

omgevingsvergunning parkeerterrein Sportparkweg Maarssen

Ruimtelijke onderbouwing ex artikel 2.1, eerste lid sub c / art. 2.12, eerste lid sub a, onder 3° Wabo

Gemeente Stichtse Vecht

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk1 Inleiding	3
Hoofdstuk2 Plangebied	4
2.1 Beschrijving	4
2.2 Situatie	6
2.3 Bouwplan	6
Hoofdstuk3 Ruimtelijke onderbouwing	8
3.1 Beleidskader	8
3.2 Ruimtelijke structuur	9
3.3 Milieuaspecten	10
3.4 Archeologie	12
3.5 Ecologie	13
3.6 Verkeer	14
3.7 Water	14
3.8 Kabels en leidingen	15
Hoofdstuk4 Uitvoerbaarheid	16
4.1 Inspraak en overleg	16
4.2 Economische uitvoerbaarheid	16
4.3 Conclusie	16
Bijlagen	17
Bijlage 1 Bouwtekening	19
Bijlage 2 Geluidonderzoek	23
Bijlage 3 Vooronderzoek bodem	29
Bijlage 4 Worst case berekening luchtkwaliteit	33
Bijlage 5 Vooronderzoek Flora & Fauna	37
Bijlage 6 Checklist watertoets	55

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

De gemeente Stichtse Vecht is voornemens om een parkeervoorziening aan te leggen aan de rand van sportpark Daalseweide. De parkeervoorziening dient de piekbelasting op zaterdagen en op toernooidagen van de sportverenigingen op te vangen. Op deze dagen blijkt de capaciteit van de bestaande parkeervoorzieningen niet afdoende en doordat bezoekers naar alternatieven zoeken ontstaan verkeersonveilige situaties. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om de realisatie van de parkeervoorziening mogelijk te maken met het verlenen van een omgevingsvergunning.

De realisatie van de parkeervoorziening is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk. De bij dit plan behorende regels staan de geplande voorziening niet toe. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente heeft aangegeven medewerking te willen verlenen aan dit plan. Zij is bereid de strijdigheid met het bestemmingsplan weg te nemen met toepassing van een procedure ex artikel 2.1, eerste lid sub c / art. 2.12, eerste lid sub a, onder 3° Wabo (omgevingsvergunning). Als onderdeel van de procedure dient een goede ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Hierin is een beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afweging verwoord.

In hoofdstuk 2 wordt het plangebied, de situatie en het plan beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de feitelijke ruimtelijke onderbouwing en in hoofdstuk 4 is de uitvoerbaarheid opgenomen. In bijlage 1 van deze ruimtelijke onderbouwing is een bouwtekening opgenomen van de locatie van de omgevingsvergunning.

Hoofdstuk 2 Plangebied

2.1 Beschrijving

Het projectgebied is gelegen ten noordoosten van het sportpark Daalseweide, hoek Sportparkweg en Sweserengseweg in Maarssen. Het sportpark is samen met nog twee sportparken onderdeel van een overgangsgebied tussen Maarssen en de bebouwde kom van de gemeente Utrecht. Ten noorden van het sportpark ligt de wijk Op Buuren, een recent gerealiseerde woonwijk, gekenmerkt door laagbouw, appartementcomplexen van vier en vijf bouwlagen en enkele voorzieningen. Ten noordwesten van het sportpark zijn een aantal bedrijven gesitueerd. Ten westen ligt het Amsterdam-Rijnkanaal.



locatie projectgebied

Het projectgebied ligt braak, de groenopstanden zijn gekapt. Het terrein is toegankelijk vanaf de Sportparkweg. De onderstaande foto's bieden een overzicht van het projectgebied en de omgeving.



projectgebied



Sportparkweg, zicht op de wijk Op Buuren



Rotonde Sweserengseweg, vanaf projectgebied/Sportparkweg

2.2 Situatie

De verkeersveiligheid en het parkeren bij sportpark Daalseweide is op zaterdag en toernooidagen problematisch. Voertuigen worden langs de Sportparkweg en in de woonwijken Op Buuren en Zandweg-Oostwaard geparkeerd. De parkeerdruk in het gebied is daarmee onevenredig groot. Geparkeerde auto's langs de Sportparkweg geven een rommelige indruk en voetgangersbewegingen langs deze weg zorgen voor een verkeersonveilige situatie.

In de wijk Bisonspoor in Maarssenbroek worden het huidige sportcomplex Bisonsport, de bibliotheek en de openbare ruimte opnieuw ontwikkeld. Om de voorzieningen van het sportcomplex te kunnen blijven aanbieden, is er een tijdelijke sporthal op het sportpark Daalseweide gerealiseerd. Om in de parkeerbehoefte van de tijdelijke sporthal te voorzien, zijn de parkeerplaatsen van de tegenoverliggende bedrijven Brocacef en Mapron in de weekenden opengesteld.

De gemeente heeft op 21 december 2010 in een overeenkomst met de sportverenigingen van sportpark Daalseweide afspraken gemaakt om het parkeren en de verkeersveiligheid in het gebied te verbeteren. Dit project is onderdeel van de uitvoering van die overeenkomst.

2.3 Bouwplan

Het project voorziet in circa 70 parkeerplaatsen, er worden geen vakken gerealiseerd. Het terrein is afgesloten met een slagboom en de voetgangers kunnen via een brug direct vanaf het terrein het sportpark bereiken. De gemeente wenst in de toekomst flexibel met dit gebied om te kunnen gaan. De inrichting van het terrein gebeurt om die reden met omkeerbare middelen.

Naast de beoogde ontwikkeling van het parkeerterrein neemt de gemeente maatregelen om de

omgevingsvergunning parkeerterrein Sportparkweg Maarssen

veerkeersveiligheid te verbeteren zoals het verharde van de bermen langs de Sportparkweg en het plaatsen van borden. Dergelijke maatregelen zijn geen onderdeel van dit project.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke onderbouwing

3.1 Beleidskader

3.1.1 Landelijk en provinciaal beleid

Het landelijk en provinciaal beleid is, gelet op de kleinschaligheid van de beoogde ontwikkeling in de periferie van het stedelijk gebied, niet van wezenlijk belang.

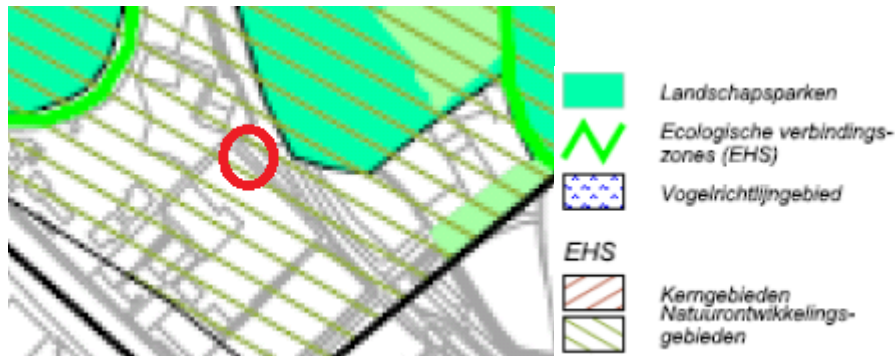
3.1.2 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie

De Structuurvisie Maarssen is op 25 juni 2005 door de raad vastgesteld. In deze structuurvisie staat de ruimtelijke ordening en cultuurhistorie centraal en worden voor een aantal locaties de voorgestelde ontwikkelingen aangegeven. Het projectgebied is onderdeel van het deelgebied Vechtzone, waarin onder andere is voorzien in de ontwikkeling van de woonwijk Op Buuren. De beoogde parkeervoorziening belemmert de in de structuurvisie benoemde doelen niet.

Natuur en milieubeleidsplan 2008-2012

In het najaar van 2008 heeft de raad het Natuur en milieubeleidsplan 2008-2012 vastgesteld. Het projectgebied ligt in het gebiedstype Vechtzone, wat zich kenmerkt door een sterke menging en verweving van functies.



uitsnede kaartbijlage 2 Natuur uit Natuur en milieubeleidsplan (rode cirkel is projectgebied)

De Vecht zelf wordt aangemerkt als ecologische verbindingsszone (EHS). Het beleid voor natuurontwikkeling richt zich met name op de omgeving bij de Vecht buiten de bebouwde kom en de buitenplaatsen en parken. De beoogde parkeervoorziening ligt buiten die invloedssfeer en belemmert de voorgestane ontwikkelingen niet.

Masterplan Sportief samen leven in Maarssen

Op 2 april 2007 heeft de raad het masterplan "Sportief samen leven in Maarssen" vastgesteld. Hierin de ambitie uitgesproken voor een goede kwaliteit en voldoende capaciteit van de basissportaccommodaties d.w.z. voldoen voorzover van toepassing aan de wedstrijdnormen en zijn veilig, bereikbaar en toegankelijk.

Op 23 november 2010 hebben Burgemeester en wethouders het masterplan geëvalueerd en zich voor de continuering van het sportbeleid uitgesproken. De ruimtelijke ambitie voor de gemeente naar 2015 is een

goed leefklimaat, voldoende sportaccommodaties en een goede mobiliteit. In de verschillende wijken kan goed en veilig gespeeld en bewogen worden. Er zijn voldoende en veilige wandel- en fietsroutes in de nabije omgeving.

Bestemmingsplan

Het projectgebied heeft in het geldende bestemmingsplan Maarssen Zuid de bestemming "Groenvoorzieningen". Het bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden voor de realisatie van een parkeervoorziening groter dan 15% van het bestemmingsvlak. De beoogde parkeervoorziening voorziet in een groter oppervlak dan het bestemmingsplan met een ontheffing mogelijk maakt.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan Maarssen Zuid

3.1.3 Conclusie

De beoogde parkeervoorziening past binnen de ambities en belemmert de doelstellingen van het gemeentelijk beleid niet, echter het bestemmingsplan staat een parkeervoorziening op basis van een ontheffing maar in beperkte omvang toe. Het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid sub c / art. 2.12, eerste lid sub a, onder 3° Wabo is noodzakelijk om het voorliggende project mogelijk te maken.

3.2 Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke inrichting van de beoogde parkeervoorziening sluit aan op voorwaarde genoemd in het geldende bestemmingsplan om bij toepassing van een ontheffing het parkeerterrein zoveel mogelijk landschappelijk in te passen.

Met de inrichting van het terrein wordt aansluiting gezocht bij de bestaande groene omgeving. De parkeervoorziening wordt aangelegd met een half open verharding en wordt groen ingepast door een omzoming van opgaande beplanting en bomen. Op deze wijze zal de zichtbaarheid van geparkeerde auto's tot een minimum beperkt worden. Het terrein wordt niet verlicht.

De parkeervoorziening is vanuit het oogpunt van capaciteitstekort en verkeersveiligheid noodzakelijk. De

ruimtelijke structuur van de parkeervoorziening kenmerkt zich door een lage profilering en een groen karakter. De realisatie van de parkeervoorziening is vanuit ruimtelijk oogpunt niet ongewenst.

3.3 Milieuaspecten

3.3.1 Milieuzonering

Bij het realiseren van een project moet in bepaalde situaties rekening gehouden worden met de milieuzoneringen van zowel bestaande als toekomstige bedrijven in de omgeving. Dit is van belang om de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Voor het bepalen van de milieuzonering wordt in beginsel gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten. In deze lijst wordt per bedrijfscategorie aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid, gevaar) hiervan uit kan gaan en welke indicatieve afstand hierbij minimaal in acht genomen moet worden.

Het project is geen gevoelig object op grond van milieuwetgeving omdat ze geen hinder ondervindt van omliggende bedrijven. De aanleg van een parkeerterrein vormt bovendien geen activiteit die wordt genoemd in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten en belemmert vanuit dat oogpunt de omgeving niet. Milieuzonering is hier dan ook niet van toepassing.

3.3.2 Bodem

Voor het aanleggen van een parkeerterrein is niet persé een verkennend bodemonderzoek nodig. Dit is wel raadzaam als er verontreinigingen bekend zijn of verwacht kunnen worden. Uit vooronderzoek in het provinciaal bodemloket en in het Milieu Informatie Systeem van de Milieudienst Noord West Utrecht blijkt uitsluitend dat er binnen het plangebied 3 gedempte sloten bekend zijn (Bijlage 3).

De gedempte sloten zijn aan te merken als “bodemverdachte” lijnelementen binnen het plangebied. Gelet op het geringe grondverzet en het toekomstig bodemgebruik (geen gevoelig bodemgebruik qua blootstellingsrisico's) wordt een uitgebreid bodemonderzoek naar de samenstelling van het dempingsmateriaal echter niet noodzakelijk geacht. Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van het project.

3.3.3 Geluid

Het project maakt geen geluidgevoelige bestemming mogelijk. Alleen toetsing aan de Wet geluidhinder op reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is van toepassing.

Wettelijk kader

Ten behoeve van het parkeerterrein wordt een extra afslag gemaakt aan de Sportparkweg. Een extra parkeerterrein voor het sportpark heeft een verkeersaantrekkende werking. Dit verkeer kan zorgen voor een hogere geluidbelasting op de gevels van woningen aan de Sportparkweg. Indien de geluidbelasting 10 jaar na realisatie toeneemt met afgerond 2 dB of meer, is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dan dienen maatregelen te worden onderzocht om de verhoging van de geluidbelasting teniet te doen. De toename wordt getoetst vanaf een drempel van 48 dB.

Uitgangspunten

Er zijn circa 70 parkeerplaatsen, incidenteel in gebruik bij capaciteitsproblemen. Uitgaande van een volle bezetting in de dagperiode en een volle bezetting in de avondperiode levert dit voor zowel de dag-

als avondperiode 150 extra motorvoertuigenbewegingen op.

De verkeersgegevens voor het referentiejaar (2011) en het toetsjaar (2022) zijn afkomstig uit het verkeersmodel VRU 2.2. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn lager dan de verkeersintensiteiten uit tellingen van 2009. Bij gebruik van het model zal reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder eerder optreden dan bij gebruik van de telgegevens. Deze toetsing is daarmee een worst case benadering.

Resultaat

Als gevolg van de aanleg van de parkeerplaatsen en de autonome groei van het verkeer zal de geluidbelasting op de gevels van woningen aan de Sportparkweg tot het jaar 2022 toenemen met ten hoogste 0,7 dB. Er is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bijlage 2 bevat de berekeningen.

Conclusie

Het project maakt geen geluidgevoelige bestemming mogelijk. Als gevolg van aanpassing van een weg is getoetst op reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er treedt geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op. Met betrekking tot geluid levert dit project geen belemmeringen op.

3.3.4 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet Milieubeheer ten aanzien van de luchtkwaliteitseisen bedoeld. De wet maakt een onderscheid in projecten die "in betekenende mate" (IBM) en "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die "niet in betekende mate" leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet afzonderlijk getoetst te worden op de grenswaarde(n), tenzij een dreigende overschrijding van één of meerdere grenswaarden te verwachten is. Volgens de gelijknamige AMVB ligt de grens van "niet in betekende mate" bij 3% van de grenswaarde van een stof. De concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM₁₀) als stikstofdioxide mogen met niet meer dan 3% toenemen.

Dit project ziet primair op de toevoeging van circa 70 parkeerplaatsen voor een sportpark. Naar verwachting (zie paragraaf 3.3.3 Geluid) levert dat 300 extra verkeersbewegingen per weekdag. Dit aantal is ingevoerd in de NIBM-tool (Bijlage 4). Daaruit blijkt dat deze verkeersbewegingen niet in betekenende mate bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet nodig, het aspect luchtkwaliteit is geen belemmering voor de uitvoering van dit project.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		300
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,24
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

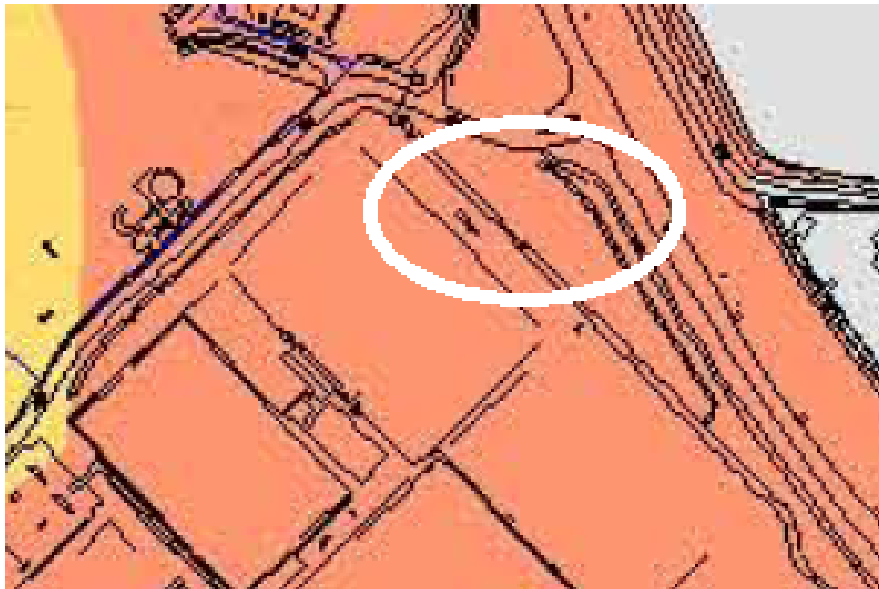
Conclusie uit worst case berekening voor luchtkwaliteit

3.3.5 Externe veiligheid

De beoogde ontwikkeling is in het kader van externe veiligheid geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Het parkeerterrein wordt ook niet zodanig gebruikt dat er sprake is van een risicovolle inrichting. Toetsing aan de regelgeving voor externe veiligheid is niet nodig. Het vaststellen van een omgevingsvergunning is niet in strijd met beleid en regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

3.4 Archeologie

Op 16 januari 1992 is in Valletta (Malta) het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta) ondertekend. Het Nederlandse parlement heeft dit verdrag in 1998 goedgekeurd. Het Verdrag van Malta voorziet in bescherming van het Europees archeologisch erfgoed onder meer door de risico's op aantasting van dit erfgoed te beperken. Deze bescherming is in Nederland wettelijk verankerd in de Monumentenwet. Op basis van deze wet zijn mogelijke (toevals)vondsten bij het verrichten van werkzaamheden in de bodem altijd beschermd. Er geldt een meldingsplicht bij het vinden van (mogelijke) waardevolle zaken. Dat melden dient terstond te gebeuren.



Middelhoge archeologische verwachting voor resten van de Vroege IJzertijd

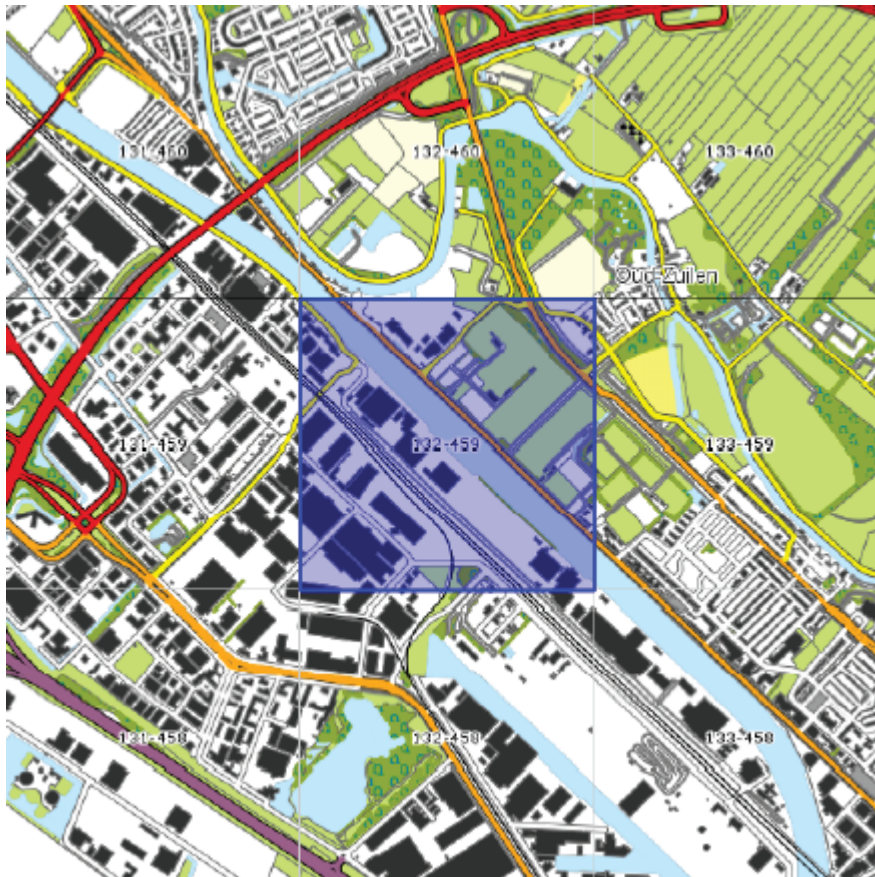
(bron: archeologische verwachtingskaart, Heritage-rapport H032, gemeente Maarssen)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening in relatie tot de Monumentenwet kan vooronderzoek naar mogelijke waarden nodig zijn. Is de verwachting dat er archeologisch waardevolle zaken aanwezig kunnen zijn aanwezig dan is vooronderzoek nodig. Op de locatie vindt geen verstoring van ongeroerde grond plaats. Er is geen reden aan te nemen dat er in het kader van het aspect archeologie een belemmering aanwezig is voor uitvoer van dit project.

3.5 Ecologie

3.5.1 Flora en Faunawet

Sinds 1 april 2002 regelt de Flora- en faunawet de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. De huidige wet is vooral gericht op het in stand houden van populaties van soorten die bescherming behoeven. Indien plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn.



kilometerhok waarbinnen projectgebied ligt (bron: natuurloket.nl)

Soortenbescherming ingevolge de Flora- en Faunawet is van toepassing op het projectgebied. Bijlage 5 bevat het rapport HNL-2011-1072, geleverd door natuurloket.nl op 21 april 2011. Het rapport geeft een beknopt overzicht van het aantal waargenomen beschermde soorten per soortgroep in het kilometerhok waarbinnen het projectgebied ligt. De gegevens zijn verzameld in de afgelopen 10 tot 20 jaar, afhankelijk van de soortgroep, en per soortgroep is een indicatie opgenomen hoe goed het gebied onderzocht is. In de afgelopen 10 tot 20 jaar zijn in het kilometerhok waarbinnen het projectgebied ligt, een beperkt aantal beschermde soorten waargenomen.

Het gebied is een braakliggend terrein waarop geen bebouwing of houtopstanden aanwezig zijn. De omliggende inrichting is van geen bijzondere waarde waardoor thans geen ontheffingen noodzakelijk zijn in het kader van de Flora- en Faunawet. Bij de herinrichting dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de zorgplicht vanuit de Flora- en Faunawetgeving.

3.5.2 Natuurbeschermingswet

De natuurbeschermingswet biedt de minister de mogelijkheid gebieden aan te wijzen als beschermd natuurmonument. In of nabij deze beschermde natuurmonumenten is het, zonder vergunning van Gedeputeerde Staten, verboden handelingen te verrichten, te doen verrichten of te gedogen die schadelijk zijn voor het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis van het natuurmonument, of voor planten en dieren in het natuurmonument. De Habitatrichtlijngebieden en de Vogelrichtlijngebieden zijn aangewezen als beschermde natuurmonumenten. Deze gebieden vormen gezamenlijk de Natura 2000 gebieden. Bij werkzaamheden in of nabij een Natura 2000 gebied dient getoetst te worden of er negatieve effecten zijn op de natuurwaarden.

Het projectgebied ligt niet in een beschermd natuurgebied. Op de locatie worden geen bijzondere of beschermde natuurwaarden verwacht. Externe effecten op het meest nabij gelegen Natura 2000 gebied zijn eveneens niet te verwachten vanwege de grote afstand van het projectgebied tot dit gebied. Significant negatieve effecten op het Natura 2000 gebied zijn daarmee niet te verwachten. Nader onderzoek naar de externe werking is niet noodzakelijk.

3.5.3 Conclusie

Het aspect ecologie is geen belemmering voor uitvoering van dit project. Wel is tijdens de uitvoering van het project de zorgplicht vanuit de Flora- en Faunawetgeving van toepassing.

3.6 Verkeer

In het kader van de ontwikkeling van het MFA Bisonspoor heeft de gemeente een tijdelijke sporthal op het sportpark Daalseweide geplaatst. Het plaatsen van de tijdelijke sporthal heeft een grotere parkeervraag tot gevolg. Om inzicht te verkrijgen in de huidige parkeerdruk is er in november 2010 een parkeeronderzoek door Delft Infra Advies uitgevoerd.

In het rapport "parkeeronderzoek sportpark Daalseweide" van 22 december 2010 komt naar voren dat rond elf uur zaterdagochtend de drukste periode is. Er worden dan meer auto's (289) geparkeerd dan de capaciteit aan parkeerplaatsen (276) van het sportpark toelaat. Het parkeren in de wijk Op Buuren door bezoekers van het sportpark is op dat moment laag. Bij de conclusies wordt de kanttekening gemaakt dat het sportpark in dit jaargetijde niet maximaal gebruikt wordt en bij de meeste verenigingen geen competitiewedstrijden of toernooien (minder publiek) plaatsvinden.

Om de toegenomen parkeerdruk van de tijdelijke sporthal op te vangen, zijn door omliggende bedrijven parkeervoorzieningen (80 plaatsen) beschikbaar gesteld. Nu het winterseizoen voorbij is en het sportpark weer volwaardig in gebruik is genomen, blijkt dit niet afdoende.

In de praktijk is nut en noodzaak van de beoogde parkeervoorziening aangetoond. De parkeerdruk is op zaterdagen en toernooidagen te groot. Op basis van het aspect verkeer is uitvoering van dit project gewenst.

3.7 Water

Bij ingrijpende plannen (vanuit het water gezien) is het waterschap vanaf het begin van een planproces betrokken. Voor minder ingrijpende projecten zoals deze ruimtelijke onderbouwing voor een omgevingsvergunning voldoet een zogenoemd wateradvies van het waterschap.

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast voorkomen worden en kan ook de kwaliteit van het water hoog gehouden worden. Daarom is het noodzakelijk dat gebiedseigen water zo lang mogelijk in het gebied zelf blijft. Door het toepassen van menggranulaat als verharding, kan regenwater ongehinderd in de bodem infiltreren.

Aan de hand van een 'checklist watertoets' kan globaal worden bepaald of dit project de waterhuishouding raakt. Voor een wateradvies is dit project aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden voorgelegd. Bijlage 6 bevat de checklist watertoets.

3.8 Kabels en leidingen

Leidingen, lijnen en straalpaden behoeven bescherming tegen ingrepen die de werking ervan kunnen bedreigen. Anderzijds dient de omgeving te worden beschermd tegen het gevaar dat van bestaande of toekomstige leidingen, kabels en hoogspanningslijnen kan uitgaan.

De grond wordt bij realisatie van het parkeerterrein niet zodanig geroerd dat er vanuit planologisch- en veiligheidsoogpunt bescherming nodig is. Er is in dit kader geen belemmering aanwezig voor uitvoer van dit project.

Hoofdstuk 4 Uitvoerbaarheid

4.1 Inspraak en overleg

inspraak

De gemeente is bereid de strijdigheid met het bestemmingsplan weg te nemen met toepassing van een procedure ex artikel 2.1, eerste lid sub c / art. 2.12, eerste lid sub a, onder 3° Wabo (omgevingsvergunning). Op grond van artikel 3.10 Wabo is bij het doorlopen van deze procedure, de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Volgens artikel 3.10 Wabo dient de procedure genoemd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht te worden gevolgd, hetgeen onder andere inhoudt dat een ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage moet worden gelegd. Gedurende deze termijn kan een ieder zienswijzen tegen het voorgenomen besluit inbrengen.

overleg

In artikel 6.18 van het Besluit Omgevingsrecht staat dat voor dit project artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening van toepassing is. Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te worden gevoerd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Geconcludeerd is dat, gelet op de kleinschaligheid van dit project, het landelijk en provinciaal belang niet van wezenlijke aard is. Het plan is in het kader van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voor een wateradvies voorgelegd aan het waterschap.

vervolg procedure

De omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3° Wabo wordt afgeweken van het bestemmingsplan, wordt niet verleend nadat de gemeenteraad van Stichtse Vecht heeft verklaard geen bedenkingen daartegen te hebben. De ontwerp-omgevingsvergunning wordt tesamen met eventuele zienswijzen na afloop van de inzage termijn voorgelegd aan de gemeenteraad.

4.2 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt volledig aangelegd en gefinancierd door de gemeente Stichtse Vecht. Er is geen sprake van een bouwplan of van een zakelijk recht van derden, het opstellen van een exploitatieplan is niet nodig.

4.3 Conclusie

Op basis van de voorgaande hoofdstukken is de conclusie dat de parkeervoorziening bij sportpark Daalseweide voor het opvangen van de piekbelasting op zaterdagen en op toernooidagen, niet in strijd is met het beleid, voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en uitvoerbaar is.