

Bestemmingsplan Hessenweg 2010

Toelichting

Gemeente De Bilt

16 december 2010

Vastgesteld

9V0520

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 (0)10 443 36 66 Telefoon
+31 (0)10 443 36 88 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Bestemmingsplan Hessenweg 2010
	Toelichting
Verkorte documenttitel	Bestemmingsplan Hessenweg 2010
Status	Vastgesteld
Datum	16 december 2010
Projectnaam	Bestemmingsplan Hessenweg 2010
Projectnummer	9V0520
Opdrachtgever	Gemeente De Bilt
Referentie	9V0520/R00001/903357/1

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding tot het plan	1
1.2 Begrenzing van het plangebied	1
1.3 Vigerende regelingen	1
1.4 Leeswijzer	2
2 BESCHRIJVING PLANGEBIED	3
2.1 Historie	3
2.2 Ruimtelijke structuur	5
2.3 Functionele structuur	5
2.4 Bevolking	6
2.5 Wonen	7
2.6 Voorzieningen	8
2.7 Bedrijvigheid	9
2.8 Verkeer	9
3 BELEIDSKADER	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Intergemeentelijk beleid	14
3.4 Gemeentelijk beleid	14
4 NIEUWBOUWPLAN SUPERMARKT	17
5 OMGEVINGSASPECTEN	19
5.1 Hinder door bedrijven	19
5.2 Verkeer	20
5.3 Luchtkwaliteit	23
5.4 Geluid	24
5.5 Bodem	27
5.6 Externe veiligheid	30
5.7 Water	31
5.8 Ecologie	35
5.9 Archeologie	37
5.10 Duurzaam bouwen	38
6 JURIDISCHE PLANOPZET	41
6.1 Algemeen	41
6.2 Hoofdpijnen juridische regeling	41
6.3 Bestemmingen en aanduidingen	44
6.4 Handhaving	45

7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	47
8	INSPRAAK EN OVERLEG	49
8.1	Inspraakreacties bevolking	49
8.2	Vooroverleg met instanties	65

BIJLAGEN

1. Ligging plangebied
2. Ruimtelijke opbouw
3. Functionele opbouw
4. Voorzieningen
5. Bedrijvigheid
6. Verkeerssituatie
7. Verkeersonderzoek
8. Concentraties stikstofdioxide
9. Concentraties fijn stof
10. Akoestische situatie
11. Bodemsituatie nieuwbouwlocatie
12. Broedvogel- en vleermuisonderzoek
13. Archeologische verwachtingswaarden

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het plan

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de Hessenweg en omgeving hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- voor de Hessenweg e.o. gelden nu meerdere gedetailleerde en verouderde bestemmingsplannen;
- voor verschillende beleidssectoren is nieuw beleid ontwikkeld, met name op rijks- en provinciaal niveau, waarvan de ruimtelijke implicaties moeten worden meegenomen;
- op gemeentelijk niveau bestaat de wens om de bestemmingsplannen voor het gemeentelijke grondgebied te actualiseren, waarbij besloten is een zodanige regeling op te stellen, dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder extra of nieuwe procedures;
- de in 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening gaat uit van actuele en digitale bestemmingsplannen, waardoor een nieuw bestemmingsplan gewenst is;
- er bestaan plannen voor nieuwbouw aan de Looydijk voor een supermarkt met daarboven appartementen.

1.2 Begrenzing van het plangebied

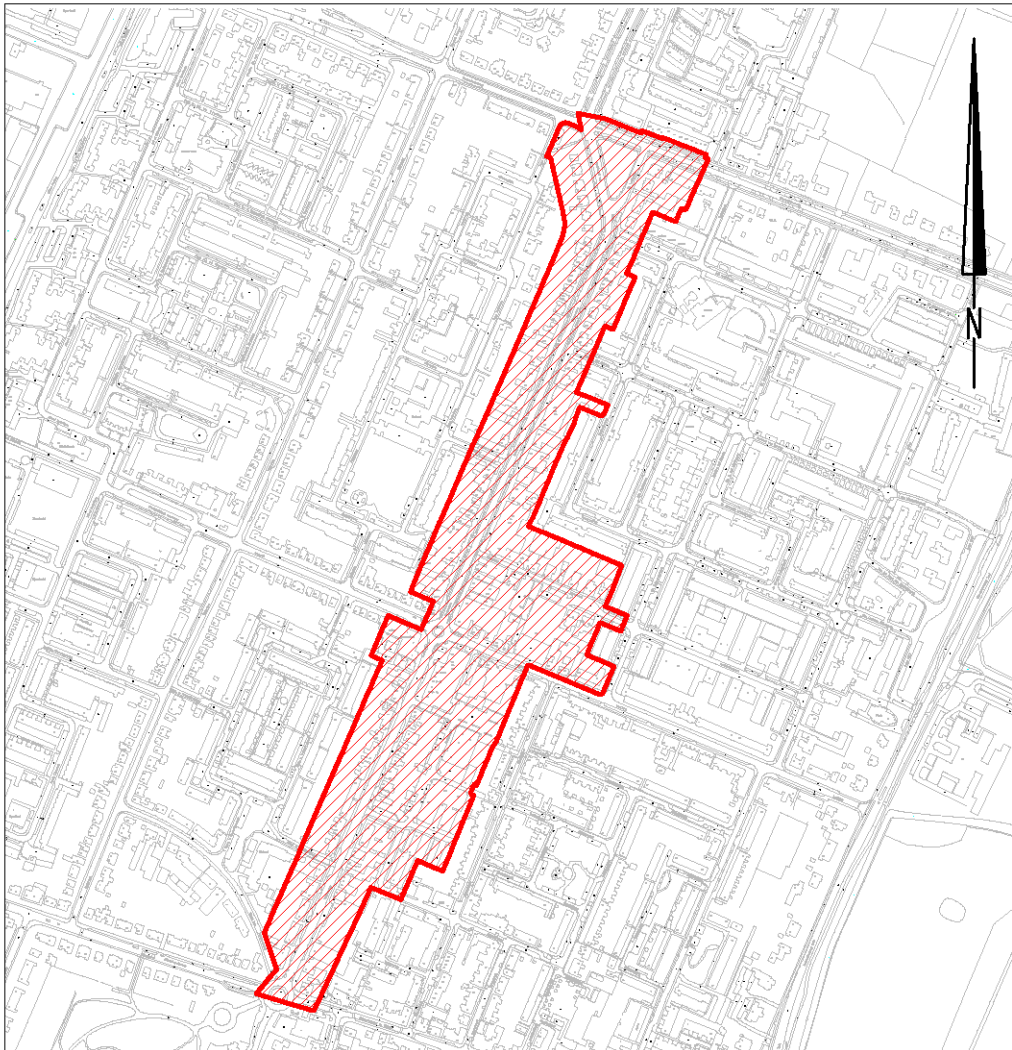
Het plangebied betreft de Hessenweg en omgeving in de kern De Bilt. Het plangebied loopt van de Groenekanseweg in het noorden tot aan de Burgemeester de Withstraat in het zuiden. Voorts valt de Molenkamp, een deel van de Looydijk (t/m nr. 78) en een deel van de Herenweg (t/m nr. 29) binnen het plangebied. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1. Zie bijlage 1 voor de ligging van het plangebied in de gemeente. Het plangebied heeft een oppervlak van circa 13,4 hectare.

1.3 Vigerende regelingen

Tot het moment dat dit bestemmingsplan van kracht wordt, gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Hessenweg 1984.
- Nieuwstraat e.o. 1987.

Het grootste deel van het plangebied valt onder het bestemmingsplan 'Hessenweg 1984'. Het gebied rond het bedrijventerrein aan de Molenkamp valt onder het bestemmingsplan 'Nieuwstraat e.o. 1987.'



Figuur 1: De ligging en begrenzing van het plangebied.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied. Hier staat een beschrijving van de historische situatie, de ruimtelijke structuur en de functionele structuur. Er wordt aandacht besteed aan de bevolking, wonen, diverse voorzieningen en de verkeerssituatie. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader geschetst. Hier is een overzicht gegeven van de belangrijkste beleidsstukken van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. Hoofdstuk 4 gaat in op een nieuwbouwplan voor een supermarkt en appartementen aan de Looydijk. Hoofdstuk 5 geeft een nadere toelichting op diverse omgevingsaspecten. Het gaat om onderwerpen als luchtkwaliteit, geluidhinder, bodem, archeologie en water, die mede bepalend zijn voor de keuze van bestemmingen in dit plan. In hoofdstuk 6 wordt een toelichting gegeven op de juridische planregeling. Hier wordt de keuze van bestemmingen nader onderbouwd. Hoofdstuk 7 gaat in op de economische uitvoerbaarheid van dit plan. In hoofdstuk 8 ten slotte zijn de resultaten van de inspraak van de bevolking en het overleg met de provincie en andere instanties opgenomen.

2 BESCHRIJVING PLANGEBIED

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van het plangebied. In de eerste paragraaf wordt een overzicht gegeven van de historische ontwikkeling van het gebied en de directe omgeving. De ontstaansgeschiedenis verklaart voor een groot deel de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. De rest van het hoofdstuk gaat hier verder op in. Er wordt een toelichting gegeven op de ruimtelijke opbouw van het gebied, op de bevolking, het wonen, de aanwezige voorzieningen en bedrijvigheid en de verkeerssituatie.

2.1 Historie

Het natuurlijke landschap van De Bilt heeft zijn oorsprong in de voorlaatste ijstijd. Het plangebied ligt op de overgang tussen de hogere zandgronden en het lagere veengebied. In de vijftiende en zestiende eeuw werden de gronden van het plangebied ontgonnen. Rond 1640 bestond de bebouwing van de gemeente De Bilt uit een klein aantal huizen bij het kruispunt van de huidige Dorpsstraat en de Blauwkapelsedijk / Burgemeester de Withstraat. Na 1870 werden er in toenemende mate woningen bijgebouwd, onder andere aan de Hessenweg en aan de Waterweg. De Dorpsstraat fungeerde na 1880 als centrum, maar verloor deze functie in de loop van de twintigste eeuw. In de jaren '60 van die eeuw werd de Hessenweg ontwikkeld als centrum.

De Hessenweg is één van de oudste wegen in De Bilt. Op oude kaarten wordt deze weg al beschreven, al zij het onder een andere naam. In een historisch reglement dat betrekking had op het schouwen van wegen en wateren (1831), werd de weg omschreven als "...de Essensteeg, loopende van voornoemde Blauwcapelsche weg tot aan den Groenkanscheweg...". Deze omschrijving is hedendaags nog altijd van toepassing. In 1886 werd de straat in de wegenlegger opgenomen onder de naam 'Hessensteeg'.



Figuur 2: De noordkant van de Hessenweg rond 1900 (bron: Historische Kring D'Oude School De Bilt).

Het was het jaar 1903 waarin de naam Hessenweg voor het eerst werd vastgelegd door de burgemeester en wethouders van De Bilt. In het begin van de twintigste eeuw

fungeerde de weg als oprijlaan voor de buitenplaats 'Meijenhagen'. Figuur 2 toont hoe de straat er vroeger uitzag. De weg was in het begin van de twintigste eeuw nog geheel begeleid met bomen.

Hessenweg als winkelstraat

Pas na de Tweede Wereldoorlog, rond 1960, werd de Hessenweg ontwikkeld als winkelstraat. Daarvoor fungeerde de Dorpsstraat als winkellocatie voor de dagelijkse boodschappen. In 1961 werd de Hessenweg verbreed van 6 naar 9,5 meter. De gehele straat werd toen verhard met klinkers. Hierdoor werd er een impuls gegeven aan de ontwikkeling van de winkelstraat. Het verbreden van de straat was voornamelijk bedoeld om meer parkeerplaatsen te creëren voor auto's. In 1962 werd de weg feestelijk geopend door burgemeester Fabius van De Bilt (zie figuur 3).



Figuur 3: Opening van de Hessenweg door Burgemeester Fabius op 7 oktober 1962 (© Hugo van Gelderen).

In de beginperiode vestigden zich enkele kleine winkels waar de inwoners van De Bilt hun dagelijkse boodschappen konden halen. Pas later is dit uitgebreid met een aantal grote winkelketens. Momenteel ligt de concentratie van winkels op de kruising met de Looydijk.

Historische bebouwing en monumenten

Op de Looydijk zijn enkele kenmerkende dubbele villa's te vinden. Deze zijn gebouwd aan het begin van de twintigste eeuw in de stijl van het 'zakelijk expressionisme'. Ze zijn ontworpen door de gebroeders Van Ven, destijds befaamde architecten. Sommige panden op deze weg zijn in de loop der tijd ook slecht onderhouden, wat momenteel terug is te zien in de scheve daken en de begroeiing. Ondanks de rijke historie van de gemeente zijn er op de Hessenweg en Looydijk geen monumentale gebouwen te vinden. Op de gemeentelijke monumentenlijst staan geen panden die gelegen zijn

binnen het plangebied. Ook het provinciale ‘monumenten inventarisatie project’ (MIP) uit 1990 geeft aan dat er geen monumenten aan de Hessenweg gelegen zijn.

2.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied heeft een lineaire structuur. De bebouwing aan de Hessenweg ordent zich als een lineair lint. De straat loopt dwars door de kern van De Bilt van het noorden naar het zuiden. Van het oosten naar het westen loopt de Looydijk, die de Hessenweg halverwege doorkruist. Op de Hessenweg sluiten enkele zijstraten aan. De afstand tussen de Blauwkapelseweg/ Burgemeester De Withstraat en de Groenekanseweg (Doctor Letteplein) bedraagt ongeveer 1000 meter. Stedenbouwkundig gezien begint het bebouwingslint vanaf het Doctor Letteplein en eindigt het bij de rotonde van de Blauwkapelseweg en de Burgemeester De Withstraat. Zie bijlage 2 voor de ruimtelijke opbouw van het gebied.

In bijlage 2 is ook de massa van de bebouwing aangegeven. Het lint is over het grootste gedeelte opgebouwd uit een kleine korrel, met kleinschalige woonbebouwing van twee lagen met een kap. Dit is het met name het geval aan de noordkant van de Hessenweg. Rondom de kruising van de Hessenweg en Looydijk zijn er grotere bouwmassa's (grote korrel) waar te nemen (zie figuur 4). Het gaat hier om drie lagen met een kap. Op de Molenkamp zitten twee grote bouwblokken, die worden omringd door kleinere bouwvolumes (woningen). Helemaal aan de zuidkant van de Hessenweg is ook nog een groot bouwblok gelegen. Al met al ligt de hoge en grote bebouwing dus redelijk gecentreerd in het gebied en neemt de omvang van de bouwvolumes af richting de noord- en zuidkant.

De bebouwing aan de Hessenweg ligt niet overal op dezelfde afstand langs de weg. Het profiel van de weg is daardoor soms iets breder en soms iets smaller. Bij de kruising met de Looydijk is de rooilijn iets teruggetrokken van de weg, waardoor hier ruimtelijk gezien een opening in de bebouwing aanwezig is. De Hessenweg wordt vanaf de kruising met de Looydijk naar het noorden toe geaccentueerd door grote platanen langs de weg.

De huizen aan de noord- en zuidkant zijn gebouwd aan het begin van de twintigste eeuw. De woningen hebben nog de uitstraling uit deze periode en dragen bij aan het dorpse karakter van De Bilt (zie figuur 4). De uitstraling van de commerciële panden zoals de bankgebouwen verschilt met die van de authentieke huizen. In het plangebied wisselen moderne en oude gebouwen elkaar af. Dit kenmerkt de stedenbouwkundige en architectonische individualiteit van het gebied.

2.3 Functionele structuur

Het plangebied heeft een centrumfunctie voor De Bilt. Het gebied kent ongeveer honderd ondernemingen in de detailhandel en dienstverlening. Deze functies zijn geconcentreerd in het middendeel van de Hessenweg, rond de kruising met de Looydijk. Hier bevinden zich de grootste trekkers van het winkelgebied, namelijk twee supermarktvestigingen. De meeste andere winkels zijn gelegen aan weerszijden van de Hessenweg. Boven de winkels zijn woningen aanwezig. Aan de Hessenweg zijn ook

een aantal horecagelegenheden te vinden. Voor het overige hebben de gebouwen langs de Hessenweg voornamelijk een woonfunctie. In het zuidelijke gedeelte is een kleinschalig bedrijventerrein gelegen aan de Molenkamp. In het noorden is een groenfunctie aanwezig door het plantsoen op het Doctor Letteplein. In bijlage 3 is de ruimtelijke spreiding van de diverse functies in het plangebied weergegeven.



Figuur 4: Grotere en kleinere bouwmassa's.

2.4 Bevolking

Het plangebied heeft 1106 inwoners. Dit is ongeveer 2,6 procent van de gehele bevolking van de gemeente De Bilt. Figuur 5 geeft een overzicht van het aantal inwoners in de gemeente De Bilt en het plangebied naar leeftijd. Een vergelijking van de bevolkingssamenstelling van het plangebied met de samenstelling van de bevolking van de gehele gemeente brengt een aantal zaken aan het licht. In het plangebied komen minder kinderen voor, zowel in de leeftijdscategorie 0-9 als in de categorie 10-19. De bevolking met middelbare leeftijd (leeftijdscategorie 40-49 en 50-59) is ook lager dan gemiddeld in de gemeente. Het aandeel jongvolwassenen in het plangebied (leeftijdscategorie 20-29) is juist groter dan gemiddeld in de hele gemeente. Het aandeel ouderen in de leeftijdscategorie 70-79 en 80-89 is in het plangebied ook groter dan het aandeel in de hele gemeente. Uit deze cijfers komt naar voren dat in het plangebied relatief weinig gezinnen wonen.

Leeftijd	Gemeente				Plangebied			
	man	vrouw	totaal	procent	man	vrouw	totaal	procent
0 - 9	2263	2193	4456	10,6 %	39	37	76	6,9 %
10 - 19	2772	2653	5425	12,9 %	54	60	114	10,3 %
20 - 29	1655	1593	3248	7,7 %	92	76	168	15,2 %
30 - 39	2051	2200	4251	10,1 %	52	57	109	9,9 %
40 - 49	3090	3436	6526	15,6 %	67	76	143	12,9 %
50 - 59	3028	3095	6123	14,6%	69	73	142	12,8 %
60 - 69	2385	2704	5089	12,1 %	65	71	136	12,3 %
70 - 79	1627	2151	3778	9,0 %	42	68	110	9,9 %
80 - 89	919	1622	2541	6,0 %	25	63	88	8,0 %
90 - 99	122	426	548	1,3 %	5	14	19	1,7 %
100 - 109	3	15	18	0,1 %	0	1	1	0,1 %
Totalen	19915	22088	42003	100,0%	510	596	1106	100,0%

Figuur 5: Aantal inwoners naar leeftijd op 1 januari 2008 (Bron: GBA).

2.5 Wonen

In het plangebied staan ongeveer 325 woningen, die verdeeld zijn over verschillende typen van bebouwing. De woningdichtheid van het plangebied is ruim 24 woningen per hectare. Figuur 6 geeft een beeld van de verschillende typen woningen in het plangebied. Binnen het plangebied zijn relatief veel bovenwoningen en meergezinswoningen aanwezig. Samen met de levendige woonomgeving verklaart dit waarom er relatief weinig gezinnen wonen in het plangebied. Het woningaanbod aan de Hessenweg en omstreken is vooral aantrekkelijk voor de jongvolwassenen (vaak starters); een reden waarom deze leeftijdscategorie goed vertegenwoordigd is in het plangebied.

Type woning	Aantal
Eengezinswoning	163
Bovenwoning	79
Meergezinswoning	70
Bedrijfswoning	6
Horecawoning	6
Totaal	326

Figuur 6: Type woningen in het plangebied.

2.6 Voorzieningen

Het plangebied kent een groot aantal voorzieningen, met name in de detailhandel, dienstverlening en horeca. In deze paragraaf wordt een nadere toelichting gegeven op de voorzieningen die aanwezig zijn in het plangebied.

Groenvoorzieningen

In het plangebied is de hoeveelheid openbaar groen beperkt te noemen. Alleen op het Doctor Letteplein is een bepalend groenelement aanwezig. Het betreft een plantsoen ingesloten tussen de drie wegen die tezamen het Doctor Letteplein vormen (zie figuur 7). Het overige groen bestaat uit de aanwezige laanbeplanting en het privé-groen van de tuinen.



Figuur 7: Doctor Letteplein.

Maatschappelijke voorzieningen

Het plangebied herbergt drie maatschappelijke voorzieningen. Het betreft een politiebureau, een kinderdagverblijf en een tandartspraktijk. Aan de Hessenweg nummer 194D is een bureau van het wijkteam De Bilt/Maartensdijk gevestigd. Op Hessenweg 14B is kinderdagverblijf 'Daantje' gevestigd. De tandartspraktijk is gelegen aan de Euruseweg.

Detailhandel

Het aantal winkelvoorzieningen in het plangebied is met ongeveer honderd vestigingen voldoende groot voor de verzorging op lokaal niveau. Dit is het verzorgingsniveau dat redelijkerwijs bij een inwoneraantal van 10.000 verwacht mag worden. De in het plangebied aanwezige winkels per 1 januari 2009 zijn in bijlage 4 weergegeven. Het betreft met name winkelvoorzieningen voor de dagelijkse boodschappen. Detailhandel in levensmiddelen neemt dan ook een grote plaats in. Er zijn wel enkele winkelvoorzieningen in de niet-dagelijkse sector, zoals een winkel in huishoudelijke artikelen, sportartikelen en een juwelier. Met name het aanbod in de modebranche is beperkt. Hiervoor is men aangewezen op de hoogwaardige stedelijke winkelvoorzieningen van Utrecht, Hilversum en in mindere mate van Zeist.

Dienstverlening

Aan de Hessenweg zijn diverse vestigingen in de dienstverlenende sector te vinden. Er zijn diverse makelaars, kappers en reisbureaus aanwezig. Deze ondernemingen zijn verspreid over het centrumgebied tussen de detailhandelsvoorzieningen gevestigd. Verder zijn er banken gevestigd aan de Hessenweg. Hier is naast de dienstverlenende baliefunctie ook de ondersteunende kantoorfunctie gesitueerd. Zie bijlage 4 voor een overzicht van de dienstverlenende functies in het plangebied.

Horeca

Het plangebied telt een tiental horecavestigingen, voornamelijk restaurants en cafés. De horecavestigingen zijn gelegen tussen de detailhandels- en dienstverlenende voorzieningen. Alle horecavestigingen zijn gelegen aan de Hessenweg. In bijlage 4 is een overzicht opgenomen van de horecafuncties in het plangebied.

Sport

In het plangebied is een sportcentrum gehuisvest. Het betreft sportcentrum Slender You aan de Molenkamp nummer 46.

2.7 Bedrijvigheid

Binnen het plangebied bestaat een aantal locaties waarop bedrijven zijn gevestigd. Dit betreft met name het kleinschalige bedrijventerrein Molenkamp en een aantal locaties aan de Herenweg. Verder zijn er verspreid over het plangebied nog een aantal bedrijven gevestigd. In bijlage 5 worden de adressen van de bedrijven en de aard van de bedrijfsactiviteiten weergegeven. Een aantal panden is in gebruik als kantoor. Naast deze bedrijven en kantoren komt beroepsuitoefening aan huis in het plangebied voor. Dit is kleinschalige bedrijvigheid, die ondergeschikt is aan de woonfunctie.

2.8 Verkeer

Verkeersstructuur

In het plangebied 'Hessenweg 2009' is een beperkte hoeveelheid wegen aanwezig. Het betreft de Hessenweg, Molenkamp, Looydijk (deels), Herenweg, Eurussweg en het Doctor Letteplein. De Hessenweg en Looydijk zijn van belang voor de ontsluiting van het winkelgebied. Daarnaast fungeren deze wegen voor de ontsluiting van de woningen (bestemmingsverkeer), net als de overige wegen en straten. Met uitzondering van het Doctor Letteplein hebben alle wegen een 30 km/u-status. Dat betekent dat deze wegen behoren tot het verblijfsgebied en het langzaam verkeer op deze wegen en straten een voorname rol speelt. Zie bijlage 6 voor een overzicht van de verkeerssituatie.

Openbaar vervoer

Binnen het plangebied zijn drie busverbindingen aanwezig. Dit zijn lijn 58 Hilversum - Zeist, lijn 284 Utrecht - Bilthoven en lijn 77 Nieuwegein - Bilthoven. Lijn 284 rijdt alleen tijdens de spitsuren.

Voor alle lijnen zijn binnen het plangebied aan beide zijden van de Hessenweg haltes aanwezig ter hoogte van het Doctor Letteplein en de Looydijk.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied is met uitzondering van de Hessenweg geen heel duidelijke fietspadenstructuur aanwezig. Op de Hessenweg is ten noorden van de Looydijk aan beide zijden een vrijliggend fietspad aanwezig. Op het binnen het plangebied vallende deel van de Looydijk en het oostelijk deel van het Doctor Letteplein zijn fietsstroken aanwezig. In het startprogramma 'Duurzaam Veilig' is een trend gezet om versneld 30 km/u-zones in Nederland in te richten. Op deze manier zijn ook de wegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan ingericht als 30 km/u-zone, met uitzondering van het Doctor Letteplein.

Parkeren

Het parkeren binnen het plangebied vindt overwegend op de openbare weg plaats en voor een beperkt deel op eigen terrein. Verspreid in het plangebied zijn parkeerplaatsen aanwezig; twee grotere zijn gelegen nabij de supermarkten. Ook zijn er een aantal garageboxen in het plangebied gelegen, waar privé geparkeerd kan worden.

3 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt aangegeven met welke beleidsuitgangspunten van het Rijk, de provincie, de regio en het eigen gemeentelijk beleid rekening moet worden gehouden bij het vaststellen van het nieuwe ruimtelijke beleid voor de Hessenweg.

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

Op 23 april 2004 heeft het kabinet Balkenende-II de Nota Ruimte (NR) vastgesteld, die met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) gezien dient te worden als een structuurvisie op rijksniveau. In deze nota is het nationaal ruimtelijk beleid en het nationaal beleid voor de groene ruimte gecombineerd. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

Het centrale motto van de NR is “decentraal wat kan, centraal wat moet”; hier vloeien ontwikkelingsplanologie, decentralisatie, deregulering en uitvoeringsgerichtheid als algemene uitgangspunten uit voort.

De Nota Ruimte heeft vier hoofddoelen:

- de versterking van de internationale concurrentiepositie;
- de bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- de borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- de borging van de veiligheid.

Het plangebied behoort tot het economisch kerngebied regio Utrecht, dat samen met de gebieden Noordvleugel en Zuidvleugel de Randstad Holland vormt – het grootste nationaal stedelijk netwerk in Nederland. De doelstelling van de NR is om de internationale concurrentiepositie van de Randstad Holland als geheel te versterken. De regio Utrecht fungeert door zijn ligging in Nederland als centraal knooppunt van de verbindingen tussen de randstad en een groot deel van het Nederlandse en Europese achterland. Daarmee is de infrastructuur in de regio van essentieel belang voor de landzijdige bereikbaarheid van de beide mainports. Daarnaast is de regio een broedplaats van kennis en talent en een belangrijk centrum van nationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening.

Wat betreft locatiebeleid voor woningen, bedrijven en voorzieningen, worden in de NR veel verantwoordelijkheden bij de provincies gelegd. Het restrictieve beleid, met de kenmerkende rode contouren, dat in de Vijfde Nota nog voorop stond, is in de NR verlaten. Uitgangspunt is dat voor de natuurlijke bevolkingsaanwas en lokaal georiënteerde bedrijvigheid mag worden gebouwd, mits de kernkwaliteiten van het omliggende gebied niet worden aangetast.

De Bilt maakt onderdeel uit van een bundelingsgebied dat zich vanaf Utrecht in noordoostelijke richting uitstrekt. De provincie dient ervoor te zorgen dat de verhouding tussen de binnen deze gebieden gebundelde en de daarbuiten verspreide verstedelijking ten minste gelijk blijft. Het is niet de bedoeling dat de bundelingsgebieden geheel verstedelijken. In deze gebieden ligt wel het accent op verstedelijking, maar in

samenhang moet ook ruimte gepland worden voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw. Vooral in de bundelingsgebieden moeten 'stad en land' in onderlinge samenhang worden ontwikkeld.

Structuurvisie Randstad 2040: internationaal sterk en regionaal aantrekkelijk

De structuurvisie Randstad 2040 is een structuurvisie op rijksniveau voor een deel van het grondgebied van het Rijk. De nieuwe structuurvisie Randstad 2040 ligt voor een groot deel in het verlengde van de Nota Ruimte. Beide beleidsdocumenten zijn vigerend. De Nota Ruimte beslaat echter wel een groter gebied dan de structuurvisie Randstad 2040.

Het hoofddoel wordt omschreven in de volgende vier leidende principes:

- leven in een veilige klimaatbestendige en groenblauwe delta;
- kwaliteit maken door sterke wisselwerking groen, blauw, rood;
- wat internationaal sterk is, sterker maken;
- krachtige, duurzame steden en regionale bereikbaarheid.

In de structuurvisie worden eerst de leidende principes uitgewerkt. Vervolgens worden hier twaalf concrete keuzes uit opgemaakt. Daarna wordt uitgelegd wat de acties voor de toekomst zijn en hoe de keuzes tot stand zijn gekomen. Voor De Bilt zijn drie van de twaalf keuzes met name van belang.

Beschermen en ontwikkelen van landschappelijke differentiatie

Het is belangrijk om zowel op nationaal niveau als op regionaal niveau te profiteren van de variatie aan leefomgevingen en deze te beschermen en te ontwikkelen. Het kabinet wil de kwaliteiten en contrasten van het landschap versterken en nieuwe landschappen met groen en water in de omgeving van de (grote) steden ontwikkelen.

Extra groenblauwe kwaliteitsimpuls bij de steden in de vorm van 'metropolitane parken'

Het belang van recreatief groen vlakbij of in de stad wordt onderstreept. De huidige bufferzones, de groene gebieden tussen de steden, zullen een sterkere recreatieve functie krijgen.

Het benutten en versterken van internationale topfuncties

De internationaal sterke punten van de Randstad worden sterker gemaakt. De Utrechtse regio biedt een aantrekkelijke leefomgeving en een creatief kennisklimaat. Versterking van de identiteit en uitbouwen van de kracht van de verschillende stedelijke regio's staat voorop.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten stelden op 13 december 2004 het Streekplan 2005-2015 vast. Met de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) geldt het Streekplan als structuurvisie op provinciaal niveau. De provincie heeft in verband met de inwerkingtreding van de Wro de Beleidslijn Nieuwe Wro vastgesteld. Hiermee wordt de sturingsfilosofie van de provincie onder de nieuwe wet verwoord. In de beleidslijn wordt duidelijk gemaakt wat van provinciaal belang is. Het streekplan kan zo ook na 1 juli 2008 als beleidskader gebruikt worden.

De provincie heeft een aantal hoofdbeleidslijnen voor het ruimtelijk beleid geformuleerd, op basis van een analyse van de maatschappelijke, bestuurlijke en beleidsmatige context. Deze hoofdbeleidslijnen zijn:

Hoofdbeleidslijn 1: Zorgvuldig ruimtegebruik

Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.

Hoofdbeleidslijn 2: Water

Water vormt een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een vertrekpunt.

Hoofdbeleidslijn 3: Infrastructuur

De beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij de keuzes van nieuwe verstedelijkingslocaties.

Hoofdbeleidslijn 4: Verstedelijking

De provincie streeft naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Elders in de provincie wordt een terughoudend verstedelijkingsbeleid gevoerd.

Hoofdbeleidslijn 5: Economie

Een duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling wordt door de provincie gestimuleerd, waarbij de provincie ruimte biedt aan groei en verplaatsing van Utrechtse bedrijven en aan nieuwe bedrijven.

Hoofdbeleidslijn 6: Landelijk gebied

De provincie voert een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid gericht op versterking van zowel identiteit, landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied.

In het streekplan wordt de dubbelkern De Bilt en Bilthoven gekenmerkt als een langgerekt stedelijk gebied, waarbij van zuid naar noord globaal genomen de bebouwingsdichtheid afneemt en de oorspronkelijke gebiedskenmerken van de Utrechtse Heuvelrug steeds meer zijn terug te vinden. Dit is te zien in het noorden van de kern met extensieve woonmilieus en veel groen. Het omringende gebied van De Bilt en Bilthoven wordt vooral gedomineerd door de bossen van de Utrechtse Heuvelrug en de overgangszones. In het gebied van de villaparken is het behoud van de stedenbouwkundige structuur en de architectonische karakteristieken belangrijk.

Provinciale Visie Detailhandel

In deze nota zijn de beleidsuitgangspunten voor de verschillende winkelgebiedstypen beschreven. Er worden een aantal typen winkelcentra onderscheiden, waarvoor verschillende beleidslijnen van toepassing zijn. Detailhandel op perifere locaties is alleen toegestaan onder bepaalde voorwaarden.

Nieuwe ontwikkelingen met een regionaal effect moeten in goed overleg op regionale/provinciale schaal worden afgestemd en gecoördineerd. In de provinciale detailhandelsvisie is daartoe een voorstel gedaan in de vorm van een (regionaal)

adviesteam detailhandel. Plannen boven 1.500 m.² bvo (bruto vloeroppervlak) worden besproken in het adviesteam. Van essentieel belang zijn de gevolgen voor de voorzieningenstructuur. In de Provinciale Visie worden een aantal kenmerken genoemd waarop getoetst wordt.

3.3 Intergemeentelijk beleid

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.

In het RSP is het plangebied deels aangeduid als 'historische dorpskern' en deels als 'groenstedelijk/suburbaan milieu'. De winkelconcentratie rond de kruising Hessenweg/Looydijk is aangeduid als 'historische dorpskern'. Het betreft hier een centrummilieu met een hoge graad van functiemenging, echter in compacte en kleinschalige eenheden. Het betreft centra met een lokale betekenis. De rest van het plangebied is aangeduid als 'groenstedelijk/suburbaan milieu', net als de overige omliggende delen van De Bilt. Het gaat hier om gebieden waar de woonfunctie dominant is met een lage graad van functie menging in een stedelijke omgeving.

3.4 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is voor wat betreft het plangebied Hessenweg voornamelijk gericht op conservering en consolidering. In het plangebied worden geen grootschalige of structuurveranderende ingrepen voorzien. Wel zal de locatie van de supermarkt tussen de Looydijk en de Herenweg herontwikkeld worden. Bij deze herontwikkelingen zijn de bestaande functies en structuur van de omgeving bepalend.

Ontwikkelingsplan Hessenweg

In januari 1999 is het Ontwikkelingsplan Hessenweg door de gemeenteraad vastgesteld. In dit plan komen drie herontwikkelingslocaties voor. Eén daarvan betreft de locatie van de Albert Heijn supermarkt aan de Looydijk. In het Ontwikkelingsplan zijn enkele uitgangspunten opgenomen ten behoeve van de herontwikkeling van deze locatie. In het Ontwikkelingsplan komt het gebied tussen Herenweg, Looydijk en Hessenweg in aanmerking voor herontwikkeling. Hierbij is aangegeven dat het wenselijk is om de entree van de supermarkt te verplaatsen naar de Hessenweg. Tevens is de wens uitgesproken om op de begane grond detailhandel in de sector dagelijkse goederen te realiseren en woningen op de verdiepingen. Er wordt dubbel grondgebruik met parkeren nagestreefd.

Verkeerscirculatieplan 2002

Het Verkeerscirculatieplan (VCP) 2002 is opgesteld voor de zes kernen van de gemeente De Bilt. Het plan heeft meerdere functies. Het plan kan gezien worden als beleidsvisie op het gebied van verkeer en vervoer, maar is ook een toetsingskader en

een maatregelenplan. De nadruk in het VCP ligt op de hoofdinfrastructuur en heeft betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente De Bilt en de directe verkeersrelaties met het omliggende gebied. In het VCP worden een aantal zaken vastgelegd, waaronder:

- beleid voor de diverse verkeersdeelnemers en verkeersaspecten;
- huidige en gewenste verkeersstructuur, routing en geleiding van verkeer
- definitieve weg-categorisering;
- concrete vertaling van bovenstaande zaken naar verkeersmaatregelen of aanbevelingen voor nader onderzoek.

Hiermee dient bij de verdere inrichting van de openbare ruimte rekening te worden gehouden, door de genoemde componenten van het VCP als toetsingskader te gebruiken voor gekozen uitgangspunten.

De noordzijde van de Hessenweg is in 2007 opnieuw ingericht. In het gebied geldt, met uitzondering van het Doctor Letteplein, een maximale snelheid van 30 km/uur.

Woonvisie gemeente De Bilt

Op 29 juni 2006 heeft de raad van de gemeente De Bilt de woonvisie 'Samenwerken aan Wonen' vastgesteld. Deze visie beschrijft de opgaven en ambities voor de gemeente op het gebied van wonen. Het Regionaal Structuurplan (RSP) 2005-2015 schrijft voor dat in de regio 52.500 woningen gebouwd moeten worden. De gemeente De Bilt wil in het kader hiervan 1.200 nieuwe woningen binnen de gemeentegrenzen bouwen.

In de woonvisie is onder meer opgenomen dat er bij nieuwbouw een zeker evenwicht dient te ontstaan in het aandeel sociale huurwoningen. In de gemeente De Bilt ligt het aandeel sociale huurwoningen lager dan gemiddeld in de regio. Door bij nieuwbouw in te zetten op circa 30% sociale huurwoningen en 5% sociale koopwoningen wordt toegewerkt naar het regionaal streven. Daarmee neemt de gemeente haar verantwoordelijkheid voor de regio. Bovendien draagt de gemeente daardoor bij aan het vergroten van de keuzemogelijkheden voor huishoudens met lage inkomens, zoals starters en jonge gezinnen, maar ook senioren.

In het bouwprogramma legt de gemeente De Bilt prioriteit bij senioren en in mindere mate starters en jonge gezinnen. Met name door nieuw te bouwen voor ouderen worden woningen toegevoegd die er nu nog niet (of in beperkte mate) zijn. Hiermee wordt niet alleen op de vraag onder ouderen ingespeeld, maar vindt er ook doorstroming in de bestaande voorraad plaats.

Lokaal Waterplan Gemeente De Bilt

Het Lokaal Waterplan De Bilt is een gemeenschappelijk plan van de gemeente De Bilt en van het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en is door de besturen van deze instanties vastgesteld in oktober 2002. De provincie Utrecht en de N.V. Hydron Midden-Nederland hebben beide actief geparticipeerd in de planvorming door deel te nemen in de projectgroep, hetgeen geresulteerd heeft in een breed gevormd en gedragen lokaal waterplan. In de waterparagraaf van dit bestemmingsplan zal verder worden ingegaan op het waterbeleid met betrekking tot het plangebied.

Detailhandelsnota

In de “Detailhandelsnota” uit 1997 is aangestuurd op een verdergaande concentratie van de detailhandel aan de Hessenweg in De Bilt en in de Kwinkelier in Bilthoven. Voor de overige gebieden zou een zogeheten sterfhuisconstructie voor wat betreft detailhandel moeten gelden. Dit om een compleet aanbod aan detailhandel en dagelijkse voorzieningen te kunnen creëren in voornoemde twee centra.

Op 27 maart 2008 is de Nota Economisch Beleid 2020 door de gemeenteraad vastgesteld en is een Werkprogramma 2008-2009 opgesteld. Eén van de actiepunten is dat een detailhandelsstructuurvisie zal worden opgesteld. Hiermee kan de gemeente beschikken over een actueel kader voor het adequaat beoordelen van toekomstige detailhandelsplannen. Voorts is ten aanzien van het plangebied in de Nota Economisch Beleid 2020 het actiepunt opgenomen dat de Hessenweg zuidzijde heringericht moet worden. De uitvoering is afhankelijk van particulier initiatief.

4 NIEUWBOUWPLAN SUPERMARKT

Voor de herontwikkeling van de locatie rond de supermarkt aan de Looydijk bestaan concrete plannen. Dit nieuwbouwplan uit het Ontwikkelingsplan van 1999 is dan ook opgenomen in het bestemmingsplan. Op deze locatie na vormt de bestaande ruimtelijke situatie het uitgangspunt voor het toekennen van de bestemmingen en de bouw mogelijkheden in het plangebied. Er bestaat wel de wens om de bedrijfsfuncties aan de Molenkamp en de autobedrijven aan de Hessenweg ter plekke te beëindigen en hier minder hinderlijke functies (met name wonen) te realiseren. De plannen hiervoor zijn op dit moment nog niet concreet genoeg om op te nemen in het bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een nieuwbouwplan aan de Hessenweg 109 tot en met 115, bestaande uit winkelruimte op de begane grond en twaalf appartementen daarboven. Te zijner tijd kan met een apart plan de herontwikkeling van deze locaties mogelijk worden gemaakt. Hieronder wordt daarom alleen ingegaan op het nieuwbouwplan aan de Looydijk als ruimtelijke ontwikkeling.

Het bouwplan

Ten opzichte van het streven in het Ontwikkelingsplan is de herontwikkelingslocatie verkleind. De panden aan de Hessenweg blijven gehandhaafd. De entree van de supermarkt komt dan ook niet aan de Hessenweg te liggen. De panden aan de Herenweg (4 en 4A), de panden aan de Looydijk (118 tot en met 128) en het bestaande pand van de supermarkt maken plaats voor nieuwbouw. Op de plek van de huidige supermarkt komt een parkeerplein. Ten westen daarvan komt een nieuw pand met de op de begane grond ruimte voor detailhandel en daarboven voor nieuwe woningen.

Door de sloop van de bestaande panden verdwijnt er ongeveer 2.100 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan detailhandel. Tevens verdwijnen zes woningen. In de nieuwe situatie komt er ongeveer 3.300 m² bvo detailhandelsruimte en maximaal 41 woningen. Figuur 8 toont de verdeling over winkelformules zoals deze nu wordt voorgestaan. Overigens wordt het type winkelformule en de verdeling van de vloeroppervlakte niet met het bestemmingsplan vastgelegd.

Onderdeel	Oppervlakte (m ² bvo)
Albert Heijn	1890
Action	914
Hema	510

Figuur 8: Geplande verdeling bvo per vestiging.

Uitbreiding detailhandelsruimte

Ten opzichte van de bestaande situatie wordt er met het nieuwbouwplan circa 1.200 m² bvo detailhandelsruimte toegevoegd aan het bestaande areaal. In vergelijking met het aantal vierkante meters detailhandel in het centrumgebied van De Bilt is dit een geringe toename. De ruimte die het bestemmingsplan aan detailhandel biedt, blijft dan ook passend voor het verzorgingsgebied van het centrum van De Bilt.

De vergroting van het areaal aan detailhandel speelt in op de huidige trends in de detailhandelssector. Door de grotere diversiteit van de consumentenvraag wordt het aanbod van verschillende producten vergroot. Hierdoor neemt de vraag naar verkoopvloeroppervlakte toe. De ruimere supermarkt kan daardoor beter inspelen op het

huidige en toekomstige koopgedrag van de consument. Het nieuwbouwplan geeft een impuls aan het centrumgebied van De Bilt. Met de sloop en nieuwbouw wordt immers in het huidige winkelcentrum ruimte gevonden voor additionele vierkante meters detailhandel. De toekomstwaarde van het winkelcentrum Hessenweg e.o. wordt met het nieuwbouwplan vergroot. Hiermee wordt bijgedragen aan het behoud van de verzorgingsstructuur met de Hessenweg e.o. en de Kwinkelier als winkelcentra van De Bilt.

Stedenbouwkundige uitwerking

Het kruispunt van de Herenweg en de Looydijk vormt het geografische centrum van De Bilt. Stedenbouwkundig gezien is dit een logische plek om de grootste bouwvolumes te realiseren. De bouwblokken rond deze kruising worden daarom ingevuld met gebouwen van drie bouwlagen met een kap. Naar de randen toe bestaat de bebouwing uit twee bouwlagen en een kap. Dit vormt de overgang naar de kleinere bouwvolumes in de aansluitende woongebieden.

Vanuit stedenbouwkundig en architectonisch oogpunt komt er een gebouw dat aansluit op de omgeving. Vooral de sfeer van de Hessenweg is hierbij relevant. Dat betekent dat er een aaneengesloten bouwblok wordt gerealiseerd, maar met individuele expressie van onderdelen van het gebouw. Zie figuur 9 voor een impressie van de nieuwe situatie. Aan de zijde van de Looydijk komen boven de begane grondlaag twee bouwlagen en een kaplaag. Aan de zijde van de Herenweg en de zijde van het nieuwe plein komen boven de begane grondlaag één bouwlaag en een kaplaag.

Op de hoeken komen accenten, die het nieuwe plein markeren. In de gevel aan de zijde van de Looydijk komen enkele sprongen, die tezamen met het hoekaccent de aandacht trekken vanaf de Hessenweg. Aan de oostzijde van het gebouw komt de entree van de supermarkt. Dit geeft aanleiding voor een rustige indeling van het parkeerterrein op het plein. Naast dit parkeerterrein komt er ook een ondergrondse parkeergarage onder het gebouw. Het laden en lossen gebeurt inpandig aan de kant van de Herenweg.



Figuur 9: Driedimensionale impressie van het nieuwbouwplan.

5 OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt een aantal sectorale aspecten nader toegelicht. Het betreft beleidsvelden waarvoor een nadere afweging gewenst is. Het gaat zowel om milieutechnische aspecten als luchtkwaliteit en geluidhinder als om bijvoorbeeld archeologie en ecologie. Dit bestemmingsplan ziet voornamelijk toe op reeds bestaande bebouwing en functies. Daarom wordt in eerste instantie de algemene situatie ten aanzien van de omgevingsaspecten beschreven. In tweede instantie wordt de situatie ten aanzien van de nieuwbouwlocatie toegelicht. Er wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan hinder door bedrijven, verkeer, luchtkwaliteit, geluidhinder, bodemkwaliteit, externe veiligheid, water, ecologie, archeologie en duurzaam bouwen.

5.1 Hinder door bedrijven

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan hinder door bedrijven in algemene zin. Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder veroorzaken door onaangename geuren, lawaai, stof, trillingen of drukke verkeersbewegingen. Het is daarom wenselijk als bedrijfsactiviteiten op een zekere afstand van woningen en andere hindergevoelige functies zijn gesitueerd. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009).

Kader

In deze handreiking wordt aangegeven hoe door middel van milieuzonering de afstand tussen bedrijfsactiviteiten en milieugevoelige functies voldoende blijft. Milieuzonering zorgt ervoor dat nieuwe bedrijven op een passende afstand ten opzichte van woningen worden gesitueerd en dat nieuwe woningen op een verantwoorde afstand van bestaande bedrijven worden gepland. Niet ieder bedrijf heeft evenveel invloed op de omgeving. In de handreiking worden bedrijfsactiviteiten daarom ingedeeld in zes categorieën. Per milieucategorie zijn richtafstanden opgenomen die aangehouden kunnen worden om hinder te voorkomen. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in afstanden tot een rustige woonwijk en tot een gebied met een menging van functies. In figuur 10 zijn de richtafstanden weergegeven. Deze afstanden zijn gebaseerd op de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur. De bedrijvigheid kan volgens de handreiking van de VNG ingedeeld worden in categorieën die lopen van 1 tot en met 6. Hierbij lopen de richtafstanden uiteen van 0 meter tot 1500 meter.

Milieucategorie	Richtafstanden tot 'rustige woonwijk'	Richtafstanden tot 'gemengd gebied'
1	10 meter	0 meter
2	30 meter	10 meter
3	50 - 100 meter	30 - 50 meter
4	200 - 300 meter	100 - 200 meter
5	500 - 1000 meter	300 - 700 meter
6	1500 meter	1000 meter

Figuur 10: Richtafstanden per milieucategorie.

Algemene situatie plangebied

Het plangebied kan door de menging van de functies wonen, detailhandel, dienstverlening, horeca en bedrijf voor het grootste deel gekarakteriseerd worden als een 'gemengd gebied'. De omliggende woonwijken in de omgeving van het plangebied worden gekarakteriseerd als 'rustige woonwijk'. In het plangebied zijn verschillende typen bedrijfsactiviteiten aanwezig (zie paragraaf 2.7 en bijlage 5). In de bijlage is per bedrijfsactiviteit de milieucategorie aangegeven, waartoe de bedrijfsactiviteit behoort.

De bedrijven in het plangebied zijn soms op korte afstand van woningen gelegen. Zowel voor de bedrijven als voor de woningen is dit geen optimale situatie. De gemeente streeft er daarom naar om de hinder van bedrijven in woonwijken te beperken. 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 (het voormalige sportpark Larenstein en MC De Bilt) te vestigen. Bedrijven die behoren tot categorie 1 of 2 worden aanvaardbaar geacht in woongebieden. Voor bedrijven in hogere milieucategorieën is het streven dat deze niet meer in woongebieden gevestigd zijn. In het plangebied zijn nu drie bedrijven aanwezig die behoren tot categorie 3.1.

Situatie nieuwbouwplan

Een supermarkt wordt volgens de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' ingedeeld in categorie 1. De maatgevende index is geluid vanwege het laden en lossen van goederen. In het plangebied, dat als 'gemengd gebied' wordt gekarakteriseerd, betekent dit dat woningen direct naast een supermarkt aanvaardbaar worden geacht. De combinatie van winkels met daarboven woningen past in een centrumgebied.

5.2 Verkeer

Kader

Voor een goede ruimtelijke ordening is een goede verkeersafwikkeling en een veilige verkeersontsluiting van alle modaliteiten van belang. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen. In verband met het nieuwbouwplan aan de Looydijk is daarom een verkeerskundige toets uitgevoerd¹ (zie bijlage 7).

Algemene situatie plangebied

Algemeen geldt dat de nog altijd groeiende (auto-)mobiliteit zorgt voor een toenemende druk op de beschikbare verkeersruimte. Met name de beschikbare parkeerruimte is beperkt. Het is gewenst op zijn minst de bestaande parkeerterreinen te behouden en waar mogelijk extra ruimte te vinden voor parkeren. De mogelijkheden hiervoor moeten per geval worden afgewogen.

¹ Grontmij Nederland B.V., Verkeersonderzoek herontwikkeling Albert Heijn locatie Looydijk De Bilt, Houten, 3 juni 2010.

Huidige situatie nieuwbouwplan

Net als in de rest van het plangebied is op het parkeerterrein bij de Albert Heijn sprake van een hoge parkeerdruk. Gegeven het huidige aantal vierkante meters aan detailhandel (2.100 m² bvo) en de parkeernorm van 3 per 100 m², betekent dit een behoefte van 63 parkeerplaatsen. Het huidige parkeerterrein heeft een capaciteit van ongeveer 70 plaatsen. Rekenkundig kan het parkeerterrein op basis van de gemeentelijke parkeernormen dus voorzien in de eigen parkeerbehoefte van de Albert Heijn en Action.

Er zijn echter ook gebruikers van andere winkels, die gebruik maken van het parkeerterrein bij de Albert Heijn. Bij een vol parkeerterrein vindt een terugslag plaats naar de Looydijk, mede als gevolg van het ontbreken van een verkeerscirculatie op het parkeerterrein. Het aantal fietsklemmen is ontoereikend. Verder is de beschikbare ruimte bij de entree van de huidige winkel en in de doorgang langs de zijgevel zeer beperkt, waardoor conflicten optreden tussen voetgangers, fietsers en auto's.

Uit een telling van 2009 blijkt dat de bestaande verkeersintensiteit op de Looydijk ter hoogte van de aansluiting met de Soestdijkseweg-Zuid ongeveer 3.500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Aangenomen wordt dat de verkeersintensiteit op de Looydijk ter hoogte van de Albert Heijn vergelijkbaar is. Dit is een veilige aanname, omdat de verkeersintensiteiten bij de aansluitingen op het hoofdwegennet doorgaans het hoogst zijn. Volgens het concept 'Duurzaam Veilig' zijn in 30 km/u-gebieden intensiteiten van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal aanvaardbaar, mits geen of slechts in geringe mate sprake is van een woonfunctie. Dergelijke intensiteiten in verblijfsgebieden kunnen bijvoorbeeld voorkomen ter plaatse van aansluitpunten op de hoofdverkeersstructuur, maar zijn niet gewenst in straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie en dito inrichting (denk aan erven en verblijfsstraten).

Voor straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie wordt veelal een maximum van 2.500 motorvoertuigen per etmaal gehanteerd. De verkeersintensiteit op de Looydijk ligt tussen de twee genoemde criteria in. De Looydijk heeft naast een woonfunctie vanwege de aangrenzende woningen ook een ontsluitingsfunctie heeft voor het centrumgebied van De Bilt. De inrichting van de Looydijk is dusdanig dat het deze functie goed kan vervullen. Mede gezien de rotonde en verhoogde kruisingsvlakken zijn de verkeersintensiteiten vanuit Duurzaam Veilig aanvaardbaar.

Toekomstige situatie nieuwbouwplan

In de toekomstige situatie kan het uitgebreide parkeerterrein en de parkeergarage in principe voorzien in de eigen parkeerbehoefte van de nieuwe winkels en woningen. Hierbij is uitgegaan van een parkeernorm van 1,5 per woning en 3 per 100 m² bvo detailhandel. Het CROW hanteert voor goedkope woningen een lagere parkeernorm dan voor duurdere woningen. De gehanteerde parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning ligt nog boven het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-normen en voldoet tevens aan de gemeentelijke parkeernorm. Voorts is voor de woningen een aftrek toegepast vanwege de beschikbaarheid van één parkeerplaats per woning in de parkeergarage. Ten slotte is rekening gehouden met de bezetting van de parkeerplaatsen per dagdeel. De koopavond is maatgevend, omdat dan zowel bij de winkels als bij de woningen de bezetting hoog is.

Uitgaande van een totaal oppervlak aan detailhandel van 3.300 m² betekent dit voor de winkels 99 parkeerplaatsen. Voor de woningen wordt op basis van de parkeernorm en de aftrek het benodigde aantal parkeerplaatsen op 21 gesteld. Dit leidt tot een totaal van 120 parkeerplaatsen. Uiteraard zijn de parkeerplaatsen niet altijd bezet. Maatgevend is de koopavond; volgens berekening zijn dan 118 parkeerplaatsen benodigd. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen is in de nieuwe situatie 115. Tijdens de meeste dagdelen is dit voldoende, alleen tijdens de koopavond is er sprake van een klein maatgevend tekort van 3 parkeerplaatsen. Gezien het gegeven dat het aantal bezoekers niet recht evenredig toeneemt met de toename aan detailhandelsruimte (het blijft één supermarkt), zal de toekomstige parkeerbehoefte waarschijnlijk lager zijn. Het berekende tekort van maximaal 3 parkeerplaatsen is dan ook acceptabel.

Uit het bovenstaande blijkt dat ook in de toekomstige situatie voorzien kan worden in de eigen parkeerbehoefte. Ook in de huidige situatie voorziet het parkeerterrein in de eigen behoefte. Dit betekent per saldo dat de parkeerdruk op de overige parkeerterreinen en -plaatsen in de toekomst niet zal toenemen als gevolg van het nieuwbouwplan.

Voor de toename aan verkeersbewegingen als gevolg van de extra woningen en de toename van het aantal vierkante meters voor detailhandel worden diverse kengetallen gehanteerd. Afhankelijk van het type woningen, het soort detailhandel en de ligging in een type stedelijk milieu zijn gemiddelden bekend van de bijbehorende verkeersbewegingen. Op basis hiervan is een theoretische toename van 1.050 motorvoertuigen per etmaal berekend. Aangezien het nieuwbouwplan aanvullend is op de reeds bestaande voorzieningen in het centrum van De Bilt, is het aannemelijk dat de werkelijke verkeerstoename kleiner zal zijn.

De nieuwe verkeersintensiteit zal maximaal 4.000 motorvoertuigen per etmaal zijn, uitgaande van een gelijke verdeling van verkeer in oostelijk en westelijke richting. Net als voor de huidige verkeersintensiteit geldt dat het toekomstige maximum tussen de twee intensiteitscriteria in ligt. Geconcludeerd wordt dat ook de toekomstige intensiteit op de Looydijk vanuit 'Duurzaam Veilig' aanvaardbaar is.

Het nieuwbouwplan biedt de mogelijkheid de verkeerssituatie op en rond het parkeerterrein te verbeteren. De definitieve inrichting van het nieuwe parkeerterrein staat nog niet vast, maar het plan is om vanwege veiligheidsaspecten de ingang van de parkeergarage voor de woningen aan de kant van het plein te realiseren. Gelet op het verkeer op de Herenweg en de Looydijk is dit de meest logische plek voor de ingang. Op het parkeerterrein zelf wordt net als in de huidige situatie eenrichtingsverkeer voorgesteld, waarbij zonder op de openbare weg te komen op het parkeerterrein van rijstrook kan worden gewisseld. De bevoorrading loopt via de Hessenweg en de Herenweg. Vrachtauto's kunnen het gebied via de Herenweg in oostelijke richting weer verlaten. De beoogde verkeerskundige maatregelen en de beschikbare fysieke ruimte zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie. Het parkeerterrein zal echter ook in de toekomst een hoge parkeerbezetting blijven houden.

5.3 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtvervuiling is schadelijk voor de volksgezondheid en het milieu. Verkeer, industrie en huishoudens brengen grote hoeveelheden schadelijke stoffen in de lucht. Het doel van de op 15 november 2007 van kracht geworden 'Wet luchtkwaliteit', als onderdeel van de Wet milieubeheer, is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. De wet bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. In de wet is aangegeven in welke gevallen gemeenten en provincies de luchtkwaliteit in kaart moeten brengen en wanneer zij maatregelen dienen te treffen. Nieuw zijn, naast de wijzigingen in de Wet luchtkwaliteit, een aantal nieuwe Ministeriële regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). Een van deze nieuwe AmvB's is de AmvB 'Niet in Betekende mate' (NIBM). Projecten die 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreinigingen, hoeven niet meer afzonderlijk getoetst te worden aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen (in de vorm van grenswaarden).

Algemene situatie plangebied

Uit de jaarlijkse rapportages van de gemeente De Bilt, in het kader van de Wet luchtkwaliteit, blijkt dat geen plandempels worden overschreden op meetpunten bij diverse wegen. De concentratie stikstofdioxide overschrijdt niettemin op een aantal plaatsen de wettelijke grenswaarde. Deze locaties zijn echter niet in de directe nabijheid van het plangebied gelegen. Voor het in Nederland veelvuldig in de lucht aanwezige fijn stof worden in de gemeente De Bilt geen grenswaarden overschreden. Overigens vermeldt het rapport dat de aanpak van de concentratie fijn stof op landelijk niveau zal moeten gebeuren. Voor andere in de Wet luchtkwaliteit genoemde stoffen worden evenmin grenswaarden overschreden.

Op basis van berekeningen van de Milieudienst Zuidoost-Utrecht² blijkt dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in het plangebied beneden de wettelijke grenswaarden blijven. Voor stikstofdioxide worden daggemiddelde concentraties berekend van 24 tot 28 microgram per kubieke meter (zie bijlage 8). Voor fijn stof worden daggemiddelde concentraties van 25 tot 27 microgram per kubieke meter berekend (zie bijlage 9). Er worden geen wettelijke grenswaarden overschreden.

Situatie nieuwbouwplan

Voor de ontwikkelingslocatie is de regeling 'Niet in betekende mate' van toepassing. Gezien de geringe omvang van het nieuwbouwplan draagt de kleine toename van de verkeersbewegingen nauwelijks bij aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit. Een afzonderlijke toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen kan achterwege blijven. Niettemin blijkt uit de berekeningen dat ruimschoots aan deze normen wordt voldaan en er sprake is van een goede luchtkwaliteit.

² Milieudienst Zuidoost-Utrecht, Milieuadvies Bestemmingsplan Hessenweg en ontwikkellocatie Looydijk, gemeente De Bilt, december 2009.

5.4 Geluid

Wettelijk kader

Geluidhinder is in belangrijke mate bepalend voor de leefkwaliteit in een gebied. Om bij nieuwe situaties geluidhinder te voorkomen dient bij bouwmogelijkheden de mate van geluidhinder betrokken te worden. Volgens de Wet geluidhinder moet tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan rekening worden gehouden met geluidhinder. In de Wet geluidhinder zijn zones langs wegen aangegeven die beschouwd worden als aandachtsgebieden. Wegen gelegen binnen een woonerf of wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt, zijn vrijgesteld van een zone.

Voorkeurswaarde en ontheffingswaarde

Nieuwe planontwikkelingen binnen een geluidszone moeten worden getoetst aan de Wet geluidhinder³. Hierbij gelden de voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden, zoals opgenomen in figuur 11. Er kan pas tot ontheffing van de voorkeurswaarde worden overgegaan, als is gebleken dat bron- of overdrachtsmaatregelen ondoeltreffend zijn of op bezwaren stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige (wegverkeer), vervoerskundige (railverkeer), landschappelijke of financiële aard.

Gemeentelijk beleid voor het vaststellen van hogere waarden

De gemeente De Bilt beschikt over een conceptbeleidsregel hogere waarden Wgh, waarin een kader wordt gegeven waarbinnen hogere waarden verleend kunnen worden. Naar verwachting zal deze beleidsregel in 2010 door het college worden vastgesteld. De belangrijkste aspecten uit deze beleidsregel zijn hieronder samengevat.

De gemeente zet zich in voor een goede leefbaarheid, ook op locaties met hoge geluidsniveaus. Deze leefbaarheid wordt mede bewerkstelligd door onderstaande voorwaarden te verbinden aan het verlenen van hogere waarden voor nieuwbouw. De voorwaarden leggen de initiatiefnemer een inspanning op vanwege het bouwen in een lawaaiige situatie. De voorwaarden zijn geformuleerd als eis of als inspanningsverplichting⁴:

Geluidsgevoelige functie	wegverkeer		railverkeer	
	voorkeurs-waarde	maximale ontheffings-waarde	voorkeurs-waarde	maximale ontheffings-waarde
woningen	48	63	55	68
onderwijsgebouwen, ziekenhuizen of verpleeghuizen	48	63	53	68
andere gezondheidszorg-gebouwen ⁵	48	53	53	68
woonwagen-	48	53	55	63

³ Situaties van voor 1986 vallen onder de saneringsregelingen die in het kader van de Wet geluidhinder zijn opgesteld. Situaties na 1986 dienen te zijn/worden getoetst aan de Wet geluidhinder.

⁴ 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.

⁵ verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medisch centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven.

standplaatsen				
andere geluidsgevoelige terreinen dan woonwagen- standplaatsen	53	58	55	63

Figuur 11: Voorkeurswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder.

- **geluidsluwe gevel** (eis): de woning⁶ heeft ten minste één gevel met een lager (luw) geluidsniveau. Het geluidsniveau op deze gevel is niet hoger dan de voorkeurswaarde voor elk van te onderscheiden geluidsbronnen. Indien de woning is gelegen op een bedrijventerrein geldt voor een geluidsluwe gevel een inspanningsverplichting tot de voorkeurswaarde en een eis tot de te verlenen hogere waarden minus 10 dB;
- **indeling woning** (inspanningsverplichting): de woning heeft per etage minimaal één verblijfsruimte aan de zijde van de geluidsluwe gevel;
- **buitenruimte** (inspanningsverplichting): indien de woning beschikt over één of meer buitenruimten, dan is er minimaal één gelegen aan de geluidsluwe zijde. Indien dit niet mogelijk is, dan dient het geluidsniveau op de gevel niet meer dan 5 dB hoger te zijn dan bij de geluidsluwe gevel;
- **maximale ontheffingswaarde voor weg- en railverkeerslawaaï** (inspanningsverplichting): de gemeente verleent voor binnenstedelijke situaties geen hogere waarden hoger dan de voorkeurswaarde plus 10 dB;
- **cumulatie** (eis): de initiatiefnemer dient onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Bij de geluidsisolatie van gevels dient rekening gehouden te worden met de cumulatie van alle akoestisch relevante bronnen (ook 30 km/u-wegen). Dit dient te gebeuren volgens hoofdstuk 2 van bijlage I van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, waarbij de gecumuleerde waarden worden omgerekend naar het spectrum van de maatgevende bronsoort;
- **'dove' gevels**: dit zijn bouwkundige constructies zonder te openen deuren/ramen (artikel 1b lid 5a en b Wgh). Voor 'dove' gevels zijn geen hogere waarden van toepassing. De aanwezigheid van dove gevels dient zoveel mogelijk te worden voorkomen (inspanningsverplichting). Een woning mag maximaal 2 dove gevels bezitten (eis);
- **geluidsabsorberende plafonds bij balkons/loggia's** (eis): bij de aanwezigheid van balkons/loggia's et cetera, dient onder de balkons weerbestendige geluidsabsorptie te worden geplaatst ter voorkoming van ongewenste reflecties op de gevels;
- **volumebeleid** (inspanningsverplichting): voor grotere (uitbreidings-)locaties met minimaal 100 nieuwe woningen, waarbij binnen het bestemmingsplan de behoefte aan flexibiliteit groot is, mag per type geluidsbron maximaal 15% van de nieuw te bouwen woningen een geluidsniveau hebben dat hoger is dan de voorkeurswaarde.

Verder bevat de beleidsregel een (niet limitatieve) lijst van situaties, die gebruikt kan worden in de motivering voor het vaststellen van hogere waarden.

⁶ Voor de leesbaarheid wordt in plaats van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen, woningen genoemd.

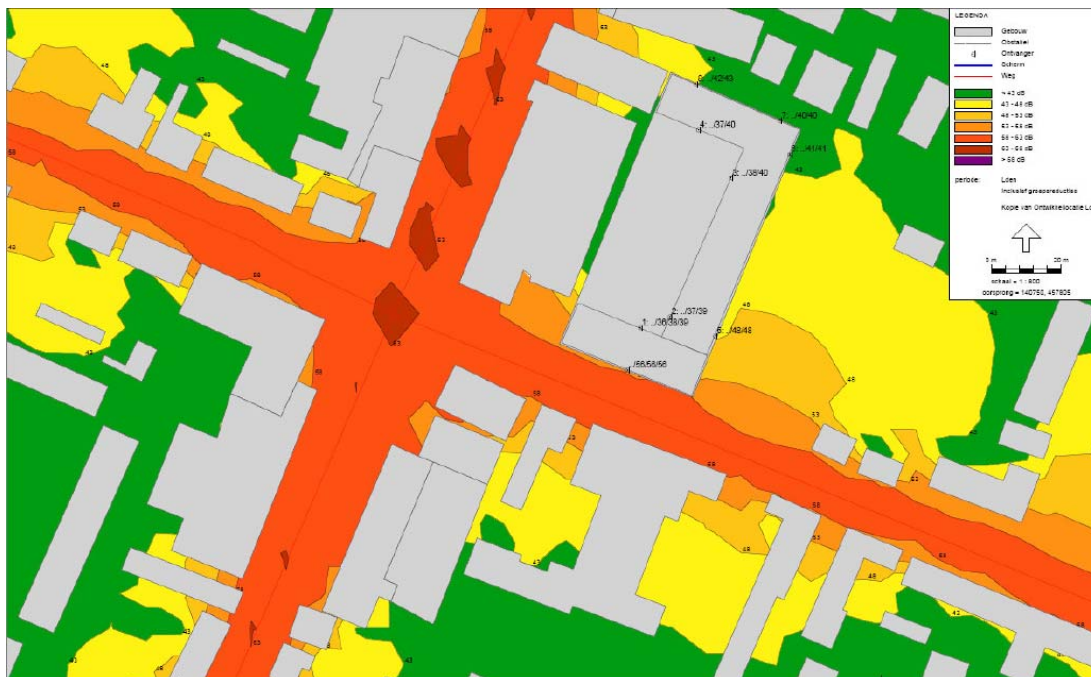
Algemene situatie plangebied

De Milieudienst Zuidoost-Utrecht heeft de geluidsbelasting voor 2020 voor het bestemmingsplan Hessenweg indicatief berekend. De geluidsbelasting is grafisch weergegeven op een kaart (zie bijlage 10). Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting in het plangebied varieert tussen 48 dB en 63 dB. Op basis van de Wet geluidhinder blijft voor de bestaande woningen een toetsing aan de grenswaarden achterwege.

Situatie nieuwbouwplan

Aangezien op de Hessenweg en Looydijk een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, is er langs deze wegen geen zone op basis van de Wet geluidhinder aanwezig. Om deze reden kan voor de nieuwe woningen een toetsing aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder ook achterwege blijven. Wel dient de geluidssituatie in beeld te worden gebracht. Op basis van berekeningen is de geluidsbelasting in 2020 ten gevolge van de Hessenweg en Looydijk bepaald. Zie hiervoor figuur 12. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting op alle drie de woonlagen aan de Looydijk 56 dB bedraagt. De overige woningen ondervinden een geluidsbelasting van maximaal 43 dB op de gevel.

Op basis van de indicatieve berekeningen blijkt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Hessenweg en de Looydijk tot 10 dB boven de voorkeurswaarde van 48 dB ligt. Dit niveau van geluidsbelasting wordt als stedelijk toelaatbaar aangemerkt. De gemeente hanteert deze grens ook voor het verlenen van hogere waarden in binnenstedelijke situaties. Aangezien het in dit geval een appartementengebouw in een centrumgebied met woon- en werkfuncties betreft, is er geen sprake van een onacceptabel niveau van geluidsbelasting. Om die reden kunnen nieuwe woningen op deze locatie worden toegestaan.



Figuur 12: Geluidsbelasting ten gevolge van de Looydijk en Hessenweg inclusief de aftrek conform artikel 110g Wgh.

Niettemin is nader akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin maatregelen worden betrokken die de geluidsbelasting vanwege de winkels kunnen reduceren. Met het uitvoeren van dit onderzoek is uitvoering gegeven aan het gemeentelijke beleid om zorg te dragen voor een zo goed mogelijke akoestische kwaliteit in de leefomgeving. Het doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidemissie van de supermarkt. Dit dient te voldoen aan de waarden uit het Activiteitenbesluit. Door maatregelen als geluidisolatie in het pand, het inpandig laden en lossen en het hanteren van laad- en lostijden wordt geluidhinder tegengegaan. Met de voorgestelde maatregelen blijkt dat voor de bestaande panden voldaan kan worden uit de standaardvoorschriften uit het Activiteitenbesluit. Voor enkele van de nieuwe bovenwoningen is er sprake van een lichte overschrijding. Dit wordt met een maatwerkvoorschrift gereguleerd. Er is zodoende sprake van een bij de locatie passend goed woon- en leefklimaat.

5.5 Bodem

Algemeen

Het is wettelijk geregeld (bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet meer dan vijf jaar oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de bouwaanvraag te worden geweigerd. De Milieudienst heeft een onderzoek uitgevoerd naar de algemene bodemsituatie in het plangebied. Tevens is een verkennend bodemonderzoek en een verkennend bodemonderzoek asbest uitgevoerd⁷. De resultaten daarvan staan in deze paragraaf.

Bodemverontreinigings situatie

In het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken bekend:

- *Indicatief onderzoek Looydijk 118 te De Bilt, IGN, kenmerk M11.540, datum januari 1992*
Aanleiding: voorgenomen uitbreiding van de parkeerplaats.
Resultaten: in een mengmonster van boven- en ondergrond zijn destijds lichte verontreinigingen met lood, zink en PAK aangetoond. Er heeft geen grondwateronderzoekplaatsgevonden.
- *Verkennend onderzoek Hessenweg 110/Looydijk 126-128, De Bondt, kenmerk 96.4515.01, datum 16-01-1997.*
Resultaten: er zijn slechts lichte verontreinigingen in de bovengrond aangetroffen, er is geen vervolgonderzoek noodzakelijk. In de ondergrond en het grondwater zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen.
- *Oriënterend onderzoek Looydijk 124, IGN, kenmerk M21.851, datum 25-01-1993.*
Resultaten: de boven- en ondergrond is matig verontreinigd met lood. In het grondwater is zink matig verhoogd. Mogelijk is er een relatie met de aangetroffen

⁷ Econsultancy bv, verkennende bodemonderzoek Looydijk 108-128 en Herenweg 4-4A, 8 mei 2008.

bijmengingen met koolas in de grond. De gemeente heeft geconcludeerd dat een sanering niet noodzakelijk was, aangezien de verhoogde loodwaarden overeenkomen met het achtergrondniveau en de toekomstige functie parkeren. Als gevolg van de matige loodverontreiniging in de grond, is de locatie een Wbb-locatie⁸: Looydijk 124, UT031000184, status: uitvoeren nader onderzoek.

- *Verkennd onderzoek Herenweg 4 (loodgietersbedrijf Jan van Vulpen), Chemielinco, kenmerk 95682, datum 15-02-1996.*
Aanleiding: onderzoek in kader van Bodemsanering Bedrijventerreinen (BSB).
Resultaten: in de bovengrond is op het achterterrein een sterke verontreiniging met PAK aangetroffen; op het gehele terrein zijn verder een aantal lichte verontreinigingen aangetroffen; in het grondwater zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Conclusies: strikt genomen dient een nader onderzoek te worden uitgevoerd, maar aangezien de PAK-verontreiniging voorkomt in een open verhardingslaag waarin puin voorkomt, wordt nader onderzoek op korte termijn niet noodzakelijk geacht. Als gevolg van de sterke PAK-verontreiniging in de grond, is de locatie een Wbb-locatie: Herenweg 4, UT031000131, status: voldoende onderzocht.

Uit bovenstaande bodemonderzoeken blijkt dat er plaatselijk puinbijmengingen in de bovengrond kunnen voorkomen, waardoor lood en PAK plaatselijk verhoogd kunnen voorkomen. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat binnen het onderzoeksgebied verhoogde waarden van lood kunnen voorkomen.

In figuur 13 zijn de locaties opgenomen waar nog een vervolgonderzoek zou moeten plaatsvinden, omdat bij een eerder onderzoek een verontreiniging is aangetroffen of omdat de locatie niet volledig is onderzocht. De status van de locaties is vooralsnog 'Potentieel ernstig verontreinigd, maar niet urgent om te saneren'.

Adres	Activiteit (verleden/heden)	Vervolg
Looydijk 124	Onverdachte activiteit	Uitvoeren nader onderzoek

Figuur 13: Locaties met de status 'Potentieel ernstig verontreinigd, maar niet urgent om te saneren'.

Ondergrondse brandstoftanks

In het gebied heeft zich in het verleden op één locatie (Looydijk 126-128) een ondergrondse tank bevonden ten behoeve van de verwarming van de woning middels opslag van huisbrandolie. De ondergrondse tank is in 1997 gesaneerd met kiwa-certificaat en afgevoerd. Zintuiglijk is geen bodemverontreiniging geconstateerd.

Historisch bodembestand (HBB)

De provincie Utrecht heeft in 2004 door ReGister historisch onderzoek uit laten voeren naar verdachte activiteiten zoals (voormalige) bedrijfsactiviteiten en ondergrondse brandstoftanks. Het onderzoek is op 14 april 2004 afgerond en heeft een digitaal bestand opgeleverd. Aan elke locatie met één of meerdere verdachte activiteiten is een dominante NSX⁹-score gekoppeld. Een NSX-score wordt bepaald aan de hand van een

⁸ Een Wbb-locatie is een locatie waar (vermoedelijk) sprake is, of was, van een ernstig geval van bodemverontreiniging. De provincie Utrecht is in dergelijke gevallen bevoegd gezag.

⁹ de indicatieve prioriteit van een verdachte locatie gebaseerd op de toxiciteit van vermoedelijk aanwezige stoffen, en de kans deze stoffen aan te treffen. Hoe hoger de NSX-score des te hoger de prioriteit.

UBI¹⁰-code. De dominante NSX-score (hoogste score) wordt bepaald aan de hand van de dominante UBI-code (meest verdachte activiteit).

De locaties met een NSX-score groter dan 100 in het plangebied zijn opgenomen in figuur 14. Een dergelijke score wil zeggen dat sprake is van een potentieel geval van ernstige bodemverontreiniging. In de tabel is per locatie de NSX-score, de Dubi en de bijbehorende activiteit vermeld.

Adres	Dom. NSX	Dom. UBI	Meest verdachte activiteit	Datum activiteit
Herenweg 10	138	6024	Transportbedrijf (A van de Kuijl	1948-1970

Figuur 14: Verdachte locaties (op basis van historisch onderzoek) met een NSX-score groter dan 100 en bijbehorende prioriteit.

Gedempte sloten en stortplaatsen/ophogingen

In 2004 is in opdracht van de provincie Utrecht door ReGister/DHV een inventarisatie gemaakt van gedempte sloten en stortplaatsen/ophogingen. Uit deze inventarisatie blijkt dat in het plangebied mogelijk twee gedempte sloten voorkomen. Een kaart met de in het onderzoeksgebied aanwezige slootdempingen is als bijlage 11 opgenomen. De kwaliteit van het dempingsmateriaal is bij de Milieudienst niet bekend. Overigens wordt verondersteld dat bij de eerste keer bouwrijp maken van dit gebied (in het verre verleden) alle aanwezige sloten in één keer zijn gedempt met gebiedseigen grond. De kans op bodemverontreiniging ter plaatse van deze voormalige sloten is dan ook erg klein.

Infiltratie/kwel en grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied ligt buiten een grondwaterbeschermingsgebied. Het plangebied ligt tevens buiten de zogenaamde '100 jaarszone'. In het plangebied is sprake van een infiltratiezone van 0,5-1 mm infiltratie per dag.

Blindgangers

Bij bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn bomkraters ontstaan. In de praktijk is gebleken dat circa 10% van de afgeworpen bommen niet is geëxplodeerd en in de bodem is achtergebleven als blindganger. In het plangebied zijn geen bomkraters bekend.

Situatie nieuwbouwplan

Uit het uitgevoerde historisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de nieuwbouwlocatie diverse verdachte bodemlocaties aanwezig zijn. Er is daarom bij het verkennend bodemonderzoek rekening gehouden met de volgende verdachte deellocaties (zie bijlage 11):

- Herenweg 10: voormalig transportbedrijf A van de Kuijl;
- Looydijk 124: matige verontreiniging met lood in de bovengrond, matige verontreiniging met zink in het grondwater;
- Herenweg 4: sterke verontreiniging met PAK in de bovengrond op het achterterrein;

¹⁰ Uniforme Bron Indeling. Een code voor een bepaalde activiteit.

- Twee slootdempingen.

Verder is in het hele onderzoeksgebied rekening gehouden met het voorkomen van puinbijnemingen in de (boven)grond en verhoogde lood- en PAK-gehalten. Dit blijkt ook uit de bevindingen van het verkennend bodemonderzoek.

- Loodgietersbedrijf:
zintuiglijk zijn in de grond geen verontreinigingen aangetroffen. De bovengrond is licht verontreinigd met PAK en het grondwater is licht verontreinigd met zink.
- Gedempte sloten:
hier is de grond plaatselijk zwak kolengruishoudend en plaatselijk zwak puinhoudend. Deze grond is licht verontreinigd met diverse metalen. Het zwak kolengruishoudend materiaal is tevens licht verontreinigd met PAK. Ook hier is het grondwater licht verontreinigd met zink.
- Overig terreindeel:
de noordzijde is zwak puinhoudend en de zuidzijde plaatselijk matig puinhoudend. Deze puinhoudende grond is licht verontreinigd met metalen en PAK. Het grondwater is licht verontreinigd met zink. Dit is te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater.
- Asbest:
er zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen. De hypothese dat de onderzoekslocatie als 'onverdacht' kan worden beschouwd, wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd.

Gelet op de aard en mate van de aangetoonde verontreinigingen bestaat er geen reden voor nader onderzoek. Er bestaan geen milieuhygiënische belemmeringen voor de voorgenomen nieuwbouw op de onderzoekslocatie. Niettemin kan bij werkzaamheden vrijkomende grond niet zonder meer worden afgevoerd of elders worden toegepast. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de regels van het Besluit bodemkwaliteit

5.6 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid rondom opslag, gebruik, productie en transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's dienen aanvaardbaar te blijven. Op grond van de Wet rampen en zware ongevallen (Wrzo) van het ministerie van Binnenlandse Zaken zijn gemeenten verplicht risico's te inventariseren. Het resultaat van deze inventarisatie en de gegevens uit het risicoregister worden getoond op de provinciale risicokaart. De risicokaart biedt een overzicht van de veiligheidsrisico's, is openbaar en is via internet toegankelijk (zie www.risicokaart.nl). De risicokaart is daarmee een belangrijke informatiebron voor burgers. Zij kunnen via de risicokaart zien welke risicovolle bedrijven (LPG-stations, chemische bedrijven of bijvoorbeeld een vuurwerkopslag), transportroutes of buisleidingen in hun directe omgeving liggen.

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Het besluit regelt hoe een gemeente moet omgaan met risico's voor mensen

buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het besluit het plaatsgebonden risico (PR) vast en geeft het besluit een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR). Op grond van beide risico's kunnen gemeenten veiligheidsafstanden rond risicobedrijven bepalen. Wanneer bedrijven te dicht bij bijvoorbeeld woningen staan, zijn maatregelen nodig om toch aan de veiligheidsafstanden te voldoen.

Situatie plangebied

Binnen het plangebied 'Hessenweg' bevinden zich geen bedrijven die onder het Bevi vallen. Ook vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. Ook buiten het plangebied zijn er geen risicobronnen aanwezig die de veiligheidssituatie binnen het plangebied beïnvloeden. Er zijn dus geen onaanvaardbare risico's vanwege opslag of transport van gevaarlijke stoffen.

5.7 Water

Inleiding

Het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen pakken samen de waterproblematiek in Nederland aan. Hiertoe is door deze partijen op 2 juli 2003 het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend. De watertoets is verplicht gesteld (met ingang van 1 november 2003 ook wettelijk) voor ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen. De watertoets houdt in dat bij ruimtelijke planvorming alle relevante waterhuishoudkundige aspecten worden betrokken. Hiervoor wordt overleg gevoerd met de waterbeheerders. Het resultaat van de watertoets wordt beschreven in de waterparagraaf van het bestemmingsplan. In het kader van dit bestemmingsplan is er overleg gevoerd met het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het hoogheemraadschap heeft bijgedragen aan deze waterparagraaf.

Beheerders

Waterstaatkundig gezien ligt het bestemmingsplangebied binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). In het gebied is het HDSR verantwoordelijk voor de waterhuishouding: het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en de waterkeringen. De gemeente is als initiatiefnemer en verantwoordelijke voor de inzameling van afvalwater en afstromend hemelwater bij de inrichting van de waterhuishouding betrokken. De provincie is verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer en beoordeelt het bestemmingsplan. Op waterhuishoudkundig vlak vraagt zij tevens advies van de andere waterbeheerders.

Beleid

Voor waterbeheer zijn de volgende beleidsnota's van belang: Nationaal Waterplan (Rijk), provinciaal waterhuishoudingsplan (provincie Utrecht), de Keur, Waterbeheerplan 2010-2015, waterstructuurvisie deel 1 Visie op lange termijn, nota Dempingen, nota Oeverinrichtingen, Rioleringsnota Afkoppeling hemelwater, Beleidsplan secundaire waterkering en beweidingsnota en het Lokaal Waterplan van de gemeente De Bilt. Het beleid is gericht op kwaliteitsverbetering van het oppervlaktewater (schoon watertracé) en het streven naar een duurzaam watersysteem en -beheer.

Nationaal Waterplan

In december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiervoor worden genomen. Het Nationaal Waterplan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

In het Nationaal Waterplan is een eerste uitwerking gegeven aan het Deltaprogramma dat wordt opgesteld naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008. Dit programma is gericht op duurzame veiligheid en zoetwatervoorziening. Naast alle plannen om Nederland in de toekomst veilig en leefbaar te houden, is de uitvoering van maatregelen nu al in volle gang. Bijvoorbeeld de projecten Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken zijn in uitvoering en moeten in 2015 gereed zijn. Ook worden langs de kust de zogenoemde zwakke schakels aangepakt en vindt versterking plaats door zandsuppleties.

Waterbeheerplan 2010-2015, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft op 28 oktober 2009 het Waterbeheerplan 'Water Voorop!' voor de periode 2010-2015 vastgesteld.

Hierin staat in grote lijnen het waterbeheer voor de komende zes jaar beschreven. Het plan bevat alle taakvelden van het waterschap: de zorg voor schoon water, veilige dijken en droge voeten. Ook staat beschreven hoe deze taak het beste binnen de leef- en werkomgeving in het beheergebied van De Stichtse Rijnlanden kan worden uitgevoerd. Verder wordt een overzicht gegeven van de ambities en doelen voor 2010 tot en met 2015 en hoe die bereikt kunnen worden.

Het waterbeheerplan 2010-2015 bestaat uit drie delen:

- **Strategie:**
In dit deel staat beschreven hoe wordt ingespeeld om de klimaatverandering en verstedelijking. Dit deel vormt de basis voor de uitvoeringsstrategie.
- **Beleids- en uitvoeringsplan**
In het beleids- en uitvoeringsplan zijn de ambities uit het strategisch deel vertaald naar de beleidsthema's en zeven vernieuwende projecten. Per thema en vernieuwend project zijn de belangrijkste doelen en maatregelen opgenomen die het waterschap in de planperiode neemt. Beleidsthema's zijn: veiligheid, voldoende water, schoon water en recreatie, landschap en cultuurhistorie. De vernieuwende projecten hebben als doel het toekomstige waterbeheer een impuls te geven. Hierbij gaat het om urgente vraagstukken, complexe samenwerking met andere maatschappelijke partijen en een groot waterschapsbelang met een grote impact op de lokale bevolking en het bedrijfsleven.
- **Achtergronddocument: de Europese Kaderrichtlijn Water**
Het waterbeheerplan bevat een achtergronddocument over de Europese

Kaderrichtlijn Water. Hierin staan de verplichte uitwerkingen van deze kaderrichtlijn en staan afspraken tussen verschillende overheden die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Waterstructuurvisie, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

De waterstructuurvisie beschrijft de toekomstvisie van het waterschap. Het gaat om de hoofdlijnen van het waterbeleid voor de lange termijn. Dit is ingegeven door de klimaatverandering en bodemdaling. Het leidend principe in de Waterstructuurvisie is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Dat betekent dat meer water in de grond moet kunnen infiltreren en dat meer gebieden worden aangewezen voor waterberging. Andere belangrijke veranderingen in het waterbeheer in de 21^{ste} eeuw bestaan uit water als ordenend principe meenemen in ruimtelijke plannen, meer ruimte voor water in de stad houden, het combineren van diverse functies met water en watervervuiling aan de bron aanpakken.

De Keur

Voor het bestemmingsplan is het gestelde in de Keur van het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden van toepassing. De handhaving van de Keur is in handen van HDSR. Voor het Keurgebied gelden verbods- en gebodsbepalingen tot het onderhoud en gebruik van wateren, oevers en waterkeringen zowel bovengronds als in de grond. In de Keur worden een aantal nota's genoemd waarin de algemene gedragsregels, ontheffingsbepalingen en voorwaarden staan waarmee een Keurontheffing verkregen kan worden. De Keurontheffing is met de invoering van de Waterwet opgegaan in de watervergunning.

Lokaal Waterplan De Bilt (2002)

Het Lokaal Waterplan De Bilt (oktober 2002) is op initiatief van de gemeente De Bilt en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ontstaan. Het is door zowel de gemeenteraad als het bestuur van het Hoogheemraadschap vastgesteld in oktober 2002. De provincie Utrecht en Hydron Midden-Nederland hebben beide actief geparticipeerd in de planvorming.

Het waterschap HDSR heeft ook de belangen van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht en waterschap Vallei en Eem gewaarborgd. Deze waterschappen bestrijken beiden ook een (klein) deel van het grondgebied van de gemeente De Bilt. Dit heeft geresulteerd in een breed gevormd en gedragen lokaal waterplan. De Bilt was de eerste gemeente in de provincie Utrecht die een dergelijk plan opgesteld heeft.

Het waterplan geeft het toekomstige beleid aan voor de inrichting en het gebruik van water. Voorop staan de integrale benadering voor het creëren van een aangenaam leefklimaat voor mens en dier en daarnaast een optimale beleving en duurzame gebruikswaarde van het watersysteem. Er is een aantal duurzaam waterbeheer doelstellingen uitgewerkt, op basis waarvan streefbeelden voor de lange termijn zijn geformuleerd voor de onderscheiden gebieden binnen de gemeente. In totaal worden 58 concrete maatregelen voorgesteld om op termijn die streefbeelden te benaderen.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen het gebied met het streefbeeld 'Verborgten Water'. Deze benaming is gekozen, aangezien sprake is van snelle infiltratie in de zandige bodem. Dit betekent dat er zich weinig water aan de oppervlakte bevindt.

Verder wordt in het Lokaal waterplan voorgesteld om in ieder bestemmingsplan een waterparagraaf op te nemen. In het waterplan worden geen concrete maatregelen voorgesteld binnen het plangebied.

Beschrijving huidig watersysteem

Het plangebied betreft bestaand bebouwd gebied. De bodem bestaat overwegend uit zand. Er is geen oppervlaktewater in het plangebied aanwezig. Er is dus geen water met een recreatieve gebruikswaarde, landschappelijke waarde of ecologische waarde aanwezig.

Het rioolstelsel in het plangebied is een gemengd stelsel. Het hemelwater wordt dus niet apart afgevoerd. Bergbezinkleidingen en rioolpersleidingen komen in het plangebied niet voor.

Aandachtspunten watersysteem

Het uitgangspunt van een goede waterhuishouding is gebaseerd op de volgende twee drietrapsstrategieën.

Voor waterkwantiteit geldt:

- ter plaatse vasthouden en infiltreren,
- elders in het gebied bergen;
- afvoeren.

De gemeentelijke instrumenten die hiervoor worden ingezet zijn het rioleringsplan en het afkoppelplan. Daarnaast kan het watersysteem worden behouden of worden verbeterd door bij ruimtelijke (her)ontwikkeling als uitgangspunt aan te houden dat dit waterneutraal moet gebeuren.

Voor waterkwaliteit geldt:

- vervuiling voorkomen;
- verschillende kwaliteiten scheiden;
- vuil water (laten) zuiveren.

Ook hier zijn afkoppelen en infiltreren, het aanleggen van een gescheiden stelsel en bestrijding van diffuse bronnen de door de gemeente in te zetten instrumenten.

Er gelden de volgende aandachtspunten:

- een vergunning op basis van de Keur is vereist;
- in geval van ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot een aanpassing van het geldende bestemmingsplan is de Watertoets een verplicht onderdeel;
- beperken van diffuse bronnen/lozingen; voorkomen van gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesten bij beheer van groenvoorzieningen.

Situatie nieuwbouwplan

Er mag door uitvoering van het plan geen verslechtering optreden van de waterhuishouding. Deze voorwaarde wordt aangeduid als het 'stand still'-beginsel. Er wordt met de waterbeheerder over het nieuwbouwplan overlegd om zodoende kansen te benutten om te komen tot een duurzaam watersysteem en -beheer. Het gaat dan om de volgende aspecten:

- het toepassen van een gescheiden rioleringsstelsel;

- het infiltreren van hemelwater in de bodem;
- het omgaan met vervuild hemelwater afkomstig van infrastructuur.

Bij de nieuwbouw wordt toepassing gegeven aan een gescheiden waterinzameling. Dit betekent dat in ieder geval het oppervlaktewater van het verharde deel in een gescheiden infiltratiesysteem wordt opgevangen en niet op het riool wordt geloosd.

In ieder geval dient bij de materiaalkeuze bij een aantal zaken stil te worden gestaan. Het gebruik van uitlogende materialen beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en dient voorkomen te worden (gedurende zowel de bouw- en gebruiksfase alsmede de inrichting van de openbare ruimte). Emissies naar het oppervlaktewater van PAK (teer- en bitumeuze materialen, verduurzaamd hout), lood, zink en koper (via regenwaterafvoer) moeten worden tegengegaan.

5.8 Ecologie

Wettelijk kader

De wetgeving met betrekking tot de bescherming van de natuur richt zich op twee hoofdthema's. Het gaat hierbij om de bescherming van natuurgebieden (gebiedsbescherming) en de bescherming van plant- en diersoorten (soortbescherming).

Gebiedsbescherming

De bescherming van belangrijke gebieden voor vogels en andere diersoorten is gebaseerd op de Europese Habitatrichtlijn en de Europese Vogelrichtlijn. De Habitatrichtlijn richt zich op de bescherming van natuurlijke habitat en leefgebieden van aangewezen planten- en diersoorten. De Vogelrichtlijn richt zich op de bescherming van leefgebied van beschermde vogelsoorten. De protectie van de gebieden die op grond van beide richtlijnen in Nederland zijn aangewezen, is geregeld in de Natuurbeschermingswet. In, maar ook in de nabijheid van een beschermd gebied, gelden strengere regels dan in andere gebieden. Het plangebied en de directe omgeving hiervan zijn niet aangewezen als beschermde gebieden als bedoeld in de Habitat- en Vogelrichtlijn.

Naast de Habitat- en Vogelrichtlijn kent Nederland de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De ecologische hoofdstructuur is bedoeld voor het ontwikkelen van ecologische zones tussen verschillende natuurgebieden, zodat populaties met elkaar in verbinding blijven en versnippering van natuur wordt tegen gegaan. Het plangebied is niet gelegen binnen of nabij de EHS.

Soortbescherming

De bescherming van soorten planten en dieren is verankerd in de Flora- en faunawet. Het doel van deze wet is de instandhouding van de planten- en diersoorten die in het wild in Nederland voorkomen. Een tweede doel van de wet is dat alle in het wild levende dieren en planten in principe met rust worden gelaten, dus niet alleen zeldzame soorten. Voor ontwikkelingen die een negatief effect hebben op planten en dieren dient te worden nagegaan of er een vrijstelling geldt. Als dit niet het geval is dan dient er een ontheffing te worden aangevraagd. Meestal is een ontheffing alleen noodzakelijk als er sprake is van een vaste groei- of verblijfplaats van echt zeldzame soorten.

Zorgplicht

Overigens geldt voor alle planten en dieren (dus ook voor soorten, die niet zijn opgenomen in de Flora- en faunawet) de algemene zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving (LNV, 1998). Veelal komt de zorgplicht erop neer dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten en dieren zoveel mogelijk dienen te worden voorkomen en dat bij de inrichting aandacht moet worden besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier.

De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet dat er geen effecten mogen optreden, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat de verstoring en eventueel lijden zo beperkt mogelijk is.

Algemene situatie plangebied

Gebiedsbescherming

Het plangebied en de directe omgeving daarvan zijn niet aangewezen als beschermde gebieden als bedoeld in de Habitat- en Vogelrichtlijn. Het plangebied is onderdeel van de bebouwde kom van De Bilt. Het gebied direct rondom de bebouwde kom maakt wel deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS), maar de kom zelf valt hier buiten. Met de EHS hoeft geen rekening gehouden te worden.

Soortbescherming

In de ecologiescan van de gemeente De Bilt uit 2005 is per kilometerhok aangegeven of er beschermde planten- en diersoorten voorkomen. In het kilometerhok waarin het plangebied gelegen is, komt een bepaalde soort vaatplant voor. Deze soort is algemeen beschermd. Hiervoor geldt een algemene vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is de kans zeer klein dat er zich beschermde planten in het plangebied bevinden. Het plangebied zelf en de omgeving is voor een groot deel bebouwd en verhard.

Uit de ecologiescan blijkt verder dat in het betreffende kilometerhok dat er zomerverblijfplaatsen van twee soorten vleermuizen voorkomen. Uit de gegevens van het Natuurloket blijkt dat er zeven soorten zoogdieren voorkomen die volledig worden beschermd op basis van de Flora- en faunawet. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient daarom nader onderzocht te worden welke diersoorten voorkomen.

Situatie nieuwbouwplan

De locatie van het nieuwbouwplan bestaat uit het huidige pand van de supermarkt, de omliggende parkeerterreinen met enkele bomen en de huizen met tuinen aan de Looydijk en de Herenweg. De locatie is dus grotendeels bebouwd en verhard. De kans is zeer klein dat op de locatie van het nieuwbouwplan beschermde plantensoorten voorkomen.

Het was op voorhand echter niet uit te sluiten dat de te kappen bomen of de te slopen panden verblijfplaatsen herbergen van vleermuizen als de rosse vleermuis of de ruige dwergvleermuis. Aangezien alle vleermuissoorten in Nederland volledige bescherming genieten, is nader onderzocht of er daadwerkelijk verblijfplaatsen van vleermuizen

aanwezig zijn. Mocht dit het geval zijn, dan dient er voor de sloop een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd bij het ministerie van LNV. Behalve voor vleermuizen zijn de te slopen gebouwen ook potentieel geschikt als broedplaats voor de huismus of gierwaluw. Voor deze algemeen in de bebouwing voorkomende soorten zijn de nesten jaarrond beschermd. Er wordt daarom ook onderzocht of de aanwezige bebouwing dient als verblijfplaats voor deze vogelsoorten.

Volgens de protocollen voor gedegen onderzoek naar de aanwezigheid van vleermuizen dient nachtelijk onderzoek uitgevoerd te worden op twee momenten in het jaar, te weten mei/juni en september/oktober. De voorjaarsbezoeken zijn uitgevoerd in de nacht van dinsdag 25 op woensdag 26 mei 2010 en in de nacht van vrijdag 11 juni op zaterdag 12 juni 2010. De najaarsbezoeken voor het onderzoek naar paar- (en winter)verblijven zijn uitgevoerd in de nacht van 29 op 30 augustus en in de nacht van 13 op 14 september.

De conclusies van het onderzoek (zie bijlage 12) luiden als volgt:

- de aanwezigheid van nesten van beschermde broedvogels in de panden valt uit te sluiten;
- er zijn geen vleermuizen waargenomen tijdens het onderzoek, die binding met de te slopen panden hadden en hiermee de functie van de panden als vaste verblijfplaats kan worden uitgesloten;
- er hoeft voor het vervolg van de ontwikkelingen geen ontheffing van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

5.9 Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valetta (Malta). In 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, dit verdrag.

De belangrijkste uitgangspunten van het verdrag zijn:

- archeologische waarden dienen zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaard te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- vroeg in de ruimtelijke ordening dient al rekening gehouden te worden met archeologie;
- bodemverstoorders betalen het archeologisch (voor)onderzoek en mogelijke opgravingen wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Het verdrag werd in 1998 door een goedkeuringswet bekrachtigd en is op 1 september 2007 in de Wet op de archeologische monumentenzorg vertaald in nieuwe wetgeving. De wet regelt in aansluiting op het Europese verdrag de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, onder andere door inpassing van de belangen van archeologie in de ruimtelijke ordening.

Het provinciale beleid voor de archeologische monumentenzorg is er in de eerste plaats op gericht waardevolle archeologische vindplaatsen te behouden in de bodem (in situ). Waardevolle archeologische vindplaatsen zijn een belangrijk onderdeel van de cultuurhistorische hoofdstructuur.

Situatie plangebied

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor Archeologie, cultuurlandschap en monumenten geeft de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem weer. Een uitsnede van deze kaart is opgenomen als bijlage 13. De donkere oranje kleur op de kaart geeft een hoge trefkans weer. Het plangebied heeft een gele kleur, hetgeen betekent dat hier een lage trefkans is voor archeologische resten in de bodem.

Het bestemmingsplan gaat uit van bestaande functies en structuren, op de nieuwbouwlocatie na. Deze locatie is nu ook reeds bebouwd, waardoor de kans klein is dat ter plekke waardevolle archeologische resten in de bodem aanwezig zijn. In combinatie met de lage trefkans voor archeologische resten is een bescherming van archeologisch waardevolle elementen niet aan de orde. Bijzondere beschermingsmaatregelen zijn daarom in het bestemmingsplan niet getroffen, omdat deze niet zinvol en onnodig beperkend zouden zijn.

5.10 Duurzaam bouwen

Duurzame stedenbouw is plannen en bouwen met zo min mogelijk schade voor het milieu en de gezondheid. Op alle overheidsniveaus wordt momenteel gewerkt aan het vormgeven en uitwerken van beleid op het gebied van duurzaam bouwen. Belangrijke aspecten waaraan in het kader van duurzaam bouwen aandacht wordt besteed, zijn:

- integraal ketenbeheer (o.a. het sluiten van de stofkringlopen);
- energie-extensivering (energiebesparende en de inzet van duurzame energiebronnen);
- kwaliteitsbevordering (toekomstwaarde) in de zin van bouwen en ruimtelijke inrichting.

In de lijn van deze drie aspecten wordt bij de bouw van eventuele nieuwe woningen alsmede bij de eventuele (her)inrichting van openbare ruimte, als uitgangspunt gehanteerd dat er zo min mogelijk materialen worden toegepast en dat de materialen die worden toegepast zo min mogelijk milieubelastend zijn.

In het kader van het convenant 'duurzaam bouwen' wordt verstaan onder:

Bouwen : invulling geven aan het bouwproces, dat wil zeggen de gehele levensloop van een bouwwerk (initiatiefase, planfase, gebruik-, onderhouds- en renovatiefase en de sloopfase), op zowel stedenbouwkundig-, gebouw- en materiaalniveau.

Duurzaam bouwen: een wijze van bouwen (tevens planvorming en beheer) die erop is gericht een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu te realiseren met een zo laag mogelijke milieubelasting.

De gemeente De Bilt werkt voor duurzaam bouwen met het instrument GPR Gebouw®. In dit instrument wordt onderscheid gemaakt in de thema's materialen, energie, water, afval, gezondheid en woonkwaliteit. Gebouwontwerpen kunnen getoetst worden aan een van te voren bepaald ambitieniveau door de maatregelen in te voeren in het digitale instrument GPR Gebouw®. De te nemen maatregelen kunnen door de gemeente of

ontwikkelaar zelf worden gekozen om een bepaald niveau te bereiken. Dit instrument is toepasbaar voor utiliteitsgebouwen, scholen en woningen. Door het invullen een van de ontwerpgegevens in GPR- Gebouw® van één van de appartementen ontstaat inzicht in de duurzaamheid van het gebouw en ook in veel mogelijkheden om dit te verbeteren.

6 JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Algemeen

Bij de aanvang van het ontwikkelingsproces van het nieuwe bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' is de voorkeur uitgesproken voor een meer globale en flexibele regeling. De planopzet maakt een duidelijk onderscheid in hoofd- en bijzaken. Hoofdzaken worden beschermd, details worden vrijgelaten. De beeldbepalende en structurerende elementen met een betekenis op gebiedsniveau, zoals wegen, bebouwde structuur en groenstructuren worden gewaarborgd. Ook de functies en het karakter van het gebied gelden als uitgangspunt. Het bestemmingsplan moet een zodanig flexibel en globaal karakter hebben dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder dat dit leidt tot extra en nieuwe procedures.

De keuze voor een meer globale opzet is gemaakt om:

- ruimtelijk en functioneel beleid te kunnen voeren op hoofdzaken;
- het aantal procedures te verminderen;
- noodzakelijke procedures te vereenvoudigen en te bekorten;
- het bestemmingsplan aan te laten sluiten bij de opzet van andere bestemmingsplannen van de gemeente, die in een eerder stadium reeds geactualiseerd zijn.

6.2 Hoofdpijnen juridische regeling

Het bestemmingsplan kan gekarakteriseerd worden als een globaal eindplan. Het plan is een directe toetsingsnorm en hoeft niet nader te worden uitgewerkt. Het geeft een direct bouwrecht. Het kaartbeeld is relatief eenvoudig, omdat gekozen is voor een globale bestemmingsregeling. Per bestemming is in de regels aangegeven welke functies zijn toegelaten en onder welke voorwaarden de gronden bebouwd mogen worden. Afhankelijk van de doeleinden van de verschillende bestemmingen zijn de regels in meer of mindere mate gedetailleerd. Het bestemmingsplan heeft een flexibel karakter. De bestaande bebouwing vormt het uitgangspunt.

Hieronder wordt beschreven op welke wijze de informatie uit de voorgaande hoofdstukken is vertaald in de regels van het bestemmingsplan.

Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het plangebied blijft gehandhaafd. Het bestemmingsplan is gebaseerd op de huidige situatie. De belangrijkste hoofdfuncties en structuurvormen van het plangebied worden met dit bestemmingsplan gewaarborgd. De huidige functies en de bestaande ligging van structurerende elementen als de hoofdwegen, groengebieden en bebouwde gebieden zijn bepalend geweest voor de ligging van de afzonderlijke bestemmingen.

Wonen

Het uitgangspunt is dat het aantal woningen in het plangebied in principe gelijk blijft. Een toename van het aantal woningen heeft grote consequenties voor de verkeersafwikkeling, leefbaarheid en het voorzieningenniveau in De Bilt. In geval van

eventuele plannen voor nieuwbouw dienen deze aspecten dan ook te worden onderzocht, zoals met dit bestemmingsplan voor het nieuwbouwplan aan de Looydijk ook gebeurt. Het is niet gewenst op voorhand een toename van het aantal woningen toe te staan. Daarom is de hoofdregel dat het aantal woningen niet meer mag bedragen dan nu aanwezig is.

Bij het opzetten van de bestemmingsregeling voor de woonbestemming is nadrukkelijk aangesloten op de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Het betreft immers een gerealiseerde wijk, waarin geen grootschalige en/of structuurveranderende ingrepen worden verwacht of zijn voorzien. De waarden en normen die bij de vigerende plannen hebben geleid tot een gedetailleerd kaartbeeld, zijn in dit bestemmingsplan vertaald in de bestemmingsregels. De stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening maken bij de bouwplanbeoordeling een goede vertaling van globale bestemmingsvlakken naar een individueel bouwplan mogelijk. Eén van de regels is dat bouwinitiatieven in het gebied gerealiseerd dienen te worden in de bestaande rooilijn. Dit is in feite een verbale regeling van de in de vigerende regelingen weergegeven bouwgrenzen op de plankaart.

Een afzonderlijke regeling voor dakkapellen is – evenals in de nog vigerende plannen – niet opgenomen. De gemeente hanteert voor het toestaan van dakkapellen de uitgangspunten, zoals die zijn verwoord in de gemeentelijke nota 'Dakkapellen en bouwregelgeving' van februari 1993. Daarbij zijn met ingang van 1 januari 2003 dakkapellen aan de achterzijde van woningen bouwvergunningvrij, indien zij voldoen aan de nieuwe Woningwet.

De regeling voor tuin- of erfbebouwing is afgestemd op de verschillen in grootte van bouwpercelen en op de ruimere mogelijkheden die de Woningwet sinds 1 januari 2003 kent voor vergunningsvrije bouwwerken. Daarnaast is geregeld dat het rechtens is toegestaan om onder bepaalde voorwaarden hoofdgebouwen uit te breiden aan de oorspronkelijke achtergevel. Daarmee is bedoeld de achtergevel van het hoofdgebouw, zoals deze bij de bouw daarvan is gerealiseerd. Dit is in het algemeen in meerdere bouwlagen in dit plangebied.

Wat in dit bestemmingsplan onder een aan-huis-verbonden beroep wordt verstaan is gedefinieerd in de regels (artikel 1 Begrippen). De in het plan opgenomen regeling sluit aan bij de landelijke tendens, het door de Kamers van Koophandel nagestreefde beleid in dit kader en de door de provincie in de nota 'Haarfijn Bestemmen' geformuleerde voorwaarden waaraan gemeentelijke ruimtelijke plannen moeten voldoen met betrekking tot aan-huis-verbonden beroepen. Om te voorkomen dat bijgebouwen uitgroeien tot zelfstandige bedrijfsgebouwen, is het niet toegestaan een aan-huis-verbonden beroep in vrijstaande bijgebouwen uit te oefenen.

Voorzieningen

Een groot deel van de bebouwing in het plangebied herbergt meerdere functies. Langs het centrale deel van de Hessenweg zijn op de verdiepingen woningen aanwezig en daaronder op de begane grond zijn de winkels, dienstverlenende functies en horecafuncties aanwezig. Vanwege deze mate van functiemenging heeft een groot deel van dit gebied een centrumbestemming. Binnen de centrumbestemming is op de begane grond detailhandel, dienstverlening en daghoreca toegestaan en op de

verdiepingen wonen. De avondhorecavoorzieningen (restaurants en cafés) hebben een aparte horecabestemming gekregen om de beschikbare ruimte voor horeca te reguleren en hinder te voorkomen. Ook de aanwezige maatschappelijke voorzieningen hebben een eigen bestemming. Het is wel mogelijk dat burgemeester en wethouders ontheffing verlenen om zo maatschappelijke voorzieningen elders in het centrumgebied te huisvesten. Ook is er een ontheffingsmogelijkheid voor commercieel gebruik op de verdiepingen, als uitbreiding op de begane grond niet mogelijk is.

Ten aanzien van de bouwregels is ervoor gekozen om rond de kruising Herenweg/Looydijk een maximale goothoogte van tien meter en een maximale bouwhoogte van veertien meter toe te staan. Naar de randen toe is bebouwing in twee lagen met een kap toegestaan. De achtererven mogen worden bebouwd in één bouwlaag (plat afgedekt). De voorgevels van de panden dienen in de voorgevelrooilijn te worden gebouwd. De precieze ligging van de bestaande bebouwing op de percelen is niet vastgelegd; het is toegestaan om op de percelen nieuwe gebouwen te realiseren die van vergelijkbare omvang zijn als de huidige bebouwing, maar deels anders zijn gesitueerd. Er wordt zodoende voldoende flexibiliteit geboden voor bouwinitiatieven die toezien op verbouw of nieuwbouw van de bestaande bebouwing.

Nieuwbouwplan supermarkt

Het westelijke deel van de locatie waar nu de woningen en een deel van het parkeerterrein gelegen zijn, krijgt een centrumbestemming. Hiermee wordt detailhandel op de begane grond en woningen op de verdiepingen toegestaan. Het oostelijk deel waar nu het bestaande pand van de supermarkt staat, krijgt een verkeersbestemming. Deze gronden worden bestemd voor parkeren.

Verder wordt vastgelegd dat maximaal 41 woningen zijn toegestaan. Ook wordt de maximale goot- en bouwhoogte zo bepaald dat aan de kant van de Looydijk drie bouwlagen plus kap mogelijk is en aan de kant van de Herenweg twee bouwlagen met kap.

Nieuwbouwplan Hessenweg 109 tot en met 115

Er bestaan plannen voor nieuwbouw op de locatie van de huidige panden aan de Hessenweg 109 tot en met 115. De gemeente is in principe akkoord met dit voornemen, maar een aantal zaken zoals parkeergelegenheid en de akoestische situatie dienen nog nader onderzocht en afgewogen te worden. Dit betekent dat het opnemen van een directe bouwmogelijkheid in het bestemmingsplan niet tot de mogelijkheden behoort. Wel wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om te zijner tijd het bouwplan mogelijk te kunnen maken.

Bedrijvigheid

Het streven is om alleen bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 en 2 in het plangebied toe te laten. Om te voorkomen dat nieuwe bedrijfsactiviteiten in hogere milieucategorieën zich in de toekomst in het plangebied gaan vestigen, zijn in principe alleen bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 1 en 2 toegestaan. Alleen daar waar nu bedrijfsactiviteiten plaatsvinden in een hogere milieucategorie, zijn deze toegelaten. Dat betekent dat alle bestaande bedrijfsactiviteiten in het plangebied zijn toegestaan.

De bij de planregels behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten bevat de toegelaten bedrijfsactiviteiten in dit kader. Deze opsomming van bedrijfsactiviteiten is ontleend aan de publicatie van de VNG (Bedrijven en milieuzonering, 2009).

Hinder door bedrijven

Daar waar nu bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.1 voorkomen, wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om bedrijven in deze categorie niet langer toe te staan. Wanneer de bedrijfsactiviteiten in deze categorie daadwerkelijk en voor langere tijd niet meer voorkomen, kunnen burgemeester en wethouders van deze wijzigingsbevoegdheid gebruik maken. Zo wordt voorkomen dat op een later tijdstip weer een bedrijf in deze categorie terugkeert.

Water

In het verblijfsgebied en in de plantsoenen worden ondergeschikte waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan om de infiltratie- en bergingscapaciteit van het plangebied te kunnen vergroten.

Verkeer en parkeren

De ruimte voor verkeer en parkeren is in het plangebied beperkt. Het is van belang dat een deel van de openbare ruimte beschikbaar is voor parkeren. Om die reden wordt een deel van het verblijfsgebied nader bestemd voor parkeerterreinen.

6.3 Bestemmingen en aanduidingen

In deze paragraaf staat kort aangegeven met welk doel de verschillende bestemmingen en aanduidingen zijn opgenomen in dit bestemmingsplan. Alle genoemde bestemmingen en aanduidingen zijn vlakken. Dat betekent dat de regels die horen bij een bestemming of aanduiding, gelden voor een geometrisch bepaald gebied met een duidelijke begrenzing. Alle functie-, bouw- en maatvoeringsaanduidingen zijn opgenomen binnen bestemmingsvlakken. De gebruikte aanduidingen overschrijden dus nooit de bestemmingsgrenzen.

Bestemmingen	
Bedrijf	voor de diverse bedrijfsactiviteiten in het plangebied.
Bedrijf - Nutsvoorziening	voor een aantal transformatorhuisjes.
Centrum	voor de winkels met bovenwoningen.
Groen	voor de plantsoenen bij het Doctor Letteplein.
Horeca	voor de horecavoorzieningen.
Kantoor	voor de kantoorfuncties in het plangebied.
Maatschappelijk - 1	voor de kinderdagopvang en de tandartspraktijk.
Verkeer	voor de gebiedsontsluitingswegen, in casu het Doctor Letteplein.
Verkeer - Verblijfsgebied	voor de erftoegangswegen, inclusief kleinschalige groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen en verhardingen.
Wonen	voor de woningen met bijbehorende erven en tuinen.

Aanduidingen	
<i>functieaanduidingen</i>	
bedrijf tot en met categorie 3.1	voor huidige bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 3.1.
dienstverlening	voor de kantoren van de bank op de verdiepingen.
kantoor	voor het kantoor aan de Looydijk 80
maatschappelijk	voor het politiebureau en een mogelijke nieuwe voorziening op de voormalige plek van de Rabobank.
parkeergarage	voor de garageboxen in het plangebied.
parkeerterrein	voor de parkeerterreinen in het plangebied.
sportcentrum	voor de sportschool.
wonen	voor de bestaande (boven-)woningen bij de niet-woonbestemmingen en voor de woningen op de begane grond in de bestemming Centrum.
wro-zone - wijzigingsgebied	voor het nieuwbouwplan Hessenweg 109 t/m 115.
<i>bouwaanduidingen</i>	
onderdoorgang	voor twee onderdoorgangen in het plangebied.
<i>maatvoeringsaanduidingen</i>	
maximale bouwhoogte (m)	voor het aangeven van de maximale bouwhoogte in meters.
maximale goot- en bouwhoogte (m)	voor het aangeven van de maximale goot- en bouwhoogte in meters.
maximum bebouwingspercentage (%)	voor het aangeven van het maximale bebouwingspercentage.
maximale bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)	voor het aangeven van de maximale bouwhoogte in meters en het aangeven van het maximale bebouwingspercentage in hetzelfde vlak.
maximale goot-, bouwhoogte (m) en maximum bebouwingspercentage (%)	voor het aangeven van de maximale goot- en bouwhoogte in meters en het aangeven van het maximale bebouwingspercentage in hetzelfde vlak.
maximum aantal wooneenheden.	voor het toestaan van maximaal 41 woningen in het nieuwbouwplan.

6.4 Handhaving

Bij raadsbesluit van 18 december 2008 is de Kadernota integrale handhaving vergunningen en toezicht vastgesteld. Deze nota verklaart ondermeer de reeds in de Kadernota handhaving van 28 november 2002 vastgestelde uitgangspunten voor de handhaving van bestemmingsplan- en bouwregelgeving mede van toepassing op het milieutoezicht. De gezamenlijke Kadernota's hebben tot doel de handhaving van bestemmingsplan-, bouw- en milieuregelgeving te bevorderen.

Met het vastleggen van regels in het bestemmingsplan heeft de gemeente zichzelf de beginselplicht opgelegd de naleving van bestemmingsplanregels te controleren en, waar nodig, te handhaven. De gemeente heeft naast deze toezichtstaak ook een

toezichtsbelang. De vele claims op de schaarse ruimte en de daarmee gepaard gaande dreigende achteruitgang van de kwaliteit van het gebied vragen om een duidelijke samenhangende visie van het gemeentebestuur op de inrichting en het gebruik van het gemeentelijk grondgebied. Onderdeel van een dergelijke visie is het toezicht op en in het verlengde daarvan de handhaving van de regelgeving.

In de Kadernota handhaving zijn vijf doelstellingen geformuleerd, die worden nagestreefd bij de uitvoering van handhaving binnen de gemeente De Bilt:

- het creëren van politiek, ambtelijk en maatschappelijk draagvlak voor de naleving van regels;
- het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving;
- het waarborgen van de rechtszekerheid van burgers;
- het waarborgen van gelijke behandeling van burgers;
- het beperken van schadeclaims.

Voor het bestuursrechtelijke en strafrechtelijk instrumentarium in het kader van de handhaving wordt verwezen naar de Nota handhaving. Voor de concrete nalevingsstrategie wordt verwezen naar het Uitvoeringsprogramma Integrale handhaving Vergunningen en Toezicht 2009.

7 ECONOMISCHE 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. Het ruimtelijk beleid voor de Hessenweg en omstreken gaat voor het overgrote deel uit van de bestaande situatie in het gebied. Er is geen sprake van grootschalige leegstand. Voor wat betreft de bestaande ruimtelijke structuren en functies in het plangebied is dit bestemmingsplan daarom als economisch uitvoerbaar aan te merken.

Ten aanzien van het nieuwbouwplan voor de supermarkt en appartementen geldt in beginsel de verplichting om op grond van artikel 6.12, eerste lid Wro een exploitatieplan vast te stellen.

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 (hierna: Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. Dit zijn de volgende bouwplannen:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Op grond van artikel 6.12, lid 2 Wro kan van deze verplichting worden afgezien, indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is. Dit is het geval indien voor de vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst is gesloten met de grondeigenaren over het verhaal van de kosten van de grondexploitatie.

De gemeente en de ontwikkelaar hebben op 29 juni 2010 een overeenkomst gesloten. Hierin zijn onder meer afspraken gemaakt over het bouw- en woonrijp maken, de grondoverdracht en een vergoeding voor de kosten die de gemeente maakt in verband met planvoorbereiding en eventueel planschade. Aangezien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie hiermee verzekerd is, besluit de gemeente geen exploitatieplan vast te stellen bij dit bestemmingsplan.

8 INSPIRAAK EN OVERLEG

8.1 Inspiraakreacties bevolking

Bewoners en ondernemers van de Hessenweg en omgeving hebben de mogelijkheid gehad om in te spreken op het voorontwerp van het bestemmingsplan. Het voorontwerp heeft in dat kader ter inzage gelegen met ingang van 18 februari gedurende zes weken.

Inloopavond

Op 11 maart 2010 is een inloopavond gehouden, waar gelegenheid was voor het stellen van vragen en het geven van reacties. Tijdens de inloopavond, gehouden in het H.F. Wittecentrum in De Bilt, bestond de mogelijkheid om het voorontwerp van het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' buiten de normale kantooruren en binnen de eigen kern in te zien. Tijdens deze avond werd tevens een presentatie gegeven van het nieuwbouwplan voor de supermarkt. De onderwerpen die op deze avond aan de orde zijn gekomen en de opmerkingen die hierover zijn gemaakt, komen overeen met de schriftelijke reacties die hieronder zijn behandeld.

Reacties inspraak

Een samenvatting van de in het kader van de inspraak ontvangen mondelinge en schriftelijke reacties is in dit hoofdstuk opgenomen en per onderdeel voorzien van gemeentelijk commentaar (in cursief). Naar aanleiding van de informele tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' conform de inspraakverordening van de gemeente De Bilt zijn in totaal 21 reacties ontvangen.

Inspreker 1

De inspreker vindt de huidige verkeerssituatie zorgwekkend. Er is nu al veel vrachtverkeer in de straat. Het is te verwachten dat na de komst van het nieuwe AH-filiaal dit alleen maar zal toenemen. Aangezien de parkeerplaats van de AH wordt vergroot naar honderd parkeerplekken, is de verwachting van de gemeente kennelijk ook dat het aantal auto's over de Looydijk gaat toenemen. De inspreker verzoekt de gemeente dit nog eens goed uit te zoeken.

Reactie gemeente:

De gemeente heeft een aanvullend verkeersonderzoek laten opstellen (Grontmij, Verkeersonderzoek herontwikkeling Albert Heijn locatie Looydijk De Bilt, 3 juni 2010). In het rapport is een analyse gemaakt van de huidige verkeerskundige situatie, zijn de verkeerskundige gevolgen van het bouwplan aan de Looydijk benoemd en worden aanbevelingen gedaan om de verkeerskundige situatie in de toekomst te optimaliseren.

De resultaten van het verkeersonderzoek worden verwerkt in paragraaf 5.2 van het bestemmingsplan. In het kort is de conclusie dat in de huidige situatie het parkeerterrein volgens de gemeentelijke parkeernormen voldoet voor de eigen parkeerbehoefte, maar dat door overige gebruikers (bezoekers van andere winkels) het parkeerterrein veelal volledig bezet is. Dit heeft nadelige gevolgen voor de verkeersdoorstroming op de Looydijk. Door de beperkte ruimte bij de entree van de supermarkt en de doorgang langs de zijgevel is er sprake van conflicten tussen voetgangers, fietsers en auto's. In de toekomstige situatie kan het uitgebreide parkeerterrein en de parkeergarage in principe

voorzien in de parkeerbehoefte van het nieuwe winkeloppervlak en de nieuwe woningen. De extra benodigde parkeerbehoefte houdt hierbij gelijke tred met de aangeboden extra parkeercapaciteit. De beoogde maatregelen in de stedenbouwkundige schetsverkenningen en de meer beschikbare fysieke ruimte zorgen – na toevoeging van het extra (parkeer)verkeer – voor een verbetering van de verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie. Het parkeerterrein zal echter ook in de toekomstige situatie een hoge parkeerbezetting blijven houden.

Als gevolg van de uitbreiding van het winkeloppervlak en de realisatie van nieuwe woningen vindt er ook een toename van de verkeersbewegingen plaats. Na realisatie van de nieuwbouw is de verwachte verkeersintensiteit op de Looydijk circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Evenals voor de huidige situatie liggen de toekomstige verkeersintensiteiten op de Looydijk tussen de intensiteitscriteria voor een woonstraat (2.500 mvt/etm) en voor een 30 km/h-gebied Duurzaam Veilig (5 à 6.000 mvt/etm) in. Aangezien de Looydijk naast woonstraat ook een ontsluitingsfunctie heeft voor het centrum van De Bilt, kan de Looydijk deze verkeersaantallen goed verwerken. Mede door de lage rijsnelheden als gevolg van fietsers, overstekende voetgangers en parkerende voertuigen, wordt gesteld dat de toename aan verkeersintensiteiten geen knelpunt vormt.

Inspreker 2

- a) De insprekers verzoeken de gemeente om de informatievoorziening beter te organiseren door middel van huis-aan-huisberichtgeving, waarbij ook de Looydijk-West wordt betrokken. Dit kan bijvoorbeeld door met aanplakbiljetten bij de huidige AH de voortgang van het project te publiceren.
- b) Alle deskundigen (ook verkeersdeskundigen) dienen aanwezig te zijn bij een informatiebijeenkomst.
- c) Er dient met name aandacht te worden geschonken aan de parkeerproblematiek. Het vermoeden bestaat dat de veertig extra parkeerplaatsen niet voldoende gewaarborgd worden, zodat direct omwonenden parkeeroverlast blijven houden.
- d) De doorstroom van het verkeer dient goed onderzocht te worden.

Reactie gemeente:

- a) *De berichtgeving heeft in de plaatselijke kranten en op de gemeentelijke internetpagina gestaan. Alleen in de directe omgeving zijn huis-aan-huisuitnodigingen bezorgd. Looydijk-West valt buiten dit gebied. Nieuws aangaande het bestemmingsplan en de nieuwbouw van de supermarkt wordt op de gemeentelijke internetpagina en in de plaatselijke kranten gepubliceerd.*
- b) *Het is niet gebruikelijk dat alle disciplines vertegenwoordigd zijn bij een inloopavond. De specialistische vragen worden schriftelijk beantwoord.*
- c) *Zie de reactie onder 1. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd. De normen die door de gemeente zijn gehanteerd voldoen aan de landelijke CROW-normen. De gemeente ziet erop toe dat dit aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd.*
- d) *Zie de reactie onder 1. Aanvullend kan gemeld worden dat door de inrichting van het nieuwe parkeerterrein de doorstroming op de Looydijk beter is gewaarborgd dan in de huidige situatie.*

Inspreker 3

- a) Waarom heeft de gemeente gekozen voor vier woonlagen en niet twee of drie etages aan de Looydijk? Wordt er toestemming gegeven voor de bouw van meerdere etages op bestaande panden?
- b) Hoe is het vrachtverkeer geregeld?
- c) Wordt de route naar de AH aangegeven door bebording?
- d) Kan de gemeente door middel van bebording aangeven dat vanuit de Schaepmanlaan/Looydijk richting Soestdijkseweg inrijden van het vrachtverkeer niet is toegestaan?
- e) Wat wordt er gedaan aan de verkeerstoename van +/- 40%?

Reactie gemeente:

- a) *Aan de zijde van de Looydijk maakt het bestemmingsplan het mogelijk om drie woonlagen te realiseren boven de winkel. De bovenste laag dient in een kapvorm te worden gerealiseerd. Dit bouwvolume wordt in het centrumgebied toegestaan om efficiënt ruimtegebruik te bevorderen en een centrumdorps woonmilieu te kunnen handhaven. Voor de nieuwbouwlocatie biedt deze bouwhoogte ruimte voor het leveren van een substantiële bijdrage aan nieuwe woningen in dit type woonmilieu. Voor andere panden aan de Hessenweg wordt ook toestemming gegeven voor de bouw van meerdere etages op bestaande panden, maar het aantal woningen mag niet toenemen.*
- b) *De bevoorrading van Albert Heijn dient inpandig plaats te vinden en aan te rijden via de Hessenweg en Herenweg en weer weg te rijden via de Herenweg en de Akker. De bevoorrading van de aan de Looydijk gevestigde winkels vindt plaats langs de Looydijk.*
- c) *De route voor bevoorrading wordt in principe niet aangegeven. Dit wordt echter niet geregeld in het bestemmingsplan.*
- d) *De route voor het vrachtverkeer na het lossen is vanaf de Herenweg Ambachtstraat, Akker en Looydijk. Het aangeven van deze route via borden kan hierbij een (tijdelijk) hulpmiddel zijn. Hoe dan ook wordt dit niet geregeld in het bestemmingsplan.*
- e) *Zie de reactie onder 1.*

Inspreker 4

- a) Wat doet de gemeente aan een verkeerstoename aan de Looydijk na de vergroting van de AH?
- b) Wat doet de gemeente aan de bevoorrading van de AH? Aangezien de AH wordt vergroot, zal de bevoorrading ook toenemen.
- c) Is er een mogelijkheid dat er eenrichtingsverkeer ingesteld wordt in de omgeving van de AH?
- d) Kan de Looydijk de toestroming van (vracht)verkeer wel aan?

Reactie gemeente:

Zie de reactie onder 1 en 3. De Looydijk kan de toename aan verkeersbewegingen aan. Voor de wegen en straten in het omliggende gebied is het instellen van éénrichtingsverkeer geen optie, gelet op de ontsluitingsfunctie van de Looydijk en Hessenweg. Voor het eerste deel van de Herenweg vanaf de Hessenweg wordt wel éénrichtingsverkeer voorgesteld.

Inspreker 5

- a) Er wordt gevraagd of de gemeente weet waar de nieuwe klanten van de AH vandaan zullen komen en wat dit betekent voor de verkeersstroom en -druk. Voor deze investeringen is marktonderzoek een uitgangspunt. Deze informatie is voor handen en kan dus doorgerekend worden. Mogelijk zal deze route gebruikt worden door werkenden voor het halen van een kant-en-klare maaltijd. Dit betekent dus meer sluipverkeer!
- b) Wordt de verkeersroute van vrachtwagens en verkeerscirculatieplan verwerkt in de vergunning? Uitgangspunt is dat er geen toename zal plaatsvinden van verkeer en vrachtverkeer/ bouwverkeer. Welke maatregelen worden er getroffen om dit te waarborgen?
- c) Heeft de gemeente het aantal ongelukken op de Looydijk bij AH meegenomen in de overweging voor op- en afrijden? Doordat vrachtauto's van Blokker/Action ter plaatse laden en lossen is dit punt vaak onoverzichtelijk?
- d) De inspreker verzoekt om de situatie zoals die nu is te handhaven: parkeerplaats op vanaf de Looydijk en parkeerplaats af op Herenweg.
- e) De inspreker wenst een betere communicatie over de invulling van informatieavonden.

Reactie gemeente:

- a) *Zie de reactie onder 1. Er is geen reden om aan te nemen dat de herkomst van de bezoekers van de winkels in de toekomstige situatie dusdanig anders zal zijn dat dit meer dan evenredige effecten heeft op de verkeerssituatie.*
- b) *Zie de reactie onder 1. Uit het aanvullend verkeersonderzoek van Grontmij blijkt verder dat er ook een toename van vrachtverkeer zal zijn. De toekomstige aantallen verkeersbewegingen blijven binnen de normen voor wat toelaatbaar wordt geacht. De routes voor bevoorrading kunnen niet in een bouwvergunning opgenomen worden.*
- c) *Uit de ongevalregistratie in de periode 2004-2008 blijkt dat er een sprake is van een lichte ongevalconcentratie. Er is dus gekeken naar het aantal ongelukken op deze locatie. Verder blijkt uit het verkeersonderzoek van Grontmij dat er meer ruimte komt voor rijmanoeuvres ten behoeve van de bevoorrading.*
- d) *De intentie is om deze rijmogelijkheid te behouden, maar de inrichting van het nieuwe parkeerterrein met bijvoorbeeld mogelijkheden voor tweerichtingsverkeer wordt nog nader uitgewerkt.*
- e) *De informatievoorziening heeft plaatsgevonden via de gemeentelijke internetpagina, de gemeentelijke pagina in de plaatselijke krant en via een huis-aan-huisbrief in de directe omgeving van de supermarkt. In het vervolg wordt de inhoud van de informatieavond duidelijker in de publicatie verwoord.*

Inspreker 6

- a) Het vrachtverkeer voor de AH rijdt de Looydijk op. Deze draai is niet meer veilig te maken. Hierdoor wordt er veel schade veroorzaakt aan geparkeerde auto's.
- b) De inspreker verzoekt om de fietsstrook op de Looydijk door te trekken tot de kruising met de Schaepmanweg.
- c) De inspreker vraagt of er paaltjes op het trottoir aan de Looydijk 98 t/m 102 geplaatst kunnen worden.

Reactie gemeente:

- a) *De bevoorradings van Albert Heijn dient inpandig plaats te vinden en aan te rijden via de Hessenweg en Herenweg en weer weg te rijden via de Herenweg en de Akker. De bevoorradings van de aan de Looydijk gevestigde winkels vindt plaats langs de Looydijk. Bij de herinrichting van deze straten wordt hiermee rekening gehouden.*
- b) *Keuzes met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte worden niet met het bestemmingsplan geregeld. Bij de toekomstige herinrichting/reconstructie zal het inrichtingsplan in overleg met de omwonenden worden opgesteld.*
- c) *Zie reactie onder b.*

Inspreker 7

Bij de inspreker bestaan grote zorgen over een integrale aanpak, vooral ten aanzien van de verkeersstromen. Herinrichting van de Dorpsstraat moet hierbij ook betrokken worden. Nu gaat het verkeer voor AH enkel het parkeerterrein op bij de Looydijk, maar straks ook het parkeerterrein af aan de Looydijk. Nu is dat Herenweg. Het gevolg is dat er nog meer verkeer over de Looydijk komt dat te hard rijdt!

Reactie gemeente:

Zie reactie onder 1. Uit onderzoek blijkt verder dat ter plaatse is geconstateerd dat de snelheid van het autoverkeer erg laag is. Uit het locatiebezoek is naar voren gekomen dat de aanwezigheid van de vele fietsers en (overstekende) voetgangers bijdraagt aan lage snelheden. Ook door de nabijgelegen rotonde kunnen er geen hoge snelheden worden ontwikkeld. Er is geconstateerd dat het verkeer zijn rijgedrag aanpast aan de situatie. Dit zal in de toekomstige situatie niet anders zijn.

Inspreker 8

Het verzoek van de inspreker heeft betrekking op het bedrijfsperceel ten zuiden van de woning Troelstraweg 107. Er wordt opgemerkt dat in het huidige bestemmingsplan 'Hessenweg 1984' de maximale bouwhoogte van de bedrijfsbebouwing in de eerste drie meter vanuit de achtererfscheiding is beperkt tot 3,5 meter. Op basis van het voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' is er geen enkele zekerheid dat op de zuidelijke perceelsgrens geen bebouwing toelaatbaar wordt met een bouwhoogte van 5,5 meter. Dit zal leiden tot een vermindering van de belevings- en gebruikswaarde van de woning en tuin van de inspreker. Er wordt dan ook verzocht de toelaatbare bouwhoogten van de bedrijfsbebouwing ten zuiden van de woning op de plankaart en in de regels exacte maximale hoogtemaatvoering aan te geven. Hierbij dient als uitgangspunt de toelaatbare hoogten conform het bestemmingsplan 'Hessenweg 1984' te worden gehanteerd.

Reactie gemeente:

De maximale bouwhoogten worden binnen de bestemming 'Bedrijf' op kaart aangegeven. Tevens wordt de maximaal toegestane bouwhoogte aangepast en in overeenstemming gebracht met de toelaatbare hoogten volgens het huidige bestemmingsplan 'Hessenweg 1984'.

Inspreker 9

Het adres van de inspreker valt in het voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' onder artikel 5 (Centrum). De aangewezen gronden zijn bestemd voor detailhandel, dienstverlening en horeca categorie 1a. De inspreker verzoekt de doeleindenomschrijving uit te breiden naar detailhandel, dienstverlening en horecacategorie 1a en 1b.

Reactie gemeente:

De doeleindenomschrijving van de bestemming Centrum zal niet uitgebreid worden met horeca in categorie 1b. De bestaande horecavestigingen in deze categorie (restaurants, cafés) hebben dan ook een eigen bestemming (Horeca). De gemeente acht de mate van hinder voor omwonenden en andere gebruikers van direct aanliggende panden dusdanig dat het niet wenselijk is restaurants en cafés zonder meer overal in het centrumgebied toe te laten.

Inspreker 10

Tijdens de inloopavond voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' op 11 maart jongstleden is toegezegd dat het voorziene bankelement geen jongerenhangplek wordt. Dit bankelement zal worden geplaatst aan de kop van de nieuwe parkeerplaats van de AH aan de Looydijkzijde. Aangezien er nu veel overlast wordt ondervonden door hangjongeren op dezelfde locatie, is er bezwaar tegen continuering van deze situatie in de vorm van voornoemde bank/hangplek.

Reactie gemeente:

Of een dergelijke plek een hangplek wordt, is op voorhand niet uit te sluiten en ook niet uitgesloten tijdens de inloopavond. Wel is medegedeeld dat niet vaststaat dat op die locatie een bank of andersoortig straatmeublement wordt gerealiseerd. De precieze inrichting van het parkeerterrein wordt niet met het bestemmingsplan geregeld en wordt in een later stadium nog uitgewerkt. Overigens is het wel zo dat het parkeerterrein veel overzichtelijker wordt dan nu het geval is; hierdoor nodigt de plek waarschijnlijk minder uit om te dienen als hangplek.

Inspreker 11

Aannemersbedrijf Van Tuijl is gevestigd aan de Herenweg 27. Op het terrein wordt dagelijks op- en afgereden met (aanhang)wagens. Volgens de verleende vergunning in november 1996 gebeurt het laden en lossen op eigen terrein, maar door de lengte van de transportmiddelen is meer ruimte nodig dan normale personenauto's. In- en uitrijden is op dit moment geen probleem.

Op de gepresenteerde tekening worden er parkeerplaatsen gerealiseerd voorbij de inrit van het aannemersbedrijf. Hierdoor is het bedrijfsmatig uitrijden in de toekomst niet meer mogelijk. Verzoek is bij verdere planmatige uitwerking van het project, rekening te houden met de in- en uitritbeweging van rollend materieel (auto en aanhanger) door bijvoorbeeld de geplande parkeerplaatsen in te korten.

Reactie gemeente:

De precieze inrichting van de Herenweg in de nieuwe situatie wordt niet met het bestemmingsplan geregeld en staat dan ook nog niet vast. Dit wordt in een later stadium verder uitgewerkt. Bij de herinrichting van de Herenweg wordt rekening gehouden met de belangen van omwonenden en dus ook met de in- en uitrijdmogelijkheden van het perceel Herenweg 27.

Inspreker 12

De bewoners en eigenaren van de Herenweg kunnen zich niet vinden in de voorgenomen plannen op de volgende punten:

- a) De gemeente heeft altijd beloofd dat de Herenweg, mede gezien het vele vrachtverkeer van onder andere AH en de bedrijven aan de Ambachtstraat en Herenweg, verbreed zou worden. Deze mogelijkheid wordt met de voorgenomen bouwplannen voorgoed uitgesloten.
- b) De hoogte van de nieuwe bebouwing, direct langs het bestaande trottoir betekent voor de tegenoverstaande winkels, woningen en bedrijfsruimten een sterke reductie van zowel daglichtinval als zonlichttoetreding inhoud, plus een behoorlijke beperking van de privacy. Voor de bedrijfspercelen aan de noordzijde van de Herenweg geldt aan de achterzijde een maximale bouwhoogte van 3,5 meter op 3 m van de achterperceelgrens in verband met de (zon-)lichtinval voor de woningen aan de Troelstraweg, terwijl deze woningen minimaal vijftien meter van de achterperceelgrenzen van de Herenweg liggen. De bebouwing bij AH is elf meter hoog en komt op acht meter van de voorgevels van de tegenoverstaande woningen. Dit is meten met twee maten!
- c) De nieuwe hoge bebouwing van de AH met bovenwoningen past geheel niet in het bestaande straatbeeld. De bestaande bebouwing bestaat uit vrijstaande en twee-onder-een-kapwoningen van rond 1900 met een goothoogte van ongeveer drie meter en een nokhoogte van ongeveer 7,5 meter.
- d) Aangezien bijna alle woningen aan de Herenweg de laatste tien/vijftien jaar zijn verbouwd, gemoderniseerd en uitgebreid, zal de Herenweg hier de komende dertig tot veertig jaar geen wijzigingen ondergaan. De nieuwbouw van de AH zal het straatbeeld lange tijd ernstig verstoren.
- e) Volgens het huidige bestemmingsplan behoort de voorgenomen nieuwbouw niet tot de mogelijkheden. De insprekers zien geen reden om dit voor de AH aan te passen.
- f) Een berekening van de vermindering van de (zon-)lichtinval voor de percelen Herenweg 1a t/m 17 kan worden opgevraagd bij bewoners.

Reactie gemeente:

- a) *Met dit bestemmingsplan kiest de gemeente ervoor om ter hoogte van de nieuwbouw in dezelfde rooilijn als de bestaande rooilijn van het aangrenzende pand op de hoek Hessenweg/Herenweg te bouwen. Ter hoogte van het parkeerterrein wordt de Herenweg verbreed. Voor dit eerste deel van de Herenweg wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. Door de verbreding bij het parkeerterrein enerzijds en het instellen van eenrichtingsverkeer anderzijds is het niet meer noodzakelijk de Herenweg in zijn geheel te verbreden.*
- b) *De situatie aan de Troelstraweg is een andere situatie dan de situatie die zich hier voordoet. Bij de Troelstraweg is er geen aanleiding om de mate van lichttoetreding opnieuw te beoordelen. Bij de Herenweg is het van belang om te onderzoeken wat de effecten van de voorgenomen nieuwbouw zijn op de (zon-)lichttoetreding van de*

tegenoverliggende panden. Hiervoor is een bezonningsstudie uitgevoerd. Zie verder de reactie onder f.

- c) De nieuwbouw van de supermarkt met bovenwoningen is gelegen in een blok met bebouwing rond de kruising Hessenweg/Looydijk. Dit is stedenbouwkundig gezien de locatie waar grotere bouwvolumes voor de hand liggen. Ook nu komt langs de Hessenweg bebouwing voor van drie lagen met een kap. Aan de zijde van het parkeerterrein en de Herenweg wordt de bebouwing uitgevoerd met twee lagen en een kap. Zo wordt de overgang vormgegeven naar de kleinere bouwvolumes in het woongebied.*
- d) Zie reactie onder c. Van ernstige verstoring van het straatbeeld is geen sprake.*
- e) De huidige supermarkt is flink gedateerd en een dissonant in het straatbeeld. Nieuwbouw van de supermarkt met daarboven woningen geeft de mogelijkheid om dit gebied een eigentijdse in de omgeving passende invulling te geven voor de komende tientallen jaren. De nieuwbouw voorziet in de behoefte aan oppervlakte voor detailhandel en aan appartementen in het centrum van De Bilt. De nieuwbouw geeft een impuls aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de bebouwde omgeving ter plaatse.*
- f) De gemeente heeft een schaduwstudie laten uitvoeren. Per kwartaal en op vier momenten van de dag is inzichtelijk gemaakt wat de gevolgen zijn van de nieuwbouw op de directe zonlichtinval op de panden aan de overzijde van de Herenweg. Ten opzichte van de huidige situatie is er voor de panden aan het begin van de Herenweg uiteraard sprake van minder direct zonlicht. De gemeente heeft na afweging van de belangen geoordeeld dat lichttoetredingssituatie in de toekomstige situatie echter nog wel acceptabel is.*

Inspreker 13

De voorgenomen bebouwingsmogelijkheden in het voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' heeft ten gevolge dat direct naast de woning (van appartementencomplex Hessenweg 90 t/m 94^E) en het dakterras een aanzienlijk bouwvolume kan worden gerealiseerd, aangezien binnen de bestemming 'Centrum' de bestaande hoogste groothoogte maatgevend is voor de toegestane bouwhoogte. Dit betekent dat de ramen in de keuken en slaapkamer hun functie verliezen en er een aanzienlijke vermindering van daglichttoetreding optreedt. Bij de afgifte van de bouwvergunning voor het appartementencomplex is rekening gehouden met de noodzaak van de plaatsing van deze ramen.

Reactie gemeente:

Bij de actualisering van de bestemmingsplannen is de voorkeur uitgesproken voor een meer globale en flexibele regeling. Hoofdzaken worden beschermd, details worden vrijgelaten. Het aantal procedures moet verminderen en de noodzakelijke procedures moeten vereenvoudigd en bekort worden. De meer globale regeling houdt in dat niet voor ieder bouwperceel de exacte locatie van bebouwing wordt bepaald en dat niet voor ieder bouwperceel de maximale bouwhoogte wordt bepaald. Dit heeft tot gevolg dat zich specifieke situaties kunnen voordoen, waar de globale bouwregels tot ongewenste of suboptimale ruimtelijke situaties kunnen leiden. Dit heeft met name betrekking op situaties waar de bouwvoornemens van een eigenaar de belangen van gebruikers van aangrenzende bouwpercelen kunnen schaden, zoals in de situatie van de inspreker. Om deze situaties in zijn algemeenheid te kunnen ondervangen, wordt een nadere-eisenregeling opgenomen, waarmee de gemeente in voorkomende gevallen kan sturen op de bouwmogelijkheden. Wanneer de lichttoetreding, een goede woonsituatie of de

gebruiksmogelijkheden van aangrenzen percelen in algemene zin onevenredig worden geschaad, zijn burgemeester en wethouders bevoegd nadere eisen te stellen aan de locatie of afmeting van de bebouwing.

Inspreker 14

De Rabobank is niet langer gevestigd in het pand aan de Hessenweg 106A. Na onderzoek door makelaarskantoor Statement Real estate uit Utrecht en makelaarskantoor Burgersdijk B.V. blijkt dat verhuur van het pand niet makkelijk zal zijn, gezien het huidige- en grote aanbod alsmede de geringe vraag naar kantoorruimte gezien de economie.

Beide makelaars hebben aangegeven dat het object zich uitstekend leent voor gebruik als kinderdagverblijf of wellicht als een tandartsenpraktijk of andere gelijksoortige doelgroepen in de maatschappelijke sector. Gezien de ligging in het centrum is een maatschappelijk gerelateerde functie een reële invulling van het pand.

Door de eigenaar van het pand wordt het verzoek ingediend om mee te werken aan de verbreding van de bestemming van het object aan de Hessenweg 106A te De Bilt naar maatschappelijke dienstverlening.

Reactie gemeente:

Naar aanleiding van de brief van de inspreker en de brief van Statement Real Estate over de mogelijkheden van verhuur van het betreffende (kantoor-)pand heeft de gemeente besloten om de bestemming voor dit pand te verruimen naar de bestemming 'Centrum' met een aanduiding 'maatschappelijk', waarmee tevens maatschappelijke voorzieningen worden toegelaten. Doorslaggevend voor deze keuze is het feit dat de bank niet langer op deze locatie gevestigd is en het pand gezien de ligging in het centrum van De Bilt een op publiek gerichte invulling moet kunnen krijgen.

Inspreker 15

Er wordt bezwaar gemaakt op een onderdeel van de plannen, aangezien het belang van de Plus supermarkt rechtsreeks betrokken is bij het (voor-)ontwerp en daarbij behorende plannen. De Plus supermarkt is gelegen in hetzelfde verzorgingsgebied als de AH.

- a) De toelichting voor het nieuwbouwplan van de supermarkt (blz.17) geeft aan dat voor de herontwikkelingslocatie op de begane grond een nieuw pand voor de supermarkt met daarboven maximaal 39 nieuwe woningen voorzien wordt. Er wordt gevraagd naar een nadere toelichting van het aantal vierkante meters vloeroppervlak dat wordt gerealiseerd. In de toelichting wordt gesproken over een bruto vloeroppervlak van 1.500 m² voor detailhandelsruimte. Volgens betrokkene gaat het hier om een veel groter vloeroppervlak van circa 3.300 m².
- b) Volgens de huidige maatstaven voor een gevarieerd aanbod aan de consument is een (uitbreiding) van de supermarkt tot in totaal 1.800 à 1.900 m² bruto vloeroppervlak voor deze locatie een goede bovengrens. Door de mogelijkheid het assortiment te verbreden wordt hiermee ingespeeld op het koopgedrag van de huidige consument. Tegelijkertijd moet er rekening gehouden worden met de beperkingen die worden opgelegd door de plaatselijke distributieve ruimte. Die

rechtvaardigt een nog verdere vergroting van het aanbod op deze locatie niet. Aan de ruimte voor vergroting van het supermarktaanbod moet een objectief bepaalde bovengrens worden gesteld. Doordat het gehele blok de bestemming 'Centrum' heeft gekregen, is zonder meer detailhandel en meer specifiek supermarktgebruik mogelijk.

Reactie gemeente:

- a) *Het is inderdaad correct dat de oppervlakte van de winkelvloeroppervlakte van de herontwikkelingslocatie circa 3.400 m² bruto vloeroppervlak bedraagt. Hiervan wordt ongeveer 1.500 tot 2.000 m² gereserveerd voor een supermarkt. De rest van de oppervlakte is bedoeld voor overige detailhandelsvoorzieningen. De toelichting van het bestemmingsplan wordt op dit punt verduidelijkt.*
- b) *De huidige plannen voor de invulling van het vloeroppervlak aan detailhandelsruimte gaan uit van de door de inspreker genoemde aantallen. De ontwikkelaar en de gemeente onderschrijven dan ook de genoemde motivering voor de nieuwe oppervlakte voor detailhandel. Het specifiek bestemmen voor een supermarkt in plaats van detailhandel en het vastleggen van een maximaal aantal vierkante meters voor een supermarkt voert echter te ver. Het bestemmingsplan maakt een bepaalde hoeveelheid vierkante meters detailhandel mogelijk in het centrum van De Bilt, afgestemd op de distributieve ruimte van het verzorgingsgebied. Nadere beperkende regels ten aanzien van type of oppervlakte van bepaalde branches zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening overbodig. Bovendien zouden dergelijke regels te veel afbreuk doen aan het gewenste flexibele karakter van het bestemmingsplan.*

Inspreker 16

De insprekers verzoeken de gemeente om de bestemming van enkele paden achter de woningen aan de Nieuwstraat te wijzigen. Het gaat om de paden achter de Nieuwstraat 59 t/m 91 en de paden achter de Molenkamp 2 t/m 28. De paden hebben volgens het voorontwerp de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' met parkeervoorzieningen en verhardingen. Zoals het nu omschreven is, zouden deze paden openbaar toegankelijk zijn. De insprekers zijn van mening dat deze paden niet openbaar overeenkomstig veel andere paden in het plangebied zijn. Het gevolg van het openbaar zijn is dat personen die er niet thuis horen, niet weggestuurd kunnen worden. Een en ander leidt soms tot veel overlast.

Reactie gemeente:

De gedachtegang dat op basis van het bestemmingsplan overlast door gebruikers van de achterpaden –of deze gebruikers nu omwonenden zijn of niet – kan worden tegengegaan, is niet juist. Voor het bestemmingsplan is de functie van het betreffende stuk grond bepalend. De achterpaden zijn bedoeld om bij de erven van de woningen te komen. De achterpaden behoren niet tot de gronden van de betreffende woningen, waardoor de paden strikt genomen nu ook openbaar zijn. De bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' is de juiste bestemming, aangezien deze gronden onder andere zijn bestemd voor voetpaden en overig verblijfsgebied. Het bestemmingsplan wordt op dit punt dan ook niet aangepast.

Inspreker 17

De andere supermarkt in het centrumgebied van De Bilt vraagt duidelijkheid over de volgende punten:

- a) In de plantoelichting van het voorontwerp is geen inzicht gegeven waarom er behoefte is aan een grotere supermarkt aan de Looydijk. Volgens de toelichting is het huidige aantal winkelvoorzieningen voldoende groot voor de verzorging op lokaal niveau.
- b) Volgens De Provinciale Visie Detailhandel moet onderzoek aantonen in hoeverre de detailhandelsstructuur op lokaal en regionaal niveau gevolgen zal ondervinden van de nieuwe toevoegingen, in hoeverre er bereikbaarheids- en parkeerproblemen zullen gaan optreden en wat de toegevoegde waarde is voor de bestaande detailhandel. Geen van deze onderzoeken zijn uitgevoerd.
- c) In de toelichting wordt vermeld dat het nieuwbouwplan van de AH ongeveer 1.500 m² bruto vloeroppervlak (bvo) aan detailhandelsruimte is. Het is echter niet uitgesloten dat het bvo de 1.500 m² zal overschrijden. Hierdoor is het onzeker of de detailhandelsruimte inderdaad ongeveer 1.500 m² zal omvatten of dat de bvo detailhandelsruimte uiteindelijk groter zal uitvallen.
- d) In het Regionaal Structuurplan 2005-2015 van de provincie is de Hessenweg/Looydijk aangeduid als 'historische dorpskern'. Dit is gedefinieerd als een centrummilieu met een hoge graad van functiemenging in compacte en kleinschalige eenheden. De AH zal na de herontwikkeling meer dan 1.500 m² bvo omvatten en kan dan niet meer doorgaan als een kleinschalige eenheid.
- e) Er wordt verzocht de omvang van de AH te in het bestemmingsplan te maximaliseren op de bestaande grootte
- f) De toelichting merkt op dat de beschikbare parkeerruimte in het plangebied beperkt is en dat op zijn minst de bestaande parkeerterreinen behouden dienen te worden en waar mogelijk extra ruimte gevonden moet worden voor parkeren. De inspreker acht deze motivatie onvoldoende, omdat indien geen extra parkeerruimte wordt gevonden, het bouwplan desondanks doorgang kan vinden. De verwachting is dat door de grote aantrekking van winkelend publiek door de herontwikkeling de parkeerproblemen in het gebied zullen toenemen. De geplande parkeergarage onder de supermarkt zal niet beschikbaar worden gesteld voor winkelend publiek en kan de schaarste aan parkeerplaatsen niet wegnemen.
- g) Er wordt op gewezen dat er ten onrechte geen onderzoek is verricht naar de gevolgen van de herontwikkeling van de supermarkt op de parkeerruimte aan de openbare weg en de parkeerruimte gelegen naast de Dirk van den Broek supermarkt.
- h) In de toelichting wordt rekeninggehouden met een concept beleidsregel met betrekking tot geluid. De betrokkene vindt dat niet mag worden uitgegaan van een nog vast te stellen beleidsregel.
- i) Ten onrechte is geen gedegen luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Zo ontbreken onder meer de uitvoerparameters en rekenresultaten.
- j) Een gedegen bodemonderzoek ontbreekt.
- k) Ook met betrekking tot externe veiligheid ontbreekt een gedegen onderzoek.
- l) Er is geen adequate watertoets verricht en tevens wordt het verlies aan waterbergende capaciteit onvoldoende gecompenseerd.
- m) Uit de ecologiescan blijkt dat er twee soorten vleermuizen in het plangebied voorkomen. Op grond van de Flora- en faunawet dient ontheffing te worden aangevraagd voor iedere ruimtelijke ingreep in een gebied waar beschermde diersoorten voorkomen.
- n) Het voorontwerp heeft betrekking op het gebied van twee geldende bestemmingsplannen, namelijk 'Hessenweg 1984' en 'Nieuwstraat e.o. 1987'. In de

toelichting is geen informatie te vinden over de verhouding tussen deze twee bestemmingsplannen en het voorliggende voorontwerp.

Reactie gemeente:

- a) *De toelichting wordt op dit punt verduidelijkt. Er is in de detailhandelssector al enige tijd sprake van een trend naar een uitgebreider assortiment aan producten. Dit komt omdat de vraag vanuit de consument veel diverser is geworden. Om de maatschappelijke behoefte aan uitbreiding van oppervlakte voor detailhandel op te kunnen vangen, is een uitbreiding van de supermarkt gewenst. De toename van ongeveer 1.300 m² bvo is slechts een beperkte toename, waardoor het detailhandelsaanbod zowel in de huidige als in de toekomstige situatie kan worden beschreven als 'voldoende voor verzorging op lokaal niveau'. Dit neemt niet weg dat de kans gegrepen wordt om te zorgen dat ook in de toekomst het aanbod aan detailhandel aan blijft sluiten op de vraag op lokaal niveau.*
- b) *De uitbreiding aan oppervlakte voor detailhandel sluit aan bij een maatschappelijke behoefte en vergroot de toekomstwaarde van het winkelcentrum Hessenweg e.o. Dit punt wordt in de toelichting aangevuld. Ook paragraaf 5.2 wordt aangevuld op basis van het uitgevoerde verkeersonderzoek (zie reactie onder 1). Voor wat betreft de toegevoegde waarde wordt verwezen naar de reactie onder a.*
- c) *Zie de reactie onder punt 15 onder b.*
- d) *Het nieuwbouwplan vergroot de toekomstwaarde van het winkelcentrum Hessenweg e.o. en draagt daarom juist bij aan de continuïteit van dit gebied als 'historische dorpskern' volgens het Regionaal Structuurplan. Compacte en kleinschalige eenheden moet worden gezien in het licht van het Structuurplan; met andere woorden op regionaal schaalniveau. In vergelijking met Hoog Catharijne, het centrum van Zeist of het nieuwe winkelcentrum in Leidsche Rijn Centrum is duidelijk dat de omgeving van de Hessenweg in De Bilt voldoet aan de omschrijving uit het Regionaal Structuurplan.*
- e) *Zie de reactie onder punt 15.*
- f) *Zie de reactie onder punt 1. De parkeersituatie zal niet verslechteren, doordat het aantal parkeerplaatsen toeneemt volgens de gemeentelijke parkeernormen. Het gegeven dat de parkeerdruk ook in de toekomstige situatie hoog blijft, vormt inderdaad geen doorslaggevende reden om de kans tot verbetering van de ruimtelijke kwaliteit voorbij te laten gaan.*
- g) *Zie de reactie onder punt 1. De parkeerruimte is voldoende om te voorzien in de eigen behoefte van de nieuwe detailhandelsvestigingen. Niettemin zullen net als in de huidige situatie ook bezoekers van andere winkels gebruik maken van het parkeerterrein en andersom zullen ook bezoekers van de nieuwe detailhandelsvestigingen gebruik maken van de overige parkeerplekken aan de openbare weg.*
- h) *De beleidsregels hogere waarden wordt na de zomer 2010 vastgesteld. De verwachting is dat er geen fundamentele wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van het nu beschikbare concept van deze beleidsregels. Er is dan ook geen reden om niet uit te gaan van deze beleidsregels.*
- i) *Er is wel een gedegen onderzoek uitgevoerd. De tekst in de toelichting en de bijbehorende kaart (bijlage 7) bieden voldoende inzicht in de luchtkwaliteitssituatie; het presenteren van de uitvoerparameters en rekenresultaten is hiervoor niet noodzakelijk.*
- j) *De resultaten van een locatiespecifiek bodemonderzoek worden opgenomen in de tekst van paragraaf 5.5.*
- k) *Zoals in paragraaf 5.6 vermeld staat, zijn er geen risicobronnen in of in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Een 'gedegen onderzoek' is derhalve niet aan de orde.*

- l) Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens toegezonden aan het hoogheemraadschap, waarmee invulling is gegeven aan de watertoets. Paragraaf 5.7 wordt aangevuld naar aanleiding van de reactie van het hoogheemraadschap. Het verlies aan waterbergende capaciteit is verwaarloosbaar, waardoor compensatie niet aan de orde is.*
- m) Uit de ecologiescan komt naar voren dat de aanwezigheid van vleermuizen niet kan worden uitgesloten. Daarom is aanvullend onderzoek verricht. De resultaten hiervan worden verwerkt in de tekst van paragraaf 5.8.*
- n) De toelichting wordt op dit punt verduidelijkt. Het overgrote deel van het plangebied van het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' heeft betrekking op het plangebied van het bestemmingsplan 'Hessenweg 1984'. Het gebied rondom de Molenkamp valt op dit moment onder het bestemmingsplan 'Nieuwstraat e.o. 1987'.*

Inspreker 18

Het verzoek is de gebruiks- en bouw mogelijkheden voor de gronden van betrokkene in het nog op te stellen ontwerpbestemmingsplan te wijzigen. Hiertoe worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden volgens het huidige bestemmingsplan en volgens het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan nauwkeurig uiteengezet.

- a) In vergelijking met het huidige bestemmingsplan zijn de gebruiksmogelijkheden beperkt. Onder andere is het gebruik van gronden voor opslag in het nieuwe plan komen te vervallen. Ook kent het nieuwe plan geen ontheffingsmogelijkheid voor het gebruiken van gronden voor sociaal-culturele en/of medische doeleinden en voor het commerciële gebruik van de verdiepingen. Er wordt verzocht om deze beperking te laten vallen en minimaal dezelfde gebruiksmogelijkheden (bij recht en bij ontheffing) in het nieuwe plan op te nemen.
- b) In het nieuwe plan wordt het realiseren van meerdere woningen beperkt, doordat het toegestane aantal woningen wordt beperkt tot het aantal woningen dat nu feitelijk aanwezig is. Dit betekent dus een forse beperking van de bouw mogelijkheden ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.
- c) Naast deze beperking kent het nieuwe plan ook een beperking in de omvang van de toegestane bebouwing. Er wordt verzocht het plan zo aan te passen dat de bebouwingsmogelijkheden minimaal gelijk zijn aan die in het vigerende bestemmingsplan.
- d) De eigenaren hebben een bouwplan ingediend bij de gemeente voor het ontwikkelen van winkels met daarboven appartementen aan de Hessenweg 109 t/m 115. Dit bouwplan is gebaseerd op het bestaande bestemmingsplan, waarin de realisatie van winkels op de begane grond en drie bouwlagen appartementen op de verdiepingen is toegestaan. Het verzoek is het voorontwerp zo aan te passen dat het bouwplan ook binnen het nieuwe bestemmingsplan kan worden gerealiseerd. Voor zover nodig kan een specifieke bebouwingsregeling worden opgenomen, gelijk aan de bebouwingsregeling voor het nieuwbouwplan aan de Looydijk.

Reactie gemeente:

- a) Het gebruik van de gronden voor opslag is een afgeleide van de hoofdfunctie detailhandel, dienstverlening of horeca en als zodanig toegestaan. Dit kan zowel in pandig plaatsvinden als op de onbebouwde terreinen. De genoemde ontheffingsmogelijkheden worden in het bestemmingsplan opgenomen om de flexibiliteit van het plan te vergroten en in voorkomende gevallen bij nadere beoordeling andere functies toe te kunnen staan.*
- b) Het zonder meer toestaan van de bouw van nieuwe woningen is met de huidige wet- en regelgeving nagenoeg onmogelijk. In verband met het verhaal van de kosten van*

de grondexploitatie (afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening), de akoestische situatie (Wet geluidhinder) en de effecten op de verkeerskundige situatie dient de nieuwbouw van woningen zorgvuldig te worden afgewogen.

- c) De bebouwingsmogelijkheden worden aangepast door minimaal de maximale bouwhoogten uit het bestaande bestemmingsplan te respecteren. De regeling voor het bebouwingspercentage blijft gehandhaafd. Eén bebouwingspercentage voor het gehele bouwperceel is beter toetsbaar en beperkt de gebruiksmogelijkheden niet onnodig. Het percentage is gesteld op 75% om licht en lucht in het gebied te kunnen waarborgen ten behoeve van onder andere laden en lossen, opslagruimte, lichttoetreding en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen. Hierbij zij opgemerkt dat wanneer het bebouwingspercentage in de huidige situatie boven de 75% ligt, het bestaande bebouwde oppervlak ook bij nieuwbouw is toegestaan.*
- d) De gemeente heeft voor de Hessenweg 109 tot en met 115 een principeverzoek ontvangen. Dit is nog in behandeling bij de gemeente. Er wordt van uitgegaan dat met de aangepaste bouw- en gebruiksmogelijkheden een eventueel bouwplan passend is binnen de regels van het nieuwe bestemmingsplan. Mocht in de loop van de procedure van het bestemmingsplan positief worden besloten op een ingediende bouwvergunningaanvraag, dan behoort het opnemen van een specifieke bebouwingsregeling bij de vaststelling van het plan tot de mogelijkheden.*

Inspreker 19

De inspreker tekent bezwaar aan tegen de in het bestemmingsplan aangegeven bestemmingen op de percelen Hessenweg 610 en Molenkamp 32 en 40. De beide situaties worden uitgelegd.

Situatie A: de percelen Hessenweg 6-10

Het bestaande ruimtegebruik is hier bestemd. Aangezien het oorspronkelijk de bedoeling was deze terreinen te herontwikkelen, wil de inspreker graag zien dat deze herontwikkeling vorm gegeven gaat worden en in het bestemmingsplan wordt opgenomen.

Situatie B: de percelen Molenkamp 32 en 40

Ook op deze locatie is de bestaande ruimtelijke situatie bestemd. De inspreker geeft aan dat de functieaanduiding wonen niet op de kaart is aangegeven en dat de bebouwingspercentages anders zijn dan in het vigerende plan. De inspreker vindt het zeer gewenst dat de bestemming wordt gewijzigd naar wonen, zodat ook hier herontwikkeld kan worden. Deze locatie maakt echter deel uit van een grotere te herontwikkelen locatie, waardoor de eigenaar moeilijk een ruimtelijke visie kan aanleveren voor alleen de eigen percelen.

Op basis van het beleid zou voor beide locaties de bestemming 'Wonen' moeten worden opgenomen. In overeenstemming met een brief van het college van burgemeester en wethouders van februari 2010 vertrouwd de inspreker op een voor beide partijen verantwoorde oplossing.

Reactie gemeente:

De gemeente streeft ernaar milieubelastende bedrijvigheid uit de woongebieden te verplaatsen naar het bedrijvenpark Larenstein. Dit geldt ook voor deze locaties aan de Hessenweg en Molenkamp. De gemeente faciliteert initiatieven van eigenaren van

bedrijfspercelen om deze doelstelling te kunnen realiseren. Een actieve inbreng van de grondeigenaren is hierbij onontbeerlijk.

De plannen voor vervangende woningbouw op beide locaties zijn op dit moment nog niet concreet genoeg. Het is daarom nu nog niet mogelijk om een zorgvuldige afweging te maken over de nieuwe bouw- en gebruiksmogelijkheden van de betreffende gronden. Wanneer binnen de planperiode wel een concreet nieuwbouwplan gereed komt, kan de bestemming van de gronden worden herzien met een apart op de herontwikkeling toegesneden bestemmingsplan.

De functieaanduiding 'wonen' is niet bedoeld voor de herontwikkeling van de locatie, maar om aan te geven dat de bestaande bedrijfswoning is toegestaan. Op de percelen Molenkamp 32 en 40 is geen bedrijfswoning aanwezig en een nieuwe bedrijfswoning op deze locatie is niet gewenst. De functieaanduiding 'wonen' wordt daarom niet opgenomen op de percelen Molenkamp 32 en 40. Het bebouwingspercentage voor het perceel Molenkamp 40 wordt aangepast naar 50%. Tevens wordt voor alle gronden met de bestemming 'Bedrijf' een ontheffingsbevoegdheid opgenomen voor het toestaan van een hoger bebouwingspercentage tot maximaal 80%.

Inspreker 20

De inspreker verzoekt de gemeente om de bestemming 'openbaar groen' voor het kadastraal deel 6235 te herzien. Deze grond is sinds 1985 in gebruik door deze partij als compensatie van niet behoorlijk handelen vanuit de gemeente in 1992. Een deel van de grond is in overleg herbeplant met het doel gebruik en behoud van privacy. Het stuk grond moet als noodzakelijke buffer gezien worden en door de voorgenomen wijziging in het bestemmingsplan worden betrokkenen benadeeld.

Reactie gemeente:

Het stuk grond is reeds langere tijd als tuin in gebruik bij de woning Hessenweg 46. De grond is aangeboden aan de eigenaar. De bestemming wordt gewijzigd in 'Wonen'.

Inspreker 21

De ontwikkelaar van het nieuwbouwplan voor de supermarkt maakt een aantal opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010'.

Planregels en plankaart

- a) Artikel 5.1: er is ook detailhandel op de eerste verdieping (kantine AH).
- b) Artikel 5.1: de centrale ingang van de woningen zit op de begane grond.
- c) Artikel 5.2: het aantal woningen wordt maximaal 41.
- d) Artikel 5.2: de definitie van het nieuwbouwplan Looydijk ontbreekt.
- e) Artikel 5.2: passen de bouwkundige elementen in het terrein of de groenelementen wel binnen deze beperkingen?
- f) Artikel 5.2: de mogelijkheid voor een dakterras of tuinafscherming boven de winkel van AH moet niet uitgesloten worden.
- g) Artikel 5.2: graag schrappen dat onderkeldering niet mag leiden tot een toename van het aantal woningen.
- h) Artikel 5.3: dit artikel graag schrappen; wat is voldoende parkeerplaatsen?
- i) De omschrijving van detailhandel in de bestemming 'Centrum' afstemmen op de exploitanten HEMA, ACTION en AH.

- j) De bergingen op de eerste verdieping en de kantine van AH op de eerste verdieping graag opnemen.
- k) Een bestemmingsregeling voor de kiosk ontbreekt.
- l) De maximale hoogte van vier meter voldoet niet ter plaatse van de bergingen van de woningen en de kantine van AH.
- m) Ook op de plankaart het aantal woningen wijzigen van 39 naar 41.

Toelichting

- n) Hoofdstuk 4: het gaat niet alleen om AH, maar ook om Action en Hema.
- o) Hoofdstuk 4: graag het juiste aantal woningen en de juiste aantallen vierkante meters vloeroppervlak voor de verschillende detailhandelsvestigingen opnemen.
- p) Paragraaf 5.4: de uitkomsten van de geluidsrapportage moeten worden afgestemd met de teksten in het bestemmingsplan, zodat deze niet tegenstrijdig zijn of de oplossingen uit het geluidsrapport uitsluiten.
- q) Paragraaf 6.2 onder 'nieuwbouwplan supermarkt' en paragraaf 6.3 in de tabel: ook hier het juiste aantal woningen noemen.

Reactie gemeente:

- a) *Zie ook de reactie bij punt 18 onder a. Er wordt een ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor commerciële functies op de verdiepingen.*
- b) *Uiteraard zijn er toegangen op de begane grond. Het bestemmingsplan verzet zich hier niet tegen.*
- c) *Het maximaal te realiseren aantal woningen wordt verhoogd naar 41. Uiteraard dient het aantal parkeerplaatsen in de kelder te worden verhoogd en blijven de stedenbouwkundige en architectonische randvoorwaarden gehandhaafd.*
- d) *Dit is niet nodig. Lid 5.2 sub f is duidelijk en de toelichting op het plan geeft aan om welke reden er op die locatie een uitzondering wordt gemaakt in de bouwregels. 'Nieuwbouwplan Looydijk' is slechts een tussenkopje ter verduidelijking van de planregels.*
- e) *Deze bouwregels zijn enkel van toepassing op de gronden met de bestemming 'Centrum'. Voor het parkeerterrein zijn de regels van artikel 12 (Verkeer - Verblijfsgebied) van toepassing. Op basis van deze bestemming kunnen diverse bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en groenelementen worden gerealiseerd.*
- f) *Voor dakterrassen zijn algemene regels opgenomen. Om de mogelijkheid voor een dakterras of (gemeenschappelijke) daktuin op de winkelruimte open te houden, wordt voor de locatie van het nieuwbouwplan een specifieke regel ten aanzien van dakterrassen opgenomen.*
- g) *Dit punt wordt niet aangepast. Zie ook de reactie bij punt 18 onder b. Onderkeldering mag niet leiden tot een toename van het aantal woningen.*
- h) *Dit punt wordt niet aangepast. Het moet voor de gemeente mogelijk zijn om in specifieke gevallen te kunnen sturen om te voorkomen dat terreinen ongeschikt worden voor parkeren op eigen terrein. Gezien de hoge parkeerdruk in het plangebied is dit een redelijke bevoegdheid. Wat de gemeente als voldoende parkeerruimte beschouwd, is vastgelegd in parkeerbeleid en parkeernormen.*
- i) *Zie ook de reactie bij punt 15 onder b. De gemeente maakt geen onderscheid in branches van detailhandel en het benoemen van bepaalde winkelketens bij naam houdt geen enkel verband met een goede ruimtelijke ordening.*
- j) *De maximale bouwhoogten worden aangepast, zodat het mogelijk is op een gedeelte van het dak van de eerste bouwlaag bergingen en de kantine van de supermarkt te realiseren.*
- k) *Voor een kiosk wordt binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' een ontheffingsmogelijkheid opgenomen. Er wordt ontheffing verleend indien een kiosk geen onevenredige afbreuk doet aan het straat- en bebouwingsbeeld, de sociale*

veiligheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

- l) Zie reactie onder j.*
- m) Zie reactie onder c.*

8.2 Vooroverleg met instanties

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening op 19 februari 2010 toegezonden aan een aantal instanties, waaronder de provincie Utrecht. Hieronder zijn de in dat kader ontvangen reacties samengevat en per (onderdeel van de) reactie cursief van beantwoording voorzien. Van de organisaties onder 3, 4, 7, 8 en 9 is geen reactie ontvangen. Het voorontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan:

1. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen, Postbus 80300, 3508 TH UTRECHT
2. Ministerie van VROM, VROM-Inspectie regio Noordwest, Postbus 1006, 2001 BA HAARLEM
3. Bestuur Regio Utrecht (BRU), Postbus 14107, 3508 SE UTRECHT
4. Welstand en Monumenten Midden Nederland, Postbus 115, 3980 CC BUNNIK
5. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Postbus 550, 3990 GJ HOUTEN
6. N.V. Nederlandse Gasunie, District West, Postbus 444, 2740 AK WADDINXVEEN
7. KPN Operator Vaste Net, Afdeling leidingmanagement, Carrier Services Local Loop, Rayon Midden, Postbus 16300, 3500 CH UTRECHT
8. Vitens Midden-Nederland, Postbus 40205, 3504 AA UTRECHT
9. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Utrecht en omstreken, Postbus 48, 3500 AA UTRECHT
10. TenneT TSO B.V., Postbus 718, 6800 AS ARNHEM

1. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen

De inbreng van de provincie Utrecht beperkt zich tot de afdeling Economie, Cultuur, Vrije Tijd, team cultuur (archeologie). De provincie merkt op dat niet is gekeken naar de cultuurhistorische hoofdstructuur. Er lopen ontginningslinten door De Bilt, waarop bewoningsresten uit de Late Middeleeuwen kunnen worden aangetroffen. Er is dus wel degelijk sprake van (mogelijk) archeologische waarden die planologische bescherming behoeven.

Afhankelijk van hoe diep de parkeergarage van het nieuwbouwplan reikt, kan ook in de diepere bodem sprake zijn van archeologische waarden. Navraag leert dat de parkeergarage buiten het bebouwingslint ligt. Hiervoor zou dan een apart aanlegvergunningstelsel moeten komen.

Reactie gemeente:

Het plangebied is nogmaals getoetst aan de Provinciale ruimtelijke verordening. Geconcludeerd kan worden dat het plangebied niet is gelegen in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Er is binnen het plangebied geen sprake van zones met een hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden. Bovendien wordt de parkeergarage gebouwd op een locatie waar nu ook reeds bebouwing aanwezig is. Er is daarom geen reden om in het belang van archeologische waarden de parkeerkelder niet toe te staan. Mocht er tegen de verwachting in toch een archeologische vondst worden gedaan, dan dient dit te worden gemeld bij de gemeente.

2. Ministerie van VROM, VROM-Inspectie regio Noordwest

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-inspectie coördineert vervolgens de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies richting gemeenten.

Het plan 'Hessenweg 2010' geeft de VROM-inspectie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB.

Reactie gemeente:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

- a) Het hoogheemraadschap adviseert positief over het plan, mits de uitgangspunten voor het toekomstig watersysteem voor de ontwikkeling nabij de Looydijk explicieter worden verwoord in het bestemmingsplan. Dan voldoet het plan aan de belangrijkste minimale voorwaarde: het 'stand still'-beginsel, hetgeen inhoudt dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding mag ontstaan.
- b) Bovendien wordt in de waterparagraaf expliciet de uitgangspunten gemist die ten grondslag liggen aan het nieuw uit te werken rioleringsplan voor de ontwikkeling tussen de Looydijk en de Herenweg. Het gaat specifiek over de volgende aspecten:
 - toepassen van een gescheiden rioleringsstelsel;
 - het infiltreren van hemelwater in de bodem;
 - het omgaan met vervuild hemelwater afkomstig van infrastructuur.
- c) Er wordt in de waterparagraaf gesproken over een keurontheffing. Met de invoering van de Waterwet eind 2009 is deze ontheffing opgegaan in de Watervergunning.

Reactie gemeente:

- a) *Het toekomstige watersysteem wordt in overleg met het hoogheemraadschap nog ontworpen. Hierbij dient als uitgangspunt dat er geen verslechtering voor de waterhuishouding mag ontstaan. Bij de nieuwbouw wordt toepassing gegeven aan een gescheiden waterinzameling. Dit betekent dat in ieder geval het oppervlaktewater van het verharde deel in een gescheiden infiltratiesysteem wordt opgevangen en niet op het riool wordt geloosd.*

- b) *De genoemde aspecten zijn een onderdeel voor het rioleringsplan voor de nieuwbouwlocatie. Dit wordt in de toelichting van het bestemmingsplan nadrukkelijker verwoord.*
- c) *Dit gegeven wordt aangepast in de tekst van de waterparagraaf.*

4. N.V. Nederlandse Gasunie, District West

Het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' is door de N.V. Nederlandse Gasunie getoetst aan het toekomstig externe-veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM voor onze aardgastransportleidingen, zoals dat naar verwachting begin 2011 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984 zal dan komen te vervallen.

Op grond van deze toetsing komt de N.V. Nederlandse Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1%-letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie gemeente:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

5. TenneT TSO B.V.

Aan de gegevens op www.ruimtelijkeplannen.nl ontleent TenneT TSO B.V. dat bij dit bestemmingsplan geen eigendommen van het bedrijf betrokken zijn.

Reactie gemeente:

Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

=0=0=0=