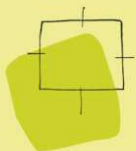


**Bestemmingsplan Stationsgebied  
Bilthoven**



**BügelHajema**  
Plek voor ideeën



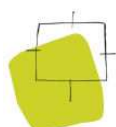
# **Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven**

## **VASTGESTELD**

### Inhoud

Toelichting en bijlagen  
Regels en bijlage  
Verbeelding

28 oktober 2010  
Projectnummer 024.00.03.11.00.00



Ideeën voor een plek



# Toelichting



# Inhoudsopgave

|          |                                                             |           |
|----------|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                            | <b>7</b>  |
| 1.1      | Aanleiding tot het Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven | 7         |
| 1.2      | Doelstelling                                                | 7         |
| 1.3      | De begrenzing van het plangebied                            | 8         |
| 1.4      | Geldende bestemmingsplanregeling                            | 9         |
| 1.5      | Wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen       | 9         |
| <b>2</b> | <b>Beschrijving van het plangebied</b>                      | <b>13</b> |
| 2.1      | Ruimtelijke structuur                                       | 13        |
| 2.2      | Functionele structuur                                       | 17        |
| 2.2.1    | Inleiding                                                   | 17        |
| 2.2.2    | Functies                                                    | 17        |
| 2.2.3    | Verkeer                                                     | 18        |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader</b>                                         | <b>21</b> |
| 3.1      | Rijksbeleid                                                 | 21        |
| 3.2      | Provinciaal beleid                                          | 21        |
| 3.3      | Beleid Hoogheemraadschap                                    | 22        |
| 3.4      | Gemeentelijk beleid                                         | 24        |
| <b>4</b> | <b>Resultaten onderzoek</b>                                 | <b>27</b> |
| 4.1      | Inleiding                                                   | 27        |
| 4.2      | Water                                                       | 27        |
| 4.3      | Archeologisch onderzoek                                     | 30        |
| 4.4      | Akoestisch onderzoek                                        | 31        |
| 4.5      | Luchtkwaliteit                                              | 34        |
| 4.6      | Bodemonderzoek                                              | 35        |
| 4.7      | Externe veiligheid                                          | 37        |
| 4.8      | Aanwezigheid van conventionele explosieven                  | 40        |
| 4.9      | Natuurwaardenonderzoek                                      | 42        |
| 4.10     | Beeldkwaliteitseisen centrumgebied                          | 46        |
| 4.11     | Parkeeronderzoek                                            | 48        |
| <b>5</b> | <b>Juridische planbeschrijving</b>                          | <b>51</b> |
| 5.1      | Keuze planvorm                                              | 51        |
| 5.2      | Planopzet                                                   | 51        |
| 5.3      | Artikelgewijze toelichting op de regels                     | 52        |
| <b>6</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                          | <b>61</b> |

## Bijlagen





# Inleiding



## 1.1

### **Aanleiding tot het Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven**

Het centrum van Bilthoven in de gemeente De Bilt is volop in beweging. Eind 2007 besloot de gemeente om in samenwerking met ProRail te werken aan een spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Soestdijkseweg. Voorts is het plan ontwikkeld voor een nieuw dorpshart ter hoogte van het Vinkenplein en staat het winkelcentrum De Kwinkelier voor een grondige renovatie. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden en op elkaar af te stemmen is het 'Masterplan Centrum Bilthoven, januari 2009' opgesteld. Op basis van het masterplan is een groot aantal nadere onderzoeken uitgevoerd en is onder andere een tweetal stedenbouwkundige plannen voor het centrumgebied opgesteld. Om de ruimtelijke plannen uit het masterplan en alle deelplannen en onderzoeken uit te kunnen voeren dient de gemeente te beschikken over een actueel juridisch-planologisch toetsingskader voor het centrumgebied.

Het voorliggende plan is als voorontwerp Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven vrijgegeven voor inspraak en is aan instanties voor advies voorgelegd. In het voorontwerp maakten de deelgebieden Emmaplein/Vinkenplein en winkelcentrum De Kwinkelier tevens deel uit van het plangebied. Gezien de verschillende vraagstukken die in het gebied spelen is er voor gekozen om het bestemmingsplan op te delen in enkele afzonderlijke bestemmingsplannen. Voor de gebieden Emmaplein, Vinkenplein en winkelcentrum De Kwinkelier worden afzonderlijke bestemmingsplannen opgesteld en met het oog op een snelle voortgang afzonderlijk in procedure gebracht. Het deelgebied rondom het station, het 'Stationsgebied' wordt juridisch-planologisch geregeld in het onderhavige Bestemmingsplan Stationsgebied. Het onderhavige plan heeft ter visie gelegen als het 'ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied'.

## 1.2

### **Doelstelling**

In de afgelopen jaren is een groot aantal studies uitgevoerd met als doel een 'bypass' in het stationsgebied, een groen winkelhart, uitbreiding van de parkeervoorzieningen en het vergroten van de veiligheid voor voetgangers en fietsers. Met een zogenaamde 'bypass' wordt het autoverkeer straks aan de westelijke kant onder het spoor geleid. Ter plaatse van de Nachtegaallaan, de Spoorlaan en de Soestdijkseweg Zuid komt een rotonde te liggen. Bij de huidige spoorwegoversteek komt een brede en verdiepte doorgang onder het spoor

voor voetgangers en fietsers. Een levendig Emmaplein vormt de wandelroute richting winkelgebied.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te treffen voor het stationsgebied, die enerzijds rekening houdt met de bestaande planologische situatie en anderzijds bijdraagt aan de ontwikkeling en realisering van het voornoemde plan.

### 1.3

#### **De begrenzing van het plangebied**

Het plangebied wordt, gezien vanaf de Soestdijkseweg Noord, begrensd door de Jan Steenlaan, afbuigend richting spoorlijn aan de zuidzijde de Spoorlaan, aan de zuidzijde het Emmaplein tot de voorzijde bebouwing.

Aan de oostzijde grenst het plangebied aan het deelgebied van het 'ontwerp Bestemmingsplan Emmaplein/Vinkenplein'. Het plangebied is weergegeven op kaart 'Plangrens ontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied'.



Figuur 1. Plangrens ontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied

Het plangebied omvat hiermee het station en het direct omliggende stationsgebied, inclusief het gebied ten zuiden van het station. Het plangebied wordt gekenmerkt door een grote mate van menging van functies, zoals winkels, horeca en wonen.

## 1.4

### **Geldende bestemmingsplanregeling**

Het voorliggende 'Bestemmingsplan Stationsgebied' vervangt een tweetal verouderde regelingen voor het plangebied. Het betreft de plannen:

- Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1956.
- Plan in onderdelen 1936.

## 1.5

### **Wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen**

Een belangrijke stap naar het opstellen van het 'Bestemmingsplan Stationsgebied' is het uitvoeren van een inventarisatie van de bestaande situatie en het verrichten van onderzoek naar ontwikkelingen in het plangebied. Het is immers een plicht ten behoeve van de toekomstige ruimtelijke ordening van het gebied onderzoek te verrichten naar de bestaande toestand. Deze onderzoeksplicht vloeit voort uit artikel 3:2 Awb op grond waarvan een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis moet vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Tevens dient de gemeente onderzocht te hebben welke waarden er in het gebied in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan voor deze waarden zijn, hoe deze gevolgen moeten worden onderzocht en getoetst<sup>1</sup>.

Om voornoemde redenen is ten behoeve van het opstellen van het 'Bestemmingsplan Stationsgebied' het volgende onderzoek verricht:

- inventarisatie bestaande bebouwing en gebruik (Locatus, GOAD Plan van Bilthoven centrum);
- archeologisch onderzoek;
- akoestisch onderzoek;
- onderzoek luchtkwaliteit;
- bodemonderzoek;
- onderzoek externe veiligheid;
- onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven;
- natuurwaardenonderzoek;
- onderzoek beeldkwaliteitseisen centrumgebied;
- parkeeronderzoek;
- onderzoek naar water en waterhuishouding.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op een aantal (stedenbouwkundige) studies voor het plangebied. In deze studies is de bestaande situatie onderzocht en geanalyseerd. Het betreft analyses naar knelpunten, mogelijkheden en kansen voor het plangebied. De informatie is beschreven in:

- Centrumvisie Bilthoven, door de gemeenteraad in 2006 vastgesteld;

MASTERPLAN EN STEDEN-  
BOUWKUNDIGE STUDIES

- Masterplan centrum Bilthoven, door de gemeenteraad vastgesteld in januari 2009;
- Stedenbouwkundig plan centrumgebied, september 2009.

**WATERTOETS** Op 27 augustus 2009 vond met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden een afzonderlijk overleg plaats in het kader van de watertoets. Van de resultaten van het overleg is afzonderlijk verslag gemaakt. De uitkomsten van het overleg en de watertoets zijn in het bestemmingsplan verwerkt.

Alle voornoemde gemeentelijke onderzoeken, maar ook vele gemeentelijke documenten en beleidsnota's, hebben in dit bestemmingsplan hun ruimtelijke weerslag gevonden.

**PROJECTGROEP** Het bestemmingsplan is in samenwerking met en onder begeleiding van een ambtelijke projectgroep tot stand gekomen.  
Ten behoeve van een doelmatig grondgebruik heeft op perceelsniveau een afweging plaats gevonden tussen vormen van grondgebruik onderling, tussen verschillende functies en tussen waarden en belangen, die in het centrumgebied in het algemeen en in het stationsgebied in het bijzonder te onderkennen zijn. Het resultaat van deze afweging is zichtbaar gemaakt op de plankaart en in de regels van het bestemmingsplan.

**KLANKBORDGROEP** Het gemeentebestuur hecht veel waarde aan draagvlak voor het centrumplan. Ter vergroting van dit draagvlak is een klankbordgroep, bestaande uit allerlei belangenorganisaties, bij de totstandkoming van het centrumplan betrokken. Het voorontwerp 'Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven' is als concept voorgelegd aan een kernteam, samengesteld uit leden van de klankbordgroep. De deelnemende organisaties in de klankbordgroep zijn in de bijlagen opgenomen.

**WIJZE WAAROP BURGERS  
EN INSTANTIES BETROKKEN  
ZIJN BIJ DE VOORBEREIDINGEN  
VAN HET PLAN**

De burgers en maatschappelijke organisaties zijn op verschillende momenten betrokken bij de voorbereiding en ontwikkeling van het bestemmingsplan.  
Op 7 oktober heeft het gemeentebestuur het voornemen tot het opstellen van het bestemmingsplan voor het centrumgebied kenbaar gemaakt door middel van publicatie op de gemeentelijke advertentie in de lokale krant en op de gemeentelijke website. In de publicatie is aangegeven hoe de burgers en maatschappelijke organisaties in de gemeente bij de voorbereiding zijn betrokken.

Ten behoeve van het centrumproject is de website 'www.Bilthovenbouwt.nl' ontwikkeld en is in het plangebied een informatiecentrum geopend. De website informeert bewoners, ondernemers en belangstellenden over de modernisering van het centrumgebied van Bilthoven. De website geeft informatie over de aanpak van het stationsgebied, de aanleg van de twee onderdoorgangen, de inrichting van het Emma- en het Vinkenplein, de aanleg van een nieuwe doorsteek tussen de Nachtegaallaan en de Julianalaan en de revitalisering van De Kwinkelier.

Het informatiecentrum fungeert in de periode van planvorming maar vooral ook tijdens de bouwwerkzaamheden als een centraal loket voor vragen en meldingen. Er staat een grote maquette van het toekomstige centrum opgesteld en de wanden fungeren als tentoonstellingsruimte voor informatiepanelen en sfeerimpressies.

Voorts geeft de gemeente met regelmaat nieuwsbrieven uit om de bewoners over de stand van zaken en voornemens te informeren.

Overeenkomstig het in de gemeentelijke inspraakverordening bepaalde is het voorontwerpbestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven van 28 december 2009 tot en met 5 februari 2010 voor inspraak vrijgegeven. Het beeldkwaliteitsplan is gelijktijdig met het voorontwerp vrijgegeven voor inspraak. Op 27 januari 2010 heeft een informatieavond plaatsgevonden over het voorontwerpbestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven.

Gedurende de inspraakperiode zijn 56 inspraakreacties bij de gemeente ingediend. De inspraakreacties zijn in een Reactienota samengevat en toegevoegd aan dit bestemmingsplan. Waar dit tot aanpassingen heeft geleid is het voorliggende bestemmingsplan op de betreffende punten aangepast.

Eind december 2009 is het voorontwerpbestemmingsplan samen met het beeldkwaliteitsplan ook aan een achttal instanties toegezonden in het kader van het overleg. Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken instanties, zoals het waterschap en diensten van Rijk en provincie, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

De resultaten van het overleg zijn in een afzonderlijk hoofdstuk in de Reactienota samengevat en door de gemeente beantwoord.

De instanties die om een reactie zijn gevraagd, zijn:

1. Provincie Utrecht / Dienst ruimte en groen;
2. Ministerie van VROM;
3. BRU;
4. KVK en fabrieken voor Utrecht en omstreken;
5. Welstand en Monumenten Midden Nederland;
6. Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden;
7. ProRail V&T;
8. De Bilt Woonstichting SSW.

De instanties Provincie Utrecht, Ministerie van VROM, Welstand en Monumenten Midden Nederland en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden hebben elk een reactie op het voorontwerp ingediend. De reacties hebben op enkele punten geleid tot een aanpassing van het voorliggende bestemmingsplan.

INSPRAAK EN VOOROVER-  
LEG INSTANTIES

Verantwoording wordt evenzeer afgelegd over de wijze waarop de zienswijzen in het kader van de ter inzage legging van het plan zijn beantwoord en al dan niet in het plan zijn verwerkt. De termijn van de terinzagelegging van het plan liep van 20 mei 2010 tot en met 30 juni 2010. Een beantwoording van deze zienswijzen heeft plaatsgevonden in de zienswijzennota. Zowel naar aanleiding van de zienswijzen als ambtshalve is het plan op een aantal punten aangepast.

Het 'Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven' bestaat uit:

- de toelichting;
- de regels;
- de plankaart.

Het plan is gebaseerd op al het voornoemde onderzoek. Voor wat betreft de verantwoording van de bestaande situatie kan worden teruggevallen op de inventarisatiegegevens, alsmede de gemeentelijke bouw- en milieudossiers en de WOZ-gegevens.

De toelichting bestaat uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk bevat *hoofdstuk 2* een beschrijving van het plangebied voor de ruimtelijke en de functionele hoofdstructuur. *Hoofdstuk 3* geeft een overzicht van het voor het plangebied relevante ruimtelijke beleid van het Rijk, de provincie, het waterschap en de gemeente. *Hoofdstuk 4* bevat de resultaten van het onderzoek. Het bestemmingsplan maakt immers nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Om deze reden zijn de ruimtelijke en milieuhygiënische gevolgen van deze ontwikkelingen voor het plangebied nader onderzocht. *Hoofdstuk 5* bevat een toelichting op de gemeentelijke keuzes (de ontwikkelingsrichting) voor het plangebied waarna concreet wordt toegelicht hoe de keuzes juridisch-planologisch vertaald zijn in het bestemmingsplan. De verantwoording en onderbouwing van de verschillende bestemmingen is artikelsgewijs beschreven.

*Hoofdstuk 6* bevat informatie over de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

De toelichting bevat een drietal bijlagen, te weten:

- deelnemende instanties (kern)klankbordgroep;
- gespreksverslag watertoets;
- literatuur.

De regels bevatten 1 bijlage, namelijk de 'Staat van bedrijfsactiviteiten'.

# B e s c h r i j v i n g   v a n h e t   p l a n g e b i e d



## 2.1

### **Ruimtelijke structuur**

#### **Ontstaansgeschiedenis Bilthoven**

Bilthoven is ontstaan na de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. In de 19<sup>e</sup> eeuw was er op de plaats waar nu Bilthoven ligt, met uitzondering van een joods kerkhof, alleen maar bos en heide. Het gebied werd doorsneden door de weg van Utrecht naar Baarn, de latere Soestdijkseweg en door diverse zandwegen.

Ter hoogte van het huidige station werd in 1863 het perron met een houten haltegebouwtje aan de noordkant van de sporen in gebruik genomen en stopte de trein voor het eerst tussen de bossen bij 'Station De Bilt'.

In 1862 is tegenover de halte de eerste (dubbele) woning gebouwd voor het baanpersoneel, dat vrijwel zeker ook de overweg moest bedienen. Het waren de eerste woningen bij 'De Bilt Station' zoals de officiële naam luidde, alhoewel het op een halfuur lopen van het dorp De Bilt lag.

Door de aanleg van de spoorlijn Den Dolder-Baarn in 1898 en de lijn Bilthoven-Zeist in 1901 kwamen er meer verbindingen met Utrecht. Zo ontstonden de mogelijkheden om 'De Bilt-Station' tot een aantrekkelijke forensenplaats te doen groeien. Het oude stationnetje verdween en werd in 1900 vervangen door een groter station dat tussen de sporen kwam te staan.

Als gevolg van deze spoorverbinding met de stad en het feit dat de grond relatief goedkoop was, nam het aantal villa's rond het station na 1900 snel toe.

Het dorpje kreeg dezelfde naam als het station. Omdat deze naam voor verwarring zorgde, werd in 1917 besloten de naam van het nieuwe dorp te wijzigen. Het dorp kreeg de naam Bilthoven, voorgesteld door het raadslid Melchior.

Van Bilthoven-Noord was in die tijd nog geen sprake. Dat bestond toen nog geheel uit bos en behoorde tot het landgoed Eyckenstein in Maartensdijk.

Tot 1910 werden de villa's alleen in de omgeving van het station gebouwd. Daarna volgden in snel tempo de andere villaparken van Bilthoven. Na de Tweede Wereldoorlog is de kern sterk uitgebreid, onder andere met het winkelcentrum De Kwinkelier ten oosten van het centrum.

### **Ruimtelijke structuur**

Rond 1915 openden de eerste winkels aan het Emmaplein hun deuren. De aaneengesloten bebouwing aan de oostzijde van het huidige Emmaplein is tussen 1910 en 1925 tot stand gekomen. Deze panden hadden lange voortuinen tot aan de Soestdijkseweg. Toen de Soestdijkseweg werd verbreed zijn de tuinen in een plein veranderd. Het plein, gelegen in het bestemmingsplan voor het stationsgebied, bestaat voor het grootste deel uit parkeerplaatsen.

### **Bebouwingskenmerken**

De individuele aaneengesloten bebouwing aan de oude straten is zeer gevarieerd. De panden bestaan uit één, twee of drie bouwlagen met kap, waarbij onder de verschillende kapvormen veel samengestelde daken voorkomen. De daken zijn veelal afgedekt met rode of donkere pannen en zijn soms voorzien van dakkapellen in de stijl van de panden. De winkelpuien en de nieuwere bebouwing hebben een horizontale gevelindeling terwijl de oudere panden een verticale gevelindeling hebben.

Zowel het gevelbeeld als de dakvorm en nokrichting zorgen ter plaatse van de bebouwing rondom het Emmaplein voor een afwisselend beeld.

Voorafgaand aan de toelichting op de functionele structuur is met betrekking tot de bebouwingskenmerken een aantal keuzes nader onderbouwd. Deze keuzes omtrent de bebouwingskenmerken hangen samen met het behoud van het dorps karakter van het centrumgebied. Deze keuzes zijn niet alleen bepalend voor het Bestemmingsplan Stationsgebied, maar evenzeer voor de overige bestemmingsplannen voor het centrumgebied. Gelet op de samenhang is er voor gekozen om in de toelichting op dit punt een bredere uiteenzetting te geven over deze keuzes.

### **Dorps karakter**

#### **BESTAANDE KWALITEITEN**

Het centrumgebied van Bilthoven wordt sterk gewaardeerd om zijn bestaande kwaliteiten. Kwaliteiten, zoals voornoemde bebouwingskenmerken en de aanwezigheid van het groen, maken het centrum van Bilthoven uniek en onderscheidend van andere centrumgebieden.

Het centrum van Bilthoven is evenwel volop in beweging en ontwikkeling. Dit blijkt onder andere uit de behoefte aan een spoorwegtunnel en uit de behoefte om een groen dorpsplein te ontwikkelen met een publieksfunctie, in combinatie met een versteviging van de winkelstructuur en het aanbod van horeca, maar ook uit talrijke particuliere initiatieven. Een keuze voor verdere ontwikkeling en versteviging van het centrumgebied heeft gevolgen voor voornoemde kwaliteiten als daar niet verstandig en bewust mee wordt omgegaan. Vanaf aanvang van de planontwikkeling voor het centrumgebied is de opdracht geweest de ontwikkelingen zo af te stemmen op de bestaande kwaliteiten dat de (ruimtelijke) eigenheid van het centrumgebied zoveel mogelijk behouden of zo mogelijk zelfs wordt versterkt.



Zo is in 2005 gestart met het ontwikkelen van een overkoepelende visie voor het centrumgebied voor Bilthoven, '*Centrumvisie Bilthoven*', om deze ontwikkelingen op elkaar af te stemmen. Deze visie vormt de basis voor het Masterplan Centrum Bilthoven. De Centrumvisie Bilthoven bevat concrete voorstellen voor de ruimtelijke structuur. Deze voorstellen hangen nauw samen met elkaar en hebben betrekking op de verkeersstructuur, de winkelstructuur, de openbare ruimte, de bebouwingsstructuur en de groenstructuur. Belangrijke voorstellen met betrekking tot de bouwhoogtes, de verdichting aan bebouwing en de toename van winkels en horeca uit deze visie zijn:

- Bilthoven te ontdoen van het karakter hoofdzakelijk een boodschappen-centrum te zijn en te ontwikkelen tot meer een winkelcentrum. Dit vraagt om aanpassingen aan de verkeersstructuur, maar ook versterking van het winkelaanbod en een hoogwaardige invulling van horeca, mede ter ondersteuning van het winkelaanbod;
- de ontsluiting van het winkelgebied wordt gewijzigd voor auto's. Er wordt een nieuwe doorbraak gemaakt die de Julianalaan verbindt met de Nachtegaallaan. Hiermee komt de aansluiting van de Julianalaan op de Soestdijkseweg Zuid te vervallen; met het realiseren van de doorbraak wordt de relatie tussen Julianalaan en Nachtegaallaan verder versterkt en worden meer mogelijkheden geboden om een doorgaande winkelroute te lopen;
- het parkeerterrein op het Vinkenplein wordt verwijderd, zodat hier een groene brink ontstaat ofwel een groot, kwalitatief hoogwaardig en groen ingericht dorpsplein. Dit plein fungeert als één van de belangrijkste ontmoetingsplekken in het centrum en moet een kwalitatief hoogwaardige inrichting krijgen waardoor het centrum zich als één geheel presenteert en aansluit bij de directe omgeving (beschermde dorpsgezicht);
- de horeca aan het nieuwe plein wordt een verbindende schakel in het centrumgebied en komt tevens tegemoet aan de wens een plein te creëren voor specifieke evenementen;
- om de relatie met het station te leggen en het centrum beter herkenbaar te maken is gekozen voor een hoogteaccent ter hoogte van de Julianalaan en Soestdijkseweg Zuid van tien bouwlagen;
- er dient een meer aaneengesloten groenstructuur te worden ontwikkeld met het Vinkenplein als groene brink.

Deze keuzes zijn eind 2006 in de centrumvisie door de gemeenteraad vastgelegd.

In de periode na de vaststelling van de centrumvisie zijn nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, die nog niet bekend waren toen de centrumvisie werd vastgesteld. Dit zijn onder andere de keuze voor een voorkeursvariant ten behoeve van de ondertunneling van de spoorlijn in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied en de plannen voor winkelcentrum De Kwinkelier. Dit heeft geleid tot de volgende Ausgangssituatie voor het Masterplan Centrum Bilthoven:

- een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ter plekke van het spoor, waarbij het spoor op maaiveld blijft in combinatie met een tun-

nel ter hoogte van de Spoorlaan voor het autoverkeer (de zogenaamde bypass);

- het integreren van het stedenbouwkundig plan voor De Kwinkelier in de planontwikkeling voor het centrumgebied, zoals vastgelegd in de Centrumvisie.

De voorstellen uit de Centrumvisie en voornoemde ontwikkelingen vormen de basis voor het *Masterplan Centrum Bilthoven*, dat in februari 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de besluitvorming is door de raad aangegeven dat 'het hoogteaccent ter hoogte van de Julianalaan en Soestdijkseweg Zuid passend moet zijn bij de schaal en maten in de omgeving met een eventuele toevoeging van maximaal twee bouwlagen hoger dan de bestaande Dudokflat'.

Het masterplan geeft op hoofdlijnen weer hoe het centrum zich in de komende tijd moet ontwikkelen. Door deze vaststelling is het fundament voor de herontwikkeling van het centrumgebied van Bilthoven gelegd. Het Bestemmingsplan Stationsgebied is gebaseerd op het Masterplan Centrum Bilthoven.

In het masterplan wordt gesteld dat de bebouwing in het centrum moet passen bij de huidige bebouwingsstructuur van het centrum. Dat wil zeggen dat de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing moet passen bij de schaal en het karakter van de plek waar het gebouwd wordt.

Dit uitgangspunt uit het masterplan is uitgewerkt in het beeldkwaliteitplan en vertaald in het bestemmingsplan. Het centrum van Bilthoven bestaat momenteel uit bebouwing van een overwegend dorpse schaal met gemiddeld drie bouwlagen. Rondom de Soestdijkseweg Zuid komt momenteel hogere bebouwing voor, zoals bijvoorbeeld de Dudokflat (vijf bouwlagen) bij de Soestdijkseweg Zuid.

De gemeente heeft er voor gekozen op een aantal plaatsen in het plangebied hoger te bouwen. Dit geldt beslist niet voor het hele centrumgebied.

Het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan hebben de bestaande karakteristiek van het centrumgebied nadrukkelijk als uitgangspunt. Dat wil zeggen dat de huidige bebouwingsstructuur voor het grootste deel overeind blijft. Deze bebouwingsstructuur bestaat uit losse bebouwing in de nabijheid van het stationsgebied en is naar het centrum toe steeds meer aaneengesloten met een gemiddelde hoogte van drie bouwlagen.

In het centrumplan is, naar de opvatting van de gemeente op stedenbouwkundig verantwoorde wijze, op een aantal plaatsen gekozen voor hogere bebouwingsmogelijkheden en verdichting. Voor het plangebied betreft het:

- het gebied rondom het station, de nieuwe bypass en de Soestdijkseweg Zuid: aan de Soestdijkseweg Zuid en de oostkant van het Emmaplein is een bouwhoogte van maximaal vier bouwlagen toegestaan, met accenten tot 6 bouwlagen ter hoogte van de fiets- en voetgangerstunnel. De bypass ten noorden van het spoor krijgt hogere bebouwing van maximaal vijf bouwlagen;
- overige nieuwe bebouwing in het hart van het centrum dient aan te sluiten bij de hoogte en schaal van het huidige centrum.



Bouwhoogtes in het centrumgebied (Bron: Bilthoven centrumgebied beeldkwaliteitsplan 2009)

In het stationsgebied is gekozen voor enige verdichting van de bebouwing. Dat wil zeggen dat de thans bestaande losse bebouwingsstructuur meer aaneengesloten wordt en stedenbouwkundig meer in lijn met het centrum wordt gebracht en zo als een eenheid kan worden ontwikkeld.

Ter plekke van de te realiseren onderdoorgang staat een stationschef woning. Om de onderdoorgang te kunnen realiseren is besloten om dit gemeentelijk monument te slopen. De raad heeft op basis van dit onderzoek niet ingestemd met verplaatsing.

## 2.2

### Functionele structuur

#### 2.2.1

##### Inleiding

Het 'Masterplan Centrum Bilthoven' bevat een analyse van de huidige functionele structuur. In het masterplan wordt ingegaan op de functies verkeer (aanrijdroutes, parkeerconcentraties, fietsroutes en voetgangersroutes), de ontwikkeling en ligging van de functies in het gebied en enkele specifieke kenmerken van de functionele structuur, zoals de voor- en achterkantsituaties van gebouwen, de winkelrouting en de bevoorrading.

#### 2.2.2

##### Functies

In het plangebied komen verschillende functies voor, zoals winkels, horecagelegenheden en een maatschappelijke functie (het NS-station).



Figuur 3. Overzicht bestaande functies centrumgebied

Figuur 3 laat de huidige diversiteit zien. Wat opvalt is dat detailhandel en horeca afwisselend voorkomen. Aan het Emmaplein is er een aanzet tot verschillende horecafuncties.

Nieuwe functies zullen moeten passen bij het huidige aanbod en waar mogelijk hier een aanvulling op vormen. Grootschalige functies zullen in principe direct aan het spoor, ten oosten van de toekomstige ondertunneling met het spoor komen.

Zoals aangegeven in het masterplan is het winkelcircuit gelegen tussen het stationsgebied en de Kwinkelier. Op dit moment zijn er betrekkelijk weinig functies die bijdragen aan het winkelcircuit. De doelstellingen uit het masterplan zijn onder andere het versterken van de relatie tussen het stationsgebied en het kernwinkelgebied en hiermee het versterken van het winkelcircuit. In dit bestemmingsplan wordt om voornoemde reden detailhandel toegestaan.

### 2.2.3

#### Verkeer

Het centrum van Bilthoven is zowel met de trein, de auto als de fiets goed bereikbaar. Het NS-station is in het plangebied gelegen en van daaruit zijn diverse busverbindingen aanwezig naar Hilversum, Nieuwegein, Utrecht en Zeist.

#### AUTOVERKEER

De belangrijkste aanrijdroutes voor auto's, vanuit de directe omgeving naar het centrum van Bilthoven, zijn:

1. vanuit de richting Den Dolder komt het verkeer via de Sperwerlaan, achter het winkelcentrum De Kwinkelier langs;
2. vanuit de richting Bilthoven Noord over de Soestdijkseweg Noord;
3. vanuit de richting Bilthoven Zuid en De Bilt over de Soestdijkseweg Zuid.

Momenteel is vooral de spoorwegovergang bij de Soestdijkseweg een knelpunt in het stationsgebied. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en om de doorstroming van het doorgaande verkeer beter te garanderen en af te leiden uit het centrumgebied is gekozen voor de ontwikkeling en realisering van een tweetal tunnels onder het spoor; één voor het autoverkeer en één voor het langzame verkeer. De belangrijkste hoofdontsluitingsroute voor het winkelgebied blijft door het centrum gaan, vanaf de Soestdijkseweg Zuid en de bypass, via de rotonde over de Nachtegaallaan, via de nieuwe doorsteek naar de Julianalaan en in tegengestelde richting.

Op dit moment wordt er op verschillende manieren op diverse plaatsen in het centrum geparkeerd. Er zijn onnodig veel autobewegingen door het centrum als gevolg van de spreiding van de parkeerplaatsen.

PARKEREN

Het onderhavige plan voorziet om deze reden in een nieuwe parkeerconcentratie gelegen aan de aanrijdroutes. Langs de twee routes, vanuit Bilthoven Noord en Bilthoven Zuid, ontbreekt een dergelijke parkeerconcentratie. Voorts is er rond het station en in het centrum een tekort aan parkeerplaatsen. Het plan voorziet in een toename van het aantal parkeerplaatsen ter plaatse van de driehoek tussen het spoor, de Spoorlaan en het Emmaplein om het tekort terug te brengen.

In het plangebied ligt een aantal belangrijke fietsroutes:

FIETSRoutes

- een route over de Soestdijkseweg Zuid, via het nieuwe stationsplein, naar de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg Noord;
- een route naar het station vanaf de Soestdijkseweg Noord en Zuid.

De fietsers zijn een belangrijke factor in Bilthoven, vooral in het centrumgebied en bij het station. Ze zijn prominent aanwezig en gaan zowel naar de winkels in het centrum als naar de scholen in de omgeving. Het masterplan stelt op dit punt dan ook dat er een aantal prominente verkeersstromen te onderscheiden zijn: fietsroutes die er nu al zijn en fietsroutes die er gaan komen in verband met onder andere de ontwikkelingen in het stationsgebied.

Zo ontbreken er op dit moment een paar heldere aansluitingen in het fietsnetwerk en verdient een aantal knelpunten in de ontwikkeling van het centrum de nodige aandacht. Het gaat om de volgende drie punten:

1. de aansluiting van het stationsplein op de Jan Steenlaan;
2. een goede afwikkeling van het fietsverkeer over de Julianalaan naar het verdiept gelegen stationsplein (de huidige route houdt op ter hoogte van de Nachtegaallaan);

3. het bereikbaar blijven van het stationsgebied voor fietsers vanuit de woongebieden in het zuidwesten (de nieuwe bypass vormt een barrière voor fietsers van het zuidwesten naar het centrum).

#### VOETGANGERS

In het plangebied zijn verschillende voetgangersstromen te onderscheiden. Dat heeft te maken met de aanwezigheid van het station en de looproutes naar het centrum toe.

In het masterplan zijn de volgende aandachtspunten en maatregelen voor voetgangers aangekondigd:

- bijzondere aandacht verdient de groep mindervaliden, vooral waar het noodzakelijk is hoogteverschillen te overbruggen. Dit gebeurt in de vorm van flauwe hellingbanen en een drietal liften in de directe omgeving van het station;
- de volgende routes in het centrumgebied dienen zorgvuldig uitgewerkt te worden ter verbetering van de voetgangersstromen en ter vergroting van de veiligheid van de voetgangers:
  - aan de zuidwestzijde van de bypass waar voetgangers naar het station moeten kunnen komen;
  - aan de noordzijde van het spoor, waar voetgangers van de Park and Ride naar het stationsplein en eventueel het centrum kunnen lopen;
  - bij de aansluiting tussen het stationsplein en de Jan Steenlaan, waar voetgangers en mindervaliden veilig van de ene naar de andere kant van de weg moeten kunnen komen en de bushaltes moeten kunnen bereiken.

Tussen het parkeerterrein aan de noordwestzijde van het station en het tussenperron zal een loopbrug worden gerealiseerd. De afstand tot het station wordt verkort voor automobilisten die hun auto parkeren op het parkeerterrein.

## 3.1

### Rijksbeleid

De Nota Ruimte (2006) gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren, wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

Naast het Rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, is er sprake van een veelheid aan sectoraal beleid dat haar weerslag heeft op de ruimtelijke ordening. Dit sectorale beleid vormt (voor zover dit is vereist) de basis voor verschillende onderzoeken die in het kader van dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd. Het betreft *onder andere* onderzoek naar luchtkwaliteit vanwege de Wet milieubeheer (Wm), het onderzoek naar het voorkomen van archeologische waarden in het kader van het Verdrag van Malta, de berekening van de akoestische belasting van nieuwe (gevoelige) functies ter voldoening van de Wet geluidhinder (Wgh) en het onderzoek naar het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten en de te nemen beschermingsmaatregelen als uitvloeisel van de Flora- en faunawet. Al deze onderzoeken zijn, voor zover relevant, uitgevoerd, met het sectorale beleid als uitgangspunt.

## 3.2

### Provinciaal beleid

Het streekplan Utrecht (2004), dat door de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 van rechtswege een structuurvisie is geworden, streeft onder andere naar zorgvuldig ruimtegebruik om de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden en waar mogelijk een impuls te geven. Dit kan worden bereikt door aandacht te schenken aan duurzaam bouwen en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De impuls kan tot uitdrukking komen in de combinatie van functies (functiemenging), de inrichting van de (openbare) ruimte en de architectuur.

Het streekplan vermeldt dat uit analyses blijkt dat er een tekort is aan centrum stedelijke en groenstedelijke woonmilieus en een overschot aan stedelijk buitencentrum woonmilieus. De herstructurering van het centrumgebied Bilthoven draagt bij aan een toename van het aantal woningen in het type centrum stedelijke woonmilieu.

In de streekplanperiode 2005 - 2015 wordt voor de hele gemeente De Bilt uitgegaan van een woningbouwprogramma van 850 woningen. Dit programma

HET PROVINCIAAL RUIMTE-  
LIJK BELEID

wordt gerealiseerd door middel van het benutten van restcapaciteit, transformatie en nieuwe inbreidingen. Er zijn geen stedelijke uitbreidingen gepland.

|                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DETAILHANDEL                           | Het provinciale beleid grijpt wat detailhandel betreft terug op de Provinciale Visie Detailhandel (2003). De provincie geeft in genoemde visie aan te streven naar een fijnmazig voorzieningenaanbod, waar mogelijk ook op wijk- en buurt-niveau.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| WATERBELEID                            | <p>Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie Utrecht voor de periode 2010-2015. In het plan zet de provincie in op:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- de ontwikkeling van duurzame, robuuste watersystemen;</li><li>- bescherming van bestaande kwaliteiten;</li><li>- een goede verdeling van taken en verantwoordelijkheden.</li></ul> <p>Voor de korte termijn blijft aandacht geboden voor actuele problemen. Gedurende de periode van 5 januari tot en met 15 februari 2009 is er gelegenheid geboden een reactie op het plan in samenhang met het deelplan Kaderrichtlijn Water in te dienen. Het definitieve Provinciaal Waterplan 2010-2015 en deelplan Kaderrichtlijn Water zijn op 23 november 2009 vastgesteld door Provinciale Staten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| GRONDWATERVISIE<br>UTRECHTSE HEUVELRUG | <p>In mei 2002 is de Grondwatervisie Utrechtse Heuvelrug opgesteld. Activiteiten die diffuse belasting van verontreinigende stoffen veroorzaken zijn ingedeeld in bronnen, die op hun beurt zijn samengevoegd tot <i>grondgebruikcategorieën</i>. Het plangebied is gelegen in de grondgebruikscategorie 'Woongebied'. Voor wat het bestaand gebruik betreft wordt het volgende aangegeven: De stedelijke gebieden rondom Amersfoort, De Bilt en Zeist liggen in een zone die kwetsbaar is voor uitspoeling van een scala aan verontreinigende stoffen. Met betrekking tot de inrichting vermeldt de Grondwatervisie het volgende: Met name vernieuwen van een (lekkend) rioolstelsel kan een aanzienlijke verbetering opleveren. Bodemlozingen van riooloverstortwater bij gemengde stelsels moeten worden vermeden of voorgezuiverd.</p> <p>In het plangebied speelt een tweetal waterthema's, namelijk de bescherming van de grondwatervoorraad en de inzameling en transport van stedelijk afval- en hemelwater. In het hoofdstuk 'Resultaten onderzoek' wordt onder het thema 'water' nader op de waterbelangen ingegaan en wordt verantwoording afgelegd over de wijze waarop deze belangen vroegtijdig en evenwichtig in de planvorming zijn betrokken (watertoets).</p> |

### 3.3

#### **Beleid Hoogheemraadschap**

Het waterbeleid is verwoord in het waterbeheerplan van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft het waterbeheerplan 2010-2015 'Water voorop!' op



28 oktober 2009 vastgesteld. Gedeputeerde Staten van Utrecht en Zuid-Holland hebben het plan goedgekeurd.

In het plan is door het hoogheemraadschap een toekomstbeeld opgesteld om goed waterbeheer voor de toekomst veilig te stellen. Voor het plangebied geldt de stedelijke wateropgave waarin vermeld staat dat wateroverlast en slechte waterkwaliteit niet meer voorkomen in 2015. Een belangrijke maatregel voor het plangebied is 'duurzaam waterbeheer'.

Duurzaam waterbeheer gaat uit van het belangrijke gegeven dat water een steeds belangrijker rol in onze samenleving gaat spelen. Functies zoals landbouw, recreatie, natuur en wonen zijn steeds meer afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende en schoon water. Veranderingen in het klimaat (hevigere regenbuien en langere periodes van droogte) vragen om een waterbeheer dat hierop anticipeert. Om ook voor de toekomst een duurzaam waterbeheer te garanderen heeft water meer ruimte nodig en zal het waterschap een grotere rol moeten gaan spelen in het ruimtelijk beleid.

Het schap hanteert daarbij de volgende twee principes:

1. voor het toekomstig waterbeheer 'vasthouden, bergen en afvoeren' en
  2. voor de waterkwaliteit de trits 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'.
- Het waterschap heeft beide principes verbreed en geïntegreerd tot een drietal concrete strategieën, namelijk de groene, de blauwe en de gele strategie. Deze zijn in de waterstructuurvisie en in voornoemd waterbeheerplan nader uitgewerkt.

Het schap stelt dat geen van de strategieën alle knelpunten oplost; voor duurzaam waterbeheer zijn alle drie de strategieën nodig. De inzet van de strategieën verschilt in de visie van het waterschap echter in tijd en plaats. Waar de oplossingsrichtingen vasthouden en bergen niet op korte termijn realiseerbaar zijn en onaanvaardbare knelpunten kunnen ontstaan, kiest het waterschap voor de traditionele strategie van aan- en afvoeren (gele strategie). Echter, daar waar ruimtelijke ontwikkelingen kansen bieden voor meer duurzaam waterbeheer (dus elementen uit de blauwe en groene strategie) wil het waterschap deze nu al zoveel mogelijk benutten. Voor de lange termijn geldt de voorkeursvolgorde 'eerst vasthouden, dan bergen en dan pas afvoeren' als leidraad voor het beleid.

De visie op duurzaam waterbeheer betekent voor de middellange termijn dat acute knelpunten in het waterbeheer moeten worden opgelost en dat kansen, die voortvloeien uit ruimtelijke ontwikkelingen, worden benut.

Het schap hanteert de volgende voorkeursvolgorde:

1. verbeteringen in het waterbeheer doorvoeren door aan te haken bij ruimtelijke ontwikkelingen;
2. zelf ontwikkelingen op gang brengen in gebieden waar geen kansrijke ontwikkelingen plaatsvinden;
3. knelpunten oplossen met technische maatregelen, indien het evenmin lukt om gewenste ruimtelijke ontwikkelingen op gang te brengen.

Het waterbeheerplan is afgestemd op het Provinciaal Waterplan 2010-2015 en het deelplan Kaderrichtlijn Water.

In het hoofdstuk 'Resultaten onderzoek' is, zoals al eerder bij het provinciale beleid is aangegeven, nader op het thema water en op de waterbelangen ingegaan.

### **3.4**

#### **Gemeentelijk beleid**

##### **Masterplan Centrum Bilthoven 2009**

Op 26 februari 2009 is het Masterplan Centrum Bilthoven vastgesteld door de gemeenteraad van De Bilt. Het masterplan geeft in hoofdlijnen weer hoe het centrum zich in de komende tijd moet ontwikkelen. Het plan is geen blauwdruk, maar legt de hoofdlijnen van de centrumontwikkeling dusdanig vast dat er voldoende flexibiliteit overblijft om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.

Het masterplan bevat op hoofdlijnen schetsen en beschrijvingen van mogelijkheden. Zo geeft het plan de hoogte van de bebouwing aan, bevat het de basisstructuur voor het hoofdautoverkeer, het parkeren, het fietsverkeer, het voetgangersverkeer, de winkelrouting, bevoorrading en profielen van de meest prominente openbare ruimtes in het gebied.

##### **Bilthoven Centrum beeldkwaliteitsplan 2009**

De gemeente streeft voor het centrum van Bilthoven een kwalitatief hoogstaand eindbeeld na voor zowel de bebouwing als de openbare ruimte. Om deze kwaliteit te waarborgen is een afzonderlijk beeldkwaliteitplan opgesteld. Het doel van het beeldkwaliteitplan is inzicht te geven in de gewenste verschijningsvorm van de bebouwde en de onbebouwde omgeving. Het plan geeft op verschillende niveaus in woord en beeld de uitgangspunten voor de architectonische uitwerking aan. Daarnaast stelt het beeldkwaliteitplan kaders en biedt het inspiratie aan ontwerpers en initiatiefnemers. Naast inspiratiebron vervult het beeldkwaliteitplan ook een rol als toetsingskader voor de gemeente, de welstandcommissie en de supervisor.



Figuur 4. Visiekaart uit Centrumvisie Bilthoven 2006



Figuur 5. Basiskaart ruimtelijke structuur Masterplan Centrum Bilthoven



# Resultaten onderzoek



## 4.1

### Inleiding

Het bestemmingsplan maakt nieuwe ontwikkelingen mogelijk. Om deze reden is een aantal (milieu)aspecten voor het plangebied nader onderzocht. Het gaat *onder andere* om de verplichte toetsing aan de Wet geluidhinder, de milieuhygiënische gesteldheid van de bodem, de aanwezigheid van archeologische waarden en natuurwaarden. Voor al deze aspecten is afzonderlijk onderzoek verricht. Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de resultaten van het onderzoek en de gevolgen van deze resultaten voor de juridisch-planologische regelgeving.

## 4.2

### Water

Het bestemmingsplan dient een afzonderlijke waterparagraaf te bevatten waarin verantwoording wordt afgelegd hoe de verschillende voorkomende functies in het plangebied in relatie tot de waterhuishouding in de regels en de verbeelding zijn vastgelegd. De waterparagraaf is de schriftelijke weerslag van het procesinstrument 'de watertoets': het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets is verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

Op 27 augustus 2009 heeft overleg met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden plaatsgevonden in het kader van de watertoets. Van het overleg met het schap is verslag gemaakt. Het verslag is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Na een beknopte algemene beschrijving behandelt deze paragraaf de volgende thema's:

- een beschrijving van de basisvoorzieningen waterbeheer;
- veiligheid en wateroverlast (waterkwantiteit);
- schoon water voor gebruik (waterkwaliteit).

Overige thema's, zoals watergangen, veiligheid (primaire en secundaire waterkeringen, waterbergingsgebieden), bodemdaling, watervoorzieningen voor natte natuur, verdroging, kwel, water en recreatie, water en land-

schap/cultuurhistorie en oppervlaktewaterkwaliteit zijn in het plangebied niet aan de orde en zijn daarom ook niet nader beschreven.

EEN BESCHRIJVING VAN DE  
BASISVOORZIENINGEN  
WATERBEHEER

Gemeente De Bilt is verantwoordelijk voor de inzameling en het transport van het stedelijk afval- en regenwater. De gemeente heeft een zorgplicht voor afvloeiend regenwater en heeft ook de zorgplicht voor het treffen van maatregelen in openbaar gemeentelijk gebied voor grondwateroverlast. De gemeente beschikt over een gemeentelijk rioleringsplan (GRP). Momenteel (najaar 2009) werkt de gemeente aan een actualisering van het GRP. In het geactualiseerde GRP legt de gemeente vast hoe zij met voornoemde verantwoordelijkheden en de zorgplicht in de komende jaren omgaat.

Voor het plangebied op zichzelf is het noodzakelijk onderzoek te verrichten naar het te ontwikkelen en aan te leggen nieuwe rioolsysteem. De gemeente is gestart (najaar 2009) met dit onderzoek. Uit het onderzoek moet blijken welke mogelijkheden de gemeente heeft met betrekking tot afkoppelen en infiltreren (zie onder 'schoon water voor gebruik').

SCHOON WATER VOOR  
GEBRUIK

Het stationsgebied is gelegen op de Utrechtse Heuvelrug en ligt in de nabijheid van een grondwaterbeschermingsgebied met een voorziening voor drinkwaterwinning. In het ontwerp is de bescherming van de grondwatervoorraad voor drinkwater en natuur in de Heuvelrug van provinciaal belang. Daartoe is voor de Utrechtse Heuvelrug onderscheid gemaakt in een drietal zones op basis van kwetsbaarheid. Het stationsgebied is gelegen in zone B. Zone B vormt de overgang tussen de randzone en de hoge gestuwde centrale delen en wordt gekenmerkt door matig diepe grondwaterstanden (4 tot 6 m diep). Voor zone B is het advies: *nee, tenzij*. Dit advies houdt in dat in beginsel functies anders dan natuur ongewenst zijn, tenzij emissies in het grondwater goed kunnen worden voorkomen. In het stationsgebied is dit het geval. Er is sprake van doelmatige rioleringszorg en er kunnen geen ongewenste emissies naar oppervlaktewater en bodem (inclusief grondwater) plaatsvinden.

Het laatste neemt niet weg dat het stationsgebied wel in het invloedsgebied is gelegen. Naast het voorkomen van ongewenste emissies is verdroging van de ondergronden als gevolg van het te snel afvoeren van regenwater een aandachtspunt. Het waterschap bevordert initiatieven tot 'afkoppelen en infiltreren van regenwater' in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ontwikkelt instrumenten (beleid, subsidiemogelijkheden) om gemeenten te stimuleren 'af te koppelen en te infiltreren'. Zodoende wordt verdroging bestreden en wordt bereikt dat relatief schoon regenwater niet eerst naar de zuivering hoeft. Daardoor worden rioolwaterzuiveringsinstallaties minder belast en kunnen deze efficiënter werken.

In samenhang met de zorg voor de inzameling en het transport van stedelijk afval- en regenwater speelt derhalve het streven naar maximale afkoppeling bij rioolvervanging of herinrichting in bestaande wijken, tenzij grondslag of inrichting het niet toelaat. Afkoppelen en infiltreren wil zeggen dat regenwa-

ter zoveel mogelijk rechtstreeks zou moeten worden geïnfiltreerd in de bodem. Er mag evenwel geen twijfel zijn over de kwaliteit van het water. Indien er sprake is van nadelen of risico's dient er terughoudend te worden omgegaan met afkoppelen en infiltreren. Het wordt zelfs afgeraden, indien de kans op foutieve aansluitingen groot is en daarmee de kans op grondwaterverontreiniging aanwezig is. De voordelen van afkoppelen voor de waterkwaliteit van het oppervlaktewater wegen dan mogelijk niet op tegen de nadelen voor de grondwaterkwaliteit. De gemeente beoordeelt de mogelijkheden voor afkoppelen op de lokale omstandigheden in het kader van al eerder genoemd onderzoek naar het nieuw aan te leggen rioleringsstelsel. Daarbij betreft de gemeente het belang van minimale belasting en een optimale kwaliteit van het water tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten voor de burger. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om het hemelwater af te koppelen van het vuilwater. Het afgekoppelde hemelwater zal dan rechtstreeks geïnfiltreerd kunnen worden in of aansluitend op het plangebied. Uit onderzoek is gebleken dat infiltratie van het hemelwater in het plangebied financieel en maatschappelijk niet uitvoerbaar is. Overleg vindt plaats met grondeigenaren om het hemelwater in een gebied aansluitend aan het plangebied te infiltreren.

Concrete keuzes zijn nog niet gemaakt en de ruimtelijke gevolgen van de keuzes kunnen daarom nog niet naar het bestemmingsplan worden vertaald.

In het plangebied is thans geen sprake van wateroverlast. Overlast kan wel het gevolg zijn van de keuze 'afkoppelen en infiltreren', omdat het grondwaterpeil in het plangebied mogelijk zal gaan stijgen. In het onderzoek naar de keuze voor het riolsysteem zal de gemeente dit aandachtspunt meenemen in de berekening, mede in relatie tot de kans op meer neerslag als gevolg van klimaatverandering.

Voor wat betreft het aandachtspunt 'veiligheid' onderzoekt de gemeente in het plangebied de locaties waar mogelijk sprake is van bodemvervuiling. Deze locaties zijn in kaart gebracht. Waar sprake is van ernstige vervuiling zal deze worden gesaneerd. De gemeente houdt rekening met de keuze van afkoppelen en infiltreren ter hoogte van de gronden waar sprake is van minimale vervuiling van de bodem om te voorkomen dat deze licht vervuilde grond zich door het infiltreren in het gebied gaat verspreiden.

Een belangrijk onderdeel van de planontwikkeling is de aanleg van een tweetal tunnels ter hoogte van de spoorlijn. Bij de aanleg van beide tunnels dient er aandacht te zijn voor de risico's en de effecten voor het grondwater. Aspecten, zoals het tijdelijk onttrekken van grondwater, het gebruik van onderwaterbeton, waterkering bij de uitvoering van de werkzaamheden, dienen zorgvuldig mee genomen te worden. Verstoring van grondwaterstromingen moet zoveel mogelijk vermeden worden. De voorbereiding op de uitvoering van de tunnelwerkzaamheden ligt bij ProRail. De gemeente beschouwt het als haar taak ProRail te wijzen op het belang.

Binnenkort start een onderzoek ten behoeve van het in kaart brengen van het grondwatersysteem (een grondwatermeetnet) in de gemeente. Door middel

VEILIGHEID EN WATER-  
OVERLAST

van het verzamelen van gegevens over de waterstanden wordt inzicht verkregen in de grondwaterstanden. Een meetnet is een vlakdekkend regelmatig raster van peilbuizen en regenmeters waar gegevens over de grondwaterstand en neerslag worden ingewonnen. Het meetnet helpt niet alleen inzicht te krijgen in de hoge grondwaterstanden en de overlast die daarmee gepaard gaat, het kan tevens behulpzaam zijn om grondwaterstromingen, voor zover nog niet bekend, voor de langere termijn van het grondwatersysteem (grondwaterstanden, -stromingen, fluctuaties enzovoort) goed in beeld te krijgen.

Het bestemmingsplan is gedeeltelijk consoliderend en gedeeltelijk ontwikkelingsgericht van aard. Alhoewel er in het plangebied op de korte en middellange termijn ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten zijn, zijn er voor de waterhuishouding in het plangebied geen negatieve effecten te verwachten die een specifieke regeling in het bestemmingsplan noodzakelijk maken. Er zijn geen ontwikkelingen waarbij met watergerelateerde maatregelen in het bestemmingsplan kan worden aangesloten. Wel dienen het waterschap en de provincie als waterbeheerders betrokken te worden bij de ontwikkeling en realisering van diverse bouwplannen en de uitvoering van maatregelen betreffende het rioleringsstelsel.

#### 4.3

### Archeologisch onderzoek

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Deze wet behelst de implementatie in de Nederlandse wetgeving van het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed, (ook wel het Verdrag van Malta en het Verdrag van Valletta genoemd, naar het eiland en de plaats waar het Verdrag in 1992 door verschillende EU-lidstaten is ondertekend). De Wamz houdt een wijziging in van de Monumentenwet 1988, de Woningwet, de Wet milieubeheer en de Ontgrondingenwet. De Wamz verplicht gemeenten om bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen gronden, rekening te houden met de in de bodem aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden.

Wie de bodem verstoort krijgt te maken met archeologie. Getoetst moet worden of archeologische waarden niet verstoord of beschadigd worden. Daarvoor is archeologisch onderzoek nodig.

Vestigia BV heeft voor het plangebied een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd (rapportnummer V667, definitief 2.0, d.d. 23-09-2009). Het doel van het archeologische onderzoek is vast te stellen of er in het plangebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door de bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te worden en, zo ja, wat de waarde daarvan is in termen van beleving, fysieke en inhoudelijke kwaliteit.



Geconcludeerd wordt dat, aangezien het gebied momenteel bebouwd is en geen andere gegevens bekend zijn over de mate van intactheid van het bodemprofiel, over de feitelijke potentie van het gebied vooralsnog geen uitspraak te doen is. Geadviseerd is om een vervolgtraject te starten met een veldonderzoek om in te kunnen schatten of een verkennend booronderzoek nodig is.

Het rapport geeft voor het plangebied een verwachting van archeologische waarden aan. Maar er is op dit moment onvoldoende duidelijkheid over die verwachting. Naar aanleiding hiervan is een vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO) uitgevoerd (rapportnummer V759, definitief 2.0, d.d. 20-4-2010). Het doel van het archeologisch onderzoek is vast te stellen of er in het plangebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door de bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te worden en, zo ja, wat de waarde daarvan is in termen van beleving, fysieke en inhoudelijke kwaliteit. Vervolgens wordt op basis hiervan een advies gegeven over een eventueel archeologisch vervolgtraject. Het onderzoek bestond uit een archeologische en een fysisch-geografische component. Het in een eerder stadium opgestelde archeologisch verwachtingsmodel is getoetst door middel van een verkennend booronderzoek.

GEVOLGEN VOOR  
BESTEMMINGSPLAN

Het in het rapport van het bureauonderzoek voor het plangebied opgestelde archeologische verwachtingsmodel voorzag in de mogelijke aanwezigheid van sporen en vondsten uit de pre- en protohistorie en de Middeleeuwen. Echter, tijdens het veldonderzoek zijn er in het plangebied geen archeologische of cultuurhistorische waarden aangetroffen, en ook in de directe omgeving zijn zij schaars. In geen van de boringen is bodemvorming waargenomen. In de boringen die tot de gewenste diepte doorgezet konden worden, bevond het moedermateriaal zich direct onder de verstoorde bovenlaag. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt daarom geen nader archeologisch onderzoek geadviseerd en er wordt geen bezwaar gezien in de voortgang van de bouwplannen. Wanneer onverwijd bij graafwerkzaamheden toch archeologische waarden worden gevonden dient hiervan melding te worden gemaakt bij het bevoegd gezag van de gemeente De Bilt.

ONDERZOEKSRESULTATEN  
INVENTARISEREND VELD-  
ONDERZOEK

#### 4.4

#### **Akoestisch onderzoek**

De Wet geluidhinder bevat het wettelijke kader voor de toegestane geluidsbelasting bij nieuw te realiseren geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) die zijn gelegen binnen de zone van een (spoor)weg. Voor deze objecten geldt een voorkeurswaarde voor de geluidsbelasting. Wordt deze waarde overschreden, dan kan een hogere grenswaarde worden verleend.

Voor het plangebied is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door bureau Peutz. In het rapport 'Geluid in de omgeving ten gevolge van weg- en railver-

ONDERZOEKSRESULTATEN

keer alsmede milieuzonering ter hoogte van centrumgebied Bilthoven' (Rapportnummer; 0 229-1C-RA d.d. 10 september 2010). Dit akoestisch onderzoek is aangepast naar aanleiding van de ambtshalve wijziging ten aanzien van het bestemmingsvlak voor het gebouw aan de Jan Steenlaan (gebouw D op figuur 6).

### **Bestaande woningen**

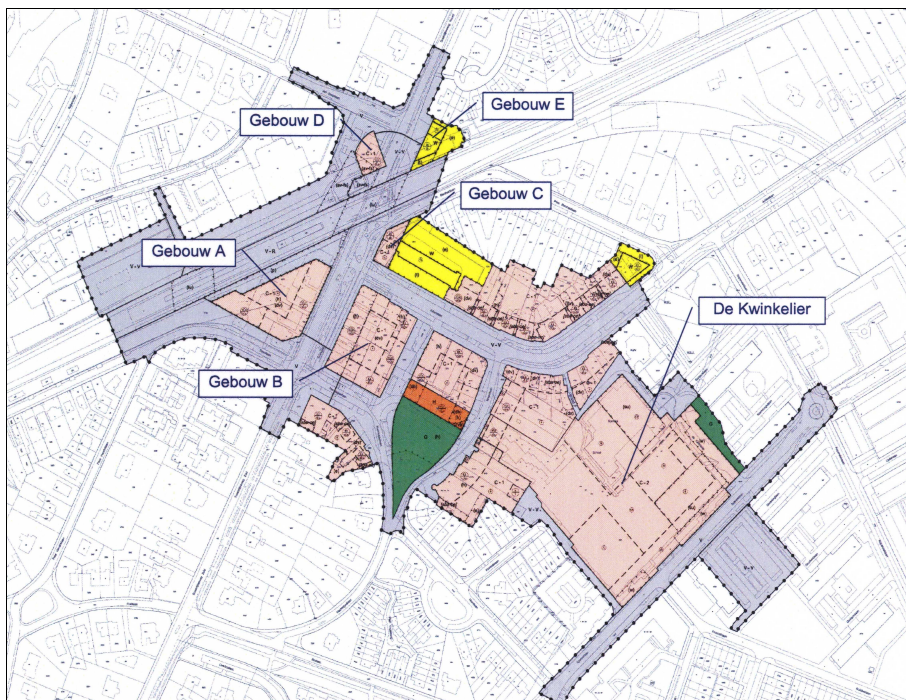
De toename van de geluidsbelasting tussen het huidige jaar (2009) en het toekomstige maatgevende jaar (2020) ten gevolge van zoneringsplichtige wegen is ter hoogte van het overgrote merendeel van de bestaande woningen ten hoogste 1 dB. Aldus treedt geen reconstructie op in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

Ter hoogte van de woningen aan de Spoorlaan treedt als gevolg van de realisatie van de bypass een toename op van de geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer. Aangezien de weg geprojecteerd is met een maximumsnelheid van 30 km/uur valt deze weg buiten toetsing aan de eisen uit de Wgh. De gemeente heeft besloten de Jan Steenlaan te voorzien van asfalt (type SMA NL8). Ten opzichte van klinkers leidt dit tot een reductie van circa 4 dB(A).

Vanwege bochten en kruispunten in de weg is vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) de aanleg van een wegdek met meer geluidsreducerend asfalttype niet realistisch in scherpe bochten en /of binnen 30 m vanuit het hart van een druk kruispunt. Het plaatsen van geluidsschermen langs de wegen is stedenbouwkundig niet wenselijk en vanwege ruimtegebrek moeilijk inpasbaar.

### **Geprojecteerde woningen**

Het akoestisch onderzoek is integraal uitgevoerd voor de te onderscheiden bestemmingsplannen voor het centrumgebied. In het onderzoek worden 6 nieuwbouwlocaties voor woningbouw onderscheiden (zie figuur 6). Binnen het plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven valt echter alleen de locaties van gebouwen A en D.



Figuur 6. Overzichtskaart geprojecteerde woonbebouwing

Binnen het plangebied wordt maar een beperkt deel van de wegen uitgevoerd als 50 km/uur weg. Deze wegen hebben een geluidszone van 200 m. Toetsing van de geluidsniveaus aan de Wgh is daarom aan de orde ter hoogte van de Soestdijkseweg Noord en de Soestdijkseweg Zuid. Hierlangs wordt de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Het toepassen van geluidsbeperkende maatregelen is onvoldoende en ontmoet overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard. Voor gebouw A (zie figuur 6) worden vanwege de Soestdijkseweg Zuid hogere waarden verleend.

WEGVERKEER

De wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur hebben geen geluidszone volgens de Wgh. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) eist echter een zorgvuldige voorbereiding van ruimtelijke plannen. Hieronder valt ook een zorgvuldige milieuhygiënische afweging. Binnen het plangebied wordt ten gevolge van de bypass en de Jan Steenlaan de voorkeurswaarde overschreden.

De nieuwe bypass, inclusief de nieuwe rotonde en de Jan Steenlaan, wordt voorzien van asfalt. Ter hoogte van gebouw A en D zijn bochten in de weg en kruispunten aanwezig. Vanuit civieltechnisch oogpunt (beheer, onderhoud en duurzaamheid) is de aanleg van een wegdek met geluidsreducerend asfalt niet realistisch in scherpe bochten en /of binnen 30 m vanuit het hart van een druk kruispunt. Er treedt dan groot en snel kwaliteitsverlies op van het wegdek door afremmend, optrekkend en wringend verkeer. Dit geldt ook bij een lengte over minder dan 50 m; de aanleg is dan vanuit beheers- en onderhoudsoverwegingen niet wenselijk.

De Jan Steenlaan is in de huidige situatie voorzien van klinkerbestrating. De weg wordt echter voorzien van asfalt. Deze maatregel heeft tot doel de geluidhinder voor de omgeving te beperken. Het plaatsen van geluidsschermen is stedenbouwkundig niet wenselijk en vanwege ruimtegebrek moeilijk inpasbaar.

#### SPOORVERKEER

Binnen het plangebied ligt het spoortraject Utrecht-Amersfoort. Bij het plaatsen van geluidsschermen is de geluidsreductie op de bovenste bouwlagen zeer gering. Tevens hebben geluidsschermen een negatief effect op de beeldkwaliteit.

Boven de langzaamverkeerstunnel worden 2 betonnen bakken (troggen) aangelegd. De troggen van het viaduct worden voorzien van geluidsabsorberend materiaal aan de railzijde van de troggen. Tevens worden raildempers toegepast over een lengte van 100 m. Ten slotte kan worden genoemd dat in de komende 10 á 15 jaar op dit traject geen spoorverdubbeling zal plaatsvinden.

Na het aanbrengen van de genoemde bronmaatregelen wordt de voorkeurswaarde van 55 dB nog steeds overschreden. Voor gebouw A en D worden daarom hogere waarden verleend.

Op de noordwestgevel van gebouw A (3e t/m 6e bouwlaag) wordt de maximale ontheffingswaarde van 68 dB overschreden. Indien aan deze gevels geen aanvullende geluidsreducerende maatregelen worden getroffen, zodat de geluidsbelasting op de gevels ten hoogste 68 dB bedraagt, dienen deze gevels als 'dove' gevel te worden uitgevoerd. De geluidsreductie van de aanvullende maatregelen dient middels een akoestische berekening te worden aangetoond.

#### GEVOLGEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN

Voordat de gemeente het bestemmingsplan kan vaststellen moet ontheffing worden verleend van de voorkeurswaarden. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ontheffing te verlenen van deze voorkeurswaarden. Het college van burgemeester en wethouders heeft hiertoe een ontwerp besluit genomen. Het ontwerpbesluit 'Hogere Waarden Centrumgebied' met de bijbehorende stukken heeft van 20 mei 2010 tot en met 30 juni 2010 ter inzage gelegen.

### 4.5

## Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal  $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Voor het plangebied van het Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven is een onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd door Peutz (rapportnummer OA 229-1-RA d.d. 19 januari 2010). Zowel in de huidige situatie (2009) als in de toekomstige situatie (2015 en 2020) is voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  geen sprake van overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor de overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de genoemde grenswaarden. Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan betreft een deelgebied van het onderzochte gebied, de conclusie voor het deelgebied is dat het uitgesloten is dat de grenswaarden overschreden worden.

ONDERZOEKSRÉSULTATEN

In aanvulling op het voorgaande onderzoek heeft Peutz in een notitie op 31 augustus het volgende vermeld:

De in het onderzoek gehanteerde verkeersintensiteiten voor het jaar 2009 blijken 3% hoger te zijn dan conform het genoemde verkeersmodel. Aldus zijn de berekende concentraties in de praktijk lager dan thans berekend. Een en ander leidt niet tot een afwijkende conclusie, namelijk dat vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit er geen belemmering is voor de vaststelling van het beschouwde bestemmingsplan.

De onderzoeksresultaten leiden niet tot een gevolg of beperking voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

GEVOLGEN VOOR HET  
BESTEMMINGSPLAN

#### 4.6

### **Bodemonderzoek**

Het is wettelijk geregeld (bouwverordening) dat bouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd

is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is. Bodemonderzoeken mogen niet meer dan vijf jaar oud zijn.

Indien er sprake is van bouwactiviteiten is ook in het kader van de bouwvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem nodig.

#### ONDERZOEKRESULTATEN

Voor het plangebied van het 'Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven' is een bodemadvies opgesteld door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht (7 juli 2009). In dit advies wordt geconcludeerd dat bij de realisatie van het 'Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven' rekening gehouden moet worden met bodemverontreiniging op de volgende locaties:

- Emaplein 10  
Aan de voorzijde van het pand op deze locatie is in 2009 een bodemsanering uitgevoerd, waarna een restverontreiniging is achtergebleven (minerale olie in grond en grondwater).
- Terrein rondom Wbb-geval 2, deellocatie 2G, NS-geval 10  
Op deze locatie is in 2009 middels een BUS-melding een grondsanering uitgevoerd. Het betrof een deelsanering aangezien rondom de saneringsvlakken nog verontreiniging aanwezig is.

De hiervoor genoemde locaties worden nog aangevuld met enkele locaties die uit een begin dit jaar uitgevoerd bodemonderzoek naar voren kwamen:

- Terreindeel ten noorden van de spoorlijn  
In een mengmonster is een matig verhoogd gehalte aan koper en PAK aangetroffen. Tevens is het grondwater afkomstig uit een peilbuis boven locatie Spoorlaan 3 matig tot sterk verontreinigd met enkele zware metalen.
- Voormalige gedempte sloot achter Soestdijkseweg Noord 7  
Op deze locatie is in één boring in de bovengrond een matig tot sterke verontreiniging met zware metalen aangetroffen.

Naar de twee bovengenoemde locaties, Spoorlaan 3 en de gedempte sloot, is nader bodemonderzoek uitgevoerd door Verhoeven Milieutechniek BV (rapporten: Verkennend bodemonderzoek Spoorlaan en nader bodemonderzoek Julianaalaan 8/8a te Bilthoven d.d. 23 juni 2010 en Verkennend bodemonderzoek, Spoorlaan 3 te Bilthoven d.d. 4 juni 2010).

Uit beide onderzoeken blijkt dat er diverse overschrijdingen van de achtergrondwaarden zijn. Aangezien de tussenwaarden niet worden overschreden en er geen duidelijke waarnemingen zijn gedaan die duiden op de aanwezigheid van een gedempte sloot, zijn geen vervolgstappen noodzakelijk. Met de uitgevoerde onderzoeken is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de twee onderzochte deellocaties in voldoende mate vastgesteld.

#### GEVOLGEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN

De resultaten van de bodemonderzoeken hebben geen gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

## 4.7

### Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan (ook door buisleidingen). Op basis van de criteria zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico op zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Hierbij wordt vastgehouden aan twee risicomaten, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Bij een verhoging van het groepsrisico door nieuwe ontwikkelingen geldt de verantwoordingsplicht van het groepsrisico.

De externe veiligheid rondom transportroutes met gevaarlijke stoffen is conform de circulaire Risiconormering Vervoer van gevaarlijke stoffen (RNVGS) gestoeld op dezelfde twee risicomaten. Ook bij dit onderwerp geldt bij een verhoging van het groepsrisico dat een verantwoording dient plaats te vinden.

Tenslotte is de regelgeving rond buisleidingen vastgelegd in de 'Circulaire zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' en de 'Circulaire bekendmaken van voorschriften ten behoeve van de zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie'. Deze regelgeving gaat momenteel nog uit van toetsingsafstanden en bebouwingsafstanden.

Na raadpleging van de risicokaart is gebleken dat er geen stationaire opslag van gevaarlijke stoffen, de zogeheten Bevi-inrichtingen, in of nabij het plangebied aanwezig zijn. Tevens liggen in/nabij het plangebied geen buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

ONDERZOEKRESULTATEN

In het plangebied ligt de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Over dit traject vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Om inzicht te krijgen in de gevolgen voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied bij een eventuele calamiteit met gevaarlijke stoffen op het spoor in het plangebied van 'Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven' is door DHV een risicoanalyse uitgevoerd (DHV B.V.; Risicoanalyse Vinkenplein; april 2010). Het plangebied van het onderhavige 'Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven' is een onderdeel van het onderzochte gebied en de resultaten van het onderzoek gelden ook voor dit deelgebied.

In deze analyse zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) onderzocht en berekend. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. Het groepsrisico wordt bepaald door twee factoren: het transport van gevaarlijke stoffen en het aantal personen dat zich binnen het effectgebied van een mogelijk ongeval bevindt. De berekening is gemaakt met verschillende vervoerscijfers; de huidige transportcijfers (doorgerekend naar de toekomst met de zogenoemde beleidsvrije prognoses) en de hoogste prognose uit het toekomstige Basisnet klasse 2B. Wat

betreft deze laatste dient te worden opgemerkt dat de prognose zeer hoog is ingeschat.

In het rapport wordt geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico per jaar geen belemmering vormt voor de realisering van de nieuwbouwplannen. Bij de strengere c.q. hogere Basisnetprognose, categorie 2B, is er wel een  $10^{-6}$  contour van het plaatsgebonden risico aanwezig. Doordat deze op het spoortraject zelf ligt, treden geen belemmeringen op voor de omgeving en de nieuwbouwplannen.

Voor het groepsrisico is vastgesteld dat de nieuwbouwplannen ondanks het verdwijnen van de gelijkvloerse overgang zorgen voor een toename in het groepsrisico (door toename aantal personen). Het groepsrisico in zowel de huidige als in de toekomstige situatie, overschrijdt de oriëntatiewaarde niet (cijfers van de beleidsvrije marktprognoses). Met de strenge basisnetcijfers, categorie 2B, is er met de huidige bevolking al een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Deze overschrijding neemt toe door de nieuwbouwplannen. De navolgende tabel geeft de uitkomsten van de groepsrisicoberekeningen overzichtelijk weer.

| Situatie                                                     | Maximaal Groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| De huidige populatie met de huidige transportcijfers         | 0,030                                                      |
| De huidige populatie met de beleidsvrije marktprognoses      | 0,000                                                      |
| De toekomstige populatie met de huidige transportcijfers     | 0,039                                                      |
| De toekomstige populatie met de toekomstige transportcijfers | 0,000                                                      |
| De huidige populatie met de Basisnetcijfers categorie 2B     | 1,357                                                      |
| De toekomstige populatie met de Basisnetcijfers categorie 2B | 1,736                                                      |

#### VERANTWOORDING

In het kader van de verhoging van het groepsrisico door de nieuwe ontwikkelingen is door DHV een rapport opgesteld waarin de verantwoording van het groepsrisico aan bod komt (DHV B.V.; Masterplan Centrum Bilthoven, uitwerking elementen verantwoording groepsrisico; 12-2-2010). Het gehele rapport is separaat te raadplegen. Het plangebied van het onderhavige 'Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven' is een onderdeel van het onderzochte gebied en de resultaten uit dit rapport gelden dus ook voor dit deelgebied.

In het rapport is ingegaan op de aspecten rampenbestrijding (bestrijdbaarheid) en zelfredzaamheid. Tevens komen de maatregelen aan bod die genomen (kunnen) worden ter verbetering van de externe veiligheidssituatie.



Ten aanzien van de onderdelen rampenbestrijding en zelfredzaamheid is bepaald dat op de situatie twee rampscenario's van toepassing zijn:

- Druk- en hittebelasting ten gevolge van een BLEVE.
- Toxische belasting ten gevolge van giftig gas/damp.

Op basis van deze scenario's zijn de twee genoemde aspecten beoordeeld.

Met betrekking tot het onderdeel bestrijdbaarheid is naar voren gekomen dat beide scenario's te bestrijden zijn, mede met oog op de aanwezigheid van voldoende opstelplaatsen.

Ook met betrekking tot de zelfredzaamheid zijn geen belemmeringen aanwezig, ondermeer door de aanwezigheid van voldoende vluchtwegen. Tevens wordt geadviseerd door alarmering en voorlichting personen te informeren over wat te doen bij een calamiteit.

Met betrekking tot de maatregelen ter verbetering van de externe veiligheids-situatie worden allereerst de ruimtelijke maatregelen benoemd. Voornamelijk personen binnen 200 m van de spoorlijn hebben invloed op de hoogte van het groepsrisico. In het voorliggende plan zijn functies met een hogere personen-dichtheid voorzien in dit gebied. Echter, deze functies liggen niet direct langs het spoor (op meer dan 100 m), waardoor de hoogte van groepsrisico (met oog op de gebiedsindeling) verantwoord wordt geacht.

Ook maatregelen aan de bron kunnen leiden tot een verlaging van het groepsrisico (maatregelen aan het spoor zelf). Met het voorliggende planvoornemen verdwijnt de gelijkvloerse overweg aan de Soestdijkseweg Noord. Hierdoor neemt het risico af. Overige bronmaatregelen die zijn onderzocht, zoals rijden met lage snelheid en het beperken van het vervoer van gevaarlijke stoffen, zijn niet uitvoerbaar.

Tenslotte zijn ook overige maatregelen in beeld gebracht. Het realiseren van voldoende bluswatervoorzieningen is hier één van.

In het kader van zelfredzaamheid is het daarnaast van belang om een minimale brandwerendheid van gebouwen rondom het spoor te waarborgen. Hierdoor hebben de aanwezige personen de mogelijkheid om te vluchten.

Dit aspect wordt meegenomen bij de bouw van de bebouwing (waaronder in acht neming Bouwbesluit 2003).

Ten slotte is in het kader van zelfredzaamheid de aanwezigheid/realisatie van voldoende vluchtwegen van het spoor af van belang. Hierbij gaat het zowel om vluchtingangen van gebouwen als vluchtwegen in het plangebied. Deze laatste zijn voldoende aanwezig in het plangebied. Wat betreft de vluchtingangen van gebouwen; conform het Bouwbesluit 2003 is het verplicht vluchtingangen in gebouwen te realiseren. Bij uitwerken van de bebouwing, wordt met de situering van deze vluchtingangen rekening gehouden.

Indien extra (fysieke) voorzieningen in het ontwerp worden toegepast, is het plan uitvoerbaar en zal het thema extern veiligheid geen gevolgen hebben voor dit bestemmingsplan. Voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

GEVOLGEN VOOR HET  
BESTEMMINGSPLAN

#### 4.8

### **Aanwezigheid van conventionele explosieven**

Door AVG is een historisch onderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven (CE'n) uitgevoerd (probleeminventarisatie en probleemanalyse, nummer 296222, 16 november 2009).

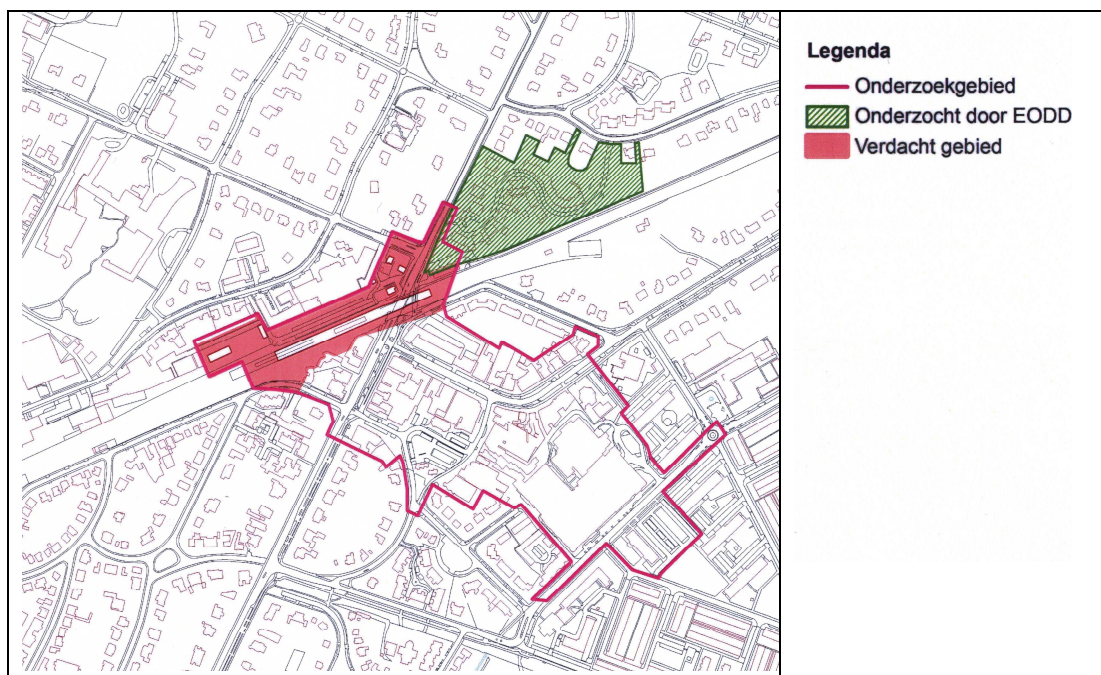
Doel van het historisch onderzoek is om aan de hand van zoveel mogelijk historische gegevens een zo genuanceerd mogelijk beeld te verkrijgen met betrekking tot het onderzoeksgebied in W.O.II. Aan de hand van deze gegevens, in combinatie met data uit het EODD-archief, wordt geprobeerd om een antwoord te geven op de vraag of er in het onderzoeksgebied een verhoogde kans is op het aantreffen van conventionele explosieven (CE'n).

Uit de inventarisatie is gebleken dat het onderzoeksgebied is getroffen door gevechtshandelingen, die voornamelijk verband houden met de luchtoorlog. Geadviseerd is om de probleeminventarisatie door middel van een probleemanalyse voort te zetten en nader te bepalen welk gebied of welke gebieden op CE'n moeten worden onderzocht.

In deze probleemanalyse komt naar voren dat de kans op het aantreffen van CE'n ter plaatse in het onderzoeksgebied voor een belangrijk deel wordt bepaald door het grondverzet dat in het verleden heeft plaatsgevonden. Algemeen kan worden gesteld dat de kans op het aantreffen van CE'n het grootst is, daar waar de situatie sinds 1945 nauwelijks is gewijzigd.

Geadviseerd wordt om het als verdacht aangegeven gebied in het rapport aan een nader CE-onderzoek te onderwerpen. Gezien het feit dat uitvoering van een detectieonderzoek als gevolg van de aanwezige (ijzeren) infra in veel gevallen niet mogelijk is, kan worden gekozen voor de methodiek van beveiligd ontgraven door een BRL-OCE gecertificeerd bedrijf.

Voor de niet verdachte gebieden geldt dat de kans op het aantreffen van CE'n net zo groot is als de gemiddelde kans in Nederland. Zekerheidshalve wordt geadviseerd om een calamiteitenplan voor deze gebieden op te stellen, waarbij wordt geadviseerd hoe te handelen bij het onverwacht aantreffen van CE'n. Voor de niet verdachte gebieden geldt, dat geen garantie kan worden gegeven dat het gebied vrij is van explosieven.



Figuur 7. Kaart opsporing conventionele explosieven

Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied doorgang kunnen vinden, met als aantekening dat voor de verdachte gebieden een nader CE-onderzoek wordt geadviseerd. Als gevolg van de aanwezigheid van de spoorlijn dient dit onderzoek uitgevoerd te worden, waar nodig, door een BRL-OCE gecertificeerd bedrijf.

Het vervolgonderzoek heeft plaatsgevonden door Saricon Safety & Risk consultancy (rapport: Aanvullend vooronderzoek conventionele explosieven Masterplan Bilthoven, 31 augustus 2010).

In het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan zijn gebieden als verdacht bestempeld omdat hier mogelijkwerwijs munitie (kleinkalibermunitie, hand- en geweergrenaten en afwerpmunitie) kan worden aangetroffen. De maximale diepte waarop munitie kan worden aangetroffen, verschilt per verdacht gebied van 2 m -mV tot 4 m -mV.

Indien grondwerkzaamheden plaatsvinden binnen de verdachte gebieden, wordt geadviseerd om explosievenopsporingswerkzaamheden uit te voeren vooraf of tijdens de voorgenomen reguliere werkzaamheden. Aangezien explosieven tot een maximale diepte van 4,5 m -mV aangetroffen kunnen worden, volstaat oppervlakedetectie in alle verdachte gebieden. Daarbij dient de kanttekening te worden geplaatst dat deze gebieden vrij dienen te zijn van elementen die de detectiewerkzaamheden verstoren zoals hekwerken, gewapend beton etc.

Er kan worden geconcludeerd dat de onderzoeken geen belemmeringen opwerpen voor verdere besluitvorming van de ruimtelijke ontwikkelingen.

GEVOLGEN VOOR HET  
BESTEMMINGSPLAN

## **4.9**

### **Natuurwaardenonderzoek**

#### **Inleiding**

In augustus 2009 is door BügelHajema Adviseurs een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd voor het plangebied van het Bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven. Dit onderzoek is gerapporteerd in het Advies Natuurwaarden Centrumgebied Bilthoven (BügelHajema Adviseurs 2009). In deze paragraaf worden de conclusies van het natuurwaardenonderzoek weergegeven.

#### **Gebiedsbescherming**

Beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) liggen op een voldoende afstand van het plangebied, zodat gezien de aard van de ingrepen geen negatieve effecten zijn te verwachten. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig.

De activiteit is op het punt van de gebiedsbescherming van de EHS niet in strijd met het Streekplan Utrecht 2005-2015. Op beide punten is het aan het bevoegd gezag, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, om deze visie te bevestigen.

#### **Soortbescherming**

Van bijna alle soortengroepen is op basis van het veldbezoek en bestaande gegevens een voldoende beeld verkregen. Alleen van de soortengroepen vleermuizen en broedvogels is in 2009 nog geen voldoende beeld van het voorkomen in het plangebied verkregen. Alle vleermuissoorten en inheemse vogelsoorten zijn op grond van de Flora- en faunawet zwaar beschermd.

#### **Niet bedreigde waarden**

Met betrekking tot de volgende soortengroepen is geen sprake van een overtreding van verbodsbepalingen als gevolg van de voorgestane ontwikkelingen in het gehele plangebied:

- vaatplanten;
- reptielen;
- vissen;
- dagvlinders;
- libellen;
- overige ongewervelde soorten.

#### **Vrijgestelde soorten**

In het gehele onderzochte gebied komen enkele beschermde soorten voor in de groepen amfibieën en zoogdieren, die worden verstoord door de werkzaamheden. Voor deze soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling voor de artikelen 9 tot en met 12 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld en voor verstoring van deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. De verboden in de artikelen 9,

10 en 11 gelden niet voor mol, bosmuis en veldmuis. Ook gelden ze niet voor huisspitsmuis als deze zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevindt.

### **Nadere inventarisatie**

#### **Vleermuizen**

Voordat gebouwen worden gesloopt of verbouwd en/of bomen worden gekapt, moet worden nagegaan of deze al dan niet door vleermuizen als verblijfplaats worden gebruikt of van groot belang zijn als foerageergebied en/of als vlieg-route. Indien uit het aanvullend onderzoek blijkt dat verblijfplaatsen of andere belangrijke gebiedsfuncties worden verstoord of vernietigd, kan een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of het nemen van mitigerende maatregelen nodig zijn. De resultaten van het aanvullend onderzoek zijn nodig voor de eventuele ontheffingsaanvraag.

Conform het protocol voor vleermuisonderzoek van het Netwerk Groene Bureaus ([www.netwerkgroenebureaus.nl](http://www.netwerkgroenebureaus.nl)) zal het plangebied op verschillende momenten gedurende de periode medio april tot en met oktober moeten worden geïnventariseerd om het gebruik van het plangebied door vleermuizen door het seizoen heen in kaart te brengen.

Op basis van twee in 2009 uitgevoerde avondinventarisaties, is reeds een vrij goed beeld verkregen van de aanwezigheid van vleermuizen in de nazomer (paarperiode). Hieruit is gebleken dat in deelgebied 2 Doorsteek mogelijk verblijfplaats(en) van gewone dwergvleermuis aanwezig zijn. De locatie van deze verblijfplaats(en) zal tijdens een vervolgonderzoek in het najaar 2009 nader worden bepaald. In de overige deelgebieden zijn geen paarverblijfplaatsen waargenomen. Aanvullend onderzoek in het voorjaar en zomer is noodzakelijk om uitsluitsel te kunnen geven over de aanwezigheid van zomerverblijfplaatsen en kraamverblijfplaatsen van vleermuizen in de deelgebieden. De uitvoering van dit onderzoek kan vanaf 15 april worden gestart en zal dan doorlopen tot 15 juli.

#### **Vogels**

Alle vogelsoorten (uitgezonderd exoten) zijn beschermd. Binnen het onderzoeksgebied is een aantal oudere gebouwen aanwezig die door gierzwaluw en huismus als broedplaats kunnen worden gebruikt. Deze vogelsoorten broeden veelal onder dakpannen. Nesten van gierzwaluw en huismus zijn sinds kort jaarrond beschermd. Beide soorten zijn op de Aangepaste lijst (LNV augustus 2009) met jaarrond beschermde vogelnesten geplaatst. Bij sloop van gebouwen en bij renovatie van daken is aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze soorten noodzakelijk.

Eveneens zijn een aantal vrij algemeen voorkomende soorten en enkele rode lijstsoorten in en rond het onderzoeksgebied aanwezig. Deze soorten komen mogelijk tot broeden in de groenvoorzieningen en in de laanbeplanting in het plangebied.

Wanneer er geen sprake is van sloop van gebouwen en/of renovatie van daken, kan men ervan uitgaan dat geen verbodsbepalingen worden overtreden als

buiten het broedseizoen wordt gewerkt of als de werkzaamheden voor het broedseizoen worden begonnen en continu voortduren. Als de werkzaamheden voor het broedseizoen worden gestart en continu voortduren, zullen broedvogels een rustigere broedplaats (op enige afstand) zoeken en niet door de werkzaamheden worden gestoord. Indien wordt gekozen voor de tweede optie moeten struiken, bomen en nestkastjes ruim voor aanvang van het broedseizoen worden verwijderd.

De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen van ongeveer 15 maart tot 15 juli duurt. In het plangebied is voor geen enkele soort de goede staat van instandhouding in het geding.

### **Uitvoerbaarheid van het ontwikkelingsplan**

#### **Vleermuizen**

Als gevolg van de ontwikkeling kunnen mogelijk verblijfplaatsen van gewone dwergvleermuis en laatvlieger worden vernietigd. Gewone dwergvleermuis is een algemeen voorkomende soort. Echter lijkt het aantal van laatvliegers landelijk af te nemen en is deze soort sinds augustus 2009 op de rode lijst gezet. Beide soorten zijn zowel Habitatrichtlijnsoorten (bijlage IV) als soorten uit tabel 3 van de Flora en faunawet (AMvB 2004). Voor verstoring van deze soorten ten behoeve van een ruimtelijke ingreep geldt dat alleen ontheffing kan worden verkregen wanneer sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang.

De eventueel in het onderzoeksgebied verblijvende individuen van gewone dwergvleermuis en laatvlieger vormen geen populatie op zichzelf, maar zijn onderdeel van de metapopulatie in de omgeving van De Bilt. Dit betekent dat vleermuizen door de gehele omgeving afwisselend meerdere verschillende verblijfplaatsen in en buiten het onderzoeksgebied gebruiken. Een kraamkolonie van bijvoorbeeld gewone dwergvleermuis bestaat over het algemeen uit 10 tot 40 vrouwtjes. In deze kolonie bevinden zich geen mannetjes; deze zitten vaak verspreid over de omgeving in andere verblijfplaatsen.

In het onderzoeksgebied zijn gewone dwergvleermuis (vier tot acht) en laatvlieger (één) in lage aantallen aangetroffen. Het betreft hier dus slechts een klein deel van de kolonie die in het onderzoeksgebied foerageert of verblijft. Het op termijn verdwijnen van enkele van de mogelijk in het plangebied aanwezige verblijfplaatsen zal geen wezenlijk effect hebben op de metapopulatie. De ontwikkeling zal dan ook niet conflicteren met de goede instandhouding van de soort.

Door vooraf mitigerende maatregelen te treffen, is een mogelijke ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Het betreft hier maatregelen als het plaatsen van vleermuiskasten en/of het realiseren van compensatie in nieuwbouw middels 'vleermuisvriendelijke' bouw, zoals een toegankelijke restruimte ((dubbele) spouw of ruimte onder het dak). Door het plaatsen van nestkasten en/of het

gebruik van vleermuisdakpannen en -stenen kunnen extra zomerverblijfplaatsen worden gecreëerd.

#### **Gierzwaluw en huismus**

Wanneer ten behoeve van de ontwikkeling(en) daken worden gesloopt of gerenoveerd, kunnen mogelijk nesten van gierzwaluw en huismus verloren gaan. Nesten van gierzwaluw en huismus zijn jaarrond beschermd. Wanneer een jaarrond beschermd nest is aangetroffen en deze door de ingreep zal verdwijnen, is altijd een omgevingscheck nodig. Wanneer in het plangebied voldoende gelegenheid is voor de soort om zelfstandig een vervangend nest te vinden of als een alternatief nest kan worden aangeboden, is een eventuele ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Een mitigerende maatregel die zorgt voor voldoende geschikte nestgelegenheden voor deze soorten in de omgeving, is bijvoorbeeld het gebruik van dakpannen in de nieuwbouw, die de plaatsing van mussendakpannen mogelijk maakt.

Tijdens de genoemde nadere inventarisatie zijn geen broedparen in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan aangetroffen. In het plangebied van het Bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven zijn wel enkele oude gebouwen aanwezig die door de gierzwaluw en huismus op een ander moment als broedplaats kunnen worden gebruikt. Het is derhalve wenselijk om een omgevingscheck uit te voeren, voordat daken worden verwijderd danwel gerenoveerd. Om de soorten zoveel mogelijk te ontzien wordt aangeraden de werkzaamheden buiten het broedseizoen te verrichten.

#### **Aanvullend onderzoek**

Door BügelHajema Adviseurs is naar aanleiding van het vooronderzoek een aanvullend onderzoek (Aanvullend vleermuizenonderzoek Bilthoven Centrum 2009-2010, augustus 2010) verricht naar het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen.

In het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is de aanwezigheid van een zomerverblijfplaats van een (solitair mannetje van) gewone dwergvleermuis in het pand Emmaplein 3 geconstateerd. Aangezien er tijdens het paar-seizoen nabij dit pand geen sociale geluiden zijn waargenomen, is het niet aannemelijk dat het ook een paarverblijfplaats betreft. Mogelijk heeft dit exemplaar elders in de omgeving een paarverblijfplaats.

In de directe omgeving zijn meer dan voldoende panden aanwezig, waarin potentieel geschikte verblijfplaatsen aanwezig zijn, die als geschikte zomerverblijfplaats van een solitair mannetje van gewone dwergvleermuis kunnen fungeren. Van gewone dwergvleermuis is bekend dat ze regelmatig van verblijfplaats wisselen.

De vernietiging van deze zomerverblijfplaats zal worden gemitigeerd en de sloop van het pand Emmaplein 3 zal plaatsvinden onder begeleiding van een vleermuisdeskundige.

Met inachtneming van mitigerende maatregelen, zullen de ontwikkelingsplannen geen negatief effect hebben op de instandhouding van de populatie gewone dwergvleermuis in Bilthoven, waardoor er geen noodzaak bestaat tot een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet.

Vanuit het aspect ecologie zijn er geen belemmeringen met het oog op de gewenste ontwikkelingen.

#### **4.10**

#### **Beeldkwaliteitseisen centrumgebied**

In 2008 is in opdracht van de gemeente De Bilt door bureau BDP.khandekar een masterplan opgesteld voor de herontwikkeling van het centrum en het stationsgebied van Bilthoven. Vervolgens heeft dat bureau in juli 2009 een beeldkwaliteitplan opgesteld om voor het centrum van Bilthoven een kwalitatief eindbeeld, zowel in de bebouwing als in de openbare ruimte, te waarborgen. Het doel van het beeldkwaliteitplan is inzicht te geven in de gewenste verschijningsvorm van de bebouwde en de onbebouwde omgeving.

Het plan geeft op verschillende niveaus in woord en beeld de uitgangspunten voor de architectonische uitwerking aan. In het beeldkwaliteitplan is onderscheid gemaakt tussen de bebouwde omgeving en de openbare ruimte.

De regels in het beeldkwaliteitplan zijn erop gericht de bestaande kwaliteiten van het centrum van Bilthoven te behouden en te versterken en om de nieuwe bebouwing op een passende wijze in te voegen. De kwaliteiten van het centrum, de dorpse informele sfeer met zijn diverse karakter en prettige schaal, zijn uitgangspunt voor de beeldkwaliteit.

In deze paragraaf worden de onderdelen behandeld die van belang zijn voor dit bestemmingsplan. Voor een uitgebreidere uitwerking of de overige onderdelen, wordt verwezen naar het beeldkwaliteitsplan.

##### **ROOILIJN EN PLAATSING OP DE KAVEL**

Kenmerkend aan het centrum in Bilthoven is de grote variatie in rooilijnen en de plaatsing van de gebouwen op de kavels. Dit versterkt de individuele presentatie van de panden. Nieuwe bebouwing moet passen in het beeld dat met deze wisselende rooilijnen is ontstaan.

De bebouwing aan de pleinen van het centrum, waaronder het Emmaplein, staat dicht op elkaar en begeleidt de ruimte formeler doordat er sprake is van één rooilijn. Ook de oude hoofdroute (de Soestdijkseweg) en de nieuwe hoofdroute (bypass ten noorden van het spoor) worden begeleid doordat bebouwing op één rooilijn staat.

##### **BOUWHOOGTES**

Het is van belang dat eventuele nieuwe bebouwing past in de schaal van de plek. Het centrum van Bilthoven bestaat nu uit bebouwing met een overwegend dorpse schaal van 2 à 3 lagen met een kap.



Rondom het station, de nieuwe bypass en de Soestdijkseweg zijn de ruimtes groter en is het mogelijk grotere hoogtes toe te passen. Aan de Soestdijkseweg wordt daarbij gedacht aan een hoogte van maximaal 4 lagen, met accenten tot 6 lagen ter hoogte van de kruising met het spoor. De bypass, ten noorden van het spoor, wordt begeleid door hogere bebouwing van maximaal 5 lagen. Om aan te tonen dat geen aanzienlijke achteruitgang in de bezonning plaatsvindt, heeft een bezonningsstudie plaatsgevonden voor de nieuwe gebouwen. Hieruit zijn geen consequenties voor het onderhavige plan naar voren gekomen. De bezonningsstudie is als afzonderlijke bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

Naast de schaal is ook het gebruik van kappen beeldbepalend. Nieuwe bebouwing krijgt dan ook een variatie in de kappen.

De gevelindeling van de panden in het centrum valt uiteen in twee hoofdcategorieën. De historische (villa-) bebouwing kenmerkt zich door een meer verticale gevelindeling, wat de bebouwing een voornaam uiterlijk geeft. Deze bebouwing bevindt zich met name aan de Soestdijkseweg. De bebouwing uit recentere periodes kenmerkt zich juist door een minder gerichte gevelindeling, of in sommige gevallen een licht horizontale gevelindeling.

GEVELINDELING

Eventuele nieuwbouw houdt rekening met deze verschillen. Bebouwing aan het Emmaplein krijgt een meer voornaam uiterlijk met een hoofdzakelijk verticale gevelindeling. De overige bebouwing, aan de straten, kent een minder formeel karakter doordat de gevel minder gericht is (geen verticale of horizontale nadruk).

Doordat sommige wegen een gebogen verloop hebben, komen zijgevels van de panden in het zicht. Het is van belang dat deze gevels ook de kwaliteit van een voorgevel hebben en geen gesloten, dode uitstraling hebben.

Bij commerciële voorzieningen is het van belang om een goede relatie tussen de plint en de bovenliggende verdiepingen te krijgen.

Om het individuele karakter van de panden te waarborgen mogen toevoegingen als luifels en reclame-uitingen niet domineren en per pand individueel worden toegepast.

De ambitie om via de herinrichting van het centrumgebied te komen tot een kwaliteitsverbetering van de uitstraling van de panden in het winkelgebied van de kern, wordt op verschillende manieren gestalte geven. De voornaamste ruimtelijk relevante aspecten uit het beeldkwaliteitplan zijn vertaald in het bestemmingsplan.

GEVOLGEN VOOR HET  
BESTEMMINGSPLAN

In de regels en op de plankaart is op verschillende manieren met de beeldkwaliteit van het plangebied rekening gehouden. De hoogtematen zijn op de plankaart gedetailleerd vastgelegd.

De overige aspecten uit het beeldkwaliteitplan zullen onderdeel gaan uitmaken van het gemeentelijke welstandsbeleid dat is vastgelegd in de gemeentelijke

Welstandsnota. Het beleid richt zich primair op de bouwopgaven. Vanwege de planmatige functieverandering is voor de sturing van welstand het beeldkwaliteitplan het aangewezen instrument om de gewenste kwaliteitsverbetering te formuleren en te bewerkstelligen. Het beeldkwaliteitplan kent niet alleen criteria waaraan bouwwerken dienen te voldoen, maar gaat ook in op de vormgeving van het openbare gebied.

Dit laat onverlet dat het beeldkwaliteitplan wel vertaald moet worden in de welstandsnota waardoor er geen strijd meer is met deze welstandsnota. De huidige criteria worden vervangen. De gemeente vindt het noodzakelijk het centrumgebied te herontwikkelen, omdat er zwaardere algemene belangen spelen. Deze belangen hangen samen met een versterking van de winkelstructuur, het verkeersveiliger maken van het centrum en het centrum meer in samenhang met het stationsgebied te brengen. Deze keuzes, vastgelegd in verschillende visies en plannen, leiden ertoe dat de gemeentelijke welstandsnota voor het centrumgebied dient te worden aangepast aan deze ontwikkelingen.

De gemeente stelt een supervisor aan om de planontwikkeling in het centrumgebied te begeleiden. De welstandsnota, het beeldkwaliteitplan en de supervisie bieden de garantie de ruimtelijke kwaliteit in het centrum te waarborgen.

#### **4.11**

#### **Parkeeronderzoek**

Het centrumgebied van Bilthoven wordt gekenmerkt door een functiemenging van wonen, werken, winkelen en horecavoorzieningen. Afzonderlijk en gezamenlijk veroorzaken al deze functies een behoefte aan parkeervoorzieningen. Om deze behoefte en de daarbij behorende voorzieningen in beeld te brengen is een parkeeronderzoek uitgevoerd: Parkeeronderzoek centrumgebied Bilthoven, Goudappel Coffeng, BLT030/Jsk/0378, 23 november 2009.

##### **Auto's**

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen binnen het totale centrumgebied van Bilthoven aanwezig zijn om de huidige parkeervraag op te vangen. De meeste parkeerders in het gebied zijn bezoekers: 80% van de parkeerders staan maximaal 1,5 uur in het gebied geparkeerd.

Er is met betrekking tot de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen een groot verschil in de secties binnen het gebied. Rondom De Kwinkelier zijn maximaal 50% van de parkeerplaatsen bezet terwijl in het gebied rondom het Emmaplein en het Vinkenplein de grens voor een acceptabele parkeersituatie van 85% op de werk- en zaterdagen wordt overschreden. Op zaterdag staan er zelfs meer auto's in dit gebied geparkeerd dan dat er legale parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Binnen het centrumgebied bestaat de grootste groep parkeerders uit bezoekers. Met uitzondering van het gebied rondom het station waar de werkers de grootste groep parkeerders vormt.

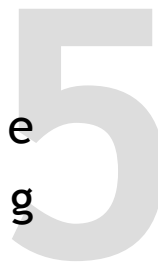
In de uitwerking van het Masterplan Centrumgebied Bilthoven zijn voldoende parkeerplaatsen ingepland om aan de toekomstige parkeervraag te voldoen. Er zijn ten minste 1.053 openbare parkeerplaatsen nodig, terwijl 1.073 parkeerplaatsen gepland zijn. In het plangebied van het onderhavige 'Bestemmingsplan Stationsgebied' zijn parkeerplaatsen voorzien half onder het maaiveld onder de bebouwing ter plaatse van de driehoek tussen het spoor, de Spoorlaan en het Emmaplein. Daarnaast is een parkeerterrein aan de achterzijde van het station voorzien van circa 154 parkeerplaatsen en zullen er parkeerplaatsen worden gerealiseerd langs de wegen aan de noordzijde van het station en in de openbare ruimte langs het Emmaplein.

#### Fietsen

In de huidige situatie zijn rondom het station onvoldoende stallingsplaatsen voor fietsen aanwezig. Door uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen wordt dit opgelost. In de toekomstige situatie zullen voor de commerciële functies 188 extra fietsenstallingen geplaatst moeten worden om in de toekomstige vraag te kunnen voorzien. In deze vraag wordt voorzien door het realiseren van een fietsenstalling ten noorden van de onderdoorgang. Ten noordwesten van het station is een niet overdekte fietsenstalling voorzien. Ten zuiden van het station, tussen het spoor en de driehoek, wordt eveneens de mogelijkheid tot het stallen van fietsen geboden.



# Juridische planbeschrijving



## 5.1

### Keuze planvorm

Als planvorm is gekozen voor een eindplan met ‘een globale regeling en kaart waar mogelijk’ en ‘een gedetailleerde regeling en kaart waar noodzakelijk’. Het bestemmingsplan is daarmee een op ontwikkeling gericht plan. Het stationsgebied wordt immers voor een groot deel volledig opnieuw ingericht. Het bestemmingsplan moet deze ontwikkelingen ook mogelijk maken. In de bestemmingsregeling zijn nieuwe ontwikkelingen door deze bij recht mogelijk te maken. Op basis van deze regels kan een bestemming direct nadat het bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen worden verwezenlijkt: zo kunnen bijvoorbeeld winkels met woningen worden gebouwd en kunnen wegen en tunnels worden aangelegd. Het bestemmingsplan vat voor het stationsgebied de bestemmingen in een kaartbeeld. In de regels bij de kaart zijn de functies in het stationsgebied geregeld, zoals bouw- en gebruiksmogelijkheden, de hoeveelheid ruimte die wordt toebedeeld aan functies, zoals horeca, dienstverlening en maximale bouw- en goothoogtes. Het plan heeft een rechtstreekse bouwtitel, hetgeen inhoudt dat aanvragen om bouwvergunning worden getoetst aan het bestemmingsplan en kunnen worden verleend indien het bouwplan of het voorgenomen gebruik van een bestaand pand in het bestemmingsplan past.

Ter plaatse van de zogenoemde driehoek in het plangebied is een specifieke wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het verwijderen van de aanduiding ‘dienstverlening’ en ‘horeca’, indien is gebleken dat de functie is beëindigd of niet valt aan te nemen dat deze zal worden verwezenlijkt. Een dergelijke bevoegdheid mag worden gebruikt, maar dat is niet verplicht.

## 5.2

### Planopzet

Het plan is overeenkomstig de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) die op 1 juli 2008 in werking zijn getreden vevat in:

- a. een verbeelding, bestaande uit één kaartblad, schaal 1:1.000 met bijbehorende legenda, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;
- b. een omschrijving van de bestemming, waarbij het toe te kennen doel of de doeleinden zijn aangegeven;

- c. regels omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en van de zich daarop bevindende gebouwen.

Het plan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008). De in de SVBP2008 opgenomen verplichtingen voor de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen zijn in het voorliggende bestemmingsplan toegepast.

De SVBP2008 en het Bro2008 bevatten een aantal onderdelen die verplicht moeten worden overgenomen in de regels van een bestemmingsplan. Dit betreft:

- begrippen: een aantal begrippen dienen te worden overgenomen uit de SVBP2008;
- de wijze van meten;
- de anti-dubbeltelbepaling;
- het overgangsrecht.

De Wro bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit is dus niet in de regels opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling. Tevens is de uitsluiting van de aanvullende werking Bouwverordening onder de nieuwe Wro vervallen en daarom niet meer opgenomen in de regels.

Per 1 oktober 2010 geldt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In de regels is een verwijzing naar deze wet opgenomen.

### 5.3

## Artikelgewijze toelichting op de regels

### Inleidende regels

Het bestemmingsplan voorziet in een aantal inleidende, algemene en slot- en overgangsregels. In deze paragraaf volgt een korte toelichting op deze regels.

#### BEGRIPPEN

Het opnemen van begripsbepalingen is beperkt tot die begrippen, waarbij sprake is van een (mogelijke) afwijkende betekenis in het algemeen spraakgebruik en/of technische begrippen waarbij een vereenvoudigde omschrijving de leesbaarheid bevordert.

#### WIJZE VAN METEN

Met het oog op het kunnen bepalen van de in de regels aangegeven oppervlakte, goot- en bouwhoogten en inhoud van bouwwerken is aangegeven waar en hoe deze worden gemeten.

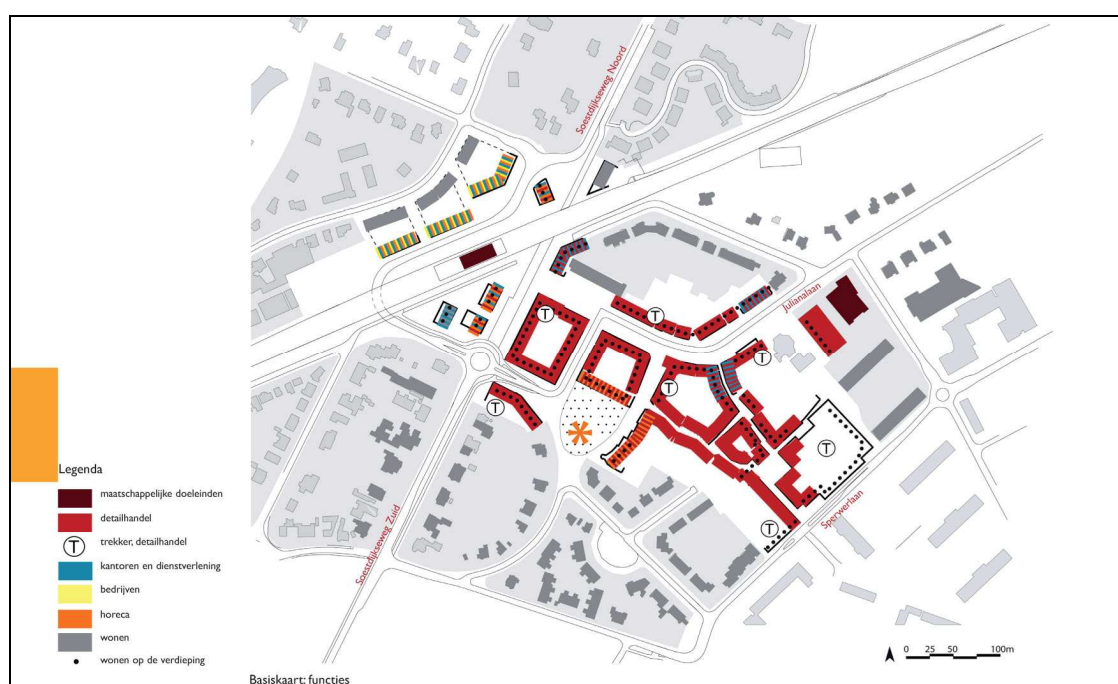
## Bestemmingsregels

De gemeente beoogt met het bestemmingsplan in het stationsgebied en het centrumgebied zoveel mogelijk tot één aaneengesloten winkelgebied te komen met winkelondersteunende horeca.

Voorzieningen en kantoren komen in principe aan de uitlopers van het winkelgebied en rondom het station. Trekkers, zoals een plaatselijk bekende speciaalzaak of een bekende winkelketen, komen op strategische plekken om de looproutes te bevorderen.

In het plangebied mogen woningen overal op de verdiepingen komen. De figuur 8 'Functies in het centrumgebied' geeft een indruk van de visie op de spreiding van de belangrijkste centrumfuncties.

CENTRUM - 1



Figuur 8. Functies in het centrumgebied

Binnen de bestemming Centrum - 1 is detailhandel rechtstreeks toegestaan op de begane grond, al dan niet met ondergeschikte horeca. De ondergeschiktheid is vastgelegd door middel van het opnemen van een maximum vloeroppervlak van 40 m<sup>2</sup>. Andere bestaande of wenselijke functies op de begane grond, zoals dienstverlening en horeca met een vloeroppervlak van meer dan 40 m<sup>2</sup> is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'dienstverlening' respectievelijk 'horeca', uitsluitend op de eerste bouwlaag. Op deze wijze regelt het plan de detailhandelsfunctie, maar biedt het plan tegelijkertijd bij recht de mogelijkheid de functies detailhandel, dienstverlening en/of horeca onderling om te zetten.

Wonen is op de verdieping toegestaan. Het bestemmingsplan biedt bij de woning onder voorwaarden mogelijkheden voor aan huis verbonden beroep of bedrijf. Dit mogen uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn uit categorie 1 van een in bijlage 1 bij de regels opgenomen 'Staat van bedrijfsactiviteiten'. Activitei-

ten die naar hun aard en hinder op de omgeving gelijk te stellen zijn met activiteiten uit categorie 1 van de in bijlage 1 opgenomen 'Staat van bedrijfsactiviteiten' zijn onder voorwaarden bij ontheffing toegestaan.

Ter hoogte van het station is voorzien in de ontwikkeling en realisering van een gebouwencomplex net buiten het winkelgebied. De maximale bouw- en goothoogte van het complex is 15 m respectievelijk 11 m. Overigens sluit de bebouwingsregeling aan op de regeling van de bestemming Centrum - 1. De westelijke hoek is bepaald op een maximale bouw- en goothoogte van 18 m. respectievelijk 14 m.

Ten behoeve van de bestemming is een bestemmingsvlak en een maximale goot- en bouwhoogte opgenomen. Hoofdgebouwen zijn toegestaan in het bestemmingsvlak, waarvoor de maximale goot- en bouwhoogte geldt.

In de regels is uitgegaan van een eerste bouwlaag met een minimum hoogte van 3,5 m. Dit maakt de gewenste invulling met een winkellaag en bovenwoningen mogelijk.

Boven de winkel is plaats voor één of meerdere bovenwoningen, wat neerkomt op een bouwlaag van 3 m voor twee bovenverdiepingen bij een goothoogte van 11 m. Voor de bovenste laag is er ruimte voor een kap. Door hiervoor een maat van 1+4 m te hanteren is de ruimte aanwezig om een royale kap te realiseren, zoals bedoeld in het beeldkwaliteitplan. De dakhelling is vastgelegd op niet minder dan 20° en niet meer dan 70°. Met deze percentages zijn nagenoeg alle soorten kappen te realiseren.

Bebouwde parkeervoorzieningen zijn in het hele plan toegestaan in kelders en onderbouwen, dat wil zeggen onder het maaiveld.

#### BOUWHOOGTES

De bouw- en goothoogtes zijn in de regels voor de bestemming Centrum -1, alsmede voor de overige bestemmingen voor zover relevant, vastgelegd. De gewenste bouwhoogtes zijn in het masterplan met een verdere verfijning in het beeldkwaliteitplan besproken en vastgelegd. Gezien het belang is een toelichting op de keuzes van de hoogtematen in het bestemmingsplan niet overbodig.

De volgende uitgangspunten liggen aan de gekozen hoogtematen ten grondslag:

- in algemene zin geldt dat eventuele nieuwe bebouwing dient te passen in de schaal ter plaatse. Het centrum van Bilthoven bestaat nu uit bebouwing met een overwegend dorpse schaal van 2 à 3 lagen met een kap. Rondom de Soestdijkseweg komt momenteel al wel bebouwing met een grotere hoogte voor met het appartementengebouw van architect Dudok;
- de hoogtematen van de (nieuwe) bebouwing in het hart van het centrum zijn aangepast aan de schaal van het huidige centrum. Nieuwbouw moet aansluiten bij de huidige hoogtes;
- de nieuwe bebouwing mag geen dissonant vormen naast bestaande bebouwing. Zo is de ene plek iets stedelijker dan de andere en lenen plekken aan de randen van het centrum zich beter voor iets hogere bebouwing dan midden in het centrum;



- hogere bebouwing om een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte exploitabel te maken wordt beperkt tot enkele plaatsen langs de Soestdijkseweg, waar reeds hoge bebouwing is en rondom het spoor.

Het voorgaande leidt tot de volgende keuzes in bouwhoogtes in het bestemmingsplan:

- rondom het station, de nieuwe bypass en de Soestdijkseweg zijn de ruimtes groter. Grotere hoogtes zijn er goed toepasbaar met aan de Soestdijkseweg een hoogte van maximaal vier lagen;
- bij de bypass ter hoogte van het spoor is hogere bebouwing met maximaal vijf lagen toegestaan;

Ter plaatse van de driehoek tussen het spoor, de Spoorlaan en de Soestdijkseweg Zuid is wat betreft de bouwhoogte aan de Soestdijkseweg Zuid de volgende keuze gemaakt:

het gebouw zal een gevarieerd aanzicht krijgen door een gevarieerde bouwhoogte. Voor een deel van de gevel geldt dat de maximale bouw- en goothoogte zijn bepaald op 15 m. respectievelijk 11 m. Een percentage van de bouw- en goothoogte zijn bepaald op 11 m respectievelijk 8 m, om af te dwingen dat bij een bouwplan een gedeelte als 2 lagen plus kap wordt gerealiseerd. Het idee van een hoge, gesloten bebouwingswand wordt hiermee voorkomen.

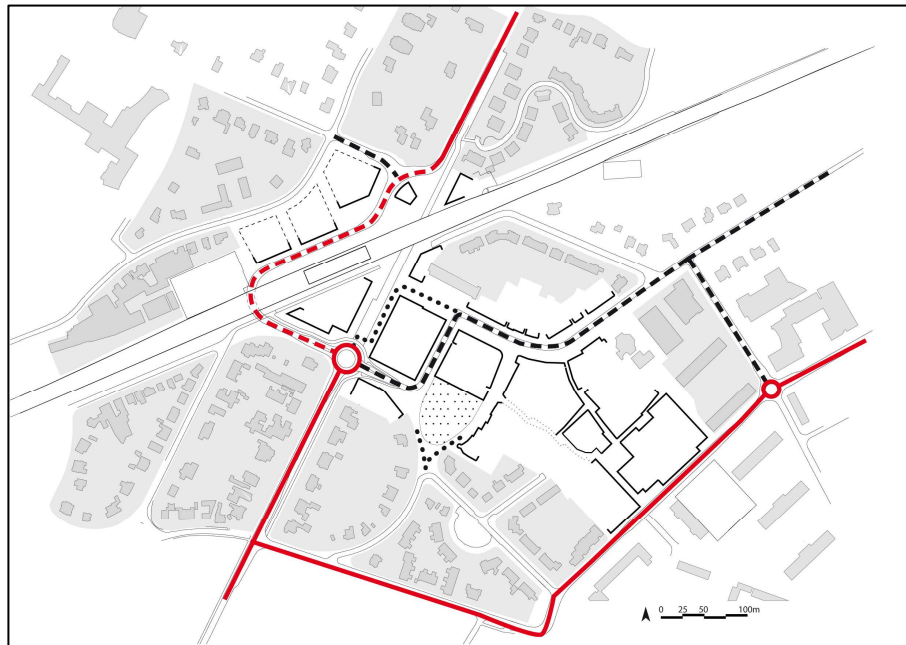
De karakteristieke bomenlanen en privétuinen zijn geregeld in de daar geldende bestemmingen.

In de bestemming Centrum - 1 is ter hoogte van de zogenoemde driehoek (Emmaplein) in de regeling voorzien in horeca door deze ter plaatse aan te duiden. Daarmee ontstaat de mogelijkheid er horeca te vestigen in plaats van een winkel. Voorts bevat de bestemming bij recht de mogelijkheid voor (diverse en gerichte) winkels met ondersteunende horeca.

HORECA

Het bestemmingsplan regelt de doorgaande hoofdontsluitingswegen voor autoverkeer (eerste orde) in het plangebied via de Soestdijkseweg Zuid, de bypass naar de Soestdijkseweg Noord en vice versa. Deze tweede hoofdontsluitingsweg, de Sperwerlaan, ligt buiten het centrumgebied. Op de Sperwerlaan geldt een maximum snelheid van 50 km per uur. Het gedeelte van de Soestdijkseweg, inclusief de nieuwe bypass, ter hoogte van het centrumgebied wordt een 30 km per uur traject.

BESTEMMING VERKEER



Figuur 9. Hoofdverkeersroutes (Bron: Masterplan, januari 2009).

De hoofdonthoudingsweg heeft de bestemming 'Verkeer' (V). De bestemming regelt de wegen en voet- en fietspaden, inclusief bijbehorende parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, bermen en waterlopen. Het bouwen van gebouwen is in deze bestemming uitgesloten, uitgezonderd de realisatie van lifthuizen en een gebouw ten behoeve van het stallen en repareren van fietsen ter plaatse van de aanduiding fietsenstalling. De bestemming regelt voorts de bouwhoogte (10 m) van voorzieningen zoals lichtmasten en de geleiding van het verkeer. Overige bouwwerken mogen niet hoger zijn dan 4,5 m.

#### BESTEMMING RAILVERKEER

De spoorlijn in het plangebied krijgt een specifieke regeling in het bestemmingsplan. Naast de regeling voor het railverkeer regelt de bestemming de detailhandel op het spoorwegemplacement met een maximale oppervlakte van 80 m<sup>2</sup> en regelt het de bouw van de tunnels ten behoeve van het verkeer ter plaatse van de aanduiding 'tunnel'. Voor het bouwen van bouwwerken is een maximale hoogtemaat opgenomen van 13 m voor overkappingen, 10 m voor palen en masten en 4,5 m voor alle overige bouwwerken.

#### BESTEMMING VERKEER- VERBLIJF

De weg die over het Emmaplein gaat is van de derde orde en bedoeld voor bestemmingsverkeer. De openbare ruimte wordt hier zo ingericht dat de automobilist zich duidelijk als gast gedraagt, waarbij de inrichting van de openbare ruimte sneller rijden dan stapvoets niet mogelijk maakt.

De wegen van de tweede en derde orde krijgen om deze reden de bestemming 'Verkeer - Verblijf' (V-V). De gronden zijn bestemd voor wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen. Aan de noordzijde van het station is een specifieke regeling opgenomen voor het bieden van een mogelijkheid tot reparatie van fietsen en detailhandel met een maximum oppervlak van 180 m<sup>2</sup>. Voor het bouwen van bouwwerken is een

maximale hoogtemaat opgenomen van 10 m voor lichtmasten en geleiding van het verkeer, 5 m voor speelvoorzieningen en 3 m voor overige bouwwerken.

Het fiets- en voetgangerverkeer is in het bestemmingsplan geregeld in de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf'. Voor fietsers geldt in het bijzonder dat op de hoofdwegen, maar voor een deel ook op de overige wegen vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd. Voor voetgangers is in het plan een onderverdeling gemaakt naar:

FIETS- EN VOETGANGERS

1. Winkelroutes, waarbij wandelaars een laag 'ritme' hebben bij het bewegen door de openbare ruimte, bijvoorbeeld in het nieuwe winkelcircuit. Hier is het mogelijk om aan de routing verblijfsplekken, zoals terrassen te koppelen.
2. Aanlooproutes, waarbij wandelaars, frequent vanuit een bepaalde plek of richting, bijvoorbeeld vanuit het station, of vanuit een parkeergarage een doelgebied inlopen, bijvoorbeeld het stationsgebied of winkelgebied. Hierbij is het belangrijk dat de inrichting van de openbare ruimte de hoeveelheid 'aanlopers' aan kan.
3. Doorlooproutes, waarbij wandelaars op weg zijn van de ene naar de andere plaats, en daarbij door een gebied heen lopen zonder specifiek in dit gebied een doel te hebben, bijvoorbeeld op weg van een parkeerplaats naar een winkel of naar het station.

Bewust is gekozen voor het opnemen van de bestemming 'Verkeer - Verblijf' om het verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers in het plangebied zo optimaal mogelijk te maken door er specifieke voorzieningen toe te laten, zoals terrassen en ander straatmeubilair.

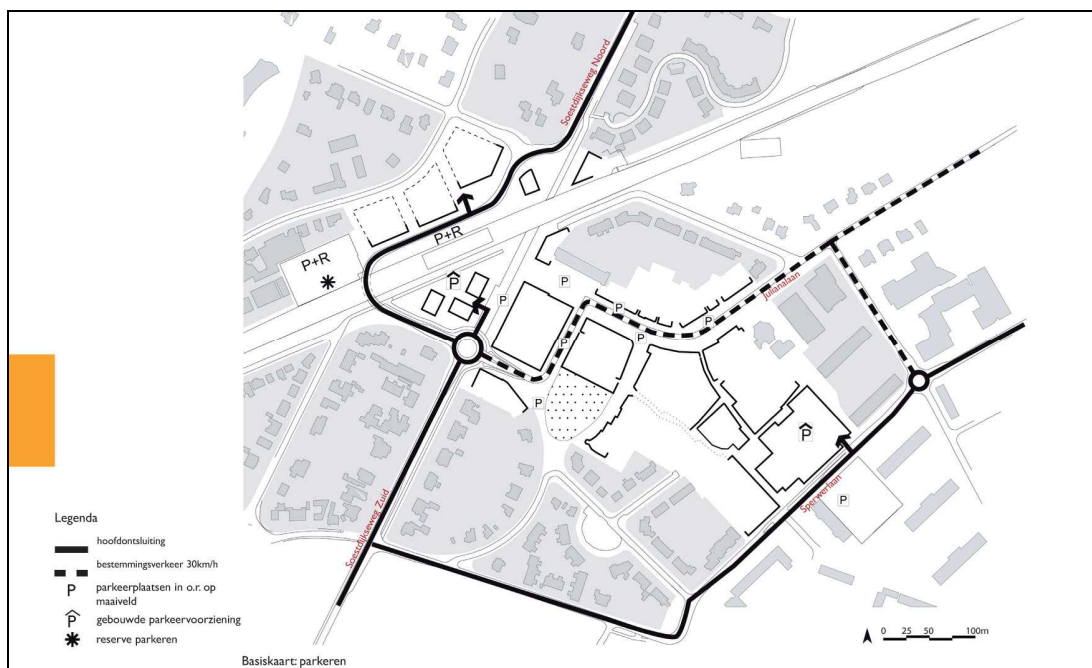
Voor wat betreft de loopbrug van de parkeerplaats aan de noordwestzijde van het station naar het tussenperron, zal deze worden toegestaan in de bestemmingen 'Verkeer - Verblijf' en 'Verkeer - Railverkeer'.

Binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer - Verblijf' is parkeren toegestaan. De grootste parkeerconcentraties ten behoeve van het centrum zijn gelegen aan de aanrijdroutes. Deze keuze is gemaakt op basis van het principe dat bezoekers van het centrum, zoveel mogelijk direct vanaf de aanrijdroute de auto in een 'geconcentreerde parkeervoorziening' kunnen parkeren. Van daaruit kan er te voet het centrum worden ingegaan. Een soortgelijke parkeervoorziening bestaat al aan de Sperwerlaan, maar ontbreekt nog aan de andere kant. Daarom wordt ter hoogte van het station in de driehoek een openbare parkeergarage (aanduiding 'parkeerterrein') gemaakt. Deze is te bereiken vanaf de Soestdijkseweg Zuid.

PARKEREN

Er moet worden voorkomen dat er onnodig veel autobewegingen door het centrum komen, doordat automobilisten op zoek gaan naar een parkeerplek. Daarom zijn langs de meest gebruikte verkeerswegen parkeerplaatsen op maaiveld gesitueerd. Langs de bestemmingsverkeersroute over het Emmaplein komen enkele 'losse' langspaarkeerplaatsen.

Figuur 10 'Parkeren' geeft de verschillende parkeerprincipes en parkeerplaatsen aan.



Figuur 10. Parkeren

Bebouwde parkeervoorzieningen zijn in het hele plan toegestaan in kelders en onderbouwen, met dien verstande dat ter plaatse van de specifieke aanduiding 'parkeren' bij het station de bouw van een parkeeronderbouw half boven het maaiveld buiten de begrenzing van de bebouwing toegestaan is, om de ruimte ter plaatse van het station (Park and Ride) optimaal te kunnen benutten. De bouwregels zijn vergelijkbaar met de bouwregels uit de bestemming 'Verkeer'.

### Algemene regels

#### ANTI-DUBBELTELREGEL

De anti-dubbelregel dient om te voorkomen dat een terrein nog een keer wordt meegeteld bij het beoordelen van een aanvraag om een bouwvergunning.

Verder zijn de algemene bouwregels, algemene gebruiksregels en de algemene ontheffingsregels opgenomen. Tot slot zijn het overgangsrecht en de slotregel met de titel van het bestemmingsplan en dergelijke opgenomen.

#### ALGEMENE GEBRUIKS- REGELS

Om tegen afwijkend gebruik op te kunnen treden is het noodzakelijk regels op te nemen. In het bestemmingsplan is daarvoor gebruik gemaakt van een algemene gebruiksregel om seksinrichtingen uit te sluiten.

#### ALGEMENE ONTHEFFINGS- REGELS

In dit artikel zijn ontheffingsregels opgenomen die betrekking hebben op alle bestemmingen. Deels betreft het, met het oog op de feitelijke situatie of een concreet bouwplan, een in beperkte mate kunnen aanpassen van de reeds gegeven regels met betrekking tot gebruik en/of bebouwing. Deels betreft het ook het kunnen inspelen op een latente, bij de planvoorbereiding niet concreet voorziene behoefte aan kleinschalige voorzieningen zoals bouwwerken voor openbaar nut.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Het bestemmingsplan bevat één wijzigingsregel waarmee de overschrijding van bestemmingsgrenzen geregeld wordt.                                                                                                                                                                                                                     | ALGEMENE WIJZIGINGS-<br>REGELS |
| Dit artikel bevat de regels met betrekking tot de wijze waarop burgers gelegenheid hebben mondeling of schriftelijk hun zienswijze kenbaar te maken tegen een voorgenomen ontheffing door het college van burgemeester en wethouders.                                                                                              | ALGEMENE PROCEDURE<br>REGELS   |
| Onder overige regels is de realisatie van een minimum aantal sociale huurwoningen gevat en is de afstemming geregeld met andere wettelijke regelingen waarnaar in de regels wordt verwezen.                                                                                                                                        | OVERIGE REGELS                 |
| <b>Overgangs- en slotregels</b><br>Uit oogpunt van behoorlijk bestuur dienen bestaande bebouwing en bestaand gebruik, welke afwijken van de in het bestemmingsplan opgenomen regels, te kunnen worden voortgezet (overgangsregels). In deze regeling geldt dit niet voor reeds met het vorige bestemmingsplan strijdige situaties. | OVERGANGSRECHT                 |
| In de slotbepaling is aangegeven onder welke benaming de regels kunnen worden aangehaald.                                                                                                                                                                                                                                          | SLOTREGEL                      |



# Economische uitvoerbaarheid



Voor het bestemmingsplan heeft de gemeente de financiële haalbaarheid getoetst. Het Masterplan, waarin de visie voor het plangebied is ontvouwd, laat een tekort op de totale exploitatie zien.

Dit betreft een exploitatie exclusief de financiering en aanleg van de onderdoorgangen en waarvan het tekort wordt gedekt uit de algemene middelen. Ten behoeve van de financiering en aanleg van de onderdoorgangen in het bestemmingsplangebied is een separaat budget beschikbaar in de vorm van fondsen. De gemeente heeft een samenwerkingsovereenkomst met ProRail gesloten waarin deze fondsen zijn vastgelegd. De fondsen zijn toereikend voor de financiering en aanleg van de onderdoorgangen.





## B i j l a g e n



## **Bijlage 1**

### **Deelnemende instanties (kern)klankbordgroep**

De klankbordgroep bestaat uit 19 deelnemers, namelijk:

1. 7 vertegenwoordigers namens de ondernemers uit het plangebied.
2. 7 vertegenwoordigers namens de bewoners uit het plangebied.
3. 5 vertegenwoordigers namens de maatschappelijke organisaties. Het betreft de scholen/werkplaats, belangenbehartiging gehandicapten, de Fietzersbond, ROVER en de Ouderenraad.

Uit de klankbordgroep is een kernklankbordgroep samengesteld met 3 vertegenwoordigers namens de ondernemers, 2 vertegenwoordigers namens de bewoners en 2 vertegenwoordigers namens de maatschappelijke organisaties.



## **Bijlage 2**

### **Verslag overleg met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden**

Vergaderdatum: 27 augustus 2009

Onderwerp: Verslaglegging van de afspraken in het kader van de watertoets met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden over het opstellen van het voorontwerpBestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven

Aanwezig: de heer M. Anten (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden), de heren F. van der Beek en M. Seyman (Gemeente De Bilt) en de heer J.W. Bomhof (BügelHajema Adviseurs)

Op donderdag 27 augustus 2009 vond op het gemeentehuis De Bilt, te Bilthoven overleg plaats met Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het overleg vond plaats in het kader van de watertoets ten behoeve van het opstellen van het voorontwerpBestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven.

Bij aanvang van het overleg is door de heer F. van der Beek, assistent projectmanager Centrumgebied Bilthoven, een toelichting gegeven op de stand van zaken op het project in het algemeen en op het op te stellen voorontwerp in het bijzonder. Vervolgens is in het overleg aandacht besteed aan de volgende punten:

- het beleid van de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap;
- lopende en geplande onderzoeken en projecten in het plangebied;
- veiligheid;
- overlast;
- watervoorziening;
- bodemdaling;
- waterkwaliteit;
- verdroging;
- riolering;
- risico's en kosten.

Naar aanleiding van het overleg zijn de volgende concrete afspraken gemaakt:

1. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt een waterparagraaf opgenomen. In de paragraaf zal op voornoemde aandachtspunten worden ingegaan, voor zover het relevant is voor het plangebied. De onderwerpen bodemdaling, veiligheid (primaire en secundaire waterkeringen, waterbergingsgebieden), watervoorzieningen voor natte natuur, verdroging, kwel, water en recreatie, water en landschap/cultuurhistorie en oppervlaktewaterkwaliteit spelen in het plangebied niet en worden in de waterparagraaf inhoudelijk niet aan de orde gesteld.

2. Voor het plangebied zijn het ontwerp-waterbeheerplan met de titel 'Water voorop!' voor de periode 2010 - 2015 van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, in combinatie met het ontwerp Provinciaal Waterplan 2010-2015 en het ontwerp deelplan Kaderrichtlijn Water van provincie Utrecht van belang. Het beleid uit deze plannen wordt beknopt verwoord en het belang van de beleidsvoornemens, relevant voor het plangebied, worden benadrukt.
3. In het plangebied dient aandacht te worden geschonken aan 'duurzaam waterbeheer' in het algemeen en de maatregel 'afkoppelen en infiltreren' in het bijzonder. Doel is om zo weinig mogelijk schoon hemelwater af te voeren naar het riool, maar dit water te laten infiltreren in de bodem. Het hoogheemraadschap geeft aan de gemeente graag te willen adviseren bij de uitvoering van de maatregelen. Het schap stelt dat de gemeente beslist en concreet uitvoert. De gemeente benadrukt dat sprake is van reeds bestaand dicht stedelijk gebied waar elke maatregel en elk effect met betrekking tot afkoppelen en infiltreren zorgvuldig technisch en financieel berekend en beoordeeld moet worden. Op grond van deze onderzoeken zal de gemeente moeten beslissen in hoeverre de maatregel 'afkoppelen en infiltreren' voor het plangebied zinvol is, waarbij het doel 'duurzaam waterbeheer' moeten worden afgezet tegen de maatschappelijke kosten (wateroverlast, rioolrecht) ervan.

De gemeente start binnenkort een onderzoek naar het te ontwikkelen en aan te leggen nieuwe rioolsysteem. Uiteraard zal in het onderzoek naar de mogelijkheden van afkoppelen en infiltreren worden gekeken.
4. Aandacht moet er zijn voor de risico's en de effecten voor het grondwater bij de aanleg van de tunnels in het plangebied. Aspecten, zoals het tijdelijk onttrekken van grondwater, het gebruik van onderwaterbeton, waterkering bij de uitvoering van de werkzaamheden, dienen zorgvuldig mee genomen te worden. Verstoring van grondwaterstromingen moet zoveel mogelijk vermeden worden.

Ter voorbereiding op de uitvoering van de tunnelwerkzaamheden voert ProRail overleg met belanghebbenden (stakeholders). Gemeente zal ProRail wijzen op voornoemd belang door ook Provincie Utrecht als stakeholder bij dit overleg te betrekken.

Binnenkort start een onderzoek ten behoeve van het in kaart brengen van het grondwatersysteem (een grondwatermeetnet) in de gemeente. De onderzoeksgegevens kunnen benut worden om grondwaterstromingen, voor zover nog niet bekend, voor de langere termijn van het grondwatersysteem (grondwaterstanden, -stromingen, fluctuaties enzovoort) goed in beeld te krijgen. Wellicht kan het onderzoek tevens gebruikt worden om de effecten van infiltreren in te schatten (zie onder punt 3).

5. Voor wat betreft het aandachtspunt 'veiligheid' bekijkt de gemeente thans naar de locaties waar sprake is van bodemvervuiling. Deze locaties zijn inmiddels in kaart gebracht. Waar sprake is van ernstige vervuiling zal deze worden gesaneerd. Overigens zal de gemeente rekening houden met de keuze van afkoppelen en infiltreren ter hoogte van gronden waar sprake is van minimale vervuiling van de bodem teneinde te voorkomen dat deze licht vervuilde grond zich door het infiltreren in het gebied gaat verspreiden.
6. Wateroverlast: in het plangebied is thans geen sprake van wateroverlast. Overlast kan wel het gevolg zijn van de keuze 'afkoppelen en infiltreren', omdat het grondwaterpeil in het plangebied zal gaan stijgen. In het onderzoek naar de keuze voor het rioolsysteem zal de gemeente dit aandachtspunt meenemen in de berekening, mede in relatie tot de kans op meer neerslag als gevolg van klimaatverandering.
7. In het plangebied ligt geen grondwaterbeschermingsgebied. De 100-jaars zone van het grondwaterbeschermingsgebied in de gemeente ligt net buiten het plangebied. Voor het plangebied gelden derhalve geen specifieke eisen uit de provinciale milieuverordening voor de bescherming van grondwater.
8. Het Hoogheemraadschap beschikt op korte termijn over een nieuwe subsidieregeling om het afkoppelen en infiltreren bij particulieren te stimuleren. Deze regeling kan interessant zijn voor particulieren uit het plangebied, voor zover sprake is van bestaande bebouwing. De gemeente zal particulieren op deze subsidiemogelijkheid wijzen.
9. Het verslag wordt ter beoordeling aan het Hoogheemraadschap voorgelegd. Een afschrift wordt aan de provincie verzonden. De waterparagraaf wordt aan alle instanties ter beoordeling voorgelegd in het kader van het verplichte vooroverleg, artikel 3.1.1. Bro.

De heer drs. J.W. Bomhof  
BügelHajema Adviseurs  
Amersfoort  
1 september 2009.





## **Bijlage 3**

### **Literatuur en Noten**

#### **Noten**

---

- <sup>1</sup> Zie Hoofdlijnen ruimtelijk bestuursrecht, Buuren, P.J.J. van, A.A. J. de Gier, A.G.A. Nijmeijer, J. Robbe. Deventer: Kluwer, 2009, pagina 101 e.v.

#### **Literatuur**

1. Brandhof, W. van den (AVG Geoconsult Heijen BV), Probleeminventarisatie Masterplan Bilthoven, Een onderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven, Heijen, 16 november 2009.
2. Brandhof, W. van den (AVG Geoconsult Heijen BV), Probleemanalyse Masterplan Bilthoven, Een onderzoek naar de aanwezigheid van Conventionele Explosieven, Heijen, 16 november 2009.
3. Saricon Safety & Risk Consultancy, Aanvullend vooronderzoek Conventionele Explosieven Masterplan Bilthoven, definitief 31 augustus 2010.
4. Buuren, P.J.J. van, A.A. J. de Gier, A.G.A. Nijmeijer, J. Robbe, Hoofdlijnen ruimtelijke bestuursrecht. Deventer: Kluwer, 2009.
5. DHV, Risicoanalyse Vinkenplein, definitief, april 2010.
6. DHV, Masterplan Centrum Bilthoven, uitwerking elementen verantwoording groepsrisico, final, februari 2010.
7. Gemeente De Bilt, Centrumvisie Bilthoven, 2006.  
SVP architecten in opdracht van gemeente De Bilt, Amersfoort, 2006
8. Gemeente De Bilt, Masterplan Centrum Bilthoven, januari 2009.  
BDP.khandekar in opdracht van gemeente De Bilt, Benthuisen 2009.
9. Gemeente De Bilt, Stedenbouwkundig plan Bilthoven centrum, 2009  
BDP.khandekar in opdracht van gemeente De Bilt, Benthuisen 2009.
10. Gemeente De Bilt, Bilthoven centrum beeldkwaliteitplan, 2009.  
BDP.khandekar in opdracht van gemeente De Bilt, Benthuisen 2009.
11. Gemeente De Bilt, Welstandsnota, 24 juni 2004.  
BügelHajema Adviseurs in opdracht van gemeente De Bilt, Amersfoort, 2004.
12. Locatus, GOAD Plan van Bilthoven (Centrum). Woerden, 20 juli 2009.

- 
13. Milieudienst Zuidoost-Utrecht, Milieuadvies bestemmingsplan centrum Bilthoven (onderdeel bodem). 7 juli 2009.
  14. Verhoeven Milieutechniek BV, Verkennend bodemonderzoek, Spoorlaan 3 te Bilthoven, 4 juni 2010.
  15. Verhoeven Milieutechniek BV, Verkennend bodemonderzoek Spoorlaan en nader bodemonderzoek Julianalaan 8/8a te Bilthoven, 23 juni 2010.
  16. Provincie Utrecht, Streekplan 2005 - 2015. Utrecht, vastgesteld op 13 december 2004 door provinciale staten.
  17. Provincie Utrecht, ontwerp-provinciaal Waterplan, vastgesteld op 4 november 2008 door Gedeputeerde Staten.
  18. RPHS architecten, de Ruimtelijke Onderbouwing Winkelcentrum De Nieuwe De Kwinkelier, 5 april 2006 en de aanvulling hierop. Voorburg, 5 april 2006.
  19. Verweij, Messnig & Partners architectenbureau, Stedenbouwkundig plan Julianalaan/Prins Bernardlaan. Baarn, 2009
  20. Meijer, J.W.H., Kleine historie van De Bilt en Bilthoven. Uitgeverij Rein-  
ders, Bunnik 1995.
  21. Miedema, R en E. Drees, Een rondje De Bilt-Bilthoven in de jaren vijftig,  
zestig en zeventig. In eigen beheer uitgegeven in 2003.
  22. Milieudienst Zuidoost-Utrecht, (concept) Beleidsregel hogere waarden  
Wgh Gemeente De Bilt, Gemeentelijk beleid voor het vaststellen van  
hogere waarden binnen de Wet geluidhinder, 13 oktober 2009.
  23. Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, Parkeeronderzoek  
centrumgebied Bilthoven Gemeente De Bilt, 23 november 2009.
  24. Peutz, Geluid in de omgeving ten gevolge van weg- en railverkeer als-  
mede milieuzonering ter hoogte van centrumgebied Bilthoven, 10 sep-  
tember 2010.
  25. Peutz, Aanvullende memo over luchtkwaliteit, 31 augustus 2010.
  26. Peutz, Onderzoek naar de luchtkwaliteit in de omgeving ten gevolge van  
de herontwikkeling van het centrumgebied van Bilthoven, 19 januari  
2010.

- 
27. Vestigia Archeologie en cultuurhistorie, Herontwikkeling stationsgebied en centrum van Bilthoven, gemeente De Bilt, Een archeologisch bureau-onderzoek, Definitief 2.0, 23 september 2009.
  28. Vestigia Archeologie en cultuurhistorie, Herontwikkeling stationsgebied en centrum van Bilthoven, gemeente de Bilt, Een Inventariserend Veld-onderzoek (IVO) door middel van verkennende boringen, Definitief 2.0, 20 april 2010.
  29. BügelHajema Adviseurs Advies Natuurwaarden Centrumgebied Bilthoven, 10 september 2009.
  30. BügelHajema Adviseurs, Aanvullend vleermuizenonderzoek Bilthoven Centrum 2009 - 2010.