



GEMEENTE STICHTSE VECHT

Omgevingsvergunning Brug Bisonspoor Maarssenbroek

April 2014

Definitief

Omgevingsvergunning Brug Bisonspoor Maarssenbroek

Plannaam: Omgevingsvergunning Brug Bisonspoor Maarssenbroek
IMRO-nummer: NL.IMRO.1904.OVBrugBisonsprMBK-VG01
Plantype: Ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een omgevingsvergunning
Status: Definitief



Twentepoort Oost 16a
7609 RG ALMELO

t. 0546-45 44 66
e. info@bjz.nu
i. www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING	4
1.2	LIGGING VAN HET PROJECTGEBIED	4
1.3	HUIDIG PLANOLOGISCHE REGIEM	5
1.4	LEESWIJZER	6
HOOFDSTUK 2	COMPLEX BIONSPoor EN HET PROJECTGEBIED	7
2.1	COMPLEX BIONSPoor	7
2.2	PROJECTGEBIED	7
HOOFDSTUK 3	BELEIDSKADER	9
3.1	RIJKSBELEID	9
3.2	PROVINCIAAL BELEID	10
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	11
HOOFDSTUK 4	MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	12
4.1	GELUID	12
4.2	BODEMKWALITEIT	12
4.3	LUCHTKWALITEIT	13
4.4	EXTERNE VEILIGHEID	14
4.6	ECOLOGIE	16
4.7	ARCHEOLOGIE & CULTUURHISTORIE	17
HOOFDSTUK 5	WATERASPECTEN.....	19
5.1	VIGEREND BELEID.....	19
5.2	WATERPARAGRAAF	20
HOOFDSTUK 6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	22
HOOFDSTUK 7	VOOROVERLEG.....	23
7.1	HET RIJK	23
7.2	PROVINCIE UTRECHT	23
7.3	HOOGHEEMRAADSCHAP DE STICHTSE RIJNLANDEN	23

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de Bisonspoor te Maarssenbroek is winkel- en kantorencentrum Bisonspoor aanwezig. Het centrum was sterk gedateerd, introvert en onderhevig aan ernstige vervuiling mede door een slechte detaillering van de gevelelementen. Daarom is een aantal jaren geleden begonnen met de renovatie van het centrum. Inmiddels is een groot deel van de laatste renovatiewerkzaamheden, die in 2012 startten, uitgevoerd, waarmee de verblijfskwaliteit is verbeterd en het gehele complex weer een modern uiterlijk heeft gekregen.

Er bevindt zich echter op het centrum nog een locatie waar sprake is van een verkeerskundig knelpunt. Het knelpunt ontstaat doordat langzaam verkeer tussen de parkeergarage (P2) en het centrum de Bisonspoor moet oversteken. Dit komt de verkeersdoorstroming van autoverkeer van en naar de parkeergarages niet ten goede. Daarnaast is het gewenst om het functioneren van de tweede winkellaag van het centrum te verbeteren. De initiatiefnemer is daarom voornemens om tussen de tweede laag van de parkeergarage en het centrum een verbindingsbrug voor langzaam verkeer aan te leggen.

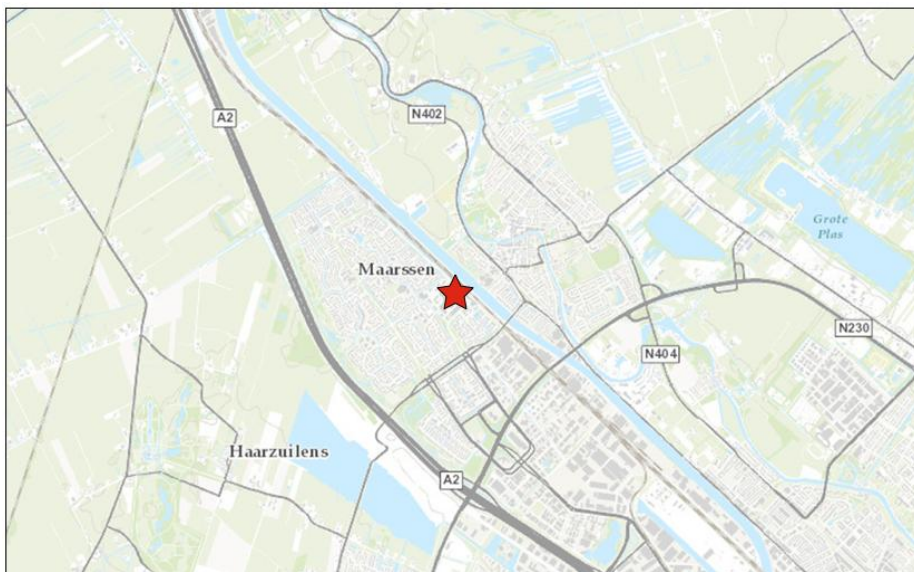
Het realiseren van de verbindingsbrug is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan 'Maarssenbroek Woongebied'. Omdat voor het voornemen de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkingen en wijzigingsmogelijkheden ontoereikend zijn, kan slechts medewerking worden verleend middels een bestemmingsplanherziening of middels het verlenen van een omgevingsvergunning conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid, onder a, sub 3°.

In voorliggend geval wordt middels een omgevingsvergunning afgeweken van het geldend bestemmingsplan. Deze afwijking van het bestemmingsplan moet gemotiveerd worden met een ruimtelijke onderbouwing waarin wordt aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet daarin.

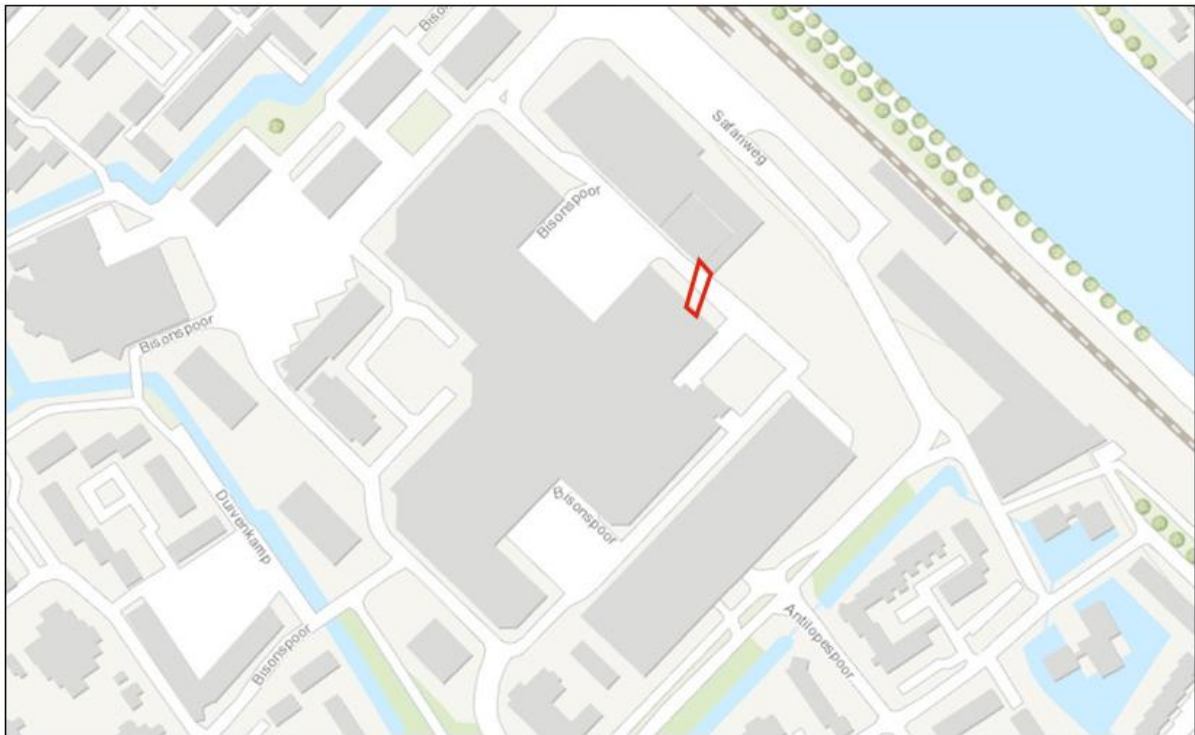
Opgemerkt wordt dat in dezelfde omgevingsvergunning tevens de bijbehorende voorzieningen (o.a. trappen) ten behoeve van de verbindingsbrug en het wijzigen van de entree van een winkelruimte is meegenomen. Deze ontwikkelingen zijn echter in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan en worden daarom niet verder behandeld in deze ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging van het projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Bisonspoor in Maarssenbroek in de gemeente Stichtse Vecht. In afbeelding 1.1 is de ligging van het projectgebied in Maarssenbroek weergegeven. In afbeelding 1.2 is de ligging van het projectgebied ten opzichte van de directe omgeving weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging projectgebied in Maarssenbroek (Bron: ArcGIS)



Afbeelding 1.2 Ligging projectgebied ten opzichte van de directe omgeving (Bron: ArcGIS)

1.3 Huidig planologische regiem

Het projectgebied is gelegen binnen de begrenzing van het bestemmingsplan “Maarssenbroek Woongebied”. Dit bestemmingsplan is op 22 november 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Stichtse Vecht en op 31 oktober 2013 onherroepelijk geworden. In afbeelding 1.3 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan opgenomen. Ook is met een rode omlijning de begrenzing indicatief aangegeven. Voor de exacte begrenzing van het projectgebied wordt verwezen naar het besluitvlak.



Afbeelding 1.3 Uitsnede geldend bestemmingsplan “Maarssenbroek Woongebied” (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Op basis van dit bestemmingsplan heeft het projectgebied de bestemming 'Centrum'. Daarnaast is een deel van het projectgebied voorzien van een bouwvlak en een maatvoeringsaanduiding 'maximum bouwhoogte (m)'.

Gronden met de bestemming 'Centrum' zijn onder meer bedoeld voor detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en onderwijs met de daarbij behorende voorzieningen. Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen de bouwvlakken. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan is aangegeven ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)'. In voorliggend geval geldt voor het winkel- en kantorencentrum een maximale bouwhoogte van 27 meter en voor de parkeergarage 37 meter.

Voor het overige mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen de bestemming worden gebouwd, één en ander met inachtneming van de maximaal toegestane bouwhoogten.

Het realiseren van een verbindingsbrug tussen het centrum en de parkeergarage is, vanwege het ontbreken van de bouw mogelijkheden, niet in overeenstemming met het geldend bestemmingsplan. In voorliggend geval is besloten af te wijken van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunningprocedure conform artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), eerste lid, onder a, sub 3°.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de omgeving en de planbeschrijving.

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het beleidskader. Hierin wordt het beleid van het rijk, de provincie en de gemeente Stichtse Vecht beschreven.

In hoofdstuk 4 passeren alle relevante milieu- en omgevingsthema's de revue.

Hoofdstuk 5 gaat in op de wateraspecten.

In de hoofdstukken 6 en 7 wordt respectievelijk ingegaan op de juridische aspecten/planverantwoording en de economische uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 8 gaat in op de inspraak en het vooroverleg.

HOOFDSTUK 2 COMPLEX BISONSPOOR EN HET PROJECTGEBIED

2.1 Complex Bionspoor

Complex Bisonspoor ligt in Maarssenbroek in de gemeente Stichtse Vecht. Maarssenbroek is een stadsgewestelijke uitbreiding, gebouwd in de jaren '70-'80, en behoorde voorheen bij de kern Maarssen. Maarssenbroek wordt gescheiden van de rest van Maarssen door het Amsterdam-Rijnkanaal. Tegenwoordig wordt Maarssenbroek bestuurlijk gezien als één van de 12 kernen in de gemeente Stichtse Vecht.

De eerste fase van winkelcentrum Bisonspoor werd gebouwd in 1981. Het complex werd toen gerealiseerd met een viertal kantootorens. Later volgde uitbreiding van het winkelcentrum en werden er onder meer twee additionele kantootorens gerealiseerd. Sindsdien hebben een aantal kleine uitbreidingen plaatsgevonden die veelal een ad hoc karakter hebben. Het winkelcentrum was sterk gedateerd, introvert, onderhevig aan ernstige vervuiling mede door een slechte detaillering van de gevelelementen. Daarom is een aantal jaren geleden begonnen met de renovatie van het centrum. Inmiddels is een groot deel van de laatste renovatiewerkzaamheden, die in 2012 startten, uitgevoerd, waarmee de verblijfskwaliteit is verbeterd en het gehele complex weer een modern uiterlijk heeft gekregen. Winkelcentrum Bisonspoor beschikt in de huidige situatie over twee winkellagen.

Het winkel- en kantorencentrum Bisonspoor wordt ontsloten via de Safariweg, die ook dient als ontsluitingsweg van de aanliggende woonwijken. Ook is aan de Safariweg het NS-station Maarssen gelegen. De Safariweg vormt de buitenzijde van de wijk Bisonspoor en wordt daarom ook wel de buitenring genoemd. De structuur van Bisonspoor zelf wordt grotendeels bepaald door het winkel- en kantorencentrum, met hieromheen een binnenring. Het parkeren voor de winkels en kantoren is geconcentreerd in twee parkeergarages, gelegen tussen de binnen- en buitenring. De parkeergarages zijn deels bereikbaar vanaf de buitenring, deels vanaf de binnenring. Ook zijn de uitgangen van beide garages gesitueerd aan de binnenring. Hierdoor is hier veel autoverkeer aanwezig, waardoor bij de ingangen van het winkel- en kantorencentrum vaak knelpunten ontstaan tussen het autoverkeer en het overstekend langzaam verkeer.

2.2 Projectgebied

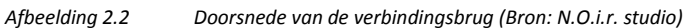
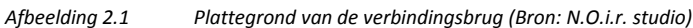
2.2.1 Gewenste ontwikkeling

Zoals eerder beschreven is de gewenste ontwikkeling het realiseren van een verbindingsbrug voor langzaam verkeer tussen de tweede laag van het centrum en de parkeergarage (P2).

Hiermee wordt het verkeerskundig knelpunt dat ontstaat door overstekend langzaam verkeer tussen de parkeergarage (P2) en het centrum de Bisonspoor verholpen. Naast het verbeteren van de verkeersdoorstroming brengt de verbindingsbrug ook een verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee. Daarnaast wordt met het realiseren van de brug beoogt het functioneren van de tweede winkellaag van het centrum te bevorderen.

De verbindingsbrug gaat de eerste verdieping van beide gebouwen met elkaar verbinden. De brug is één verdieping hoog en krijgt een lengte van circa 20 meter. De brug komt op een hoogte van circa 4,9 meter. Hierdoor blijft de Bisonspoor ter plaatse geschikt voor doorgaand vrachtverkeer.

In afbeelding 2.1 en 2.2 is een plattegrond en doorsnede opgenomen van de verbindingsbrug.



Er wordt een verbodingsbrug tussen het winkel- en kantoorcentrum en de parkeergarage (P2) gerealiseerd om zodoende de Bisonspoor te overbruggen. Het voornemen zelf zorgt niet voor een toename van verkeersbewegingen danwel een hogere parkeerbehoefte. Wel leidt het voornemen tot een verbetering van de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid ter plaatse. Zoals aangegeven kan het doorgaande vrachtverkeer in de toekomstige situatie nog steeds gebruik maken van dit wegdeel.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit projectgebied geldende uitgangspunten weergegeven.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

3.1.1.1 Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

3.1.1.2 Opgaven van nationaal belang

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in de provincie Utrecht zijn:

- Het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief een goed regionaal openbaar vervoer en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren (Lek en Neder-Rijn) van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV) en het indien nodig ruimtelijk accommoderen van de inzet van de regio op geothermie (waaronder warmtekoudeopslag) in de ondergrond;
- Het op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone.

3.1.2 Toetsing van het initiatief aan de uitgangspunten in het rijksbeleid

Het rijksbeleid laat zich niet specifiek uit over dergelijke kleinschalige ontwikkelingen. Het initiatief raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Derhalve wordt hier geconcludeerd dat er geen sprake is van strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 vastgesteld. De provinciale structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid voor de provincie Utrecht voor de periode tot 2028. In de structuurvisie wordt aangegeven welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe er uitvoering wordt gegeven aan dit beleid.

De twee belangrijkste beleidsopgaven om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats zijn:

- *Accent op de binnenstedelijke opgave*
Tenminste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk realiseren. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.
- *Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied*
Kwaliteit behouden en versterken, zowel voor het landelijk gebied zelf, als voor het stedelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramale ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen. De zware terugval van financiële middelen voor natuur en recreatie om de stad willen wij onder andere opvangen door hier rood-voor-groenconstructies mogelijk te maken. De cultuurhistorische waarden van onder meer de linies, de buitenplaatsen en het agrarische landschap dragen bij aan een aantrekkelijk landelijk gebied. De landbouw is een belangrijke drager van het agrarische cultuurlandschap. Die rol vergt ruimte voor een economisch duurzame landbouw. De aanwezigheid van zo'n 1,2 miljoen inwoners biedt afzetmogelijkheden voor de producten die dit oplevert. Bij dit alles is het kunnen beleven van rust en ruimte van belang.

Op basis van de verbeelding van de structuurvisie ligt het plangebied binnen de rode contour in het stedelijk gebied. In voorliggend geval zijn twee thema's hoofdzakelijk van belang, te weten "detailhandel" en "fiets- en wandelverkeer". Hierna zal op beide aspecten nader worden ingegaan.

3.2.1.1 Detailhandel

De provincie wil voldoende ruimte bieden aan de veranderende wensen van consumenten en bedrijfsleven. Ingezet wordt op binnenstedelijke vernieuwing en dan de gemeenten wordt aandacht gevraagd voor transformatie van verouderde winkelcentra. Gestreefd dient te worden naar optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.

3.2.1.2 Fiets- en wandelverkeer

Fiets- en wandelverkeer wordt een belangrijk onderdeel van een doelmatige verkeersvervoersysteem geacht. Gestreefd wordt na om bij ingrepen in het auto-, spoor- en waternetwerk de bestaande verbindingen voor langzaam verkeer te ontzien en infrastructurele verbeteren te realiseren.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013

Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (PRV) in werking getreden. De verordening bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

3.2.3 Toetsing van het initiatief aan het provinciaal beleid

De in deze ruimtelijke onderbouwing besloten ontwikkeling betreft het realiseren van een verbidingsbrug. Door de verbidingsbrug wordt de 2^e winkellaag van het complex aantrekkelijk gemaakt. Daarnaast heeft de ontwikkeling ook een positieve invloed op de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid. Geconcludeerd

wordt dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de provinciale beleidsambities zoals verwoord in de Provincie Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en verankerd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

3.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is verwoord in tal van plannen. Met betrekking tot de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is het “Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2013” het belangrijkste plan.

3.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Stichtse Vecht 2013 (GVVP Stichtse Vecht 2013)

3.3.1.1 Algemeen

Het GVVP Stichtse Vecht 2013 heeft ten doel een zichtbaar en samenhangend verkeer- en vervoerbeleid te kunnen voeren, dat richting geeft aan de door het gemeentebestuur te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Het GVVP Stichtse Vecht 2013 voorziet in een visie waarmee de weg wordt vrijgemaakt om structurele oplossingsgerichte maatregelen op korte en middellange termijn in gang te zetten. Daarnaast wordt in het GVVP aangegeven hoe wordt aangesloten bij nationale, regionale en lokale beleidsplannen.

In voorliggend geval wordt een verbindingsbrug ten behoeve van langzaam verkeer aangelegd. Hierna wordt nader ingegaan op het beleid ten aanzien van langzaam verkeer.

3.3.1.2 Langzaam verkeer

Het wensbeeld voor voetgangers in 2028 is dat voetgangers in principe overal moeten kunnen komen. Dit geldt ook voor ouderen en minder validen. Plaatsen waar veel voetgangerstromen samenkomen, onderscheiden zich door obstakelvrije zones en veilige oversteekvoorzieningen.

Het beleid ten aanzien van voetgangers bestaat globaal uit de volgende hoofdpunten:

- Voor voetgangers wordt geen speciaal voetgangersnetwerk vastgesteld;
- Op plaatsen waar veel voetgangersstromen bijeenkomen wordt aandacht besteed aan obstakelvrije zones en goede en veilige oversteekvoorzieningen;
- De trottoirs langs de belangrijkste voetgangersroutes moeten voldoende ruim, toegankelijk en veilig zijn;
- Waar noodzakelijk worden bij gebiedsontsluitingswegen oversteekvoorzieningen aangelegd in de vorm van zebapaden of geregelde oversteekplaatsen;
- Oversteekvoorzieningen op erftoegangswegen worden alleen toegepast bij schoolomgevingen of daar waar grote voetgangersstromen de weg kruisen;
- De belangrijkste oversteekplaatsen worden voorzien van markeringen voor visueel gehandicapten.
- Het kwaliteitsniveau voor de voetpaden voldoet aan de “beleidskaders beheer openbare ruimte”, voorkeursvariant “Veilig en Integraal”

3.3.2 Toetsing van het initiatief aan het GVVP Stichtse Vecht 2013

De voorgenomen ontwikkeling leidt tot een verbetering van de verkeerskundige situatie ter plaatse. Doordat minder voetgangers van de zebapad gebruik gaan maken is er sprake van een betere doorstroming van autoverkeer ter plaatse. Daarnaast betreft een verbindingsbrug een veiligere oversteekvoorziening dan een zebapad. Het draagt dan ook bij aan de verkeersveiligheid ter plaatse. Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling goed past binnen het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan.

HOOFDSTUK 4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In een ruimtelijke onderbouwing moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Het betreft de thema's geluid, bodem, luchtkwaliteit, externe veiligheid, milieuzonering, ecologie en archeologie & cultuurhistorie.

4.1 Geluid

4.1.1 Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) bevat geluidnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaai en industrielawaai. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

4.1.2 Beoordeling

In voorliggend geval zijn de aspecten rail-, industrie- en wegverkeerslawaai niet van belang aangezien het project niet voorziet in de realisatie van een nieuw geluidsgevoelig object en het projectgebied niet is gelegen in of nabij een gezonde gebiedsruimte.

4.1.3 Conclusie

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor de realisatie van het planvoornemen.

4.2 Bodemkwaliteit

4.2.1 Algemeen

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning dient te worden bepaald of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Om hierin inzicht te krijgen, dient doorgaans een bodemonderzoek te worden verricht conform de richtlijnen NEN 5740.

4.2.2 Beoordeling

De voorgenomen ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een verbindingsbrug. Op basis van de Woningwet, de Wabo en bijbehorende regelgeving gelden de volgende uitzonderingen voor de bodemonderzoekplicht:

- als het gaat om bouwwerken die de grond niet raken of het bestaande, niet wederrechtelijke gebruik wordt gehandhaafd;
- als het gaat om het bouwen van bouwwerken waarin niet (nagenoeg) voortdurend mensen zullen verblijven (Woningwet, artikel 8, derde lid);
- als B&W vrijstelling verlenen omdat er al voldoende gegevens met betrekking tot de bodemkwaliteit bekend zijn, bijvoorbeeld op basis van een reeds eerder uitgevoerd bodemonderzoek.

In voorliggend geval gaat het om een bouwwerk die, met uitzondering van de constructiepalen, de grond niet raakt. Het uitvoeren van een bodemonderzoek is niet noodzakelijk.

4.2.3 Conclusie

Uit milieukundig oogpunt is er, vanuit het oogpunt van bodemkwaliteit, geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Algemeen

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan ondermeer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen);

4.3.1.1 *Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen*

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Toetsing aan andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet luchtkwaliteit vindt niet plaats, omdat een overschrijding van de grenswaarden bijna niet voorkomt.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m² bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO₂ en PM₁₀ moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

4.3.1.2 *Besluit gevoelige bestemmingen*

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van 'gevoelige bestemmingen' binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

4.3.2 Beoordeling

De ontwikkeling heeft een dergelijk kleinschalige omvang dat het is aan te merken als een project welke “niet in betekenende mate bijdraagt” aan de luchtverontreiniging.

Het bouwwerk wordt niet aangemerkt als een gevoelige bestemming in het kader van het Besluit gevoelige bestemmingen.

4.3.3 Conclusie

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

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 1999 (Brzo 1999);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer gevaarlijke stoffen geldt de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRVgs). Op transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) van toepassing.

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

4.4.2 Beoordeling

Aan hand van de Risicokaart Utrecht is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied. Op de Risicokaart Utrecht staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het projectgebied en omgeving weergegeven.



Afbeelding 4.1 Uitsnede Risicokaart Utrecht (Bron: Provincie Utrecht)

Uit de inventarisatie blijkt dat in de omgeving van het projectgebied diverse vaar-, spoor- en autowegen zijn gelegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarnaast zijn ten zuiden en oosten van het

projectgebied aardgasleidingen gelegen van de Nederlandse Gasunie. Volgens het Bevb worden gemeenten verplicht om bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening te houden met het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

In voorliggend geval is het projectgebied niet gelegen in een PR-contour. Daarnaast is er sprake van een verkeersgebied en niet van een verblijfsgebied. Een verkeersgebied wordt niet aangemerkt als een (beperkt) kwetsbaar object. Nadere verantwoording van het plaatsgebonden risico of het groepsrisico wordt niet noodzakelijk geacht.

4.4.3 Conclusie

Een en ander brengt met zich mee dat het project in overeenstemming is met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

4.5 Milieuzonering

4.5.1 Algemeen

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet zullen worden uitgeoefend, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting, in plaats van de richtafstanden. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoewel de richtafstanden in 'Bedrijven en milieuzonering' indicatief zijn, worden deze afstanden wel als harde eis gezien door de Raad van State bij de beoordeling of bedrijven op een passende afstand van woningen worden gesitueerd.

4.5.1.1 Gebiedstypen

In de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' is een tweetal gebiedstypen onderscheiden; 'rustige woonwijk' en 'gemengd gebied'. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Overige functies komen vrijwel niet voor. Langs de randen is weinig verstoring van verkeer. Op basis van de VNG-uitgave wordt het buitengebied gerekend tot een met het omgevingstype 'rustige woonwijk' vergelijkbaar omgevingstype.

Het omgevingstype 'gemengd gebied' wordt in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' omschreven als een gebied met een matige tot sterke functiemenging waarbij bijvoorbeeld direct naast woningen andere functies voor kunnen komen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

Hierna zijn de richtafstanden per milieucategorie en omgevingstype weergegeven. In voorliggend geval is het projectgebied gelegen in een 'rustig woongebied'.

Milieucategorie	Richtafstanden tot omgevingstype rustige woonwijk	Richtafstanden tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m

5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

4.5.2 Onderzoeksresultaten

4.5.2.1 Algemeen

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG uitgave “Bedrijven en Milieuzonering” geeft een eerste inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Zoals reeds hiervoor genoemd, wordt bij het realiseren van nieuwe functies gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe functies gerealiseerd worden. Hierbij spelen twee vragen en rol:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

4.5.2.2 Externe werking

Hierbij gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast.

Een verbindingsbrug ten behoeve van langzaam verkeer betreft geen milieubelastende functie voor de omgeving. Er is geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden.

4.5.2.3 Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe woningen hinder ondervinden van bestaande functies in de omgeving.

Een verbindingsbrug wordt niet aangemerkt als een milieugevoelig object. Derhalve leveren omliggende bedrijven geen belemmeringen op voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5.3 Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit plan.

4.6 Ecologie

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

4.6.1 Gebiedsbescherming

4.6.1.1 Algemeen

Op 1 oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. Vanaf dat moment heeft Nederland de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving verankerd. Nederland zal aan de hand van een vergunningenstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Deze vergunningen worden verleend door de provincies of door de Minister van EL&I.

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. De EHS is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van de EHS geldt het ‘nee, tenzij’- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

4.6.1.2 Beoordeling

Het projectgebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Oostelijke Vechtplaatsen" is gelegen op een afstand van circa 2 kilometer. Daarnaast maakt het projectgebied tevens geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als EHS is gelegen op circa 550 meter afstand.

Gezien de afstand van het projectgebied tot de EHS en de Natura 2000-gebieden, de aard en omvang van de ontwikkeling en de invulling van het tussenliggende gebied met infrastructuur en bebouwing (barrièrewerking), wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden of op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

4.6.2 Soortenbescherming

Wat betreft de soortbescherming is de Flora- en Faunawet van toepassing. Hierin wordt onder andere de bescherming van dier- en plantensoorten geregeld. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige natuurwaarden. Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd.

In voorliggend geval wordt er ten behoeve van de realisatie van de verbindingsbrug geen bebouwing gesloopt of belangrijke groenelementen verwijderd. Daarnaast zijn de gronden onder het projectgebied geheel verhard en een ongeschikte groeiplaats voor bijzondere planten. De locatie heeft geen of een zeer lage natuurwaarde. Van een negatief effect op bijzondere of beschermde soorten lijkt dan ook geen sprake. Een nader onderzoek kan achterwege blijven.

Overigens wordt benadrukt dat altijd rekening moet worden gehouden met de in artikel 2 van de Flora- en faunawet opgenomen zorgplichtbepaling.

4.6.3 Conclusie

Negatieve effecten op de EHS en Natura-2000 gebieden zijn uitgesloten. Daarnaast is het uitvoeren van een onderzoek ten aanzien van flora en fauna, gelet op de locatiemarken, niet noodzakelijk.

4.7 Archeologie & Cultuurhistorie

4.7.1 Archeologie

4.7.1.1 Algemeen

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz), een wijziging op de Monumentenwet 1988, van kracht geworden. Deze wijziging brengt met zich mee dat gemeenten een archeologische zorgplicht hebben gekregen en dat initiatiefnemers van projecten waarbij de bodem wordt verstoord, verplicht zijn rekening te houden met de archeologische relicten die in het projectgebied aanwezig (kunnen) zijn. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het projectgebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

4.7.1.2 Beoordeling

De gemeente Stichtse Vecht neemt voor gebieden met een hoge- en een middelhoge archeologische verwachtingswaarde dubbelbestemmingen in haar bestemmingsplannen op.

De gronden ter plaatse van het projectgebied zijn reeds verstoord door de realisatie van de aanwezige bebouwing. Het desbetreffende gebied heeft dan ook een zeer lage archeologische verwachting en heeft in het geldend bestemmingsplan geen dubbelbestemming.

In voorliggend geval hoeft er geen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

4.7.2 Cultuurhistorie

4.7.2.1 Algemeen

Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden verstaan die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten. De bescherming van cultuurhistorische elementen is vastgelegd in de Monumentenwet 1988. Deze wet is vooral gericht op het behouden van historische elementen voor latere generaties.

4.7.2.2 Onderzoeksresultaten cultuurhistorie

Er bevinden zich, op basis van de cultuurhistorische waardenkaart, in het projectgebied zelf geen rijks- danwel gemeentelijke monumenten. In het projectgebied of in de directe nabijheid van het projectgebied is eveneens geen sprake van bijzondere cultuurhistorische waarden. Gesteld wordt dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor onderliggend plan.

4.7.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen archeologisch onderzoek benodigd is en geen sprake is van negatieve effecten op de cultuurhistorische waarden.

HOOFDSTUK 5 WATERASPECTEN

5.1 Vigerend beleid

5.1.1 Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Streefdatum voor het bereiken van gewenste waterkwaliteit is 2015. Eventueel kan er, mits goed onderbouwd, uitstel (derogatie) verleend worden tot uiteindelijk 2027. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden er op (deel)stroomgebied plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

5.1.2 Rijksbeleid

In december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welke beleid het Rijk in de periode 2009-2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstroming, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan zal het beleid uit de Vierde Nota Waterhuishouding voortzetten. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet, die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

5.1.3 Provinciaal beleid

De provincie Utrecht ziet zich bij het waterbeleid geconfronteerd met een sterk toenemende dynamiek. De provincie ziet in dit verband de volgende drie belangrijke opgaven in het waterbeleid voor de lange en de korte termijn.

- Een maatschappelijk acceptabel overstromingsrisico: Hoogwater zal vaker voorkomen en de rivierafvoer wordt op termijn bemoeilijkt door een stijgende zeespiegel. Bodemdaling is een voortgaand proces in het westelijk deel van de provincie en in het Eemland.
- Omgaan met wateroverlast en waterschaarste: Meer neerslag zal vallen in heviger buien. Afvoer- en bergingsmogelijkheden in het stedelijke en landelijk gebied worden zwaarder belast. Tegelijkertijd vergroten warmere en drogere perioden de vraag naar drink-, irrigatie- en koelwater. Natuurgebieden mogen niet verdrogen en moeten soortmigratie als gevolg van klimaatverandering kunnen faciliteren.
- Een sterkere bijdrage van water aan het leefklimaat: De behoefte aan vaar- en recreatiewater neemt toe. Water is de drager van veel van de Utrechtse landschappen. Daarom moet water zichtbaarder gemaakt worden.

De provincie Utrecht ziet de ontwikkeling naar duurzame, robuuste systemen als een belangrijke maatschappelijke investering. Een geïntegreerde benadering van de watersystemen is daarvoor essentieel. Daarbij wordt gestreefd naar voldoende water van de gewenste kwaliteit, beperkte (maatschappelijk acceptabele) overlast, beperking van het energiegebruik, beperking van functieconflicten rondom water en een hoge belevingswaarde. Naast ingrijpen in het watersysteem zelf kan dit echter ook betekenen dat functies, de locatie daarvan en de wijze waarop die worden ingevuld ter discussie komen te staan.

5.1.4 Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft op 28 oktober 2009 het Waterbeheerplan 'Water Voorop!' voor de periode 2010-2015 vastgesteld. Hierin staat in grote lijnen het waterbeheer voor de komende zes jaar beschreven.

In het beleids- en uitvoeringsplan zijn de ambities uit het strategisch deel vertaald naar de beleidsthema's en zeven vernieuwende projecten. Per thema en vernieuwend project zijn de belangrijkste doelen en maatregelen opgenomen die we in de planperiode nemen. Beleidsthema's zijn:

- Veiligheid;
- Voldoende water;
- Schoon water;
- Recreatie, landschap en cultuurhistorie.

De vernieuwende projecten hebben als doel het toekomstige waterbeheer een impuls te geven. Hierbij gaat het om urgente vraagstukken, complexe samenwerking met andere maatschappelijke partijen en een groot waterschapsbelang met een grote impact op de lokale bevolking en het bedrijfsleven. De vernieuwende projecten zijn:

- Veenweidegebied;
- Europese Kaderrichtlijn Water;
- Samenwerken in de waterketen;
- (Her-) ontwikkeling rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht;
- Wateropgave Oude Rijn;
- Inrichting Rijnenburg;
- Kromme Rijn Natuurlijk.

5.2 Waterparagraaf

5.2.1 Algemeen

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

5.2.2 Watertoetsproces

Het watertoetsproces voor het project Verbindingsbrug Bisonspoor Maarssen is op 12 november 2013 digitaal doorlopen via www.dewatertoets.nl. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze weg door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van de plannen.

Uit de digitale analyse blijkt dat er geen grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert positief over het ruimtelijk plan, mits de uitgangspunten uit de standaard waterparagraaf in de ruimtelijke onderbouwing worden opgenomen:

Basisprincipes omgaan met water:

- Vasthouden - bergen - afvoeren (waterkwantiteit)
- Schoon houden - scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)

- Waarborg tegen overstroming - overstromingsrobuust bouwen (veiligheid)

Beleid hemel- en afvalwater

Bij de afvoer van overtollig hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt, omdat dit het meest duurzaam is. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratierool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Water in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkelingen hebben weinig tot geen gevolgen voor het watersysteem. In het kort gaat het om:

- Het verhard oppervlak neemt gering toe (Zie de Keur bepalingen voor de grenswaarden). Deze geringe toename van verhard oppervlak heeft weinig gevolgen voor het watersysteem. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui al het hemelwater vanaf dit oppervlak verwerken en bergen
- Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast.
- Water wordt niet buiten het plangebied geborgen.
- Er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater.
- Het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang.
- Het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) of rioolpersleiding.

Afvoer hemelwater

Hemelwater wordt rechtstreeks afgevoerd naar oppervlaktewater. Omdat de toename aan verharding kleiner is dan 500m² in stedelijk gebied of 1000m² in landelijk gebied, hoeft deze afvoer niet te worden gecompenseerd. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

Afvalwater

In voorliggend geval is geen sprake van afvalwater.

HOOFDSTUK 6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening stelt dat de gemeenteraad naar aanleiding van een omgevingsvergunning moet besluiten om al dan niet een exploitatieplan vast te stellen. Hoofddregel is dat een exploitatieplan moet worden vastgesteld bij elk plan. Er zijn echter uitzonderingen. Het is mogelijk dat de raad verklaart dat met betrekking tot een bestemmingsplan of omgevingsvergunning geen exploitatieplan wordt vastgesteld indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd of het stellen van nadere eisen en regels niet noodzakelijk is.

In het voorliggende geval wordt een overeenkomst gesloten tussen initiatiefnemer en de gemeente Stichtse Vecht. Hierin is opgenomen dat het risico van planschade bij de initiatiefnemer ligt zodat het kostenverhaal voor de gemeente volledig is verzekerd. Dit brengt met zich mee dat vaststelling van een exploitatieplan achterwege kan blijven.

HOOFDSTUK 7 VOOROVERLEG

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is vooroverleg vereist met het waterschap en met de diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

7.1 Het Rijk

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. Geoordeeld wordt dat de voorgenomen ontwikkeling geen nationale belangen schaadt. Daarom is afgezien van het voeren van vooroverleg met het Rijk.

7.2 Provincie Utrecht

Gezien de aard en omvang van het project wordt vooroverleg met de provincie Utrecht niet noodzakelijk geacht.

7.3 Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

De watertoets heeft plaats gevonden op de website www.dewatertoets.nl. Deze toets resulteerde in een positief wateradvies van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Derhalve wordt verwezen naar de watertoetsprocedure opgenomen in subparagraaf 5.2.2.