

Toelichting

Bestemmingsplan

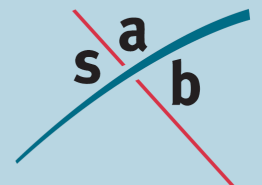
Prins Hendriklaan 28-30 Bilthoven

Gemeente De Bilt

Datum: 21 april 2016

Identificatienummer: NL.IMRO.0310.0011BP15007-VG01

Projectnummer SAB: 130474



INHOUDSOPGAVE

Toelichting

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding tot het bestemmingsplan	3
1.2	Begrenzing van het plangebied	4
1.3	Vigerende regeling	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Gebiedsbeschrijving	7
2.1	Historische ontwikkeling	7
2.2	Ruimtelijke opbouw	7
2.3	Functionele opbouw en bouwplan	10
3	Beleidskader	12
3.1	Rijksbeleid	12
3.2	Provinciaal beleid	14
3.3	Regionaal beleid	16
3.4	Gemeentelijk beleid	18
4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Archeologie	23
4.2	Bedrijven- en milieuzonering	23
4.3	Bodem	27
4.4	Cultuurhistorie	28
4.5	Duurzaamheid	30
4.6	Ecologie	31
4.7	Externe veiligheid	34
4.8	Geluid	35
4.9	Luchtkwaliteit	38
4.10	Water	39
4.11	Verkeer en parkeren	41
4.12	Milieueffect	44
5	Economische uitvoerbaarheid	45
6	Overlegresultaten	46
6.1	Overleg met de bevolking	46
6.2	Overleg met instanties	46

7	Toelichting op de regels	47
7.1	Algemeen	47
7.2	Bestemmingsregels	47
7.3	Algemene regels	48
7.4	Overgangs- en slotregels	48

Bijlagen

- 1 Akoestisch onderzoek - Industrielawaai Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; projectnummer 130474; d.d. 20 mei 2014;
- 2 Akoestisch onderzoek - Wegverkeer Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; projectnummer 130474; d.d. 20 mei 2014;
- 3 Saneringsplan ten behoeve van de sanering op de locatie Prins Hendriklaan 28-30 te Bilthoven; Hoste Milieutechniek BV; projectcode 12015MBB; d.d. 10 april 2014;
- 4 Quick scan flora en fauna Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; kenmerk DBOS/ZON/130474; d.d. 19 februari 2014;
- 5 Memo Prins Hendriklaan 28-30; d.d. 22 september 2015 (aangepast d.d. 23 maart 2016 n.a.v. zienswijzen);
- 6 Zienswijzennota Prins Hendriklaan 28-30 Bilthoven;

1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot het bestemmingsplan

Aanleiding

De gemeente streeft er al langere tijd naar de hinder van bedrijven in woonwijken te beperken. In de nota “De Bilt in beweging” is destijds de ambitie uitgesproken om de bebouwde kom te ontlasten van milieuhinderlijke bedrijven en deze de gelegenheid te bieden om zich op een andere locatie (bedrijventerrein Larenstein) te vestigen¹. De vrijkomende locaties komen dan in aanmerking voor woningbouw. Een van deze locaties betreft het perceel Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven. De locatie betreft de voormalige vestiging van autobedrijf Verkerk Volvo BV. Naast het bedrijfspand is er op het perceel tevens een aangebouwd woonhuis aanwezig. Ook is er sprake van een voormalig tankstation, welke echter al in 1997 is verwijderd.



Prins Hendriklaan 28-30 ten tijde van garagebedrijfsactiviteiten

In de Kadernota achterblijvende locaties Larenstein (ALL) is in 2005 een streefbeeld geformuleerd voor de herontwikkeling van de locatie. Dat streefbeeld ging uit van sloop van het bedrijfspand en het herstel van de villabebouwing middels de nieuwbouw van een 2 onder een kapper en een vrijstaande woning. Voor het realiseren van het streefbeeld van destijds is in het huidige bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de realisatie van een 3-tal grote woningen. Vanwege wijzigingen in omstandigheden voor het autobedrijf Verkerk, alsmede de veranderde huidige marktsituatie, heeft initiatiefnemer verzocht om in plaats van drie grotere woningen (conform het streefbeeld ALL en wijzigingsmogelijkheid vigerend bestemmingsplan), vier kleinere woningen te mogen ontwikkelen. Aan dit verzoek heeft de gemeente ruimtelijke randvoorwaarden verbonden. Deze randvoorwaarden zijn vastgesteld door het college d.d. 18 september 2013.

Doelstelling

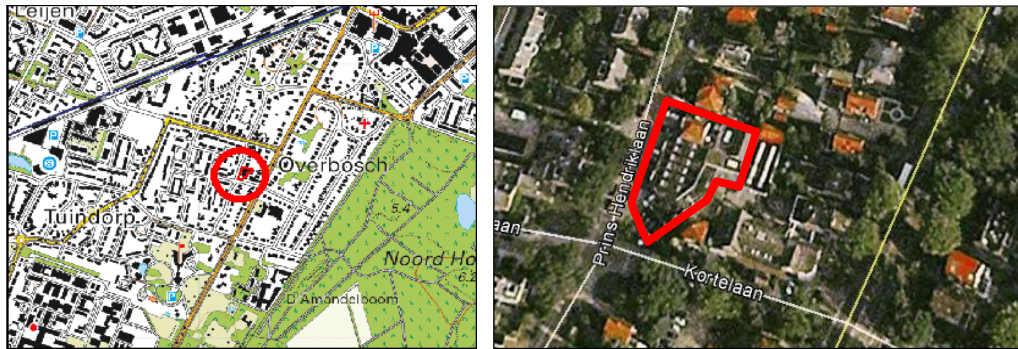
Om het initiatief voor de realisatie van 4 woningen in plaats van 3 grotere woningen te kunnen realiseren, is een herziening van het geldende bestemmingsplan nodig. Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doelstelling hierin te voorzien.

¹ Bron: Bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Ligging en begrenzing

Het plangebied betreft de locatie Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven. De begrenzing wordt gevormd door de huidige kadastrale eigendomsgrenzen van het voormalige autobedrijf (kadastraal bekend F 02525) en het deel van het aangrenzende weggebied van de prins Hendriklaan waarin de aanleg van parkeervoorziening is voorzien. Ligging en begrenzing zijn op navolgende afbeeldingen weergegeven.



Situering besluitgebied

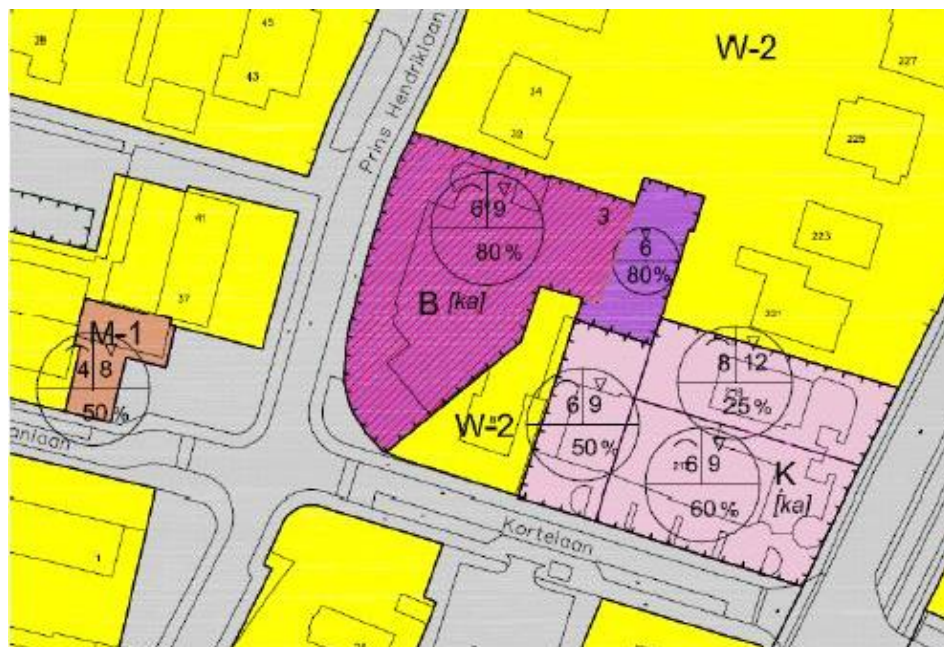


Begrenzing bestemmingsplangebied

Aan de noordzijde grenst de locatie aan het woonperceel Prins Hendriklaan 32 en aan de oostzijde grenst de locatie aan het woonperceel Kortelaan 8 en bedrijfsperceel Kortelaan 8a. Aan de westzijde en zuidwestzijde grenst de locatie aan het weggebied van de Prins Hendriklaan. De “inham” in de kadastrale grens betreft de locatie waar in het verleden een tankstation heeft gestaan. De gronden van het voormalige tankstation, zijnde circa 60 m², zijn in gemeentelijk eigendom. Een deel van deze gronden worden overgedragen en uitgegeven.

1.3 Vigerende regeling

In het vigerende bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009 heeft het perceel Prins Hendriklaan 28-30 de bestemming Bedrijf met bouwaanduiding ‘karakteristiek’ en een maximum bebouwingspercentage van 80%. Voor het perceel F02525 geldt daarbij maximaal een goothoogte van 6 meter en een bouwhoogte van 9 meter.



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009

Voor wat betreft de aanduiding “karakteristiek” is bepaald dat de afstand van gebouwen tot de zijdelingse bouwperceelgrens niet minder mag bedragen dan 2,5 m, met dien verstande dat indien de situering van bestaande gebouwen hier niet aan voldoet, de afstand van gebouwen tot de zijdelingse bouwperceelgrens niet minder mag bedragen dan de bestaande afstand tot de zijdelingse bouwperceelgrens

Naast regelingen die toezien op de bestaande situatie, is voor de locatie Prins Hendriklaan 28-30 ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (wijzigingsgebied 3 - artikel 24.3). Middels deze binnenplanse wijzigingsmogelijkheid kan de bestemming en dus ook de bijbehorende aanduidingen, worden veranderd ten behoeve van woningbouw, met inachtneming van de volgende regels:

- maximaal 3 woningen met een goothoogte van maximaal 6 m, breedte 10 m en diepte 15 m;

- op basis van een stedenbouwkundige beoordeling moet blijken dat het plan passend is binnen de karakteristiek van de omgeving;
- op basis van verkeerskundig onderzoek dient aangetoond te worden dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen en dat er geen nadelige gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid, doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van naastgelegen percelen;
- de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting mag niet meer bedragen dan 10 dB boven de voorkeurswaarde, zoals genoemd in artikel 82 lid 1 van de Wet geluidhinder;
- Het maximum van 3 woningen is bepaald op basis van de stedenbouwkundige structuur, de aanwezige perceelsoppervlakten, gemiddelde dichtheid en wens tot behoud van het open karakter van de wijk.

1.4 Leeswijzer

In dit hoofdstuk is een eerste algemene indruk van het plangebied geschetst en is de aanleiding voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de ontstaansgeschiedenis en de huidige situatie binnen het plangebied en wordt het planvoornemen beschreven. Hoofdstuk 3 behandelt vervolgens het voor het plan relevante beleid, waarna in hoofdstuk 4 wordt stilgestaan bij de van toepassing zijnde omgevingsaspecten. De economische uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de procedurele aspecten, waarna tenslotte in hoofdstuk 7 de systematiek van de regels bij dit bestemmingsplan uiteen wordt gezet.

2 Gebiedsbeschrijving

2.1 Historische ontwikkeling

Plangebied en omgeving

Het plangebied ligt op de scheiding van de karakteristieke bebouwing van villapark Vogelzang en de planmatige woonwijk het Jachtplan uit begin jaren '60 van de vorige eeuw. Voor de cultuurhistorische beschrijving van dit gebied wordt verwezen naar paragraaf 4.4. In aansluiting op het gemeentelijk beleid om de bebouwde kom te ontlasten van milieuhinderlijke bedrijven, is initiatief genomen voor het transformeren van de bedrijfslocatie in een meer bij de omgeving passende woonbestemming. Dit door de bestaande bedrijfsbebouwing en (bedrijfs)woning van een voormalig garagebedrijf te slopen en deze te vervangen door een 4-tal nieuwe woningen met tuinen en erfbebouwing.

2.2 Ruimtelijke opbouw

Inleiding

Voor het beoordelen van het initiatief voor de realisatie van 4 woningen aan Prins Hendriklaan 28-30 zijn door de gemeente De Bilt, aan de hand van een ruimtelijke analyse van de omgeving van de locatie, ruimtelijke randvoorwaarden geformuleerd. Alvorens het project concreet wordt beschreven, wordt in navolgende paragraaf eerst de ruimtelijke analyse van de omgeving en de daaruit opgemaakte ruimtelijke randvoorwaarden van de gemeente De Bilt weergegeven. Deze gegevens zijn afkomstig uit de Memo Ruimtelijke randvoorwaarden Prins Hendriklaan 28-30².

Huidige situatie plangebied

In de huidige situatie bevindt zich op het perceel Prins Hendriklaan 28-30 de bedrijfsbebouwing en (bedrijfs)woning van een voormalig garagebedrijf. Dit bedrijfsperceel bevindt zich in een omgeving met een overwegende woonfunctie. Het perceel heeft een omvang van circa 1.100 m². De bestaande bebouwing heeft een omvang van 756 m². De rest van het perceel is geheel verhard met klinkerverharding.

Ruimtelijk analyse situatie en omgeving

De locatie ligt aan de Prins Hendriklaan bij de kruising met de Kortelaan en Weidmanlaan. Het gebogen en slingerende profiel van de Prins Hendriklaan vormt tevens de scheiding tussen aan de oostzijde de karakteristieke bebouwing van villapark Vogelzang met een grote variatie in verschijningsvorm en aan de westzijde de stedenbouw en architectuur van de planmatige woonwijk het Jachtplan uit begin jaren '60 van de vorige eeuw (zie navolgende afbeelding). Vanuit dit duidelijk herkenbare onderscheid tussen beide gebieden volgt logischerwijs de noodzaak om met een nieuwe ontwikkeling ter plaatse van Prins Hendriklaan 28-30 aan te sluiten op de stedenbouw van Vogelzang aan de oostzijde van de Prins Hendriklaan. Daarbij is er wel een kenmerkend verschil aanwezig tussen de woonbebouwing ten noorden en ten zuiden van de Kortelaan. De woningen Prins Hendriklaan 32 t/m 42 ten noorden van de Kortelaan zijn

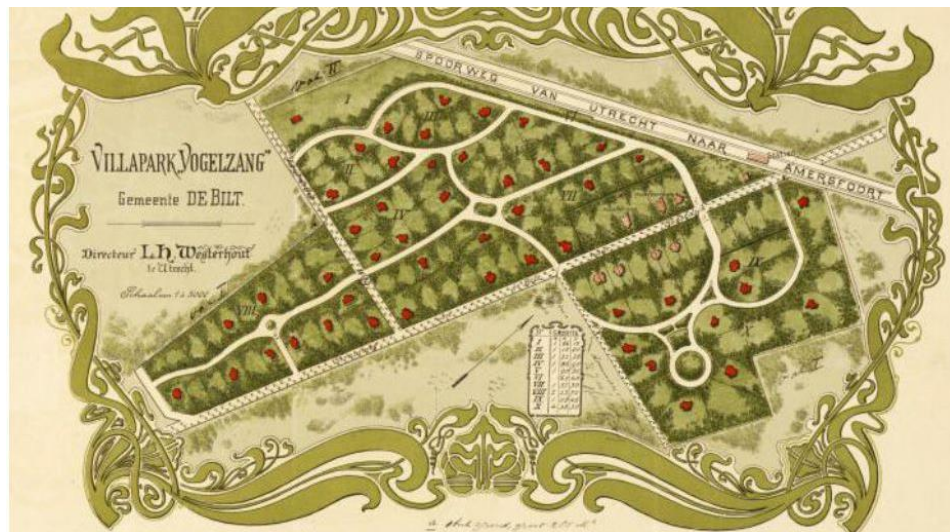
² Bron: Memo Ruimtelijke randvoorwaarden Prins Hendriklaan 28-30; Gemeente De Bilt; versie d.d. 18 september 2013.

aanzienlijk kleiner van omvang dan die van 6 t/m 26a ten zuiden van de Kortelaan. Het betreft niet zozeer de oppervlakte of breedte van de percelen, maar juist de bouwmassa en nokhoogte die aan de zuidzijde van de Kortelaan groter, respectievelijk hoger zijn. Woningen bestaan hier veelal uit drie bouwlagen (begane grondlaag met twee lagen in de kap) en nokhoogtes van circa 10 meter. Aan de noordzijde van de Kortelaan betreft het veelal bouwmassa van twee bouwlagen (één begane grondlaag met 1 à 1½ laag in de kap).

De stedenbouwkundige situatie wordt gekenmerkt door percelen met ruime, groene voortuinen van circa 5-9 meter diep, veelal twee-onder-één-kapwoningen, groene doorzichten tussen de woningen, een voorgevelrooilijn die grotendeels het meanderende straatprofiel volgt, woningmassa's voorzien van een veelal samengestelde kapvorm en de situering van de garages achter het hoofdgebouw.



Villapark Vogelzang en woonwijk Het Jachtplan (rood = locatie Prins Hendriklaan)



Plan Villapark vogelzang (rond 1900): villapark in Engelse landschapsstijl, met een kronkelige wegenstructuur, plantsoentjes, grote bouwkvavels en merendeels grote vil-

Ruimtelijke randvoorwaarden

Zoals in de inleiding van deze toelichting al is aangegeven, is in de Kadernota achterblijvende locaties Larenstein (ALL) in 2005 een streefbeeld geformuleerd voor de herontwikkeling van de locatie. Dat streefbeeld ging uit van sloop van het bedrijfspand en het herstel van de villabebouwing middels de nieuwbouw van een 2 onder een kapper en een vrijstaande woning. Voor het realiseren van het streefbeeld van destijds is in het huidige bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de realisatie van een 3-tal grote woningen. Vanwege wijzigingen in omstandigheden voor het autobedrijf Verkerk, alsmede de veranderde huidige marktsituatie, heeft initiatiefnemer verzocht om in plaats van drie grotere woningen (conform het streefbeeld ALL en wijzigingsmogelijkheid vigerend bestemmingsplan), vier kleinere woningen te mogen ontwikkelen. Het perceel krijgt geen noemenswaardige hogere dichtheid dan de directe omgeving en de groende doorzichten kunnen ook met vier woningen in plaats van drie woningen gewaarborgd blijven. Voor wat betreft kavelbreedte en –diepte, alsmede footprint zijn vier woningen inpasbaar op het perceel binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur. Zowel de mogelijke perceelsbreedten als –diepten sluiten aan bij die van de directe omgeving. Het verzoek en bijbehorende ruimtelijke overwegingen zijn door de gemeente vertaald in ruimtelijke randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden zijn vastgesteld door het college d.d. 18 september 2013. Als hoofdtrandvoorwaarde wordt gesteld dat een initiatief tot veranderingen van de bebouwde situatie op het perceel Prins Hendriklaan 28-30 primair gericht dient te zijn op het vinden van aansluiting bij bestaande ruimtelijke structuren, elementen en karakteristieken van de omgeving. Om te voldoen aan deze primaire hoofdtrandvoorwaarde, zijn voor de herontwikkeling, aan de hand van de ruimtelijke analyse, de volgende ruimtelijke randvoorwaarden gesteld:

Ruimtelijk

- Maximaal oprichten van vier woningen is toegestaan, bij voorkeur twee-onder-één-kapwoningen;
- De voorgevelrooilijn volgt het straatprofiel of mag vanwege optimale indeling van percelen ook verspringend worden toegepast met een minimale diepte van de voortuin van 4,5 meter;
- Bij splitsing van perceel F02525 dient er een minimale kavelbreedte van 9 meter te worden gehanteerd;
- Afstand van hoofdgebouwen tot perceelgrens Kortelaan 8 (perceel F00247) bedraagt minimaal 3 meter;
- Voor de nieuw op te richten woningen, uitgezonderd de hoekwoning, geldt een maximale breedte van 6,5 meter en een maximale diepte van 11 meter;
- De nieuw op te richten woningen hebben een maximale goothoogte van 7 meter en een maximale bouwhoogte van 11 meter. Deze maatvoering wijkt af van de wijzigingsmogelijkheid, maar is conform de gehanteerde nieuwe gemeentelijke standaard voor bestemmingsplannen. Vanwege de zichtbaarheid van de kap dient aan de voorzijde bij een deel van de kap de goothoogte op de begane grondlaag te komen;
- Behoud van de groene inrichting op het kruispunt Kortelaan – Prins Hendriklaan naast perceel F02525 ten behoeve van de overhoekse zichtlijn, bij voorkeur inclusief bestaande boom;

Verkeer en parkeren

- Parkeren wordt grotendeels opgelost op eigen terrein, waarbij er maximaal vier

parkeerplaatsen in het openbaar gebied zijn toegestaan. Per woning op deze locatie dient minimaal te worden voorzien in 2,1 parkeerplaatsen conform normering CROW en ASVV 2012. Dit is inclusief het bezoekersaandeel van 0,3;

- Inrichting profiel Prins Hendriklaan dient te voldoen aan het HIOR 2009, waarbij er voor straat en langsparkeren een minimale maat geldt van gezamenlijk 6,7 meter en voor het trottoir een minimale maat van 1,71 meter;
- Per perceel is er één inrit toegestaan met een maximale breedte van 3,5 meter;

Beeldkwaliteit

- Qua beeldkwaliteit aansluiting zoeken bij de pandsgewijze variatie in directe omgeving. De woningen dienen qua architectuurbeeld niet als één familie te worden behandeld;
- Indien zijgevels zichtbaar zijn vanuit de openbare ruimte, deze beschouwen als voorgevels;

2.3 Functionele opbouw en bouwplan

Functionies en bebouwing

Het bouwplan bestaat uit de realisatie van twee blokken “twee onder een kap” woningen. Het bestaande perceel wordt derhalve onderverdeeld in 4 nieuwe woonkavels.



Kavelindeling / inrichting



*Impressie aanzicht nieuwe twee onder een kap woningen
(noordelijk besluitgebiedsdeel / woning 1 en 2)*



*Impressie aanzicht nieuwe twee onder een kap woningen
(zuidelijk besluitgebiedsdeel / woning 3 en 4)*

Parkeren en ontsluiting

Elk perceel heeft gelegenheid voor parkeren op eigen terrein. Voorts wordt extra parkeer gelegenheid gecreëerd door aan de oostzijde van de Prins Hendriklaan bij de nieuwe woningen, een 4-tal nieuwe langspaarkeerplaatsen aan te leggen (zie ook paragraaf 4.11).

Grondoverdracht

Met de ontwikkeling is overdracht van gemeentelijke grond gemoeid. Het betreft een deel van de gronden waar in het verleden een tankstation heeft gestaan. Deze gronden zijn in eigendom van de gemeente en hebben in het huidige bestemmingsplan een bedrijfsbestemming gekregen (zie ook paragraaf 1.3).

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig'. De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen neemt het Rijk enkel nog een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder').

Analyse nationale belangen en consequenties voor het bestemmingsplan

Het plangebied ligt in een omgeving waarin geen opgaven van nationaal belang spelen. Nationale belangen zijn niet in het geding. Wel is de Ladder voor duurzame verstedelijking (LvDV), zoals opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening, een procesvereiste (zie hierna).

Ladder voor Duurzame Verstedelijking (LvDV)

De LvDV is gericht op een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, ondersteunt gemeenten en provincies in een vraaggerichte programmering van hun grondgebied en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Een en ander betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen ingevolge artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening moeten motiveren met het oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied en (in geval van verstedelijking in van het landelijk gebied) een multimodale ontsluiting ('Nut en noodzaak'). Artikel 3.1.6 lid 2 het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) ziet er op toe dat voor een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, de ladder duurzame verstedelijking wordt doorlopen. Onder het begrip "stedelijke ontwikkeling" in de zin van de LvDV / Bro wordt verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Situatie plangebied – Ladder voor duurzame verstedelijking

Stap 0: stedelijke ontwikkeling?

De bouw van 4 woningen, op een herstructureringslocatie in de kern van Bilthoven wordt voor wat betreft het bepaalde in de artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, niet aangemerkt als stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder van Duurza-

me Verstedelijking³. Verdere beoordeling is wat het bepaalde in de artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening betreft, derhalve niet noodzakelijk. Dit neemt niet weg dat de behoefte aan de mogelijk gemaakte ontwikkeling in het kader van de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan dient te zijn onderbouwd. De actuele regionale behoefte aan woningen is onder andere onderzocht in het kader van de regionale woningmarktmonitor.

Stap 1: regionale behoefte?

Hiervoor wordt verwezen naar navolgende paragraaf “regionaal beleid” waarin een weergave is gegeven van de Regionale Woningmarktmonitor. Daaruit is op te maken dat er de afgelopen jaren weliswaar sprake is van een dalende lijn in de verkoop van woningen, maar dat dit evenwel onverlet laat dat er een regionale woningbehoefte is en dat deze regionale woningbehoefte de komende jaren zal blijven toenemen. De dalende verkoop wordt veroorzaakt door de financiële en economische crisis en de doorwerking daarvan in aangescherpte hypotheekvoorwaarden, een dalende koopkracht, inkomensonzekerheid en het lage consumentenvertrouwen. Dat neemt evenwel niet weg dat het aantal huishoudens, gezien de bevolkingsopbouw en gezinssamenstelling in deze regio zal groeien met gemiddeld ruim 1,4% per jaar. Met het oog hierop en gezien de recente jurisprudentie ten aanzien van kleinschalige ontwikkelingen zoals de onderhavige in relatie tot de ladder voor duurzame verstedelijking, mag worden aangenomen dat de regionale behoefte aan de nieuwe woningen voldoende is aangetoond (stap 1 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking).

Stap 2: benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins?

Voor wat betreft de LvDV geldt voorts dat voorliggend initiatief een binnenstedelijke locatie betreft en dat sprake is van herstructurering en transformatie met als aanleiding het uitplaatsen van hinderlijke bedrijven in een woonomgeving. Dit sluit bij gemeentelijk beleid (zie inleiding in paragraaf 1.1). Dit sluit ook aan bij de doelstelling van de LvDV die er op gericht is dat de ruimte in stedelijke gebieden optimaal worden benut (stap 2 van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Het Barro is een van de uitvoeringsinstrumenten die kunnen worden ingezet om het Rijksbeleid in het beleid van lagere overheden te laten implementeren. Het Barro bevat alle ruimtelijke rijksbelangen uit de eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) en geeft middels regels en plankaarten (juridisch) de mogelijkheid om de rijksbelangen veel directer door te laten werken in de ruimtelijke plannen van andere overheden.

Analyse consequenties inhoud Barro voor het bestemmingsplan

Het Barro bevat geen regels met consequenties voor voorliggend initiatief.

³ Het initiatief betreft een kleinschalig initiatief welke volgens jurisprudentie (zie onder meer uitspraak 201302867/1/R4, 201401119/1/R1 en 201405237/1/R2 van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State) niet beoordeeld wordt als stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

3.1.3 Nationaal Waterplan 2009 - 2015

Het Nationaal Waterplan (Ministeries van V&W, VROM en LNV, 2009) is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998. Het beschrijft de maatregelen die genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten. Het Nationaal Waterplan bestaat uit een thematische uitwerking en een gebiedsuitwerking. Thema's die behandeld worden zijn: waterveiligheid, watertekort en zoetwatervoorziening, wateroverlast, waterkwaliteit en gebruik van water.

Gebiedsuitwerkingen zijn er voor de Kust, Rivieren, IJsselmeergebied, Zuidwestelijke Delta, Randstad, Noordzee, Noord-Nederland en de Waddenzee, Hoog Nederland en het Stedelijk gebied. Op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan de status van structuurvisie. De wijze waarop met het onderhavige planvoornemen wordt omgegaan met de wateropgave, is nader beschouwd in paragraaf 4.10.

3.1.4 Conclusie Rijksbeleid

Het Rijksbeleid vormt geen belemmering voor het project.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2018

Op 4 februari 2013 heeft Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) vastgesteld. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2028. In de visie staan de doelstellingen die van provinciaal belang zijn en welk beleid daarbij hoort. Ook wordt aangegeven hoe het beleid wordt uitgevoerd. Deels wordt dit gedaan door de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) gelijktijdig met de PRS op te stellen.

In het ruimtelijke beleid van de provincie wordt ingezet op het aantrekkelijk houden van de provincie voor wonen, werken en recreëren. De met vele regiopartijen opgestelde Strategie Utrecht2040 is daarbij de stip aan de horizon. De doelen uit Strategie Utrecht2040 vragen om een integrale aanpak die voor het provinciale ruimtelijk beleid resulteren in drie pijlers:

- een duurzame leefomgeving
- vitale dorpen en steden
- landelijk gebied met kwaliteit

Deze pijlers hebben geleid tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

- *Accent op de binnenstedelijke opgave*

De provincie wil ten minste 2/3 van de woningbouwopgave binnenstedelijk realiseren. Dit sluit aan bij de vraag, vergroot het draagvlak voor voorzieningen en openbaar vervoer en vermindert de druk op het landelijk gebied. Verminderen van het overschot aan kantoren en herstructurering van bedrijventerreinen, maken ook deel uit van de binnenstedelijke opgave.

– *Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied*

De provincie heeft een aantrekkelijk landelijk gebied. De provincie wil deze kwaliteit behouden en versterken, zowel voor het landelijk gebied zelf, als voor het stedelijk gebied. De binnenstedelijke opgave vraagt als contramale ook om een aantrekkelijk en bereikbaar landelijk gebied met hoge kwaliteit van landschap, natuur en recreatieve voorzieningen.

Het provinciaal belang bij deze beleidsopgaven is als volgt nader benoemt:

- 1 Realiseren van voldoende en op de behoefte aansluitend woningaanbod, met een accent op binnenstedelijke ontwikkeling.
- 2 Een vitale en innovatieve regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden.
- 3 Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.
- 4 Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk- en vrijetijdslocaties.

Analyse provinciale belangen en consequenties voor het initiatief

Het voorliggende initiatief betreft de transformatie van een bedrijfslocatie in een woonwijk van Bilthoven in een meer bij de omgeving passende woonbestemming. Dit door de bestaande bedrijfsbebouwing en (bedrijfs)woning van een voormalig garagebedrijf te slopen en deze te vervangen door een 4-tal nieuwe woningen met tuinen en erfbebouwing. Het initiatief sluit aan bij het provinciale beleid waarin het accent bij woningbouw ligt op binnenstedelijke opgaven.

3.2.2 Provinciale Verordening Ruimte (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is gelijktijdig met de PRS vastgesteld. De PRV bevat regels die in acht moeten worden genomen bij het maken van nieuwe ruimtelijke gemeentepannen. De regels zijn nodig om het provinciale ruimtelijke beleid te kunnen realiseren. Doel van de provinciale verordening is om een aantal provinciale belangen te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. De regels van de verordening richten zich primair tot gemeenteraden, verantwoordelijk voor het vaststellen van bestemmingsplannen. De regels van de verordening hebben betrekking op nieuwe planologische besluiten. Dit betekent dat vigerende bestemmingsplannen buiten de werking van de verordening vallen. In de verordening wordt onderscheid gemaakt in een 11-tal kaarten. Elke kaart vertegenwoordigt een bepaald thema dat van toepassing is voor bepaalde gebieden in de provincie en waaraan regels zijn verbonden die doorwerken op ruimtelijke besluiten; de thema's zijn dus geometrisch ontsloten.

Analyse provinciale verordening en consequenties

Voorliggend initiatief betreft een nieuw planologisch besluit (bestemmingsplan) dat toeziet de transformatie van een bedrijfslocatie / bedrijfsbestemming in een woonwijk van Bilthoven in een meer bij de omgeving passende woonbestemming. Dit door de bestaande bedrijfsbebouwing en (bedrijfs)woning van een voormalig garagebedrijf te slopen en deze te vervangen door een 4-tal nieuwe woningen met tuinen en erfbebouwing. Relevant voor dit initiatief is dat de locatie in gebied ligt dat op de kaarten van de provinciale verordening is aangeduid als "Stedelijk Gebied". In de Verordening is voor dergelijke gebieden bepaald dat in de toelichting op het ruimtelijk plan, een beschrijving moet worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. In navolging hiervan wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

3.2.3 *Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen*

De provincie heeft alle Utrechtse landschappen verdeeld in zogenaamde 'gebiedskaternen'. Voor iedere gebiedskatern is een kwaliteitsgids gemaakt, waarin beschreven staat wat het landschap zo kenmerkend maakt. Het onderhavige plangebied valt binnen het landschap 'Nieuwe Hollandse Waterlinie'. Ter plaatse van het plangebied gaan echter geen beperkingen uit ten aanzien van dit landschap, aangezien hier geen relevante gebiedselementen aanwezig zijn.

3.2.4 *Conclusie provinciaal beleid*

Het provinciale beleid vormt geen belemmering voor het project.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 *Regionaal Structuurplan 2005-2015*

Het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht heeft op 21 december 2005 unaniem het Regionaal Structuurplan 2005-2015 (RSP) vastgesteld. In dit plan staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in deze periode moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid. Dit regionale structuurplan heeft betrekking op het grondgebied van tien gemeenten, waaronder De Bilt. In het RSP zijn de ambities van de regio vertaald in een aantal opgaven. Voor dit bestemmingsplan zijn onder meer de (kwantitatieve en kwalitatieve) opgaven voor de woningbouw relevant. Zo moeten er – in de regio in de planperiode – 52.500 woningen worden gerealiseerd. Daarnaast is het nodig meer differentiatie in woon- en werkmilieus aan te brengen en deze evenwichtig verspreiden over de regio. Hierbij gaat het zowel om differentiatie in de woningmarkt als om differentiatie in de woon- en werkmilieus. Verder dient er bij stedelijke ontwikkeling rekening te worden gehouden met water en met de infrastructuur. Bilthoven Zuid is aangewezen als een groenstedelijk/suburbaan woonmilieu.

3.3.2 *Regiodocument*

Het Regiodocument is in 2011 vastgesteld als gezamenlijke inbreng van de BRU-gemeenten voor de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). In het Regiodocument is op hoofdlijnen uitgewerkt waar en wanneer de komende jaren de verstedelijkingsopgave kan worden geaccommodeerd. Hierbij is aandacht gegeven aan woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties en knooppuntontwikkeling.

De BRU-gemeenten onderstrepen de prioriteit voor de binnenstedelijke opgave, maar de grote vraag is op welke wijze hij te realiseren is. Er zal op andere wijze moeten worden samengewerkt tussen de overheids- en marktpartijen. In sommige gevallen zal het nodig zijn om in locaties en ambities te prioriteren. Ten slotte zijn substantiële aanvullende middelen nodig.

3.3.3 *Regionale Woonvisie 2030*

In 2009 heeft het algemeen bestuur van Bestuur Regio Utrecht de Regionale Woonvisie 2030 vastgesteld. Hierin is het woonbeleid voor de korte, middellange en lange termijn vastgelegd. Directe aanleiding was het al langer groeiende woningtekort in de

regio. De knellende Utrechtse woningmarkt en de daaruit voortvloeiende beleidsambities vragen om een breed draagvlak en om een sterke regionale samenwerking. Het regionale woonbeleid zoals vastgelegd in 2009 kan rekenen op brede steun, zowel vanuit de betrokken overheden, maatschappelijke organisaties als vanuit de marktsector. De Regionale Woonvisie gaat uit van de actualisering van de woningbehoeftecijfers van de provincie (berekeningen uitgevoerd tot aan het jaar 2030). De belangrijkste resultaten van die berekening zijn als volgt samengevat:

- a Het woningtekort in de provincie Utrecht wordt bijna geheel veroorzaakt door het woningtekort in het BRU-gebied.
- b Wanneer BRU haar volledige woningbouwambitie 2005-2030 realiseert conform de ambities in het RSP (52.500 woningen in de periode 2005-2015) en de Ontwikkelingsvisie NV-Utrecht (41.000 woningen in de periode 2015-2030), zal de omvang van het woningtekort in de regio niet dalen, maar gelijk blijven op ruim 30.000 woningen. Dat betekent dat de BRU-doelstelling om het woningtekort omlaag te brengen tot 0% met deze woningbouwambitie niet wordt gehaald.
- c Om het woningtekort in het BRU-gebied terug te dringen tot 0% in 2030 is een aanvullende woningbouwopgave van ruim 40.000 woningen nodig.
- d Om het woningtekort in de regio Utrecht terug te dringen tot 3% in 2030 is een aanvullende woningbouwopgave van ca. 30.000 woningen nodig.
- e Om het provinciale woningtekort terug te dringen tot 3% in 2030 is een extra woningbouwopgave van ca. 22.000 woningen nodig. In deze variant is het woningtekort in het BRU-gebied hoger dan onder d) en in de rest van de provincie lager. Deze variant impliceert de bouw van 7.000 extra woningen bovenop de extra bouwopgave van 15.000 woningen tot 2015 die de Provinciale Staten zich in 2006 hebben gesteld.
- f Van de vraag naar woningen in de regio Utrecht komt ca. 75% uit de regio zelf en voor 25% van buiten de regio.

3.3.4 Regionale Woningmarktmonitor

Bestuur Regio Utrecht brengt jaarlijks de Regionale Woningmarktmonitor uit, met als doel het inzicht geven in actuele ontwikkelingen in de regio voor het monitoren van het regionale volkshuisvestingsbeleid en een cijfermatige basis bieden voor de regiogemeenten. In de zestiende monitor (26 september 2013) over de regionale woningmarkt is de regio uitgebreid tot de U10-regio. Dat betekent dat de gemeente Woerden is toegevoegd. De regio bestaat daarmee uit de gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Vianen, Woerden en Zeist.

Samenvatting: woningmarkt regio Utrecht in 2013

De prijzen van koopwoningen zijn na de kredietcrisis van 2008 op een aanmerkelijk lager niveau gekomen. Het aantal verkochte woningen zit in een dalende lijn. Door wet- en regelgeving vanuit de overheid - zoals de strengere hypotheekvoorwaarden en de verhuurdersheffing - raakt de woningmarkt verder in het slop. Investeringscorporaties en beleggers stagneren, het landelijk nieuwbouwvolume is de helft van wat het enkele jaren geleden was. Deze ontwikkelingen werken ook door in de U10-regio.

Het koopaanbod neemt snel toe, terwijl het aantal verkochte huizen sterk afneemt. De nieuwbouwproductie in de U10-regio daalt sneller dan landelijk. Ook de huurmarkt in de regio wordt getroffen door de slechte marktsituatie. Het aantal in de regio verhuurde sociale huurwoningen is de afgelopen vijf jaar met een kwart gedaald. Vergeleken

met andere stedelijke regio's wordt de sociale huurmarkt in de U10-regio harder getroffen.

Deze ontwikkelingen op de koopmarkt hebben alles te maken met de financiële en economische crisis en de doorwerking daarvan in aangescherpte hypotheekvoorwaarden, een dalende koopkracht, inkomensonzekerheid en het lage consumentenvertrouwen. Dit laat evenwel onverlet dat er een woningbehoefte is en dat de woningbehoefte de komende jaren zal blijven toenemen. In de periode 2000 tot 2012 is in de U10-regio het aantal huishoudens met 17,1% gegroeid, gemiddeld met ruim 1,4% per jaar. De groei van de woningvoorraad met een gemiddelde toevoeging van 3.500 woningen per jaar, heeft de huishoudensgroei niet bij kunnen houden, want het woningtekort is gegroeid van 3,4% naar 4,1% van de woningvoorraad. Volgens de Primos-prognose 2012 vindt in de periode 2012 tot 2030 een verdere groei van het aantal huishoudens plaats met gemiddeld ruim een procent per jaar. Afgeleid van die verwachte groei van het aantal huishoudens groeit de woningvraag in de regio met 20%, en komt in 2030 op afgerond 374.400 woningen. Om het procentueel woningtekort op de huidige 4,1% van de woningvoorraad te houden, is een voortgaande sterke groei van de regionale woningvoorraad nodig, naar 359.600 woningen in 2030. Dat zou betekenen dat de regionale woningvoorraad in de periode 2012-2030 met 61.000 woningen moet groeien, dus met gemiddeld circa 3.400 woningen per jaar. Een toevoeging aan de voorraad die qua omvang vergelijkbaar is met het jaargemiddelde van 3.500 woningen in de periode 2000-2012. De afgelopen jaren is echter sprake van een dalende nieuwbouwproductie, en voor 2013 en volgende jaren ligt een verdere daling in het verschiet. Het meest waarschijnlijke scenario is daarom dat van een verder oplopend woningtekort.

3.3.5 Conclusie regionaal beleid

Het regionale beleid vormt geen belemmering voor het project. Bovendien wordt geconstateerd dat met de bouw van nieuwe woningen voorzien wordt in een regionale behoefte.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Continuering beleid voor geldend bestemmingsplan (ontwikkellocatie)

Voorliggend initiatief is een nadere uitwerking van een ontwikkeling die in het geldende bestemmingsplan reeds werd voorzien en waarin de beleidsmatige kaders voor deze ontwikkeling reeds zijn geanalyseerd en uiteengezet. Zoals in paragraaf 1.1 is aangegeven, streeft de gemeente naar het beperken van hinder van bedrijven in woonwijken. In de nota "De Bilt in beweging" is de ambitie uitgesproken om de bebouwde kom te ontlasten van milieuhinderlijke bedrijven en deze de gelegenheid te bieden om zich op een andere locatie te vestigen⁴. De vrijkomende locaties komen dan in aanmerking voor woningbouw. Een van deze locaties betreft het perceel Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven. Het gemeentelijk beleid is voor deze locatie vertaald naar ruimtelijke randvoorwaarden waaraan het bouwplan zich conformeert. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2 en 2.3.

⁴ Bron: Bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009.

3.4.2 Bilts Manifest

Gemeente De Bilt streeft er naar om in het jaar 2030 nog steeds een aantrekkelijk groene woongemeente met kwalitatief hoogwaardige bedrijven te zijn. De inwoners kunnen goed en prettig zelfstandig wonen en participeren in de samenleving. In 2030 zal er een goed aanbod en/of bereikbaarheid van de basisvoorzieningen voor de inwoners van gemeente De Bilt zijn.

3.4.3 Structuurvisie Gemeente De Bilt 2030

Op 29 maart 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 2030 Behoud door ontwikkeling vastgesteld. Hiermee heeft de gemeente vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening de kaders voor het ruimtelijk beleid vastgelegd.

De gemeente vindt het belangrijk nu een stevige koers uit te zetten, zodat zij in de toekomst haar gezichten en kwaliteiten kan waarborgen en nieuwe kansen die zich aandienen kan verzilveren. In Het Bilts Manifest is gezamenlijk met een brede afvaardiging van de bevolking nagedacht over de kwaliteiten van de gemeente en zijn in het verlengde daarvan drie ontwikkelingsrichtingen vastgelegd.

In de structuurvisie worden deze onderdelen een slag verder gebracht en heeft een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen plaats. De structuurvisie is daarmee in hoofdzaak een ruimtelijk document, maar zij heeft nadrukkelijk haar wortels in de maatschappelijke opgaven die er spelen.

De zes kernen binnen de gemeente De Bilt hebben alle een herkenbaar eigen gezicht. Bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties dient dit karakteristieke gezicht gekoesterd te worden; waar mogelijk wordt daarop voortgebouwd.

Het plangebied maakt deel uit van gebied dat in de structuurvisie de gebiedskenmerk "groene woonwijken" heeft gekregen. De groene woonwijken van De Bilt en Bilthoven zijn door een stevig raamwerk van lanen, parken en groenstroken op veel plekken lommerrijk en groen en zijn her en der innig verknoopt met het omliggende landschap. Transformaties en eventuele nieuwe ontwikkelingen voegen zich binnen dit groene raamwerk en versterken het waar noodzakelijk. De maat, schaal en korrel van de bebouwing is hier ten opzichte van de andere kernen groter en de opzet meer planmatig en kleinstedelijk. In navolging en in aansluiting hierop zijn, zijn voorafgaand aan dit bestemmingsplan de ruimtelijke kaders opgesteld die afgeleid zijn uit de omgevingskarakteristieken (verwezen wordt naar paragraaf 2.2).

3.4.4 Cultuurhistorische waardenkaart

De cultuurhistorische waardenkaart (vastgesteld d.d. 27 oktober 2011) van de gemeente De Bilt bevat de beschrijvingen van vijftig cultuurhistorische waarden die kenmerkend zijn voor de gemeente. De beschrijvingen zijn opgesteld in samenwerking met de klankbordgroep landschapsontwikkelingsplan. Het geheel bestaat uit een catalogus van geïllustreerde beschrijvingen, waarderingen, een toelichting en diverse kaarten.

De cultuurhistorische waardenkaart heeft een driedelig doel:

1. het beschrijven en waarderen van belangrijke cultuurhistorische waarden in de gemeente;
2. het informeren van initiatiefnemers van ruimtelijke plannen, met als doel de ontwikkeling van plannen die rekening houden met de cultuurhistorie;
3. het aanvullen van het toetsingskader voor ruimtelijke plannen, overeenkomstig de wetgeving.

De cultuurhistorische waardenkaart bestaat uit een inventarisatie van cultuurhistorische waarden verdeeld in vijf thema's. De vijf thema's zijn zo gekozen dat ze de wordingsgeschiedenis en het huidige karakter van de bewoning in het Biltse het beste weergeven. Het gaat om de volgende thema's:

1. ontginningen, dijken en weteringen;
2. dorpen en gehuchten;
3. (water-)wegen, paden en sporen;
4. Stichtse Lustwarande en Laagte van Pijnenburg;
5. forten, linies en bunkers.

In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorie in en rond het plangebied. Daarnaast is een 'startlijst' opgesteld. Deze lijst bevat vijftig cultuurhistorische objecten in de gemeente. De huidige gebouwen binnen het plangebied komt niet voor op de startlijst en betreffen ook geen rijks- of gemeentelijk monumenten. De kaart 'wegen, paden en sporen' laat zien dat ook de wegen waaraan het plangebied ligt geen cultuurhistorische waarde hebben. Met het planvoornemen komen daarom geen cultuurhistorische waarden zoals aangegeven op de cultuurhistorische waardenkaart in het geding.

3.4.5 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) beschrijft het beleid van de gemeente De Bilt voor de periode tot aan 2020. Het GVVP steekt in op het benutten van de bestaande infrastructuur en mensen te stimuleren om slimme keuzes in hun vervoermiddel te laten maken. De visie is uitgewerkt in drie hoofddoelen, te weten bereikbaarheid, leefbaarheid (waaronder verkeersveiligheid) en slimmer reizen.

Concreet vertalen deze thema's zich in het verbeteren van de doorstroming op de Soestdijkseweg, openbaar vervoer tussen station Bilthoven en de Uithof, duidelijkere keuzes tussen functie en inrichting van de weg, verkeerseducatie en een aantrekkelijk fietsnetwerk. Voorliggend bestemmingsplan heeft hierop geen invloed. In paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op de verkeersaspecten voor dit plangebied.

3.4.6 Woonvisie 2013-2020

Op 25 april 2013 heeft de raad de Woonvisie 2013-2020 vastgesteld. De verwachting is dat de gemeente De Bilt door het unieke woonmilieu en de aantrekkelijke omgeving, net als in voorgaande jaren weer meer huishoudens zal aantrekken die zich zullen vestigen in de gemeente. In lijn met hetgeen is opgenomen in Het Bilts Manifest en de Structuurvisie Gemeente De Bilt 2030 krijgt kwaliteit van wonen en de woonomgeving in de Woonvisie 2013-2020 meer prioriteit. Waar voorheen de kwantiteit, het aantal te bouwen woningen centraal stond, wil de gemeente De Bilt zich komende jaren vooral richten op het versterken en uitbreiden van de bestaande kwaliteit. Doel is het

behouden van de bestaande hoogwaardige woonmilieu en verder versterken met kleinschalige woningbouw. Voorliggend initiatief sluit hier op aan (verwezen wordt naar paragraaf 2.2 en 3.4.1).

In het kader van de woonvisie is onderzoek verricht naar de lokale en regionale woningbehoeften. Door inzicht te verkrijgen in de woningbehoeften tot aan 2020 is het mogelijk hierop in te spelen met nieuwbouwprojecten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de huur- en de koopmarkt. Voorliggend initiatief ziet toe op de koopmarkt (4 koopwoningen met tuin – type twee onder een kap) en speelt in op de resultaten van het onderzoek:

Uit de woonvisie is op te maken dat de vraag naar eengezinskoopwoningen in de prijscategorie € 200.000,- en daarboven, de komende jaren erg groot is. Het aanbod ligt in lijn met de vraag, enkel in de prijscategorie € 500.000,- overtreft het aanbod de vraag flink.

3.4.7 *Convenant Duurzaam Bouwen 2010-2014 (actualisatie 2010)*

De gemeente De Bilt, provincie Utrecht, Woonstichting SSW, BNA afdeling Centrum, Bouwend Nederland afdeling Amersfoort en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hebben in 2001 het Convenant Duurzaam Bouwen (DuBo-convenant) De Bilt ondertekend. Dit convenant is in 2010 geactualiseerd.

Dit geactualiseerde convenant geeft een heldere en concrete visie op duurzaamheid met daaraan ambities gekoppeld. De convenantpartners geven in dit convenant hun ambities helder en concreet weer. Tevens geven zij aan hoe zij hun ambities denken te realiseren.

Het grote verschil tussen het vorige convenant en deze geactualiseerde versie is dat er een overstap is gemaakt van maatregelenlijsten naar een prestatiegericht instrument voor woningbouw, scholen en kantoren zowel nieuw- als bestaande bouw: gpr-gebouw versie 4.0 (Gemeentelijke Richtlijn voor Duurzaam Bouwen). De ambities voor woningbouw nieuwbouw zijn: minimale score van 6,5 met een streefscore van 8 voor alle thema's. Voor het aspect energie is de minimale waarde een 7,0. Voor bestaande bouw geldt dat de score twee punten omhoog moet met een CO² reductie van 30% - 50%. De andere instrumenten die in het DuBo-convenant worden ingezet om duurzaamheid te realiseren in alle bouwstromen zijn:

- het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw;
- het Nationaal Pakket Grond-, Weg-, Waterbouw;
- de handleiding Duurzame ontwikkeling bedrijventerreinen.

Het Dubo-convenant wordt als ambitiedocument gezien en stelt streefwaarden wat betreft GPR-scores voor nieuwbouwprojecten, maar geldt niet als voorwaarde voor de ontwikkeling. In onderhavig geval zal op het moment dat duidelijk is hoe de bouwplannen vorm krijgen een GPR-berekening worden opgesteld. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt getoetst aan het bouwbesluit.

3.4.8 Welstandsnota

De Welstandsnota beschrijft het welstandsbeleid van de gemeente De Bilt en dient als toetsingskader voor het verlenen van omgevingsvergunningen. Enkele relevante doelstellingen in de Welstandsnota zijn:

- de bestaande historische bebouwing is het kwalitatieve referentiepunt voor ieder bouwwerk;
- er dient een heldere scheiding te zijn tussen privé- en publieke ruimten;
- panden moeten op de openbare ruimte zijn georiënteerd;
- het historische en afwisselende karakter van het centrum moet behouden blijven;
- bij verbouw of renovatie moet het oorspronkelijke materiaalgebruik tot uitgangspunten worden genomen.

De welstandsnota wordt gebruikt als aanvullend instrument voor het ruimtelijke beheer van het gebied. Een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt getoetst aan de welstandseisen.

Voor het gebied waar voorliggend bestemmingsplangebied deel van uit maakt gelden de gebiedsgerichte beoordelingscriteria Villawijk Bilthoven Zuid. Algemene regel is dat een bouwkundige toevoeging of verandering de bestaande stedenbouwkundige structuur, de karakteristiek van de gebouwen en de detaillering, de kleur- en het materiaalgebruik ervan als uitgangspunt dient te nemen. Welstand en Monumenten Midden Nederland heeft het schetsontwerp van het initiatief op 5 december 2013 beoordeeld. In het principe welstandsadvies gaf de commissie (voor ruimtelijke kwaliteit van De Bilt) dat zij op hoofdlijnen instemt met het schetsontwerp en dat zij met belangstelling de verdere uitwerking nader te zullen bezien en de vervolgaanvraag met belangstelling tegemoet zien.

4 Omgevingsaspecten

4.1 Archeologie

Kader

Met de ondertekening van het verdrag van Malta (Valetta, 1992) heeft Nederland zich verplicht tot het beschermen van het archeologisch erfgoed. Uitgangspunt van het verdrag is het archeologische erfgoed waar mogelijk te behouden. Tevens dient door de wijziging van de Monumentenwet 1998 bij ruimtelijke planvorming aandacht te worden geschonken aan het aspect archeologie.

Het plangebied

Over de situatie van het plangebied heeft afstemming plaatsgevonden met de omgevingsdienst Utrecht. Het bestemmingsplan is het wettelijk kader waarbinnen archeologisch onderzoek al dan niet verplicht is gesteld. Voor deze onderzoekslocatie geldt dat in het bestemmingsplan 'Bilthoven Zuid 2009' geen dubbelbestemming is opgenomen voor archeologie. De locatie is grotendeels bebouwd en is daarvoor in het verleden bouwrijp gemaakt. Voor het gehele perceel geldt dat grondroerende werkzaamheden in het verleden hebben plaatsgevonden. Archeologische waarden worden in dit verstoorte gebied dan ook niet verwacht. Er is dan ook geen aanleiding om een beschermingsregime op te nemen in het bestemmingsplan.

Conclusie

Het aspect "archeologie" vormt geen belemmering voor de uitvoering van voorliggend initiatief. Er is ook geen aanleiding om een beschermingsregime / dubbelbestemming op te nemen voor het behoud van archeologische waarden.

4.2 Bedrijven- en milieuzonering

Kader

Bij het realiseren van een nieuwe functie dient gekeken te worden naar de omgeving waarin de nieuwe functies worden gerealiseerd. Hierbij spelen twee vragen:

1. Past de nieuwe functie in de omgeving?
2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

Richtinggevend voor de beoordeling zijn de indicatieve onderzoekszones zoals opgenomen in de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering".

Ad1. Past de nieuwe functie in de omgeving?

De gemeente streeft er al langere tijd naar de hinder van bedrijven in woonwijken te beperken. In de nota "De Bilt in beweging" is destijds de ambitie uitgesproken om de bebouwde kom te ontlasten van milieuhinderlijke bedrijven en deze de gelegenheid te bieden om zich op een andere locatie (bedrijventerrein Larenstein) te vestigen⁵. De vrijkomende locaties komen dan in aanmerking voor woningbouw. Een van deze locaties betreft het perceel Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven. De locatie betreft de voormalige vestiging van autobedrijf Verkerk Volvo BV. Naast het bedrijfspand is er op het perceel tevens een aangebouwd woonhuis aanwezig. Ook is er sprake van een

⁵ Bron: Bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009.

voormalig tankstation, welke echter al in 1997 is verwijderd. Het projectgebied ligt in een gebied met overwegend woningen. Het plan voor Prins Hendriklaan 28-30 om woningen te realiseren ter vervanging van een bedrijf, sluit aan bij de overwegende functie in dit deel van Bilthoven. De functie “Wonen” op de locatie “Prins Hendriklaan 28-30” is een in milieu planologisch opzicht, passende functie in deze omgeving. Bovendien verbetert het woon- en leefklimaat in deze omgeving: Het aantal verkeersbewegingen en de hinderaspecten (geluid, geur, stof) die samenhangen met het gebruik dat op grond van de huidige bedrijfsbestemming (bedrijfsactiviteiten van categorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten van het bestemmingsplan) op deze locatie mogelijk is, is meer en nadeliger voor de woonomgeving dan het aantal verkeersbewegingen en hinderaspecten van het gebruik van de locatie voor wonen. Voor het woon- en leefklimaat in deze omgeving is functiewijzing naar wonen een verbetering.

Ad2. Laat de omgeving de nieuwe functie toe?

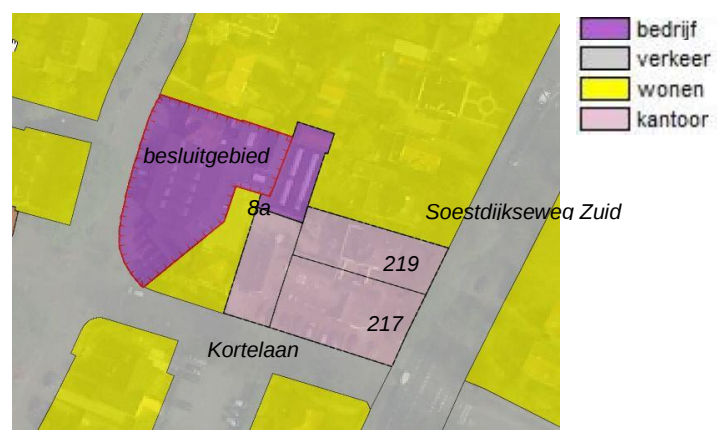
De VNG-publicatie “Bedrijven en Milieuzonering” biedt handreikingen voor een verantwoorde inpassing van gevoelige functies nabij bedrijven. Het project betreft de realisatie van een hindergevoelige bestemming (wonen). Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen- en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder. Onderstaande tabel is afkomstig uit de VNG-publicatie en geeft inzicht in het verband tussen de afstand en de milieucategorie.

Milieucategorie	Richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk
1	10 m
2	30 m
3.1	50 m
3.2	100 m

Omgeving

De omgeving van het plangebied Prins Hendriklaan 28-30 wordt aangemerkt als rustige woonwijk. Er bevinden zich enkele niet-woonfuncties in de directe omgeving, namelijk:

- Soestdijkseweg Zuid 217, kantoorfunctie;
- Soestdijkseweg Zuid 219, kantoorpand;
- Kortelaan 8a, diverse bedrijven, hoofdzakelijk kantoor met opslag;



Uitsnede geldend bestemmingsplan

Analyse

Kantoren worden in de VNG-publicatie aangemerkt als milieucategorie 1. De afstand tussen de kantoorpercelen Soestdijkseweg Zuid 217 en 219 en de gevels van de nieuwe woningen is meer dan 10 meter. Dit betekent dat de woningen op voldoende afstand zijn geprojecteerd van deze kantoorpercelen. Bovendien laat het zich in zijn algemeenheid beredeneren dat kantoorwerkzaamheden geen hinder met zich meebrengt die zorgt voor een onacceptabel woon- en leefklimaat in en bij nabij gelegen woningen. De locatie Kortelaan 8a verlangt evenwel een nadere afweging. Op die locatie bevindt zich een bedrijvenverzamelgebouw. In dit pand zijn diverse kantoren gevestigd. In één ruimte is een bedrijf gevestigd dat zonnepanelen installeert. Op deze locatie slaat het bedrijf de zonnepanelen op voordat ze worden geïnstalleerd. Op deze locatie vinden geen bewerking van materialen plaats. Op basis van het geldende bestemmingsplan kunnen op deze locatie bedrijven tot maximaal categorie 2 van de staat van bedrijfsactiviteiten zich vestigen. De minimaal aan te houden richtafstand in gemengd gebied, bedraagt voor deze categorie 30 m. De afstand van de gevels van de nieuwe woningen tot aan het perceel waar bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan van categorie 2 is minder dan 30 meter. Het aspect geluid is hier het maatgevende hinderaspect. Dit is aanleiding om akoestisch onderzoek uit te voeren om te kunnen bepalen of de bedrijfsvoering van Kortelaan 8a gehinderd wordt door de nieuwe woonfunctie. Voor de beoordeling van geluidshinder afkomstig van inrichtingen (industrielawaai) moet rekening worden gehouden met verschillende soorten van geluidshinder, namelijk:

- geluidshinder afkomstig uit de inrichting (directe hinder), dit is de hinder die wordt veroorzaakt door activiteiten in de inrichting.
- maximale geluidshinder, dit zijn de piekniveaus die optreden door de activiteiten in de inrichting.
- indirecte geluidshinder, dit is de geluidshinder afkomstig van het wegverkeer van en naar de inrichting op de openbare weg.

Deze drie soorten van geluidshinder afkomstig van inrichtingen worden beoordeeld op basis van drie documenten, dit zijn:

- het “Activiteitenbesluit”;
- de VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering, editie 2009”;
- de Schrikkelcirculaire.

In mei 2013 is naar deze soorten geluidshinder akoestisch onderzoek⁶ uitgevoerd. De rapportage is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek naar deze soorten geluidshinder in relatie tot de bedrijfsactiviteiten in de omgeving blijkt het volgende:

Langtijdgemiddelde geluidsbelastingen

Uit het akoestisch onderzoek “*Industrielawaai Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven*” blijkt dat bij geen van de nieuwe woningen de grenswaarden van 50 dB(A) uit het Activiteitenbesluit wordt overschreden. Wel wordt de richtwaarden van 45 dB(A) uit de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ overschreden ten gevolge van langtijd-gemiddelde geluidsbelasting. De hoogste geluidsbelastingen bedragen 47 dB(A), hierbij is naast de huidige bedrijfsvoering ook rekening gehouden met de vestiging van een categorie 2-bedrijf (het geen mogelijk is op basis van het bestemmingsplan). Op basis van de huidige bedrijfsvoering bedraagt de hoogste langtijdgemiddelde geluids-

⁶ Akoestisch onderzoek - Industrielawaai Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; projectnummer 130474; d.d. 20 mei 2014.

belasting 40 dB(A). In de huidige situatie is dan ook geen sprake van een overschrijding van de richtwaarde van 45 dB(A) op de nieuwe woningen. Deze overschrijding doet zich dan ook alleen voor wanneer de huidige bedrijfsvoering wordt gemaximaliseerd naar de maximaal planologische situatie. Deze overschrijding is een theoretische overschrijding die zich nu nog niet voordoet. Ten opzichte van de huidige situatie is er echter nog voldoende geluidsruijnte waardoor de bedrijven in het bedrijvenverzamelgebouw nog kunnen uitbreiden zonder dat de richtwaarde van 45 dB(A) wordt overschreden. Hierdoor is de huidige en toekomstige bedrijfsvoering van de bedrijven in het bedrijvenverzamelgebouw gegarandeerd.

Maximale geluidsbelaastingen

Uit dit onderzoek blijkt dat bij geen van de nieuwe woningen de grenswaarden van 70 dB(A) (LMAX,etmaal) uit het Activiteitenbesluit wordt overschreden. Wel wordt de richtwaarden van 65 dB(A) (LMAX,etmaal) uit de VNG-publicatie "Bedrijven en milieuzonering" overschreden op basis van de maximale geluidsniveaus. De hoogste maximale geluidsniveaus worden veroorzaakt door het rijden van de auto's.

Wanneer het laden en het lossen in de dagperiode niet wordt uitsloten bij de berekening van de maximale geluidsbelaastingen dan wordt de grenswaarde van 70 dB(A) (LMAX,etmaal) in de dagperiode overschreden. Uit deze berekening blijkt dat de hoogste geluidsbelaasting 72 dB(A) bedraagt. Deze treedt op bij woning 4 (meest zuidelijke woning). De overschrijding van de grenswaarde van 70 dB(A) wordt veroorzaakt door het afblazen van de remlucht op de Kortelaan. Een dergelijke overschrijding van de maximale geluidsbelaastingen zal zich ook voordoen wanneer een vrachtwagen, zoals de vuilniswagen, op de Kortelaan rijdt en op dezelfde locatie de remlucht afblaast. Gezien de beperkte frequentie (maximaal enkele malen per dag) en de beperkte overschrijding van de grenswaarde van 70 dB(A) zijn de optredende maximale geluidsbelaastingen die zijn berekend in het kader van een goede ruimtelijke ordening, acceptabel te vinden. Er zal in deze omstandigheden geen sprake zijn van een slecht woon- en leefklimaat op deze locatie.

Indirecte geluidshinder

Uit het onderzoek naar de geluidsbelaastingen t.g.v. de indirecte hinder blijkt dat bij geen van de vier nieuwe woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), uit de Schrikkelcirculaire wordt overschreden. De hoogste geluidsbelaasting ten gevolge van de indirecte hinder bedraagt 31 dB(A).

Conclusie v.w.b activiteiten in de omgeving

Aangezien op basis van het Activiteitenbesluit de grenswaarden (50 dB(A) voor langtijdgemiddelde en 70 dB(A) voor de maximale geluidsbelaastingen) niet worden overschreden en wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ten gevolge van de indirecte hinder, kunnen de woningen worden gerealiseerd binnen formele grenzen. Ook wordt er in de huidige bedrijfsvoering voldaan aan de richtwaarde van 45 dB(A) voor de langtijdgemiddelde geluidsbelaasting uit de VNG-publicatie.

Wanneer uitgegaan wordt van de maximaal mogelijke planologische situatie (vestiging van een categorie 2 bedrijf), dan wordt deze richtwaarde met 2 dB(A) overschreden. Deze overschrijding is een theoretische overschrijding die zich nu nog niet voordoet. Ten opzichte van de huidige situatie is er echter nog voldoende geluidsruijnte waardoor de bedrijven in het bedrijvenverzamelgebouw nog kunnen uitbreiden zonder dat de richtwaarde van 45 dB(A) wordt overschreden. Uit het akoestisch onderzoek blijkt het akoestisch klimaat ter plaatse van de vier nieuwe woningen aan de Prins Hendrik-

laan goed is en dat de huidige bedrijfsvoering van de locatie Kortelaan 8a door de nieuwe woningen niet wordt belemmerd. Ook omdat de gevels van de bestaande woningen Kortelaan 8 en Soestdijkseweg Zuid 221 in de huidige situatie dichterbij het bedrijfspand Kortelaan 8a liggen dan de nieuwe woningen. Voorts blijkt dus dat er nog ruimte is voor een andere bedrijfsvoering die meer geluid met zich meebrengt dan de huidige activiteiten.

Eindconclusie v.w.b. het aspect bedrijven en milieuzonering

Functiewijziging van een bedrijfslocatie in een woonlocatie draagt in een omgeving met overwegende woonfunctie bij aan het verbeteren van het woon- en leefklimaat in deze omgeving. Het plan dient daarmee de bestaande gemeentelijke beleidsdoelstelling op dat gebied (uitplaatsen bedrijven in woonomgeving). Daarbij geldt dat naburige bedrijfsactiviteiten (kantoren, opslag, bedrijfsverzamelgebouw) niet zorgen voor een onacceptabel woon- en leefklimaat in het plangebied. Bovendien blijft er voor de naburige bedrijfslocatie Kortelaan 8a nog ruimte over voor een andere bedrijfsvoering in milieucategorie 1 en 2 die meer geluid met zich meebrengt dan de huidige activiteiten. Het initiatief tot functiewijziging schaadt de bedrijfsvoering op die locatie dan ook niet. Ook omdat de gevels van de bestaande woningen Kortelaan 8 en Soestdijkseweg Zuid 221 in de huidige situatie dichterbij het bedrijfspand Kortelaan 8a liggen dan de nieuwe woningen die met voorliggend bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de voorgenomen functiewijziging van de locatie Prins Hendriklaan 28-30.

4.3 Bodem

Algemeen

De bodemkwaliteit is in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling van belang indien er sprake is van nieuwbouw of functieverandering. Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de milieukundige bodemkwaliteit in het plangebied. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden verwijderd.

Situatie plangebied

Op de locatie zijn in de loop der tijd meerdere bodemonderzoeken uitgevoerd. Uit de onderzoeken is gebleken dat bodemsanering noodzakelijk is. Een overzicht van alle uitgevoerde onderzoeken is opgenomen in hoofdstuk 2 van het saneringsplan⁷ dat als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen. Hierin is tevens de verontreinigingssituatie beschreven en de wijze waarop de bodem wordt gesaneerd. Voor de volledige beschrijving en situering van de verontreiniging wordt verwezen naar het saneringsplan in de bijlage. Hieruit is op te maken dat er binnen het plangebied twee verontreinigingskernen zijn. Bij de ene verontreinigingskern (locatie van een boven-

⁷ Saneringsplan ten behoeve van de sanering op de locatie Prins Hendriklaan 28-30 te Bilthoven; Hoste Milieutechniek BV; projectcode 12015MBB; d.d. 10 april 2014.

grondse tank) is sprake van een grond- en grondwaterverontreiniging, bij de andere (voormalig tankstation) is voornamelijk sprake van sterke grondwaterverontreiniging tot een diepte van circa 8 meter. De grondwaterverontreiniging die veroorzaakt is bij het voormalige tankstation overschrijdt perceelgrenzen in noordelijke en westelijke richting. De verontreiniging is van dien aard dat deze wordt aangemerkt als een ernstige verontreiniging. Voor de sanering geldt dat deze voor de huidige situatie niet wordt aangemerkt als spoedeisend. Op basis van de verontreinigingssituatie en de doelstelling om eveneens het grondwater bij het aangrenzende perceel Prins Hendriklaan 32 te saneren wordt gekozen voor bronverwijdering, gevolgd door biologische optimalisatie van de bodem om de verontreinigingen te verwijderen tot aanvaardbare niveaus die geen nazorg behoeven. Na sanering is de bodem dan ook geschikt voor de nieuwe woonsituatie.

Conclusie

In de exploitatie van het bouwplan is rekening gehouden met de kosten die samenhangen met de voor de nieuwe woonfunctie noodzakelijke sanering. Hierin is ook sanering van grondwater ter plaatse van het aangrenzende perceel Prins Hendriklaan 32 opgenomen. Met het uitvoeren van de sanering en het rekening houden met de kosten die daarmee samenhangen, vormt het aspect bodem geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig project.

4.4 Cultuurhistorie

Kader

Wettelijk kader

Op grond van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Gemeentelijk beleid

In de gemeentelijke 'Erfgoedverordening De Bilt 2010' is de wijze vastgelegd waarop er door de gemeente omgegaan wordt met het gemeentelijk erfgoed, onder meer bij de vergunningverlening. Zo wordt de procedure tot aanwijzing van gemeentelijke monumenten en de instandhouding hiervan geregeld. Een gemeentelijk monument is een zaak, die van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid, uniciteit, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. Stads- of dorpsgezichten kunnen ook aangewezen worden als beschermd stads- of dorpsgezicht. Daarnaast is ook het terrein waarop zich een gemeentelijk monument bevindt onderdeel van het totale monument. In de verordening is vastgelegd dat ook landschapselementen of een samenhangend geheel van landschapselementen aangewezen kan worden als gemeentelijk landschapsmonument. Op grond van de verordening is het verboden een gemeentelijk monument te verstoren en/of te wijzigen zonder dat hiervoor een omgevingsvergunning is verleend.

Situatie plangebied⁸

Cultuurhistorie Vogelpark

De naam van Vogelpark heeft een lange voorgeschiedenis. Rond 1898 werd in Utrecht de 'Maatschappij tot exploitatie van bouwterreinen aan het station De Bilt' opgericht. Deze maatschappij ontwikkelde de plannen voor Park Vogelzang, naar de naam afkomstig van de toenmalige eigenaar van die grond, Hendrik Vogelzang. In december 1899 is een ontwerp voor het gebied vervaardigd, met daarop de oorspronkelijke opzet van de onderneming. Het ontwerp toont een villapark in Engelse landschapsstijl, met een kronkelige wegenstructuur, plantsoentjes, grote bouwkavels en merendeels grote villa's. Deze opzet sluit goed aan bij de toen heersende Art Deco-stijl. In 1900 werd door de maatschappij de benodigde grond aangekocht en werd gestart met de bouw van de eerste villa's. Aangezien er nog geen wegen waren, bevonden deze zich uitsluitend langs de Soestdijkseweg Zuid. Van deze villa's is Essenburg uit 1900-1901 de oudste (Soestdijkseweg Zuid 265). Zowel eigenaars als eigenbouwers dienden verzoeken in voor een bouwvergunning. In 1903 worden de eerste vergunningen verleend voor de bouw van villa's langs de Nachtegaallaan, Prins Hendriklaan en de Kruislaan. Tot 1907 is de bouw uitsluitend gericht op de grotere villa's, pas daarna worden ook kleinere villa's gebouwd.

Park Vogelzang werd in een rap tempo ontwikkeld. Gehoopt werd dat een aantrekkelijke villawijk repatriërende Indiëgangers zou aantrekken. Vandaar een naam als die van villa Bandoeng voor een van de eerste woningen. Het park is uiteindelijk niet geheel volgens het plan van 1899 gerealiseerd; met name aan de westkant zijn verschillen. Er is veelal sprake van een ander stratenpatroon, veel minder groen, kleinere kavels en grotere bebouwingsdichtheid met meer kleinere villa's. Uiteindelijk is deze opzet alleen vrij getrouw gevolgd in het gebied ten noordoosten van de Soestdijkseweg Zuid.

Het gebied ten zuidwesten van de Soestdijkseweg heeft door haar beplanting en haar type woningen wel een rustiek karakter, maar vertoont door het ontbreken van een consequent gevolgde stedenbouwkundige verkaveling, geen hechte stedenbouwkundige samenhang met een monumentaal karakter. Dit wordt versterkt door diverse verstoringen aan met name de randen van het gebied. Eind mei 1901 werd de waterleiding naar het Villapark Vogelzang aangelegd. De wegen werden in 1903 aangelegd, met aan weerszijden een wandelpad en ruimte voor beplanting. In 1904 zijn bomen langs de wegen geplant met plantsoentjes.

In de jaren daarna rond 1920/1921 werden ten oosten van de Soestdijkseweg Zuid (Parklaan en Overboslaan) kleinere villa's en middenstandswoningen gerealiseerd met vaak brede bermen aan weerszijden van de weg. Deze zijn voornamelijk gerealiseerd door één bouwondernemer, te weten W.S. van der Sterre.

Cultuurhistorie Het Jachtplan (1945-1960)

Tussen de Leijenseweg en de Jachtlaan is in de jaren vijftig een woongebied gecreëerd dat men het Jachtplan noemt. Door de verkavelingsopzet van de wijk, de infrastructuur en een goede groenkeuze is een ruimtelijk beeld ontstaan, dat het wonen in dit plangebied zeer aantrekkelijk maakt. De groenvoorziening speelt hierbij een belangrijke rol. Voor een groot deel zijn de voortuinen van de woningen 'openbaar', hetgeen tot gevolg heeft dat het groen meer uitgebalanceerd is en op een hoger niveau

⁸ Bron: *Bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009*.

meer in relatie staat tot elkaar. Het groene karakter sluit goed aan bij de wijken waar-tussen het gebied is gesitueerd: aan de zuidwestzijde Tuindorp met veel privé-groen, aan de zuidzijde het park Jagtlust (toen nog onbebouwd) en aan de noordoostzijde de ruim in het groen opgezette villa's van het villapark 'Vogelzang'.

Conclusie

De locatie ligt op de scheiding van de karakteristieke bebouwing van villapark Vogelzang en de planmatige woonwijk het Jachtplan uit begin jaren '60 van de vorige eeuw. De gemeente heeft voor het initiatief ruimtelijke randvoorwaarden geformuleerd op basis van de huidige stedenbouwkundige karakteristieken van de omgeving. Doordat het bouwplan zich hieraan conformeert, wordt gesteld dat het aspect cultuurhistorie (in dit geval een stedenbouwkundig aspect), mede ten grondslag ligt aan het bouwplan.

4.5 Duurzaamheid

Inleiding

Duurzaam bouwen is een manier van bouwen waarbij het milieu zo min mogelijk wordt belast, een optimale woonkwaliteit wordt gerealiseerd en waar het gebouw maar ook de openbare ruimte een lange levensduur hebben (bijvoorbeeld door flexibiliteit of goede materiaalkeuze). Het meenemen van duurzaamheid in projecten wordt door steeds meer partijen belangrijk gevonden. Dit geldt voor zowel gebouwen als voor Grond, Weg en Waterbouw (GWW)-projecten. Gemeente de Bilt heeft ambities geformuleerd en afspraken gemaakt over duurzaamheid bij duurzaam bouwen en GWW-projecten. Naast de gemeentelijke ambities zijn er voor bouwprojecten ook wettelijke eisen van toepassing.

Wettelijk kader

Bouwbesluit

Het bouwbesluit stelt eisen aan nieuwbouw en/of verbouwingen van nieuwbouw. De aanvraag omgevingsvergunning zal hier aan worden getoetst.

Gemeentelijk beleid

In het Milieubeleidsplan De Bilt 2010-2014, wordt verwezen naar de gemeentelijke ambities. Verdere ambities voor bouwprojecten zijn vastgelegd in het 'Dubo-convenant 2010-2014', waarin de gemeente samen met Woonstichting SSW, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Provincie Utrecht, Bouwend Nederland en BNA, heeft afgesproken om voor woningbouw, utiliteitsbouw, stedenbouw, grond-, weg- en waterbouw en bedrijventerreinen het volgende ambitieniveau te hanteren: De algemene en tevens minimale ambitie van dit convenant bij nieuwbouw van woningen, scholen en kantoren is een minimale GPR-score van 6,5 en een streefniveau van 8 voor gebouwen." Voor het aspect Energie is de minimale waarde een 7,0. Voor GWW-projecten is opgenomen: Voor een duurzame stedenbouw wordt het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw gebruikt. Voor de grond-, weg- en waterbouw wordt het Nationaal Pakket Grond-, Weg- en Waterbouw gebruikt. Bij de toelichting in het convenant is door de gemeente gezegd: De gemeente zal bij het opstellen en beoordelen van bestekken voor GWW werken het Nationaal Pakket GWW hanteren. Daarbij zal zoveel mogelijk worden gekozen voor duurzame alternatieven voor zover mogelijk binnen de financiële randvoorwaarden van het project. Bij

het opstellen van programma's van eisen voor GWW werken zal toepassing van het Nationaal Pakket GWW als voorwaarde voor het opstellen van een bieding worden opgenomen.

4.6 Ecologie

Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming.

Gebiedsbescherming

Gebiedsbescherming wordt voornamelijk geregeld met de Natuurbeschermingswet (1998) en de Ecologische hoofdstructuur (EHS)⁹. Belangrijk is dat ruimtelijke projecten niet zonder meer mogen worden gerealiseerd in beschermde natuurgebieden. Projecten die in de nabijheid van beschermde natuurgebieden (inclusief de Habitatrichtlijngebieden) worden geprojecteerd, dienen te worden getoetst op de mogelijke negatieve effecten die zij op deze gebieden kunnen hebben en of zij verstoring zullen veroorzaken (externe werking). Indien dit het geval is, kan doorgang van het project mogelijk belemmeringen ondervinden. De provincie is hiervoor het bevoegde gezag. Voor bestemmingsplannen en wijzigingen hiervan, kan het noodzakelijk zijn dat een vergunning ex artikel 19d Natuurbeschermingswet aangevraagd moeten worden.

Soortbescherming

Soortbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet. In deze wet is een aantal planten en dieren aangewezen als beschermd. Deze beschermde organismen mogen niet zonder reden in hun bestaan worden aangetast. Belangrijk is het feit dat beschermde organismen ook buiten natuurgebieden voorkomen. De wet maakt een onderscheid tussen licht en zwaar beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, licht beschermde soorten een vrijstelling. Aan deze vrijstelling zijn vaak voorwaarden verbonden. Voor zwaar beschermde soorten dient een ontheffing volgens art. 75 van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd bij het ministerie van LNV.

Situatie besluitgebied

In februari 2014 is door SAB een verkennend onderzoek flora & fauna¹⁰ uitgevoerd. De rapportage is een bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. Uit het onderzoek is het navolgende gebleken:

Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied te Bilthoven ligt niet in of nabij een gebied dat is aangewezen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied betreft het Vogel- en Habitatrichtlijngebied "Oostelijke Vechtplassen" en ligt op ruim 6,5 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de grote afstand tussen het be-

⁹ Thans: NatuurNetwerk Nederland (NNN).

¹⁰ Quick scan flora en fauna Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; kenmerk DBOS/ZON/130474; d.d. 19 februari 2014.

schermde gebied en de tussenliggende elementen (stedelijk gebied, weides en wegen) zijn er geen negatieve effecten te verwachten op het Vogel- en Habitatrichtlijngebied.

Ecologische hoofdstructuur (Thans NatuurNetwerk Nederland)

Het plangebied ligt bovendien niet in de EHS (het NNN). Het dichtstbijzijnde gebied aangewezen als EHS ligt op ongeveer 330 meter afstand van het plangebied. Het gaat om de gronden van landgoed Noord Houdringe, een gebied aangewezen als EHS-natuur. Aangezien de beoogde plannen betrekking hebben op een relatief klein gebied en tussen het plangebied en de EHS bebouwing en wegen aanwezig zijn, zijn geen negatieve effecten te verwachten op de EHS.

Soortenbescherming - Algemeen beschermde soorten

De meeste van de mogelijk in en in de omgeving van het plangebied voorkomende soorten zoals Bruine kikker, Gewone pad, Egel, (spits)muizen, Konijn en Mol zijn beschermd volgens het lichte beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt dat aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen op basis van een vrijstelling mogelijk is, zonder dat er sprake is van procedurele consequenties.

Soortenbescherming - Strikt beschermde soorten:

Een aantal van de mogelijk voorkomende soorten is meer strikt beschermd. Voor deze soorten moet bij aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Hieronder wordt een beschrijving gegeven per soortgroep van het (mogelijk) voorkomen van deze strikt beschermde soorten in het plangebied:

- Vleermuizen:
 - Volgens verspreidingsgegevens uit de 'Atlas van de Nederlandse Vleermuizen' (Limpens, 1997), de 'Verspreidingsatlas van zoogdieren in de provincie Utrecht' (Wansink, 2012) en volgens waarneming.nl en telmee.nl komen in de omgeving van het plangebied verschillende vleermuissoorten voor. Vleermuizen zijn strikt beschermd volgens tabel 3 van de Flora- en faunawet en bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Vleermuizen verblijven in bomen en/of gebouwen.
 - In het plangebied zijn geen bomen aanwezig welke in potentie een vaste rust- of verblijfplaats van boombewonende vleermuizen kunnen bevatten. Verblijfplaatsen van boombewonende vleermuissoorten bevinden zich in holtes, scheuren en achter losse schors van bomen. Gezien de afwezigheid van geschikte bomen worden negatieve effecten op boombewonende soorten niet verwacht.
 - Er zijn in het plangebied twee bebouwingstypen te onderscheiden: het woonhuis en de showroom. Het woonhuis is rondom uitvoerig geïnspecteerd op de aanwezigheid van kieren tussen de dakpannen, gevelpannen, gevel- en dakbetimmering en op de aanwezigheid en toegankelijkheid van de open stootvoegen. Er zijn geen zichtbare kieren of open stootvoegen waargenomen waaronder of waarachter gebouw bewonende vleermuizen een verblijfplaats kunnen hebben. Het is om die reden niet waarschijnlijk dat vleermuizen een verblijfplaats in het woonhuis hebben. Bij de showroom zijn door het platte dak geen dakpannen aanwezig. De dakrand is afgetimmerd, maar kieren ontbreken. Ook bezit de muur geen geschikte open stootvoegen waardoor vleermuizen toegang tot de spouwmuur kunnen krijgen. Met de sloop van de showroom (en het

woonhuis) worden negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen niet verwacht.

- Naast verblijfplaatsen zijn ook essentiële vliegroutes en foerageergebieden van deze soortgroep beschermd. In het plangebied zijn geen lijnvormige elementen aanwezig welke in gebruik kunnen zijn als vliegroute. Ook ontbreken groenstructuren waardoor de aanwezigheid van een essentieel foerageergebied niet waarschijnlijk is.
- Vogels:
 - Tijdens de veldverkenning zijn soorten als Koolmees, Pimpelmees, Vink, Ekster, Houtduif en Kauw waargenomen. Alle vogels en hun actief gebruikte nesten zijn strikt beschermd. Actieve nesten van vogels mogen niet worden aangetaast of verstoord. Voor de meeste vogels kan worden volstaan met het ontzien van nesten in het broedseizoen (globaal van half maart tot half augustus). Nestlocaties van enkele vogelsoorten zoals roofvogels, uilen en Huismus zijn buiten het broedseizoen ook jaarrond beschermd.
 - Het plangebied is uitvoerig geïnspecteerd op de aanwezigheid van (oude) nesten, individuen en sporen (uitwerpselen, veren) van beschermde soorten. Gezien de aanwezigheid van dakpannen is extra aandacht besteed aan het voorkomen van de soorten Huismus en Spreeuw in en nabij het plangebied. Deze soorten broeden evenals de Gierzwaluw onder dakpannen. Hoewel op omliggende percelen voldoende heesters en bosschages aanwezig zijn welke als foerageergebied voor huismussen kunnen dienen, is het dak van het woonhuis niet geschikt voor huismussen. De pannen zijn sterk afgeplat en de kieren zijn te klein waardoor er onvoldoende nestruimte onder de pannen of toegang tot de pannen aanwezig is. Het voorkomen van nestplaatsen van de huismus in het plangebied is om die reden niet waarschijnlijk. Gezien de afwezigheid van groene elementen in het plangebied is ook de aanwezigheid van foerageerplekken uitgesloten.
- Overige soortgroepen:
 - Strikt beschermde soorten uit overige soortgroepen (vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, reptielen, amfibieën, vissen, insecten en ongewervelden) zijn niet aangetroffen in het plangebied. Gezien de afwezigheid van voor reptielen geschikte structuurrijke / ruige / zonnige elementen, voldoende geschikte voedselbomen voor de Eekhoorn, de afwezigheid van watervoerende elementen (amfibieën en vissen) en het feit dat het terrein volledig is verhard en bebouwd worden deze strikt beschermde soorten ook niet verwacht in het besluitgebied.
 - Verder staat het plangebied niet in verbinding met leefgebieden van strikt beschermde reptielen en zoogdieren. Het is daardoor onwaarschijnlijk dat de plannen leiden tot aantasting van leefgebieden van strikt beschermde vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, reptielen, amfibieën, vissen, insecten en ongewervelden.

Conclusie

Gebiedsbescherming in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur is, gezien de relatief kleine ingreep, de tussenliggende bebouwing en afstand, niet van toepassing. De plannen leiden om die reden niet tot aantasting van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden of kernkwaliteiten en waarden van de EHS (NNN).

Uit de quick scan is naar voren gekomen dat het onwaarschijnlijk is dat met de plannen sprake is van aantasting van vaste rust- en verblijfplaatsen of belangrijk leefgebied van strikt beschermde soorten. Nader onderzoek, mitigerende maatregelen of een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is voor de plannen niet noodzakelijk.

4.7 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als lpg en toxische gasen. Er gelden verschillende kaders:

- De externe veiligheidsregelgeving voor inrichtingen ligt vast in het Besluit Externe Veiligheid voor Inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI).
- Voor buisleidingen geldt het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (Bevb).
- De externe veiligheidsrichtlijnen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen. De Circulaire is van toepassing tot het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in werking treedt (verwachting is 1 januari 2014).

Soorten risico's

Bij de beoordeling van de externe veiligheidssituatie zijn twee begrippen van belang:

Het plaatsgebonden risico (PR) richt zich als maat voor het risico vanwege activiteiten met gevaarlijke stoffen vooral op de basisveiligheid voor personen in de omgeving van die activiteiten. Aan het PR is een wettelijke grenswaarde verbonden die niet mag worden overschreden. Het PR wordt "vertaald" als een risicocontour rondom een risicovolle activiteit, waarbinnen geen kwetsbare objecten (bijv. woningen) mogen liggen.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Rondom een risicobron wordt een invloedsgebied gedefinieerd, waarbinnen grenzen worden gesteld aan het maximaal aanvaardbare aantal personen, de z.g. oriënterende waarde (OW). Dit is een richtwaarde, waarvan het bevoegd gezag, mits afdoende gemotiveerd, kan afwijken. Deze verantwoordingsplicht geldt voor elke toename van het GR, ook als de OW niet wordt overschreden.

Situatie besluitgebied

De situatie in en nabij het plangebied is beoordeeld door de Omgevingsdienst regio Utrecht. Uit het "Milieuadvies Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven, d.d. 2 oktober 2013" van de omgevingsdienst is het volgende op te maken:

Bedrijven – Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Er zijn in de directe omgeving van het plangebied geen bedrijven gevestigd die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Bedrijven – Overige veiligheidswetgeving

Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven gevestigd met een overig veiligheidsrisico. Propaantanks zijn in ons bedrijvenbestand in dit gedeelte van de gemeente De Bilt niet bekend.

Transport van gevaarlijke stoffen over weg, spoor en water

Wegen, spoorwegen en vaarwegen met structureel en grootschalig vervoer van gevaarlijke stoffen liggen niet in de buurt van het plan. Voor de gemeentelijke en provinciale wegen is in de gemeente De Bilt een routing voor gevaarlijke stoffen vastgesteld. Deze route loopt niet langs of door het besluitgebied. Voor noodzakelijk transport ten behoeve van laden en/of lossen van gevaarlijke stoffen buiten de vastgestelde routes is een ontheffing nodig. Aan deze ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden om een veiligere leefomgeving te realiseren. Er kan langs het plangebied dus wel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden van de niet-routeplichtige stoffen (zoals benzine) en routeplichtige stoffen (zoals propaan), maar de frequentie daarvan is (door het lokale karakter van het transport) dermate laag dat daardoor geen risico's ontstaan die ruimtelijk relevant zijn.

Buisleidingen

Volgens de “provinciale risicokaart” ligt er in of bij het plangebied géén buisleiding voor transport van gevaarlijke stoffen zoals aardgas of benzine waar rekening mee gehouden zou moeten worden. Het gasnet voor huishoudens en bedrijven valt niet binnen het kader van externe veiligheid.

Electromagnetische straling

Er zijn in de omgeving geen hoogspanningslijnen aanwezig waarvan de indicatieve magneetveldzones tot het plangebied reiken. Uit de gegevens op de website www.antenneregister.nl blijkt dat in de omgeving van het plangebied geen zendmasten aanwezig zijn die overschrijdingen van de geldende blootstellingslimieten voor elektrische en magnetische veldsterkten veroorzaken.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

4.8 Geluid

Inleiding

Naast het geluidsonderzoek dat is uitgevoerd in het kader van “Bedrijven en milieuzonering” (zie paragraaf 4.2), is ook onderzoek uitgevoerd in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh).

Kader

Wettelijk kader

De Wgh vormt het kader voor de mate waarin het geluid dat wordt veroorzaakt door het (spoor) wegverkeer en zogenaamde “grote lawaaimakers” (gezoneerde industrieterreinen), het woonmilieu mag belasten. Voor wegverkeer stelt de wet dat in principe de geluidsbelasting op geluidsgevoelige functies de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet mag overschrijden. Voor spoorwegverkeer mag de voorkeurgrenswaarde van

55 dB niet worden overschreden. Indien nieuwe geluidsgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wgh de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van alle (spoor)wegen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functie(s).

Gemeentelijk beleid

De gemeente draagt zorg voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit van de leefomgeving in situaties waar geluidsniveaus boven de wettelijke voorkeurswaarden niet kunnen worden voorkomen. Hiervoor stelt de gemeente duidelijke kaders voor ruimtelijke plannen en maakt ze de uitvoering tot het vaststellen van hogere waarden transparant. Het college van B&W heeft daarom de beleidsregel hogere waarden Wgh vastgesteld. In deze beleidsregel worden randvoorwaarden genoemd voor het toestaan van hogere geluidsbelastingen dan de voorkeurswaarde. De voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting (indien niet aan de voorwaarde kan worden voldaan dient de initiatiefnemer te motiveren waarom dit niet kan of waarom voor een alternatieve oplossing is gekozen).

Situatie plangebied

De beoordeling van de situatie van het plangebied is uiteengezet in de rapportage van het akoestisch onderzoek Wegverkeer Prins Hendriklaan 28-30¹¹. Die rapportage is als bijlagen opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing. Hieruit is het volgende op te maken:

In de directe omgeving van het plangebied liggen alleen wegen en op een grotere afstand een spoorlijn. Gezondeerde industrieterreinen zijn in de nabijheid van het plangebied niet aanwezig. Het plangebied ligt dan ook niet in de zones van een gezondeerde industrieterreinen.

Ten noorden van het plangebied ligt op een afstand van 400 meter de spoorlijn Utrecht - Amersfoort (GeoSpoortakId. 4097). Uit de rapportage van het akoestisch onderzoek Wegverkeer Prins Hendriklaan 28-30 blijkt dat het plangebied niet binnen de 55 dB-contour ligt. De geluidsbelastingen ten gevolge van de spoorlijn zijn in het plangebied dan ook lager dan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Aangezien er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde is hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd naar de spoorlijn Utrecht-Amersfoort.

Het plangebied grenst direct aan de Kortelaan en de Prins Hendriklaan. Deze wegen hebben een 30 km/uur-regime. Volgens de Wgh geldt voor deze wegen geen onderzoeksplicht omdat de maximumsnelheid 30 km/uur bedraagt. De verkeersintensiteit op de Kortelaan en de Prins Hendriklaan is dusdanig hoog dat niet in het kader van de Wet geluidhinder, maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzoek is gedaan naar de geluidhinder ten gevolge van deze twee wegen. Het plangebied ligt voorts nabij de Soestdijkseweg Zuid en de Leijenseweg. Deze wegen liggen in stedelijk gebied en hebben twee rijstroken. Volgens de Wgh heeft deze weg hiermee een zone van 200 meter. Het plangebied ligt in de zone van deze wegen. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidhinder ten gevolge van de Soestdijkseweg Zuid, de Leijenseweg, de Kortelaan en de Prins Hendriklaan.

¹¹ Akoestisch onderzoek - Wegverkeer Prins Hendriklaan 28-30, Bilthoven; SAB; projectnummer 130474; d.d. 20 mei 2014.

Resultaten onderzoek

- Soestdijkseweg Zuid:

Uit het onderzoek blijkt dat bij geen van de vier woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Soestdijkseweg Zuid. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Soestdijkseweg Zuid bedraagt 44 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

- Leijenseweg:

Uit het onderzoek blijkt dat bij geen van de vier woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Leijenseweg. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Leijenseweg bedraagt 40 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh.

- Kortelaan:

Uit het onderzoek blijkt dat bij één woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Kortelaan. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Kortelaan bedraagt 53 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Deze waarde wordt gevonden bij woning 4 (meest zuidelijke woning). Omdat het Kortelaan een 30 km-regime heeft, is deze weg niet onderzoeks-plichtig voor de Wgh en daardoor zijn er ook geen normen opgenomen voor 30 km-wegen in de Wgh. Ter vergelijking is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

- Prins Hendriklaan:

Uit het onderzoek blijkt dat bij de vier woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden ten gevolge van het wegverkeer op de Prins Hendriklaan. De hoogste geluidsbelasting ten gevolge van de Prins Hendriklaan bedraagt 54 dB, inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Deze waarde wordt gevonden bij woning 3 en 4 (de twee zuidelijkste woningen). Omdat het Prins Hendriklaan een 30 km-regime heeft, is deze weg niet onderzoeks-plichtig voor de Wgh en daardoor zijn er ook geen normen opgenomen voor 30 km-wegen in de Wgh. Ter vergelijking is de hoogste toelaatbare geluidsbelasting uit de Wgh voor een vergelijkbare 50 km-weg gebruikt voor de toetsing in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De hoogste toelaatbare geluidsbelasting voor nieuw te bouwen woningen langs een bestaande weg in stedelijk gebied bedraagt 63 dB (artikel 83 lid 2 van de Wgh). De optredende geluidsbelastingen zijn hiermee lager dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Gemeentelijk beleid - Waarborgen van het wooncomfort – goede ruimtelijke ordening

Bij alle vier de woningen in het plangebied wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden t.g.v. de 30 km-weg Prins Hendriklaan en bij 1 woning t.g.v. de 30 km-weg Kortelaan. In het concept geluidsbeleid “Beleidsregel hogere waarden Wgh, Gemeente De Bilt” is voor woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden een drietal aanvullende eisen opgenomen waardoor een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Deze eisen zijn:

- Alle woningen in dit plan hebben één of meerdere geluidsluwe gevels.
- De buitenruimte is bij woningen aan de geluidsluwe zijde van de woning gelegen.
- Minimaal één slaapkamer in de woning is gelegen aan de geluidsluwe gevel.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij alle woningen aan deze eis wordt voldaan. Bij het bouwplan is rekening gehouden met deze eisen. Bij de vier woningen is vanuit een akoestisch oogpunt dan ook sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.9 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader

Op 15 november 2007 is de 'Wet luchtkwaliteit' in werking getreden. Hiermee wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (hoofdstuk 5 titel 2) bedoeld. Deze wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit uit 2005 en is een implementatie van de Europese kaderrichtlijn luchtkwaliteit en de vier dochterrichtlijnen waarin onder andere grenswaarden voor de luchtkwaliteit ter bescherming van mens en milieu zijn vastgesteld.

De nieuwe wet- en regelgeving onderscheidt projecten die 'in betekenende mate' (IBM) en 'niet in betekenende mate' (NIBM) leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Projecten die 'niet in betekenende mate' leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit hoeven volgens de Wet luchtkwaliteit niet langer afzonderlijk te worden getoetst op de grenswaarde. De grens van 'niet in betekenende mate' ligt volgens de gelijknamige AMvB bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor fijn stof en stikstofdioxide betekent dit een maximale toename van $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hiervan is volgens de ministeriële regeling sprake bij de realisatie van woningbouwprojecten tot 1.500 woningen of 10 hectare bruto vloeroppervlak kantoren. Daarnaast worden bestemmingen benoemd die extra gevoelig zijn voor luchtvervuiling.

Bij alle projecten moet ten slotte sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Uit dit oogpunt moet afgewogen worden of het aanvaardbaar is om een bepaald project op een bepaalde plaats te realiseren. Hierbij speelt de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol, ook als het project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project "niet in betekende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan aan de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

Situatie plangebied

Het initiatief (functiewijziging van bedrijf in maximaal 4 woningen) wordt conform de ministeriële regeling beschouwd als “NIBM”-project. Om die reden is een nadere toetsing niet mogelijk. Ook worden binnen onderhavig plan geen bestemmingen mogelijk gemaakt die op grond van de “AMvB Gevoelige bestemmingen” extra gevoelig zijn voor luchtkwaliteit. Ten slotte is in het kader van de goede ruimtelijke ordening onderzocht of er voor de te realiseren woningen voldaan kan worden aan een goed woon- en leefklimaat ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Om dit te onderzoeken is gebruik gemaakt van de monitoringstool van de rijksoverheid. In deze monitoringsstool zijn kaarten opgenomen van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) voor zowel het verleden als de toekomst. Hieruit blijkt dat de concentraties van de maatgevende stoffen fijn stof PM₁₀ en stikstofdioxide NO₂, zowel in peiljaren voor de huidige situatie als in de toekomstige situatie (2013, 2015, 2020 en 2030) onder de grenswaarden van 40 µg/m³ liggen. Dit geldt ook voor fijn stof PM_{2,5} waarvoor een grenswaarde geldt van 25 µg/m³. Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

4.10 Water

Inleiding

Met behulp van de watertoets wordt getoetst of binnen nieuwe plannen aan de waterhuishouding voldoende aandacht is besteed. Uitgangspunt van de watertoets is dat de initiatiefnemer en de waterbeheerder samenwerken aan het ruimtelijk plan, waarbij het wateraspect volledig wordt ingevuld. In de dagelijkse praktijk van de ruimtelijke ordening is de positie van de waterbeheerder met de introductie van de watertoets sterker geworden. Navolgende paragrafen geven invulling aan de watertoets.

Waterbeheerder(s) en Beleid

Hoogheemraadschap

Het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is binnen het plangebied verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater en beheer van het waterpeil. Daarnaast is het hoogheemraadschap verantwoordelijk voor het zuiveren van het afvalwater. Het is van belang dat de capaciteit van de rioolwaterzuiveringsinstallatie toereikend is voor de toename aan vervuilingseenheden, en dat het afvalwater niet te veel verdund wordt met regenwater. De belangrijkste beleidsnota's zijn het Waterbeheerplan 2010-2015 'Water Voorop!' en Waterstructuurvisie, Keur en Legger.

Basisprincipes omgaan met water zijn:

- 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 infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur.

Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratierool 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.

Provincie

De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor het beschermen van het grondwater. In het Grondwaterplan 2008-2013 heeft de provincie het actuele beleid met betrekking tot kwantiteit en kwaliteit van het grondwater opgenomen. In de Provinciale Milieuverordening zijn beschermingszones aangewezen rond waterwinningen. Binnen deze zones gelden aanvullende regels ter bescherming van het drinkwater. Daarnaast heeft de provincie Utrecht in 2009 het Provinciaal Waterplan opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe om te gaan met waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water.

Gemeente

Het gemeentelijke waterbeleid is vastgelegd in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010-2014. Hiermee geeft de gemeente De Bilt invulling aan haar zorgplichten voor stedelijk afvalwater, hemelwater en grondwater. In het VGR is ook het gemeentelijk afkoppelbeleid beschreven. Afkoppelen van verhard oppervlak gebeurt alleen als het in overeenstemming is met het Convenant Afkoppelen en Infiltreren openbare ruimten op de Utrechtse Heuvelrug. (Dit convenant is opgesteld door Waterschap Vallei en Eem, HDSR, provincie Utrecht, Vitens en gemeenten op de Utrechtse Heuvelrug.)

Huidige situatie plangebied¹²

Binnen het besluitbied is geen oppervlaktewater aanwezig. In het plangebied is sprake van een infiltratiezone van meer dan 1,0 mm infiltratie per dag.

Het perceel heeft een omvang van circa 1.100 m². De bestaande bebouwing heeft een omvang van 756 m². De rest van het perceel is in de huidige situatie geheel verhard met klinkerverharding.

In de Provinciale Milieuverordening (PMV) zijn beschermingszones aangewezen rond waterwinningen. Het plangebied ligt niet in een dergelijke beschermingszone.

Binnen het plangebied zijn geen open WKO-systemen bekend. Omdat voor gesloten WKO (ook bekend als bodemwarmtewisselaars) tot aan 1 juli 2013 nog geen vergunning- of meldingsplicht bestond, is er geen overzicht van eventuele systemen voor gesloten WKO binnen het plangebied.

Gevolgen van het initiatief op de bestaande waterhuishouding

Er vindt geen toename, maar een afname van het verharde oppervlakte plaats. Het project zorgt dan ook niet voor verstoring van de bestaande waterhuishouding en/of

¹² Bron: "Milieuadvies Prins Hendriklaan 28-30 in Bilthoven, Omgevingsdienst Regio Utrecht; d.d. 2 oktober 2013".

de afwatering in dit gebied. Waterhuishoudkundige maatregelen zijn dan ook niet aan de orde.

Resultaten watertoets – overleg

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening is voor dit ruimtelijke plan een watertoetsproces doorlopen. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen expliciet en op evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de gemeente en waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. De inzet daarbij is om in elk afzonderlijk plan met maatwerk het reeds bestaande waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed toe te passen en uit te voeren. Het watertoetsproces voor het project Prins Hendriklaan 28-30 is op 18 juni 2014 digitaal doorlopen via www.dewatertoets.nl. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze weg, in het kader van het wateroverleg (artikel 3.1.1 Bro), door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van de plannen. Uit de digitale analyse (de watertoets) blijkt dat er geen grote waterbelangen zijn. De ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert positief over het ruimtelijk plan. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben weinig tot geen gevolgen voor het watersysteem. In het kort gaat het om:

- Het verhard oppervlak niet toe;
- Het bestaande oppervlaktewater wordt niet aangepast;
- Water wordt niet buiten het plangebied geborgen;
- Er vindt geen lozing plaats van verontreinigingen en/of verontreinigd water naar oppervlaktewater;
- Het plangebied ligt niet op of nabij een waterkering of belangrijke watergang.
- Het plangebied ligt niet nabij een rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) of rioolpersleiding.
- Afvoer hemelwater: Hemelwater wordt via een bestaand rioleringsstelsel in de buurt afgevoerd.
- Afvalwater: Afvalwater wordt via een bestaand rioleringsstelsel in de buurt afgevoerd.

4.11 Verkeer en parkeren

Kader

Zoals in paragraaf 2.2 is aangegeven, zijn door de gemeente onder andere de volgende ruimtelijke randvoorwaarden geformuleerd¹³ voor herontwikkeling van de locatie Prins Hendriklaan 28-30:

- Per woning op deze locatie dient minimaal te worden voorzien in 2,1 parkeerplaatsen conform normering CROW en ASVV 2012. Dit is inclusief het bezoekersaandeel van 0,3;

¹³ Bron: *Memo Ruimtelijke randvoorwaarden Prins Hendriklaan 28-30; Gemeente De Bilt; versie d.d. 18 september 2013.*

- Inrichting profiel Prins Hendriklaan dient te voldoen aan het HIOR 2009, waarbij er voor straat en langsparkeren een minimale maat geldt van gezamenlijk 6,7 meter en voor het trottoir een minimale maat van 1,71 meter;
- Per perceel is er één inrit toegestaan met een maximale breedte van 3,5 meter.

Situatie plangebied

Het initiatief betreft de bouw van 4 woningen op een locatie die in de huidige situatie met één grote brede inrit ontsloten is op de Prins Hendriklaan. De locatie heeft in de huidige situatie een bedrijfsbestemming op grond waarvan de in het verleden gevestigde garagebedrijfsactiviteiten mogelijk zijn.



Prins Hendriklaan 28-30 ten tijde van garagebedrijfsactiviteiten (huidige bestemming)

De Prins Hendriklaan is een relatief rustige woonstraat met een snelheidsregime van 30 km/uur. Ook de nieuwe woningen zullen worden ontsloten op de Prins Hendriklaan.



Parkeernorm nieuwe situatie: minimaal 2,1 parkeerplaats per woning. Het plan voorziet met opritten en 4 parkeerplaatsen in openbare ruimte in minimaal 2,1 parkeerplaats

De huidige brede oprit van het voormalige garagebedrijf wordt daarvoor opgedeeld in een 4-tal individuele opritten en een 4-tal nieuwe langspaarkeerplaatsen.

Parkeeronderzoek

De gemeente heeft onderzocht op welke wijze op deze locatie voorzien dient te worden in de parkeerbehoefte en op welke wijze de parkeerruimte en ontsluitingsmogelijkheid van de percelen het beste ingericht kan worden. Het onderzoek is opgenomen in de bijlage van deze toelichting¹⁴. Uit dit onderzoek is op te maken dat met een gemeentelijke parkeernorm van 2,1 per woningen bij de herinrichting van het plangebied voorzien moet worden in minimaal 8,4 parkeerplaatsen. De kavels van de 3 noordelijke woningen krijgen allen een relatief lange oprit waardoor per woning ruimte is voor minimaal 2 auto's op eigen terrein. Op meest zuidelijke gelegen kavel is, vanwege de ligging van het perceel bij de kruising van 2 wegen (Prins Hendriklaan – Kortelaan) ruimte voor 1 auto op eigen terrein. Om te kunnen voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm, maakt de aanleg van een 4-tal langspaarkeerplaatsen onderdeel uit van het project. Het initiatief voldoet hiermee aan de minimale parkeernorm waardoor het initiatief niet zorgt voor een extra parkeerdruk in de omgeving. Voorts is uit het onderzoek het volgende op te maken voor wat betreft de uitgangspunten voor de inrichting openbare ruimte:

- De Prins Hendriklaan maakt geen deel uit van een parkeerverbodzone. Dit betekent dat aan een kant van de weg geparkeerd mag worden. Dit heeft invloed op de benodigde breedtes van de inritten. De Prins Hendriklaan is 5 meter breed. Bij geparkeerde auto's op de weg (en niet in parkeervakken) is de resterende ruimte ongeveer 3 meter. Het is niet mogelijk om bij een wegbreedte van 3 meter een inrit van 3 meter in te rijden, als de auto's strak tegen de inrit geparkeerd staan. Nieuwe parkeervakken zijn derhalve noodzakelijk zodat niet langs de kant van de weg hoeft te worden geparkeerd.
- Een parkeervak heeft een lengte van (gemiddeld) 6 meter. Deze ruimte is nodig, zodat een auto goed kan in en uitrijden. Als er sprake is van een uitrit die aansluitend aan het parkeervak ligt, kan de parkeerplaats kleiner worden gemaakt, namelijk 5 meter.
- Een dubbel inrit met een breedte van 7 meter is ruim voldoende om in- en uit te kunnen rijden. Een breedte van 5 meter voor een enkele inrit volstaat. Aandachtspunt hierbij is dat de inritten op hetzelfde niveau liggen als de parkeervakken, maar wel duidelijk van kleur verschillen ten opzichte van de parkeervakken.

De inrichting van de parkeerruimte is voor het plan zoals weergegeven in paragraaf 2.3 opgesteld op basis van deze uitgangspunten. De dubbele inrit is minimaal 7 meter, de enkele inritten zijn minimaal 5 meter, de inritten komen op hetzelfde niveau te liggen als de parkeervakken en in samenhang daarmee, is een parkeervak minimaal 5 meter lang. De inrichting voldoet hiermee aan de uitgangspunten die de gemeente hanteert voor de inrichting openbare ruimte.

Conclusie

In de exploitatie is rekening gehouden met de aanleg van 4-tal nieuwe langspaarkeerplaatsen in de Prins Hendriklaan. Met de gekozen herinrichting van de openbare ruimte en de ruimtereservering voor parkeerruimte op eigen terrein, vormt het aspect verkeer en parkeren geen belemmering voor de uitvoering van onderhavig project.

¹⁴ Memo Prins Hendriklaan 28-30; d.d. 22 september 2015.

4.12 Milieueffect

Kader

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage 1994 is het doorlopen van een m.e.r.-procedure in bepaalde situaties noodzakelijk. Het Besluit m.e.r. 1994 maakt onderscheid naar m.e.r.-plichtige activiteiten en m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit vermeldt voor welke activiteiten altijd verplicht een MER moet worden opgesteld, voordat een (m.e.r.-plichtig) besluit mag worden genomen. In onderdeel D is vermeld welke activiteiten beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast moet het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, nagaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Situatie plangebied

Gelet op de kenmerken van het plan (het kleinschalige karakter in vergelijking met de plandrempels uit het Besluit mer), de plaats van het project (ligging in de kern) en de kenmerken van de potentiële effecten treden geen belangrijke negatieve milieugevolgen op. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in dit hoofdstuk zijn opgenomen. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r. 1994.

5 Economische uitvoerbaarheid

Wettelijk kader

Uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 Wro moet in het kader van een bestemmingsplan onder andere inzicht worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan.

Kostenverhaal

Op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening aangewezen bouwplan is voorgenomen. Dit is onder meer het geval indien het bestemmingsplan de bouw van één of meer woningen betreft. Op grond van artikel 6.12, lid 2 Wro kan van deze verplichting worden afgezien, indien sprake is van de volgende factoren:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is, en;
- het bepalen van een fasering en/of het vastleggen van locatie-eisen niet noodzakelijk is.

Beoordeling en conclusie

Uit de onderzoeken naar de uitvoerbaarheid van het initiatief is gebleken dat in de exploitatie rekening gehouden moet worden met kostenposten als de uitvoering van de bodemsanering en de herinrichting van het openbaar gebied bij deze locatie (parkeerplaatsen). De opbrengsten van de verkoop van een 4-tal “2-1kap”-woningen kunnen de kosten die gemoeid zijn met deze ontwikkeling dekken. Het aspect “economische uitvoerbaarheid” vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Voorts is kostenverhaal bij overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente geregeld en geven de resultaten van de onderzoeken naar de uitvoerbaarheid geen aanleiding voor het stellen van eisen aan de fasering en/of het in een exploitatieplan vastleggen van specifieke locatie-eisen.

6 Overlegresultaten

6.1 Overleg met de bevolking

Informatieavond

Op 15 september 2015 heeft een informatie avond plaats gevonden voor consultatie van omwonenden en belangstellenden. De resultaten daarvan worden in deze paragraaf of in een separate bijlage bijgevoegd nadat consultatie heeft plaatsgevonden:

Resultaten informatieavond

Een bezorgde bewoner heeft zijn zorg uitgesproken inzake de parkeersituatie in de Prins Hendriklaan. Door hem is aangegeven dat van de bewoners van de bestaande woningen in deze straat er niemand is die op zijn eigen oprit parkeert en dat de huidige bewoners op straat parkeren. Om die reden wenst hij garanties dat de toekomstige bewoners dat wel op eigen terrein gaan parkeren. Een gemeente kan geen garanties geven over het parkeergedrag van haar inwoners. Voor voorliggend bestemmingsplan is het beleid gehanteerd die ook elders in de gemeente wordt gehanteerd bij nieuwbouwplannen, namelijk dat in het plan rekening gehouden moet worden met het voorzien in de eigen parkeerbehoefte die berekend wordt met de gemeentelijke parkeernormen. Voorliggend plan voorziet in die behoefte.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 10 december 2015 tot en met 20 januari 2016 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. In totaal is 1 zienswijze ontvangen. De zienswijze is weergegeven in de zienswijzennota¹⁵ in de bijlage van deze toelichting. Hierin zijn ook de wijzigingen weergegeven als gevolg van de zienswijze en de ambtshalve wijzigingen. Hiervoor wordt verwezen naar de zienswijzennota in de bijlage.

6.2 Overleg met instanties

Het concept ontwerpbestemmingsplan is en wordt in het kader van artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de overleginstanties. Afstemming met de Omgevingsdienst regio Utrecht (ODRU) heeft wat dat betreft reeds in een eerder stadium van het planproces plaatsgevonden. Het resultaat is onder meer vervat in een milieuadvies d.d. 2 oktober 2013 welke aan de basis ligt voor de onderzoeken die voor het voorliggend bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Voorts heeft in februari 2015 nadere afstemming met de ODRU plaatsgevonden over het aspect "archeologie". Het resultaat daarvan is verwoord in paragraaf 4.1. Daarbij is het plan getoetst voor wat betreft het waterbelang. Het resultaat daarvan is verwoord in paragraaf 4.10.

¹⁵ Zienswijzennota "Prins Hendriklaan 28-30 Bilthoven"

7 Toelichting op de regels

7.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, de planregels en een verbeelding. De verbeelding en de planregels vormen samen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding wordt aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de bijbehorende regels worden gegeven. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen op twee manieren nader worden ingevuld:

- Via een aanduiding. Een aanduiding is een teken op de verbeelding, bestaande uit een lijn, een figuur, een lettercode etc.. Via een aanduiding wordt in de planregels iets specifiek geregeld. Dit kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook eigen regels hebben.
- Via een dubbelbestemming. Een dubbelbestemming betekent dat voor gronden meerdere bestemmingen gelden. Er geldt altijd één 'enkel' bestemming en soms gelden er een of meerdere dubbelbestemmingen. In de regels van de dubbelbestemming wordt omschreven wat er voor de onderliggende gronden geldt aan extra regels in aanvulling, of ter beperking, van de mogelijkheden van de onderliggende bestemmingen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

7.2 Bestemmingsregels

Dit bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Het maakt een viertal nieuwe woningen mogelijk op een voormalige bedrijfslocatie. Daartoe is gekozen om aan de locatie de bestemming Wonen toe te kennen.

Verkeer - Verblijfsgebied (Artikel 3)

De gronden van de voormalige bedrijfslocatie die in het bestemmingsplan Bilthoven Zuid bestemd zijn voor Bedrijf en waar grondoverdracht aan de orde is voor de inrichting als trottoir (zie paragraaf 2.3), krijgen in aansluiting op de verkeersbestemming van deze straat, de bestemming Verkeer - Verblijfsgebied. De regels zijn overgenomen uit de 'model' regels zoals thans door de gemeente De Bilt wordt gehanteerd (20141027_Model Bestemmingsplan totaal).

Wonen (Artikel 4)

Voor de bouwregels is primair uitgegaan van de algemene 'model' bouwregels zoals thans door de gemeente De Bilt voor al haar nieuwe bestemmingsplannen wordt gehanteerd (20141027_Model Bestemmingsplan totaal), met dien verstande dat deze de bouwregels nader zijn afgestemd op de ruimtelijke randvoorwaarden voor deze locatie zoals weergegeven in de planbeschrijving in paragraaf 2.2 en 2.3. In aansluiting daarop is in het voorliggende bestemmingsplan een tweetal bouwvlakken opgenomen waarvan de afmetingen en ligging is afgestemd op de vooraf vastgestelde ruimtelijke randvoorwaarden en is met een aanduiding voor 'gevellijn' op de verbeelding aangegeven waar de voorgevelrooilijn van de woningen komt te liggen. Voorts is voor het bouwplan een specifieke regeling (op de verbeelding aangegeven met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - 1') opgenomen voor de afstand tussen 2 erkers tussen de 2 noordelijkst gelegen woningen. Met deze aanduiding is aangegeven voor welk deel van het bestemmingsvlak geldt dat de afstand tussen 2 erkers, minimaal 2 meter dient te bedragen. De bestemmingsregels voor het toegestane gebruik van de percelen en bebouwing zijn afgestemd op de gemeentelijke modelregels (20141027_Model Bestemmingsplan totaal).

7.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (Artikel 5)

De anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens het bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene gebruiksregels (Artikel 6)

In dit artikel zijn enkele gebruiksregels opgenomen die binnen het hele plangebied van toepassing zijn.

Overige algemene regels (Artikel 7 tot en met Artikel 10)

Voor het hele plangebied geldt een aantal algemene regels. Hier worden onder meer zaken geregeld als de mogelijkheid om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen, zijn de gebiedsaanduidingen opgenomen en worden procedureregels behandeld. Hiervoor zijn de algemene 'model' bouwregels gehanteerd zoals thans door de gemeente De Bilt voor al haar nieuwe bestemmingsplannen wordt gehanteerd (20141027_Model Bestemmingsplan totaal).

7.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (Artikel 11)

Het overgangsrecht ziet op het gebruik dat op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan bestaat. Gedurende de werking van dit bestemmingsplan is het toegestaan het gebruik van de gronden en bouwwerken zoals dit bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan voort te zetten, mits het gebruik na inwerkingtreding van het bestemmingsplan niet meer dan een jaar wordt onderbroken. Wijziging van het gebruik is alleen toegestaan indien hierdoor de strijd met de

nieuwe gebruiksvormen wordt verkleind. De bescherming van het overgangsrecht zoals hierboven beschreven vervalt op het moment dat een nieuw bestemmingsplan voor de betreffende gronden wordt vastgesteld.

Slotregel (Artikel 12)

In het laatste artikel is bepaald dat naar dit bestemmingsplan kan worden verwezen onder de naam 'Prins Hendriklaan 28-30 Bilthoven'.