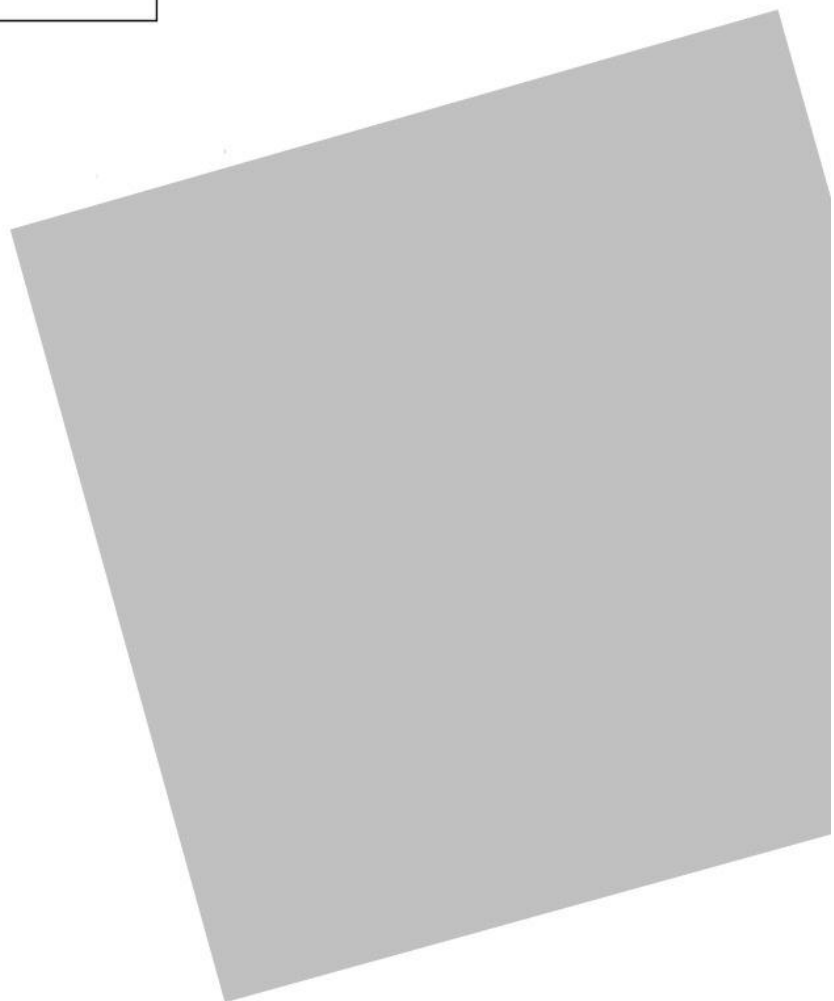




Ontwerp bestemmingsplan
'Loerik VI – Het Spoor'
van de gemeente Houten



Ontwerp bestemmingsplan
'Loerik VI – Het Spoor'
van de gemeente Houten

Opdrachtgever:
Gemeente Houten

derks stedebouw b.v.
buro voor stedebouw, ruimtelijke vormgeving en advies

januari 2012

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1: Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Ligging plangebied	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	7
1.4 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2: Planbeschrijving.....	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Ruimtelijke opzet	9
2.3 Het plan	10
2.4 Conclusie	14
Hoofdstuk 3: Beleidskader	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Europees en Rijksbeleid	15
3.3 Provinciaal beleid	16
3.4 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4: Milieuaspecten & Archeologie.....	19
4.1 Inleiding	19
4.2 Archeologie	19
4.3 Bodem	19
4.4 Externe veiligheid	20
4.5 Flora & Fauna	21
4.6 Luchtkwaliteit	22
4.7 Milieuzonering	22
4.8 Water	22
4.9 Weg- en railverkeerslawaaï	23
Hoofdstuk 5: Juridische aspecten	25
5.1 Keuze planmethodiek	25
5.2 Bestemmingsregeling	25
Hoofdstuk 6: Uitvoerbaarheid	28
6.1 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro	28
6.2 Inspraak	29
6.3 Economische uitvoerbaarheid	29

Bijlagen

- Parkeertoets EMC en TCH Loerik VI
- Aanvulling Parkeertoets EMC en TCH Loerik VI
- Uitbreidingsmogelijkheden kavel EMC-TCH
- Verkennd bodemonderzoek perceel gelegen aan Het Spoor te Houten
- Externe veiligheid spoor Houten, Bestemmingsplannen Loerik en Pistoriusweg
- Bestemmingsplan Loerik VI – Het Spoor, Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï
- Nota inspraak en vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Loerik VI – Het Spoor



Afbeelding 1: ligging van het plangebied

HOOFDSTUK 1: INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Houten heeft het voornemen medewerking te verlenen aan de ontwikkeling van een Eerstelijns Medisch Centrum (EMC) en het Transmuraal Centrum Houten (TCH) aan Het Spoor in Loerik VI. Het vigerende bestemmingsplan op de locatie is het Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex (GBH-V). Het terrein is daarin bestemd als 'Bedrijfsdoeleinden II' met een uitwerkingsverplichting. Op basis van de uitwerkingsregels zijn medische voorzieningen zoals het EMC en TCH juridisch niet mogelijk. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

Met het oog op de nog beschikbare kavels ten zuiden van het EMC-TCH, is gekozen deze gronden eveneens mee te nemen in dit bestemmingsplan, zodat toekomstige ontwikkelingen te zijner tijd sneller doorgang kunnen vinden en de procedure van een uitwerkings- of bestemmingsplan dan niet nog eens doorlopen hoeft te worden.

1.2 Ligging plangebied

De kantorenstrook waaraan het EMC-TCH gerealiseerd zal worden is in het deelgebied Loerik VI gelegen aan de weg Het Spoor. Deze weg vormt de verbinding tussen de Koppeling en het centrum van Houten-Vinex, het Castellum.

Ten noorden van het plangebied is het pand van de Rabobank gelegen. Deze is aan de meest oostelijke rotonde van de Koppeling gelegen en vormt de kop van de kantorenstrook. Ten zuiden van de locatie, onderdeel uitmakend van de kantorenstrook, is de gereformeerde kerk 'Het Kruispunt' gevestigd.

Aan de westzijde van het plangebied, tussen de weg en het daadwerkelijke spoor, ligt een terrein dat in de toekomst ontwikkeld zal worden. Zowel ruimtelijk als functioneel is nog geen exacte invulling bekend.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex (GBH-V), dat in het kader van de tweede groeitaak van de gemeente Houten is ontwikkeld. Dit bestemmingsplan is op 7 december 1999 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Het GBH-V is een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting voor Burgemeester en wethouders. Naast de uit te werken bestemmingen zijn er ook gedetailleerde bestemmingen opgenomen, waar de bestaande situatie positief is bestemd.

Ter plaatse van het plangebied van de kantorenstrook geldt de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden II' (art. 11 W.R.O.) Binnen deze bestemming zijn binnen de uitwerking onder andere functies als kantoren, handels- en bedrijfsfuncties en woningen toegestaan. Daarnaast zijn tevens doeleinden

als groen, water en verkeer mogelijk. Maatschappelijke voorzieningen, zoals het te realiseren EMC-TCH zijn binnen deze bestemming echter niet toegestaan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plan voor de realisatie van het EMC-TCH beschreven en worden de stedenbouwkundige aspecten toegelicht. Hoofdstuk 3 zet het beleidskader uiteen. Hierin wordt het relevante Europees-, Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. Hoofdstuk 4 bespreekt de milieu- en archeologische aspecten welke voor het plangebied van toepassing zijn. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid besproken. Hier wordt met name ingegaan op de uitkomsten van de inspraak en het overleg.

HOOFDSTUK 2: PLANBESCHRIJVING

2.1 Inleiding

Het plangebied is in deelgebied Loerik VI, onderdeel van Houten-Vinex, gelegen. De locatie maakt onderdeel uit van de kantorenstrook die, via De Molen en Het Spoor, het centrum van Houten-noord ('t Rond) en die van Houten-Vinex (Castellum) verbindt. In dit hoofdstuk zal in eerste instantie de stedenbouwkundige opzet hiervan worden besproken, waarbij ook kort het te ontwikkelen gebied achter de locatie wordt behandeld. Vervolgens zal worden ingezoomd op het plangebied met de locatie voor het EMC-TCH en het kavel ten zuiden daarvan.

2.2 Ruimtelijke opzet

Na de eerste groeitaak van Houten bestond de rondweg uit het huidige noordelijke deel, inclusief de huidige Koppeling. De verbinding met het centrum 't Rond werd gelegd doormiddel van de kantorenstrook langs De Molen, de Molenzoom. Bij de planvorming van Houten-Vinex is ervoor gekozen deze verbinding door te zetten ten zuiden van de Koppeling en deze te verbinden met het Castellum. Door het realiseren van een continu ruimtelijk profiel op De Molen en Het Spoor, bestaande uit een openbare ruimte van ca. 50 meter, begeleid door (kantoor)bebouwing van 2 lagen hoog, met een terugspringende derde laag, wordt er een duidelijke relatie tussen de beide centra gelegd. In dit profiel zijn op markante punten, zoals de rotonde aan de Koppeling, verbijzonderingen aanwezig. Vanaf Loerik III, zuidelijk ten opzichte van het plangebied, eindigt het continue profiel, maar wordt de verbinding richting het Castellum gelegd door het doorzetten van een 5 meter brede groenstrook langs de bebouwing van 2 lagen met terugspringende derde laag.

Het kenmerkende profiel bestaat uit een doorgaande ontsluitingsweg, met aan weerszijden een parallelweg, gescheiden door een ca. 10 meter brede groenstrook. Aan de parallelweg zijn voor de kantoren op verschillende plekken openbare parkeerplekken gelegen. Tussen de parallelweg en de bebouwing ligt een voetpad met een 5 meter brede groenstrook tot aan de gevel.

Om de continuïteit van het profiel van de verbinding 't Rond – Het Castellum te waarborgen, worden er bij nieuwe ontwikkelingen in de kantorenstrook randvoorwaarden opgesteld. Naast het vastleggen van de rooilijn aan de 5 meter brede groenstrook en een bouwhoogte van 2 lagen met een terugspringende 3^e laag, worden daarbij ook eisen gesteld aan het kleur- en materiaalgebruik (metselwerk in roodbruine tinten) en de korrelgrootte.

Achter de kantorenstrook ligt het plangebied Loerik VI. De planvorming omtrent dit gebied is momenteel gaande. Bij de invulling van Loerik VI vormt de kantorenstrook, als onderdeel van de verbinding tussen 't Rond en Het Castellum, een belangrijk uitgangspunt, waar bij het ontwerp rekening mee gehouden dient te worden. Andersom is er bij de kantorenstrook rekening gehouden met de benodigde ontsluitingen vanaf Het Spoor naar het achterliggende gebied. De gedachte voor Loerik VI is het realiseren van een centrale ruimte waar openbare parkeerplaatsen worden

gerealiseerd, met daaromheen bebouwing. Het parkeren op eigen terrein achter de bebouwing aan de kantorenstrook sluit daarmee aan op het openbaar parkeren in Loerik VI.

2.3 Het plan

Functioneel

Op het noordelijk kavel zullen de medische voorzieningen EMC en TCH worden gerealiseerd. Een dergelijke functie is op basis van het vigerende bestemmingsplan niet toegestaan, maar gezien het gebruik past deze functie in de strook met kantoren. Daarnaast biedt deze locatie, vrijwel direct te bereiken vanaf de Koppeling, een goede bereikbaarheid voor zowel personeel als de bezoekers uit Houten en omstreken.

Ruimtelijk

Het EMC-TCH bestaat uit twee gebouwen, het Loermos (EMC) en het st. Anthonius (TCH). De beide gebouwen worden met elkaar verbonden door een gezamenlijke ruimte op de 1^e verdieping, die ruimtelijk duidelijk ondergeschikt is, waardoor het beeld van twee afzonderlijke gebouwen blijft behouden. Gezien de lengte van de beide delen, in relatie tot de korrelgrootte is een onderbreking van de gevels gewenst. Door het creëren van een terugliggende centrale entree, bestaande uit glas, worden de blokken visueel opgedeeld in twee delen, waardoor in totaal vier blokken ontstaan die aansluiten bij de gewenste korrelgrootte. Door de toepassing van een afwijkende rood tint voor het hoofdkleurgebruik bij het EMC en het TCH ontstaan er twee afzonderlijke gebouwen.



Afbeelding 3: voorgevels ontwerp EMC-TCH

De hoofdentrees van zowel het EMC als het TCH zijn aan de westzijde van de bebouwing gelegen. Hier bevinden zich ook de parkeerplaatsen op eigen terrein. Bovendien zal in de toekomst aan die zijde Loerik VI worden ontwikkeld. Door een uitkraging, centraal in het blok, worden de twee entrees gemarkeerd.



Afbeelding 2: entree aan de westzijde van de bebouwing

Verkeer

De kantoren (EMC-TCH en zuidelijk gelegen kavels) zijn via de Koppeling te bereiken, zowel per auto als met de fiets. Aan de noord en zuidzijde van het EMC-TCH zijn ontsluitingen vanaf Het Spoor naar het achtergelegen gebied. Afhankelijk van de ontwikkelingen in Loerik VI zal er hiervan één of zullen zij beide gaan dienen als hoofdontsluiting van dat gebied. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn via deze twee wegen te bereiken.

Voor de bebouwing, parallel aan de doorgaande weg van Het Spoor, ligt een weg die zowel dienst doet als fietsroute richting het Castellum als parkeerstraat voor de openbare parkeerplaatsen.

Zowel voor het EMC als voor het TCH zijn 2 keer 5 openbare parkeerplaatsen gelegen. Ter plaatse van de kantoor kavels zijn dit er eveneens 2 keer 5. Deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor de aanliggende kantoren/voorzieningen. De overige parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Bij het EMC-TCH worden aan de achterzijde in totaal 63 parkeerplaatsen gerealiseerd.

Kantoor/maatschappelijke kavels

Ten zuiden van het EMC-TCH, ten noorden van de kerk, is nog ruimte voor de realisatie van kantoren en/of een maatschappelijke voorziening. De bebouwing hiervan zal in de rooilijn, op 5 meter uit het voetpad moeten worden gerealiseerd. Dit geldt eveneens voor de zijgevels bij de doorsteek naar de Beusichemseweg. Overeenkomstig de overige bebouwing aan de kantorenstrook 't Rond – Castellum dient de bebouwing hier in minimaal 2 lagen te worden gerealiseerd, met de mogelijkheid tot het realiseren van een terugspringende 3^e laag.

Gezien de korrelgrootte van de bebouwing aan de kantorenstrook tussen Het Rond en het Castellum en de breedte van het resterende kavel zijn twee gebouwen gewenst. Een andere mogelijkheid is het creëren van 1 gebouw met een duidelijke onderbreking in de gevel.

Het is toegestaan het gehele kavel te bebouwen, mits wordt voldaan aan de eisen voor wat betreft het bouwen in de rooilijn en de gewenste korrelgrootte aan Het Spoor wordt gerealiseerd. Het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein gerealiseerd dient te worden blijft ook in dat geval gehandhaafd, waardoor ondergronds parkeren of parkeren onder een opgetild bouwvolume plaats zal moeten vinden teneinde aan de normen te kunnen voldoen.



Afbeelding 4: mogelijke invulling van het kavel voor kantoren of maatschappelijke voorzieningen

Aan de parallelweg langs Het Spoor, aan de voorzijde van het kavel worden 10 parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van de te ontwikkelen kantoren en/of maatschappelijke voorziening. De

overige parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd, ontsloten vanaf de westzijde van het kavel.

Parkeren

Door Goudappel Coffeng is een parkeertoets¹ uitgevoerd ten behoeve van de ontwikkeling van het EMC-TCH. In deze toets zijn vier parkeerbehoefteberekeningen opgesteld:

- Een minimum en maximum scenario op basis van het aantal behandelkamers
- Een minimum en maximum scenario op basis van het aantal m2 bvo.

Op basis hiervan blijken er 48 tot 71 parkeerplaatsen nodig te zijn. Op basis van hiervan, de ligging in het stedelijk gebied en het fietsgebruik in Houten wordt geadviseerd minimaal 55 tot 60 parkeerplaatsen te realiseren plus 4 parkeerplaatsen voor gehandicapten.

In een aanvullende parkeertoets², waarin ook het andere kavel is meegenomen, is het ontwerp voor het EMC-TCH getoetst aan de parkeernormen. Met het realiseren van 62 parkeerplaatsen op eigen terrein en daarnaast 20 openbare parkeerplaatsen wordt voldaan aan de gestelde normen.

In de toets wordt ook ingegaan op het fietsparkeren. De parkeerbehoefteberekening geeft aan dat 39 tot 85 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Op basis van deze uitkomsten, de ligging in het stedelijk gebied en het fietsgebruik in Houten wordt geadviseerd 80 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Het plan bevat ruimte om dit aantal fietsen te kunnen stallen.

Door Goudappel Coffeng is onderzoek³ gedaan naar de uitbreidingsmogelijkheden van het EMC-TCH en de mogelijkheden voor een omzetting naar kantoren in de toekomst.

Bij het EMC-TCH wordt op eigen terrein een overschot van 18 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze maximale restcapaciteit bepaalt, samen met de parkeernormering van de functie die zal worden gerealiseerd, de uitbreidingsmogelijkheden. Bij een uitbreiding bestaande uit overige gezondheidsfuncties (1,75 pp/75 m2 bvo) kan een uitbreiding van 710 m2 bvo worden gerealiseerd. Wanneer de uitbreiding wordt ingevuld met een apotheek (2,2 pp/100 m2 bvo) kan met de restcapaciteit van 18 parkeerplaatsen worden voorzien in 755 m2 bvo.

Een uitbreiding van het EMC-TCH met een derde verdieping is slechts mogelijk indien ook in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de gestelde parkeernormen.

Het wijzigen van de functie van het gebouw naar kantoren in de toekomst is mogelijk. De parkeernorm voor kantoren bedraagt 2,0 parkeerplaatsen per 100 m2 bvo. Met het huidige aantal van 82 parkeerplaatsen is een kantoorgebouw van maximaal 4.100 m2 toegestaan. In het huidige plan is dit 2.633 m2. Het is dan ook niet aannemelijk dat bij een functiewijziging een parkeertekort ontstaat.

¹ [Parkeertoets EMC en TCH Loerik VI; Goudappel Coffeng; 15 december 2010](#)

² [Aanvulling Parkeertoets EMC en TCH Loerik VI; Goudappel Coffeng; 9 november 2011](#)

³ [Uitbreidingsmogelijkheden kavel EMC-TCH; Goudappel Coffeng; 9 november 2011](#)

Momenteel zijn er op het terrein waar het EMC en TCH gerealiseerd zullen worden tijdelijke parkeerplaatsen ten behoeve van de Rabobank gelegen. Deze zullen worden verplaatst naar een andere plek in het gebied Loerik VI.

In de aanvullende parkeertoets, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, is ook de te hanteren parkeernorm voor het kavel tussen de kerk en het EMC-TCH bepaald. Op dit perceel zijn zowel kantoren als maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Voor beide functies zijn de parkeernormen bepaald.

Kantoren

De parkeernorm die voor kantoren wordt aangehouden is 2,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Gezien het hoge aandeel fietsgebruik in Houten wordt een deel van de norm op tekening gereserveerd, maar in eerste instantie niet op straat gerealiseerd.

De parkeernorm wordt als volgt verdeeld:

- 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo op eigen terrein (1:125)
- 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo in openbaar gebied (1:125)
- Reservering van maximaal 0,4 parkeerplaats per 100 m² bvo in openbaar gebied

In het openbaar gebied kunnen maximaal 10 parkeerplaatsen gebruikt worden om aan de normen te voldoen. Daarmee zijn er geen reserveparkeerplaatsen en moet de totale norm van 2,0 parkeerplaats per 100 m² bvo gerealiseerd worden.

Maatschappelijke doeleinden

Naast het realiseren van kantoren, zijn ook maatschappelijke doeleinden toegestaan. Mogelijke functies binnen deze maatschappelijke doeleinden zijn: arts, kruisgebouw, therapeut, apotheek etc. Dit zijn functies die in de parkeerkcijfers van het CROW zijn benoemd en waarvoor een gemiddelde norm geldt van 2,2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Aangezien een deel van de bezoekers van deze functies zal bestaan uit minder validen, wordt in het rapport geadviseerd hiervoor extra parkeerplaatsen aan te leggen, bovenop de parkeerbehoefte. Het extra aantal mindervalidenparkeerplaatsen moet minimaal 5% van de parkeerbehoefte bedragen. Daarmee wordt een norm van in totaal 2,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voorgesteld.

De hoogste parkeernorm voor de toegelaten functies, te weten 2,3 parkeerplaats per 100 m² bvo, wordt aangehouden voor de toekomstige ontwikkelingen en is vastgelegd in de regels behorende bij het voorliggend bestemmingsplan. Daarmee wordt ook de mogelijkheid voor een omzetting in een later stadium van kantoren naar maatschappelijke doeleinden gewaarborgd.

2.4 Conclusie

De inpassing van het EMC-TCH op de voorgestelde locatie is ruimtelijk gezien mogelijk. Het ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden die zijn gesteld teneinde de continuïteit van het profiel te waarborgen. Ook de medische voorziening is passend op deze locatie. Het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein zal worden gerealiseerd voldoet aan de normen en de geadviseerde aantallen. Voor de kantoor/maatschappelijke kavels zijn/worden randvoorwaarden gesteld waar nieuwe ontwikkelingen aan zullen moeten voldoen. Een aantal daarvan, zoals de bouwhoogte en rooilijn worden in voorliggend bestemmingsplan reeds opgenomen. De bestemming komt overeen met de functies die reeds aan de verbinding tussen 't Rond en Castellum aanwezig.

HOOFDSTUK 3: BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling van een ruimtelijk plan is het van belang na te gaan wat de beleidskaders zijn, die bij de planopzet in acht genomen moeten worden. Het ruimtelijk beleid kent in ons land een zogenaamde getrapte verantwoordelijkheid, verdeeld over de drie overheidsniveaus: Rijk, provincie en gemeente. Naast landelijke beleidskaders zijn ook Europese richtlijnen op nationale plannen van toepassing.

Ten aanzien van de locatie zelf, zal wat betreft regelgeving op Europees niveau rekening gehouden worden met het 'Verdrag van Malta' en de 'Vogel- en Habitatrichtlijn'. Op Rijksniveau zal de Flora- en Faunawet en de Nota Ruimte beschouwd worden. Op provinciaal niveau is met name de 'Structuurvisie 2005-2015' richtinggevend. Wat de gemeente Houten betreft is het vigerende GBH-V van primair belang.

3.2 Europees en Rijksbeleid

Verdrag van Malta

'Het verdrag van Malta' heeft tot doel het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen. Als de bodem wordt verstoord, moeten volgens het verdrag belangrijke archeologische resten intact worden gehouden, bij voorkeur op locatie in de bodem en, als het niet anders kan, door opgraving en archivering. In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op het onderdeel archeologie.

Vogel- en Habitatrichtlijn

Nederland kent 166 Natura 2000-gebieden (162 op land en 4 op zee). Dit Natura 2000 netwerk bestaat uit gebieden die zijn aangewezen onder de Vogelrichtlijn en aangemeld onder de Habitatrichtlijn. Beide Europese richtlijnen zijn belangrijke instrumenten om de Europese biodiversiteit te waarborgen. Alle Vogel- of Habitatrichtlijngebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. De Vogelrichtlijn heeft tot doel alle in het wild levende vogelsoorten en de als leefgebied aangewezen gebieden te beschermen. De Habitatrichtlijn heeft tot doel het waarborgen van de biologische diversiteit en de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Het plangebied valt niet binnen een Habitatrichtlijn- of Vogelrichtlijngebied en heeft door de afstand geen relatie met de dichtstbijzijnde Speciale Beschermingszones Kolland & Langbroek en Uiterwaarden Lek.

Conclusie

Gezien de afstand van het plangebied en de ligging binnen het bestaand bebouwd gebied van Houten hebben de ontwikkelingen geen invloed op de dichtstbijzijnde Speciale Beschermingszones. Bij de planontwikkeling hoeft dan ook niet expliciet rekening gehouden te worden met de Vogel- en Habitatrichtlijn.

Flora- en Faunawet

In de Flora- en faunawet is de bescherming van planten- en diersoorten geregeld. In verband met de haalbaarheid van de ontwikkelingen moet worden aangetoond dat deze wet de bestemming die het kavel zal krijgen niet onmogelijk maakt. Hierop wordt in paragraaf 4.5 nader ingegaan.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin Rijksverantwoordelijkheden en die van anderen helder zijn onderscheiden. Het Rijk heeft niet de wijsheid in pacht, laat staan alle oplossingen klaarliggen. Het Rijk gaat minder 'zorgen voor' anderen en meer 'zorgen dat' anderen eigen afwegingen kunnen maken. Het is de taak van het Rijk om andere overheden te voorzien van een goede 'gereedchapskist' voor de uitvoering van het ruimtelijk beleid. Daarmee keert het kabinet terug naar de eigenlijke uitgangspunten van het ruimtelijk Rijksbeleid, die onder meer tot uiting komen in het decentrale planningsstelsel met een centrale rol voor de gemeentelijke bestemmingsplannen, en verschuift het accent van 'ordering' naar 'ontwikkeling'.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het Rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Het Rijk voert het bundelingsbeleid niet zelf uit; dat is een taak van decentrale overheden.

Conclusie

Het plan met betrekking tot de bouw van het EMC-TCH voldoet in ruime mate aan de hoofdlijnen die in de Nota Ruimte zijn aangegeven. Het realiseren van voorzieningen, aansluitend op het stedelijk gebied ligt geheel in lijn met de wensen van het Rijk. Dit zelfde geldt voor de te ontwikkelen kantoorpercelen ten zuiden hiervan.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie 2005-2015

Het beleid van de provincie is neergelegd in integrale Structuurvisie 2005-2015 (voorheen Streekplan). Hierin wordt de nadruk gelegd op een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving. Daarbij wordt het evenwicht gezocht tussen kwaliteit en de druk op de beschikbare ruimte. Er wordt dan ook gekozen voor een beheerste groei, waarbij niet de vraag, maar de ruimtelijke mogelijkheden bepalend zijn.

In het streekplan van de provincie Utrecht is de locatie binnen de rode contour gelegen en wordt aangemerkt als stedelijk gebied. Door middel van het rode contourenbeleid wordt een zorgvuldig ruimtegebruik nagestreefd. Op deze manier kunnen belangrijke waarden in het buitengebied beschermd worden en wordt het landelijk gebied open gehouden. Door middel van de rode contour worden gemeenten beperkt in hun mogelijkheden, waardoor er eerder gezocht zal worden naar oplossingen waarbij de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk gebruikt wordt.

Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied en is een gebied waar kantoor- en vergelijkbare voorzieningen zijn geclusterd, daarmee wordt het gebied efficiënt gebruikt. Het plan sluit aan op het door de provincie in het streekplan bepaalde beleid.

Provinciale Ruimtelijke verordening

De doorwerking van de onderwerpen uit de provinciale structuurvisie naar het gemeentelijke niveau wordt geregeld via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Deze is op 21 september 2009 vastgesteld door de Provinciale Staten van de provincie Utrecht. Momenteel is overigens, samen met de Structuurvisie, een nieuwe Provinciale Ruimtelijke Verordening in voorbereiding.

In de PRV worden regels gesteld hoe lagere overheden het ruimtelijk beleid door laten werken. Van verschillende onderwerpen bevat de PRV verschillende kaarten, met bijbehorende regels.

Een aantal onderwerpen zijn voor de locatie Loerik VI – Het Spoor van belang door de ligging in een bepaald gebied. Voor het voorliggend bestemmingsplan geldt dat er in het bestemmingsplan eisen worden gesteld voor wat betreft cultuurhistorische waarden en archeologie. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.2. Daarnaast dient in stedelijk gebied een mobiliteitstoets te worden uitgevoerd indien grote verkeerseffecten zijn te verwachten. Dat is in dit geval niet aan de orde.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie

Utrecht is een gewilde provincie, waar veel mensen graag wonen, werken en recreëren. Om ook in de toekomst een prettige leefomgeving te behouden, is actueel ruimtelijk beleid noodzakelijk. Provinciale Staten wil daarom in 2012, mede vanwege de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, een nieuwe integrale Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) vaststellen. Deze structuurvisie heeft betrekking op de periode 2013 tot 2025. Op 5 juli is het voorontwerp hiervan vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Voor wat betreft de gemeente Houten zijn er een aantal onderwerpen van toepassing, waaronder de A12-zone tussen Utrecht, Nieuwegein en Houten. Daarnaast wordt er voor de gemeente uitgegaan van een woningbouwprogramma van 1950 woningen voor de komende periode.

De PRS stelt geen specifieke eisen aan het plangebied Loerik VI – Het Spoor en de voorgestelde ontwikkelingen zorgen niet voor een belemmering van de uitvoering van de in de PRS neergelegde visie.

3.4 Gemeentelijk beleid

Globaal Bestemmingsplan Houten-Vinex

In het GBH-V is het plangebied bestemd voor Bedrijfsdoeleinden, waaronder kantoren en handels- en bedrijfsvoorzieningen, met uitwerkingsverplichting voor Burgemeester en wethouders. Een Eerstelijns Medisch Centrum en het Transmuraal Centrum Houten zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Kantoren zijn, na uitwerking, wel mogelijk op basis van het GBH-V.

Ruimtelijke Visie Houten 2015

In de ruimtelijke visie van de gemeente Houten, voort bordurend op de strategische visie 'Houten in 2015', wordt de vraag gesteld wat voor gemeente zij willen zijne in 2015 en hoe de stad en het platteland leefbaar kunnen worden gehouden, nu en in de toekomst. De visie gaat in op de diverse functies als wonen, werken en voorzieningen.

Voor wat betreft de kantoorvoorzieningen zijn de locaties Koppeling/Schaft en Loerik VI (Middengebied/Het Spoor) aangemerkt als geplande kantorenlocaties. Voor Loerik VI wordt een aantal van 30.000 m² bvo voorgesteld.

Voor de voorzieningen is het van belang dat het voorzieningen peil op niveau blijft voor de eigen, Houtense bevolking.

Handboek Digitale Uitwisseling Bestemmingsplannen

De gemeente Houten heeft het voornemen voor de verschillende gebieden in Houten Noord en -zuid de bestemmingsplannen te vernieuwen, aansluitend op de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Dit houdt onder andere een digitaliseringsverplichting in en de aansluiting bij de standaarden.

De gemeente heeft een Handboek Digitale Uitwisseling Bestemmingsplannen opgesteld. Hierin zijn de standaarden, zoals genoemd in de SVBP, nader gespecificeerd. Daarin zijn onder andere keuzes gemaakt met betrekking tot het bestemmen van gronden. In voorliggend bestemmingsplan wordt aangesloten bij de in het handboek gespecificeerde standaarden.

Duurzame energie, duurzaam bouwen

De gemeente Houten heeft stevige ambities als het gaat om een prettige, gezonde en duurzame leefomgeving. Deze staan in het Milieubeleidsplan 2010-2015, dat een visie neerlegt op het Houten van 2040. Dan moet Houten onder andere klimaat- en energieneutraal zijn en één van de stilste en schoonste gemeenten rondom Utrecht. Om deze ambities waar te maken geldt voor nieuwe ontwikkelingen energieneutrale bouw en integratie van duurzame energie als standaard.

Het Milieubeleidsplan is in december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De planvorming voor Loerik VI kent echter een langere geschiedenis. De duurzame ambities van de gemeente kwamen daardoor pas in een late fase van het proces aan de orde. Voor het volledige plangebied van Loerik VI is de doelstelling van een energieneutrale wijk daarom niet realistisch. Dit betekent niet dat plannen voor Loerik VI geen bijdrage kan leveren aan een duurzamer Houten. Op onderdelen is dit zeker mogelijk! De bijdrage aan een duurzamer Houten wordt in overleg met de kavelkoper bepaald.

Conclusie

Zowel de realisatie van een EMC-TCH als overige maatschappelijke voorzieningen zijn juridisch-planologisch niet toegestaan op basis van het vigerende GBH-V. Er zijn echter geen ruimtelijke bezwaren voor de realisatie hiervan. Om die reden is voorliggend bestemmingsplan opgesteld, teneinde de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Het realiseren van kantoren is op basis van het GBH-V wel toegestaan, mits een uitwerkingsplan is gemaakt. Zowel maatschappelijke voorzieningen, waaronder de medische, als een kantoor functie zijn passend binnen de ruimtelijke visie van de gemeente.

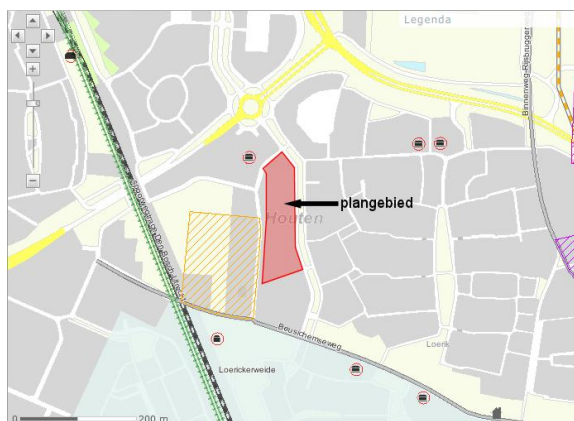
HOOFDSTUK 4: MILIEUASPECTEN & ARCHEOLOGIE

4.1 Inleiding

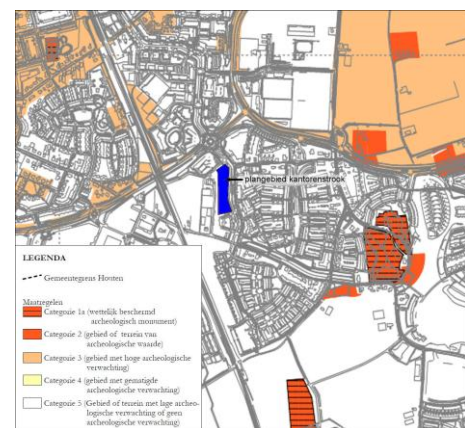
Met het oog op de voorgestelde en toekomstige ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met milieuaspecten en archeologie. Enerzijds dient te worden nagegaan hoe de milieuaspecten en archeologie zich verhouden tot deze ontwikkelingen. Anderzijds moet worden onderzocht welke effecten te verwachten zijn in verband met de plannen.

4.2 Archeologie

De Maatregelenkaart van de gemeente Houten uit 2007, alsmede de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Utrecht geeft voor het perceel geen verhoogde archeologische waarde aan. (zie Afbeelding 6 en Afbeelding 6). Derhalve zijn er geen belemmeringen voor de voorgestelde ontwikkelingen ten aanzien van archeologie.



Afbeelding 6: fragment cultuurhistorische waardenkaart provincie Utrecht



Afbeelding 6: fragment maatregelenkaart gemeente Houten

4.3 Bodem

Een verontreinigde bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Daarom is het belangrijk om bij ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit mee te nemen in de overwegingen. De Wet bodembescherming (Wbb) en het Besluit bodemkwaliteit stellen grenzen aan de aanvaardbaarheid van verontreinigingen. Indien bij planvorming blijkt dat (ernstige) verontreinigingen in het plangebied aanwezig zijn, wordt op basis van de aard en omvang van de verontreiniging én de aard van de ruimtelijke plannen beoordeeld welke gevolgen dit heeft.

Ter plaatse van het voorliggende bestemmingsplan geldt het Globaal Bestemmingsplan Houten Vinex, i.e. de bestemming Bedrijfsdoeleinden. Bij het vaststellen van dit bestemmingsplan is de grond qua bodemverontreiniging geschikt geacht voor deze bestemming. Tussen voorontwerpfase

en ontwerpfase is een verkennend bodemonderzoek⁴ uitgevoerd om vast te stellen of de grond nog steeds geschikt is voor de beoogde bestemming.

Als gevolg van de voormalige aanwezigheid van een boomgaard en het gebruik van bestrijdingsmiddelen tijdens die periode zijn er lichte verhogingen OCB's (DDD, DDE en/of DDT) aangetoond in de grond. In het grondwater zijn deze verhoogde concentraties niet aangetroffen.

Als gevolg van verhoogde achtergrondconcentraties zijn er tevens lichte verhogingen aan metalen aangetoond in de grond en het grondwater. De aangetoonde lichte verhogingen vormen geen aanleiding tot het uitvoeren van een aanvullend onderzoek.

De onderzoeksresultaten vormen milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen voor de afgifte van een omgevingsvergunning en nieuwe bestemming. Er wordt aanbevolen de grond die tijdens de bouw vrijkomt te hergebruiken binnen de perceelsgrenzen. Indien dit niet mogelijk is kan de grond op basis van het rapport van Grondslag worden afgevoerd naar een grondbank of –depot. Als de grond wordt afgevoerd voor hergebruik elders is (normaliter eerst een keuring nodig conform het Besluit Bodemkwaliteit. Met name bij grotere partijen grond is dit voordeliger dan het afvoeren naar een grondbank of –depot. Indien de gemeente beschikt over een bodemkwaliteitskaart, is in sommige gevallen hergebruik mogelijk zonder aanvullend onderzoek.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op activiteiten die een risico voor de omgeving met zich mee kunnen brengen. Voorbeelden zijn de productie of het transport van gevaarlijke stoffen. Om ongelukken te voorkomen worden bij externe veiligheidsrisico's minimum afstanden gehanteerd van wonen, werken en recreëren tot activiteiten die een gevaar kunnen opleveren.

De geprojecteerde gebouwen, een medisch centrum en een kantoren/maatschappelijke voorzieningen worden beide beschouwd als **kwetsbare objecten** op grond van artikel 1, lid m van het besluit Externe Veiligheid Inrichtingen. Het plangebied ligt binnen de aandachtszone groepsrisico (GR) van de spoorlijn Utrecht – 's Hertogenbosch (200 meter). Hierdoor is een berekening van het groepsrisico vereist.

Op 13 december 2011 is het concept-rapport van het onderzoek "Externe veiligheid spoor Houten, Bestemmingsplannen Loerik en Pistoriusweg" (AVIV, project : 112136) verschenen⁵. Uit dit onderzoek blijkt het volgende.

Uitgangspunten voor toetsing aan de risico's van het spoorvervoer

- Strikt formeel is de wet- en regelgeving over het Basisnet nog niet bekrachtigd.
- Aan de andere kant is de gemeente door het ministerie van I&M geïnformeerd over de uitgangspunten voor het Basisnet en mag al wel worden geanticipeerd op deze

⁴ [Verkennend bodemonderzoek perceel gelegen aan Het Spoor te Houten, project 18490; Grondslag bodemkwaliteitsbureau; 15 december 2011](#)

⁵ [Externe veiligheid spoor Houten, Bestemmingsplannen Loerik en Pistoriusweg; Adviesgroep AVIV BV; 13 december 2011](#)

toekomstige regelgeving en de daaraan verbonden uitgangspunten. Ook in juridisch opzicht is dat algemeen acceptabel.

Het groepsrisico wordt met name bepaald door het transport van brandbare tot vloeistof verdichte gassen, zoals LPG. Het ongevalsscenario dat in de regel het meest bijdraagt aan het groepsrisico is de zogenaamde BLEVE en met name een warme BLEVE. Een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) is de fysische explosie van een tot vloeistof verdicht gas door het bezwijken van de spoorketelwagen. Een warme BLEVE kan alleen kan optreden als in dezelfde trein naast tot vloeistof verdichte gassen ook zeer brandbare vloeistoffen worden vervoerd (dit wordt een bonte trein genoemd). In het ontwerp-Basisnet-Spoor is bepaald dat op het baanvak Lunetten – Geldermalsen geen bonte treinen mogen rijden.

Met toevoeging van de plannen is er een toename van het GR ten opzichte van de resultaten uit het ontwerp- Basisnet Spoor. Het GR blijft met de vervoerssituatie ontwerp- Basisnet-Spoor onder (is lager dan 0.2 maal) de oriëntatiewaarde (OW). Het in het onderzoek berekende groepsrisico is in alle gevallen groter dan 0.1 maal de oriëntatiewaarde. De toename door de plannen is minder dan 10%. Als het groepsrisico lager is dan 0,1 OW of de toename beperkt blijft tot 10% is een formele verantwoording niet nodig

Uit de berekeningen blijkt dat het bestemmingsplan Loerik VI (en de ontwikkelingen Albers Pistorius) geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Een verantwoording groepsrisico is daarom niet nodig. Het rapport van AVIV is hiervoor voldoende onderbouwing.

Daarnaast is nu ook zeker dat er langs het traject in Houten geen plasbrandaandachtsgebied van 30 m wordt vastgesteld (waarmee bij ontwikkelingen langs het spoor rekening moet worden gehouden). Er geldt ook geen veiligheidszone voor het plaatsgebonden risico die beperkingen oplevert.

4.5 Flora & Fauna

De bescherming van planten- en diersoorten is geregeld in de Flora- en Faunawet. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met beschermde planten en/of dieren. Het terrein bestaat momenteel uit laag gras, waar deze beschermde planten en dieren niet zijn te verwachten. Wat mogelijk wel van belang is voor de planning en de uitvoering van de werkzaamheden is het broedseizoen.

Broedende vogels zijn strikt beschermd vanuit de flora & fauna wet en broedende vogels mogen niet verplaatst/verstoord worden.

Het heeft dus de voorkeur om de werkzaamheden/voorbereidingen te starten voor het broedseizoen om zo de kans kleiner te maken dat er vogels gaan broeden. Als er gestart wordt in het broedseizoen, dient door onderzoek vooraf uitgesloten te zijn dat er broedvogels aanwezig zijn in het terrein.

Er geldt hier een algemene zorgplicht. Dit houdt in dat wanneer bij de uitvoering alsnog kwetsbare diersoorten worden aangetroffen, deze moeten worden ontzien en er maatregelen moeten worden getroffen. Op deze manier worden de betreffende planten en dieren beschermd.

4.6 Luchtkwaliteit

De realisatie van het EMC-TCH en de kantoren op de daar ten zuiden van gelegen percelen leidt naar verwachting niet tot een significante toename van het verkeer. De invloed van de extra verkeersbewegingen op de luchtkwaliteit is dan ook van niet betekenende mate. Bij de huidige en de te verwachten verkeersintensiteiten voldoet de luchtkwaliteit dan ook ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit. Vanuit de Wet luchtkwaliteit zijn er dan ook geen belemmeringen voor de realisatie van de beide voorzieningen.

4.7 Milieuzonering

Door middel van de Wet milieubeheer wordt milieuhinder in woonsituaties zoveel mogelijk voorkomen. Alle bedrijven en instellingen die in potentie hinder zouden kunnen veroorzaken moeten een vergunning hebben in het kader van de Wet milieubeheer. In aanvulling op de milieuvergunningen worden er in voorkomende gevallen ook afstanden vastgelegd tussen bedrijven en woningen. Het EMC-TCH is een milieugevoelige bestemming. In de nabijheid zijn echter geen bedrijven aanwezig met een hindercontour die van invloed is op de locatie. In het kader van geluid (paragraaf 4.9) en externe veiligheid (paragraaf 4.4) wordt nog wel onderzoek verricht.

4.8 Water

Taakverdeling waterschap-gemeente

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Op grond van het waterschapsreglement is het waterschap belast met de taak van integraal waterbeheer binnen het beheersgebied, inclusief het stedelijk gebied. Deze taak omvat zowel de zorg voor het oppervlaktewater in kwantitatief als in kwalitatief opzicht. De taken worden uitgevoerd overeenkomstig de in het waterhuishoudingsplan en integrale waterbeheersplannen vastgestelde doelstellingen. De gemeente zorgt in stedelijk gebied in het algemeen voor de afwatering.

Beleid Houten Zuid

Ten tijde van de planvorming van Houten-Zuid is in samenwerking met het HDSR een integraal waterplan gemaakt voor geheel Houten-Vinex en omgeving. De waterberging vindt plaats in de reeds bestaande watergangen van Houten Zuid. Onderdeel van dit waterplan is dat waar mogelijk de afvoer van hemelwater wordt afgekoppeld van het gemengde rioolstelsel. De toename van verhard oppervlak kan leiden tot negatieve peilstijgingen in het oppervlaktewatersysteem.

Beleid bestemmingsplan Loerik VI- Het Spoor

De voorgestelde ontwikkelingen in het voorliggende bestemmingsplan zijn passend in het integraal waterplan. In het plan is zowel de verharding van openbare wegen als van gebouwen en private verharding af te voeren via een hemelwaterriool. Dit riool watert af op de bestaande watergang ten westen van de Beusichemseweg. Deze watergang staat weer in verbinding met een duiker onder het spoor, die weer afwatert op de watergang langs De Rondweg West. Eén en ander is verbeeld



Afbeelding 7: Waterhuishoudkundige situatie

op bijgaande afbeelding over de waterhuishouding. De capaciteit van het toen aanlegde oppervlaktewatersysteem is berekend op deze toekomstige uitbreidingen. In het voorliggende kleinschalige plan is geen ruimte voor infiltratie. Daarom is in dit plan gekozen voor afvoer van het hemelwater naar het oppervlaktewater.

Beleid toekomstige planvorming voor Loerik VI

In de toekomst is het de bedoeling het terrein ten westen van het bestemmingsplan ook te ontwikkelen als stedelijk gebied met o.a. kantoren. Bij deze ontwikkeling zal opnieuw bekeken worden hoe de waterafvoer kan worden geleid. Ook is het bij deze grootschaliger ontwikkeling mogelijk te onderzoeken of er ruimte gecreëerd kan worden voor infiltratie.

Bouwkundige materiaaltoepassing

In het algemeen geldt dat er bij de bouw geen uitlogende materialen worden gebruikt, tenzij voorzien van een coating. Voor het toepassen van uitlogende materialen zal geen Watervergunning door het HDSR worden verstrekt vanwege verontreiniging van het oppervlaktewater.

Ondergronds bouwen

In het plan wordt ondergronds bouwen niet uitgesloten. Bij kelders zullen de vloeren dampdicht moeten zijn volgens het Bouwbesluit. Hierdoor wordt in de toekomst voorkomen dat wateroverlast ontstaat. Permanente onttrekking van grondwater zal door het HDSR niet worden toegestaan. Indien tijdens de bouw grondwater bemaling moet worden toegepast, en het grondwater geloosd wordt op oppervlaktewater, dient een Watervergunning bij het HDSR te worden aangevraagd in het kader van de Waterwet.

4.9 Weg- en railverkeerslawaai

De Wet geluidhinder bepaald dat elke weg een geluidszone heeft, behalve:

- woonerven;
- 30 km/uur gebieden

De geluidsbelasting op gevels van geluidgevoelige bestemmingen dient binnen de zone onder de voorkeursgrenswaarde te blijven. Indien hier niet aan wordt voldaan, wordt afgewogen of een hogere waarden voor de geluidsbelasting dient te worden vastgesteld. Geluidgevoelige

bestemmingen zijn globaal woningen, onderwijs- en bepaalde zorginstellingen. Hieronder vallen naast zieken- en verpleeghuizen ook overige gezondheidszorggebouwen als verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen en poliklinieken. Het EMC-TCH is daarmee volgens de wet een geluidgevoelige bestemming. Ook bepaalde maatschappelijke voorzieningen zijn in het kader van de Wet Geluidhinder een geluidgevoelige bestemming.

Op zowel de Koppeling als op Het Spoor geldt een maximum snelheid van 50 km/u. Beide wegen hebben daarmee een geluidszone in het kader van de Wet geluidhinder. Het EMC-TCH is binnen deze zones gelegen. Ook de spoorwegen zijn gezoneerd volgens de Wet geluidhinder. De zonebreedte van de spoorweg door Houten bedraagt 500 meter. Het plangebied is binnen deze zone gelegen.

Tegelijkertijd met het ter inzage leggen van het voorontwerp bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd⁶ om te bepalen wat de te verwachten geluidsbelasting op de gevels zal zijn als gevolg van de omliggende wegen en de spoorlijn.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op De Koppeling voldoet op alle gevels aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de weg Het Spoor is op veel zijden van de voorgestelde nieuwbouw hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.
- De geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer voldoet op alle gevels aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Aangezien uit het onderzoek is gebleken dat de geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op Het Spoor hoger is dan de voorkeursgrenswaarde zijn de mogelijkheden voor toepassing van geluidsreducerende maatregelen onderzocht. Hieruit blijkt dat bij het vervangen van het huidige wegdek door asfalt nog steeds een aanvraag van ontheffing voor een hogere waarde nodig is. Ook bij de toepassing van geluidsreducerend asfalt is dit het geval. Gezien de hoge kosten zullen er geen wijzigingen worden aangebracht aan het wegdek. Voor de te realiseren gebouwen zal een hogere waarde worden aangevraagd.

⁶ [Bestemmingsplan Loerik VI – Het Spoor, Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaier; Goudappel Coffeng; 28 november 2011](#)

HOOFDSTUK 5: JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Keuze planmethodiek

Het bestemmingsplan is gericht op de ontwikkeling van een terrein in het gebied Loerik VI, gelegen tussen Het Spoor en de Beusichemseweg. Het gebied ligt binnen het Globaal Bestemmingsplan Houten Vinex.

Ter plaatse zullen kantoren en medische voorzieningen worden gerealiseerd. Voor de kantoren bestaan nog geen concrete plannen. Op de locatie voor de medische voorzieningen zullen het Eerstelijns Medisch Centrum (EMC) en het Transmuraal Centrum Houten (TCH) worden gevestigd.

Het bestemmingsplan bevat daarop gerichte bestemmingen. Het is vormgegeven volgens de standaarden die in het kader van de per 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening zijn opgesteld. Bestemmingsplannen die na 1 januari 2010 in procedure worden gebracht moeten aan deze standaarden (o.a. SVBP2008 en PRBP2008) voldoen. Daarnaast is bij het opstellen van dit bestemmingsplan het Handboek Digitale Uitwisseling Bestemmingsplannen van de gemeente Houten gebruikt.

5.2 Bestemmingsregeling

De juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan worden gevormd door de verbeelding in combinatie met de regels. Dit deel van de toelichting beoogt een beschrijving te geven van de wijze waarop de plannen voor het plangebied zijn vertaald in de verbeelding en regels. Hierbij wordt de opzet van de regels gevolgd.

Hoofdstuk 1 – Inleidende regels bevat bepalingen die van belang zijn voor de uitleg en de reikwijdte van de in het bestemmingsplan neergelegde regeling.

artikel 1 – begrippen maakt duidelijk wat de betekenis is van de verschillende begrippen die in het bestemmingsplan worden gebruikt. Deze duidelijkheid kan latere discussie bij de uitvoering voorkomen.

artikel 2 - wijze van meten geeft uitleg hoe in het plan genoemde maten en afmetingen moeten worden bepaald.

Hoofdstuk 2 – Bestemmingsregels bevat de beschrijving van de in het plan voorkomende bestemmingen. Deze regels zijn bepalend voor het toegelaten gebruik van gronden. De bouwregels geven aan wat de bebouwingsmogelijkheden binnen de bestemming of delen daarvan zijn. Indien daar aanleiding toe bestaat bevatten deze artikelen aanvullende regels omtrent het bouwen of het gebruik.

Ten aanzien van de opgenomen bestemmingen kan het volgende worden opgemerkt:

De bestemming 'Groen' (artikel 3) heeft betrekking op de in het plangebied geprojecteerde groenvoorzieningen. De bouwkavels zijn omgeven door groen en ook de aan te leggen ontsluitingsstructuur is opgenomen in het groen.

De bestemming 'Gemengd' (artikel 4) betreft het meest zuidelijke bouwperceel. Gekozen is voor de bestemming 'Gemengd' omdat op deze locatie zowel kantoren als maatschappelijke activiteiten worden toegelaten. De bebouwing dient in het bouwvlak te worden gebouwd, waarbij is bepaald dat bebouwing aan de zijde van Het Spoor hoofdzakelijk in de bouwgrens moet worden gebouwd. Hiermee wordt bereikt dat aan de wegzijde een eenduidige rooilijn ontstaat. De bouwhoogte is bepaald op minimaal 7 m en maximaal 11 meter (2 of 3 bouwlagen). Daarnaast is voorgeschreven dat de gebouwen worden afgedekt met platte daken. Worden binnen het bouwvlak meerdere vrijstaande hoofdgebouwen gebouwd, dan geldt als extra voorwaarde dan tot tussen de gebouwen een bebouwingsvrije afstand van 3 m tot de perceelsgrens wordt aangehouden.

Buiten het bouwvlak zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen toegestaan.

Via een specifieke gebruiksregel is bepaald dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost, waarbij rekening moet worden gehouden met een parkeernorm van 1 op 50 m² bedrijfsvloeroppervlak. Omdat zich situaties kunnen voordoen waarin de parkeereis onredelijk is of waarin buiten het bouwperceel kan worden voldaan aan de genoemde norm is een bepaling opgenomen op grond waarvan kan worden afgeweken van de parkeereis.

De bestemming 'Maatschappelijk' (artikel 5) is bedoeld voor de huisvesting van de hiervoor genoemde gezondheidszorgvoorzieningen.

Voor deze locatie geldende dezelfde stedenbouwkundig randvoorwaarden als bij de kantoren.

De bestemming 'Verkeer-Wegverkeer' (artikel 6) is opgenomen voor de ontsluitingsstructuur, die parallel aan Het Spoor wordt aangelegd. Binnen de bestemming vallen ook de parkeerplaatsen die in het openbare gebied zijn gedacht.

In **hoofdstuk 3 – Algemene regels** zijn in vrijwel elk bestemmingsplan voorkomende algemene regels opgenomen.

Met de Anti-dubbeltelregel (artikel 7) wordt geregeld dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft. Het opnemen van deze regel is op grond van artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht.

De Algemene bouwregels (artikel 8) noemen onder andere de toegestane overschrijdingen voor ondergeschikte bouwdelen en regelen voorts het ondergronds bouwen.

De Algemene gebruiksregels (artikel 9) vormen aan aanvulling op het in de Wabo neergelegde algemene verbod om gronden en opstallen in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit betreft een algemene bepaling die in alle bestemmingsplannen van de gemeente Houten wordt gebruikt.

Ook de Algemene afwijkingsregels (artikel 10) worden standaard toegepast. De bepaling biedt de mogelijkheid om voor kleinschalige afwijkingen van het bestemmingsplan alsnog toestemming te kunnen verlenen.

In **Hoofdstuk 4 – Overgangs- en slotregels** zijn in het Besluit ruimtelijke ordening voorgeschreven standaardregels voor het Overgangsrecht bouwen en gebruik (artikel 11).

De Slotregel (artikel 12) bepaalt op welke wijze de regels aangehaald kunnen worden (naamgeving).

HOOFDSTUK 6: UITVOERBAARHEID

6.1 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is aan de VROM-inspectie, Provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden gevraagd te reageren op het voorontwerp bestemmingsplan Loerik VI – Het Spoor.

	Instantie	Reactie
1.	Ministerie van I&M	<p>Verzoek om de waarde van het groepsrisico (GR) te bepalen ten opzichte van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en een eventuele toename van het GR te verantwoorden in overleg met de Veiligheidsregio.</p> <p><i>Door AVIV is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid. Het concept-rapport (project. 112136) hiervan is 13 december 2011 verschenen. Uit de berekeningen blijkt dat het bestemmingsplan geen invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico. Een verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk. Het onderzoek en de resultaten zijn beschreven in paragraaf 4.4.</i></p> <p><i>Het definitieve rapport zal tezamen met het ontwerp - bestemmingsplan worden toegezonden.</i></p>
2.	Provincie Utrecht	<p>Verzoek om de waarde van het groepsrisico (GR) te bepalen ten opzichte van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en een eventuele toename van eht GR te verantwoorden in overleg met de Veiligheidsregio.</p> <p><i>Er wordt verwezen naar het bovenstaand antwoord op de reactie van de VROM-inspectie.</i></p>
3.	HDSR	<p>Er wordt positief geadviseerd over het plan. Het voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan.</p>

In de nota van inspraak en vooroverleg⁷, opgenomen in de bijlagen van dit plan, is een overzicht opgenomen reacties, antwoorden en wijzigingen naar aanleiding van inspraak en vooroverleg.

⁷ [Nota inspraak en vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Loerik VI – Het Spoor; gemeente Houten; 16-12-2011](#)

6.2 Inspraak

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft vanaf donderdag 10 november voor een periode van 4 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er geen schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Wel zijn er tijdens een informatieavond op 22 november enkele mondelinge reacties gegeven.

Samengevat gaat het om het parkeren door kantoorpersoneel en –bezoekers en bezoekers van de kerk in de woonbuurten, wat voor hinder zorgt.

Antwoord:

Er kan worden gesteld dat de nieuwe bestemmingen zullen voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Door de toename van het aantal openbare parkeerplaatsen en mogelijkheden voor medegebruik neemt de parkeercapaciteit in het gebied toe. Hierdoor is ten gevolge van het voorliggend bestemmingsplan geen parkeeroverlast te verwachten in het omliggende gebied.

Voor een overzicht van deze reacties en beantwoording daarvan wordt verwezen naar de Nota inspraak en vooroverleg in de bijlagen van dit bestemmingsplan

6.3 Economische uitvoerbaarheid

De financieel-economische haalbaarheid van Houten-Vinex is op basis van het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurmodel Houten en het Integraal Programma van Eisen onderzocht. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in een exploitatieberekening. Op basis van deze exploitatieberekening kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van Houten-Vinex in financieel-economische zin haalbaar is.

De voorgestelde ontwikkelingen past binnen de exploitatieberekening.