige bebouwing is opgenomen als 'bouwvlak' en is aangemerkt met een vlak 'maatvoering', hierin is de maximale bouwhoogte van 19 meter opgenomen. Volgens de regels van het bestemmingsplan (lid. 4.1) is de grond bestemd voor:

- a. De voor 'Gemengd - 4' aangewezen gronden zijn op de begane grond uitsluitend bestemd voor:
 1. detailhandel, waaronder winkelondersteunende horeca, met een bedrijfsvloeroppervlakte van niet meer dan 200 m² per vestiging;
 2. dienstverlening, met een bedrijfsvloeroppervlakte van niet meer dan 200 m² per vestiging;
 3. maatschappelijk dienstverlening, waaronder verstaan wordt: educatieve, medische, onderwijs, culturele, levenbeschouwelijke en overheidsvoorzieningen, waaronder openbare dienstverlening, als ook ondergeschikte en niet zelfstandige detailhandel ten dienste van deze voorzieningen.

b. De voor 'Gemengd-4' aangewezen gronden zijn op de verdiepingen bestemd voor:

1. wonen, gestapeld wonen al dan niet in combinatie met ruimte voor de uitoefening van aan-huis-verbonden beroepen dan wel bedrijfsmatige activiteiten aan huis;

met daarbij behorende:

1. erven;
2. parkeervoorzieningen en straatmeubilair;
3. toegangsportalen van de op de verdiepingen gelegen functies;
4. voorzieningen ten behoeve van het opwekken van energie, bijvoorbeeld zonnecollectoren en windturbines.
5. overige met de bestemming "Gemengd-4" verbonden voorzieningen.

c. Elke toegestane functie dient te voorzien in de noodzakelijke parkeervoorzieningen, waarbij ten minste de parkeernormering geldt zoals in de bijlage van deze regels is opgenomen.

Verder staat er in de bouwregels (lid 4.2) opgenomen:

a. Op de in lid 4.1 bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming en aanduidingen worden gebouwd, met dien verstande, dat:

b. Ten aanzien van gebouwen:

1. de bouwhoogte ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' mag niet worden overschreden;
2. het totaal aantal wooneenheden niet meer bedraagt dan 33;

c. Ten aanzien van bouwwerken geen gebouwen zijnde de hoogte van erf- en terreinafscheidingen niet meer bedraagt dan:

1. 1 m op de gronden vóór (het verlengde van) de naar een openbare weg gekeerde gevel;
2. 2 m op de overige gronden;
3. de hoogte van overige bouwwerken geen gebouwen zijnde niet meer bedraagt dan 10 m binnen.

Omdat het beoogde aantal woningen hoger is dan maximaal gesteld in lid 4.2 onder b. sub 2. zijn de afwijkmogelijkheden onder lid 4.4 geraadpleegd.

4.4 Ontheffing van de bouwregels

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 4.2, onder b, sub 2, ten behoeve van een maximaal aantal wooneenheden, mits:

- a. de wooneenheden voorzien in de noodzakelijke parkeervoorzieningen, waarbij ten minste de parkeernormering geldt zoals in de bijlage van deze regels is opgenomen;
- b. wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde;
- c. de wooneenheden geen onevenredige afbreuk doen aan de ter plaatse aanwezige beeldkwaliteit;
- d. ten aanzien van de bovenstaande punten onafhankelijk advies wordt ingewonnen bij een ter zake deskundige.

Voor wat betreft de gestelde eisen voor het vermeerderen van het woningaantal, voldoet het initiatief. M.b.t. de parkeerplaatsen wordt verwezen naar paragraaf 3.3. De analyse van de voorkeursgrenswaarde wordt behandeld in paragraaf 3.6.

Omdat de toegestane bouwhoogte van 19 meter wordt overschreden is het bouwplan in strijd met de regels in art. 4.2. Daarom wordt toepassing gegeven aan een ontheffing overeenkomstig art. 10 onder a onder 2, te weten "afwijking van maten zoals opgenomen in deze regels met maximaal 15%".

Omdat de half verdiepte (fiets)parkeerkelder de bestemmingsgrens aan de zuidzijde van het bestemmingsplan overschrijdt is het in strijd met de regels in art. 4.2. en art. 8. Met toepassing van hoofdstuk 4 uit het Afwijkingenbeleid kan medewerking worden verleend. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.4.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Omdat balkons aan de noord- en zuidzijde de bestemmingsgrenzen van het bestemmingsplan overschrijden (niet meer dan 1,5 meter) is het in strijd met de regels in art. 4.2 en art. 8. Met toepassing van hoofdstuk 4 uit het Afwijkingenbeleid kan medewerking worden verleend. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.4.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Het plan is in strijd met de voorgeschreven functie op de begane grond zoals gesteld in art. 4.1 van het bestemmingsplan. De gevraagde functie vanuit de initiatiefnemer betreft wonen. Met toepassing van hoofdstuk 4 uit het Afwijkingenbeleid kan medewerking worden verleend. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.4.6 en 3.11 van deze ruimtelijke onderbouwing.

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 het relevante beleidskader. In hoofdstuk 3 vindt een afweging inzake de omgevingsaspecten plaats en komen de noodzakelijke onderzoeken en daaruit voortvloeiende maatregelen aan bod. Het afsluitende hoofdstuk bevat de conclusie.

2. Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de SVIR heeft het kabinet haar visie voor Nederland tot 2040 vastgelegd. Speerpunten hierbij zijn:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Deze speerpunten zijn vertaald in 13 nationale belangen waarmee de rijksoverheid zich grotendeels terugtrekt uit de ruimtelijke ordening op lokaal en regionaal niveau. De nationale belangen zijn gebiedsgericht van toepassing. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen (zie bijlage 1).

De projectlocatie heeft relatie met één van de 13 nationale belangen en is hier niet mee in strijd.

2.1.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro)

Het Barro (vaststelling op 22 augustus 2011 en in werking getreden op 30 december 2011) voorziet in de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken. De bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Rarro) geeft uitwerking aan enkele bepalingen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro) geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken.

De ontwikkeling op de specifieke locatie 'Bisonspoor 1161' is voor het Barro/Rarro verder niet van belang.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (4 februari 2013)

De provincie heeft haar ruimtelijke visie inzake de provinciale belangen vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (hierna: PRS). Hierin is voor diverse provinciale belangen weergegeven hoe de provincie hiermee wenst om te gaan.

Er wordt in de PRS gestreefd naar een blijvend aantrekkelijke provincie, waarin ruimte is voor goed wonen, werken en natuur. Hiertoe zijn onder andere vijf strategische doelen opgesteld, waaronder de inzet op een innovatieve en kennisintensieve diensteneconomie en een goede bereikbaarheid. Daarnaast moet de provincie beschikken over een voldoende en divers woningaanbod en een goed voorzieningenniveau.

Qua verstedelijking heeft de provincie een beleid opgesteld. Hier gaat de aandacht vooral uit naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaande stedelijk gebied. Op die manier blijven steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te ontmoeten. Tevens blijft landelijk gebied daarmee gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wil de provincie Utrecht de verstedelijking zoveel mogelijk

koppelen aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk. Dit beleid sluit aan bij de voorziene ontwikkeling ter hoogte van het Bisonspoor, enerzijds omdat het een binnenstedelijke ontwikkeling is en anderzijds omdat het dicht bij het treinstation Maarssen ligt met alle bijbehorende (bus)verbindingen die op dit station aanwezig zijn.

De PRS is bindend voor de provincie, maar niet voor andere partijen. Om die reden gaat de PRS vergezeld van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (hierna: PRV), welke wel bindend is voor gemeenten (zie par. 2.2.2).

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de provinciale belangen van de PRS.

2.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening (4 februari 2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) betreft het provinciaal kaderstellend instrument waarin regels voor de ruimtelijke ordening vastgelegd zijn. De PRV vormt daarmee het instrument waarmee de provincie stuurt op haar beleidsvisie inzake de provinciale belangen.

In de PRV wordt onder de pijler 'Vitale steden en dorpen' specifieke aandacht besteed aan een aspect dat van belang is voor de voorgenomen ontwikkeling aan het 'Bisonspoor', te weten stedelijk gebied (paragraaf 3.1).

Stedelijk gebied:

Art. 3.1 lid 3; Bij zowel het bouwen als renoveren van kantoren en woningen en bedrijfsruimten als het herstructureren of aanleggen van woonwijken en bedrijventerreinen is het van belang dat gemeenten en initiatiefnemers nadenken over het gebruik van alternatieve vormen van energie en energiebesparende technieken (onder andere toepassen van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte). Hiermee dragen ruimtelijke plannen bij aan het doel van 10% duurzame energiegebruik in 2020 zoals verwoord in de PRS.

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van de PRV. Genoemd moet worden dat in paragraaf 3.7 van de PRV nader ingegaan wordt op een mobiliteitstoets in geval van een ruimtelijke ontwikkeling. Zie hiervoor ook paragraaf 3.3 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040

De gemeenteraad van Stichtse Vecht heeft haar toekomstvisie voor het gemeentelijk grondgebied vastgelegd (d.d. 29 januari 2013) in de 'Toekomstvisie Stichtse Vecht 2015-2040' met als titel 'Focus op morgen'. Deze visie vormt de basis voor andere visies zoals een woon- en verkeersvisie. Deze toekomstvisie is opgesteld vanuit de zoektocht naar een 'nieuwe' identiteit van de heringedeelde gemeentes.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de Toekomstvisie Stichtse Vecht 2013-2040. In paragraaf 3.2. 'Gebied' staat beschreven dat de voorkeur uit gaat naar verdere verdichting van het binnenstedelijk gebied. Het uitgangspunt voor bebouwing is nabij de stationsomgeving Maarssenbroek, waar de beoogde ontwikkeling in voorziet.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan bij uitgangspunten uit de Toekomstvisie Stichtse Vecht.

2.3.2 Woonvisie 'Gemeente Stichtse Vecht Woonvisie 2013-2016' - algemeen

De Woonvisie 2013-2016, is op 3 mei 2013 vastgesteld door de gemeenteraad. Het is een wettelijke taak en ook een belang van de gemeente om te zorgen voor voldoende woongelegenheid. Van de woningen in Stichtse Vecht zijn de meeste koopwoningen. Er staan wel veel woningen te koop, maar er is nog steeds een behoefte aan woningen, o.a. i.v.m. de wijziging in de trend van de gemiddelde gezinssamenstelling. De gemeente Stichtse Vecht heeft een aantal uitspraken uitgewerkt en toegelicht in het kader van de Woonvisie waaronder: Stichtse Vecht streeft ernaar om in een tijdsbestek van 5 jaar de woningvoorraad voldoende uit te breiden om het inwoneraantal op peil te houden, rekening houdend met en dalende gemiddelde woningbezetting en De gemeente streeft ernaar de voorraad huurwoningen tussen de liberalisatiegrens van €665,-¹ en €1.000,- te verhogen, geleidelijk van 2000 naar 3000, dus een toename met de helft.

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de 'Woonvisie gemeente Stichtse Vecht 2013-2016' door het voornemen om 60 goedkope huurwoningen van ongeveer 75 m² te realiseren.

2.3.3 Woonvisie 'Gemeente Stichtse Vecht Woonvisie 2013-2016' - aspect duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt voor Stichtse Vecht. Het gaat daarbij om de bekende begrippen van people, planet, profit (de samenleving, de aarde en de welvaart) die centraal staan in een wereldwijde visie op duurzaamheid. In de woonvisie betekent het onder andere aandacht voor isolatie ter besparing van energie en betere luchtkwaliteit. De gemeente hecht grote waarde aan een duurzame woningvoorraad en gaat bij nieuwbouw uit van GPR Gebouw (GPR = gemeentelijke praktijkrichtlijn), een computerprogramma dat duurzaam bouwen concretiseert door op vijf thema's een rapportcijfer te geven. Hoe hoger het cijfer hoe duurzamer de woning. Na invoering van gegevens in GPR Gebouw betreffende de woningen worden prestaties zichtbaar op de thema's Energie, Milieu, Gezondheid, Gebruikskwaliteit en Toekomstwaarde. Van deze vijf thema's wordt voor nieuwe ontwikkelingen gestreefd naar GPR 7 of hoger op de thema's milieu, gezondheid en gebruikskwaliteit en naar 8 GPR of hoger voor het thema toekomstwaarde (generatiebestendig bouwen) en voor energie. Daarnaast moet bij projecten van minimaal 25 woningen een energievisie opgesteld worden om de ambitie inzake energie te optimaliseren, zie hiervoor bijlage 2 "Energievisie Bisonspoor".

De voorgenomen ontwikkeling sluit aan op de 'Woonvisie gemeente Stichtse Vecht 2013-2016' door het voornemen om een gebouw met een GPR 7 als ondergrens te realiseren conform het Bouwbesluit 2012. De uitgangspunten worden verwerkt in de omgevingsvergunning voor de bouwactiviteit.

2.3.4 Gemeentelijk archeologisch beleid

De gemeenteraad van Stichtse Vecht heeft op 30 oktober 2012 de archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart voor de voormalige gemeenten Maarssen, Loenen, Abcoude en Breukelen geldend verklaard voor de gemeente Stichtse Vecht voor zover deze betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Stichtse Vecht.

De voorgenomen ontwikkeling ligt in een zone waarop de kaartaanwijzing spreekt van een gebied dat 'Verstoord' is en een 'Zeer lage archeologische treffkans' bevat. Daarmee worden er voor de beoogde ontwikkeling geen belemmeringen verwacht voor dit beleidsaspect.

¹ per 1 januari 2015 is dit € 710,68

2.3.5 Welstandsnota Stichtse Vecht 2013

Doel van de welstandsnota is het behartigen van het publieke belang door de lokale overheid, waarbij de individuele vrijheid van de burger of ondernemer wordt afgewogen tegen het aanzien van hun omgeving als algemene waarde. Met het uiterlijk van een bouwwerk wordt iedere voorbijganger geconfronteerd. Het beleid is opgesteld vanuit de gedachte, dat welstand een bijdrage levert aan de totstandkoming en het beheer van een aantrekkelijke bebouwde omgeving. In de welstandsnota zijn een viertal typen welstandscriteria opgenomen in volgorde van afnemend abstractieniveau: algemene criteria, gebiedsgerichte criteria, objectgerichte criteria en loketcriteria. Voor de algemene criteria wordt verwezen naar de welstandsnota en in het voorliggende geval zijn volgens het bestemmingsplan de objectgerichte en loketcriteria niet van belang.

De gebiedsgerichte criteria worden in het bestemmingsplan als volgt aangehaald:

In de gebiedsgerichte criteria is voor het gebied Bisonspoor een duidelijke toekomstvisie en beleid opgenomen. Voor het plangebied geldt een regulier welstandsniveau. Met het oog op de toekomst is het doel de concurrentiepositie in de regio te handhaven en zo mogelijk te versterken wordt bezien hoe dit gebied attractiever kan worden. Gedacht wordt aan de presentatie van het gebied naar de omliggende woonbuurten, aan een herstructurering van het openbare gebied en de parkeergarages.

De relatie van het gebouw met de omgeving:

- *de gebouwen zijn met de representatieve zijde georiënteerd op de straat;*
- *het gebruik van groen als volwaardige component bij de inrichting van de openbare ruimte moet worden bevorderd.*

De bouwmassa en vormgeving:

- *een eenduidige hoofdvorm is de norm, ten behoeve van een rustige en herkenbare omgeving;*
- *een eenvoudige vormgeving geldt daarbij als uitgangspunt;*
- *detaillering en materiaaltoepassing;*
- *blinde gevels op voetgangersniveau zijn niet toegestaan;*
- *toepassing van een kwalitatief hoogwaardige afwerking is vereist;*
- *een eenvoudige detaillering is toegestaan, eentonigheid is daarbij echter niet gewenst;*
- *evenwichtige en terughoudende kleurencombinaties moeten worden toegepast.*

In het kader van de Welstandsnota valt de beoogde ontwikkeling qua Welstandsniveau volgens het kaartbeeld in de 'bijzondere zone', waarvan de gebiedsaanduiding is gewaardeerd als 'MB3 Bisonspoor'. Zie hiervoor ook figuur 4. Echter, in het zowel de bestemmingsplantekst alsmede in de welstandsnota zelf wordt gesproken van een 'Gewoon' Welstandsniveau, dit niveau wordt aangehouden in deze onderbouwing.



Figuur 4 Uitsnede Welstandsnota Stichtse Vecht

De beoogde ontwikkeling betreft een herontwikkeling waarbij er sprake is van een nieuw aanzicht binnen het Welstandsgebied. Het gevelaanzicht wijzigt t.o.v. het voorgaande object en zal voor advies aan de Welstandscommissie voorgelegd moeten worden. Mede omdat dit een van de eisen is die gesteld worden bij het gebruik maken van het Afwijkingenbeleid 2014. De commissie moet bezien of het nieuwe gevelaanzicht past in de aanwezige beeldkwaliteit en voldoet aan de redelijke eisen van de Welstand conform het toetsingskader: de Welstandsnota en de Gebiedsgerichte criteria uit het bestemmingsplan. De initiatiefnemer heeft naar eigen beoordeling voldaan aan de gestelde criteria uit de Welstandsnota. Zie ook de toelichting in paragraaf 3.11 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.4.5 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013

Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) Stichtse Vecht 2013, is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2014. Het zet in op o.a. verkeer-, vervoer en parkeermaatregelen op de korte en middellange termijn. De doelstellingen van het GVVP zijn het bevorderen van de doorstroming, het verbeteren van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en het beheer en onderhoud.

De beoogde ontwikkeling voldoet onder voorwaarden aan de eisen van het GVVP Stichtse Vecht 2013. In hoofdstuk 3.3. 'Parkeren en mobiliteit' van deze ruimtelijke onderbouwing wordt dit verder toegelicht.

2.4.5 Bouwverordening Stichtse Vecht 2011

Deze bouwverordening is per 13 jun. 2013 inwerking getreden. Naast de regels die zijn vastgelegd in het Bouwbesluit 2012, vormt de Bouwverordening van de gemeente het vangnet van regels en eisen o.a. met betrekking tot het bouwen, verbouwen, slopen en gebruik, daar waar de algemene regels niet afdoende zijn of nog aangevuld dienen te worden met specifiek beleid.

De beoogde ontwikkeling voldoet aan de eisen zoals gesteld in de gemeentelijke Bouwverordening.

2.4.6 Afwijkingenbeleid gemeente Stichtse Vecht 2014 (Vastgesteld 9 december 2014)

Bestemmingsplannen worden voor langere tijd vastgesteld (10 jaar op grond van de Wro). Het is mogelijk dat gewenste ruimtelijke ontwikkelingen onnodig worden beperkt door de regels van het bestemmingsplan. Daarom zijn in de Wet algemene bepaling omgevingsrecht (Wabo) regels opgenomen die het mogelijk maken om af te wijken van het bestemmingsplan. Dit heeft de gemeente Stichtse Vecht vastgelegd in het Afwijkingenbeleid 2014.

De beoogde ontwikkeling voldoet deels aan de eisen van het bestemmingsplan, echter door afwijkingen van het initiatief t.o.v. het bestemmingsplan waar geen binnenplanse afwijkingen voor zijn opgenomen wordt ervoor gekozen om een buitenplanse ontheffingsprocedure voor te bereiden zoals bedoeld in artikel 2.12 lid 1, onder a, onder 3° Wabo en respectievelijk zoals bedoeld in artikel 3.10 t/m artikel 3.14 van de Wabo. De gemeentelijke richtlijn hieromtrent staat omschreven in het Afwijkingenbeleid 2014 onder hoofdstuk 4 'Afwijken met ruimtelijke onderbouwing'.

Het ontworpen appartementengebouw valt in het huidige ontwerp buiten het bouwblok van het bestemmingsplan en vraagt de begane grond om een wijziging van gebruik naar 'parkeren d.m.v. een half verdiepte parkeerbak' en een overschrijding van het bouwblok en bestemmingsgrens i.v.m. uitstekende delen w.o. balkons. Ook het maximale aantal in wooneenheden past niet binnen de huidige bestemmingsplanregels. Door toepassing van het Afwijkingenbeleid 2014 onder hoofdstuk 4, worden de afwijkingen in deze procedure meegenomen.

Voorwaarden zoals genoemd in het gemeentelijk Afwijkingenbeleid 2014 onder paragraaf 4.3 'Gemeentelijke richtlijnen:

1. De activiteit moet passen binnen de geldende of in ontwerp neergelegde visies en beleidskaders van de gemeente, provincie en het rijk.

Hier wordt aan voldaan, zie hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2. De ruimtelijke uitstraling van de ontwikkeling moet passen binnen het (woon)gebied. Er mag geen aantasting plaatsvinden van het woon- en leefmilieu die niet redelijkerwijs te verwachten valt in de betreffende omgeving.

Hier wordt aan voldaan. Een verdiepingsslag van de onderbouwing staat onder paragraaf 2.3.5 en 3.11 van deze ruimtelijke onderbouwing.

3. De aanwezige waarden waaronder stedenbouwkundige, cultuurhistorische of landschappelijke waarden mogen niet nadelig worden beïnvloed door de activiteit.

Hier wordt aan voldaan, zie paragraaf 3.1 en 3.11 van deze ruimtelijke onderbouwing.

4. Er moet sprake zijn van een normale afwikkeling van verkeer en worden voldaan aan de in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan opgenomen uitgangspunten met betrekking tot parkeren. De regel is dat parkeren op eigen erf dient plaats te vinden of dat de initiatiefnemer op eigen kosten parkeerplaatsen aanlegt in het openbaar gebied.

Er is sprake van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein. Echter in de directe omgeving zijn wel voldoende parkeerplaatsen in het openbare gebied. Er is optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare ruimte op het eigen terrein om parkeerplaatsen te realiseren. Daarmee is voldaan aan het beginsel uit het GVVP. Bij een eventueel optredend tekort biedt het GVVP de mogelijkheid om (geheel) op eigen kosten van de initiatiefnemer, parkeerplaatsen 'af te kopen'. Een verdiepingsslag van de onderbouwing staat onder paragraaf 3.3 van deze ruimtelijke onderbouwing.

5. De ontwikkeling mag geen onevenredige afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken en/of belangen van belanghebbenden.

Bij eerste aanvang en respectievelijk onderzoek is hier naar inschatting van de initiatiefnemer geen sprake van. Indien dit wel het geval is, zou dit moeten blijken uit de daarvoor aangewezen mogelijkheid, voortvloeiend uit de voorbereidingsprocedure zoals bedoeld in artikel 3.10 t/m artikel 3.14 van de Wabo, waar belangen van belanghebbenden naar voren kunnen worden gebracht, daar waar de initiatiefnemer deze niet eerder in kaart heeft kunnen brengen.

6. De ontwikkeling moet voldoen aan de wettelijke eisen t.a.v. milieu.

Hier wordt aan voldaan, zie hiervoor meerdere paragrafen onder hoofdstuk 3 paragraaf 3.2, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.9 en 3.10 van deze ruimtelijke onderbouwing.

7. Een seksinrichting, prostitutie, erotisch getinte horecabedrijven of horecabedrijf voor het afhaken en nuttigen van drugs (coffeshop) zijn niet toegestaan.

N.v.t.

8. Afwijkingen zijn niet toegestaan bij een recreatieverblijf. Een 'extra' uitbreiding van een recreatieverblijf zou namelijk de aard, omvang en karakter aantasten en het aanzien geven van een permanente woning.

N.v.t.

3. Onderzoek en toetsing

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de verantwoording van de voorgenomen ontwikkeling met het oog op de diverse omgevingsaspecten. De herontwikkeling van de bibliotheek aan het Bisonspoor is op zichzelf niet m.e.r.-beoordeling plichtig maar is wel onderzocht als onderdeel binnen het bestemmingsplan waarvan de MFA (multifunctionele accommodatie) beoordeling plichtig is.

3.1 Archeologie, cultuurhistorie en monumenten

Monument

Er is geen sprake van een monumentaal object. Ook in de direct aangrenzende omgeving zijn geen monumenten aanwezig.

Archeologie

Er is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd op 10 juli 2009 door 'Van Spréw, Projectmanagement en Advies'. Hieruit is gebleken dat het plangebied een lage archeologische verwachting heeft. Derhalve vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Cultuurhistorie

De huidige waarde van het plangebied Bisonspoor is vooral gelegen in de functionaliteit. Het complex zal worden uitgebreid en vernieuwd. Recente gebouwen zoals het station hebben een alzijdige en moderne uitstraling, welke leidend zijn voor toekomstige ontwikkelingen. Er wordt met de beoogde ontwikkeling geen rekening gehouden met verstoring van eventueel aanwezige cultuurhistorische aspecten. Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Utrecht zijn in en om het plangebied geen waardevolle historisch-geografische elementen aanwezig. Het plangebied heeft geen status als beschermd stads- of dorpsgezicht, ook zijn in het plangebied geen (rijks-)monumenten of objecten van cultuurhistorische waarde gelegen.

Conclusie

Uitgesloten kan worden dat er door de voorgenomen ontwikkeling archeologisch waardevolle bodemverstoring plaatsvindt. Voor wat betreft cultuurhistorie wordt er geen aanleiding gevonden dat er een vorm van verstoring plaatsvindt door de beoogde ontwikkeling. Voor wat betreft de monumentale aspecten zijn er geen bijzonderheden. De voorgenomen ontwikkeling is mogelijk zonder negatieve effecten te hebben ten opzichte van bovengenoemde aspecten, er vanuit gaande dat er wordt gewerkt volgens geldende regels en eisen.

3.2 Natuur

Natuurbescherming bestaat grofweg uit twee onderdelen; de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) en de Flora- en Faunawet (Ffwet).



Figuur 5 Ligging ten opzichte van natuurgebieden (bron: Alterra)

Zoals figuur 5 aantoont is er in de directe omgeving (< 3km) een EHS-gebied en Natura 2000 gebied (Oostelijke Vechtplassen) gelegen. De voorgenomen ontwikkeling heeft, gezien locatie en de omvang, echter geen invloed hierop.

Het project vindt daarnaast plaats binnen (en op) bestaand bebouwd gebied, een ecologisch onderzoek naar effecten op beschermde gebieden is niet strikt noodzakelijk.

In het sportcomplex (huidige sporthal en zwembad) en in de bibliotheek zijn kenmerken van mogelijke verblijfsplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Op basis van de uitgevoerde quickscan kan echter geen uitspraak worden gedaan of daadwerkelijk sprake is van de aanwezigheid van vleermuizen. Omdat alle in Nederland voorkomende vleermuizen strikt beschermd zijn, is aanvullend onderzoek nodig om vast te stellen of daadwerkelijk vleermuizen aanwezig zijn. (bron: Aveco de Bondt – Beoordeling milieueffectrapportage MFA Bisonspoor d.d. 20 aug. 2009).

3.3 verkennend veldonderzoek

Op 11 december 2015 heeft een verkennend veldbezoek (Rapportnummer: AT/2015/13.12 in het plangebied plaatsgevonden). Op basis van expert judgement is aan de hand van biotoopeisen van beschermde soorten en habitatkenmerken in het plangebied beoordeeld welke beschermde soorten er in het plangebied kunnen voorkomen. Het veldonderzoek heeft een verkennend karakter en kan niet worden gezien als uitputtende soorteninventarisatie.

Flora

De te slopen bebouwing is beperkt geschikt voor beschermde plantensoorten. Alleen voor beschermde muurplanten is geschikt biotoop aanwezig. Tijdens het verkennend veldbezoek is een exemplaar van de overige beschermde tongvaren (tabel 2 Ffwet) aangetroffen op de gevels van het gebouw. Voorafgaand aan de sloop moet dit exemplaar van de tongvaren op grond van een goedgekeurde gedragscode Ffwet worden verplaatst. Indien niet kan worden gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode Ffwet, dan moet een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Andere beschermde soorten zijn niet aangetroffen tijdens het veldbezoek. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet ten aanzien van andere beschermde plantensoorten is niet aan de orde.



Vogels

De te slopen bebouwing is ongeschikt als broedplaats voor vogels. Het gebouw heeft geen pannendak waarin gebouwbewonende soorten als huismus of gierzwaluw zouden kunnen broeden. Aanwezigheid van broedvogels in de te slopen bebouwing kan derhalve worden uitgesloten. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

Zoogdieren

Vleermuizen

De te slopen bebouwing is potentieel geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen vanwege de aanwezigheid van spouwmuren en open stootvoegen in de buitengevels die toegang geven tot de achterliggende spouw. Aangezien het gebouw leegstaat en niet wordt verwarmd worden echter geen overwinterende vleermuizen verwacht. Het plangebied bevat geen geschikt foerageergebied of groenstructuren die als vliegroute voor vleermuizen kunnen dienen.

Overige zoogdiersoorten

De te slopen bebouwing is ongeschikt als verblijfplaats voor zwaarder beschermde overige zoogdieren (tabel 2 en/of 3 Ffwet). Alleen voor de algemeen voorkomende huisspitsmuis (tabel 1 Ffwet) is de bebouwing potentieel geschikt. Het betreft een algemeen beschermde soort (tabel 1 Ffwet) waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt bij ruimtelijke ingrepen. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

Overige soortgroepen

De te slopen bebouwing is ongeschikt als vaste rust- en verblijfplaats voor zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en/of 3 Ffwet) van overige soortgroepen zoals amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden. In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig dat kan dienen als voortplantingsplaats voor amfibieën, reptielen en vissen en geen begroeiing die kan dienen als landhabitat. Aanwezigheid van zwaarder beschermde soorten van overige soortgroepen kan derhalve worden uitgesloten. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

Conclusie

Natuurbeschermingswet

Het voorgenomen plan leidt niet tot een overtreding van de verbodsbepalingen uit de Natuurbeschermingswet 1998 ten aanzien van Natura 2000-gebieden en/of Beschermde natuurmonumenten. Verdere toetsing in de vorm van een verslechteringstoets of een passende beoordeling of het aanvragen van een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is niet aan de orde.

Ecologische Hoofdstructuur

Het voorgenomen plan leidt niet tot een overtreding van de verbodsbepalingen uit de provinciale ruimtelijke verordening van Utrecht ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur. Verdere toetsing in de vorm van een "Nee, tenzij-toets" is niet aan de orde.

Flora- en faunawet

De te slopen bebouwing bevat slechts in beperkte mate geschikt leefgebied voor beschermde soorten. Op de buitengevels van het gebouw is een exemplaar van de overige beschermde tongvaren (tabel 2 Ffwet) aangetroffen. Voorafgaand aan de sloop moet dit exemplaar van de tongvaren op grond van een goedgekeurde gedragscode Ffwet worden verplaatst. Indien niet kan worden gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode Ffwet, dan moet een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

Het gebouw is ook geschikt voor de algemeen voorkomende huisspitsmuis. Het betreft een algemeen beschermde soort (tabel 1 Ffwet) waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

Het gebouw is potentieel geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen vanwege de aanwezigheid van spouwmuren en open stootvoegen in de buitengevels die toegang geven tot de achterliggende spouw. Aangezien het gebouw leegstaat en niet wordt verwarmd worden echter geen overwinterende vleermuizen verwacht.

Voor andere zwaardere beschermde soorten (tabel 2 en/of 3 Ffwet) en vogels met een jaarrond beschermde nestplaats is de te slopen bebouwing ongeschikt als vaste rust- en verblijfplaats. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.

3.3 Parkeren en mobiliteit

In augustus 2009 is door 'Delft Infra Advies' een parkeerbalans opgesteld voor het gehele centrumgebied Bisonspoor. De initiatiefnemer heeft voor de gewenste ontwikkeling berekend 70 parkeerplaatsen, deels op eigen terrein, te kunnen realiseren.

Volgens het GVVP 2013 wordt het aantal benodigde parkeerplaatsen bij een nieuwe ontwikkeling als volgt berekend:

'Parkeereis = *parkeervraag nieuwe situatie min parkeervraag bestaande situatie, plus bestaand tekort aan parkeerplaatsen(*)/ 2'*

De parkeervraag van de oude situatie is: De bibliotheek bevat 1.151 m² bruto vloeroppervlak (bvo). In het GVVP wordt aangehouden 0,7 parkeerplaats per 100m² bvo bibliotheek. Dit resulteert in 8 parkeerplaatsen.

De parkeervraag van de nieuwe situatie wordt: 60 appartementen in de sector goedkope huur. In het bestemmingsplan is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 1,2. Het betreft een stedelijke gebiedsindeling waarbij geen rekening is gehouden met aftrek voor goede openbaar vervoervoorzieningen.

Er is immers een goede reden om een lagere parkeernorm aan te houden. De bibliotheeklocatie ligt op 6 minuten lopen vanaf het NS-station. Vanaf daar zijn er 4 treinen per uur in de richting van Breukelen en de richting van Rhenen en zijn er 6 busverbindingen naar en van het centrum van Utrecht. Kortom, de openbaar vervoer voorzieningen zijn erg goed. Bovendien ligt de bibliotheek in het centrumgebied met veel voorzieningen. Op basis van deze feiten is het legitiem ervan uit te gaan dat het gemiddelde autobezit lager uitkomt. Om voldoende parkeergelegenheid te kunnen garanderen wordt de te hanteren parkeernorm uit het bestemmingplan aangehouden. Dit houdt in een parkeernorm van 1,2 parkeerplaats per appartement. Dit resulteert in 72 benodigde parkeerplaatsen

De parkeereis is $72 - 8 = 64$ parkeerplaatsen. In de bestaande situatie was geen sprake van een tekort in de parkeerbalans.

Op figuur 6 is een nadere uitwerking van de gewenste parkeervoorziening, waarbij er 70 parkeerplaatsen passen.

Uiteindelijk worden er in het plan 36 parkeerplaatsen gerealiseerd in de half verdiepte garage. Omwille van een verkeerskundig benodigde wijziging in het plangebied (niet op het perceel van de initiatiefnemer) is de initiatiefnemer bereid om ook de nabijgelegen 18 parkeerplaatsen te (her)ontwikkelen plus de 8 parkeerplaatsen (waarvan 2 plaatsen t.b.v. minder validen) aan de zuidoost gevel. Door de benodigde 72 parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen (dit is inclusief de 8 bestaande parkeerplaatsen van de bibliotheek). In de nieuwe situatie is er dus sprake van 70 parkeerplaatsen die gerealiseerd kunnen worden. Voor de overige 2 benodigde parkeerplaatsen heeft overleg plaatsgevonden met het bevoegd gezag om deze op te lossen in de openbare ruimte P1.



Figuur 6 - Parkeerplaatsen (deels op eigen terrein)

De huidige verkeersintensiteit op het Bisonspoor bedraagt ca. 1.100 - 1.200 motorvoertuigen per etmaal - verkeersmodel Utrecht, basisjaar 2006. De toename van de verkeersproductie en - attractie als gevolg van de functies en voorzieningen van het multifunctionele accommodatie (MFA) en de locatie van de bibliotheek zijn berekend met behulp van de tool 'verkeersgeneratie.nl' van Goudappel Coffeng.

De functies en voorzieningen op de bibliotheeklocatie leiden tot een verkeersproductie en -attractie van circa 324 motorvoertuigen per etmaal. Als gevolg van de herontwikkeling (zowel de MFA als de bibliotheek) neemt de verkeersintensiteit van het Bisonspoor met circa 500 motorvoertuigen per etmaal toe. De totale intensiteit van het Bisonspoor komt daarmee op circa 1.600-1.700 motorvoertuigen per etmaal. De capaciteit van het Bisonspoor - 3.000 motorvoertuigen per etmaal - is voldoende om extra verkeersintensiteit op een goede manier op te vangen (bron: Toelichting bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor').

Conclusie

In de huidige situatie biedt het perceel de mogelijkheid voor het parkeren van 36 voertuigen op eigen terrein. In het nabijgelegen gebied worden er 18 parkeerplaatsen ontwikkeld plus 8 parkeerplaatsen (waarvan 2 plaatsen t.b.v. minder validen) aan de zuidoost gevel. Dit resulteert in een totaal aantal parkeerplaatsen van 70. In de huidige berekening is er sprake van een theoretisch tekort van 2 parkeerplaatsen. Er is met het bevoegd gezag overeenstemming bereikt m.b.t. de locatie (P1) als zoekgebied voor het tekort.

Voor wat betreft de verkeersafwikkeling (mobiliteitstoets) is onderzoek gedaan door Goudappel Coffeng. De toevoeging van 27 woningen bovenop het aantal van 33 dat onderzocht is mag in zijn totaliteit als nihil beschouwd worden. Temeer omdat er na de nieuwe ontwikkelingen van de MFA en de herontwikkeling van de bibliotheek, nog een restcapaciteit van ruim 1300 voertuigen per etmaal. Hieruit blijkt dat de beoogde ontwikkeling past binnen de huidige verkeersafwikkelingscapaciteit van het Bisonspoor.

3.4 Water

Uit de watertoets blijkt dat waterhuishoudkundig gezien er als gevolg van de herindeling van het bestaande sportcomplex en de boogde nieuwbouw geen grote veranderingen optreden. De oppervlaktecontouren van de bebouwing blijven in de toekomstige situatie nagenoeg gelijk waardoor er niet meer water dan in de huidige situatie tot afstroming komt (bron: Toelichting bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor'). Ook de toevoeging van het aantal wooneenheden in het gebouw wijzigt deze resultaten niet. De toevoeging wijzigt het aantal vierkante meters per wooneenheid en voegt geen volume aan de maximale bebouwingsmogelijkheid toe.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de waterhuishouding en waterkwaliteit in de omgeving.

3.5 Externe veiligheid

In kader van het aspect externe veiligheid dient bij realisatie van gevoelige objecten nagegaan te worden of er risicovolle inrichtingen van invloed zijn. Tevens dient bij realisatie van risicovolle inrichtingen nagegaan te worden of de invloed op de omgeving voldoet aan de hiertoe geldende eisen. Het begrip risico wordt in beeld gebracht door middel van de begrippen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

In juli 2009 is door 'Aveco de Bondt' een QuickScan externe veiligheid uitgevoerd voor het plangebied. Uit de QuickScan is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen bedrijven zijn gelegen met een contour voor externe veiligheid en dat het plangebied ruim buiten de aan te houden afstanden ten opzichte van vervoersassen voor het transport van gevaarlijke stoffen is gelegen. Voorts is gebleken dat in de nabijheid van het plangebied geen leidingen liggen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Ook de meest recente raadpleging van de risicokaart (figuur 7) geeft aan dat er voldoende afstand is tussen de beoogde ontwikkeling en de eerst nabije risico-inrichting.



Figuur 7 - Riscokaart (Bron: Riscokaart.nl - Raadpleegdatum 26 jul. 2015)

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de externe veiligheid.

3.6 Geluid

De mate waarin geluid, veroorzaakt door weg- en spoorverkeer en industrieterreinen met een wettelijke zone, gevoelige gebouwen/bestemmingen mag belasten, wordt geregeld door de Wet geluidhinder. Op 19 augustus 2009 heeft 'Aveco de Bondt' een 'Akoestisch onderzoek bepaling geluidsbelasting voor het project Bisonsport te Maarssen' opgesteld.

Uit de resultaten kan worden opgemaakt dat de maximaal gecumuleerde geluidsbelasting (Lden) ten gevolge van het wegverkeer- en spoorweglawaaai 53 dB bedraagt op de zuidwest-gevel van de toekomstige appartementen. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB en hoeft derhalve geen hogere grenswaarde te worden aangevraagd (bron: Toelichting bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor')

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling ondervindt geen nadelige gevolgen op het gebied van geluid vanuit de omgeving. Wel dient in ogenschouw te worden genomen dat ten aanzien van de geluidwering van de gevels zodanige maatregelen getroffen moeten worden dat de geluidsbelasting binnen de verblijfsgebieden bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB.

3.7 Bodem

Het daadwerkelijk uit te voeren verkennend bodemonderzoek wordt, gezien de huidige bestaande bebouwing en de fase waarin de herontwikkeling zich bevindt, niet zinvol geacht. In de toelichting van het bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor' wordt voorgesteld om de uitvoering van het bodemonderzoek ná de sloop van de bestaande bebouwingen plaats te laten vinden.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling verdient nadere aandacht voor het onderdeel bodem, maar niet eerder dan na het slopen van de bestaande bebouwing.

3.8 Kabels en Leidingen

In geval van bodemingrepen zal een Klic-melding moeten worden gedaan om de mogelijke aanwezigheid van andere kabels en leidingen te inventariseren. Echter staat er in het bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor' vermeld dat er in het plangebied geen kabels of leidingen gelegen zijn, die om veiligheidsredenen of uit privaatrechtelijke oogpunt een belemmering vormen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling dient voor uitvoering te worden geïnventariseerd op aanwezige kabels of leidingen d.m.v. een Klic-melding.

3.9 Luchtkwaliteit

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) bevat luchtkwaliteitseisen voor luchtkwaliteit. Nieuwe ontwikkelingen kunnen effect hebben op de luchtkwaliteit. De voorgenomen ontwikkeling is reeds onderzocht bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor'. Uit de onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat er geen belemmeringen zijn voor de herontwikkeling van de bibliotheek en brengt de leefkwaliteit voor de bewoners niet in gevaar.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet van invloed op de luchtkwaliteit.

3.10 Geur, lichthinder, windhinder

De beoogde ontwikkeling draagt niet bij aan het produceren van geur of licht. Er is wel sprake van windhinder, echter zijn er geen bestemmingen in de nabije omgeving die hier daadwerkelijke hinder van ondervinden. Er is geen object in de nabije omgeving dat nadelige effecten ondervindt van windhinder zoals een molen. Om deze reden wordt een nadere beoordeling niet noodzakelijk geacht en achterwege gelaten.

Conclusie

Hinder op het gebied van geur, licht en wind is niet aan de orde.

3.11 Ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing

De herontwikkeling van het bibliotheekgebouw aan het Bisonspoor maakt onderdeel uit van de revitalisatie rondom het plangebied zoals de ontwikkeling van de multifunctionele accommodatie. Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan waar het oude bibliotheekgebouw onderdeel van uitmaakt, is onderzoek gedaan naar de eventueel toekomstige functies van het bibliotheekgebouw en de invulling van de multifunctionele accommodatie (MFA). De resultaten hiervan zijn als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen in de vorm van een massastudie.

In de welstandsnota staan gebiedsspecifieke eisen opgenomen (gebiedsgerichte criteria) qua inpassing en vormgeving van een initiatief. Het ontwerp ziet toe op een eenduidige hoofdvorm om aansluiting te vinden met de omgeving en deze tevens te begeleiden. De hoogte van het gebouw laat zich gemakkelijk opnemen in de omgeving, eveneens als de situering van het bouwblok die het patroon en richting van bouwvolumes aan het Bisonspoor goed begeleid. Onder andere vanaf de MFA en naar de MFA toe, maakt de bouwhoogte van het nieuwe wooncomplex ter hoogte van de bibliotheeklocatie, het verschil tussen laag en hoog verdraagzamer. Qua detaillering en materiaaltoepassing wordt aansluiting gezocht bij de directe (woon)omgeving zonder dat er herhaalde patronen ontstaan die afbreuk doen aan de wens van revitalisering. Ook het kleurgebruik wordt in samenhang met de omgeving mee-ontworpen. Omdat blinde gevels op voetgangersniveau niet zijn toegestaan, zoekt de architect naar een passende oplossing waarbij de half verdiepte plint op verschillende plekken onderbroken wordt en begeleid wordt door ramen/openingen.

Het complex bevat naast de nooduitgangen twee toegangen die beiden in gebruik genomen worden t.b.v. verschillende typen verkeer. De hoofdtoegang (representatieve zijde) bevindt zich aan de pleinzijde waar de bewoners onder andere lopend gebruik van kunnen maken. De secundaire toegang bevindt zich aan de doorgaande verkeersroute van het Bisonspoor en biedt toegang aan het gemotoriseerde verkeer waaronder de auto's van bewoners. Doordat de hoofdtoegang van het nieuw te ontwikkelen complex zich aan de pleinzijde bevindt, ontstaat er sociale controle ter hoogte van het plein en de aangrenzende (winkel)panden. Niet enkel doordat men vanuit het raam zicht heeft op het plein, maar ook omdat toekomstige bewoners via het plein hun woning kunnen bereiken.

Het bestemmingsplan beoogt de invulling van de plint met maatschappelijke en of commerciële functies om het gebied een levendige uitstraling te geven. Door het niet honoreren van een maatschappelijke en commerciële functies maar wonen, zal de verkeersintensiteit en parkeerdruk wijzigen.

In eerste instantie was het uitgangspunt van de initiatiefnemer om het plan uit te voeren conform de richtinggevende studies en het bestemmingplan, door de plint in te vullen met maatschappelijke en of commerciële functies. Bij het uitblijven van eventuele afnemers is toegevoegd aan een procedure voor afwijking van gebruik te doorlopen. Een leegstaande plint voegt weinig toe aan de omgeving. Het zou het enkel minder aantrekkelijk maken. De verwachting is ook niet dat de onder spanning staande commerciële huurmarkt toegevoegde waarde ondervindt van een nieuwe plint.

Het vervangen van de maatschappelijke (commerciële) ruimtes door een functie in de vorm van parkeren ten dienste van de functie wonen zorgt voor een verschuiving van de verlevendiging over de dag en de avonduren. Dit wordt reeds gecompenseerd door de huidige omringende

commerciële ruimtes. En doordat de situering van de hoofdentree aan het plein gelegen is, waar bewoners in en uit kunnen lopen. Door de half verdiepte parkeergarage waarvan de inrit gelegen is aan het Bisonspoor gelegen is, vindt er een goede scheiding van verkeersstromen plaats (scheiding van gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer).

Het bestemmingsplan geeft aan dat door het realiseren van de maatschappelijke en of commerciële plint een hogere parkeerdruk kan ontstaan en men aangewezen kan zijn op parkeergarages in de omgeving. Door het realiseren van de het woningcomplex met een half verdiepte garage, wordt niet enkel de parkeerdruk minder hoog ervaren op het maaiveld, maar worden ook de auto's zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken.

De overschrijding van het bouwvlak en de bestemmingsgrens aan de zuidzijde met 1 metermeter en aan de westzijde met 1,017 meter, levert geen belemmeringen op vanuit stedenbouwkundig, landschappelijke- of milieuaspecten. De overschrijding aan de zuidzijde komt voornamelijk voort uit het feit dat er voldoende fietsparkeergelegenheden gerealiseerd dienen te worden, welke ten dele gelegen is op een verkeersbestemming. Het (half verdiept) fiets parkeren is zodanig vormgegeven, in samenhang met het gemotoriseerd parkeren, dat het in verticale-lijn met de balkons ligt en daarmee een onopvallend doch samenhangend geheel vormt dat passend is in zowel het totale ontwerp alsmede in de omgeving. Door het open karakter ontstaat er een soort van (kelder)koekoek met een valbescherming door middel van een opstaande rand in dezelfde denkbeeldige lijn van het totale object. De overschrijding aan de westzijde komt voort uit de beukmaat per woning die aangehouden wordt i.v.m. een optimale verdeling van woonoppervlaktes over het totale aantal woningen. Het totale aantal centimeters overschrijding aan de westelijke zijde vormt geen belemmering voor de beleving en of het gebruik van de direct aangrenzende bestaande bebouwing.

Het is voor balkons toegestaan om bouwgrenzen, niet zijnde bestemmingsgrenzen, te overschrijden met 1,5 meter. De onderhavige balkons zijn niet dieper dan 1,5 meter, maar op sommige plaatsen wordt een bestemmingsgrens overschreden. Dit is in strijd met het bestemmingsplan. De balkons zijn vormgegeven als uitkragende elementen. Door de balkons te verspreiden ontstaat geen onnodige visuele vergroting van de massa. Een uitpandig balkon vergroot bovendien de woon- en gebruikskwaliteit voor de toekomstige bewoners. De balkons zorgen voor een architectonische meerwaarde in de vorm van meer plasticiteit in de gevel en verhoging van de woon- en gebruikskwaliteit. Daarnaast is er voldoende afstand van de balkons ten opzichte van de nabijgelegen woningen en andere gebouwen.

Met inachtneming van het voorgaande kan er vanuit stedenbouwkundig oogpunt medewerking verleend worden aan de planologische afwijking om dit voorliggend plan mogelijk te maken. Al met al kan gesteld worden dat de betreffende strijdigheid met het geldende bestemmingsplan niet zodanig groot is om geen medewerking aan voorliggend plan te kunnen verlenen.

4. Uitvoerbaarheid

4.1 Economische uitvoerbaarheid

Het perceel ter hoogte van Bisonspoor 1161 te Maarssen wordt ontwikkeld op kosten van de initiatiefnemer nadat het aan hen verkocht is. De uitvoeringskosten en aanvraag/betaling van vergunningen zullen dan ook door, of in opdracht van de initiatiefnemer, worden gedragen en verricht. Bij het uitvoeren van de beoogde ontwikkeling door de initiatiefnemer wordt er een verzoek ingediend bij het bevoegd gezag om op basis van het Afwijkingenbeleid, het initiatiefplan in procedure te brengen. Indien door het bevoegd gezag besloten wordt om de afwijkmogelijkheid onder hoofdstuk 4 van het Afwijkingenbeleid niet toe te kennen, is de economische uitvoerbaarheid niet mogelijk.

4.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Initiatiefnemer is verplicht om te handelen volgens wet- en regelgeving. Indien uit overleg met het bevoegd gezag blijkt dat er (een) (omgevings)vergunning(en) nodig blijkt/blijken te zijn, zal dit worden aangevraagd. De eventuele mogelijkheid voor belanghebbenden om inspraak te hebben is in de vergunningprocedure nader geregeld.

5. Conclusie

Initiatiefnemer is voornemens om de bibliotheek aan het Bisonspoor te herontwikkelen met 60 appartementen en een half verdiepte parkeergarage. Voor de appartementen is het uitgangspunt om deze te verhuren in het goedkope segment.

Het project is in de eerder beschreven hoofdstukken getoetst aan het beleid op alle (relevante) overheidsniveaus. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de locatie en de (directe) omgeving en draagt bij aan de ontwikkelvisie en de ontwikkelingswens m.b.t. woningbouw van de gemeente Stichtse Vecht:

- De ruimtelijke impact is gelijk aan hetgeen mogelijk is gemaakt in het vigerende bestemmingsplan.
- Er zijn geen nadelige gevolgen voor het milieu.
- De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de toekomstvisie van de gemeente om het gebied Bisonspoor integraal te verbeteren en te herontwikkelen. Conform de toekomstvisie en woonvisie van de gemeente Stichtse Vecht, waarin naar het te ontwikkelen woningtype gevraagd wordt.
- Er zijn zoveel mogelijk parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Het tekort wordt in het openbaar gebied opgelost.

Bijlage 1

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen. Als in een bestemmingsplan flexibiliteitsbepalingen, zoals wijzigingsbevoegdheden of (binnenplanse) afwijkingsmogelijkheden, moet bij vaststelling al naar de gevolgen van deze flexibiliteitsbepalingen gekeken worden conform rechtspraak van de Afdeling. Het bestemmingsplan Multifunctionele Accommodatie Bisonspoor is 21 juni 2010 vastgesteld en heeft nog geen eisen vastgesteld omtrent de Ladder. De initiatiefnemer wenst gebruik te maken van de ontheffingsmogelijkheid onder art. 4.4. van dit bestemmingsplan om een toevoeging van meer woningen dan het plan oorspronkelijk toelaat, mogelijk te maken. Conform de vigerende wetgeving art. 3.1.6. lid 2 Bro wordt de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en onderbouwing hiervan wordt conform art. 3.1.6. lid 2 Bro de Ladder voor duurzame verstedelijking toegepast. Omdat bij de onderhavige plananalyse de om de mogelijkheid van toepassing van art. 4.4. van het bestemmingsplan Multifunctionele accommodatie Bisonspoor wordt verzocht, kan gesteld worden dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Er wordt verzocht om ongeveer 30 woningaantallen meer te mogen realiseren dan in beginsel in de bestemmingsplanregels is toegestaan. Het doorlopen van de Ladder passeert drie verschillende treden. Deze treden worden hier stuk voor stuk behandeld.

Trede 1: De actuele regionale behoefte

Het bestemmingsplan Multifunctionele accommodatie Bisonspoor is o.a. gericht op de herontwikkeling van het sportcentrum en de bibliotheeklocatie. Voor deze ruimtelijke analyse is het van belang te benoemen dat de gemeente Maarssen heeft het bestemmingsplan in 2010 o.a. heeft vastgesteld met als doel het bibliotheekgebouw te herontwikkelen in appartementen en een plint met voorzieningen.

Bij bestemming zijn er 33 woningen mogelijk, er dienen voor het voorziene plan 27 woningen toegevoegd te worden d.m.v. de ontheffingsmogelijkheid. Echter conform stap 1 van de Ladder moet onderbouwd worden of er sprake is van een actuele regionale behoefte. Companen heeft de voormalige gemeenten Maarssen, Loenen, Breukelen en de Bestuursregio Utrecht een woningbehoefteonderzoek (datum: 11 nov. 2010) op laten stellen in relatie tot de regionale woningmarktpositie van de toekomstige (reeds huidige) gemeente Stichtse Vecht. In de paragraaf van de kwantitatieve behoefte staat beschreven dat er tussen 2010 en 2020 o.a. behoefte is aan goedkope eengezinswoningen tot 200.000 euro en appartementen in bijna alle prijsklassen. Het plan van de initiatiefnemen valt in kwantitatieve zin binnen deze behoefte. Tevens valt er uit het onderzoek op te maken dat er in bijna elke kern van de gemeente Stichtse Vecht een groei van bevolkingsaantal te verwachten is en de vraag is naar woningen tot het jaar 2030 toe zal nemen. In figuur 1 en 2 is een uitsnede van 2 tabellen uit het onderzoek van Companen die deze stelling in aantallen bevestigen, opgenomen.

Conclusie trede 1: Op basis van de kwalitatieve en kwantitatieve aantallen uit het rapport van Companen en de opgave m.b.t. de woningvoorraad die de gemeente Stichtse Vecht in elk geval voor de kern Maarssendorp heeft, kan aangenomen worden dat aan stap 1 van de Ladder voldaan

wordt om gebruik te kunnen maken van de binnenplanse ontheffingsmogelijkheid voor het toevoegen van 30 extra appartementen.

Tabel 4.11. Gemeente Stichtse Vecht. Bevolkingsontwikkeling naar kern 2010-2030

Kern	2010	2020	2030	2010-2030
Loenen	4.120	4.020	3.970	-150
Nigtevecht	1.580	1.620	1.570	-10
Vreeland	1.770	1.700	1.660	-110
Breukelen	10.660	10.800	10.800	140
Kockengen	3.280	3.370	3.430	150
Nieuwe ter Aa	740	770	820	80
Maarssenbroek	22.750	24.790	25.940	3.190
Maarssendorp	13.940	13.240	13.030	-910
Oud Zuilen	550	530	520	-30
Tienhoven	2.400	2.330	2.260	-140
Stichtse Vecht	62.790	64.410	65.200	2.410

Bron: Prognosemodel Companen 2010.

Figuur 1 – Bevolkingsontwikkeling op basis van het prognosemodel Companen 2010.

Tabel 4.13. Gemeente Stichtse Vecht. Woningbehoefte naar kern 2010-2030

	2010-2020	2020-2030	Totaal
Loenen	50	30	80
Nigtevecht	60	30	90
Vreeland	40	10	50
Breukelen	290	100	390
Kockengen	140	70	210
Nieuwe ter Aa	30	40	70
Maarssenbroek	1.450	650	2.100
Maarssen dorp	-60	-80	-140
Oud Zuilen	0	10	10
Tienhoven	40	-40	0
Stichtse vecht	2.150	880	3.030

Bron: Prognosemodel Companen 2010.

Figuur 2 – Woningbehoefte per kern in de gemeente Stichtse Vecht tot 2030.

Trede 2: Ontwikkeling in bestaand of buiten het bestaand stedelijk gebied

Omdat aan stap 1 van de Ladder voldaan is kan gesteld worden dat de ontwikkeling in aantallen past binnen de SVIR. In trede 2 wordt verzocht om te motiveren waar de woningontwikkeling is voorzien en waarom. Daarbij moet gezien worden in hoeverre in de behoefte kan worden voorzien in bestaand stedelijk gebied door benutting van gronden, bijvoorbeeld door herstructurering. De locatie van de beoogde planontwikkeling mag beschouwd worden als bestaand stedelijk gebied, dicht bij functies zoals openbaarvervoer (trein en bus), detailhandel, sport en andere stedelijke functies. Daarnaast wordt met de beoogde planontwikkeling voldaan aan de voorkeur vanuit de Ladder om bij ruimtelijke binnenstedelijke ontwikkeling, eerst te kijken naar herontwikkelingsmogelijkheden. Het onderhavige plan is er juist op gericht om de (in de toekomst) niet langer in gebruik te nemen bibliotheeklocatie te herontwikkelen tot woningen/appartementen en eventueel een maatschappelijke plint. Een doelstelling uit trede twee is het onderzoeken van verschillende potentiële herontwikkelingslocaties waarna de beste locatie na het afwegen tussen de voor en nadelen geschikt mag worden geacht. De betreffende locatie is echter al door de

(voormalige gemeente Maarssen) gemeente Stichtse Vecht bij bestemming als meest geschikte locatie voor woningbouw beoordeeld. Ook de verzochte toevoeging van het woningaantal wordt reeds in het bestemmingsplan bij ontheffing mogelijk gemaakt, deze herontwikkelingslocatie mag daarom als voldoende kansrijk worden beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke afweging binnen beschikbare ruimtes (ruimteaanbod). De Ladder vraagt onder trede 2 nog om een inschatting van de (financiële) haalbaarheid te maken. Hierbij zijn de inschattingsonderdelen, wenselijkheid, wet- en regelgeving en financiële haalbaarheid. Het onderdeel wet- en regelgeving is uitgevoerd in de voorliggende analyse. Het onderdeel wenselijkheid wordt feitelijk onderbouwd in trede 1, uit het onderzoek van Companen blijkt namelijk tot 2020 een tekort aan appartementen in verschillende prijsklassen. Ook wordt het onderdeel financiële haalbaarheid aangehaald, hiervoor moet aangetoond worden dat het plan voldoende financiële haalbaarheid kent. De herontwikkeling van de locatie kan enkel plaatsvinden als de verkoper (gemeente) en koper (initiatiefnemer) het contractueel eens zijn over de voorwaarden van deze ontwikkeling. D.m.v. een overeenkomst wordt de financiële haalbaarheid voor de gemeente voldoende verzekerd o.a. in de vorm van verkoop van het oude bibliotheekpand en de bijbehorende grond.

Conclusie trede 2: Er wordt in trede 2 voldaan aan de doelstellingen van de ladder, enerzijds door de ontwikkeling plaats te laten vinden in bestaand stedelijk gebied en anderzijds door gebruik te maken van een (door de gemeente bij verkoop) beschikbaar te stellen pand dat niet langer gebruikt zal worden in de huidige functie als bibliotheek maar reeds planologisch beschikbaar is gemaakt voor de realisatie van woningen. Het verzoek om toevoeging van het woningaantal heeft geen effect op trede 2, en trede 3.

Trede 3: Passendheid van het plan, buiten bestaand stedelijk gebied.

Deze trede wordt enkel toegepast als niet of gedeeltelijk niet voldaan kan worden aan de doelstelling van trede 2.

Conclusie trede 3: Er is geen motivering benodigd voor trede 3 omdat voldaan wordt aan de doelstellingen van trede 2 van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Bijlage 2

Energievisie Bisonspoor

Bij projecten van minimaal 25 woningen een energievisie opgesteld worden om de ambitie inzake energie te optimaliseren. De energievisie geeft een richting aan voor de nadere uitwerking van het bouwplan zelf (en EPC berekeningen), met als richtlijn een GPR van 7 en het Bouwbesluit 2012 als ondergrens, EPC 0,4 voor woningen.

Energievisie

Als er gekeken wordt naar het programma: 60 woningen in 6 lagen met een half verdiepte parkeerkelder met een footprint van +/- 50m bij 20m in de sector "goedkope" huurwoningen, dan is het goed om te onderzoeken hoe er met duurzaamheid omgegaan kan worden.

Er wordt gekozen om voor een gebouwen benadering te kiezen en niet voor een uitwerking per 'woningtype of appartement'.

Beperking van de energievraag

Het is van belang om de passieve maatregelen te nemen die geen hulpenergie vragen.

Hierbij denken wij aan:

- Een compacte vorm van de woning, met een goede verhouding tussen oppervlakte van de buitenschil en inhoud van de woning, onder meer door het voorkomen van uitstekende delen.
- Het gebruik van goede isolatie, o.a. door toepassing van isolatie met hoge Rc-waarden voor vloeren, muren en daken en toepassing van glas, deuren en kozijnen met lage U-waarden.
- Het voorkomen van koudebruggen, door middel van speciale constructiedetails.
- Het gebruik van gebouwmassa als buffer voor het vasthouden van warmte en koude
- Kierdicht bouwen, door goede kierdichting en aandacht voor de aansluitdetails. Om het comfort te behouden en voldoende verse lucht in de woning te brengen is een balansventilatiesysteem hierbij noodzakelijk.

Het gebruiken van duurzame energiebronnen

Om het gebruik van energie uit restbronnen of aanvullende 'hernieuwbare' bronnen te gebruiken zal de externe vraag naar energie afnemen.

Hierbij denken wij aan:

- Energie uit reststromen kan worden gewonnen middels warmteterugwinning (WTW). Hierbij worden ingaande en uitgaande stromen gekruist in een warmtewisselaar, waarbij de koude ingaande stroom wordt voorverwarmd door de warmere uitgaande stroom. Voorbeelden zijn WTW op ventilatielucht en douchewater WTW.
- Zonne-energie kan verder gebruikt worden om middels een zonneboiler water te verwarmen en via fotovoltaïsche (PV-) cellen elektriciteit op te wekken.

Efficiënt omgaan met fossiele energie

Het gebruiken van fossiele energie bronnen die zo efficiënt mogelijk ingezet worden.

Hierbij denken wij aan:

- Hoog Rendement (HR-) ketels,
- Energie-efficiënte verlichting, waaronder LED-verlichting.