

Gemeente Lopik

Bestemmingsplan
“Transportbedrijf Borst”

Toelichting

<i>Versiedatum</i>	: 15 oktober 2013
<i>Projectnummer</i>	: R201227/1206
<i>Planidentificatie</i>	: NL.IMRO.0331.01Vkade2aLoost17a-BP01
<i>Datum vaststelling</i>	: 26 november 2013
<i>Opdrachtgever</i>	: Ruud Borst Transport B.V.
<i>Opgesteld</i>	: dhr. J.S.H. Coomans MSc
<i>Gecontroleerd</i>	: dhr. mr. J. Wildschut

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	4
1.1. Algemeen	4
1.2. Leeswijzer	4
2. Gebiedsbeschrijving	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Directe omgeving	5
3. Ruimtelijke effecten	6
3.1. Bestaande situatie	6
3.2. Toekomstige situatie: gebruik en ontwerp	7
4. Ruimtelijk beleidskader	7
4.1. Algemeen	7
4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte	7
4.3. Provinciaal beleid: Utrecht	8
4.3.1. Structuurvisie 2005-2015	8
4.3.2. Ontwerp Structuurvisie 2013 - 2028	8
4.3.3. Verordening Ruimte	8
4.3.4. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen	9
4.4. Gemeentelijk beleid: Toekomstvisie Lopik	9
4.5. Conclusie	9
5. Bestemmingsplan	10
5.1. Landelijk Gebied	10
5.2. Conclusie	10
6. Archeologie en cultuurhistorische aspecten	11
6.1. Archeologie	11
6.2. Cultuurhistorie	12
6.3. Conclusie	12
7. Verkeerskundige aspecten	13
7.1. Verkeer	13
7.2. Parkeren	14
7.3. Conclusie	14
8. Natuur	14
8.1. Ecologie	14
8.2. Landschappelijke inpassing	15
9. Water	16
10. Milieu	17
10.1. Bodem	17
10.2. Geluid	17
10.2.1. Wegverkeerslawaaï	17
10.2.2. Industrielawaai	18
10.2.3. Conclusie	18
10.3. Geurhinder	18
10.4. Luchtkwaliteit	18
10.5. Veiligheid en risico's	18
10.5.1. Algemeen	18
10.5.2. Risicobronnen	19
10.5.3. Risico van gevaarlijk transport over water	19
10.5.4. Conclusie externe veiligheid	19
10.6. Algehele conclusie milieu	19
11. Bestemmingsplan	20
11.1. Bestemmingsplan "Lopik-Dorp – Oost"	20
11.2. Ontwerpplan "Centrumgebied Lopik"	20
11.3. Conclusie	21
12. Archeologie en Cultuurhistorische aspecten	21

12.1. Archeologie.....	21
12.2. Cultuurhistorie	22
12.3. Conclusie.....	23
13. Verkeerskundige aspecten.....	23
13.1. Verkeer.....	23
13.2. Parkeren	23
13.3. Conclusie.....	23
14. Natuur	23
15. Water	24
16. Milieu.....	24
16.1. Bodem.....	24
16.2. Geluid.....	24
16.2.1. Wegverkeerslawaaï.....	24
16.2.2. Industrielawaai	25
16.2.3. Conclusie	25
16.3. Geurhinder	25
16.4. Luchtkwaliteit	25
16.5. Veiligheid en risico's	25
16.5.1. Risicobronnen.....	25
16.5.2. Risico van gevaarlijk transport over water	26
16.5.3. Transportroute gevaarlijke stoffen.....	26
16.5.4. Conclusie externe veiligheid.....	26
16.6. Algehele conclusie milieu.....	26
17. Economische uitvoerbaarheid	27
17.1. Algemeen	27
17.2. Planschade.....	27
18. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
18.1. Zienswijzen	27
18.2. Overleg met instanties.....	27
19. Conclusie	27
Bijlagen	28

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Onderhavige toelichting heeft betrekking op de verplaatsing van een bedrijfsonderdeel van transportbedrijf Ruud Borst. Het bedrijf is voornemens de bedrijfslocatie in de kom van Lopik te verplaatsen naar een nevenvestiging buiten de bebouwde kom. Deze nevenvestiging is reeds 10 jaar operationeel en wordt voornamelijk gebruikt voor de stalling van vrachtwagens. Uitplaatsing van het bedrijf uit de kom is wenselijk in relatie tot het centrumontwikkelingsplan van de gemeente Lopik. Het onderhavige plan is desalniettemin in strijd met het geldende planologische kader.

Op 30 augustus 2012 heeft Ruud Borst Transport B.V. Adromi B.V. opdracht gegeven om een bestemmingsplan op te stellen dat de uitplaatsing in planologische zin zal vormgeven.

Uit de aard der zaak betreft het de bestemmingswijziging van zowel de huidige, verdwijnende locatie als van de toekomstige locatie. De eerste wijziging heeft betrekking op de nieuwe hoofdvestiging aan de Lopikerweg Oost 17a. Deze locatie heeft thans een agrarische en woonbestemming en zal een bedrijfsbestemming verkrijgen met de functieaanduiding “transportbedrijf - tot en met categorie 3.2”. De tweede bestemmingswijziging betreft de Vogelzangsekade 2 en 2a, de huidige vestigingslocatie. Deze locatie zal de bestemming “gemengd” krijgen waardoor het pand gebruikt kan worden voor onder andere maatschappelijke doeleinden. De huidige woning aan de Vogelzangsekade 2 zal als burgerwoning bestemd blijven.

Voor het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, foto's en kadastrale ondergronden. De in deze toelichting vernoemde tekeningen, onderzoeksrapporten en overige documenten zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als integraal onderdeel daarvan worden beschouwd.

1.2. Leeswijzer

Aangezien het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een tweetal bestemmingswijzigingen op verschillende locaties, is in deze toelichting gekozen voor een uiteenzetting in drie delen. Het eerste deel van de toelichting, hoofdstuk 1 tot en met 4, zal algemeen van aard zijn en betrekking hebben op alle tot dit bestemmingsplan behorende gronden. De twee locaties worden in samenhang toegelicht. Vanaf het onderdeel provinciaal beleid in hoofdstuk 5 is een tweedeling aangebracht en worden beide locaties separaat behandeld.

Waar het eerste deel van deze toelichting ingaat op beide locaties, is deel II toegespitst op de locatie Lopikerweg Oost 17a. In deel III van deze toelichting worden alle relevante aspecten ten aanzien van de percelen aan de Vogelzangsekade 2 en 2a uiteengezet. Om herhaling van informatie te voorkomen is alle algemene informatie ten aanzien van de aspecten archeologie, cultuurhistorie, water en milieu in deel II benoemd en wordt in deel III enkel ingegaan op de locatiespecifieke uitwerking van deze aspecten.

Deel I - Algemeen

2. Gebiedsbeschrijving

2.1. Algemeen

De gemeente Lopik ligt in het Groene Hart van Nederland en is met een oppervlakte van 7.940 ha. één van de grootste gemeenten in de provincie Utrecht. Over een lengte van ongeveer 18 kilometer wordt de gemeente Lopik aan de zuidkant begrensd door de rivier de Lek en de uiterwaarden, aan de noordkant door Montfoort en Oudewater, aan de oostkant door IJsselstein en aan de westkant door Schoonhoven. De gemeente Lopik is ontstaan door samenvoeging van Willige Langerak, Lopik en Jaarsveld in 1943 en de opheffing van de gemeenten Benschop, Polsbroek en Lopik in 1989. De gemeenten werden ondergebracht in de nieuwe, huidige gemeente Lopik.



Figuur: Gemeentegrenzen Lopik (Bron: provincie Utrecht)

2.2. Directe omgeving

Onderhavige toelichting heeft betrekking op een tweetal locaties. De eerste locatie betreft de Vogelzangsekade 2 en 2a in de kern van Lopik. In de directe nabijheid bevinden zich woningen, winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen zoals het zwembad. In de toekomst is een centrumontwikkelingsplan voorzien voor dit gebied. In de volgende figuur is de huidige vestigingslocatie van het transportbedrijf en de wasplaats zwart omlijnd. De bijbehorende bedrijfswoning, welke in het nieuwe bestemmingsplan voor deze locatie wordt bestemd als burgerwoning, is rood omlijnd. De gronden zijn kadastraal bekend als Jaarsveld, sectie B, nummers 2376, 2377, 2378, 3426 en een gedeelte van 3214.



Figuur: voormalige bedrijfslocatie transportbedrijf en directe omgeving (Bron: Google Earth - bewerkt)

De tweede locatie waarop dit bestemmingsplan van toepassing is, betreft Lopikerweg Oost 17a. Op deze locatie is een deel van het transportbedrijf reeds feitelijk aanwezig. Middels dit bestemmingsplan wordt tevens deze feitelijke situatie planologisch verankerd. In de directe omgeving van de Lopikerweg Oost 17a liggen een aantal (agrarische) bedrijven en woningen. Het perceel is kadastraal bekend Lopik, sectie G, nummer 1368.



Figuur: bedrijfslocatie transportbedrijf en directe omgeving (Bron: Google Earth - bewerkt)

3. Ruimtelijke effecten

3.1. Bestaande situatie

In de huidige situatie is het transportbedrijf deels gevestigd aan de Vogelzangsekade 2a en deels aan de Lopikerweg Oost 17a. Het bedrijf zal aan de Lopikerweg Oost 17a worden uitgebreid.



Figuur: bestaande situatie transportbedrijf Lopikerweg Oost 17a (Bron: Verstoep Bouwkundigen en Google Earth)



Figuur: bestaande situatie Vogelzangsekade 2 en 2a (Bron: Verstoep Bouwkundigen en Google Earth)

3.2. Toekomstige situatie: gebruik en ontwerp

Het onderhavige plan ziet toe op een planologische verankering voor gebruik van het perceel aan de Lopikerweg Oost 17a ten behoeve van het transportbedrijf. Zo zal er een nieuwe wasplaats gerealiseerd worden. Verder zal er ten dienste van de verplaatsing bestaande bebouwing worden vervangen. Dit betreft de bebouwing aan de westzijde van het perceel, zoals te zien in voorgaande figuur (Lopikerweg 17a). In de nieuwe bebouwing zal een wasplaats, een opslagruimte en een klein magazijn worden gerealiseerd.

De bebouwing aan de Vogelzangsekade zal wat betreft het woonhuis als burgerwoning in gebruik blijven. Voor de voormalige bedrijfsbebouwing is onder andere een maatschappelijke functie beoogd.

4. Ruimtelijk beleidskader

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid en provinciaal beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste alinea beschreven. Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld en daarmee van kracht geworden. In de structuurvisie geeft de rijksoverheid haar visie op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040. Het biedt een kader voor beslissingen die de Rijksoverheid in de periode tot 2028 wil nemen, om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. In de structuurvisie worden nationale belangen gedefinieerd ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Met vaststelling van deze structuurvisie is het tot dan toe geldend rijksbeleid zoals de Nota Ruimte komen te vervallen.

In relatie tot de Wet ruimtelijke ordening wordt op rijksniveau de zogenaamde AMvB Ruimte vastgesteld om de belangen uit deze structuurvisie te borgen. Op 29 mei 2009 is een ontwerp van deze AMvB verschenen en op 14 juni 2011 is in ontwerp een aanpassing voorgesteld. De AMvB is uiteindelijk vastgesteld op 22 augustus 2011.

De AMvB Ruimte biedt een inhoudelijk beleidskader dat de gemeente moet meewegen bij planologische besluitvorming. Daarnaast kan in de AMvB Ruimte provincies of gemeenten opgedragen worden bepaalde thema's verder uit te werken of te borgen in een bestemmingsplan of een verordening.

Met de AMvB Ruimte wordt primair beoogd om nationale ruimtelijke belangen te beschermen. Het gaat hier bijvoorbeeld om infrastructuur, natuur, kustverdediging en dijken en de afvoer van rivierwater.

Het toelaten van het onderhavige project zal niet leiden tot een aantasting van de nationale belangen die de AMvB ruimte beoogt te beschermen.

4.3. Provinciaal beleid: Utrecht

4.3.1. Structuurvisie 2005-2015

De integrale Structuurvisie 2005-2015 beschrijft op hoofdlijnen de gewenste ruimtelijke ontwikkeling binnen het streekplangebied voor de periode tot 2015. Kwaliteit, uitvoering en samenwerking zijn de begrippen die samen de rode draad vormen van de Structuurvisie.

De provincie formuleert in deze structuurvisie een eigen samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkeling. Het richt zich daarbij in beginsel op de middellange termijn, maar biedt ook uitsluitel voor de ontwikkeling op korte termijn. De structuurvisie voorziet niet in een statisch eindbeeld, maar geeft vooral de voorwaarden aan om de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in de gewenste richting te kunnen leiden. Dit betekent dat de structuurvisie voldoende hardheid moet hebben om die voorgestane ontwikkeling gestalte te kunnen geven, maar tegelijkertijd voldoende flexibel moet zijn om in te kunnen spelen op de actualiteit.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt. Zorgvuldig, intensief en meervoudig ruimtegebruik kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De provincie gaat bij ruimtelijke ontwikkelingen zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, daarom zorgvuldig om met het benutten van de ruimte. Dit geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe functies.

Onderhavig plan past in zijn totaliteit binnen het kader van de provinciale beleidsuitgangspunten. Door verplaatsing van de achtergebleven bedrijfsonderdelen wordt de bedrijvigheid geclusterd op een bestaand reeds voor bedrijvigheid gebruikt perceel. Daardoor verdwijnt bedrijvigheid uit de kern van Lopik alwaar ingezet kan worden op de gewenste centrumontwikkeling. Op beide locaties is zorgvuldig ruimtegebruik en het benutten van de ruimte voor zowel bestaande als nieuwe functies het uitgangspunt.

4.3.2. Ontwerp Structuurvisie 2013 - 2028

Met ingang van 20 april 2012 is de ontwerp structuurvisie van de provincie Utrecht ter inzage gelegd. De nieuwe structuurvisie zal het toekomstige ruimtelijke beleid van de provincie bevatten. Ondanks dat deze structuurvisie nog niet is vastgesteld is het van belang om onderhavige ontwikkeling te bezien in het kader van deze ontwerpstructuurvisie.

De locatie aan de Lopikerweg Oost is in de structuurvisie aangeduid als gebied met botanische waarden en aangeduid als ganzenfoerageergebied, gebied voor weidevogels en landschapszoekgebied. Het perceel is net buiten de rode contour van Lopik gelegen. Normaliter is een ontwikkeling als onderhavige buiten de rode contour niet gewenst. Het plan ziet echter toe op een planologische verankering van de feitelijke situatie op het buitenterrein. De nieuwe bedrijfsbebouwing zal in lijn met de reeds bestaande bebouwing worden gerealiseerd. Er dient ter plekke van de Lopikerweg Oost 17a onder andere rekening te worden gehouden met de provinciale eisen ten aanzien van landschappelijke inpassing.

4.3.3. Verordening Ruimte

De Provinciale Ruimtelijke Verordening is gebaseerd op artikel 4.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke Ordening. Op basis van dit artikel kunnen Provinciale Staten regels stellen omtrent de inhoud, toelichting of onderbouwing van bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. Het plan is niet strijdig met de verordening ruimte.

4.3.4. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

De provincie Utrecht heeft een kwaliteitsgids¹ vastgesteld waarin de kwaliteiten van verschillende Utrechtse landschappen zijn vastgelegd in afzonderlijke katernen. Voor de onderhavige locatie is het katern Groene Hart relevant². In dit katern is de historische ontwikkeling van het landschap beschreven, alsook de kernkwaliteiten van het gebied: de openheid van het veenweidelandschap in combinatie met de bebouwingslinten langs de dijk.

Voor dit gebied staat het versterken van de diversiteit op het schaalniveau van de verschillende typen landschap centraal. Daarbij worden de kernkwaliteiten gerespecteerd en benut om de contrasten tussen de verschillende typen landschap te behouden en versterken. De focus ligt op het behouden, benutten en versterken van de contrasten tussen: openheid en intimiteit, rust en reuring en oude en nieuwe overgangen

Voor het gebied rond Lopik wordt ingezet op de versterking van de gebiedsidentiteit. Onderhavig plan draagt hieraan bij. De bestaande lintenstructuur met doorzicht op het achterliggende weidegebied blijft immers behouden en het plan houdt zich aan de historisch gegroeide begrenzing van het perceel.

4.4. Gemeentelijk beleid: Toekomstvisie Lopik

Op 1 februari 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Lopik de Toekomstvisie Lopik 2030³ vastgesteld. In de toekomstvisie wordt een opsomming gegeven van de sterke en zwakke punten en de ontwikkelingen waar de gemeente zich voor zal zien gesteld, bijvoorbeeld ten aanzien van demografie en bedrijvigheid.

De gemeente Lopik streeft naar behoud en versterking van de kwaliteiten van de dorpse gemeenschap met een ondernemende en agrarische mentaliteit, profiterend van de ligging in het Groene Hart en aan de Lek, nabij stedelijk gebied. Ten aanzien van bedrijvigheid wordt aangegeven dat het midden- en kleinbedrijf zich krachtig kan ontwikkelen dankzij de karakteristieke ruimtelijke en economische structuur. Het onderhavig plan is niet strijdig met de in deze toekomstvisie beschreven aspecten.

4.5. Conclusie

Het onderhavige plan is niet in strijd met de rijksbelangen zoals uiteengezet in de Structuurvisie infrastructuur en ruimte. De nadere eisen die gesteld worden door provincie op basis van de provinciale beleidsstukken zijn per aspect toegelicht in de volgende hoofdstukken.

Op basis van het rijks en provinciaal beleid zijn er geen beleidsregels die uitvoering van het onderhavige plan verhinderen. Ten aanzien van de toekomstvisie Lopik zijn eveneens geen belemmerende aspecten aan te merken die onderhavig plan in de weg staan.

¹ Provincie Utrecht. *Utrechtse Landschappen; mooi, verrassend, veelzijdig*, d.d. 2012

² Provincie Utrecht. *Gebiedskatern Groene Hart*, d.d. 12-07-2011

³ Gemeente Lopik. *Toekomstvisie gemeente Lopik 2030; Ondernemend in de Lopikerwaard*, d.d. november 2010

Deel II – Lopikerweg Oost 17a

5. Bestemmingsplan

5.1. Landelijk Gebied

Het transportbedrijf is in de huidige situatie reeds deels gevestigd aan de Lopikerweg Oost 17a. Voor het perceel geldt het bestemmingsplan Landelijk Gebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 12 juni 2007. De eerste en tweede herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied zijn niet van toepassing op onderhavig perceel.



Figuur: vigerend bestemmingsplan Lopikerweg Oost 17a (Bron: gemeente Lopik)

De gronden hebben de bestemming “woondoeleinden” en de dubbelbestemming “agrarisch gebied met landschappelijke openheid”. De gronden zijn enkel bedoeld voor woondoeleinden met inachtneming van de cultuurhistorische en landschappelijke kenmerken.

Het rood omlijnde deel toont de grens van het perceel. Dit perceel heeft de bestemming “agrarisch doeleinden” met de dubbelbestemming “agrarisch gebied met landschappelijke openheid.” Deze gronden zijn bestemd voor agrarisch gebruik met in achtneming van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden.

5.2. Conclusie

De regels behorende tot dit bestemmingsplan bieden geen ruimte of ontheffingsmogelijkheden voor het faciliteren van een transportbedrijf. De reeds aanwezige bebouwing en bijgebouwen liggen echter wel binnen de aangegeven grenzen van de bestemming “woondoeleinden” waardoor de functie van de dubbelbestemming, namelijk de landschappelijke inpassing, door de huidige situatie niet wordt ondermijnd.

Vestiging van het bedrijf past desalniettemin niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Door middel van het onderhavige bestemmingsplan wordt de thans aanwezige situatie planologisch verankerd.

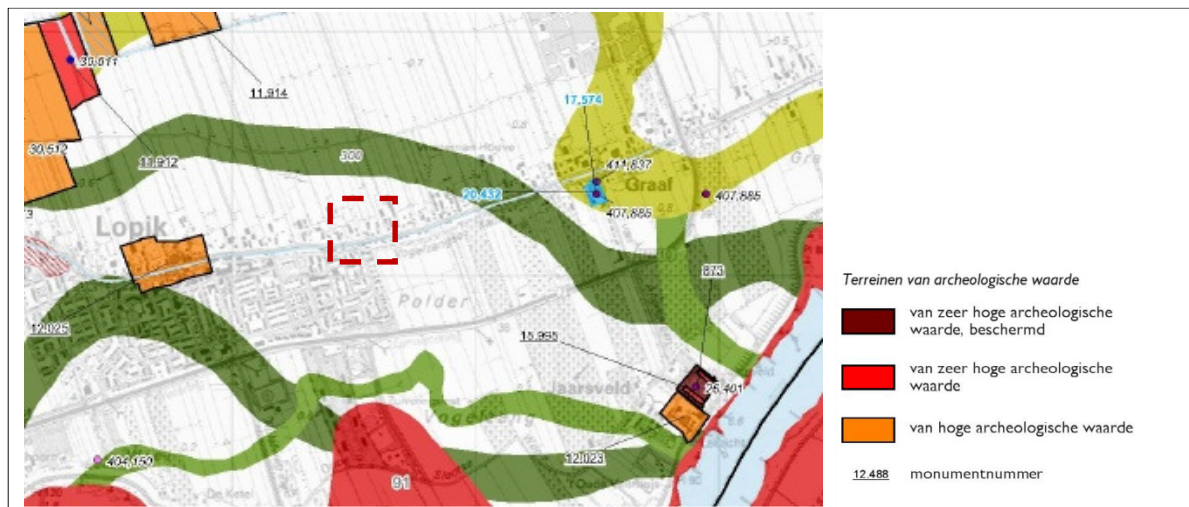
6. Archeologie en cultuurhistorische aspecten

Bij een toelichting als onderhavige, dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

6.1. Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. Bij ruimtelijke onderbouwingen als onderhavige, dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

De gemeente Lopik heeft in 2010 een Nota archeologiebeleid vastgesteld.⁴ Uit het bij deze nota behorende kaartmateriaal is af te leiden dat er op basis van eerder archeologisch onderzoek geen waarde is toegekend aan het perceel.



Figuur: archeologische inventarisatiekaart gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

Uit de volgende kaartuitsnede is af te lezen dat het plangebied een gebied betreft met een hoge kans op archeologische sporen. Voor wat betreft het groene gebied bestaat een lage verwachtingswaarde van archeologische sporen. In de directe omgeving is geen sprake van specifiek beschermde archeologisch waardevolle terreinen of vindplaatsen. De bodem op het betreffende perceel en in de directe omgeving is al verstoord als gevolg van de eerder opgerichte agrarisch bebouwing en de agrarische activiteiten.

De kans op het aantreffen van geconserveerde resten op de onderhavige locatie is mede om die reden gering. Bovendien betreft het hier geen bestemmingsplan als uitvloeisel waarvan grootschalige bodemroering plaatsvindt omdat het bedrijf reeds op deze locatie is gevestigd. Gelet hierop zal het bestemmen van de gronden voor het transportbedrijf geen toename van reeds bestaande verstoringen van archeologische waarden opleveren.

Op grond van dit gegeven is een nader archeologisch onderzoek dan ook niet noodzakelijk. Om deze reden is in het bestemmingsplan gekozen om een basisbescherming vast te leggen in de planregels.

Indien tijdens eventuele bouwwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische resten zouden worden aangetroffen, dan geldt op grond van de Monumentenwet 1988 een meldingsplicht. In de onderhavige situatie kan deze meldingsplicht als voldoende bescherming van eventuele archeologische waarden gelden.

⁴

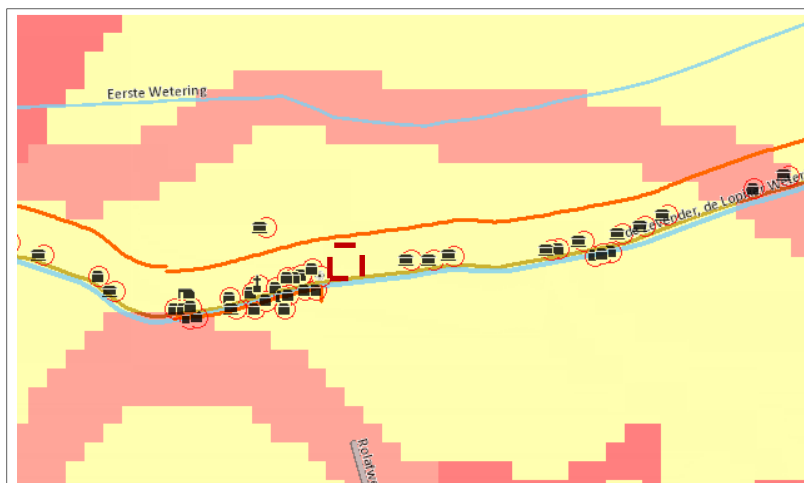
Vestigia. Archeologiebeleid Gemeente Lopik, d.d. 2010



Figuur: archeologische verwachtingswaarden gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

6.2. Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Utrecht zijn een aantal cultuurhistorische elementen aangeduid. Zo is aangeduid tot welke landschapstype de gebieden behoren. Bovendien zijn op de kaart monumenten aangeduid. Op het onderhavige perceel staan geen monumenten.



Figuur: cultuurhistorische waardenkaart (Bron: Provincie Utrecht)

Ten aanzien van dit perceel is enkel de Lopikerweg Oost van belang als lijnvormig cultuurhistorisch waardevol element. Als gevolg van onderhavig plan zullen geen fysieke veranderingen worden aangebracht aan dit cultuurhistorisch lijnelement. Het aspect cultuurhistorie vormt dan ook geen belemmering voor dit plan.

6.3. Conclusie

In relatie tot archeologie en cultuurhistorie zal er met betrekking tot onderhavig plan geen sprake zijn van aantasting van cultuurhistorische en archeologische waarden.

7. Verkeerskundige aspecten

In onderstaande alinea's worden de gevolgen van het plan voor de verkeerskundige aspecten verkeer en parkeren uiteengezet.

7.1. Verkeer

Het onderhavige plan ziet toe op een legalisering van het feitelijke gebruik van het perceel ten dienste van een transportbedrijf met wasplaats. Gezien de legaliserende werking van dit bestemmingsplan is het voor de verkeerskundige aspecten van belang de huidige situatie te vergelijken met de nieuwe bestemming.

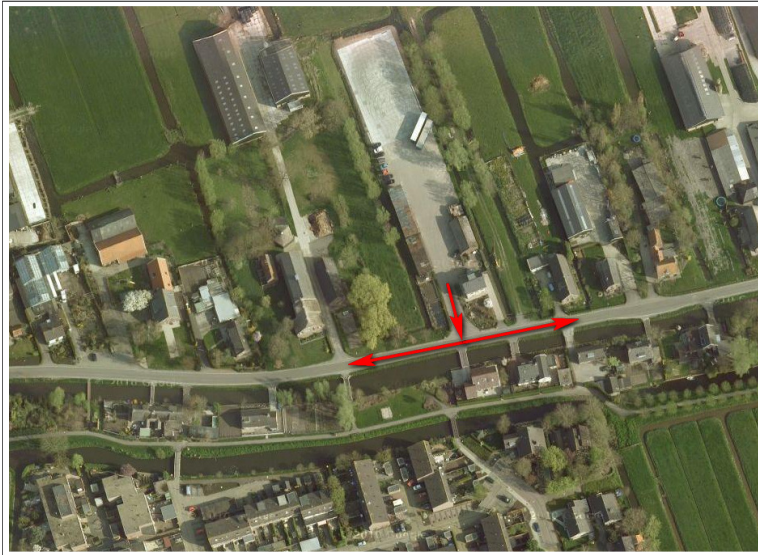
Feitelijk wordt het terrein al circa 10 jaar gebruikt als vestigingslocatie voor het transportbedrijf. Hoewel de wasplaats aan de Vogelzangsekade altijd in gebruik is gebleven heeft het perceel aan de Lopikerweg Oost 17a gediend als bedrijfslocatie waar onder andere voorzien wordt in de stalling van vrachtwagens en waar het kantoor is gehuisvest.

In de te legaliseren feitelijke situatie is sprake van een transportbedrijf met circa 14 vrachtwagens. Het terrein van Transportbedrijf Ruud Borst zal stalling voor circa 16 vrachtwagens kunnen accommoderen. Op het terrein vindt geen op- en overslag van goederen plaats waardoor de activiteiten zich enkel beperken tot het stallen en wassen van vrachtwagens. Gelet op de werkwijze in de transportsector zal het gros van de opleggers enkel leeg geparkeerd worden op het terrein. Het laden- en lossen van goederen vindt hoofdzakelijk plaats op locaties elders waardoor geen extra verkeersactiviteit plaatsvindt.

Het transportbedrijf voert voornamelijk ritten uit naar het westelijk deel van Duitsland en in mindere mate naar zuid- en midden Duitsland. Dat betekent dat de vrachtwagens niet meerdere malen per dag aan- en af rijden. De vrachtwagens zullen doorgaans 's ochtends vertrekken en 's avonds weer aankomen. Bovendien komt het ook veelvuldig voor dat vrachtwagens slechts twee a drie keer per week gestald worden op het terrein omdat ritten in het buitenland gecombineerd worden. Dit heeft als gevolg een langere tijdsduur van afwezigheid waardoor het aantal verkeersbewegingen afneemt.

Naast het totaal aantal verkeersbewegingen als gevolg van aankomst en vertrek van vrachtwagens wordt ook rekening gehouden met overige verkeersbewegingen. In de feitelijke situatie is sprake van circa 20 verkeersbewegingen door de vrachtwagens van Borst Transport. Dit aantal komt tot stand op basis van het huidige aantal vrachtwagens en de gemiddelde ritduur. De bedrijfsvoering genereert op werkdagen in totaal tussen de 20 en 40 verkeersbewegingen. Dit aantal verkeersbewegingen zorgt in de huidige situatie niet voor een onevenredige verkeersbelasting op de Lopikerweg Oost.

Het perceel aan de Lopikerweg Oost 17a is in het verleden nog gebruikt als vestigingslocatie voor een loonbedrijf. Een dergelijke bedrijfsvoering brengt zwaar verkeer met zich mee. Zo gaat een dergelijke bedrijfsvoering gepaard met transportbewegingen van trekkers, shovels en kiepwagens. Deze bedrijfssituatie heeft nimmer tot problemen geleid op de omliggende infrastructuur.



Figuur: ontsluiting perceel op Lopikerweg Oost (Bron: Google Earth - bewerkt)

Gezien de feitelijke situatie en de daarmee samenhangende verkeersbewegingen is te concluderen dat er geen onevenredige verkeersbelasting optreedt als gevolg van de bedrijfsvoering van Ruud Borst Transport. Bovendien zal de verkeerstechnische situatie niet veranderen. Het aspect verkeer staat onderhavig bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

7.2. Parkeren

Op het perceel aan de Lopikerweg Oost 17a is ruim voldoende parkeergelegenheid voor de vrachtwagens en een aantal personenwagens. Op het terrein is circa 2.000m² gereserveerd voor het parkeren en manoeuvreren van voertuigen. Gezien het huidige aantal vrachtwagens is deze oppervlakte meer dan toereikend. Het parkeren levert door situering achter op het perceel geen hinder op ten aanzien van de perceelontsluiting.

7.3. Conclusie

Vanuit het oogpunt van verkeerskundige aspecten zijn er geen omstandigheden die zich verzetten tegen het onderhavige bestemmingsplan.

8. Natuur

8.1. Ecologie

De basis voor het natuurbeleid is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie Utrecht versterkt daarin de bestaande natuurgebieden en verbindt natuurgebieden door middel van ecologische verbindingzones. De provincie beschermt de EHS door middel van het 'Nee, tenzij'-principe: de provincie staat geen nieuwe functies toe, tenzij is aangetoond dat ze niet schadelijk zijn voor de natuur.



Figuur: Ecologische hoofdstructuur (Bron: EHS kaart provincie Utrecht)

Voor de bescherming van plant- en diersoorten is de Flora- en faunawet (2002) normstellend. Deze wet vormt tevens de implementatie van Europese en internationale verplichtingen. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, hollen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. Bij (de voorbereiding van) ruimtelijke ontwikkelingen moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de plannen niet in de weg staat.

Uit de provinciale EHS kaart blijkt dat het perceel aan de Lopikerweg Oost 17a niet tot de ecologische hoofdstructuur behoort. De volgende figuur toont een uitsnede van de ecologische hoofdstructuur in de gemeente Lopik. Onderhavig perceel is indicatief zwart omlijnd.

Op het perceel bevinden zich geen vestigingsmogelijkheden voor beschermde flora en fauna. De reeds aanwezige half open bedrijfsgebouwen worden goed onderhouden en schoongemaakt waardoor vestiging van beschermde soorten zeer onwaarschijnlijk is. Bovendien is het bedrijf dagelijks in gebruik waardoor het niet geschikt is voor vestiging van beschermde soorten. Dit geldt ook voor de onbebouwde gronden welke vrijwel volledig zijn verhard.

De locatie is verder op voldoende afstand van beschermde natuurgebieden gelegen.

Geconcludeerd kan worden dat er geen aanleiding is om verder onderzoek uit te voeren ten aanzien van ecologie.

8.2. Landschappelijke inpassing

Van belang voor het legaliseren van het transportbedrijf is de landschappelijke inpassing van bebouwing en de op het terrein aanwezige vrachtwagens.

Objecten die van belang zijn voor het landschappelijke beeld zijn voornamelijk de te vernieuwen bebouwing aan de zuidwestelijke zijde van het perceel. De huidige bebouwing van agrarische oorsprong zal, op basis van de in het onderhavige bestemmingsplan op te nemen regels ten aanzien van gebouwen en bijgebouwen, worden vernieuwd op basis van een opzet welke volledig ten dienste van het transportbedrijf zal staan. Naast de te vernieuwen bedrijfsbebouwing is ook de stalling van vrachtwagens beeldbepalend op het terrein. In onderstaande figuur is de te zijner tijd te vernieuwen bebouwing rood gearceerd. Het blauw gemarkeerde terreindeel zal voornamelijk gebruikt worden voor het stallen van de vrachtwagens. De lichtgroen gearceerde delen representeren de bestaande boomrijen buiten het plangebied.



Figuur: landschappelijke inpassing beeldbepalende objecten (Bron: Google Earth – bewerkt)

In bovenstaande figuur is te zien dat de landschappelijke openheid zich voornamelijk richt naar het achterland. De zuid-noord zichtlijnen zullen door onderhavig plan niet verstoord worden. De oost-west zichtlijnen zijn in dit geval niet relevant omdat het perceel aan de Lopikerweg 17a opgaat in het geheel van de bestaande lintbebouwing. Zo wordt deze zichtlijn tientallen meters noordelijk aan beide zijden verstoord door bestaande agrarische bebouwing op de achtererven.

Ten aanzien van een goede landschappelijke inpassing is voornamelijk het achtererf waar de vrachtwagens worden geparkeerd van belang. Dit terreindeel is blauw omlijnd in bovenstaande afbeelding. Hoewel het terrein door de bestaande boomstructuren buiten het plangebied reeds deels wordt afgeschermd is het van belang dat ook binnen het plangebied zorg wordt gedragen voor een goede landschappelijke inpassing.

In dit bestemmingsplan is een groenbestemming opgenomen voor de zone tussen de om het perceel gelegen sloot, tevens de planbegrenzing, en de bestaande terreinverharding. De betreffende zone is in bovenstaande afbeelding opgenomen als een donkergroene belijning. Deze zone, aan de oost- en westzijde van het perceel, is bedoeld voor camouflage van het transportbedrijf. Gezien de beschikbare ruimte aan beide zijden van het perceel is toepassing van een geschoren haag een passende invulling. Voor deze haag, bestaande uit streekeigen en inheemse beplanting, kan gedacht worden aan de veldesdoorn, haagbeuk of zwarte els. Bovendien zorgt de brede sloot rondom het perceel aanvullend voor de nodige openheid en eigenheid wat de landschappelijke inpassing van het terrein ten goede komt.

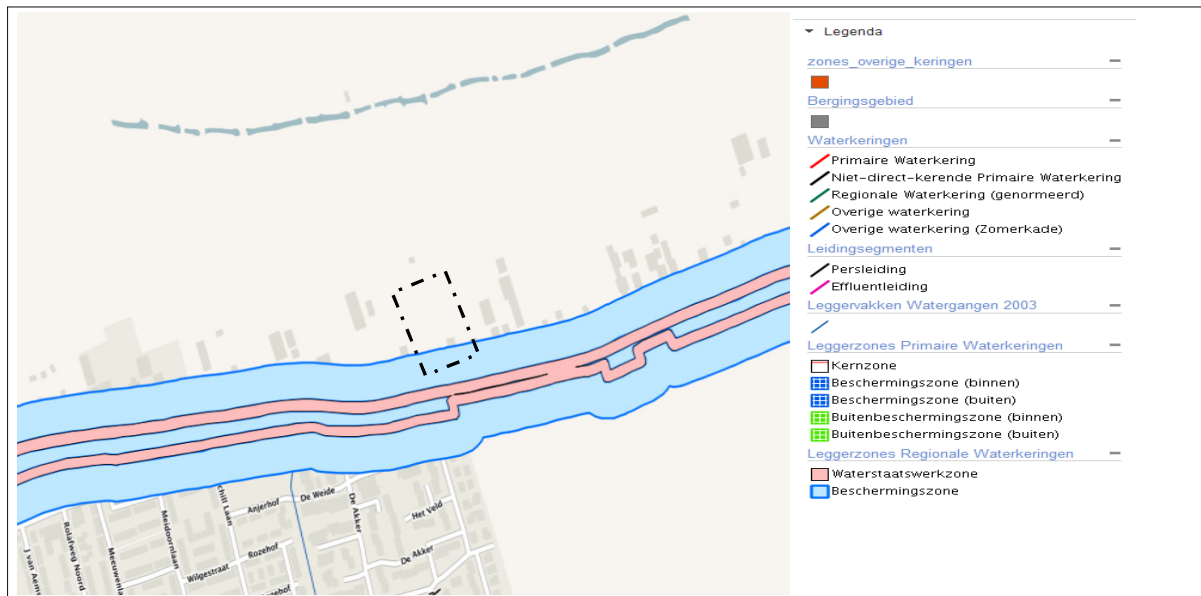
Naast landschappelijke inpassing van het achtererf is tevens een groenbestemming opgenomen voor de zuidwestelijke hoek van het bestemmingsplangebied. Deze groenzone is in bovenstaande afbeelding bruin omlijnd. Door één of meerdere solitaire laanbomen te planten zal de bebouwingsmassa en de vrachtwagenstalling op het terrein ook van deze zijde worden ingekleed. Een dergelijke invulling geeft het perceel een groener aanzicht vanuit de Lopikerweg Oost.

Geconcludeerd kan worden dat stalling van vrachtwagens en vernieuwing van het bedrijfsgebouw, door middel van de voorziene groeninvulling, geen onevenredige landschappelijke verstoring veroorzaakt.

9. Water

Het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is verantwoordelijk voor schoon oppervlaktewater, veilige dijken en het waterpeil in het gebied. In het kader van het vooroverleg is het plan voorgelegd aan het hoogheemraadschap waarop een aantal aspecten zijn aangegeven die van belang zijn voor dit bestemmingsplan.

Ten noorden en ten zuiden van de Lopikerweg Oost ligt een regionale waterkering. De daarbij behorende waterstaatswerk zone dient in de op deze zone van toepassing zijnde bestemmingsplannen de dubbelbestemming “Waterstaat-waterkering” te krijgen. Belangrijk om rekening mee te houden is dat bebouwing in deze zone (in onderstaande figuur de roze zone) in principe niet is toegestaan.



Figuur: beheerzones Hoogheemraadschap (Bron: informatiesysteem HDSR Data deler)

Aangrenzend aan deze waterstaatswerkzone ligt de 50 meter brede beschermingszone (in de figuur de blauwe zone). In deze zone geldt een minder beperkend regime maar zijn activiteiten tevens beperkt. In deze zone mag geen grond worden afgegraven (bijvoorbeeld voor het winnen van zand of klei), seismisch onderzoek worden verricht, installatie of leidingentracé met hoge druk worden geïnstalleerd of explosiegevaarlijk materiaal worden opgeslagen.

Wat betreft verharding geldt de stelregel dat als er een toename van verhard oppervlak is die de grens van 1.000m² overschrijdt, dit gecompenseerd dient te worden. Daarbij wordt de regel gehanteerd dat er nieuw oppervlaktewater moet worden aangelegd ter grootte van circa 15 procent van de toename van het verharde oppervlak. Het afstromend regenwater van het verhardterrein mag niet rechtstreeks worden afgevoerd naar het oppervlaktewater, vanwege de mogelijke verontreiniging. Afhankelijk van de bestaande situatie dient te worden gekeken naar mogelijkheden om het water te zuiveren of af te voeren.

Ten slotte is het peilbeheer van belang. In de omgeving worden verschillende oppervlaktewaterpeilen gehanteerd. Uitgangspunt is dat deze peilen gehandhaafd dienen te worden.

De belangrijkste voorwaarde ten aanzien van de hiervoor beschreven wateraspecten is het handhaven van de bestaande situatie. Dit betekent dat er geen verslechtering van de waterhuishouding mag optreden als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan.

Het onderhavige bestemmingsplan biedt geen aanvullende mogelijkheden voor ontwikkeling in de zone van de dijk zelf. De 50 meter brede beschermingszone overlapt wel een aanzienlijk deel van het perceel. Deze zone verbiedt het echter niet een deel van de bestaande bebouwing te vernieuwen. Er

zijn ten aanzien van deze beschermingszones dan ook geen belemmeringen voor het onderhavige bestemmingsplan.

In de huidige situatie is sprake van bebouwing en terreinverharding. Het onderhavige plan zorgt niet voor een toename van het verhard oppervlak ten opzichte van de feitelijke situatie. Het hemelwater afkomstig van de reeds aanwezige terreinverharding is vergelijkbaar met hemelwater dat afstroomt van openbare wegen. Aangezien op de terreinverharding geen activiteiten plaatsvinden zoals laden, lossen of onderhoud maar enkel sprake is van parkeren en stallen, hoeft geen rekening te worden gehouden met eventuele verontreiniging. Het risico op verontreiniging als gevolg van calamiteiten is daarbij vele malen lager dan op de openbare weg, aangezien de locatie speciaal voor manoeuvrerende vrachtwagens is ontworpen en er geen sprake is van verkeer van derden.

Voor het hemelwater, afkomstig van de aanwezige gebouwen geldt eveneens dat dit niet verontreinigd is door bedrijfsactiviteiten. Er wordt qua dakbedekking en afwatering gebruik gemaakt van daarvoor goedgekeurde niet uitlopende materialen zodat geen diffuse verontreiniging zal optreden.

Als gevolg van onderhavig bestemmingsplan verandert er niets aan de hoogteligging of terreindeling van het perceel waardoor het huidige waterpeil gehandhaafd zal blijven. Dit in overeenstemming met het uitgangspunt van het hoogheemraadschap.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect water geen zaken zijn die zich verzetten tegen dit bestemmingsplan.

10. Milieu

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een bestemmingsplantoelichting.

10.1. Bodem

Verontreiniging in de bodem kan zorgen voor gezondheidsproblemen en tast de kwaliteit van het natuurlijk leefmilieu aan. Het is daarom belangrijk bij dergelijke ruimtelijke plannen de bodemkwaliteit in overweging te nemen. De aanvaardbaarheid van verontreiniging wordt bepaald in de Wet bodembescherming (Wbb), het Besluit bodemkwaliteit en de Woningwet.

Voor de locatie aan de Lopikerweg Oost 17a is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ⁵. De rapportage is bijgevoegd in bijlage 1.

De verkregen resultaten geven geen milieutechnische bezwaren ten aanzien van het huidig en toekomstig gebruik van de locatie. Indien bij de herinrichting of eventuele graafwerkzaamheden op de locatie grond zal vrijkomen, dient er rekening mee te worden gehouden dat hiervoor beperkte hergebruiksmogelijkheden bestaan. De toepassingsmogelijkheden voor dit materiaal op een andere locatie dienen te worden bepaald aan de hand van de voorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit en/of de Bodemfunctieklasssekaart van de gemeente Lopik.

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten bestaat, conform de richtlijnen van de Wet Bodembescherming, geen aanleiding tot nader onderzoek.

10.2. Geluid

10.2.1. Wegverkeerslawaaï

Een transportbedrijf is in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Op het perceel van het transportbedrijf is thans een woning aanwezig. In het onderhavige bestemmingsplan zal de burgerwoning worden bestemd als bedrijfswoning behorende tot de inrichting. Wat betreft

⁵ Lawijn Milieudadvies. *Verkennd Bodemonderzoek Lopikerweg Oost 17A te Lopik; Rapportnummer 12.1494-A1*, d.d. oktober 2012

wegverkeerslawaaï maakt de status van deze woning als bedrijfswoning of burgerwoning verder geen verschil voor de van toepassing zijnde normering, zodat geen onderzoek noodzakelijk is of aan deze normering wordt voldaan.

Gezien het bovenstaande luidt de conclusie dat er vanuit het aspect wegverkeerslawaaï geen belemmeringen zijn voor de realisering van dit plan.

10.2.2. Industrielawaai

Eén van de hinderaspecten die kan worden veroorzaakt door bedrijvigheid is Industrielawaai. Situaties waarbij geluidgevoelige functies en bedrijvigheid in de directe omgeving samenkomen, moeten worden beoordeeld. Het nieuwe bestemmingsplan ziet op het toelaten van een transportbedrijf met de categorie 3.2. De indicatieve afstand voor geluid bedraagt hiervoor 100 meter.

De afstand tussen het onderhavige bestemmingsplangebied en de dichtstbijzijnde geluidgevoelige woning bedraagt minder dan 100 meter.

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het transportbedrijf de voorkeursgrenswaarden zal overschrijden. Het gaat hierbij evenwel enkel om een overschrijding van het piekgeluidniveau op de woning Lopikeweg Oost 17B. Op 18 december 2012 heeft het college besloten dat deze hogere geluidbelasting aanvaardbaar is op basis van de Handreiking Industrielawaai en vergunningverlening.

10.2.3. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft de aspecten wegverkeerslawaaï en Industrielawaai geen belemmering zijn.

10.3. Geurhinder

Objecten waar gedurende de dag een of meer mensen verblijven worden in het Besluit landbouw en de Wet geurhinder en veehouderij aangewezen als geurgevoelige objecten categorie I. Het kan hierbij ook gaan om bedrijfsgebouwen. Op basis hiervan geldt een afstandseis van 100 meter tussen een object categorie I en een geuremissiepunt.

Door de gemeente Lopik is geurbeleid vastgesteld waarin voor geurhinder aansluiting is gezocht bij het Besluit landbouw. Dit ook omdat veel bedrijven binnen de gemeente onder het Besluit landbouw vallen. Meer bepaald is in dit beleid vastgelegd dat de aan te houden afstanden worden gehalveerd voor bedrijven met minder dan 200 stuks melkrundvee (en 140 stuks jongvee) en/of 50 overige dieren. Concreet betekent dit afstanden van 50 meter tot de bebouwde kom (of objecten categorie I) en 25 meter tot woningen.

In de omgeving zijn diverse agrarische bedrijven gevestigd. Deze bedrijven liggen echter buiten de maximaal relevante afstandseis van 50 meter, waardoor geen rekening hoeft te worden gehouden met het ontstaan van geurhinder door de activiteiten van deze bedrijven. Gelet hierop is het plan wat betreft geurhinder goed inpasbaar. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat het aspect geurhinder geen belemmering vormt voor de uitvoering van onderhavige bestemmingsplan herziening.

10.4. Luchtkwaliteit

Buiten de aanwezige weg zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden. De legalisering van het transportbedrijf kan worden aangemerkt als een ontwikkeling in de zin van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen. Het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit is niet van toepassing op de betrokken ontwikkeling.

Gelet op de niet significante effecten op de verkeersbelasting zijn vanwege de onderhavige bestemmingsplanherziening geen negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit te verwachten.

Derhalve is het dan ook niet noodzakelijk dat er verder onderzoek wordt gedaan naar de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig plan.

10.5. Veiligheid en risico's

10.5.1. Algemeen

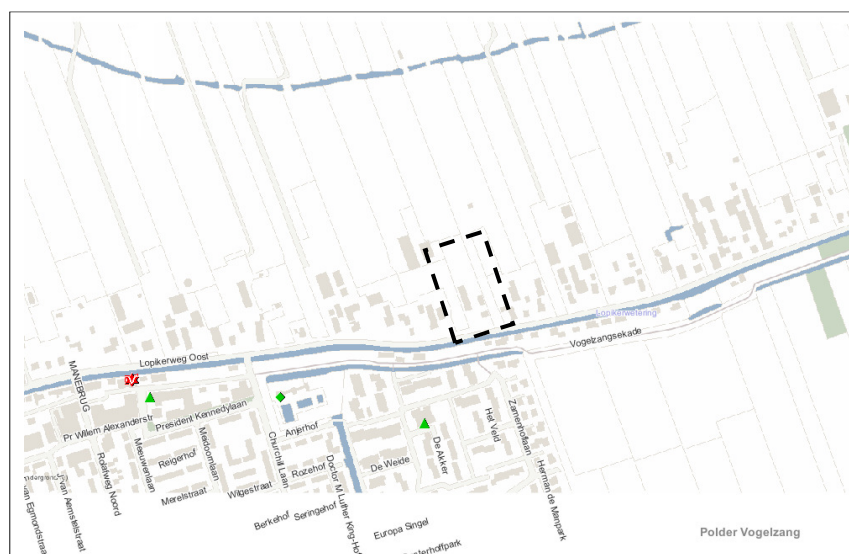
Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar. Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

10.5.2. Risicobronnen

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat zich in de nabijheid van de planlocatie geen risicobronnen bevinden.



Figuur: risicokaart omgeving Lopikerweg Oost 17a (Bron: Website Risicokaart)

10.5.3. Risico van gevaarlijk transport over water

Voor onderhavig plan is de risicokaart en de 'Risicoatlas voor vervoer gevaarlijke stoffen over water' van Rijkswaterstaat geraadpleegd. Hieruit volgt dat er voor onderhavige bestemmingsplanherziening geen rekening gehouden behoeft te worden met een plaatsgebonden risicocontour.

10.5.4. Conclusie externe veiligheid

Op grond van het bovenstaande geldt dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

Het transportbedrijf zal geen risicovolle stoffen in gestalde vrachtwagens opslaan waardoor sprake zal zijn van een inrichting in de zin van het Besluit externe veiligheid van inrichtingen. Dit gegeven is eveneens in de planregels vastgelegd.

10.6. Algehele conclusie milieu

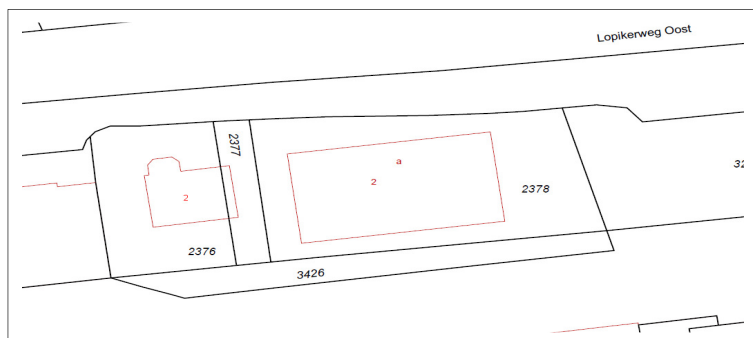
Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn geen aspecten naar voren gekomen die onderhavige bestemmingsplanherziening belemmeren.

Deel III – Vogelzangsekade 2

11. Bestemmingsplan

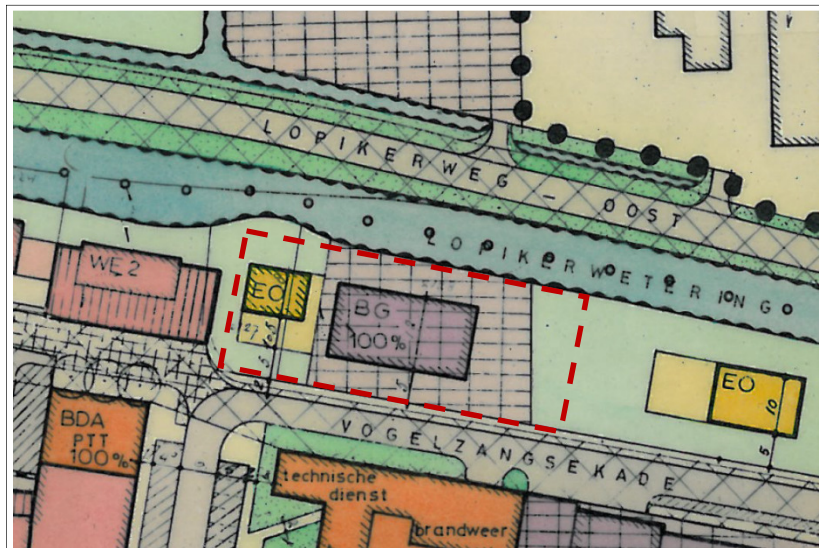
11.1. Bestemmingsplan “Lopik-Dorp – Oost”

De huidige locatie aan de Vogelzangsekade 2a betreft de locatie waar het bedrijf van oudsher gevestigd is. Naast het voormalige transportbedrijf wordt ook de woning ten westen van het bedrijfspand in dit onderdeel van het plan betrokken. De woning is bekend als Vogelzangsekade nummer 2. Het perceel bekend onder huisnummer 2 is kadastraal bekend Jaarsveld, sectie B, nummer 2376 en 2377. Het perceel behorende bij nummer 2a is kadastraal bekend Jaarsveld, sectie B, nummer 2378. Het perceel kadastraal bekend Jaarsveld 3426, sectie B, nummer 3426 behoort tevens tot de gronden bij de woningen en de bedrijfslocatie. Buiten de gronden behorende bij het bedrijf en de woning van Ruud Borst Transport zal ook een deel van perceel ten oosten van het garagebedrijf in het plan betrokken worden.



Figuur: kadastrale informatie percelen Vogelzangsekade (Bron: Kadaster)

Voor onderhavige percelen geldt het bestemmingsplan “Lopik-Dorp - Oost”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 9 juni 1981 en goedgekeurd op 13 april 1982. In het geldende bestemmingsplan zijn de percelen aangeduid als gronden voor “garagebedrijven met bijbehorende erven”, “eengezinshuizen in open bebouwing met bijbehorende erven” en rond de bestaande woning “voor- of zijtuin open erf”.

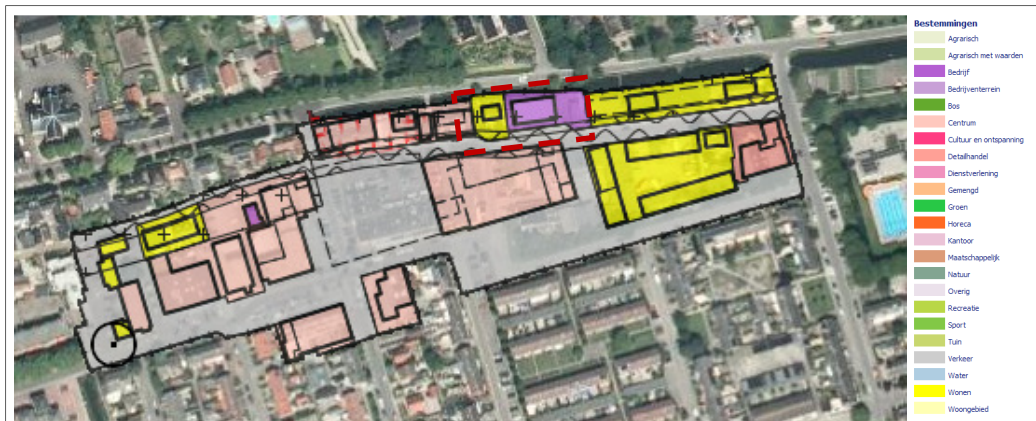


Figuur: vigerend bestemmingsplan Vogelzangsekade (Bron: Gemeente Lopik)

11.2. Ontwerpplan “Centrumgebied Lopik”

Het voorontwerpplan “Centrumgebied Lopik” heeft van 21 maart tot 1 mei ter inzage gelegen. Op 7 juni 2012 is het ontwerpplan “Centrumgebied Lopik” gepubliceerd. Het voormalige terrein van Transportbedrijf Ruud Borst zal ook in dit plan worden betrokken. De gronden ter plaatse zijn bestemd

als “bedrijf” met de functieaanduiding “tot en met categorie 2”. De percelen ter plaatse van de woning zijn bestemd voor “wonen” met de bouwaanduiding “vrijstaand”.



Figuur: ontwerpplan “Centrumgebied Lopik” (Bron: Gemeente Lopik)

11.3. Conclusie

In onderhavige toelichting zullen beide plannen betrokken worden maar zal behoudens de categoriëeaanduiding hoofdzakelijk worden uitgegaan van het ontwerp “Centrumgebied Lopik”.

Door verplaatsing van het bedrijf naar de nieuwe locatie aan de Lopikerweg Oost 17a zal het huidige bedrijfspand niet langer dienst doen als bedrijfslocatie voor het transportbedrijf. De bestemming van het bedrijfspand zal middels onderhavig bestemmingsplan, aansluitend bij “Centrumplan Lopik”, gewijzigd worden in “gemengd”. De woning aan de Vogelzangsekade 2 zal bestemd blijven als burgerwoning met de functieaanduiding “vrijstaand”.

12. Archeologie en Cultuurhistorische aspecten

Bij een toelichting als onderhavige, dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

12.1. Archeologie

Uit het bij de nota Archeologie behorende kaartmateriaal is af te leiden dat er op basis van eerder archeologisch onderzoek geen waarde is toegekend aan het perceel.



Figuur: archeologische inventarisatiekaart gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

Uit de volgende kaartuitsnede is af te lezen dat het plangebied een gebied betreft met een hoge kans op archeologische sporen. In de directe nabijheid is geen sprake van specifiek beschermde archeologisch waardevolle terreinen of vindplaatsen. Bovendien ligt het plangebied op de grens van een zone met de archeologische verwachting “geen” (grijs in onderstaande figuur).

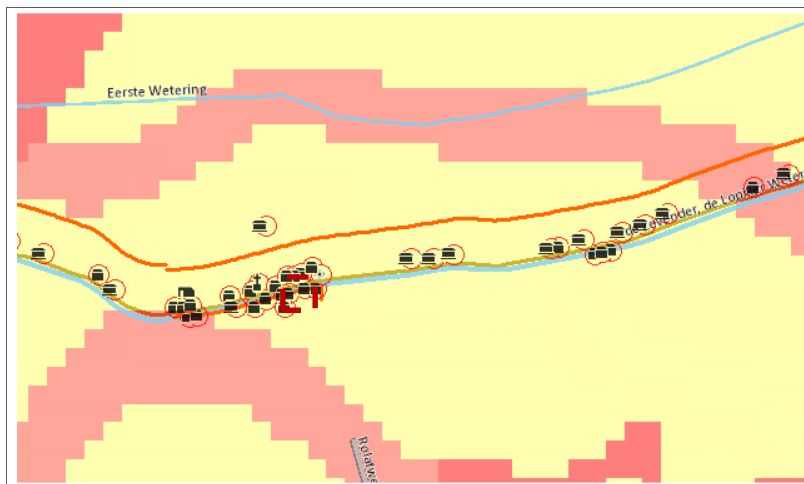
De onderhavige bestemmingsplanherziening betreft geen plan waarbij bodemverstoring plaatsvindt. Op grond van dit gegeven is een nader archeologisch onderzoek dan ook niet noodzakelijk. Desalniettemin zal in overeenstemming met het ontwerpbestemmingsplan “Centrumgebied Lopik” een aanduiding “Waarde – Archeologie - 2 ” worden opgenomen in het bestemmingsplan. Deze aanduiding zorgt ervoor dat bij bodemverstorende ingrepen archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd ofwel dat advies dient te worden ingewonnen bij een archeologisch deskundige.



Figuur: archeologische verwachtingswaarden gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

12.2. Cultuurhistorie

Uit de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Utrecht zijn een aantal cultuurhistorische elementen aangeduid. Zo is aangeduid tot welke landschapstype de gebieden behoren. Bovendien zijn op de kaart monumenten aangeduid. Op het onderhavige perceel is geen bebouwing gesitueerd waarop de monumentale status van toepassing is.



Figuur: archeologische verwachtingswaarden gemeente Lopik (Bron: nota archeologiebeleid)

Wat betreft dit perceel is enkel de Lopikerweg Oost van belang als lijnvormig cultuurhistorisch waardevol element. Gezien het onderhavige plan geen enkele invloed heeft op de ligging en het gebruik van dit lijnvormig element zijn er geen belemmeringen ten aanzien van cultuurhistorische elementen.

12.3. Conclusie

In relatie tot archeologie en cultuurhistorie zal er met betrekking tot onderhavig plan geen sprake zijn van aantasting van waarden. Door middel van de aanduiding archeologische waarden worden de betreffende belangen verankerd in het bestemmingsplan.

13. Verkeerskundige aspecten

In onderstaande alinea's worden de gevolgen van het plan voor de verkeerskundige aspecten verkeer en parkeren uiteengezet als gevolg van de bestemmingsplanherziening aan de Vogelzangsekade.

13.1. Verkeer

Het onderhavige plan ziet toe op een bestemmingswijziging van "Bedrijf" naar "Gemengd". Bovendien zal de naastgelegen woning worden bestemd als burgerwoning. In de huidige situatie wordt het perceel als transportbedrijf.

Gelet hierop zal de bestemmingswijziging geen toename van het aantal verkeersbewegingen met zich meebrengen, zeker voor wat betreft het aandeel zwaar verkeer. Gezien het aantal verkeersbewegingen veroorzaakt door vrachtwagens tot nul gereduceerd zal worden zal de eventueel nieuw te vestigen functie geen problemen veroorzaken ten aanzien van de verkeersbelasting op de ontsluitende wegen rond het perceel.

Uit de feitelijke situatie, de mogelijke functie in het huidige bestemmingsplan en de mogelijke maatschappelijke functies is te concluderen dat er enkel een afname van de verkeersbelasting optreedt. Bovendien zal de verkeerstechnische situatie niet veranderen. Het aspect verkeer staat onderhavig bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

De woning welke thans in gebruik is als bedrijfswoning zal bestemd worden als burgerwoning. De bestemmingswijziging ten aanzien van deze woning zal geen extra verkeersbewegingen met zich meebrengen.

13.2. Parkeren

Op het bedrijfsperceel aan de Vogelzangsekade is in de huidige situatie parkeergelegenheid voor een aantal vrachtwagens en een aantal personenwagens ten oosten van het bedrijfspand. In de nieuwe functie kan deze ruimte worden aangewend voor parkeergelegenheid behorende bij de maatschappelijke functie van het bedrijfsgebouw. Het parkeren op eigen levert door situering op het perceel geen hinder op voor de omgeving.

De reeds aanwezige woning voorziet in eigen behoefte voor wat betreft parkeren. Ten oosten van de woning is een strook verharding aanwezig welke reeds dient als parkeergelegenheid voor personenwagens.

13.3. Conclusie

Vanuit het oogpunt van verkeerskundige aspecten zijn er geen omstandigheden die zich verzetten tegen het onderhavige bestemmingsplan.

14. Natuur

Uit de provinciale EHS kaart blijkt dat de percelen aan de Vogelzangsekade niet tot de ecologische hoofdstructuur behoren. De volgende figuur toont een uitsnede van de ecologische hoofdstructuur in de gemeente Lopik. Onderhavig perceel is indicatief zwart omlijnd.

Op het perceel bevinden zich geen vestigingsmogelijkheden voor beschermde flora en fauna. Bovendien betreft onderhavig plan geen ruimtelijke ingrepen waardoor geconcludeerd kan worden dat er geen aanleiding is om verder onderzoek uit te voeren ten aanzien van ecologie.



Figuur: Ecologische hoofdstructuur (Bron: EHS kaart provincie Utrecht)

15. Water

In de huidige situatie is sprake van bebouwing en terreinverharding. Het onderhavige plan voorziet niet in een wijziging van bebouwing of bebouwingsmogelijkheden op de percelen. Van belang is de gedeeltelijke ligging in een beschermingszone waardoor werkzaamheden met betrekking tot het afgraven van grond, het verrichten van seismisch onderzoek, de installatie van een leidingtracé met hoge druk of de opslag van explosiegevaarlijk materiaal verboden is.

Als gevolg van onderhavige bestemmingsplanherziening verandert niets aan de hoogteligging, terreindeling of bebouwing op het perceel waardoor onderhavig plan in overeenstemming is met de uitgangspunten van het hoogheemraadschap.

Geconcludeerd kan worden dat indien er ten aanzien van het aspect water geen zaken zijn die zich verzetten tegen dit bestemmingsplan.

16. Milieu

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een bestemmingsplantoelichting.

16.1. Bodem

Het plan voorziet in het wijzigen van de bestemming voor de betreffende gronden. Met die reden is voor onderhavige locatie een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd⁶. De rapportage is bijgevoegd in bijlage 2.

De verkregen resultaten geven geen milieutechnische bezwaren ten aanzien van een bestemmingwijziging van de locatie. Indien bij herinrichting of eventuele graafwerkzaamheden op de locatie grond of verhardingsmateriaal zal vrijkomen, dient er rekening mee te worden gehouden dat hiervoor beperkte hergebruiksmogelijkheden bestaan. De toepassingsmogelijkheden voor dit materiaal op een andere locatie dienen te worden bepaald aan de hand van de voorwaarden van het Besluit bodemkwaliteit en/of de Bodemfunctieklassekaart van de gemeente Lopik.

Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten bestaat, conform de richtlijnen van de Wet Bodembescherming, geen aanleiding tot nader onderzoek.

⁶ Lawijn Milieuadvies. Verkennend Bodemonderzoek Vogelzangsekade 2-2A te Lopik; Rapportnummer: 12.1493-A1, d.d. oktober 2012

16.2. Geluid

16.2.1. Wegverkeerslawaaï

In het onderhavige plan zal een bestaande bedrijfswoning als burgerwoning worden bestemd. In het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) betreft het een geluidgevoelige bestemming. Daarom is toetsing aan de normen uit deze wetgeving noodzakelijk.

Van belang voor de beoordeling van wegverkeerslawaaï is de aanwezigheid van wegen waarop een geluidszone van toepassing is. De maatgevende weg in dit gebied is de N210. De wettelijke afstand ten aanzien van deze weg bedraagt 250 meter. De afstand tussen deze maatgevende weg en het plangebied bedraagt meer dan 250 meter waardoor deze niet van toepassing is op onderhavige locatie.

Overige wegen in de nabijheid van het plangebied betreffen 30 kilometerzones en hebben geen geluidzone op basis van de Wet geluidhinder. Het feit dat de te bestemmen burgerwoning niet binnen en geluidzone wegverkeerslawaaï ligt en er tal van woningen op een gelijke wijze zijn gesitueerd ten opzichte van de aanwezige infrastructuur is een nader onderzoek naar wegverkeerslawaaï niet aan de orde.

Gezien het bovenstaande luidt de conclusie dat er vanuit het aspect wegverkeerslawaaï geen belemmeringen zijn voor de realisering van dit plan.

16.2.2. Industrielawaai

Onderhavig plangebied maakt deel uit van het centrum van Lopik. In dit centrum is relatief veel detailhandel aanwezig. In het gebied wordt nadrukkelijk gestreefd naar functiemening. Dit blijkt mede ook uit het ontwerpbestemmingsplan Centrumgebied Lopik. Naast detailhandel zijn ook de functies wonen en horeca vertegenwoordigd.

Gezien de bestaande bedrijfswoning wordt bestemd als burgerwoning is het van belang te bepalen wat de invloed van bedrijvigheid in de omgeving is ten opzichte van deze woning. In de directe omgeving zal enkel detailhandel worden gevestigd. Gelet op de richtafstanden die de VNG hanteert voor detailhandelsfuncties (Bedrijven en milieuzonering) levert dit geen belemmeringen op voor het plan.

De voormalige bedrijfsbebouwing zal met de nieuwe bestemming geen geluidhinder veroorzaken op de omgeving. Bovendien geldt voor deze functie ook dat dit geen geluidgevoelige functie betreft welke relevant kan zijn voor in de omgeving aanwezige functies.

16.2.3. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft de aspecten wegverkeerslawaaï en industrielawaai geen belemmering zijn.

16.3. Geurhinder

Door de gemeente Lopik is geurbeleid vastgesteld waarin voor geurhinder aansluiting is gezocht bij het Besluit landbouw. Dit ook omdat veel bedrijven binnen de gemeente onder het Besluit landbouw vallen. Meer bepaald is in dit beleid vastgelegd dat de aan te houden afstanden worden gehalveerd voor bedrijven met minder dan 200 stuks melkrundvee (en 140 stuks jongvee) en/of 50 overige dieren. Concreet betekent dit een afstand van 50 meter tot de bebouwde kom (of objecten categorie I).

In de directe omgeving zijn diverse agrarische bedrijven gevestigd. Van belang is daarbij het melkrundvee bedrijf aan de Lopikerweg Oost 6. Dit bedrijf ligt dusdanig dichtbij dat de 50 meter contour in het geding komt.

In deze situatie kan de huidige bedrijfswoning als bestaand geurgevoelig object worden beschouwd. Een nieuwe bestemming als burgerwoning zal hierin geen verandering brengen. Bovendien zijn andere geurgevoelige functies ook bepalend voor de milieuruimte van dit bedrijf. De aanwezige

bedrijfsgebouwen van het transportbedrijf kunnen eveneens als geurgevoelige objecten worden beschouwd. Een bestemmingswijziging brengt op dit punt dus evenmin verandering in deze situatie.

Omdat er feitelijk geen situatieverandering optreedt, vormt het aspect geurhinder geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

16.4. Luchtkwaliteit

De verkeersbelasting als gevolg van de bestemmingsplanherziening ter plaatse van de Vogelzangsekade nummer 2 en 2a zal door uitplaatsing van het transportbedrijf afnemen. Gelet op de nieuwe bestemming “Wonen” en “Gemend” zijn geen negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit te verwachten. Derhalve is het dan ook niet noodzakelijk dat er verder onderzoek wordt gedaan naar de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig plan.

16.5. Veiligheid en risico's

16.5.1. Risicobronnen

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat zich in de nabijheid van de planlocatie een vuurwerkopslag voor consumentenvuurwerk bevindt. Deze opslagplaats is echter verplaatst naar een andere locatie waardoor het geen belemmering oplevert voor onderhavig plangebied.



Figuur: risicokaart omgeving Vogelzangsekade 2/2a (Bron: Website Risicokaart)

16.5.2. Risico van gevaarlijk transport over water

Voor onderhavig plan is de risicokaart en de ‘Risicoatlas voor vervoer gevaarlijke stoffen over water’ van Rijkswaterstaat geraadpleegd. Hieruit volgt dat er voor onderhavige bestemmingsplanherziening geen rekening gehouden behoeft te worden met een plaatsgebonden risicocontour.

16.5.3. Transportroute gevaarlijke stoffen

In de directe omgeving van het plangebied is zijn geen wegen aanwezig welke zijn aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Het bestemmingsplan ondervindt geen belemmeringen van dit aspect.

16.5.4. Conclusie externe veiligheid

Op grond van het bovenstaande geldt dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

16.6. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn geen aspecten naar voren gekomen die onderhavige bestemmingsplanherziening belemmeren.

Deel IV – Uitvoerbaarheid

17. Economische uitvoerbaarheid

17.1. Algemeen

Het onderhavige plan betreft het herbestemmen van de voormalige bedrijfsbebouwing in de kern van Lopik en het legaliseren van Transportbedrijf aan de Lopikerweg Oost 17a. De bestemmingsplanherziening is van toepassing op gronden van de initiatiefnemer. De uitvoering komt dan ook niet ten laste van de publieke middelen. Vanuit dit oogpunt bezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht.

17.2. Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Plannen die zullen worden gerealiseerd door toepassing te geven aan artikel 3.10 van de Wet ruimtelijke ordening moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd, ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment van het in werking treden van de vergunning, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, is door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan afgedekt.

18. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

18.1. Zienswijzen

Het bestemmingsplan heeft als ontwerp ter inzage gelegen van 10 juli tot en met 20 augustus 2013. Er zijn zienswijzen ingediend.

18.2. Overleg met instanties

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient overleg plaats te vinden met organisaties en instanties die mogelijk een ruimtelijk belang hebben in of bij het plangebied. Het plan is voor vooroverleg c.q. ter beoordeling toegezonden aan Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Bovendien heeft er in een vroeg stadium overleg plaatsgevonden tussen de Gemeente Lopik en de Provincie Utrecht.

19. Conclusie

Het plan wordt economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht. Gesteld kan worden dat het plan ruimtelijk goed inpasbaar is en op de beoordeelde aspecten voldoet aan de beleidsmatige en wettelijke kaders. Er zijn dan ook geen aspecten die zich verzetten tegen onderhavige bestemmingsplanherziening.

Bijlagen

Bijlage 1 - Verkennend Bodemonderzoek Lopikerweg Oost 17a te Lopik

Bijlage 2 - Verkennend Bodemonderzoek Vogelzangsekade 2 & 2a te Lopik

Bijlage 3 - Akoestisch rapport Bijvoets d.d. 15 november 2012