



Gemeente Houten
Ruimtelijke onderbouwing
Lekdijk 86 Tull en 't Waal

Gemeente Houten

Ruimtelijke onderbouwing

Lekdijk 86 Tull en 't Waal

GEGEVENS VAN DE AANVRAGER

De heer A.B. Rietveld
Lekdijk 86
3888 NX Tull en 't Waal



KUBIEK
Ruimtelijke Plannen

Kerkewijk 117
3904 JB Veenendaal
T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu
E. info@kubiek.nu

PLANGEGEVENS:

Projectnummer: **K17150**

Status

Definitief

Datum

14 februari 2020

Versie

8.0

Projectleider:

ir. R. den Heijer

Auteur:

G. Jansen MSc

Inhoud

1	Inleiding.....	6
1.1	Aanleiding.....	6
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	8
1.4	Leeswijzer	9
2	Beschrijving van de huidige en toekomstige situatie	11
2.1	Huidige situatie.....	11
2.2	Gewenste situatie.....	12
3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.....	13
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	14
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	14
3.2	Provinciaal beleid	15
3.2.1	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028.....	15
3.2.2	Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013	16
3.3	Gemeentelijk beleid.....	17
3.3.1	Structuurvisie Eiland van Schalkwijk.....	17
3.3.2	Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk 2017-2027	17
4	Uitvoeringsaspecten	20
4.1	Flora- en fauna.....	20
4.1.1	Wettelijk kader.....	20
4.1.2	Effect te vergunnen activiteiten	20
4.1.3	Conclusie.....	21
4.2	Cultuurhistorie en archeologie	21
4.2.1	Cultuurhistorie	21
4.2.2	Archeologie	21
4.2.3	Conclusie.....	22
4.3	Verkeer en parkeren	22
4.3.1	Parkeren.....	22
4.3.2	Verkeer.....	22
4.3.3	Conclusie.....	22
4.4	Luchtkwaliteit.....	23
4.5	Bodemkwaliteit	23
4.6	Geluidhinder.....	23
4.7	Bedrijven en milieuzonering	24
4.7.1	Wettelijk kader.....	24
4.7.2	Onderzoek / beoordeling.....	25
4.7.3	Conclusie.....	25
4.8	Externe veiligheid.....	25
4.8.1	Wettelijk kader.....	25

4.8.2	Onderzoek / beoordeling.....	25
4.8.3	Conclusie.....	25
4.9	Kabels en leidingen.....	26
5	Water	27
5.1	Inleiding.....	27
5.2	Wettelijk kader.....	27
5.3	Beoordeling en conclusie	28
6	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
6.1	Economische uitvoerbaarheid.....	29
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
7	Eindconclusie	30

Losse bijlage:

1. Plattegrond gewenste situatie

1 Inleiding

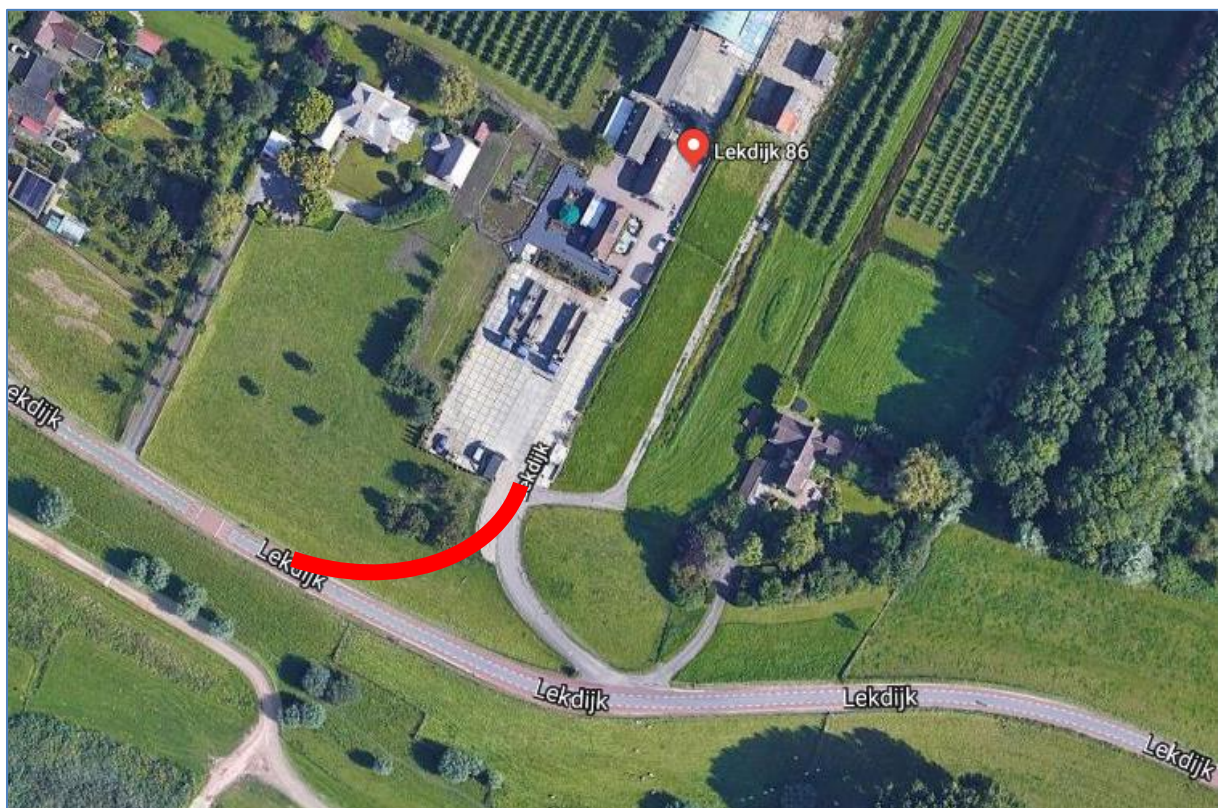
1.1 Aanleiding

De uitrit van de woning en het bedrijf aan de Lekdijk 86 in Tull en 't Waal buigt af naar het oosten, waardoor de vrachtauto's die dit perceel verlaten door de kern van Tull en 't Waal moeten rijden om de snelweg te bereiken. De wens bestaat een uitrit aan te leggen die afbuigt naar het westen, zodat er een betere verbinding ontstaat tussen het bedrijf en de snelweg. De gemeente Houten heeft aangegeven in principe medewerking te willen verlenen aan voorliggend plan.

Het initiatief voor deze nieuwe uitrit kan niet worden gerealiseerd op grond van het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Om het planologisch-juridisch mogelijk te maken, is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Via een uitgebreide omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1a onder 3 Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan om het voornemen alsnog planologisch te regelen. Met voorliggend ruimtelijke onderbouwing wordt het ruimtelijk plan voorzien van een ruimtelijk juridisch kader.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen net buiten de kern van Tull en 't Waal. Daar is, aan de Lekdijk 86, Jan Rietveld Transport gevestigd. Aan de zuidzijde van het perceel ligt de Lekdijk. Ten westen van het plangebied ligt de A27. Het perceel is kadastraal bekend als Gemeente Houten, sectie I, nummers 795 en 798. Zie navolgende afbeelding en schets voor de ligging van het plangebied.



Ligging plangebied met de beoogde nieuwe uitrit met rood aangegeven (bron: Google Maps)





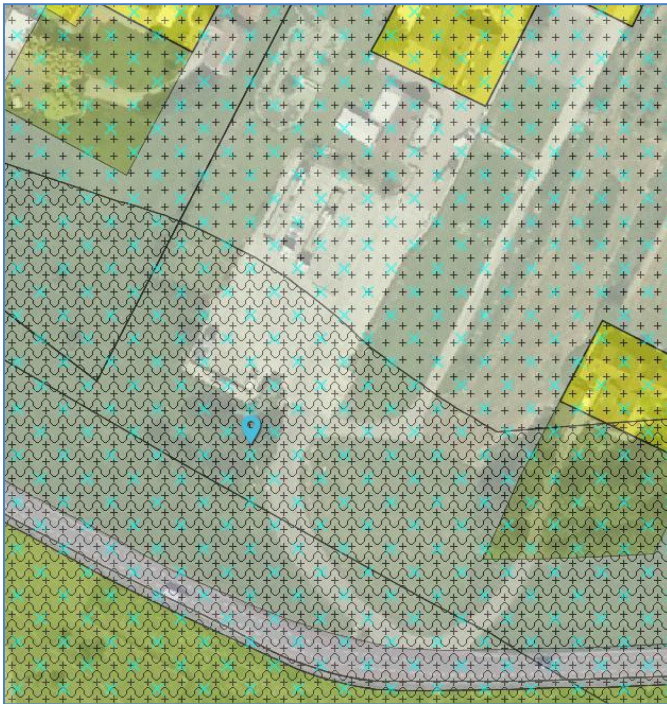
Ligging plangebied op kadastrale kaart (bron: Kadaster)



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de begrenzing van het bestemmingsplan 'Eiland van Schalkwijk'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Houten vastgesteld op 3 augustus 2017.

Ter hoogte van de beoogde nieuwe uitrit kent het bestemmingsplan de enkelbestemming 'Agrarisch' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3', 'Waarde – Cultuurhistorie', 'Waarde – Landschap 4' en 'Waterstaat – Waterkering'. Ook heeft het gebied de gebiedsaanduiding 'Milieuzone – Boringsvrije zone'.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Binnen de bestemming 'Agrarisch' zijn de gronden bestemd voor het uitoefenen van grondgebonden agrarische bedrijfsactiviteiten. Hieronder vallen ook bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals onder andere in- en uitritten. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden onder andere de volgende regels:

- bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met uitzondering van erf- en terreinafscheidingen, mogen uitsluitend binnen het bouwvlak en ten dienste van de bestemming worden gebouwd;
- de bouwhoogte van erf- en terreinafscheiding bedraagt maximaal 2 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen voor de voorgevelrooilijn en buiten het bouwvlak maximaal 1 m bedraagt;
- de bouwhoogte van silo's bedraagt maximaal 12 m;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 3 m.

Voorts is het gehele perceel voorzien van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Dit houdt in dat deze gronden mede bestemd zijn voor de instandhouding en bescherming van de in de grond aanwezige archeologische waarden. In het belang van de archeologische monumentenzorg en ter voorkoming van onevenredige aantasting van aanwezige archeologische waarden en behoudens het bepaalde in 32.2 is het verboden op of in de in lid 32.1 bedoelde grond zonder of in afwijking van een



omgevingsvergunning van het bevoegde gezag, over een oppervlakte van 5.000 m² of meer, de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- het uitvoeren van graafwerkzaamheden en/of grondbewerkingen, het roeren en omwoelen van gronden, dieper dan 1,0 m onder peil, waaronder begrepen het aanleggen van drainage;
- het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- het egaliseren van gronden;
- het ophogen van het maaiveld met meer dan 0,75 m;
- het wijzigen van de waterhuishouding of de grondwaterstand en/of het vergroten van de toe- of aanvoer van water door bijvoorbeeld het afdammen, stuwen, bemalen of onderbemalen, het draineren van gronden, het graven, dempen of anderszins vergroten en veranderen van waterlopen, sloten en greppels;
- het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van objecten in de bodem dieper dan 1,0 m onder peil;
- het slopen van gebouwen en het verwijderen van funderingen waarbij grondroering plaatsvindt dieper dan 1,0 m onder peil.

De gronden die geselecteerd zijn als de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie', zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behouden en versterken van de openheid van de voormalige inundatiegebieden en van de samenhang tussen de elementen van de Hollandse Waterlinie. Het is verboden op of in deze gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- aanbrengen opgaande beplanting (geen erfbeplanting).

Ook geldt de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap 4'. Deze gronden zijn – behalve voor de andere aldaar geldende bestemmingen – tevens bestemd voor behoud, versterking en ontwikkeling van de waarden die samenhangen met het karakteristiek landschap van de oeverwal.

Tevens heeft het perceel de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering'. De gronden die de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' dragen, zijn – behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemmingen – mede bestemd voor het in stand houden, het beheer, het onderhoud en de verbetering van de waterkering; en bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals kunstwerken, dijksloten en andere waterstaatswerken.

Ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'Milieuzone – boringsvrije zone' zijn de betreffende gronden tevens bestemd voor de bescherming van het grondwater ten behoeve van de drinkwatervoorziening.

Het initiatief om een nieuwe uitrit te verwezenlijken richting de Lekdijk is in strijd met het bestemmingsplan, omdat het gebruik van de beoogde uitrit niet past binnen agrarisch gebruik. Het gevestigde transportbedrijf zit hier op basis van een uitsterfconstructie (overgangsrecht).

1.4 Leeswijzer

Het rapport bestaat uit de volgende hoofdstukken. Hoofdstuk 1 geeft een korte beschrijving van de aanleiding, de ligging van het plangebied in de omgeving en de huidige regeling uit het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt nader in gegaan op de bestaande situatie en de gewenste toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 bevat een uiteenzetting en toetsing aan het vigerende beleidskader



van het Rijk, provincie Utrecht en gemeente Houten. In hoofdstuk 4 zijn de relevante omgevingsaspecten bij het initiatief opgenomen. Hoofdstuk 5 focust zich op de wateropgave. Ten slotte zal in hoofdstuk 6 de ruimtelijke onderbouwing uiteen worden gezet.



2 Beschrijving van de huidige en toekomstige situatie

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie is er sprake van een transportbedrijf met vervoerstromen die de kern van Tull en 't Waal elke dag doorkruisen. 36 tot 40 keer per dag en 7 dagen per week passeren deze vrachtauto's het dorpshart. Om de A27 te bereiken moeten de vrachtauto's gebruiken maken van de smalle Waalseweg die via het dorp gaat, omdat de uitrit afbuigt naar het oosten en zij de scherpe bocht naar rechts niet kunnen maken. Hierbij passeren zij onder andere een basisschool die dicht bij de weg staat, waardoor gevaarlijke en onveilige situaties kunnen ontstaan. Bij terugkeer gebruiken de vrachtwagens wel af en toe de kortste route over de Lekdijk, maar omdat ook dan de bocht niet gehaald kan worden, rijden ze de uitrit voorbij om er vervolgens achteruit in te steken. Dit, terwijl er veel fietsers op de dijk rijden. Ook dit werkt zeer gevaarlijke situaties in de hand.



Huidige situatie: de uitrit die afbuigt naar het oosten. Bron: maps.google



De Waalseweg die de vrachtauto's 36 tot 40 keer per dag passeren (bron: maps.google)



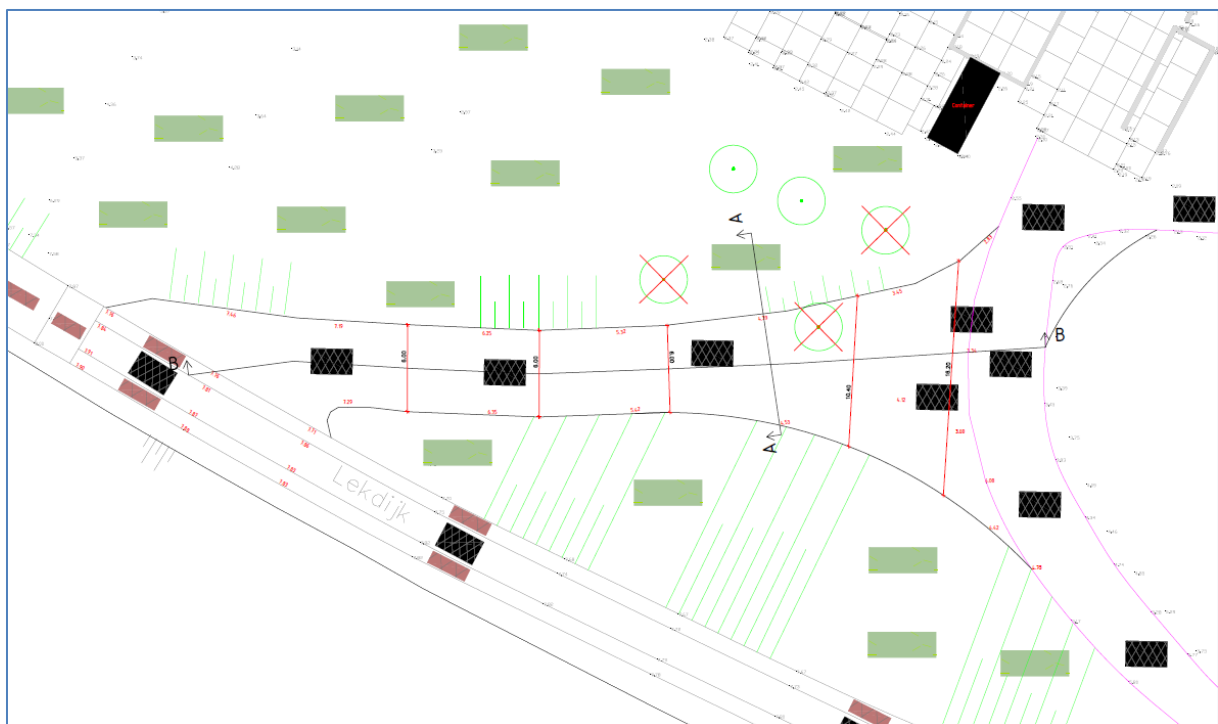
Zowel in het bestemmingsplan van nu als in het vorige bestemmingsplan zit/zat er een woonbestemming op het perceel. Het transportbedrijf zit hier op basis van een uitsterfconstructie (overgangsrecht). In 2011 is de situatie bevroren en hierbij is aan het bedrijf duidelijk gecommuniceerd dat deze situatie persoonsgebonden is en er geen verdere uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn.

2.2 Gewenste situatie

Om de veiligheid te verbeteren, wordt er in de nieuwe situatie op de groenstrook tussen het erf en de Lekdijk een extra uitrit gerealiseerd die afbuigt naar het westen. Via deze weg hoeven de vrachtauto's niet via de kern van Tull en 't Waal om de A27 te bereiken, waardoor zij de basisschool dus niet meer hoeven te passeren. Ook hoeven ze dan niet meer achteruit de uitrit in te steken, zodat gevaarlijke situaties met fietsers kunnen worden voorkomen.

De huidige uitrit – die dienst doet voor twee percelen – zal blijven bestaan omdat de andere eigenaren juist wel de bocht die afbuigt naar het oosten nodig hebben. Zo is er een boomgaard gelegen, die geregeld met appelreintjes juist de uitrit naar het oosten nodig heeft. Bij de realisatie van de tweede uitrit – waardoor de twee percelen gezamenlijk over twee uitritten zullen beschikken – is de effectiviteit en veiligheid voor de bedrijven en de omgeving het grootst.

De puinfundering van de nieuwe uitrit zal 6 meter breed worden met daarnaast een berm van een halve meter met minimale afschot waarna je overgaat naar het talud dat aansluit op het bestaande (zie plattegrond gewenste situatie op de volgende pagina, deze wordt tevens als losse bijlage meegestuurd).



Plattegrond van de gewenste situatie (zie ook de losse bijlage)



3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Daarbij wordt ingezet op een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteit geeft en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

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

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', zoveel mogelijk over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk voor een groot deel los.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

Verder is één van de nationale belangen die de SVIR benoemt, het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. Concreet betekent dit onder meer dat ruimte zorgvuldig moet worden benut en overprogrammering moet worden voorkomen. Om die doelstellingen te bereiken, is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Alle stedelijke ontwikkelingen dienen aan de ladder voor duurzame verstedelijking getoetst te worden.



Conclusie

Het plan voor een nieuwe uitrit op het erf van Lekdijk 86 is in lijn met de rijksbelangen genoemd in de SVIR. Het past bij het hoofddoel 'het verbeteren, in standhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat'. Naast dat deze beoogde ontwikkeling een verbeterslag oplevert voor de bereikbaarheid van de gebruiker, wordt ook het dorp Tull en 't Waal minder belast door langskomend verkeer. De ladder voor duurzame verstedelijking komt in paragraaf 3.1.3 aan de orde.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigingsplannen of uitwerkingsplannen rekening houden met het Barro. Doel van het Barro is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte te verwezenlijken. In het Barro worden een aantal projecten opgesomd die een groot Rijksbelang hebben. Per project worden regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De regels zijn een uitwerking van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

In het Barro zijn vijftien onderwerpen met bijzonder rijksbelang beschreven:

- mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- waddenzee en waddengebied;
- defensie;
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- rijksvaarwegen, hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- veiligheid rond rijksvaarwegen;
- verstedelijking in het IJsselmeer;
- toekomstige rivierverruiming van de Maastakken;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Conclusie

Het plangebied ligt tegen de Lek aan en heeft de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering', waardoor het valt onder het rijksbelang, onderwerp 'grote rivieren'. Afstemming met het Waterschap is daarom een pre, wat derhalve ook gebeurd is. In hoofdstuk 5 (water) wordt hier nader op ingegaan.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een



zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt:

De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

- 1) beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
- 2) indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

Conclusie

De ladder voor duurzame verstedelijking is alleen van toepassing wanneer sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Volgens artikel 1.1.1 lid 1, aanhef en onder i Bro is een stedelijke ontwikkeling een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het moet gaan om een ruimtelijke ontwikkeling van enige omvang. Hier wordt enkel voorzien in een nieuwe uitrit. Deze ontwikkeling kan niet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling en daardoor is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 – 2028

Provinciale Staten van Utrecht hebben op 4 februari 2013 de Provinciale Structuurvisie 2013-2028 (PRS) vastgesteld. In deze structuurvisie, die is herijkt in 2016, is het ruimtelijk beleid voor de provincie Utrecht beschreven voor de periode tot 2028. De PRS is opgesteld om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. Via haar ruimtelijk beleid draagt de provincie bij aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld. De PRS is een structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Op grond van de Wro heeft de PRS alleen een zelfbindende werking. Het is bindend voor de provincie, niet voor andere partijen. De PRV zorgt voor doorwerking van het beleid in de verordening, welke bindend is voor de gemeenten. In paragraaf 3.2.2 wordt nader ingegaan op de verordening.

In de PRS is het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028 beschreven. De provincie geeft aan welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe uitvoering wordt gegeven aan dit beleid. De PRS richt zich op de volgende vier pijlers:



- duurzame leefomgeving;
- beschermen kwaliteiten;
- vitale dorpen en steden;
- dynamisch landelijk gebied.

Conclusie

Het beoogde initiatief is van zeer beperkte omvang. Het provinciaal beleid heeft hier geen concreet beleid bij. Wel is het in lijn met de uitgangspunten van de provincie zoals vitale dorpen en steden en een dynamisch landelijk gebied.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013

De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) is op 4 februari 2013 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. De PRV, die herijkt is in 2016, 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 zoals opgenomen in de structuurvisie.

Speciaal voor Eiland van Schalkwijk – waar het plangebied zich op bevindt – zijn er tien pijlers opgesteld voor de lange termijn. Dit zijn achtereenvolgens:

- Pijler 1: alle inspanning op het Eiland is gericht op behoud en ontwikkeling van het landschap en het versterken van de economische basis daarvan. Net zo belangrijk is het vergroten van de leefbaarheid voor bewoners en het aantrekkelijker maken voor bezoekers;
- Pijler 2: alle ontwikkelingen dragen bij aan de duurzame toekomst van het Eiland;
- Pijler 3: landbouw is en blijft de belangrijkste beheerder van het landschap op het Eiland;
- Pijler 4: Verbreding van de landbouw is de motor van de duurzame ontwikkeling van het Eiland;
- Pijler 5: de Nieuwe Hollandse Waterlinie is de hoofddrager van het toeristisch-recreatief profiel van het Eiland;
- Pijler 6: woningbouw, onder strakke voorwaarden, is geen doel maar een middel om te bouwen aan de duurzame toekomst van het Eiland;
- Pijler 7: er vinden geen grootschalige verkeersingrepen plaats op het Eiland;
- Pijler 8: werken aan een duurzame toekomst voor het Eiland betekent hechte samenwerking tussen publieke en private partijen;
- Pijler 9: in de gemeentelijke structuurvisie voor het Eiland van Schalkwijk wordt gekoerst op het toepassen van een mix van sturingsregimes, van strak tot flexibel, waarmee een optimale combinatie wordt gezocht van ruimte voor ondernemerschap en het waarborgen van landschappelijke kwaliteiten;
- Pijler 10: publieke partijen wegen samen af en bepalen samen welke initiatieven ten goede komen aan de duurzame toekomst van het Eiland van Schalkwijk.

Conclusie

De PRV bevat geen concrete verordeningen voor het realiseren van een extra uitrit. De gewenste ontwikkelingen zijn niet in strijd met het provinciaal beleid.



3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Eiland van Schalkwijk

De Structuurvisie Eiland van Schalkwijk, die op 22 december 2011 door de gemeenteraad is vastgesteld, omvat een toekomstbeeld voor het Eiland van Schalkwijk. Met deze visie geeft de gemeente planologische duidelijkheid en legt de gemeente de koers op hoofdlijnen vast voor ontwikkeling van het Eiland van Schalkwijk.

De structuurvisie zet aan tot een duurzame gebiedsontwikkeling op het Eiland van Schalkwijk die tot stand wordt gebracht via initiatieven van ondernemers en bewoners. Uitgangspunten hierbij zijn: bouwen op de kracht van het gebied, kwetsbare kwaliteiten beschermen en ruimte geven waar mogelijk.

Hoewel landbouw als belangrijke economische drager wordt gezien, worden bedrijven als hoeksteen van de samenleving genoemd. Het voortbestaan en verder ontwikkelen van deze en nieuwe kleinschalige bedrijvigheid is van belang voor de vitaliteit van het gebied en past bij de ondernemingsgeest op het eiland. Eén van de ambities voor de linten Tull en 't Waal en Schalkwijk is om milieuoverlast van agrarische bedrijvigheid en verkeersstromen te beperken. Hiertoe dient naar gerichte oplossingen te worden gezocht.

Conclusie

De gewenste ontwikkelingen beperken overlastgevende verkeersstromen door de kern van Tull en 't Waal. De gewenste ontwikkeling is daarom in lijn met de structuurvisie Eiland van Schalkwijk.

3.3.2 Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk 2017-2027

De Mobiliteitsvisie Eiland van Schalkwijk is op 10 oktober 2017 unaniem aangenomen door de gemeenteraad van de gemeente Houten. Het heeft als ondertitel: 'het eiland als proeftuin voor duurzame mobiliteit'. Deze visie bouwt voort op de Structuurvisie voor het Eiland van Schalkwijk uit 2011. Toen werd er de ambitie uitgesproken om te zorgen voor behoud van de kwaliteiten van het Eiland van Schalkwijk: weidse vergezichten, oude boomgaarden, Hollandse Waterlinie samen met de rustige dorpen Tull en 't Waal en Schalkwijk.

Hoewel groot motorverkeer niet gewenst is in Tull en 't Waal, zit dit bedrijf hier op basis van een uitsterfconstructie (overgangsrecht). Daardoor kan het beste gezocht worden naar oplossingen die deze hinder zoveel mogelijk beperken en die de veiligheid voor de omgeving vergroten.

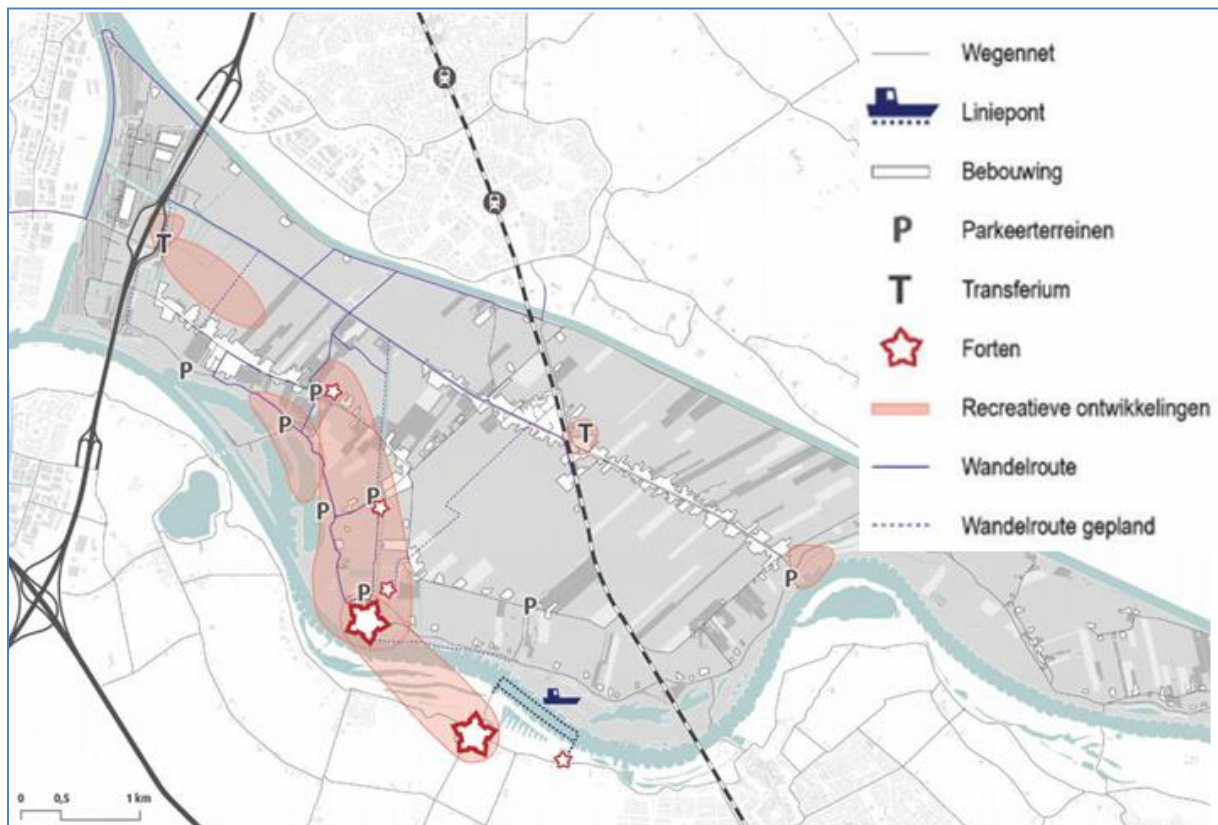
Een van de aandachtspunten, genoemd in de mobiliteitsvisie, zijn de transportbewegingen van grote vrachtwagens. Het is wenselijk om het zware verkeer zo direct mogelijk het gebied in en uit te geleiden en zo min mogelijk de kwetsbare wegen en de kernen te laten belasten. De gewenste situatie is derhalve in overeenstemming met de mobiliteitsvisie. Door het realiseren van de beoogde ontwikkeling zal het zware verkeer directer het gebied uit worden geleid, en worden er minder kwetsbare wegen en kernen belast.

De navolgende schetsen geven een beeld van de mobiliteit zoals geschetst in de mobiliteitsvisie. Hieruit blijkt dat de richting die de vrachtauto's nu op rijden, de Lekdijk op richting het oosten, mede als wandelroute is aangewezen. Tevens is te zien op de tweede schets, dat de huidige route van de vrachtauto's over lokale wegen gaat. Dit zijn geregeld smalle weggetjes, waaronder de Waalseweg waar een basisschool aan gevestigd is. Voorts wordt er geregeld achteruit de uitrit ingestoken door de vrachtauto's, waardoor de veiligheid van de (vele!) fietsers op de Lekdijk in het geding komt.



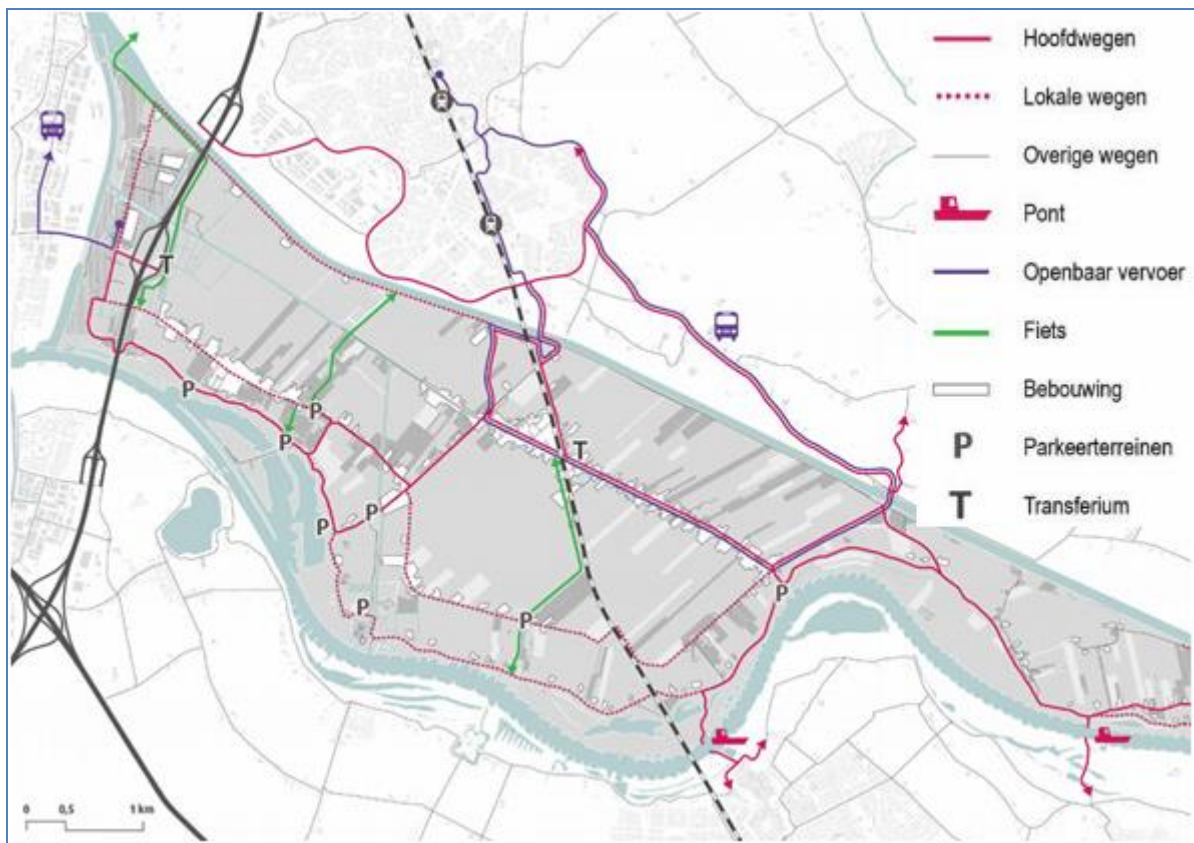
Door de gewenste extra uitrit zal/zullen dus (in lijn met de mobiliteitsvisie):

- de route verkorten, vrachtwagens worden directer het gebied uit geleid;
- de wandelroute niet meer worden gehinderd;
- lokale wegen niet meer worden gekruist, waaronder de kern van Tull en 't Waal en de daar gevestigde basisschool;
- daardoor de veiligheid in de kern van Tull en 't Waal worden vergroot;
- de veiligheid ter plaatse voor voornamelijk fietsers op de Lekdijk worden vergroot.



Schets van de mobiliteit in Eiland van Schalkwijk, gefocust op voorzieningen en functies





Schets van de mobiliteit in Eiland van Schalkwijk, gefocust op verkeer en vervoer

Conclusie

De gewenste ontwikkeling verbetert de huidige situatie en vergroot de veiligheid ter plaatse en elders, en komt derhalve dicht bij de ambities die de mobiliteitsvisie nastreven. Daardoor kan gesteld worden dat de ontwikkeling in lijn is met het mobiliteitsbeleid van de gemeente.



4 Uitvoeringsaspecten

In dit hoofdstuk zullen de relevante uitvoeringsaspecten bij het plan worden besproken. Achtereenvolgens komen de aspecten ten aanzien van flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie en de milieuaspecten aan bod.

4.1 Flora- en fauna

4.1.1 Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden (voorheen geregeld in de Natuurbeschermingswet 1998). Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden (voorheen geregeld in de flora- en faunawet). Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

NNN

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000-gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.

4.1.2 Effect te vergunnen activiteiten

Onderhavig initiatief voorziet in de aanlegging van een uitrit op het erf. Het plangebied beslaat geen NNN gebied. Aan de overzijde van de Lekdijk zijn de gronden wel aangewezen als NNN gebieden,



maar dat is dus niet van toepassing. Voorgenomen initiatief zal dan ook geen negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het NNN.

Voorts moet gekeken worden wat de aanleg van de uitrit voor gevolgen heeft voor de flora en fauna. De ontwikkelingen zijn van beperkte omvang en zullen naar alle waarschijnlijkheid geen negatieve gevolgen hebben voor de flora en fauna. Om dit helemaal uit te sluiten, dient er rekening te worden gehouden met het broedseizoen. Verstoring van broedende vogels is verboden. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In het kader van de flora en faunawet wordt geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden tussen 15 maart en 15 juli (bron: www.vogelbescherming.nl), waardoor de werkzaamheden buiten deze periode gedaan zullen worden.

4.1.3 Conclusie

Gelet op het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat er vanuit de Flora- en faunaregelgeving geen beperkingen worden opgelegd aan onderhavig initiatief. Wel zal er rekening worden gehouden met het broedseizoen, door niet in deze periode de werkzaamheden uit te voeren.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

4.2.1 Cultuurhistorie

Een deel van de beoogde uitrit heeft de dubbelbestemming 'cultuurhistorie'. Echter, de aanleg van de uitrit is geen bouwwerk. Wat betreft werken, geen bouwwerk zijnde, is het verboden om opgaande beplanting aan te brengen. De beoogde werkzaamheden mogen in het kader van de cultuurhistorie dus zonder verder onderzoek en omgevingsvergunning uitgevoerd worden.

4.2.2 Archeologie

Vanaf 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed.

De Erfgoedwet hanteert de beschermingsniveaus zoals die in de vorige regelingen golden. Voor de vergunningverlening van een beschermd archeologisch monument, het verbod tot beschadigen of vernielen van een rijksmonument en de bescherming van stads- en dorpsgezichten zijn de regels uit de Monumentenwet 1988 ongewijzigd overgenomen in de Erfgoedwet. Dit blijft in werking tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Doelstelling van de wetten is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren;
- in ruimtelijke ordening (planvorming) al rekening houden met archeologische waarden;
- de bodemverstoorder betaalt archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen.

Gemeenten zijn verplicht om bij het vaststellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Voorts zijn op basis van deze



wet 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.

4.2.3 Conclusie

Gelet op het voorgaande is er geen aanleiding voor het uitvoeren van een cultuurhistorisch onderzoek of een archeologisch onderzoek. Het initiatief tast de cultuurhistorische en archeologische waarden niet aan, zodat er vanuit dit gezichtspunt geen beperkingen worden gesteld aan de onderhavige planontwikkeling.

4.3 Verkeer en parkeren

4.3.1 Parkeren

De beoogde ontwikkelingen zullen de parkeersituatie zoals die nu is niet veranderen.

4.3.2 Verkeer

Doordat het bedrijf niet zal gaan uitbreiden, verandert de verkeersintensiteit niet. Echter, door de verbeterde verkeersontsluiting zal het verkeer toch minder overlast geven aan de omgeving. Navolgende schets laat duidelijk zien dat door de aanleg van de nieuwe uitrit, het verkeer niet meer door de kern van Tull en 't Waal zal gaan. Het zorgt voor een betere bedrijfsontsluiting en voor minder verkeersoverlast voor de kern van Tull en 't Waal.



De oude route (rood) en nieuwe route (groen) die de vrachtauto's rijden

4.3.3 Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.



4.4 Luchtkwaliteit

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van NIBM, zijn vastgelegd in de AMvB-NIBM. In de AMvB-NIBM is vastgelegd dat een verslechtering van 3% van de luchtkwaliteit (c.q. een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' kan worden beschouwd.

Initiatief is NIBM

Zoals reeds is vastgesteld zal het aantal voertuigbewegingen per etmaal gelijk blijven, ten opzichte van de huidige functie, c.q. bestemming van het plangebied. Gesteld kan dan ook worden dat het voornemen als 'niet in betekenende mate' beschouwd moet worden. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven.

Conclusie

Het project kan worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven.

4.5 Bodemkwaliteit

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. De bodemkwaliteit kan (negatief) van invloed zijn op de gewenste nieuwe ontwikkeling.

Indien sprake is van een functiewijziging zal er in veel gevallen een bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd op de planlocatie. Het voornemen betreft de realisatie van een uitrit. Deze ontwikkelingen zullen niet leiden tot functiewijziging naar een gevoeliger functie. Daardoor is er geen onderzoek benodigd.

Conclusie

Doordat er geen sprake zal zijn van een gevoeliger functie, is voor deze ontwikkelingen geen bodemonderzoek vereist.

4.6 Geluidhinder

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing ziet op de realisatie van een uitrit. De Wet geluidhinder (Wgh) beschouwt een dergelijke object niet als een zogenaamd 'geluidsgevoelig object', waardoor akoestisch onderzoek niet vereist is in het kader van de Wgh.

Conclusie

Vanuit de Wet geluidhinder bestaan er geen beperkingen tegen onderhavige planontwikkeling.



4.7 Bedrijven en milieuzonering

4.7.1 Wettelijk kader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

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.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de onderstaande richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk' dan wel 'gemengd gebied'. Het plangebied en haar omgeving dient te worden aangemerkt als 'gemengd gebied'.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied	Richtafstand 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

Richtafstanden en omgevingstype

Hiernaast gelden ten aanzien van bedrijven die onder de werkingssfeer van de Wet milieubeheer vallen, deze Wet en haar uitvoeringsbesluiten als toetsingskader voor de toegestane bedrijfshinder.

4.7.2 Onderzoek / beoordeling

Lintbebouwing in het buitengebied kan worden aangemerkt als gemengd gebied. Een transportbedrijf groter dan 1000m² valt in milieucategorie 3.2. Voor gemengd gebied geldt hier een richtafstand van 50 meter.

De gewenste extra uitrit ligt op ongeveer 80 m afstand van het bouwvlak van het dichtstbijzijnde huis. De beoogde ontwikkeling is dus op voldoende afstand voor een goed woon- en leefklimaat.

4.7.3 Conclusie

Omdat er al gewerkt wordt met een geluidsprotocol en omdat de buurman die extra overlast zal kunnen krijgen de mede-eigenaar is van het transportbedrijf, is verder onderzoek in het kader van bedrijven en milieuzonering niet noodzakelijk.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Wettelijk kader

Bij Externe Veiligheid (EV) gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Binnen de EV worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het Plaatsgebonden risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers.
- Het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Het is niet toegestaan nieuwe gevoelige functies binnen de zogenaamde 10⁻⁶ contour van het PR:

- rond inrichtingen, waarin opslag/verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

4.8.2 Onderzoek / beoordeling

Een uitrit is geen gevoelige functie, waardoor de ontwikkeling niet hoeft worden getoetst aan het Besluit Externe Veiligheid. Daarnaast zorgt deze ontwikkeling ook niet voor een toename van het aantal mensen in het gebied, waardoor toetsing niet nodig is.

4.8.3 Conclusie

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die in de directe omgeving aanwezig zijn in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de productie, het behandelen of het vervoeren van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. De voorgenomen ontwikkeling betreft



uitsluitend het realiseren van een uitrit. Met betrekking tot het aspect externe veiligheid verandert de situatie niet. Anderzijds is de voorgenomen planontwikkeling geen risicovolle inrichting in het kader van de BEVI. Het aspect externe veiligheid staat derhalve niet in de weg aan de uitvoering van het project.

4.9 Kabels en leidingen

Uit de toelichting en verbeelding van 'Bestemmingsplan Eiland van Schalkwijk' is op te maken dat er geen planologisch relevante kabels en leidingen in het plangebied of in de directe omgeving daarvan aanwezig zijn.



5 Water

5.1 Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Zo'n waterparagraaf moet sinds 1 januari 2003 worden opgenomen in de toelichting bij ruimtelijke plannen. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging. Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerder, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf wordt afgestemd met de waterbeheerder.

5.2 Wettelijk kader

Rijk - Waterwet

De Waterwet inwerking getreden 22 december 2009, regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. Op grond van deze wet moeten de provincies één of meer regionale waterplannen vaststellen die wat betreft de ruimtelijke aspecten de status van provinciale structuurvisie hebben. De Waterwet vervangt de bestaande wetten voor het waterbeheer in Nederland, met uitzondering van de Waterschapswet.

Rijk - Nationaal Waterplan 2016-2021

De Waterwet schrijft voor dat elke zes jaar een nieuw Nationaal Waterplan uitgebracht wordt. Op 10 december 2015 is het Nationaal Waterplan 2 (NWP2) vastgesteld. Het NWP2 is opgesteld vanuit het perspectief om een nationale Omgevingsvisie te ontwikkelen richting 2018 conform de Omgevingswet in wording. Het NWP2 geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Met dit NWP2 zet het kabinet een volgende ambitieuze stap in het robuust en toekomstgericht inrichten van ons watersysteem, gericht op een goede bescherming tegen overstromingen, het voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem als basis voor welzijn en welvaart. Het beleid en de maatregelen in het nieuwe Nationaal Waterplan dragen bij aan het vergroten van het waterbewustzijn in Nederland.

Provincie – Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

In het Bodem-, Water- en Milieuplan dat is vastgesteld eind 2015, wordt er in een vroeg stadium inzicht gegeven in het bodem-, water- en milieudomein. Om focus aan te brengen is dit beleid uitgewerkt aan de hand van vier prioriteiten:



- Waterveiligheid en wateroverlast
- Schoon en voldoende oppervlaktewater
- Ondergrond
- Leefkwaliteit stedelijk gebied

Het plangebied wordt in dit plan niet aangewezen als kwetsbaar gebied. Wel valt het – zoals het grootste gedeelte van de provincie – onder overstroombaar gebied. Een goede afwatering is noodzakelijk. Hier is met de situering van de inrit rekening mee gehouden.

5.3 Beoordeling en conclusie

De locatie is gelegen in het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. De gewenste ontwikkeling bevindt zich op een waterkering, waardoor afstemming met het waterschap noodzakelijk is. Een watervergunning is aangevraagd. Er is derhalve geen belemmering vanuit het aspect water.



6 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De aanvraag voor het opheffen van de strijdigheid met het bestemmingsplan komt geheel voor rekening en risico van de initiatiefnemer. De ruimtelijke procedure om de uitbreiding van de entree toe te staan geschiedt conform hetgeen bepaald is in de Wet Algemene bepalingen Omgevingsrecht (Wabo). De verwezenlijking van het voornemen tot functiewijziging is niet afhankelijk van gemeentelijke investeringen. Gezien de geringe omvang van het project is een anterieure overeenkomst niet aan de orde.

Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voor onderhavig ontwerpbesluit wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het bevoegd gezag stuurt de aanvraag en het ontwerpbesluit toe aan de betreffende instanties in het kader van het vooroverleg.

De ontwerpbeschikking wordt voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens de ter inzage is het voor eenieder mogelijk een zienswijze in te dienen. Tegen het definitieve besluit kunnen alleen belanghebbenden bezwaar maken en in beroep gaan.



7 Eindconclusie

Voorliggend initiatief voor de realisatie van een extra uitrit aan de Lekdijk 86 voldoet aan de eisen van goede ruimtelijke ordening.

Er is geen sprake van strijdigheid met de belangen van het Rijk of de provincie Utrecht. Daarnaast levert de voorgenomen ontwikkeling geen onevenredige overlast op voor haar omgeving. Met het initiatief treden geen overtredingen op in het kader van de flora en faunawetgeving. Het voornemen leidt niet tot een toename van verkeer en omliggende woningen en bedrijven worden in milieutechnische zin niet extra belemmerd. Het voornemen is niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.





KUBIEK
Ruimtelijke Plannen

Kerkewijk 117
3904 JB Veenendaal
T. 0318 – 50 56 37

I. www.kubiek.nu
E. info@kubiek.nu