

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Bestemmingsplan Leyenseweg 38 te Bilthoven

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 Zienswijzen	4
2.1 Indiener A; ProRail	4
2.2 Indiener B;	5
2.3 Indiener C;	6
2.4 Indiener D;	8
2.5 Indiener E; Wijkvereniging Vogelzang	9
2.6 Indiener F; mondeling	11
2.7 Indiener G;	12
3 Conclusie en advies	13
4 Bijlage 1: Verkeerskundige analyse Sweco	14
Bijlage 2: Verkeerstellingen pre corona	16

1 Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'Leyenseweg 38 Bilthoven' is op 17 mei 2023 gepubliceerd in de Biltsche Courant, De Vierklank en het gemeenteblad. Daarnaast is het ontwerp digitaal raadpleegbaar geweest via www.ruimtelijkeplannen.nl. In de periode 18 mei 2023 tot en met 28 juni 2023 heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Leyenseweg 38 Bilthoven' ter voldoening aan artikel 3.8. van de Wet ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan kenbaar maken aan burgemeester en wethouders van de gemeente De Bilt. In totaal zijn er 7 zienswijzen ingediend, welke allen ontvankelijk zijn.

Zienswijze nr		Indiener	Adres
1	A	ProRail, per brief	Moreelsepark 2, 3511EP Utrecht
2	B	Bewoner 2 ^e Brandenburgerweg XX te Bilthoven, per brief	2 ^e Brandenburgerweg XX, 3721 CJ Bilthoven
3	C	Bewoner Spoorlaan XX te Bilthoven, mede namens bewoners Spoorlaan XX, XX en XX, per brief	Spoorlaan XX, 3721 PA Bilthoven
4	D	Bewoners Spoorlaan XX te Bilthoven, per brief	Spoorlaan XX, 3721 PA Bilthoven
5	E	Bewoner Spoorlaan XX namens Wijkvereniging Vogelzang, per brief	Spoorlaan XX, 3721 PA Bilthoven
6	F	Bewoner 2 ^e Brandenburgerweg XX, mondeling	2 ^e Brandenburgerweg XX, 3721 CJ Bilthoven
7	G	Bewoner Stratusplein XX te De Bilt, per brief	Stratusplein XX, 3731 XA De Bilt

2 Zienswijzen

In dit hoofdstuk wordt inhoudelijk ingegaan op de zienswijzen. In totaal zijn er 7 zienswijzen ingediend. De zienswijzen worden samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. De zienswijzen van indiener C en indiener E zijn ook gericht op het ontwerp beeldkwaliteitskader maar worden eveneens middels deze nota van zienswijzen beantwoord omdat de inhoud hetzelfde is. Als een zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan worden de wijzigingen onder het kopje conclusie aangegeven en zal voorgesteld worden het bestemmingsplan overeenkomstig gewijzigd vast te stellen.

2.1 Indiener A

Samenvatting

- a. **Er dient onderzoek te worden gedaan naar trillinghinder;** Indiener beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "Leyenseweg 38 te Biltoven" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. Indiener verzoekt om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Eveneens adviseert indiener om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

Beantwoording

Naar aanleiding van de zienswijze is er een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillinghinder. Er zijn op drie posities trillingmetingen verricht, waarvan twee op de beoogde gevellijn en één op grotere afstand. Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor de beoogde woningbouwontwikkeling. De onderzoeksrapportage met daarin de onderbouwde resultaten is toegevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie

De zienswijze van indiener is gegrond. In het kader van het bestemmingsplan is er onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillinghinder, dit is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan alsmede als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

2.2 Indiener B

Samenvatting

- a. **Bezwaar tegen volledige bestemmingswijziging van kavel F5726, deels behouden van groene bestemming heeft veel voordelen;** Indiener B stelt dat het huidige tuincomplex een natuurlijke geluidbuffer vormt langs een spoorlijn, waardoor een nadelige ontheffing van de geluidnorm wellicht niet hoeft te gebeuren. Het voelt voor indiener B onheus als deze zeer langdurige tuinbestemming lichtvaardig wordt gewijzigd. Het recht van de tuinders op eerste "koop na huur" wordt daarmee afgenomen. Bovendien wordt middels het behouden van een tuin-groenstrook beter aan de wet NAS voldaan. Deze wet verplicht gemeentes om in voldoende mate wijken in te richten die klimaat adaptief zijn. Veel van de nu nog overgebleven tuinders geven volgens indiener B aan graag te willen blijven tuinieren aldaar. 'Ook omdat een tuin-verhuizing recent niet mogelijk bleek', zo stelt indiener B. Eveneens stelt indiener B 'dat er een "das" is gesignaleerd (vraatschade)'. Ook komen er vleermuizen voor en is het een oase voor veel soorten bijen, wespen, zeldzame vlinders, vogels etc. Indiener B sluit de zienswijze af met aan te geven dat de volkstuinten er zeker ook voor maatschappelijk nut zijn, waarbij buurtbewoners elkaar ontmoeten en ondersteunen op allerlei mogelijke manieren.

Beantwoording

- a. Alle tuinders zijn meermaals geïnformeerd via bijeenkomsten, (nieuws)brieven en mailberichten over de voorgenomen woningbouwplannen op deze locatie, en daarbij ook over het gevolg voor de volkstuinten. Eveneens zijn zij op de hoogte gebracht en gehouden over het proces van de mogelijke alternatieve locatie aan de Noorderkroon te Bilthoven, zodat ze het tuinieren konden voortzetten op een andere locatie. Voor die andere locatie aan de Noorderkroon is een bestemmingsplan voorbereid, welke in februari 2023 ter vaststelling op de agenda van de gemeenteraad stond. De gemeenteraad is op 23 februari jl. tot het besluit gekomen om het bestemmingsplan niet vast te stellen, met als gevolg dat een verhuizing van de volkstuinten niet mogelijk bleek omdat er ook geen goede geschikte alternatieve locaties voor handen zijn. Het betreffende besluit heeft van donderdag 6 april jl. gedurende zes weken ter inzage gelegen voor beroep. Tegen het besluit is in die periode door geen enkele partij beroep aangetekend. In de huurovereenkomsten met de volkstuinters is niet opgenomen dat zij een eerste recht van koop hebben. Wel is in de overeenkomst opgenomen dat de gemeente -met inachtnaam van een opzegtermijn van vier maanden- te allen tijde het recht heeft de huur op te zeggen. De gemeente maakt gebruik van dit recht.
- Het deels behouden van de huidige bestemming 'Recreatie – Volkstuinen' aan de Leyenseweg is gezien vanuit het voorgenomen woningbouwplan geen mogelijkheid. In het kader van het voorgenomen woningbouwplan is een aantal onderzoeken uitgevoerd naar relevante omgevingsaspecten. In de zienswijze worden onder andere geluid, klimaatadaptatie en ecologie (flora – en fauna) genoemd. Dit betreffen allemaal aspecten waar in het kader van deze ontwikkeling nauwkeurig naar is gekeken, onderzoek naar is gedaan en waarvan de conclusies luiden dat er aan wordt voldaan. De nieuwe woonwijk wordt klimaat adaptief ingericht (o.a. het plaatsen van een wadi centraal in het plangebied, behoud en toevoeging van groen, type verharding), waterberging wordt daarmee binnen de plangrenzen opgelost, er wordt een nieuw geluidsscherm geplaatst langs het spoor en op basis van uitgevoerde onderzoeken (welke als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn gevoegd) blijken er geen ontheffingen van de Wet natuurbescherming (Wnb) nodig (de locatie is onderzocht op geschiktheid voor de das). Er bestaat derhalve geen aanleiding om te vrezen voor onevenredige aantasting van voornoemde aspecten.
- Tot slot: dat volkstuinten er ook voor maatschappelijk nut zijn wordt zeker onderschreven, getuigt ook de poging die het college heeft ondernomen om een alternatieve locatie te vinden zodat de volkstuinten konden worden verhuisd. Er heeft naar aanleiding daarvan echter een belangenafweging plaatsgevonden door de gemeenteraad waarbij een mogelijke verhuizing van de volkstuinten geen stand hield.

Conclusie

De zienswijze van indiener is ongegrond. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.3 Indieneer C

Samenvatting

- a. De maximale toegestane bouwhoogte (art. 5.2.2. sub c) is niet conform toezegging;** Tegen deze 11 meter toegestane bouwhoogte wordt door indieneer C bezwaar gemaakt omdat volgens indieneer C in het participatietraject aan de omwonenden is toegezegd niet hoger te zullen bouwen dan 10,5 meter. Uit een door de voorzitter van het participatietraject opgesteld verslag van de 5e bijeenkomst van het adviesteam Leyensweg blijkt dit. Overigens wordt ook in de gepresenteerde doorsneden, welke als doel hebben zicht te bieden op het uitzicht vanuit de woningen aan onder andere de Spoorlaan op de nieuwe wijk, de nokhoogte van de aaneengebouwde woningen vermeld op 10,5 meter. Verwezen wordt ook naar bijlage 1 van de Ruimtelijke randvoorwaarden voor herontwikkeling Woningbouw Leyensetuin, welke ingevolge het voorstel van het college van B&W door de gemeenteraad op 30 september 2021 is aangenomen.
- b. Artikel 11 sub b dient te worden geschrapt;** Immers, zo stelt indieneer C, voor een 'algemene' bevoegdheid tot afwijking bestaat geen enkele goede reden. Omwonenden mogen volgens indieneer C verwachten dat het bouwplan van 68 woningen volledig voldoet aan de regels van het bestemmingsplan en dat er dus geen enkele reden of aanleiding kan bestaan om daarvan af te wijken c.q. daartoe een beroep te (kunnen) doen op de discretionaire bevoegdheid van B&W. Bovendien kan B&W ook zonder deze bevoegdheid van artikel 11, bij het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan, doch uitsluitend als dit uitermate gedegen en naar behoren wordt gemotiveerd. Dit mag immers eveneens verwacht worden van het bestemmingsplan zelf (zorgvuldig, gedegen en gemotiveerd). Er bestaan dus geen goede redenen om B&W daarin een bevoegdheid tot afwijking te geven, zowel niet jegens de bouwhoogte, als evenmin ten aanzien van de andere bouwonderdelen, zoals in artikel 11 sub a tot en met sub f van het ontwerp is weergegeven, zo stelt indieneer C.

Beantwoording

- a. De maximale toegestane bouwhoogte van 11 meter, zoals gesteld onder art. 5.2.2. sub c van de planregels, is conform hetgeen opgenomen in de ruimtelijke randvoorwaarden 'Woningbouw Leyensetuin'. Betreffende ruimtelijke randvoorwaarden zijn in de raadsvergadering van 30 september 2021 door de gemeenteraad vastgesteld. Onder paragraaf 5.2.3. op pagina 18 van de vastgestelde ruimtelijke randvoorwaarden is te lezen dat voor de bebouwingshoogte wordt uitgegaan van maximaal 11 meter. Dat in bijlage 1 van hetzelfde document een principeddoorsnede is opgenomen met daarin 10,5 meter als nokhoogte doet hier niets aan af. Immers, het betreffen indicatieve bouwhoogtes omdat in de praktijk bij de technische uitwerking van de bouwplannen de hoogte altijd nog enkele tientallen centimeters lager of hoger kan uitvallen. Gedurende het participatietraject is, zoals indieneer C ook stelt, gesproken over een hoogte van 10,5 meter. Inmiddels kan op basis van het ontwerp dat er nu ligt de maximale bouwhoogte terug worden gebracht naar 10,6 meter, de verbeelding en planregels worden hier dus op aangepast.
- b. Artikel 11 sub b betreft een algemene lijn welke bij elke nieuwe ontwikkeling in de gemeente het uitgangspunt is. Soms vraagt dit artikel om maatwerk en wordt deze ofwel geschrapt als daar aanleiding toe is, ofwel aangepast/het percentage verminderd. Dit heeft eveneens te maken met de technische uitwerking van bouwplannen. Het betreft hier immers geen coördinatieregeling, waarbij het bestemmingsplan parallel loopt aan de omgevingsvergunning en dus alle details volledig zijn uitgewerkt, maar een bestemmingsplanprocedure waar een omgevingsvergunning nog op moet volgen. Bij de omgevingsvergunning kunnen er altijd (onvoorziene) zaken zijn die aanleiding geven om gering af te wijken van de toegestane maximale maten. Dit kan uiteraard alleen als dit gedegen en naar behoren wordt gemotiveerd, zoals ook terecht wordt gesteld door indieneer C. Het blijft immers een bevoegdheid van het college van B&W en geen direct recht. Daarmee is eventueel bezwaar (indien er gebruik zou worden gemaakt van een van de 'binnenplanse' afwijkingsregels) altijd nog mogelijk. Ten aanzien van de zienswijze is nogmaals kritisch gekeken naar de afwijkingsregels. Naar aanleiding daarvan is besloten het percentage te verminderen van 10% naar 5%. Dit wordt als voldoende geacht om eventuele (onvoorziene) technische uitwerkingen die leiden tot overschrijdingen van de maximale hoogtes op te kunnen vangen.

Conclusie

De zienswijze van indiener is weliswaar ongegrond, maar het bestemmingsplan wordt wel aangepast. Het afwijkingspercentage onder artikel 11 lid b wordt teruggebracht van 10% naar 5%. De maximale toegestane bouwhoogte van 11 meter, zoals gesteld onder art. 5.2.2. sub c van de planregels wordt in de planregels en verbeelding teruggebracht naar 10,6 meter.

2.4 Indiener D

Samenvatting

- a. **De maximaal toegestane hoogte van erfafscheidingen (art. 5.2.7. sub c) dient te worden verhoogd naar 3 meter;** Indiener D verzoekt een afwijking voor de hoogte van de erfafscheiding/gebiedsafscheiding tussen het nieuwe Binkpark en de achtertuinen van de Spoorlaan. Betreffende scheiding bestaat uit een gedeelte parkeerterrein, een klein gedeelte achtertuinen van de nieuw te bouwen huizenblokken en voor een groot gedeelte uit een brandgang/achterom voor de woningen. Vooral de brandgang baart indiener D zorgen. Een lage erfafscheiding geeft een gevoel van onveiligheid en maakt de huizen aan de Spoorlaan inbraakgevoelig. Hogere erfafscheidingen zijn in het algemeen toegestaan maar zijn dan omgevingsvergunning plichtig. Het lijkt indiener D dan ook praktischer om dit direct in het bestemmingsplan op te nemen. Indiener D verzoekt op grond van het bovenstaande om in het bestemmingsplan op te nemen dat de erfafscheiding/gebiedsafscheiding tussen Binkpark en wijk Vogelzang 3 meter hoog mag zijn. 'Eventueel met als toevoeging dat de hoogste meter niet massief mag zijn maar transparant, en moet bestaan uit bijvoorbeeld staafmatten (degelijk en ideaal als klimrek voor beplanting zodat er ook sprake is van een groene erfafscheiding)' zo stelt indiener D. Aanvullend wordt door indiener D beargumenteerd dat een groot gedeelte van de gebiedsafscheiding al bestaat uit gebouwen en hoge muren (tuinen Spoorlaan 11-19). Indien dit gelijk bij de bouw van de nieuwe huizenblokken wordt meegenomen geeft dit volgens indiener D een uniform beeld.

Beantwoording

- a. De maximaal toegestane hoogte van erfafscheidingen (art. 5.2.7. sub c) is geheel conform de landelijke wet – en regelgeving omdat deze aansluit aan bij artikel 2, onderdeel 12 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Daarmee is de maximale toegestane hoogte van erfafscheidingen 2 meter. Betreffende maatvoering wordt als uitgangspunt gehanteerd bij alle nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente. Er bestaat in dit geval, ook vanuit het oogpunt van ruimtelijke/stedenbouwkundige kwaliteit, geen aanleiding om van deze standaard af te wijken.

Conclusie

De zienswijze van indiener is ongegrond. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.5 Indieneer E

Samenvatting

- a. **Vrees dat de toename van woningen en auto's op de te krap bemeten rotonde tot nog grotere onveiligheid zal leiden;** De gemeente heeft haar eigen mening over de veiligheid en geeft in het participatieverslag van 2 maart 2021 aan dat er slechts 1x per jaar materiele schade is gemeld over de afgelopen 3 jaar. De gemeente is echter zeer goed op de hoogte dat bij de ontwikkeling van het Inventum terrein door ruimtegebrek de rotonde krappier is gemaakt dan de ontwerprichtlijnen voorschrijven. Verder zijn alle kruisingen van het langzaam verkeer in twee richtingen, wat de situatie extra complex maakt voor met name wegverkeer, zo stelt indieneer E. Dat leidt continu tot gevaarlijke situaties. Bij navraag in wijk Vogelzang zijn meerdere daadwerkelijke aanrijdingen van auto's met fietsers gemeld. De gemeente heeft hierna op de rotonde twee richtingen pijlen op de grond geschilderd voor extra attentie van automobilisten. Daarmee volgens indieneer E aangevend dat de rotonde toch niet zo veilig is als eerder aangegeven. Nu zijn er nog steeds 'near-misses'. En deze bijna-ongelukken worden niet gemeld, daarom heeft de gemeente geen officieel dossier. Verder besteedt het verkeerskundig rapport van Sweco ook geen aandacht aan de veiligheidsbeschouwing van de rotonde voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers en dan vooral fietsers, stelt indieneer E.
- b. **De verkeerskundige analyse van Sweco schiet tekort;** De analyse wordt gebaseerd op tellingen gemaakt van 6 t/m 12 oktober 2020. Sweco beredeneert dat in heel Utrecht 10% minder verkeer op etmaalniveau is geregistreerd ten opzichte van een datum voor corona. In de telperiode waren we in een volledige lockdown, en dus zal het aantal verkeersbewegingen volgens indieneer E veel minder zijn geweest dan slechts 10% minder. Er wordt in de analyse verwezen naar wegen op onderliggend wegennet voor en na corona, maar nergens wordt de specifieke situatie meegenomen dat de parallelweg leidt naar de Hoogvliet supermarkt en de ontsluiting is van een woonwijk. Zoals in het participatieverslag van maart 2021 te lezen is, is er toegezegd in het participatietraject dat een nieuwe studie zou plaatsvinden eind 2021. Deze heeft echter nooit plaats gevonden. In de analyse van Sweco zijn de effecten van het verlengen van de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort van de Provincie Utrecht, welke precies over de Leyenseweg loopt, eveneens volledig achterwege gebleven. Inmiddels is de Leyenseweg bijna volledig heringericht met een snelfietsverbinding.
- c. **Breder impactgebied voor verkeerskundige analyse;** Indieneer E is van mening dat de impact van de nieuwe woonwijk op een te beperkte wijze is geanalyseerd, namelijk alleen de parallelweg en de rotonde Leyenseweg-2e Brandenburgerweg. De ontwikkeling Spoorzone Bilthoven is op dit moment vol in de planontwikkelingsfase. Op dit moment wordt een mobiliteitsstudie ondernomen welke de volledige ontsluiting van de Spoorzone aan het beoordelen is. 'De ontsluiting naar het Zuiden van de Spoorzone is via wijk De Leijen en dan nemen ze de onderdoorgang in De Leijen en komen dus op dezelfde rotonde Leyenseweg-2e Brandenburgerweg', zo stelt indieneer E. Of ze nemen de onderdoorgang onder het spoor in het centrum en dan komen ze bij het kruispunt Leyenseweg- Soestdijkseweg Zuid aan. Dit kan volgens indieneer E tot terugslag leiden op de Leyenseweg en maakt dat bewoners uit wijk Vogelzang hun wijk niet (meer veilig) in- of uit kunnen. Dus er moet naar een groter gebied en op een meer integrale wijze gestudeerd worden op de verkeerskundige effecten. Volgens de gemeente (zie bijlagen uitspraak 2 maart 2021) dienen "nieuwe" projecten aan te sluiten bij de vastgestelde mobiliteitsvisie, zo sluit indieneer E af.
- d. **Update/herziening van verkeersonderzoek is noodzakelijk;** Indieneer E verzoekt om een update en herziening van het verkeersonderzoek op correcte, actuele en realistische uitgangspunten en pas als blijkt dat de ontwikkeling dan nog steeds voldoet, het bestemmingsplan te wijzigen.

Beantwoording

- a. Deze rotonde is gelet op de feitelijke situatie niet krappier aangelegd, maar heeft vooral zijwegen die niet haaks op elkaar staan, wat voor het rijzicht complicerend werkt. In het rapport van Sweco, als bijlage 1 toegevoegd aan het bestemmingsplan, wordt nadrukkelijk stilgestaan bij het gebruik van de rotonde door fietsers/langzaam verkeer. Daarbij wordt toegelicht welke aanvullende maatregelen wel en niet worden geadviseerd. De geadviseerde maatregelen zijn - zoals toegezegd- inmiddels uitgevoerd, zoals extra attentie voor de automobilisten op de fietsers door de plaatsing van B06 borden op een fluoriserende achtergrond bij de fietsoversteken.
- b. De rekenresultaten uit het rapport van Sweco zoals hiervoor onder a. genoemd, laten zien dat de belastinggraad van de rotonde inclusief COVID correctie en planontwikkeling nog altijd ruim onder het maximum liggen, waarbij ook nog eens is uitgegaan van (zeer) hoge aannamen voor

de verkeersproductie van de planontwikkeling tijdens de spitsuren. Bij een onverhoopt drukker verkeersbeeld met auto's en/of fietsers geeft dit geen andere uitkomsten van de analyse. Naar aanleiding van de ingediende zienswijze zijn er aanvullende vragen gesteld aan Sweco met betrekking tot de restcapaciteit van de rotonde. Uit de opgestelde notitie (bijlage 1 van deze nota) blijkt dat de restcapaciteit meer dan ruim voldoende is met een marge van minimaal 55%. Tellingen van pre corona (bijlage 2 van deze nota), rond deze rotonde, laten geen wezenlijk ander verkeersbeeld zien. Een aantrekkende werking van een doorfietsroute, als onderdeel van de doorfietsroute Utrecht-Amersfoort, wordt slechts beperkt verwacht. In het kader hiervan geeft de provincie Utrecht een stijging aan van fietsverkeer van 10%. De verkeersproductie van de extra woningen zorgt daarbij niet voor een wezenlijk ander verkeersbeeld op deze rotonde en maakt deze niet significant veiliger of onveiliger. Een update van de tellingen is gelet hierop niet nodig.

- c. In deze casus is er geen aanleiding om op een grotere schaal naar de mogelijke verkeerseffecten te kijken. Gezien de beperkte ontwikkeling van dit plan zijn de effecten op het verkeersbeeld in de wijdere omgeving immers bijna nihil. Bovendien traden ze ook al nauwelijks op direct rond het plangebied. Daarbij komt dat bij ieder volgend bouwplan (zoals de spoorzone) met onderzoeken naar de verkeersintensiteit, de alsdan huidige situatie als graadmeter zal worden genomen, dus inclusief dit bouwplan. Daarmee hebben wij de zorgen van indiener voldoende ondervangen.
- d. Gelet op de beantwoording onder a, b en c is een herziening van het verkeersonderzoek niet noodzakelijk.

Conclusie

De zienswijze van indiener is ongegrond. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.6 Indiener F

Samenvatting

- a. **Er staan beeldbepalende bomen in het gebied, maar die dreigen te sneuvelen.** Indiener F maakt dit op uit het plan, 'waarin de gemeente min of meer genoeg neemt met een soort inspanningsverplichting van de bouwer'. Vrijwel altijd komt het erop neer dat de bomen dan sneuvelen (bijvoorbeeld Melkweg, Inventumterrein). De bouwer zegt dan alles geprobeerd te hebben, maar dat het echt niet lukt de bomen te behouden. Het hele gebied rond de tunnel is bij de eerdere plannen al ontdaan van de grote bomen (denk ook aan het Inventumterrein). De Bilt is toch een groene gemeente? En grote bomen zijn toch essentieel voor het voorkomen van hittestress? Indiener pleit ervoor om daarom bij Plan Binkpark alles op alles te zetten om de beeldbepalende bomen daar wel te behouden, en dan vooral aan de voorzijde van het plan, bij de tunnel.
- b. **Toezegging 3 parkeerplaatsen bij voormalig politiebureau.** In het verleden zijn volgens indiener (bij de nieuwbouw op het Inventumterrein) veel parkeerplaatsen gesneuveld op de Tweede Brandenburgerweg. Ter compensatie is de bewoners van de Tweede Brandenburgerweg toen toegezegd dat zij de beschikking kregen over de 3 parkeerplaatsen bij het politiebureau/de volkstuinen. Het parkeerprobleem is inmiddels eerder groter dan kleiner geworden. Indiener herinnert de gemeente aan deze eerdere toezegging en gaat ervan uit dat deze ook in het nieuwe plan van kracht blijft.

Beantwoording

- a. In het kader van voorgenomen woningbouwplan komt meer groen en minder verharding ten opzichte van de huidige situatie. De beeldbepalende bomen bevinden zich vooral achter het voormalige politiebureau. Deze worden zoveel mogelijk behouden. In geval er in het kader van voorliggend bestemmingsplan en het daarbij behorende bouwplan onverhoopt toch bomen gekapt dienen te worden, zal daar (indien er een vergunningplicht van kracht is) een vergunning voor moeten worden aangevraagd. Het Kapbeleid (2021) is immers uiteraard van toepassing. Bij desbetreffende aanvraag wordt een weloverwogen afweging gemaakt of de bomenkap aanvaardbaar is. Aan de voorzijde (langs de weg) staan geen beeldbepalende bomen. Uiteindelijk worden er in het kader van voorgenomen woningbouwplan meer nieuwe bomen toegevoegd dan dat er bestaande bomen worden gerooid.
- b. In de planregels (artikel 14.3. onder b) is opgenomen dat de genoemde 3 parkeerplaatsen worden aangelegd en in stand worden gehouden.

Conclusie

De zienswijze van indiener is ongegrond. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

2.7 Indiener G

Samenvatting

- a. **Bezwaar tegen volledige bestemmingswijziging van kavel F5726, deels behouden van groene bestemming heeft veel voordelen;** Indiener B stelt dat het huidige tuincomplex een natuurlijke geluidbuffer vormt langs een spoorlijn, waardoor een nadelige ontheffing van de geluidnorm wellicht niet hoeft te gebeuren. Het voelt voor indiener B onheus als deze zeer langdurige tuinbestemming lichtvaardig wordt gewijzigd. Het recht van de tuinders op eerste "koop na huur" wordt daarmee afgenomen. Bovendien wordt middels het behouden van een tuin-groenstrook beter aan de wet NAS voldaan. Deze wet verplicht gemeentes om in voldoende mate wijken in te richten die klimaat adaptief zijn. Veel van de nu nog overgebleven tuinders geven volgens indiener B aan graag te willen blijven tuinieren aldaar. 'Ook omdat een tuin-verhuizing recent niet mogelijk bleek', zo stelt indiener B. Eveneens stelt indiener B 'dat er een "das" is signaleerd (vraatschade)'. Ook komen er vleermuizen voor en is het een oase voor veel soorten bijen, wespen, zeldzame vlinders, vogels etc. Indiener B sluit de zienswijze af met aan te geven dat de volkstuinten er zeker ook voor maatschappelijk nut zijn, waarbij buurtbewoners elkaar ontmoeten en ondersteunen op allerlei mogelijke manieren.

Beantwoording

- a. Alle tuinders zijn meermaals geïnformeerd via bijeenkomsten, (nieuws)brieven en mailberichten over de voorgenomen woningbouwplannen op deze locatie, en daarbij ook over het gevolg voor de volkstuinten. Eveneens zijn zij op de hoogte gebracht en gehouden over het proces van de mogelijke alternatieve locatie aan de Noorderkroon te Bilthoven, zodat ze het tuinieren konden voortzetten op een andere locatie. Voor die andere locatie aan de Noorderkroon is een bestemmingsplan voorbereid, welke in februari 2023 ter vaststelling op de agenda van de gemeenteraad stond. De gemeenteraad is op 23 februari jl. tot het besluit gekomen om het bestemmingsplan niet vast te stellen, met als gevolg dat een verhuizing van de volkstuinten niet mogelijk bleek omdat er ook geen goede geschikte alternatieve locaties voor handen zijn. Het betreffende besluit heeft van donderdag 6 april jl. gedurende zes weken ter inzage gelegen voor beroep. Tegen het besluit is in die periode door geen enkele partij beroep aangetekend. In de huurovereenkomsten met de volkstuinters is niet opgenomen dat zij een eerste recht van koop hebben. Wel is in de overeenkomst opgenomen dat de gemeente -met inachtnaam van een opzegtermijn van vier maanden- te allen tijde het recht heeft de huur op te zeggen. De gemeente maakt gebruik van dit recht.
- Het deels behouden van de huidige bestemming 'Recreatie – Volkstuinen' aan de Leyenseweg is gezien vanuit het voorgenomen woningbouwplan geen mogelijkheid. In het kader van het voorgenomen woningbouwplan is een aantal onderzoeken uitgevoerd naar relevante omgevingsaspecten. In de zienswijze worden onder andere geluid, klimaatadaptatie en ecologie (flora – en fauna) genoemd. Dit betreffen allemaal aspecten waar in het kader van deze ontwikkeling nauwkeurig naar is gekeken, onderzoek naar is gedaan en waarvan de conclusies luiden dat er aan wordt voldaan. De nieuwe woonwijk wordt klimaat adaptief ingericht (o.a. het plaatsen van een wadi centraal in het plangebied, behoud en toevoeging van groen, type verharding), waterberging wordt daarmee binnen de plangrenzen opgelost, er wordt een nieuw geluidsscherm geplaatst langs het spoor en op basis van uitgevoerde onderzoeken (welke als bijlagen bij het bestemmingsplan zijn gevoegd) blijken er geen ontheffingen van de Wet natuurbescherming (Wnb) nodig (de locatie is onderzocht op geschiktheid voor de das). Er bestaat derhalve geen aanleiding om te vrezen voor onevenredige aantasting van voornoemde aspecten.
- Tot slot: dat volkstuinten er ook voor maatschappelijk nut zijn wordt zeker onderschreven, getuigt ook de poging die het college heeft ondernomen om een alternatieve locatie te vinden zodat de volkstuinten konden worden verhuisd. Er heeft naar aanleiding daarvan echter een belangenafweging plaatsgevonden door de gemeenteraad waarbij een mogelijke verhuizing van de volkstuinten geen stand hield.

Conclusie

De zienswijze van indiener is ongegrond. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing.

3 Conclusie en advies

De ingediende zienswijzen zijn grotendeels ongegrond en geven geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wel is naar aanleiding van een zienswijze van ProRail een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillinghinder. Dit is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan. Eveneens wordt de afwijkingsregel van 10% aangaande de goot – en bouwhoogte en oppervlakte van gebouwen (artikel 11 sub b van de planregels), aangepast naar 5%. Daarnaast wordt de maximaal toegestane bouwhoogte voor de grondgebonden woningen aangepast van 11 meter naar 10,6 meter

Geadviseerd wordt om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

4 Bijlage 1: Notitie Sweco



14 augustus 2023

Op basis van de notitie 'Verkeerskundige advisering ontwikkeling nieuwe woonwijk Leijenseweg in Bilthoven'¹ is berekend in welke mate de intensiteit op de rotonde Leijenseweg-2^{de} Brandenburgerweg-parallelweg in zowel de ochtend- als avondspit kan groeien alvorens er afwikkelingsproblemen op de rotonde voor het gemotoriseerde verkeer ontstaan.

Uitgangspunten:

- berekening met behulp van de Meerstrooksrotondeverkenner (CROW);
- basis voor de berekening zijn de intensiteiten van het scenario '2020 incl. 10% COVID-correctie en ontwikkelingen' (zie ook tabel 4 in notitie). De groei is bepaald ten opzichte van dit scenario;
- grenswaarde verkeersafwikkeling is een verzadigingsgraad (VG)² van 0,80 en/of wachttijd < 50 seconden;
- bij bepaling van de maximale intensiteit is een gelijke groei van de intensiteiten op alle takken en richtingen aangehouden;
- in de berekening is het niet mogelijk om de invloed van overstekende fietsers en voetgangers in de voorrang mee te nemen. Aangenomen wordt dat de invloed hiervan op de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de rotonde gering is.

¹ Sweco, d.d. 18-12-2020

² Verzadigingsgraad (VG) is de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (de hoeveel verkeer dat de rotonde maximaal kan verwerken).

In onderstaand tabel zijn de resultaten weergegeven van de berekening onderscheiden naar de verkeersafwikkeling in de ochtendspits en avondspits:

- In de eerste kolom zijn de intensiteiten weergegeven van het scenario '2020 incl. 10% COVID-correctie en ontwikkelingen' (basis) waarbij de VG in de ochtendspits 0,28 is en in avondspits 0,42.
- In de tweede kolom zijn de intensiteiten weergegeven waarbij de rotonde zijn maximale capaciteit heeft bereikt (VG is 0,80). In de ochtendspits is dit bij een groei van 115% en in de avondspits 55% ten opzichte van de intensiteiten van het scenario '2020 incl. 10% COVID-correctie en ontwikkelingen'
- In de derde kolom is het verschil (groei) tussen het aantal voertuigen weergegeven tussen het scenario '2020 incl. 10% COVID-correctie en ontwikkelingen' en de situatie waarbij de rotonde zijn capaciteit heeft bereikt (VG=0,80).

Ochtendspits (1u)		2020 incl. 10% covid incl. ontwikkeling	2020 incl. 10% covid incl. ontwikkeling	Groei in pae (voertuigen) bij maximale capaciteit
Tak	richting	VG=0,28	Maximale intensiteit bij VG=0,80 (groei +115%)	VG=0,80
Parallelweg	rechtsaf	51	110	59
	rechtdoor	64	138	74
	linksaf	71	153	82
Leijenseweg-Oost	rechtsaf	83	178	95
	rechtdoor	89	191	102
	linksaf	97	209	112
2de Brandenburgerweg	rechtsaf	87	187	100
	rechtdoor	67	144	77
	linksaf	184	396	212
Leijenseweg-West	rechtsaf	202	434	232
	rechtdoor	125	269	144
	linksaf	35	75	40
Totaal		1.155	2.483	1.328
Avondspits (1u)		2020 incl. 10% covid incl. ontwikkeling	2020 incl. 10% covid incl. ontwikkeling	Groei in pae (voertuigen) bij maximale capaciteit
Tak	richting	VG=0,42	Maximale intensiteit bij VG=0,80 (groei +55%)	VG=0,80
Parallelweg	rechtsaf	59	91	32
	rechtdoor	125	194	69
	linksaf	108	167	59
Leijenseweg-Oost	rechtsaf	137	212	75
	rechtdoor	161	250	89
	linksaf	147	228	81
2de Brandenburgerweg	rechtsaf	142	220	78
	rechtdoor	123	191	68
	linksaf	234	363	129
Leijenseweg-West	rechtsaf	220	341	121
	rechtdoor	122	189	67
	linksaf	72	112	40
Totaal		1.650	2.558	908

Conclusie

Uit de berekening volgt dat er een ruime groei van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer mogelijk is, zowel in de ochtend- als avondspits, voordat de rotonde zijn maximale capaciteit heeft bereikt en er afwikkelingsproblemen ontstaan.

5 Bijlage 2: verkeerstellingen pre corona



Leyenseweg, Bilthoven

In de spoortunnel

Meetperiode: 23-11-2017 t/m 01-12-2017

X

Info Intensiteiten Uurverloop Uurcijfers Snelheid

	Doorsnede				Richting 1		Richting 2	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	7391	100.0%	6869	100.0%	3661	3402	3730	3467
Dag (7-19u)	5669	76.7%	5249	76.4%	2729	2519	2939	2730
Avond (19-23u)	1353	18.3%	1230	17.9%	725	659	627	572
Nacht (23-7u)	370	5.0%	390	5.7%	206	225	163	165
Ochtendspits (7-9u)	377	5.1%	289	4.2%	125	98	251	191
Avondspits (16-18u)	1229	16.6%	1176	17.1%	646	622	583	554

Etmaalcijfers		
Thu 23-11-2017	7117	
Fri 24-11-2017	7693	
Sat 25-11-2017	6462	
Sun 26-11-2017	4668	
Mon 27-11-2017	7083	
Tue 28-11-2017	7359	
Wed 29-11-2017	7377	
Thu 30-11-2017	7488	
Fri 01-12-2017	7621	

	Doorsnede				Richting 1		Richting 2	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	0	0.0%	0	0.0%	97.0%	97.1%	0.0%	0.0%
Middelzwaar verkeer (M)	0	0.0%	0	0.0%	3.0%	2.8%	0.0%	0.0%
Zwaar verkeer (Z)	0	0.0%	0	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

	Snelheid		
	Doorsnede	Richting 1	Richting 2
Gemiddelde	33	32	33
V85	39	39	40



2e Brandenburgerweg, Bilthoven

Tussen Anne Franklaan en Leyenseweg

Meetperiode: 27-03-2018 t/m 15-04-2018

Telpunt 2

Info Intensiteiten Uurverloop Uurcijfers Snelheid Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	8973	100.0%	8127	100.0%	4450	4046	4523	4081
Dag (7-19u)	7436	82.9%	6719	82.7%	3673	3320	3763	3399
Avond (19-23u)	1201	13.4%	1082	13.3%	621	563	580	519
Nacht (23-7u)	336	3.7%	326	4.0%	156	163	180	163
Ochtendspits (7-9u)	1096	12.2%	858	10.6%	499	391	597	467
Avondspits (16-18u)	1521	17.0%	1349	16.6%	784	693	737	656

	Doorsnede				Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	8457	94.2%	7652	94.2%	94.6%	94.5%	93.9%	93.8%
Middelzwaar verkeer (M)	294	3.3%	252	3.1%	2.9%	2.8%	3.6%	3.4%
Zwaar verkeer (Z)	42	0.5%	38	0.5%	0.6%	0.5%	0.4%	0.4%
Overig (O)	180	2.0%	185	2.3%	1.9%	2.2%	2.1%	2.4%

	Snelheid		
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
Gemiddelde	40	40	40
V85	46	46	46

Tue 27-03-2018	8926	
Wed 28-03-2018	9458	
Thu 29-03-2018	9274	
Fri 30-03-2018	8994	
Sat 31-03-2018	8779	
Sun 01-04-2018	4227	
Mon 02-04-2018	4994	
Tue 03-04-2018	9021	
Wed 04-04-2018	9273	
Thu 05-04-2018	9420	
Fri 06-04-2018	9319	
Sat 07-04-2018	7353	
Sun 08-04-2018	4622	
Mon 09-04-2018	8432	
Tue 10-04-2018	8562	
Wed 11-04-2018	8925	
Thu 12-04-2018	8988	
Fri 13-04-2018	9022	
Sat 14-04-2018	7204	
Sun 15-04-2018	4755	



Leyenseweg, Biltoven

Tussen Prins Hendriklaan en Soestdijkseweg Zuid

Meetperiode: 08-03-2018 t/m 22-03-2018

X

Telpunt 22

Info

Intensiteiten

Uurverloop

Uurcijfers

Snelheid

Voertuigverdeling

Intensiteiten

	Doorsnede				Ri. West		Ri. Oost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	8325	100.0%	7457	100.0%	3884	3487	4441	3970
Dag (7-19u)	6937	83.3%	6248	83.8%	3245	2922	3692	3326
Avond (19-23u)	1068	12.8%	925	12.4%	493	434	575	491
Nacht (23-7u)	320	3.8%	284	3.8%	146	131	174	153
Ochtendspits (7-9u)	999	12.0%	771	10.3%	417	328	582	443
Avondspits (16-18u)	1321	15.9%	1176	15.8%	658	585	663	591

Voertuigverdeling

	Doorsnede				Ri. West		Ri. Oost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht verkeer (L)	7894	94.8%	7094	95.1%	94.4%	94.6%	95.2%	95.6%
Middelzwaar verkeer (M)	276	3.3%	225	3.0%	3.9%	3.6%	2.8%	2.5%
Zwaar verkeer (Z)	40	0.5%	30	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.4%
Overig (O)	115	1.4%	108	1.4%	1.3%	1.3%	1.5%	1.5%

Snelheid

	Doorsnede	Ri. West	Ri. Oost
Gemiddelde	37	40	35
V85	44	46	43

Conspecties

Thu 08-03-2018	7485	
Fri 09-03-2018	7906	
Sat 10-03-2018	6236	
Sun 11-03-2018	4171	
Mon 12-03-2018	6983	
Tue 13-03-2018	7726	
Wed 14-03-2018	7485	
Thu 15-03-2018	7754	
Fri 16-03-2018	8104	
Sat 17-03-2018	6556	
Sun 18-03-2018	4316	
Mon 19-03-2018	9613	
Tue 20-03-2018	9482	
Wed 21-03-2018	9452	
Thu 22-03-2018	9455	