Bestemmingsplan
15 parkeerplaatsen

Joop Westerweelstraat
Gemeente Montfoort

Plannen-makers
experts in ruimtelijke ordening, stedenbouw en landschap

Planstatus:	vastgesteld
Identificatiecode:	NL.IMRO.0335.BpParkeerplaatsJWs-VA01
Datum:	14 december 2022
Contactpersoon Plannen-makers:	Dhr. C. Vaartjes en mevr. I. van Malsen
Kenmerk Plannen-makers:	PM21068
Opdrachtgever:	Gemeente Montfoort

Plannen-makers
Europalaan 500
3526 KS Utrecht
www.plannen-makers.nl
BTW id: NL002150639B90
KvK nummer: 59112751

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding en doelstelling 4
1.2 Leeswijzer 4
2 Het plan 5
2.1 Ligging van het plangebied 5
2.2 Beschrijving plan 6
3 Beleidsmatige onderbouwing 9
3.1 Rijksbeleid 9
3.2 Provinciaal 11
3.3 Gemeentelijk beleid 15
4 Milieutechnische uitvoerbaarheid 17
4.1 M.E.R. 17
4.2 Bedrijven en milieuzonering 18
4.3 Geluidhinder 18
4.4 Natuurbescherming 19
4.5 Archeologie en cultuurhistorie 21
4.6 Bodemkwaliteit 22
4.7 Luchtkwaliteit 23
4.8 Externe Veiligheid 24
4.9 Waterhuishouding 26
4.10 Verkeer en parkeren 29
5 Juridische planbeschrijving 31
5.1 Plansystematiek 31
5.2 Opzet van de regels 31
5.3 De bestemmingen 32
6 Maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid 33
6.1 Economische uitvoerbaarheid 33
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 33
7 Bijlagen 34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Voor de inrichting van de Montfoortse binnenstad zijn in het verleden een groot aantal onderzoeken gedaan ten aanzien van de verkeerscirculatie en parkeren, is nader beleid vastgesteld en reeds een aantal projecten uitgevoerd. In het Uitvoeringsprogramma Binnenstad (vastgesteld oktober 2020) wordt een gewenst eindbeeld van de binnenstad van Montfoort geschetst en nieuwe concrete projecten aangedragen om tot de gewenste verkeerscirculatie voor de binnenstad te komen. Onderdeel van de eerste fase van uitvoering (2021 – 2022) van het Uitvoeringsprogramma is het uitbreiden van parkeerplaatsen ten oosten van de binnenstad. In totaal wordt hier ruimte gezocht voor het toevoegen van 30 extra parkeerplaatsen. De locatie aan de Joop Westerweelstraat, achter de begraafplaats is aangedragen als concrete planlocatie. Voorliggend plan voorziet daarom in de planologische uitvoering van 15 parkeerplaatsen van de planlocatie aan de Joop Westerweelstraat.

Op de specifieke gronden rust momenteel een groenbestemming. De groenbestemming staat de realisatie van 15 parkeerplekken niet toe. Om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan benodigd. Voorliggend plan voorziet hier.

1.2 Leeswijzer

Onderhavig bestemmingsplan bestaat naast deze inleiding uit een beschrijving van het beoogde plan in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt verantwoord waarom het plan past binnen het beleid van het rijk, de provincie en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt de milieutechnische uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. Hoofdstuk 5 bevat de juridische planbeschrijving. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid toegelicht.

Na de toelichting volgen de regels inclusief de bijlagen en de verbeelding van het bestemmingsplan.

2 Het plan

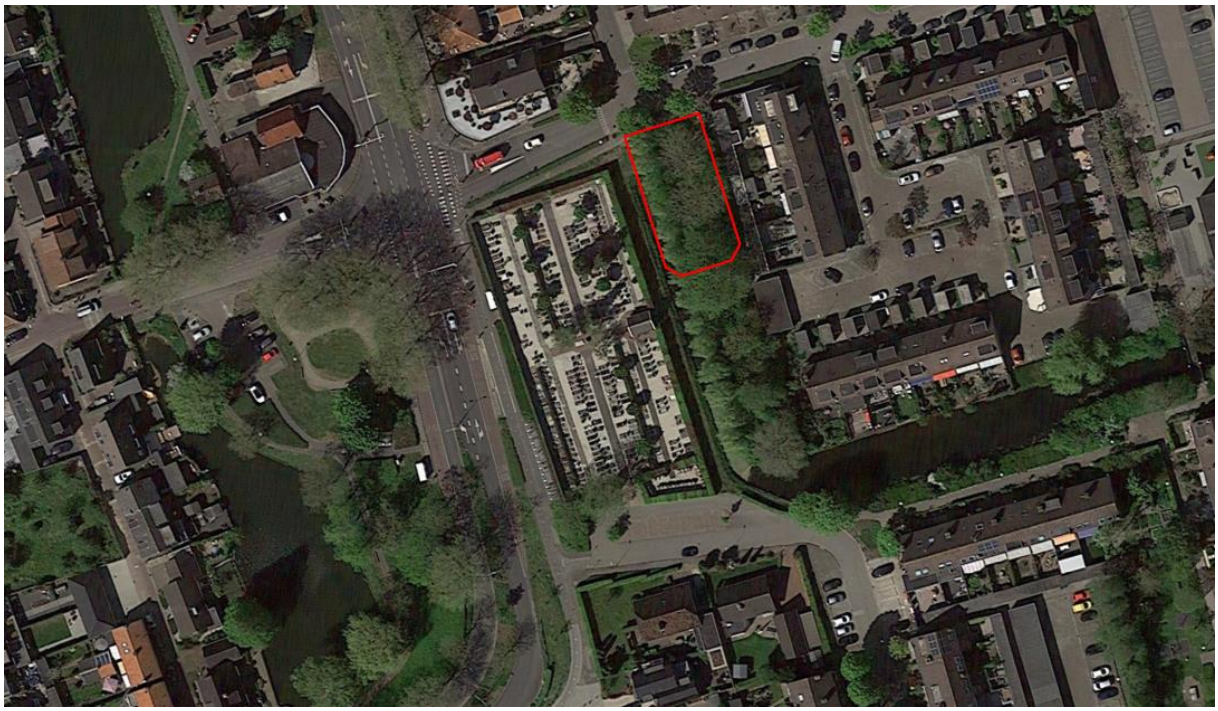
2.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Joop Westerweelstraat in Montfoort (provincie Utrecht). Het plangebied maakt deel uit van de wijk Tabakshof, gelegen ten oosten van de binnenstad van Montfoort. De wijk bestaat voornamelijk uit rijtjeshuizen en is gebouwd tussen 1960 en 1970. Het plangebied wordt globaal begrensd door woonbestemmingen en een begraafplaats.

Het plangebied is gelegen binnen kadastraal perceel MFT01- 2187 sectie B. Het kadastrale perceel heeft een totale oppervlakte van 34.645 m^2. Het plangebied betreft een deel van dit kadastrale perceel en heeft een oppervlakte van circa 383 m^2.

Figuur 1. Uitsnede luchtfoto, plangebied in rode cirkel. (bron: Google Earth).

Het plangebied wordt in het noorden direct begrensd door de Joop Westerweelstraat, in het oosten door woningen gelegen aan de Abraham Colijnhof, in het zuiden door het resterende deel van de groenstrook en in het westen door een watergang met daarachter de begraafplaats aan de Joop Westerweelstraat (zie navolgende afbeelding).



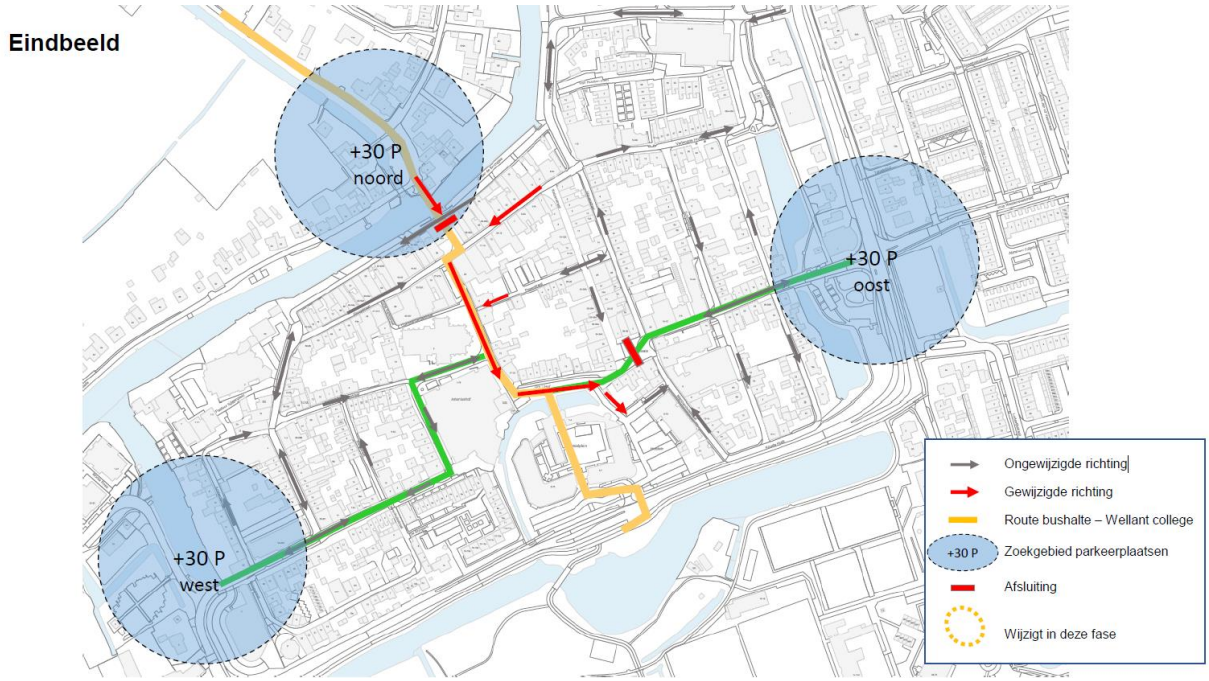
Figuur 2. Uitsnede luchtfoto met globale plangrens. (bron: Google Earth).

2.2 Beschrijving plan

Uit het Uitvoeringsprogramma Binnenstad (zie bijlage 1) van de gemeente Montfoort blijkt dat de druk op parkeerplaatsen de afgelopen jaren weer is toegenomen. In de binnenstad is zelf geen ruimte voor extra parkeerplaatsen. Parkeren in het noorden, oosten en westen ten opzichte van de binnenstad zijn apart van elkaar onderzocht. Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in 2019 en opgenomen in bijlage 2.

Uit het parkeeronderzoek komt naar voren dat het gebied ten oosten van de binnenstad als alternatief wordt aangedragen voor het realiseren van extra parkeervoorzieningen. Op basis van de geldende maximale loopafstanden naar de binnenstad en de huidige motieven van parkeerders heeft deze locatie in eerste instantie niet de voorkeur. Dit komt mede doordat de locatie aan de overzijde van de provinciale weg N228 is gelegen en de kruising van deze weg als een extra barrière wordt gezien. Echter komt uit het onderzoek ook naar voren dat een hoog percentage van de geparkeerde voertuigen aan deze kant van de binnenstad een herkomst centrum heeft en er in deze wijk veelal fout geparkeerd wordt (met name aan de Johannes Poststraat). Er kan geconcludeerd worden dat om de parkeerdruk in de binnenstad te verlagen er juist aan verschillende zijdes van de binnenstad nieuwe parkeerplekken moeten worden geboden. Wanneer er daarnaast handhavend tegen het foutparkeren (in dit deel maar ook in de binnenstad zelf) zal worden opgetreden neemt de behoefte aan alternatieve parkeerplekken alleen maar toe.

De gemeente heeft daarom besloten dat het deelgebied oost wordt meegenomen in het Uitvoeringsprogramma. Voor nu is bepaald dat voor elke locatie 30 extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden (locatie noord, oost en west). Deze drie locaties zijn opgenomen in een uitvoeringsfase en worden als aparte projecten opgepakt. Een deellocatie betreft het plangebied aan de Joop van Westerweelstraat, gesitueerd ten oosten van de binnenstad.



Figuur 3. Eindbeeld van het Uitvoeringsprogramma Binnenstad (bron: gemeente Montfoort).

In de huidige situatie bestaat het plangebied uit een groenbestemming. Deze bestemming is bedoeld voor groenvoorzieningen, water, paden, verhardingen, speelvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbaar nut. Binnen het plangebied is momenteel vegetatie aanwezig in de vorm van een doorlopende rij knotwilgen, essen en ruige onderbegroeiing bestaande uit kleedkruid, grote brandnetel, fluitenkruid en look-zonder-look.

Voorliggend plan betreft het omzetten van de groenbestemming naar een verkeerbestemming en de realisatie van 15 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden zo compact mogelijk gerealiseerd en zijn bereikbaar door een nieuw te realiseren uitrit die uitkomt op de Joop van Westerweelstraat. Tussen de parkeerplaatsen zal nieuw groen gerealiseerd worden. Door voorliggend plan zullen drie hoge bomen verdwijnen. Deze drie bomen verkeren al een tijd lang in een slechte staat. De doorlopende rij knotwilgen blijft wel staan.

Het plan is reeds met omwonenden besproken via het participatieplatform Buurbook. Naar aanleiding hiervan is het ontwerp aangepast en besloten om de knotwilgen, die in eerste instantie zouden worden verwijderd, te handhaven.

Voorliggend plan draagt bij aan het verlagen van de parkeerdruk in de binnenstad van Montfoort. Er wordt concreet invulling gegeven aan het doel om een parkeerterrein aan de rand van de binnenstad te creëren en zo auto’s aan de rand op te vangen. Hierdoor ontstaat een veiliger en voor langzaam verkeer en voetgangers toegankelijkere binnenstad. Er zal bij het parkeerterrein geen sprake zijn van betaald parkeren of een maximale parkeerduur.

Figuur 4. Situatietekening nieuwe situatie (bron: gemeente Montfoort).

3 Beleidsmatige onderbouwing

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Wet ruimtelijke ordening / Omgevingswet

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Deze gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn vanaf 1 juli 2008 gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van Rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Naar verwachting treedt 1 juli 2022 de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke omgeving. De Omgevingswet bundelt wetgeving en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. De nieuwe wet zorgt voor minder en overzichtelijkere regels, een samenhangende benadering van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk en betere en snellere besluitvorming.

3.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld als rijksstructuurvisie. De NOVI vervangt onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI is de langetermijnvisie voor een duurzame fysieke leefomgeving in Nederland.

De NOVI heeft als toekomstperspectief een duurzame leefomgeving waarbij de kwaliteiten van de omgeving worden behouden en versterkt. Daarnaast bestaan de Nederlandse uitdagingen van de ruimtelijke inrichting in een klimaatbestendige delta en zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte in Nederland. Dit kan worden bereikt door goede samenwerking tussen de verschillende betrokken instanties. De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- Duurzaam economisch groeipotentieel
- Sterke en gezonde steden en regio’s
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Binnen deze prioriteiten zal aandacht zijn voor de onderlinge verwevenheden en spanningen daartussen en voor thema’s en opgaven die daar dwars doorheen lopen, zoals leefomgevingskwaliteit, gezondheid, cultureel erfgoed, water, bodem en (nationale) veiligheid.

Binnen de prioriteiten hanteert het Rijk drie afwegingsprincipes die helpen om beleidskeuzes te maken:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

Planspecifiek

De ontwikkeling bevindt zich binnen bestaand stedelijk gebied van de gemeente Montfoort. Onderhavig initiatief betreft een ontwikkeling van beperkte omvang zonder strijdigheid met Rijksbelangen. De ontwikkeling is passend binnen de NOVI.

3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd en is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' hieraan toegevoegd. Overheden dienen op grond van het gewijzigde Bro nieuwe stedelijke ontwikkelingen te motiveren om tot een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe ontwikkeling te komen. Een zorgvuldige benutting van de beschikbare ruimte voor verschillende functies vraagt om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van een nieuwe stedelijke ruimtevraag en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van de nieuwe ontwikkeling.
De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Bro. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. In de nieuwe systematiek worden de huidige definities niet gewijzigd. Ten aanzien van de "treden" van de Ladder zijn er wel wijzigingen: in de nieuwe Ladder zijn de treden 1 en 2 samengevoegd en trede 3 is geschrapt, waardoor er geen sprake meer is van verschillende treden.

De Ladder stelt dat voldaan wordt aan de Ladder als de woningbouwontwikkeling voorziet in een behoefte en gepland is binnen bestaand stedelijk gebied.

In artikel 1.1.1 Bro worden relevante begrippen gedefinieerd. De wet verstaat onder stedelijke ontwikkeling de '*ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.* Een woningbouwontwikkeling valt onder de definitie van stedelijke ontwikkeling als deze groter is dan 11 woningen. Dit is gedefinieerd in de overzichtsuitspraak van de Raad van State 28 juni 2017; (ECLI:NL:RVS:2017:1724)

Planspecifiek

Voorliggende planontwikkeling betreft het omzetten van een groenbestemming naar een verkeerbestemming voor het realiseren van 15 parkeerplaatsen. Wanneer een bestemmingsplan voorziet in een van de andere in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder 1, Bro genoemde stedelijke voorzieningen in de vorm van een terrein met een ruimtebeslag van minder dan 500 m^2, kan deze ontwikkeling in beginsel niet als een stedelijke ontwikkeling worden aangemerkt[1]. Parkeerplaatsen vallen onder overige stedelijke functies. In dit geval ligt het ruimtebeslag van voorgenomen ontwikkeling onder de grens van 500 m^2 en is het plan hiermee niet Ladderplichtig. Daarnaast kan opgemerkt worden dat de huidige groenbestemming, aangrenzend aan woonbebouwing en onderdeel van het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing, reeds een stedelijke functie heeft. Voorgenomen ontwikkeling sluit derhalve aan op gronden waar in de huidige situatie reeds stedelijk groen en dus een stedelijke functie gesitueerd is. De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en voorziet in een reële behoefte. Geconcludeerd kan worden dat een nadere toelichting als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Bro hier achterwege kan blijven.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 2011)

Om uitvoering te geven aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, is op 30 december 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Hierin staat een aantal projecten beschreven die van Rijksbelang zijn en waarmee gemeenten rekening dienen te houden bij het vaststellen van bestemmingsplannen en wijzigings- of uitwerkingsplannen. De projecten zijn exact ingekaderd en voorzien van regels, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Het betreft de onderstaande projecten:

- Rijksvaarwegen
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam
- Kustfundament

[1]https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/gebiedsontwikkeling/ladder-duurzame/handreiking-ladder/jurisprudentie/overzicht-jurisprudentie/#h7ccfdc00-9d15-4a1f-a69f-5158e6f4c85f

- Grote rivieren
- Waddenzee en waddengebied
- Defensie
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen
- Elektriciteitsvoorziening
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen
- Natuurnetwerk Nederland
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Planspecifiek
Voorliggend plan betreft het omzetten van een groenbestemming naar een verkeersbestemming voor het realiseren van 15 parkeerplaatsen in Montfoort. Het plan heeft geen raakvlak met één van de beschreven projecten van het Barro.

Conclusie
Onderhavig plan is niet in strijd met het rijksbeleid.

3.2 Provinciaal

3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht
Op 10 maart 2021 is de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht vastgesteld door de Provinciale Staten (PS). In de Omgevingsvisie worden de integrale lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de provincie vastgelegd. De Omgevingsvisie is een instrument uit de Omgevingswet die op 1 juli 2022 inwerking treedt. De visie is een samenvoeging van onder andere de ruimtelijke structuurvisie, mobiliteitsvisie, natuurvisie en het bodem-, water- en milieuplan. Het vormt een samenhangend pakket met de instrumenten Programma's en Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie wordt met behulp van zeven beleidsthema's richting gegeven aan d e ontwikkeling en bescherming van een gezonde en veilige leefomgeving. De provincie Utrecht heeft als ambitie om in 2050 een inclusieve en circulaire provincie te zijn:
- Waarin stad en land gezond zijn;
- Die klimaatbestendig en waterrobuust is;
- Waarin duurzame energie een plek heeft;
- Met vitale steden en dorpen;
- Die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is;
- Met een levend landschap, erfgoed en cultuur;
- Die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

De gewenste richting om de fysieke leefomgeving te ontwikkelen en te beschermen verschilt per regio of gebied en is afhankelijk van specifieke kenmerken en identiteit van een plek. De Omgevingsvisie is zelfbindend voor de provincie Utrecht.

Planspecifiek
Hiernavolgend is al het relevante beleid voor het plangebied nader toegelicht.

Duurzaam en robuust bodem- en watersysteem
Eén van de belangrijkste risico's van klimaatveranderingen in de delta Nederland is een overstroming. In de Richtlijn Overstromingsrisico (ROR) hebben alle Europese lidstaten afspraken gemaakt om de overstromingsrisico's te beperken. Het plangebied is gelegen binnen de aanduiding overstroombaar gebied en valt binnen het grondwaterlichaam Deklaag Rijn-West. Hierbinnen wordt met gemeenten, waterbeheerders en de Veiligheidsregio Utrecht samengewerkt aan de gevolgenbeperking bij overstromingen. Daarnaast is in de Omgevingsverordening een regel opgenomen om in overstroombaar gebied rekening te houden met overstromingsrisico's.

Vitale steden en dorpen
De provincie Utrecht kent een grote diversiteit aan steden, dorpen en kernen en een grote diversiteit aan woon- en vestigingsmilieus. Gezien de grote ruimtevraag die op de provincie afkomt, is het zaak om zorgvuldig om te gaan met de ruimte. Een groot gedeelte van de mensen woont graag in een stedelijke of dorpse omgeving. De menging en aanwezigheid van functies zoals wonen, werken en voorzieningen draagt bij aan deze aantrekkelijkheid. Binnen het stedelijk gebied van steden en dorpen is nog veel ruimte aanwezig die kan worden benut voor verdichting, herontwikkeling of intensivering. In de afgelopen jaren zijn er weliswaar al veel binnenstedelijke locaties ontwikkeld, maar er zijn nog steeds binnenstedelijke mogelijkheden en er komen continu nieuwe mogelijkheden bij.
Ook is er aandacht nodig voor de kwaliteit van de openbare ruimte: klimaatverandering en gezondheid vragen om een stedelijke omgeving waar tevens ruimte is voor groen, waaronder bomen, en blauw en voor bewegen. Tevens vragen wij aandacht voor het op peil houden van het niveau, de beschikbaarheid en de bereikbaarheid van culturele en recreatieve voorzieningen. Op die manier blijft de binnenstedelijke kwaliteit op een goed niveau.

Voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan het leefbaar en bereikbaar houden van de binnenstad van Montfoort. Door de realisatie van 15 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de binnenstad neemt de parkeerdruk in de binnenstad af. Het plan gaat uit van een hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte, waarbij voldoende ruimte wordt geboden voor een groenvoorziening tussen de parkeerplaatsen.

Aantrekkelijke landschappen
Het plangebied is gelegen binnen de gebiedsbegrenzing het Groene Hart. Het Groene Hart loopt naast Utrecht door in Noord -en Zuid-Holland en is de centrale open ruimte in de Randstad. Het Groene Hart is in de NOVI door het Rijk opgenomen als één van de acht NOVI-gebieden binnen Nederland. NOVI-gebieden zijn gebieden met essentiële, complexe en urgente opgaven met een nationaal belang waar samenwerking tussen alle overheidslagen noodzakelijk is om succesvol antwoord te geven op de opgaven.

Het Groene Hart wordt in de Omgevingsvisie aangewezen als een open landschap met een (veen)weide karakter (incl. strokenverkaveling, lintbebouwing etc.) en waar sprake is van landschappelijke diversiteit en rust & stilte. Binnen het Groene Hart dienen de waarden van het agrarische cultuurlandschap beschermd en benut te worden. Voorgenomen ontwikkeling is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied en tast de kernwaarden van het Groene Hart niet aan.

3.2.2 Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht

De Interim Omgevingsverordening vervangt bestaande verordeningen, zoals de ruimtelijke verordening, de milieuverordening, de natuur en landschapsverordening. De Interim Omgevingsverordening bevat instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen. Daarnaast bevat de Interim Omgevingsverordening direct werkende regels. Dit zijn regels die rechtstreeks gelden voor bedrijven, burgers en andere initiatiefnemers bij het uitvoeren van een activiteit. De Interim Omgevingsverordening is op 1 april 2021 inwerking getreden en zal een looptijd hebben totdat de Omgevingswet van kracht is en de omgevingsverordening inwerking treedt.

Planspecifiek
Onderstaand zijn enkel relevante regels voor voorgenomen ontwikkeling opgenomen.

Overstroombaar gebied
Navolgende figuur laat zien dat het gehele plangebied is gelegen in een overstroombaar gebied. Met betrekking tot deze gronden stelt artikel 2.10 van de Interim omgevingsverordening dat een bestemmingsplan bestemmingen en regels bevat die rekening houden met overstromingsrisico's. Binnendijks is dit van toepassing op kwetsbare en vitale objecten en woonwijken en bedrijventerreinen. Buitendijks is dit ook van toepassing op individuele woningen en bedrijven. Door een goed bedachte locatiekeuze en inrichting kunnen gevolgen van een overstroming aanzienlijk beperkt worden. In dit kader is de 'Handreiking Overstromingsrobuust Inrichten' opgesteld. Voorliggend plan betreft geen kwetsbaar en vitaal object.

Figuur 5. Uitsnede kaart Overstroombaar gebied, plangebied aangeduid met rode marker (bron: provincie Utrecht).

Stedelijke functies in stedelijk gebied
Uit artikel 9.15 blijkt dat conform het Besluit ruimtelijke ordening de duurzame verstedelijkingsladder moet worden toegepast. De basisprincipes voor verstedelijking dienen hierbij te worden gevolgd waarbij er zo veel mogelijk binnenstedelijk/ binnendorps (binnen het stedelijk gebied) nabij knooppunten moet worden verstedelijkt. Daarnaast in overig stedelijk gebied. In paragraaf 3.1.1 is reeds ingegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking en is voorliggend plan hieraan getoetst. De behoefte aan voorliggend plan is in hoofdstuk 2 aangetoond.

Figuur 6. Uitsnede kaart stedelijk gebied, plangebied aangeduid met rode marker (bron: provincie Utrecht).

Stiltegebied

Deze paragraaf is van toepassing op activiteiten die ervoor kunnen zorgen dat de ervaring van natuurlijke geluiden in een stiltegebied worden verstoord. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen Aandachtsgebied stiltegebied bevat regels die rekening houden met de doelstellingen voor het geluidsniveau bedoeld in Artikel 9.24 Doelstelling voor het geluidsniveau in stiltegebied. Deze doelstelling betreft het bereiken en behouden van een 24-uursgemiddeld geluidsniveau LAeq,24h van ten hoogste 40 dB(A) in de Stille kern van stiltegebied en een 24-uursgemiddeld geluidsniveau LAeq,24h van bij voorkeur 40 dB(A) maar ten hoogste 45 dB(A) in de Bufferzone. Gezien de ligging van het plangebied ten opzichte van het stiltegebied en de bufferzone kan geconcludeerd worden dat voorgenomen ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op bovengenoemde doelstelling.

Figuur 7. Uitsnede kaart stiltegebieden, plangebied aangeduid met rode marker (bron: provincie Utrecht).

Bereikbaarheid en mobiliteit

Al in een vroeg stadium (vóór het overleg, maar bij voorkeur al in de planvormingsfase) moet er voor de ontwikkelingen in de leefomgeving door middel van een mobiliteitsscan gekeken worden welke mobiliteitseffecten optreden, en of de mobiliteitstoets bij de voorgenomen ontwikkeling in de leefomgeving noodzakelijk is. Om de noodzaak na te gaan, moet bij elk bestemmingsplan in een vroeg stadium het aantal verplaatsingen voor de verschillende vervoerwijzen duidelijk zijn. Het gaat om de vervoerwijzen die betrekking hebben op de omliggende verkeers- en vervoersnetwerken, zoals: het wegennet, openbaar-vervoernetwerk, fiets- en looproutes. Als er sprake is van een (relatief) groot aantal verplaatsingen of het vermoeden bestaat dat er zich een knelpunt gaat voordoen op omliggende verkeers- en vervoersnetwerken, is een mobiliteitstoets noodzakelijk.

Voorgenomen ontwikkeling voorziet in het mogelijk maken van 15 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de binnenstad van Montfoort. Er worden geen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk verwacht, het plan draagt immers bij aan het verlagen van de parkeerdruk in het centrum en het vergroten van de bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad. In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op het aspect Verkeer en parkeren.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Montfoort (2021)

De Omgevingsvisie ‘Vitale kernen in een waardevol landschap’ is op 13 december 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. De Omgevingsvisie is in de ‘geest’ van de Omgevingswet opgesteld en de eerste stap van de invoering van de Omgevingswet in Montfoort. De gemeente Montfoort heeft eind 2018 de uitgangspunten voor de implementatie van de Omgevingswet bepaald. In deze visie geeft de gemeente invulling aan deze uitgangspunten. Er wordt niet bij nul begonnen, maar er wordt uitgegaan van bestaand relevant beleid (lokaal, regionaal, provinciaal). Daar waar nodig stelt de omgevingsvisie nieuwe prioriteiten en beleidsuitgangspunten, die de basis kunnen vormen voor nieuw op te stellen beleid. De gemeente kiest voor een groeistrategie, waarbij de omgevingsvisie mee groeit met de wensen en ontwikkelingen die zich de komende jaren voordoen

In de omgevingsvisie wordt specifiek de ambitie benoemd om de bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad van Montfoort te verbeteren. Onder meer dient de verkeerscirculatie aangepast te worden om zo doorgaand verkeer in de binnenstad te weren. Ook wil de gemeente parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad creëren om zo auto's aan de rand van de binnenstad op te vangen. Ook is het doel om de blauwe zones aan te passen, een parkeerverbod in te stellen en parkeervakken te maken waar wel geparkeerd mag worden. Hiermee is er minder verkeer door de smalle straten in de binnenstad en wordt de binnenstad veiliger en neemt de veiligheid en leefbaarheid toe.

Planspecifiek
Voorliggend plan draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad van Montfoort. Er wordt concreet invulling gegeven aan het doel om een parkeerterrein aan de rand van de binnenstad te creëren en zo auto's aan de rand op te vangen. Hierdoor ontstaat een veiliger en voor langzaam verkeer en voetgangers toegankelijker binnenstad. Het plan is daarmee in lijn met de Omgevingsvisie.

3.3.2 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor de locatie is bestemmingsplan 'Woonwijken' en is vastgesteld op 31 januari 2011. Daarnaast geldt het paraplubestemmingsplan 'Parkeernormen Montfoort' (vastgesteld 29 oktober 2018).

Planspecifiek
Op de gronden rusten momenteel de enkelbestemming 'Groen'. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor groenvoorzieningen, water, paden, verhardingen, speelvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbaar nut. Het realiseren van 15 parkeerplaatsen is in strijd met de bestemmingsdoeleinden. Parkeerplaatsen zijn binnen de groenbestemming niet toegestaan.

Er zijn geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden of wijzigingsbevoegdheden die voorzien in dit geval. Om de situatie planologisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan moeten worden opgesteld.

Figuur 8. Overzicht bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied (bron: ruimtelijkeplannen.nl).

4 Milieutechnische uitvoerbaarheid

Een ruimtelijke onderbouwing voor een omgevingsvergunning moet voorzien in een goede ruimtelijke ordening, zoals de Wro ex art 3.1 stelt. De invulling van dit vereiste is in de jurisprudentie verder gepreciseerd. Onderstaand is per woon- en omgevingsaspect beoordeeld of en wat voor een wijziging er optreedt en of een goed woon- en leefklimaat voor zowel de omgeving als het plangebied zelf gegarandeerd is.

4.1 M.E.R.

Toetsingskader

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd en in lijn gebracht met de Europese richtlijn hieromtrent (nr. 85/337/EEG). Voor deze wetswijziging kon bij de vraag of er een MER moest worden gemaakt, dan wel een mer-beoordeling moest worden uitgevoerd, worden volstaan met een toets aan de activiteiten en de bijbehorende getalsmatige grenzen uit het Besluit m.e.r. (bijlage C en D). Omdat de Europese richtlijn geen getalsmatige grenzen kent voor mer-plichtige activiteiten, zijn deze getalsmatige grenzen niet meer 'hard', maar hebben ze meer een indicatieve waarde.

Concreet betekent dit dat bij de vraag of er een m.e.r. of een mer-beoordeling dan wel een planmer moet worden uitgevoerd, niet zonder meer kan worden uitgegaan van de getalsmatige grenzen in kolom 2 van bijlage C en D, maar dat meer in algemene zin beoordeeld moet worden of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen, waardoor het opstellen van een MER noodzakelijk zou zijn. Een planmer is wettelijk verplicht wanneer:

- Het plan kaders stelt voor activiteiten in het plangebied waarvoor een (project-)mer noodzakelijk is, dan wel waarvoor beoordeeld moet worden of een (project-)mer noodzakelijk is;
- Een bestemmingsplan activiteiten mogelijk maakt die kunnen leiden tot significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden (dan is een passende beoordeling noodzakelijk).

Bij een planmer gaat het om besluiten uit kolom 3 van bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Een project-mer of besluit-mer betreft een besluit op grond waarvan geen nader besluit mer- of (beoordelings-) plichtig besluit meer nodig is. Het plan schept dus geen kader meer voor een mer-(beoordelings)plichtig besluit. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om een bestemmingsplan wat in directe zin woningbouw mogelijk maakt waarvoor een mer-plicht geldt, of om een omgevingsvergunning voor het in werking hebben van een veehouderij (met aanzienlijke milieugevolgen). Het betreft hier besluiten uit kolom 4 van bijlage C en D van het Besluit m.e.r.

De wetswijziging van 1 april 2011 heeft tot gevolg dat ook onder de drempelwaarden beoordeeld moet worden of een mer-procedure doorlopen moet worden. Dit geldt zowel voor besluiten uit kolom 4 als voor besluiten (plannen) uit kolom 3 (planmer). Ingeval het project onder de drempelwaarde valt is deze beoordeling vormvrij. Dit betekent dat deze beoordeling via de officiële mer-beoordelingsprocedure kan geschieden, maar in veel gevallen zal een beoordeling in de toelichting bij het plan voldoende zijn.

Planspecifiek

Voorliggend plan valt in categorie D11.2 “Stedelijk ontwikkelingsproject. Het plan overschrijdt de getalsmatige grenzen van het Besluit m.e.r. (kolom C en D) niet. Deze grenzen zijn:

D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

Figuur 10: Categorie D11.2 met getalsmatige grenzen. (bron: bijlage D van Besluit milieueffectrapportage)

Dit betekent dat er sprake is van een vormvrije mer beoordeling. Voor voorliggend plan kan op basis van de in hoofdstuk 2 beschrijving van het plan en hoofdstuk 4 de milieutechnische uitvoerbaarheid voldoende inzicht gegeven worden in de milieugevolgen van het plan zoals bedoeld in de criteria van bijlage III van de m.e.r.-richtlijn geoordeeld worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen), worden hinder en gevaar beperkt of voorkomen en wordt het voor bedrijven of woonfuncties mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.
Om dit gestandaardiseerd te kunnen beoordelen zijn in de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering richtafstanden opgesteld. Deze afstanden geven voor gemiddelde bedrijfssituaties aan op welke afstand geen hinder is te verwachten. De meer verfijnde afstemming voor de beperking of voorkoming van milieuhinder vindt vervolgens plaats in het kader van de Wet milieubeheer.
In de brochure wordt onderscheid gemaakt in verschillende omgevingstypen. Voor een rustige woonomgeving gelden andere afstanden (strengere eisen) dan voor andere gebieden, zoals drukke woonwijken, gemengde gebieden en landelijke gebieden. De betreffende VNG-publicatie vormt geen wettelijk kader. De in de publicatie opgenomen afstanden betreffen richtafstanden.

Planspecifiek

Voorliggende planontwikkeling houdt het wijzigen van een groenbestemming naar verkeerbestemming in voor het realiseren van 15 parkeerplaatsen. De functie parkeren is geen milieuhinderlijke functie. Wel moet bij parkeerplaatsen rekening worden gehouden met inrichtingslawaai, bijvoorbeeld als gevolg van dichtslaande portieren. Op basis van de VNG-brochure dient voor een parkeerplaats een afstand van 30 meter aangehouden te worden ten opzichte van een milieugevoelige bestemming. Echter hoeft er alleen onderzoek uitgevoerd te worden bij parkeerplaatsen die behoren tot inrichtingen, en niet bij openbare parkeerplaatsen. In dit geval is sprake van een beperkt aantal openbare parkeerplaatsen. Het aspect Bedrijven en milieuzonering vormt derhalve geen belemmering.

4.3 Geluidhinder

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt ernaar gestreefd om de geluidhinder als gevolg van spoor-, wegverkeer of industrie te beperken. Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn er normen gesteld tot welke maximale geluidsniveaus geluidgevoelige functies belast mogen worden. De Wgh geeft tevens aan in welke situaties middels onderzoek aangetoond moet worden of aan deze normen voldaan kan worden. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening en bijbehorende jurisprudenties zijn aanvullende onderzoeksverplichtingen gesteld.

Planspecifiek

Voorliggend plan maakt een nieuw parkeerterrein met 15 parkeerplaatsen mogelijk. Hiervoor wordt een extra inrit vanuit de Joop Westerweelstraat aangelegd. Dit betreft een zeer beperkte fysieke reconstructie van de weg. Gezien het feit dat de Joop Westerweelstraat een 30 km/h weg betreft en 30 km/h wegen niet gezoneerd zijn, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

De verkeersgeneratie van de 15 parkeerplaatsen bedraagt in een worst-case scenario maximaal 76 per dag. De akoestische effecten als gevolg van deze verkeersgeneratie zullen beperkt zijn. Het verkeer in de binnenstad zal door voorgenomen ontwikkeling afnemen waardoor er hier een verbetering van het akoestisch klimaat plaatsvindt.

Er is volledigheidshalve wel een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de parkeerplaatsen op de gevels van achterliggende woningen aan de Joop Westerweelstraat. Dit gebruik omvat de parkeerbewegingen en korte gesprekken bij de auto's (stemgeluid).
Om een goede ruimtelijke ordening te kunnen garanderen is aansluiting gezocht bij de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit. Het uitgevoerde akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage 3.

Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau niet worden overschreden. Het maximale geluidniveau wordt met ten hoogste 1 dB overschreden bij de tweede verdieping van de woningen, alleen in de avondperiode. Deze kleine overschrijding zal geen onaanvaardbare hinder veroorzaken. Daarnaast kan worden opgemerkt dat er meer situaties zijn waarbij auto's in de nabijheid van woningen parkeren, vaal op kortere afstand dan hier het geval is. voor zover bekend uit de literatuur treedt hierbij geen hinder op.

De 15 parkeerplaatsen zijn vanuit geluid bezien goed inpasbaar. Het aspect geluidhinder vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.4 Natuurbescherming

Natuur is een gevoelige functie die beschermd moet worden tegen negatieve effecten. Per 1 januari 2017 geldt de Wet natuurbescherming. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet. De nieuwe Wet natuurbescherming (Natuurwet) voorziet in vereenvoudigde regels ter bescherming van de natuur, in decentralisatie van bevoegdheden naar provincies en in een goede aansluiting op het omgevingsrecht. Er wordt beter aangesloten op de Europese regelgeving en er wordt een duidelijker onderscheid gemaakt tussen soorten die Europees beschermd zijn en Nationaal beschermde soorten.

Met de Wet natuurbescherming komt de bevoegdheid voor het verlenen van ontheffingen en vrijstellingen bij ruimtelijke ingrepen in principe bij de provincies te liggen. Dit is conform het bestuursakkoord natuur waarin is aangegeven dat de decentralisatie van de taken en bevoegdheden op het vlak van de natuurwetgeving haar beslag zal krijgen in de Wet natuurbescherming. Provincies nemen hiermee de taak over die tot nu toe werd uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl). Daarmee is de provincie bevoegd gezag voor de toetsing van werkzaamheden en activiteiten (hierna genoemd 'handelingen') bij Natura 2000-gebieden (de gebiedsbeschermings-bepalingen) en dier- en plantensoorten (de soortenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

4.4.1 Flora en Fauna

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bepaald worden of een plan geen nadelige effecten heeft voor beschermde plant- en diersoorten in en nabij het plangebied. Indien de ontwikkeling verstoring of uitroeiing van beschermde soorten kan inhouden dient onderzocht te worden of eventuele soorten aanwezig zijn. Wanneer dit het geval is moet tevens aangetoond worden middels welke ingrepen deze verstoring voorkomen wordt dan wel gecompenseerd.

Planspecifiek

Voorliggend plan houdt het realiseren van 15 parkeerplaatsen in. Het plangebied betreft een groenstrook tussen de begraafplaats en woonhuizen. Door voorliggend plan zullen drie bomen (essen) worden gekapt en bosschages worden verwijderd. Er is door Ecoresult derhalve een ecologische quickscan uitgevoerd, zie bijlage 4. In dit onderzoek is ook een andere deellocatie voor een parkeerterrein meegenomen, namelijk aan de Heeswijkerpoort. De conclusies uit het onderzoek luiden:

Wet natuurbescherming
‘Significante negatieve effecten van stikstofemissie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten als gevolg van de afstand en de aard van de werkzaamheden (aanleggen parkeerplaatsen). Passend nader onderzoek naar stikstofemissies (van de aanlegfase en gebruiksfase) – middels de Aerius Calculator – of andere verstoringsfactoren is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een ontheffing op de Wet natuurbescherming met betrekking tot gebiedsbescherming is niet van toepassing.’

Interim Omgevingsverordening 2020
‘De plangebieden zijn niet gelegen in een gebied van Natuurnetwerk Nederland (NNN). Hierdoor valt voorhand uit te sluiten dat de activiteiten geen negatieve effecten hebben op het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Vanwege de ligging buiten Groene Contour en Weidevogelkerngebied treden geen schadelijke effecten op voor deze gebieden. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een vergunning is niet nodig.’

Beschermde houtopstanden
‘De plangebieden bevinden zich binnen de bebouwde kom. In dit geval is de Wet natuurbescherming, onderdeel houtopstanden niet van toepassing.’

Jaarrond beschermde nesten
‘De plangebieden zijn ongeschikt als voortplantings- en vaste rust- en verblijfplaats en/of essentieel leefgebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten in bebouwing en bomen. Nader onderzoek is niet nodig. De activiteiten kunnen worden uitgevoerd. Het aanvragen van een ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig.’

Algemene vogels en niet jaarrond beschermde nesten
‘Schadelijke effecten door uitvoering van de werkzaamheden op bezette nesten van vogels met niet jaarrond beschermde nesten en algemene vogels zijn te voorkomen (in gebruik zijnde vogelnesten mogen in principe nooit worden verstoord) door buiten het broedseizoen te werken (buiten grofweg de periode 1 maart – 15 augustus). Werken binnen het broedseizoen is enkel mogelijk indien er geen bezette nesten worden verstoord. Indien er binnen het broedseizoen gewerkt wordt is voorafgaand aan de werkzaamheden een controle door een deskundig ecoloog noodzakelijk.’

Vleermuizen
‘De plangebieden zijn ongeschikt voor vaste rust- en verblijfplaatsen en/of essentieel functioneel leefgebied van Habitatrichtlijnsoorten. Nader onderzoek is niet nodig. De activiteiten kunnen worden uitgevoerd. Het aanvragen van een ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig. Aanbevolen wordt om eventuele nieuwe verlichting zo in te richten dat de boomkronen niet verlicht worden. Op deze wijze wordt een functie als foerageergebied of vliegroute van vleermuizen niet verstoord.’

Nationaal beschermde soorten
‘Het plangebied is geschikt voor Nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Utrecht een vrijstelling geldt, zoals algemene (spits)muizen, egel, gewone pad en bruine kikker. Nader onderzoek naar deze soorten is niet noodzakelijk. Wel geldt ten alle tijde de zorgplicht. Dit houdt in dat indien mogelijk schadelijk effect zoveel mogelijk dient te worden voorkomen.’

Invasieve exoten
‘Er is ook gekeken naar groeiplaatsen (voor zover waarneembaar) van exoten als Japanse duizendknoop en reuzenberenklauw. Er werden geen groeiplaatsen van deze soorten aangetroffen. Wellicht is tijdens de quickscan nog geen volledig beeld van alle exoten verkregen.’

Aanbevelingen
‘Los van de onderzoeksresultaten, maar als duurzame inrichtingsmaatregel “inclusief bouwen voor vleermuizen en vogels, heeft het de ecologische voorkeur om rekening te houden met de wensen van vleermuizen en vogels in het nieuwe ontwerp. Plaats bijvoorbeeld vogelnestkasten of vleermuiskasten aan de bomen of plaats dichte beplantingen als schuilplaats voor zoogdieren, insecten en/of huismus.’

In de nadere uitwerking van het ontwerp zal rekening worden gehouden met de wensen van vleermuizen en vogels. In geen van de te kappen essen zijn doorlopende boomholten of (grotere) boomnesten aanwezig. De kap van de drie essen levert vanuit ecologisch oogpunt geen belemmering op.

Er kan geconcludeerd worden dat vanuit Flora en fauna geen aanvullende randvoorwaarden of eisen naar voren komen voor voorliggend plan. Het aspect vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden
Op 15 juni 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) vastgesteld. Het PAS bevat maatregelen die leiden tot een afname van stikstofdepositie en maatregelen die leiden tot een versterking van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden. Een gedeelte van de toekomstige afname van stikstofdepositie kan vervolgens worden opgevuld door economische activiteiten die leiden tot een toename van stikstofdepositie. In de praktijk blijkt echter dat de afname van stikstofdepositie als gevolg van de maatregelen niet gegarandeerd kan worden. Daarom heeft op 29 mei 2019 de Raad van State een uitspraak gedaan waarin de Raad oordeelt dat het PAS niet als basis voor toestemming voor activiteiten mag worden gebruikt.

Het uitgangspunt is sindsdien nog steeds dat voor nieuwe initiatieven aangetoond moet worden dat er geen significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofemissies en -deposities ontstaan als gevolg van het initiatief. Het instrument waarmee de stikstof berekend kan worden is de AERIUS Calculator.

Planspecifiek
In het kader van voorgenomen ontwikkeling is een Aeriusberekening uitgevoerd voor zowel de bouw als gebruiksfase, zie bijlage 5. Uit de berekening komt naar voren dat zowel in de bouw als de gebruiksfase geen stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/ja op nabijgelegen Natura 2000-gebieden optreedt. Het plan heeft dan ook geen negatieve gevolgen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden en is uitvoerbaar in het kader van de Wet natuurbescherming.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie
Het archeologisch erfgoed wordt binnen Nederland als waardevol beschouwd. De Monumentenwet legt de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het archeologische erfgoed grotendeels bij de gemeente. Sinds 1 september 2007 kent Nederland de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz). Vanaf de inwerkingtreding van deze (wijzigings-)wet zijn gemeenten verplicht rekening te houden met archeologische waarden in de bestemmingsplannen. Als instrument om een goed onderbouwde belangenafweging te kunnen maken heeft de gemeente Stichtse Vecht een archeologische beleidskaart laten ontwikkelen. Op de archeologische beleidskaart staan archeologische waarden- en verwachtingszones aangegeven waaraan beleidsregels zijn gekoppeld die in de bestemmingsplannen kunnen worden opgenomen. In de beleidsregels zijn vrijstellingsgrenzen opgenomen voor de oppervlakte en diepte van de voorgenomen ingreep. Indien een plangebied groter is dan de gestelde oppervlakteondergrens en de ingreep dieper gaat dan de diepte-ondergrens dient archeologisch onderzoek conform de Archeologische MonumentenZorg-Cyclus (AMZ-cyclus) te worden uitgevoerd.

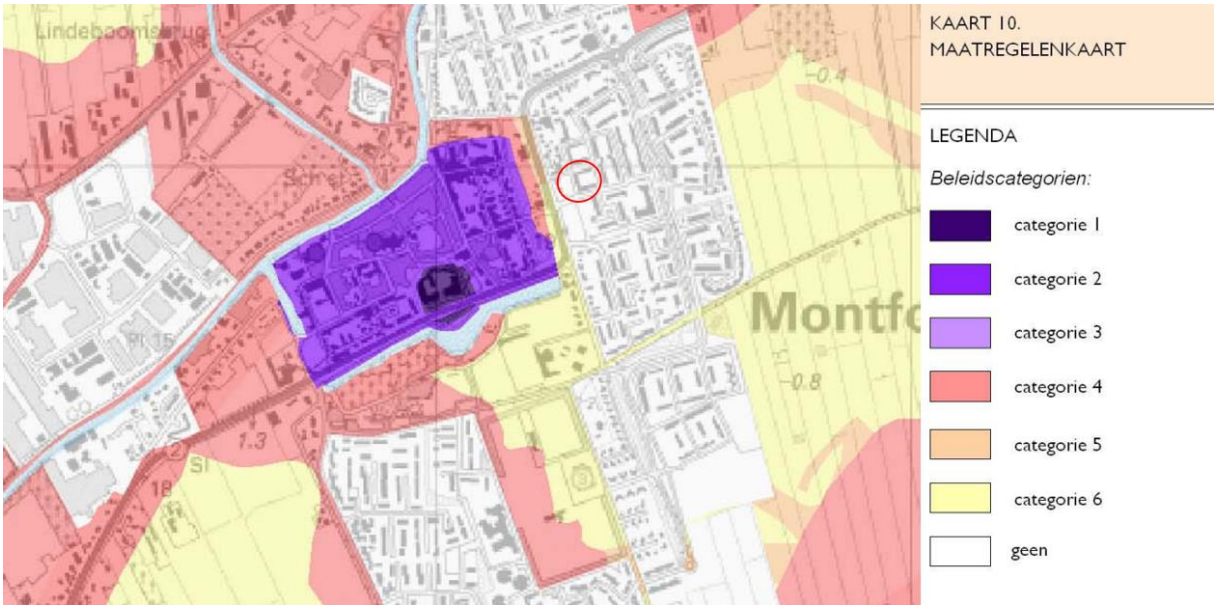
Planspecifiek

Monumentale bouwwerken

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit groen. Er zijn in het plangebied en nabije omgeving geen monumentale bouwwerken aanwezig.

Archeologie

Het plangebied kent geen archeologische verwachtingswaarden op basis van de beleidskaart (zie navolgende afbeelding). Archeologisch onderzoek is voor het plan dan ook niet noodzakelijk. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden vondsten worden gedaan waarvan wordt vermoed dat het archeologische vondsten betreft, dienen deze op grond van art. 5.10 van de Erfgoedwet verplicht gemeld te worden bij de bevoegde overheid (gemeente).



Figuur 9. Archeologische beleidskaart gemeente Montfoort, plangebied aangeduid met rode cirkel (bron: gemeente Montfoort).

Landschappelijke cultuurwaarden

Volgens de provinciale Cultuurhistorie en landschapskaart uit de Verordening maakt het plangebied deel uit van het Groene Hart. De kernkwaliteiten van het Groene Hart zijn:

- Openheid;
- (veen)weidekarakter, inclusief strokenverkaveling, lintbebouwing, etc.;
- Landschappelijke diversiteit;
- Rust en stilte.

Voorgenomen ontwikkeling is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Er kan geconcludeerd worden dat de kernkwaliteiten van het Groene Hart niet worden aangepast

Het aspect Archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor voorliggend plan.

4.6 Bodemkwaliteit

Het is wettelijk geregeld (Wbb en bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen, als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Indien sprake is van een verdachte locatie dient onderzocht te worden in welke mate de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Planspecifiek
Voorgenomen plan wijzigt een groenbestemming naar verkeer waardoor er geen hogere eisen aan de ondergrond gesteld worden. Een parkeerterrein is een niet-gevoelige functie, er is geen sprake van een langdurig gebruik door personen. Voor de bestemmingswijziging is een bodemonderzoek dan ook niet noodzakelijk.

Het aspect Bodem vormt gezien bovenstaande conclusie geen belemmering voor het plan.

4.7 Luchtkwaliteit

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1. Grenswaarden maatgevende stoffen Wet luchtkwaliteit.

Stof	**Toetsing van**	**Grenswaarde**	**Advieswaarde** (WHO)
Stikstofdioxide (NO2)	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m³	10 µg / m³
	Uurgemiddelde (mag max. 18 keer per jaar worden overschreden)	200 µg / m³	
Fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m³	15 µg / m³
	24-gemiddelde concentratie (mag max. 35 keer per jaar worden overschreden)	50 µg / m³	
Fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m³	5 µg / m³

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van ruimtelijke plannen, uit oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In het Besluit NIBM (Niet in Betekenende Mate) en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Dit kan het geval zijn wanneer een project een effect heeft van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10}.

Planspecifiek
Op basis van de gemiddelde verkeersgeneratie is voorts met de NIMB-tool in beeld gebracht wat de invloed van de 15 parkeerplaatsen op de kwaliteit van de lucht is (zie onder). Hieruit blijkt dat deze ver onder de norm blijft. Bovendien neemt met voorgenomen ontwikkeling het aantal verkeersbewegingen in de binnenstad, en daarmee de verslechtering van de luchtkwaliteit, af. Het aspect Luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de ontwikkeling.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

	Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	532
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,34**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,08**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

4.8 Externe Veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Het gaat daarbij om onder meer de productie, opslag, transport en het gebruik van gevaarlijke stoffen. Dergelijke activiteiten kunnen een beperking opleggen aan de omgeving. Door voldoende afstand tot de risicovolle activiteiten aan te houden kan voldaan worden aan de normen. Aan de andere kant is de ruimte schaars en het rijksbeleid erop gericht de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. De wetgeving rond externe veiligheid richt zich op de volgende risico's:

- risicovolle (Bevi-)inrichtingen; *(Bevi staat voor Besluit externe veiligheid inrichtingen)*
- vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen;
- vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor.

Daarnaast wordt er in de wetgeving onderscheid gemaakt tussen de begrippen kwetsbaar en beperkt kwetsbaar en plaatsgebonden risico en groepsrisico. Deze begrippen worden hieronder toegelicht.

Kwetsbaar en beperkt kwetsbaar
Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen, en kinderopvang- en dagverblijven, en grote kantoorgebouwen (>1500 m²). Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kleine kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen. De volledige lijst wat onder (beperkt) kwetsbaar wordt verstaan is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) opgenomen.

Plaatsgebonden risico en groepsrisico
Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in een contour van 10^{-6} als grenswaarde. Het realiseren van kwetsbare objecten binnen deze contour is niet toegestaan. Het realiseren van beperkt kwetsbare objecten binnen deze contour is in principe ook niet toegestaan. Echter, voor beperkte kwetsbare objecten is deze 10^{-6} contour een richtwaarde. Mits goed gemotiveerd kan worden afgeweken van deze waarde tot de 10^{-5} contour.

Bij groepsrisico is niet een contour bepalend, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Bij groepsrisico wordt gewerkt met een oriëntatiewaarde en niet met een grenswaarde. Hoe meer mensen dicht op de bron zijn bij een bepaalde calamiteit, hoe groter het effect. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) stelt dat bij elk bestemmingsplan, waar een relevant groepsrisico aanwezig is, dit risico moet worden verantwoord,

ook wanneer dit onder de oriëntatiewaarde ligt. Hierbij geldt hoe hoger het groepsrisico des te zwaarder de verantwoording is.

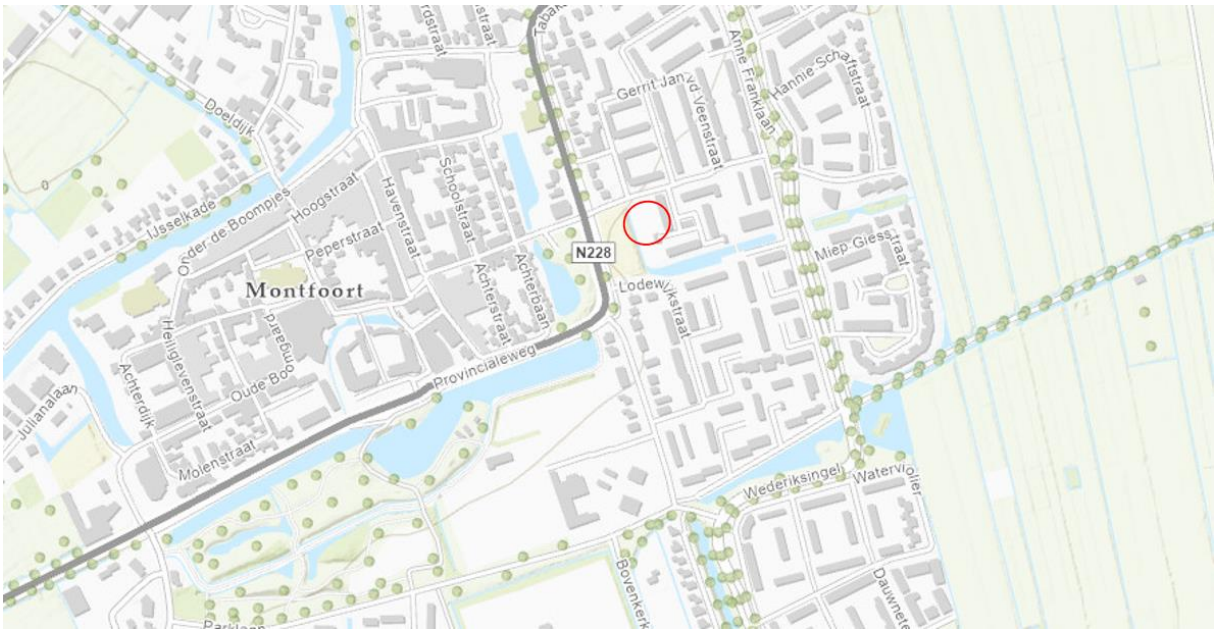
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) van belang. Het Bevi legt veiligheidsnormen op aan bedrijven die een risico vormen voor mensen buiten de inrichting. Het Bevi is opgesteld om de risico's, waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle bedrijven, te beperken. Het besluit heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimaal (aanvaard) beschermingsniveau te bieden. Via een bijhorende ministeriële regeling (Revi) worden diverse veiligheidsafstanden tot kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten gegeven. Aanvullend op het Bevi zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Het Bevi is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor
Het toetsingskader voor het onderdeel transportroutes gevaarlijke stoffen is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Dit besluit is op 1 april 2015 in werking getreden. Bepaald moet worden of binnen de invloedsfeer van deze transportassen gevoelige functies mogelijk zijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor sommige transportassen wordt rekening gehouden met het Plasbrandaandachtsgebied (PAG). Het PAG is het gebied tot 30 meter van de transportas waarin, bij de realisering van kwetsbare objecten, rekening dient te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. Op basis van het Bevb wordt het voor gemeenten verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan, op basis waarvan de aanleg van een buisleiding of een kwetsbaar object of een risicoverhogend object mogelijk is, de grenswaarde voor het PR in acht te nemen en het GR te verantwoorden. Het Bevb vervangt hiermee de circulaires Zonering langs hogedruk aardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen (1991).

Planspecifiek
Om te beoordelen of er risico’s Externe Veiligheidsrisico’s zijn, is de risicokaart van de provincie geraadpleegd. De kaart geeft aan dat er in de directe omgeving geen gevaarlijke risicobronnen aanwezig zijn (zie navolgende afbeelding).



Figuur 10. Uitsnede risicokaart, plangebied aangegeven met rode cirkel (bron: risicokaart.nl).

De dichtstbijzijnde risicobron betreft de provinciale weg N228. Het plangebied is op circa 45 meter afstand ten opzicht van de N228 gesitueerd. Over deze weg mogen geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Over de weg mogen wel gevaarlijke stoffen die niet routeplichtig zijn, zoals diesel, worden vervoerd. Een parkeerterrein is niet aangewezen als een (beperkt) kwetsbaar object. Daarnaast is het aantal transportbewegingen waarbij deze stoffen worden vervoerd dusdanig laag dat er geen invloed op het plangebied wordt verwacht. De provinciale weg levert geen belemmering op voor de realisatie van 15 parkeerplaatsen.

Naast het transport van niet-routeplichtige stoffen over de N228 zijn verder geen planologisch relevante risicobronnen zoals Bevi-inrichtingen, het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, de weg, buisleidingen of hoogspanningsverbindingen en straalpaden aanwezig. Het aspect Externe veiligheid staat de realisatie van de 15 parkeerplekken niet in de weg.

4.9 Waterhuishouding

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast (waaronder ook risico van overstromingen e.d.) voorkomen worden en de kwaliteit van het water hoog gehouden worden.

Op Rijksniveau en Europees niveau zijn de laatste jaren veel plannen en wetten gemaakt met betrekking tot water. De belangrijkste hiervan zijn het Waterbeleid voor de 21^{e} eeuw, de Waterwet en het Nationaal Waterplan.

Nationaal waterbeleid

Waterbeleid voor de 21^{e} eeuw

De Commissie Waterbeheer 21ste eeuw heeft in augustus 2000 advies uitgebracht over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De adviezen van de commissie staan in het rapport ‘Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw’ (WB21). De kern van het rapport WB21 is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. In het Waterbeleid voor de 21^{e} eeuw worden twee principes (drietrapsstrategieën) voor duurzaam waterbeheer geïntroduceerd:

- vasthouden, bergen en afvoeren: dit houdt in dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het

water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.
- schoonhouden, scheiden en zuiveren: hier gaat het erom dat het water zoveel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan het bod.

Waterwet
Centraal in de Waterwet staat een integraal waterbeheer op basis van de 'watersysteembenadering'. Deze benadering gaat uit van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit, -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen water, grondgebruik en watergebruikers.
Het doel van de waterwet is het integreren van acht bestaande wetten voor waterbeheer. Door middel van één watervergunning regelt de wet het beheer van oppervlaktewater en grondwater en de juridische implementatie van Europese richtlijnen, waaronder de Kaderrichtlijn Water. Via de Waterwet gelden verschillende algemene regels. Niet alles is onder algemene regels te vangen en daarom is er de integrale watervergunning. In deze integrale watervergunning zijn zes vergunningen uit eerdere wetten (inclusief keurvergunning) opgegaan in één aparte watervergunning.

Nationaal Waterplan 2016- 2021
Het NWP (dec. 2015) bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daarbij behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid voor de komende 6 jaar met een vooruitblik richting 2050. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

Provincie Utrecht
Het waterbeleid van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie. Het plangebied heeft in het provinciale waterbeleid de functie 'landelijk gebied' waarvoor specifieke doelstellingen gelden. Deze doelstellingen vinden hun neerslag in waterbeheerplannen.

Waterbeheerprogramma 2016-2022
In het Waterbeheerprogramma 2016 – 2022: 'Partnerschap als watermerk' heeft Waterschap Vallei en Veluwe haar ambities en uitvoeringsprogramma's vastgelegd voor de periode 2016 tot en met 2022. In het Waterbeheerprogramma is in grote lijnen de koers uitgezet voor de komende zes jaar. In het plan wordt beschreven op welke wijze het waterbeheer wordt vormgegeven en op welke wijze met mede overheden wordt samengewerkt om haar doelen te bereiken. Partnerschap met de omgeving is daarbij het uitgangspunt. Het Waterbeheerprogramma is mede kaderstellend voor de wijze waarop omgegaan wordt met water in de plangebieden.

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden
Het plangebied valt onder het beheergebied van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, die verantwoordelijk is voor het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer. Relevant beleid van het Hoogheemraadschap zijn het Waterbeheerplan Waterkoers 2016-2021, Keur en Legger.

Basisprincipes omgaan met water:
- Vasthouden - bergen - afvoeren (waterkwantiteit)
- Schoon houden - scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)
- Waarborg tegen overstroming - overstromingsrobuust bouwen (veiligheid)

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

Beleid aanbrengen verharding
Stichtse Rijnlanden hanteert het beleid dat bij het aanbrengen van meer dan 500 m² verharding in stedelijk gebied of meer dan 5.000 m² in landelijk gebied gecompenseerd moet worden in de vorm van oppervlaktewater voor waterberging. Door compensatie wordt voorkomen dat ernstige peilstijging optreedt door afstromend regenwater met wateroverlast tot gevolg. Voor infiltratie van hemelwater vanaf verharde oppervlakken hanteert het hoogheemraadschap een ja, mits-principe. Door het aanleggen van bovengrondse voorzieningen, zoals wadi's en greppels, wordt een versnelde afvoer naar oppervlaktewater voorkomen. Overeenkomstig de eis van het waterschap worden bij de bouw van de woningen geen uitlogende materialen toegepast.

Watertoets
Sinds 1 november 2003 is voor alle ruimtelijke plannen de watertoets verplicht. Het doel van de watertoets is waterbelangen evenwichtig mee te nemen in het planvormingsproces van Rijk, provincies en gemeenten. Hiermee wordt een veilig, gezond en duurzaam watersysteem nagestreefd. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

Planspecifiek
Bestaand watersysteem
Op onderstaande uitsnede is zichtbaar dat ten zuiden en westen van het plangebied een tertiaire watergang is gesitueerd. Tertiaire watergangen dienen door aangrenzende eigenaren te worden onderhouden. Voorliggend plan heeft geen nadelig invloed op het onderhoud van deze watergang en de watergang wordt niet gedempt, verlegd of verkleind. De nieuwe inrit ten behoeve van de parkeerplaatsen wordt op voldoende afstand van de watergang gesitueerd.

Figuur 11. Uitsnede legger Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (bron: Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden).

Lozen van afvalwater
Er is met voorliggend plan geen sprake van lozing van afvalwater.

Uitloogbare materialen
In voorliggend plan zullen geen uitloogbare materialen worden toegepast.

Hemelwater
De parkeerplaatsen worden uitgevoerd met klinkerverharding waardoor het hemelwater in de bodem kan infiltreren. Het overtollige hemelwater wordt geloosd op het nabijgelegen tertiaire oppervlaktewater.

Watercompensatie
In de bestaande situatie is het plangebied volledig onverhard. Door voorgenomen ontwikkeling zal het verhard oppervlakte toenemen. Gezien de grootte van het nieuwe planperceel (383 m^2) kan gesteld worden dat de toename in oppervlak valt onder de grens van een toename in verharding van 500 m^2 binnen stedelijk gebied. Hierdoor hoeft er geen watercompensatie plaats te vinden in de vorm van oppervlaktewater.

Watertoets
De Digitale Watertoets is ingevuld, zie bijlage 6. Uit de Watertoets komt naar voren dat onderhavig plan geen beperkte invloed heeft op het watersysteem en derhalve de Korte procedure gevolgd kan worden. In deze paragraaf is reeds aandacht besteed aan de aandachtspunten uit de Watertoets.

Gezien bovenstaande vormt het aspect water geen belemmering voor onderhavig plan. Als onderdeel van de werkzaamheden voor het bestemmingsplan wordt het plan ter beoordeling toegezonden aan het waterschap.

4.10 Verkeer en parkeren

Onderdeel van een goede ruimtelijke ordening is het effect van een beoogd nieuw project op de verkeersstructuur en het parkeren in en rondom het plangebied.

Planspecifiek
Het plangebied ligt nabij de binnenstad van Montfoort. Het plangebied zal gebruikt worden als parkeerterrein en er worden 15 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen zijn met name bedoeld voor de overloop vanuit de binnenstad. Dit betekent dat verwacht wordt dat voornamelijk bewoners en eventueel bezoekers gebruik zullen maken van de parkeerplaatsen. Mogelijk zullen direct omwonenden ook gebruik gaan maken van de parkeerplaatsen.

Er is bij het parkeerterrein geen sprake van betaald parkeren of een maximale parkeerduur. Doordat bezoekers en bewoners van de binnenstad, en eventueel omwonenden, de doelgroep zijn, zullen auto's relatief lang op één parkeerplaats staan. Het is de verwachting dat iedere parkeerplaats dagelijks door gemiddeld 2 a 3 auto's gebruikt zal worden.

Verkeersgeneratie
Er wordt voor de helft van de parkeerplekken (8) uitgegaan dat deze zullen worden gebruikt door bezoekers. De turnover (gemiddeld aantal geparkeerde auto's per parkeerplaats) bedraagt dan 2 – 3 keer per dag. Voor de overige 7 parkeerplekken wordt uitgegaan dat deze gebruikt zullen worden door bewoners. De turnover voor de parkeerplekken die gebruikt worden door bewoners bedraagt 1 – 2 per dag. Er wordt bij de verkeersgeneratie uitgegaan van de maximale verwachtte turnover. Dit houdt de volgende verkeersgeneratie in:

Gebruik	Turnover	Auto's	In- en uitrijden (verkeersgeneratie)
Bezoekers (8 plekken)	3	24	48
Bewoners (7 plekken)	2	14	28
		Totaal	**76**

Bovenstaande tabel laat zien dat de gemiddelde verkeersgeneratie per dag 76 voertuigbewegingen bedraagt.

Verkeersontsluiting
Het plangebied zal door middel van een inrit op de Joop Westerweelstraat worden ontsloten. De Joop Westerweelstraat is een 30 km/h weg die uitmond op de provinciale weg N228. Wanneer de N228 wordt overgestoken wordt de binnenstad van Montfoort bereikt. De N228 wordt door middel van een VRI overgestoken.

Het plangebied ligt op circa 300 meter afstand ten opzichte van de binnenstad. Op basis van de Parkeernormennota Montfoort is een loopafstand van meer dan 300 meter voor bewoners in het centrum niet gewenst. Voor winkelen geldt een loopafstand van maximaal 500 meter. Voorliggend plan lijkt in ieder geval voor het oostelijke deel van de binnenstad binnen de gestelde loopafstanden voor parkeerplekken te kunnen voldoen. Daarmee vangen de beoogde parkeerplaatsen een deel van de parkeerdruk van de binnenstad op.

Hoofdfunctie	Centrum (m)	Rest (m)
Wonen	300	200
Winkelen	500	200
Werken	500	200
Ontspanning	500	300
Gezondheidszorg	200	200
Onderwijs	-	250

Figuur 12. Indicatieve loopafstanden parkeerplaatsen, gebaseerd op het CROW (bron: gemeente Montfoort).

Het aspect Verkeer en parkeren vormt gezien bovenstaande conclusies geen belemmering voor voorliggend plan.

5 Juridische planbeschrijving

5.1 Plansystematiek

Het bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van de gronden binnen het plangebied. Het bestemmingsplan maakt een herbestemming mogelijk van de huidige groenbestemming naar een verkeersbestemming en daarmee de realisatie van 15 parkeerplaatsen. Bij het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is aansluiting gezocht op het meest recentelijk vastgestelde bestemmingsplan binnen de gemeente Montfoort, namelijk het bestemmingsplan 'Scholencomplex, Montfoort' en bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten.

Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplan-vormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Voor iedere bestemming is een toegesneden bebouwingsregeling opgenomen. In het kader van de landelijke uniformering en standaardisering voldoet het plan aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012.

5.2 Opzet van de regels

Overeenkomstig de SVBP2012 zijn de regels van voorliggend bestemmingsplan onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de algemene regels respectievelijk de overgangs- en slotregels. Hierna wordt de inhoud van de regels per hoofdstuk kort toegelicht. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de bestemmingen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen.
Onderstaande beschrijving is een algemeen beschrijving van bestemmings- of wijzigingsplanregels. Omdat verwezen wordt naar het moederplan zijn de regels in dit plan zeer beknopt.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels
Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels
In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen, zoals die zijn aangegeven op de verbeelding. Per bestemming zijn in de bestemmingsomschrijving de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. Daarnaast is per bestemming bepaald welke vormen van bebouwing zijn toegestaan. In beginsel zijn hoofdgebouwen uitsluitend toegestaan binnen de op de verbeelding aangegeven bouwvlakken, waarbij dient te worden voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (met name de maximale goot- en/of bouwhoogte).
De verschillende bestemmingen bevatten, indien nodig, specifieke gebruiksregels. Per bestemming is daarnaast bepaald in welke gevallen burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bestemmingsplan. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels
Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- de anti-dubbeltelbepaling;
- algemene bouwregels;
- algemene aanduidingsregels;
- algemene afwijkingsregels;

- algemene wijzigingsregels;
- overige regels.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels
Hoofdstuk 4 van de regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel bevat de slotregel. In de slotregel is aangegeven hoe de regels kunnen worden aangehaald.

5.3 De bestemmingen

In het plangebied is de bestemming Verkeer opgenomen. Voor de regels zijn de regels van het bestemmingsplan 'Scholencomplex, Montfoort'. De regels zijn overgenomen en enkel niet relevante regels zijn verwijderd.

Atr 3. Verkeers – verblijfsgebied
De bestemming Verkeer – Verblijfsgebied regelt het toestaan van parkeren alsmede overig gebruik als groen en (verkeers-)technische voorzieningen. Er zijn op de gronden geen gebouwen toegestaan enkel bouwwerken geen gebouwen zijnde. Daarnaast is in het ontwerp voor het parkeerterrein een groenstrook opgenomen. Deze strook is expliciet opgenomen met een aanduiding zodat geborgd is dat deze groenvoorziening daadwerkelijk gerealiseerd wordt.

6 Maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid

Naast ruimtelijke uitvoerbaarheid wordt de beoogde ontwikkeling van het plangebied ook getoetst aan economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden vastgesteld bij het vaststellen van het bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan, tenzij de economische uitvoerbaarheid anderszins is gegarandeerd.

De procedurekosten voor het plan en de aanleg van de parkeerplaatsen worden door de gemeente op basis van de lopende begroting gedragen. Vanuit het plan worden geen overige kosten of risico's voorzien. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 1.3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor zover relevant voorgelegd aan de betrokken diensten van het rijk, waterschap en gemeente.

Het plan is tevens gedurende de ontwerpfase in het kader van art 3.8 Wro en volgens afdeling 3.4 van de Awb ter inzage gelegd. Een ieder is gedurende deze periode in de gelegenheid een zienswijze op het plan in te dienen. Er zijn geen zienswijzen binnengekomen op het ontwerpbestemmingsplan.

7 Bijlagen

1. Uitvoeringsprogramma Binnenstad, gemeente Montfoort, oktober 2020
2. Parkeeronderzoek Binnenstad Montfoort, rapportnummer: p191534-03, Bureau de Groot Volker, 21 februari 2020
3. Akoestisch onderzoek Activiteitenbesluit parkeerplaatsen Montfoort, referentie: PLA 22.10, Weel geluidadvies, 23- augustus 2022
4. Ecologische Quickscan Wnb Joop Westerweelstraat Montfoort, Rapportkenmerk: ER20210629v01, Ecoresult B.V., 26-01-2022
5. Aeriusberekening Joop westerweelstraat Montfoort, Plannen-makers, 14 december 2022
6. Digitale Watertoets, Plannen-makers, 5-01-2022