

Bestemmingsplan  
**Bedrijvenpark Larenstein**  
**Gemeente De Bilt**

projectnr. 108484.02  
revisie 3  
20 februari 2004

**Auteur(s)**

**Opdrachtgever**

Gemeente De Bilt  
Soestdijkseweg Zuid 173  
Postbus 300  
3720 AB DE BILT

|                |                          |             |           |
|----------------|--------------------------|-------------|-----------|
| datum vrijgave | beschrijving revisie 3   | goedkeuring | vrijgave  |
| 20-2-2004      | vastgesteld gemeenteraad | Van Geene   | Van Wijhe |

|                | <b>Inhoud</b>                                                  | <b>Blz.</b> |
|----------------|----------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>1</b>       | <b>Inleiding</b>                                               | <b>3</b>    |
| 1.1            | Aanleiding van het plan                                        | 3           |
| 1.2            | Het plangebied                                                 | 4           |
| 1.3            | Ligging in groter verband                                      | 4           |
| 1.4            | Opzet van de toelichting                                       | 5           |
| <b>2</b>       | <b>Beschrijving bestaande situatie plangebied</b>              | <b>7</b>    |
| 2.1            | Aanwezige bebouwing op het terrein                             | 7           |
| 2.2            | Aangrenzende woongebieden                                      | 7           |
| 2.3            | Groenstructuur                                                 | 7           |
| 2.4            | Ontsluiting                                                    | 8           |
| 2.5            | Kabels en leidingen                                            | 9           |
| 2.6            | Bodem                                                          | 9           |
| 2.7            | Water                                                          | 10          |
| 2.8            | Langzaam verkeer en openbaar vervoer                           | 10          |
| <b>3</b>       | <b>Beleidskader</b>                                            | <b>11</b>   |
| 3.1            | Rijksbeleid                                                    | 11          |
| 3.2            | Beleid provincie en regio                                      | 13          |
| 3.3            | Gemeentelijk beleid                                            | 13          |
| <b>4</b>       | <b>Planbeschrijving</b>                                        | <b>17</b>   |
| 4.1            | Uitgangspunten                                                 | 17          |
| 4.2            | De vestigingsmogelijkheden voor de bedrijven                   | 17          |
| 4.3            | Stedenbouwkundige opzet                                        | 19          |
| 4.4            | Duurzame ontwikkeling                                          | 20          |
| 4.5            | Duurzame terreininrichting                                     | 25          |
| <b>5</b>       | <b>Milieuaspecten</b>                                          | <b>29</b>   |
| 5.1            | De rioolwaterzuiveringsinstallatie                             | 29          |
| 5.2            | De milieuzonering                                              | 29          |
| 5.3            | Geluidbelasting                                                | 30          |
| 5.4            | Bodemkwaliteit                                                 | 31          |
| 5.5            | Spoorlijn Utrecht - Amersfoort                                 | 32          |
| 5.6            | Archeologie                                                    | 32          |
| <b>6</b>       | <b>Juridische vormgeving</b>                                   | <b>33</b>   |
| <b>7</b>       | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                             | <b>35</b>   |
| <b>8</b>       | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>                        | <b>37</b>   |
| 8.1            | Ontwikkelingstraject                                           | 37          |
| 8.2            | Inspraak                                                       | 37          |
| 8.3            | Overleg ex artikel 10 BRO                                      | 37          |
| <b>Bijlage</b> | <b>1 Groeninventarisatie</b>                                   |             |
|                | <b>2 Toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten</b>      |             |
|                | <b>3 Nota Inspraak en overleg ex artikel 10 Bro (separaat)</b> |             |
|                | <b>4 Beeldkwaliteitplan (separaat)</b>                         |             |



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding van het plan

Startpunt voor de ontwikkeling van bedrijvenpark Larenstein vormt de nota “De Bilt in beweging”, zoals op 17 december 1998 vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente De Bilt. Hoofddoel voor de oude gemeente De Bilt was volgens de bovenstaande nota de verbetering van de leefkwaliteit in de kern waarbij de uitplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven de eerste prioriteit heeft en uitplaatsing om reden van stadsvernieuwing de tweede.

In het vervolgonderzoek, neergelegd in de nota “Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Larenstein” zijn de resultaten vastgelegd van een verkenning naar bedrijvenpark Larenstein. Uit deze nota blijkt versterking van de lokale economie voor De Bilt bij de ontwikkeling van Larenstein een neven doel. Voor de voormalige gemeente Maartensdijk daarentegen is dat juist het hoofddoel. Lokale bedrijven uit Maartensdijk met een nijpend tekort aan uitbreidingsmogelijkheden kunnen middels verplaatsing naar bedrijvenpark Larenstein een bedrijfsdoorstromingsproces op gang brengen. Beide voormalige gemeenten streefden naar de ontwikkeling van een groen en duurzaam bedrijvenpark. De provincie Utrecht steunt de ontwikkeling en heeft inmiddels een afwijkingsprocedure van haar streekplan gevolgd, om deze ontwikkeling buiten de huidige bebouwingscontour mogelijk te maken.

Kaart 1: plangebied in zijn omgeving



Situering plangebied Larenstein

-  bedrijvenpark Larenstein
-  aansluiting op A27, Biltse Rading
-  lokale ontsluiting, Groenekansewg
-  ecologische verbingszone EHS

## 1.2 Het plangebied

Het plangebied van het toekomstige bedrijvenpark omvat zowel het zogenaamde MOB-terrein (mobilisatiecomplex van het ministerie van Defensie), het voormalige sportpark Larenstein als de groenstrook voor de woningen en flats aan de Kometenlaan. Het gehele plangebied is bruto 17,9 ha groot. De globale oppervlakte van de onderdelen die het plangebied vormen betreft: sportvelden 6,8 ha., MOB-complex 8,8 ha. en groenstrook 2,3 ha.

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- uitbreidingsplan in onderdelen “Brandenburg West” met de bestemmingen:
  - militaire doeleinden;
  - openbare weg;
  - openbaar groen;
  - sport- en speelterrein.
- uitbreidingsplan in onderdelen “Brandenburg West”, 1<sup>e</sup> wijziging, met de bestemmingen:
  - openbare weg;
  - gemeenschappelijk terrein.
- “Landelijk gebied 1972, 2<sup>e</sup> herziening”, met de bestemming:
  - militaire doeleinden.
- “Buitengebied” met de bestemming:
  - kleinschalig overgangsgebied.

Het voorliggend bestemmingsplan heeft als doel de realisatie van het bedrijvenpark planologisch mogelijk te maken.

De plangrenzen van het bedrijvenpark worden globaal gevormd door:

- de Groenekanseweg aan de zuidzijde;
- de dienstweg van de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de westzijde;
- de kavels van de woningen aan de Kometenlaan alsmede een drietal flatgebouwen en het appartementencomplex de Tweelingen aan de oostzijde;
- de korfbalvelden aan de noordzijde.

De begrenzing van het plangebied is bepaald door de dubbele doelstelling bij ontwikkeling van bedrijvenpark Larenstein. Enerzijds de verplaatsing van lokale bedrijven naar een bedrijvenpark mogelijk maken, en anderzijds het behoud van waardevolle groene elementen en een goede inpassing ten behoeve van de omwonenden en een goede overgang naar het –ecologisch waardevolle- buitengebied mogelijk maken.

## 1.3 Ligging in groter verband

Het plangebied ligt aan de uiterste westrand van de kern Bilthoven op de grens van stad en land. Het gebied vormt een overgangszone tussen bebouwde kom en landelijk gebied. Ten westen van het plangebied ligt het veenweidelandschap dat ten noordoosten van Utrecht begint, ofwel het Noorderpark. Ten oosten ligt de Utrechtse Heuvelrug. In het plangebied gaan deze twee landschapstypen in elkaar over. De grens van het Noorderpark valt samen met de bufferzone tussen de stadsgewesten Hilversum en Utrecht. Het Noorderpark is tevens onderdeel van het ‘Groene Hart’. De grens van het Noorderpark is gelegen op de voormalige gemeentegrens. Ook ten westen van het plangebied loopt de ecologische verbindingszone Oostbroek- Hollandsche Rading. De grens hiervan ligt op de ontsluitingsweg naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

## **1.4 Opzet van de toelichting**

Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de huidige situatie van het plangebied en zijn omgeving. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 een samenvatting van het relevante beleidskader. Dan wordt in hoofdstuk 4 het plangebied, zowel de uitgangspunten als de uitwerking toegelicht. In hoofdstuk 5 worden de milieuaspecten beschreven en in hoofdstuk 6 wordt een toelichting op de juridische vormgeving van de voorschriften gegeven. In de hoofdstukken 7 en 8 volgen tenslotte een beschrijving van de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.



## **2 Beschrijving bestaande situatie plangebied**

### **2.1 Aanwezige bebouwing op het terrein**

Op het MOB-complex bevinden zich twee dienstwoningen, 13 loodsen, een kantoorgebouw en een (ondergrondse) bunker.

De enige bebouwing op de voormalige sportvelden van Larenstein is een oude, reeds half vervallen tribune.

Voor de realisatie van het bedrijvenpark zal, behoudens de twee (voormalige) dienstwoningen, alle aanwezige bebouwing worden verwijderd.

### **2.2 Aangrenzende woongebieden**

Het plangebied sluit aan de oostzijde aan op woongebieden. De woningen langs de Kometenlaan grenzen direct aan het plangebied. Het betreft, vanuit zuidelijke richting gezien, de twee-onder-een kapwoningen welke met de achterzijde naar het plangebied gericht zijn, een drietal flatgebouwen welke ieder tien verdiepingen hoog zijn en het appartementencomplex De Tweelingen.

Verder in oostelijke richting bevinden zich de aangrenzende woonwijken van Bilthoven. Aan de zuidzijde bevinden zich in De Bilt rond de Alfred Nobelweg ook aangrenzende woonwijken.

Aan de westzijde is de Rioolwaterzuiveringsinstallatie gelegen met een bedrijfswoning en een burgerwoning. Aan de zuidzijde van de Groenekanseweg bevindt zich een burgerwoning.

### **2.3 Groenstructuur**

De inventarisatie van het groen, opgenomen als bijlage bij deze toelichting, laat zien dat delen van het aanwezige groen landschappelijk, cultuurhistorisch en/ of ecologisch als waardevol aan te merken zijn. Op basis van deze inventarisatie en een in september 1999 uitgevoerde nadere veldverkenning is de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het plangebied afzonderlijk beoordeeld.

Voor het bepalen van de natuurwaarden en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn criteria opgesteld. Deze criteria zijn gebruikt bij de inventarisatie. De inventarisatie eindigt met aanbevelingen voor de inrichting van het bedrijventerrein. Deze aanbevelingen zijn verwerkt in het stedenbouwkundig ontwerp alsmede in onderhavig bestemmingsplan.

De beuken- en eikenlaan zijn zowel uit ecologisch, cultuurhistorisch als landschappelijk oogpunt als zeer waardevol aan te merken.

De westelijke bosrand vormt een belangrijke schakel in de ecologische bosinfrastructuur. Dit oude bos met een gevarieerde onderbegroeiing is van belang voor alle aanwezige broedvogels.

Minder algemene vogelsoorten die in het gebied broeden, zijn onder andere de bosuil, groene specht, grote bonte specht, gekraagde roodstaart en zangvogels als tjiftjaf, zwartkop en spotvogel. Kleine zoogdieren die in het gebied voorkomen zijn onder andere wezel, hermelijn, bunzing, eekhoorn en egel.

Kaart 2: groene casco



De oude lanen (de beukenlaan langs de oostrand en het eikenlaantje tussen het MOB-terrein en de sportvelden), alsmede de westelijke bosrand zijn in de uitgangspunten opgenomen als zijnde te behouden elementen. Deze elementen vormen het zogenaamde 'groene casco' van Larenstein.

Het plangebied ligt buiten de invloedssfeer van Vogtelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden. Een onderzoek naar de aanwezigheid van beschermde dieren en planten, zoals bedoeld in de Flora- en Faunawet (2002) is uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn hierboven en in bijlage 1 Groeninventarisatie beschreven.

## 2.4 Ontsluiting

Het plangebied, tot voor kort gedeeltelijk in gebruik als MOB-complex, is extern ontsloten via de Groenekanseweg en Biltse Rading. Beide wegen zijn onderdeel van de hoofdverkeersstructuur van De Bilt. De Biltse Rading is, vanaf de locatie Larenstein in zuidelijke richting, de meest directe verbinding met de A27.

De Groenekanseweg vormt ook de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Weltevreden en de sportvelden die ten zuiden het plangebied liggen. De Groenekanseweg, de 1e Branderburgerweg en de Soestdijkseweg vormen de hoofdverbindingswegen met De Bilt. In het nog vast te stellen Verkeerscirculatieplan wordt de voorgestane ontwikkeling van Larenstein als uitgangspunt meegenomen.

Om een goed beeld te verkrijgen van de gevolgen van een nieuw bedrijventerrein voor de verkeersbewegingen, is het noodzakelijk om een zgn. 'nulmeting' uit te voeren zodat de uitgangssituatie bekend is. In dit kader is in december 1999 een verkeerstelling op de Biltse Rading en de Groenekanseweg gehouden. Deze telling is in november 2001 geactualiseerd:

| <i>Wegvak</i>                   | <i>Etmaalintensiteit 1999</i> | <i>Etmaalintensiteit 2001<sup>1</sup></i> |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------|
| Biltse Rading                   | 11.647 mvt.                   | 12.025 mvt                                |
| Groenekanseweg (ri. Groenekan)  | 5.317 mvt.                    | 5.358 mvt                                 |
| Groenekanseweg (binnen De Bilt) | 14.304 <sup>2</sup> mvt.      | 13.072 mvt                                |

De toename van het verkeer op de Biltse Rading komt overeen met de theoretische groei van verkeer met 1,5% per jaar. De toename van het verkeer op de Groenekanseweg richting Groenekan blijft achter bij de theoretische toename van verkeer. Dit is waarschijnlijk het gevolg van de verkeersmaatregelen op de Groenekanseweg.

De etmaalintensiteit op de Groenekanseweg richting Groenekan en de Biltse Rading zijn gebaseerd op tellingen (2001). Ter bepaling van de etmaalintensiteit op de Groenekanseweg binnen De Bilt is aangenomen dat 75% van het verkeer uit en in de richting Groenekan een relatie met De Bilt heeft en 25% een relatie de Biltse Rading en de A27 of Utrecht. Noch de Biltse Rading, noch de Groenekanseweg zijn op dit moment tot hun volledige capaciteit belast.

De Groenekanseweg in westelijke richting, in de richting van Groenekan, is niet geschikt voor doorgaand en zwaar verkeer. Gebruik van deze weg dient derhalve te worden ontmoedigd.

De bestaande wegenstructuur van het MOB-complex zelf is, met aanpassingen, bruikbaar voor de toekomstige interne wegenstructuur.

## 2.5 Kabels en leidingen

In het plangebied is een aantal leidingen aanwezig: een gasleiding, waterleiding en een (ondergrondse) hoogspanningsleiding en laagspanningsleiding. Deze leidingen kunnen, afhankelijk van de te kiezen verkavelingsvorm, bruikbaar zijn voor de toekomstige bedrijvigheid. De leidingen vormen uit veiligheidsoogpunt geen beperking voor de herbestemming.

## 2.6 Bodem

De westelijke grens van het plangebied markeert een scherpe overgang van de hoge, droge gronden naar de lage, natte polder.

Het plangebied ligt op een hoge zwarte en lage enkeerdgrond die zijn ontstaan in leemarm fijn zand. De beukenlaan en het grootste zuidelijk deel van het MOB-terrein ligt op de lage enkeerdgrond. In het natte seizoen zal het grondwater zich dicht onder de oppervlakte bevinden dan in een droge zomer, wanneer het grondwaterstand ver daalt. Hierdoor kan verdroging van de bodem ontstaan met nadelige gevolgen voor de aanwezige vegetatie. De hoge enkeerdgrond, die zich in het noordelijk deel van het plangebied bevindt, behoort tot de droogste in Nederland.

- 
1. De tellingen zijn geëxtrapoleerd tot etmaalintensiteit op basis van tellingen van 7 tot 19 uur.
  2. Gebaseerd op de aanname dat 75% van het verkeer uit en in de richting Groenekan een relatie met De Bilt heeft, 25% gaat richting de Biltse Rading en de A27 of Utrecht.

## **2.7 Water**

De grondwaterstand in het plangebied wisselt sterk per seizoen en tussen droge en natte perioden. De maaiveldhoogte in het plangebied varieert van 2,3 - 2,5 meter boven NAP. Naast het plangebied ligt een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) die in eigendom en beheer is van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. Deze RWZI zuivert onder meer het rioolwater van het plangebied. Een effluentsloot naast de ontsluitingsweg van de RWZI voert het gezuiverde water van dit bedrijf af in zuidelijke richting. Voorbij de Groenekanseweg vervolgt het zijn richting langs de Laan van Weltevreden. De kwaliteit van dit water voldoet niet aan de daaraan gestelde eisen.

Aan de noordkant tussen de RWZI en de voormalige sportvelden ligt een zeer diepe sloot. Ook langs het beukenlaantje, langs de gehele oostzijde van het plangebied, ligt een sloot. De waterstand fluctueert mee met de grondwaterstand. Dit betekent dat de sloot afwisselend droog staat of water bevat. Dit leidt tot oxidatie van het aanwezige organische materiaal, ofwel het rotten van bladeren, wat weer tot nare luchtjes leidt. De doorstroming van deze sloot is momenteel, als gevolg van beperkt onderhoud, niet optimaal.

## **2.8 Langzaam verkeer en openbaar vervoer**

De bereikbaarheid van de locatie voor langzaam verkeer is goed.

Langs de Groenekanseweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Tevens is het gebied momenteel bereikbaar via een fietsdoorsteek vanaf de Kometenlaan en het Beukenlaantje dat aan de oostzijde door het plangebied loopt.

Het gebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De meest nabijgelegen bushalte ligt bij de Planetenbaan aan de Groenekanseweg.

Het treinstation Bilthoven NS ligt op plusminus drie kilometer van het plangebied.

## 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

#### *Vierde nota over de Ruimtelijke Ordening*

Het huidige ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is weergegeven in de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (1990), de zogenaamde VINEX, en geldt voor de periode van 1995 tot 2005. Deze nota dient als nadere uitwerking van het beleid zoals dat is opgenomen in de in 1988 verschenen Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening. De VINEX is bedoeld om de doelstellingen uit het natuur- en het milieubeleid zo duidelijk mogelijk te integreren in het ruimtelijk beleid.

Dit beleid is gericht op het benutten van kansen en het bewaken van kwaliteitsgrenzen met het uitgangspunt van ruimtelijke kwaliteit. Dit doel is uitgewerkt aan de hand van drie kernwoorden: toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde.

De vertaling van het beleid gebeurt in twee kernthema's; dagelijkse leefomgeving en ruimtelijk ontwikkelingsperspectief, waarin de hiervoor genoemde kernwoorden steeds terugkeren. Beide thema's zijn gericht op duurzaamheid, zowel aangaande de fysieke omgeving als het milieu.

De ontwikkeling van Larenstein past goed in het beleid zoals dat in de Vierde nota is weergegeven: zorgvuldig omgaan met het milieu en aandacht voor de fysieke leefomgeving worden vertaald met het uitplaatsen van bedrijven uit de woonomgeving, alsmede het zorgvuldig situeren van de bedrijven in hun nieuwe omgeving.

#### *Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening*

Op 15 december 2000 heeft het Kabinet de nota 'Ruimte maken, Ruimte delen' vastgesteld; de Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening. Dit is deel 1 van de zogenoemde 'Planologische Kernbeslissing' (pkb) Nationaal Ruimtelijk Beleid.

Deel 3 van de pkb is op 23 november 2001 door de ministerraad vastgesteld en aan de Tweede Kamer verzonden (28 november). Dit deel 3 bevat het kabinetsstandpunt over het nationaal ruimtelijke beleid en is tot stand gekomen na inspraak, bestuurlijk overleg en advies. De resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg en advies zijn te vinden in deel 2 van de pkb. De Tweede Kamer heeft de Vijfde Nota wel behandeld, maar niet meer vastgesteld. In november 2002 heeft het kabinet Balkenende in de zogenoemde Stellingnamebrief een gedeeltelijke actualisatie van het ruimtelijke beleid weergegeven. Dit beleid wijkt op punten af van het voorgenomen beleid zoals opgenomen in de Vijfde Nota. Vanaf 2003 zal de Vijfde Nota geactualiseerd worden en aangevuld naar aanleiding van de Stellingnamebrief. Verwacht wordt echter dat grote delen van het in de nota geschetste beleid door zullen werken in het beleid van het nieuwe kabinet. Hieronder wordt eerst ingegaan op deel 3 van de Vijfde Nota, en daarna op de aanpassingen die in de Stellingnamebrief worden voorgesteld.

In het nationaal ruimtelijk beleid van de Vijfde Nota wordt een onderscheid gemaakt tussen gebieden waar de verstedelijking wordt gebundeld en andere gebieden. Het landelijk gebied moet gevrijwaard worden van massieve verstedelijking. Om grenzen te stellen aan verstedelijking wordt het instrument van de rode contour geïntroduceerd. Rode contouren geven de exacte begrenzing aan van het stedelijke gebied waarbinnen de functies wonen en werken zich mogen ontwikkelen. Buiten de bundelingsgebieden voor verstedelijking en de opvangkernen dienen de contouren strak rond de bebouwingsker-

nen te liggen. De opgave is om binnen deze contour te voorzien in de vraag naar woningen en bedrijfsruimten, in de eerste plaats door voortdurende aanpassing (transformatie) van het bestaande bebouwde gebied. Gemeenten bepalen de ligging van de rode contouren en de provincies leggen ze vast in streekplannen. De Vijfde Nota geeft handvatten voor het vastleggen van de rode contouren. Teneinde specifieke groene waarden te beschermen wordt de groene contour geïntroduceerd. Om waardevolle grootschalige landschappelijke structuren te beschermen zijn Nationale Landschappen begrensd. Binnen nationale landschappen ontwikkelt en verbetert het rijk de landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten.

Het buitengebied is het gebied buiten de rode contouren. De omzetting van buitengebied in bebouwd gebied voor wonen, werken en grootschalige functies vereist een aanpassing van de rode contour en dus van het streekplan. Voor gebieden met specifieke landschappelijke, natuurlijke en/of cultuurhistorische waarden geldt een strikter regime. Het ruim bemeten groene casco rondom bedrijvenpark Larenstein zorgt voor een goede overgang van het rode contourgebied van De Bilt naar het buitengebied, dat onderdeel is van het Groene Hart en de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland.

Aangezien de provincie reeds haar medewerking heeft toegezegd aan een ontwikkeling van Larenstein tot bedrijvenpark, zal zij -naar verwachting- instemmen met de ligging van Larenstein binnen de rode contour van het stedelijk gebied van De Bilt.

Ten aanzien van het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen is in deel 1 en in deel 3 van de Vijfde Nota aangegeven dat binnen randvoorwaarden die het rijk stelt, provincies, kaderwetgebieden en (samenwerkende) gemeenten de slag naar een operationeel locatiebeleid moeten maken in de vorm van een visie op de ontwikkeling van vestigingsmilieus voor bedrijven en voorzieningen. Gemeenten worden hierbij primair verantwoordelijk voor het zodanig ontwikkelen en gebruiken van locaties dat optimaal recht wordt gedaan aan drie dimensies van stedelijke vitaliteit: economische dynamiek, bereikbaarheid, en ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Rijksnormen zoals die er nu zijn voor de indeling van locaties ('ABC') en voor het gebruik daarvan (zoals parkeernormen) komen te vervallen. Het rijk wil echter wel intensief ruimtegebruik bevorderen. Dat betekent dat ten opzichte van de huidige situatie over het geheel genomen op hetzelfde grondoppervlak een groter vloeroppervlak moet worden gerealiseerd. Op bepaalde plaatsen dienen minimum bouwhoogten te worden vastgesteld. Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsgebouwen zullen ondergrondse of inpandige parkeervoorzieningen gestimuleerd worden. Daarnaast zal de bouw van eenvormige 'blokkendozen' tegengegaan worden. Meetbare doelen en normen op de door het rijk aangegeven aspecten zullen decentraal vastgesteld moeten worden (met het streekplan als spil).

In de Stellingnamebrief (november 2002) wordt aangegeven dat het rijk niet meer wenst te werken volgens het principe van rode en groen contouren. Het beleid wordt te star en er is geen ruimte voor flexibiliteit. In de Stellingnamebrief wordt met betrekking tot het rijksbeleid ter aanzien van gebieden met ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden het volgende vermeld: 'Op bepaalde plekken past ontwikkeling van meer vloeiende overgangen tussen stad en land. Ruimte voor wonen in het landschap, in en aan het water of andere vormen van dorps wonen is hiervan een voorbeeld. Het kabinet Balkenende vraagt de provincies om dit beleid verder te ontwikkelen en daarbij zoveel mogelijk te zorgen voor kostendekkende plannen. Dit geldt ook voor verbetering van de algehele ruimtelijke kwaliteit in de provincie en de mogelijkheden voor functiecombinaties.'

### 3.2 Beleid provincie en regio

De Bilt heeft geen actieve rol bij de verstedelijking van de regio, de ontwikkeling van nieuwe woningbouw-, kantoren- en bedrijvenlocaties. De nadruk ligt sterk op beheer en consolidatie van bestaande functies. In het vigerende streekplan (juli 1994) van de provincie Utrecht en in het Regionaal Structuurplan (vastgesteld op 25 juni 1997 en in werking vanaf 3 december 1999) van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is dit overwegend consoliderend beleid vastgelegd. Ten aanzien van Larenstein is het volgende beleid van belang:

- In september 1998 hebben Provinciale Staten het voornemen tot het realiseren van Larenstein goedgekeurd en is een afwijkingsprocedure van het streekplan gevolgd. Voorwaarden bij ontwikkeling van Larenstein is een lokaal karakter van het bedrijvenpark en aandacht voor behoud van de waardevolle groene inrichting en de verkeersontsluiting. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens op 18 mei 1999 het “Regionaal Structuurplan een RSP voor de tien” goedgekeurd waarin de ontwikkeling van Larenstein tot lokaal bedrijventerrein is opgenomen en deze twee voorwaarden wederom zijn genoemd.
- Ten westen van het plangebied ligt de ecologische verbindingzone Oostbroek-Hollandsche Rading (Ecologische verbindingzones provincie Utrecht vastgesteld door GS op 23 november 1993). De grens van de EHS bevindt zich ten westen van de toegangsweg naar de rioolwaterzuiveringinstallatie.
- Larenstein kan als C-locatie worden aangemerkt. Een C-locatie is bestemd voor logistiek, dienstverlening en handel. Er dient terughoudend omgegaan te worden met de vestiging van kantoren. Het kantooroppervlak van bedrijven mag niet meer bedragen dan 50% van het totale bedrijfsoppervlak met een maximum van 2000 m<sup>2</sup>.

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### *De Bilt in beweging*

‘De Bilt in beweging’ vormt de weerslag van een open planproces. Na uitgeven van een brochure door de gemeente waarin suggesties voor de toekomst waren opgenomen heeft er een discussie met de bevolking plaatsgevonden. Eén van de suggesties was om een oplossing te bieden voor de sterke menging van woon- en bedrijfsfuncties, gepaard gaand met overlast voor bewoners en beperkingen voor bedrijven. De bestaande sterk versnipperde bedrijventerreinen bieden daarvoor geen oplossing en alternatieve bedrijvenlocaties zijn niet voorhanden. De suggestie in de brochure was dan ook om een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen voor lokale bedrijven, op de vrijkomende locatie MOB/sportterrein Larenstein. De maatschappelijke discussie over dit voorstel heeft in 1997/1998 plaatsgevonden.

De gemeenteraad heeft vervolgens op 17 december 1998 ‘De Bilt in Beweging’ vastgesteld en daarmee aangegeven dat de ontwikkeling van bedrijvenpark Larenstein primair bedoeld is voor de verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit de woonomgeving en secundair voor bedrijven waarvan uit oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing verplaatsing gewenst is. Aan de uitplaatsing van bedrijven van hun huidige locaties is, naast de verbetering van de leefbaarheid in de kernen, een maatschappelijk belang verbonden. Op hun huidige locaties zijn, vanuit milieu- en economisch oogpunt, geen of onvoldoende mogelijkheden voor een rendabele bedrijfsvoering in de toekomst.

Het bedrijvenpark zal zowel het huidige MOB-terrein als de sportvelden omvatten, waarbij een aantal uitgangspunten geformuleerd is voor de inrichting, zoals het behoud van waardevol groen.

### *Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark De Bilt-West*

In de nota 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden' is onderzocht of er voldoende draagvlak is onder bedrijven uit De Bilt en Maartensdijk voor vestiging op Larenstein en of het een geschikte locatie betreft voor de uit te plaatsen bedrijven. Tevens is onderzocht of een goede landschappelijke en milieukundige inpassing mogelijk is. Vervolgens is gekeken naar de inrichtingsvereisten, het te voeren vestigingsbeleid en de financiële haalbaarheid.

Analyse van het plangebied leverde de volgende conclusie:

- De aanwezige groenstructuren vertegenwoordigen belangrijke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Bijna alle waardevolle elementen op het MOB-complex kunnen gehandhaafd worden;
- Bestaande elementen als ondergrondse leidingen en de verkeersstructuur zijn bruikbaar voor de toekomstige inrichting;
- Ontwikkeling van het bedrijventerrein kan duurzaam geschieden door behoud van bestaande elementen op het terrein, duurzaam bouwen op het niveau van de gebouwen, door intensief ruimtegebruik en gemeenschappelijke voorzieningen, duurzaam bouwrijp maken en het beperken van afvalwater.

Op basis van deze conclusies is een studie gemaakt van de gewenste inrichtingsvariant voor het bedrijventerrein. Het heeft de voorkeur om omwille van het behoud van het groene casco te kiezen voor de schakeling van bedrijfsgebouwen, alsmede bedrijfsverzamelgebouwen te ontwikkelen en daarbij de bedrijfsmatige activiteiten op binnenruimten te laten plaatsvinden. Dit komt terug in de geformuleerde ontwerpuitgangspunten.

Het draagvlak voor de ontwikkeling van Larenstein onder bedrijven in De Bilt en Maartensdijk is groot. Het merendeel van de belangstellenden behoort tot de sector auto-, bouw- en aanverwante bedrijven. Er zijn geen bedrijven in de hoge milieucategorieën bij (4 of 5). Er is belangstelling voor gemeenschappelijke voorzieningen.

Het terrein is primair bestemd voor bedrijven die op hun huidige locatie overlast veroorzaken. Secundair kan het park ruimte bieden aan bedrijven waarbij verplaatsing uit een oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing gewenst is. Tertiair biedt het park ruimte voor bedrijven die op hun huidige locatie onvoldoende uitbreidings- en ontplooiingsruimte hebben.

Uit een globale analyse blijkt het terrein met de voorgestelde inrichting financieel haalbaar te zijn. Ten behoeve van de duurzaamheidsmaatregelen zijn diverse subsidie-mogelijkheden voorhanden.

Beide gemeenteraden hebben de Verkenning in afzonderlijke vergaderingen op 25 mei 2000 vastgesteld, en daarmee aangegeven dat Larenstein als een duurzaam bedrijvenpark zal worden ontwikkeld.

### *Prostitutie*

De afschaffing van het bordeelverbod (oktober 2000) heeft ertoe geleid dat alle gemeenten in Nederland beleid hebben moeten formuleren inzake prostitutie. Een onderdeel van

dit beleid is het aangeven van gebieden waar prostitutie en seksinrichtingen wel en waar ze niet zijn toegestaan.

Het beleid van de Gemeente De Bilt, welke zich vertaald ziet in de nota De Bilt in beweging ziet toe op de verbetering van de leefkwaliteit in de kernen van de gemeente, waarbij de uitplaatsing van bestaande milieuhinderlijke bedrijven de eerste prioriteit geniet. Om invulling te geven aan deze prioriteit is de gemeente gestart met het ontwikkelen van het bedrijvenpark Larenstein. Het bedrijvenpark kent een uiterst groene setting en is primair bestemd voor lokale bedrijven die op dit moment een inbreuk plegen op de ruimtelijke en functionele kwaliteit in de bestaande kernen. Vestiging op het bedrijventerrein Larenstein is niet mogelijk voor alle lokale bedrijven binnen de kernen van de gemeente. Voor het bedrijvenpark zijn zeer strikte vestigingscriteria opgesteld en juridisch verankerd binnen de voorschriften van dit bestemmingsplan. Door het opnemen van deze vestigingseisen, stelt de gemeente grenzen aan het type bedrijvigheid op het bedrijventerrein. Hierdoor ontstaat zowel ruimtelijke alsmede functioneel een zeer specifieke invulling voor het bedrijvenpark. Hiertoe is gekozen daar het bedrijvenpark gelegen is op de grens van de ecologische hoofdstructuur en direct in het zicht van de naastgelegen woonwijk. Daarnaast ziet vestiging op het bedrijvenpark toe op bestaande bedrijvigheid en niet op het initiëren van nieuwe bedrijvigheid. Om de bovengeschetste karakteristiek van het bedrijvenpark ziet de Gemeente De Bilt zich genoodzaakt geen prostitutiebedrijven dan wel seksinrichtingen op het bedrijvenpark toe te staan, omdat de specifieke ruimtelijke en functionele uitstraling van dit soort functies niet strookt met het specifieke karakter van het bedrijvenpark.



## 4 Planbeschrijving

### 4.1 Uitgangspunten

#### *Doelstelling*

Larenstein is primair bestemd voor lokale bedrijven die op dit moment ruimtelijk klem zitten en/of overlast veroorzaken voor de direct omwonenden. De ontwikkeling van Larenstein dient dus zowel het economische als het ruimtelijke doel. Door een gunstig verplaatsingsalternatief te bieden kunnen bedrijven voor de lokale economie van de gemeente behouden blijven, kan het leefmilieu in de bebouwde kom verbeterd worden en ontstaat er extra ruimte om in de vraag naar woningen te voorzien.

#### *Randvoorwaarden*

Bij de ontwikkeling van Larenstein kan niet worden volstaan met traditionele normen omtrent inrichting en milieu van bedrijventerreinen. Het gebied ligt immers tegen de grens van de ecologische hoofdstructuur aan en ligt in het zicht van de naastgelegen flatgebouwen. Het terrein herbergt een aantal waardevolle groenstroken, zowel de bosstrook aan de westzijde als de zone langs de beukenlaan aan de oostzijde. Dit alles stelt extra eisen aan terreininrichting, bebouwing en situering van verschillende bedrijfstypen. Het bedrijvenpark moet harmoniëren met de omgeving en zo min mogelijk afbreuk doen aan de in het gebied aanwezige basiskwaliteiten; het groene karakter, en het rustige en schone woonmilieu.

Larenstein zal bovendien waarschijnlijk het laatste bedrijventerrein van een dergelijke omvang zijn dat binnen de gemeente de Bilt ontwikkeld kan worden. Dit maakt het noodzakelijk dat ook op lange termijn haar economische gebruikswaarde gewaarborgd is. Om vroegtijdige veroudering en verpaupering van het terrein te voorkomen dient er extra aandacht te worden besteed aan de terreininrichting en bebouwing.

### 4.2 De vestigingsmogelijkheden voor de bedrijven

Ongeveer 120 geïnteresseerde bedrijven hebben zich in beginsel gemeld voor een vestiging op Larenstein. De voormalige gemeenten De Bilt en Maartensdijk hebben deze bedrijven gescreend op de hoofduitgangspunten die gelden voor Larenstein. Daarbij zijn een drietal prioriteiten (zie § 3.3 onder Verkenning, p. 11) gehanteerd. Van deze bedrijven bleken er 30 milieuhinderlijk op de huidige locatie. Op basis van de uitgangspunten, alsmede de mogelijkheden op de achterblijvende locatie, zijn 23 bedrijven geselecteerd. De ruimtevraag van deze urgent te verplaatsen bedrijven overschrijdt het aanbod van 6,8 ha netto bedrijfsterrein ruim. Om zoveel mogelijk bedrijven uit de bebouwde kom te kunnen verplaatsen, is derhalve de noodzaak tot intensief ruimtegebruik groot. Tevens zal op Larenstein één tankstation worden gerealiseerd. Ook hier zal sprake zijn van verplaatsing uit de dorpskern.

Om tot een succesvolle ontwikkeling van Larenstein te komen, dient er voor de bedrijven een aantrekkelijke alternatieve vestigingslocatie te worden geboden.

Met de geselecteerde bedrijven is daarom overleg gevoerd. In het voorjaar van 2001 is een interviewronde met de geselecteerde bedrijven gehouden, waarin naar de wensen voor vestiging op Larenstein is gevraagd.

Tabel: Vestigingswensen bedrijfstypen

| <b>Sector</b>                                | <b>Vestigingswensen</b>                                                    | <b>Gem. kavelomvang</b>      |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Autoshowrooms                                | Nabij entree van het terrein                                               | 2.000 – 3.000 m <sup>2</sup> |
| Autoschadebedrijven                          | Nabijheid autodealers                                                      | 1.000 – 2.000 m <sup>2</sup> |
| Tankstations                                 | Aan doorgaande weg<br>Solitair gevestigd                                   | ca. 2.000 m <sup>2</sup>     |
| Bouw-, installatie- en<br>schildersbedrijven | Goede bereikbaarheid en<br>kantoorgedeelte in het zicht                    | grote variatie               |
| Productie en handel                          | Goede bereikbaarheid                                                       | 1.500 – 2.000 m <sup>2</sup> |
| Kleinschalige, lokale<br>bedrijven           | Goede bereikbaarheid                                                       | ca. 500 m <sup>2</sup>       |
| Transportbedrijven*                          | Goede uitvalsbasis op het<br>terrein, vanwege goede<br>externe ontsluiting | 5.000 – 6.000 m <sup>2</sup> |

\* Transportbedrijven zijn vanwege het raadsbesluit van 25 mei 2000 niet toegestaan

Vervolgens heeft een matching plaatsgevonden van deze wensen met de mogelijkheden die het terrein biedt.

In overleg met deze bedrijven is op basis van hun wensen gewerkt aan de definitieve verkaveling en toewijzing van bedrijfspercelen.

### *Kavelafmetingen*

Larenstein is primair bedoeld voor kleinschalige, lokale bedrijven.

Gezien het na te streven profiel - een groen, duurzaam bedrijvenpark met minimale milieubelasting -, de marktvraag en de beschikbare ruimte wordt in beginsel als maximale kavelomvang 4.000 m<sup>2</sup> aangehouden. Er is ook vraag naar ruimte voor kleinere bedrijven. Door het realiseren van een of meerdere bedrijfsverzamelgebouwen kan hierin worden voorzien.

### *Terreinsegmentatie*

Om de gedefinieerde bedrijfstypen ruimtelijk zo goed mogelijk ten opzichte van elkaar en de omgeving te situeren is een globale terreinindeling gemaakt. Bedrijfstypen met een hogere verkeersproductie, zoals bijvoorbeeld autobedrijven, zijn aan de zijde van entree van het gebied geprojecteerd. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de gemeenteraad besloten heeft dat er geen transportbedrijven op Larenstein gehuisvest zullen worden. Andere bedrijfstypen, met name bouw- en aanverwante bedrijven, alsmede handels- en productiebedrijven, zijn aan de noordzijde gesitueerd. Speciale aandacht verdient de eventuele vestiging van een tankstation: uit verkeerskundige, commerciële en milieu-technische overwegingen dient zo'n station aan de zuidkant van de locatie gesitueerd te zijn.

De segmentering is geen harde randvoorwaarde, maar een richtlijn waarmee bij de uitgifte van gronden rekening gehouden zal worden.

## 4.3 Stedenbouwkundige opzet

De stedenbouwkundige opzet is gebaseerd vanuit twee randvoorwaarden: ten eerste het behoud en inpassing van waardevol groen, ten tweede milieuaspecten als veiligheid en behoud van een aantrekkelijke, rustige woonomgeving. Vervolgens is, met de in de vorige paragraaf opgesomde vestigingswensen van voor verplaatsing in aanmerking komende bedrijven, bekeken wat de beste terreinsegmentatie zou zijn.

Ten behoeve van het behoud van het waardevolle groen is als beste inrichtingsconcept de zogenaamde 'bril' naar voren gekomen. De hoofdontsluiting is hierbij voor te stellen als het montuur van een bril. De 'glazen' van de bril worden gevormd door de twee clusters van bedrijven. De bril wordt omsloten door een 'etui' van groen. De waardevolle beplanting van lanen en hagen blijft zoveel mogelijk gehandhaafd, zonodig versterkt en opgenomen in de parkachtige buitenrand.

Binnen het terrein is er ruimte voor bedrijvigheid en dynamiek. Het binnenterrein is stenig en wordt optimaal benut voor bedrijfsactiviteiten. Zowel parkeren als laden en lossen, manoevreren en opslag vindt plaats op het binnenterrein. De bedrijfsbebouwing vormt een belangrijke afscheiding tussen de groene buitenrand naar het stenige, harde binnenterrein. In de westelijke bosstrook zijn op het MOB-terrein momenteel drie gebouwen aanwezig. Deze locaties, de zogenaamde boskamers, zullen na sloop van de bebouwing kunnen dienen voor de huisvesting van solitaire bedrijfsgebouwen dan wel bedrijfsverzamelgebouwen.

Bestuurlijk is de keuze gemaakt ook de bestaande te behouden woningen Groenekanseweg 195 en 197, de twee voormalige dienstwoningen bij het MOB-complex, in te passen in de nieuwe terreininrichting. Deze keuze is onder andere ingegeven door de noodzaak een sluitende planexploitatie te krijgen. Het is echter niet uitgesloten dat, indien de mogelijkheden zich voordoen, alsnog getracht wordt de gronden op te nemen in het groene casco nadat de woningen en overige erfbouw zijn verwijderd. Hiervoor zal een aparte planologische procedure moeten worden gevolgd.

### *Bebouwing*

Uitgangspunt is een in stedenbouwkundig opzicht samenhangend bebouwingsbeeld dat aansluit bij het groene casco en voor de omgeving tot zo min mogelijk (visuele- en/of geluids-) overlast leidt.

Hiertoe zullen aan de bebouwing zowel kwalitatieve als kwantitatieve beeldkwaliteitseisen worden gesteld. Deze worden in een separaat beeldkwaliteitsplan uiteengezet. De kwantitatieve aspecten (bebouwingsrichtlijnen) worden vertaald in de voorschriften en zijn hieronder samengevat weergegeven.

### *Bebouwingsrichtlijnen, als vertrekpunt voor het beeldkwaliteitsplan*

- de bedrijfsbebouwing wordt gebouwd in de bestemmingsgrens;
- er dient een representatieve (groen)strook tussen de weg en uit te geven gebied gerealiseerd te worden;
- er wordt gestreefd naar dubbel grondgebruik;
- parkeren en opslag vinden niet vóór de gebouwen plaats.

### *Bebouwingshoogte*

De *maximale* bebouwingshoogte van een gebouw wordt vastgesteld op 10 meter. In verband met het realiseren van intensief ruimtegebruik zal ook een *minimale* bebouwingshoogte worden vastgesteld. Deze bedraagt 5 meter.

### *Infrastructuur*

Op het MOB-terrein wordt de bestaande ligging van de infrastructuur grotendeels gehandhaafd, waarbij de ontsluiting verlegd wordt naar de Groenekanseweg tegenover de Laan van Weltevreden. Hier zal, vanwege de veiligheid en een efficiënte ontsluiting een passende ontsluiting worden aangelegd.

Indien gekozen wordt voor realisatie van een tankstation aan de zijde van de Groenekanseweg zal deze slechts met een toerit rechtstreeks op de Groenekanseweg worden ontsloten. Verkeer dat het tankstation verlaat doet dit via de hoofdontsluiting van het bedrijvenpark. De doorstroming op de hoofdontsluiting op het terrein wordt gewaarborgd doordat laden en lossen en parkeren op de binnenterreinen plaatsvindt. Tussen de bedrijfsbebouwing worden een aantal doorgaande semi-openbare ontsluitingsstraten geprojecteerd. Deze ontsluitingsstraten vormen de toegang tot de binnenterreinen en vormen een belangrijke ruimtewinst als het gaat om parkeren, manoeuvreren en laden en lossen. Tussen de wegen en de bebouwing komt een groene, representatieve zone, waarin ruimte is voor kabels en leidingen en een trottoir.

In de volgende paragrafen wordt dieper ingegaan op de structurerende elementen van het bedrijventerrein: groen, milieu, water, verkeersontsluiting, alsmede de andere aspecten van een duurzame terreininrichting.

## **4.4 Duurzame ontwikkeling**

De intentie voor Larenstein betreft een duurzaam ontwikkeld en ingericht bedrijfsterrein. Daaronder wordt verstaan een wijze van planvorming, bouwen en beheer dat er op gericht is een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein te realiseren met een zo laag mogelijke milieubelasting.

Ontwikkeling zal moeten plaatsvinden binnen de kaders zoals die zijn opgenomen in het DuBoCovenant De Bilt (vastgesteld d.d. 7 september 2000). Tevens zijn op het niveau van locatieontwikkeling de aanbevelingen uit het Nationaal Pakket Duurzame Stedebouw gehanteerd als uitgangspunt voor de ontwikkeling en inrichting van bouwlocaties. In de navolgende subparagrafen worden de consequenties van de duurzame ontwikkeling beschreven.

### **4.4.1 Landschappelijke inpassing en ecologie**

De volgende waardevolle elementen van de aanwezige natuur- en landschappelijke waarden in het gebied dienen, overeenkomstig de aanbevelingen voor de inrichting van het bedrijventerrein uit de groeninventarisatie (uitgevoerd september 1999, zie bijlage 1), gehandhaafd te blijven:

- de westelijke bosrand;
- het beukenlaantje langs de oostkant van het MOB-complex;
- het eikenlaantje tussen het MOB-complex en de sportvelden.

Deze waardevolle elementen in het gebied vormen het groene casco, dat het beeldbepalende onderdeel van de openbare ruimte wordt en waarbinnen het bedrijvenpark tot ontplooiing komt. Het groene casco levert tevens een goede overgang naar de omgeving;

enerzijds naar de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aan de westzijde, anderzijds richting de woningen aan de oostkant.

Afzonderlijk van het groene casco zullen enkele bomen langs de Groenekanseweg behouden blijven.

Binnen in dit casco zal ten behoeve van de uitgifte van bedrijfsgronden de aanwezige beplanting rond de te slopen gebouwen op het MOB-terrein worden verwijderd. Het groen rond de drie gebouwen in de westelijke bosrand zal behouden blijven.

Aan de zijde van de Groenekanseweg moet het bedrijventerrein zich naar de omgeving kunnen presenteren. Binnen deze voorwaarde zal wel geprobeerd worden zoveel mogelijk groen te handhaven.

### *Recreatief medegebruik*

Bij de hoofduitgangspunten is rekening gehouden met het feit dat de voormalige sportvelden in het noorden in het verleden sportief/recreatief werden gebruikt.

Aan de functie recreatie wordt als volgt invulling gegeven:

- parkachtig uitloopgebied aan de oostkant van het terrein over de totale lengte tussen Beukenlaan en woonbebouwing;
- toegankelijk maken van de bosstrook aan de westzijde door de aanleg van een wandelpad in de groenvoorziening aan de noordrand.

Aan de noordzijde is gekozen voor inrichting van een ruim 30 meter brede groenzone. Ten behoeve van de Nota 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein' is onderzocht of een bredere groenzone mogelijk was in verband met het realiseren van een robuuste verbinding tussen de oostelijke en de westelijke groenzone.

Dit ging echter ten koste van uitgeefbaar bedrijventerrein. Aangezien Larenstein toch al een gering percentage uitgeefbare grond (50%) heeft ten opzichte van andere groene bedrijvenparken (70%) is deze variant niet gekozen.

## **4.4.2 Inpassing in zijn omgeving**

### *Milieuoverlast*

Bij de toekomstige inrichting van het terrein dient vanuit milieuoogpunt rekening te worden gehouden met de woonomgeving. Dit zijn voor Larenstein de rustige woonwijken ten oosten en ten zuidoosten van het plangebied, de twee woningen bij de RWZI en de woningen Groenekanseweg 195, 197 en 256.

Om te voorkomen dat omwonenden overlast krijgen van gevestigde bedrijven moet er een zonering van bedrijven naar mogelijke milieu-overlast worden gemaakt. Hoe hoger de mogelijke milieu-overlast, des te verder worden de bedrijven van woongebieden af gepland. Verder kan de gemeente middels het verlenen van milieuvergunningen bepaalde eisen aan het bedrijf stellen.

### *Milieuzonering*

Uitgaande van de aan te houden afstandsnormen uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (1999) is een milieuzonering opgesteld. Hierbij is uitgegaan van de strengste normering ten opzichte van omliggende woningen. Dit houdt in dat milieucategorie 2 op minimaal 30 m, categorie 3a op 50 m en categorie 3b op 100 m vanaf de woonbebouwing mogelijk is. Hogere milieucategorieën worden niet toegelaten.

Bij de situering van een bedrijf met LPG-activiteiten dient rekening gehouden te worden met de afstandsnormen uit de VNG brochure: minimaal 100 meter tot de dichtstbijzijnde woningen en 30 meter tot bedrijven, gemeten vanuit het vulpunt. Het Besluit LPG-stations

hanteert een afstandsnorm van minimaal 80 m. Hier kiest de gemeente De Bilt echter voor het hanteren van de grootste minimale afstand, dus 100 m.

In hoofdstuk 5 wordt de milieuzoneringsmethodiek voor Larenstein nader uitgelegd.

### Verkeer

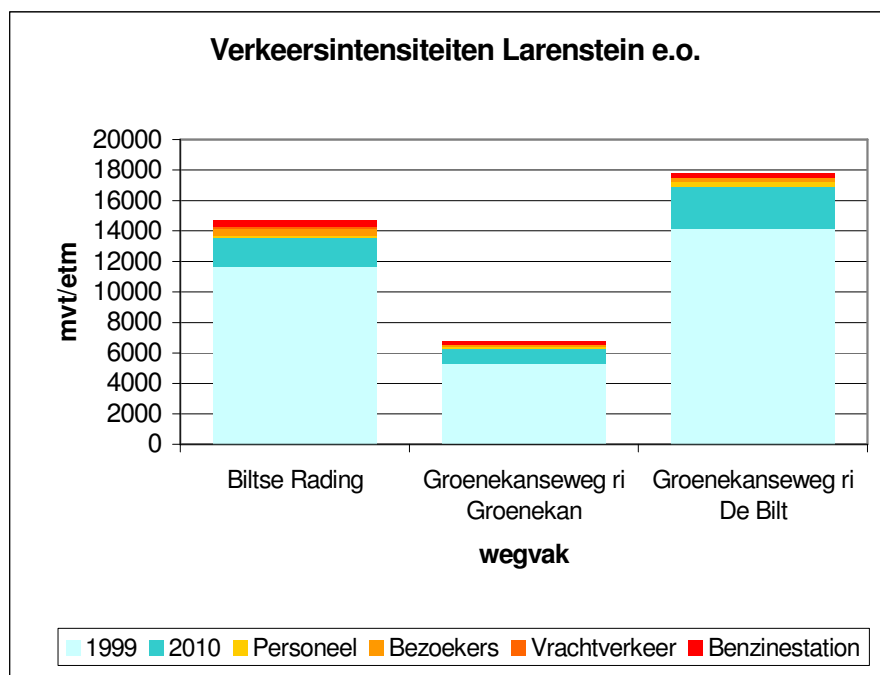
Er is onderzoek verricht naar de toename van het verkeer op de omliggende wegen. In onderstaande grafiek is in lichtblauw de huidige verkeersintensiteit aangegeven (inventarisatie december 1999).

In donkerder blauw is de autonome verkeerstoename tot 2010 aangegeven, zijnde 1,5% per jaar, waarbij geen rekening is gehouden met de ontwikkeling van Larenstein als bedrijvenpark.

In de kleuren geel tot rood is de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van Larenstein afgebeeld. Het verkeer ten behoeve van Larenstein is onderverdeeld in personenwagens (medewerkers/bezoekers) en vrachtverkeer. Ook ten behoeve van de realisatie van een tankstation is een prognose gemaakt op basis van gegevens van bestaande tankstations en de oliemaatschappij.

Op basis van de op dit moment bekende gegevens, zoals gevisualiseerd in de grafiek hieronder, kan geconcludeerd worden dat de toename van de verkeersintensiteit door de ontwikkeling van bedrijvenpark Larenstein, inclusief tankstation, gering is.

Grafiek 1: Verkeersintensiteiten Larenstein e.o.



### 4.4.3 Water

In het ontwerp van het watersysteem voor het bedrijvenpark wordt zoveel mogelijk gestreefd naar duurzaamheid conform nationaal en provinciaal beleid.

Uit oogpunt van duurzaamheid moet bij de ontwikkeling van een woonwijk of bedrijventerrein water zoveel mogelijk worden vastgehouden in het gebied zelf.

### *Waterhuishouding en noodzaak grondwaterbeheer*

In de gemeente De Bilt is sprake van een sterk fluctuerende grondwaterstand waardoor in natte perioden plaatselijk wateroverlast kan optreden.

Bij een toename van het bebouwd oppervlak, gekoppeld aan de afvoer van regenwater via het riool, zal de grondwaterstand lager worden en zal in drogere periodes verdroging van het gebied op kunnen treden. Verdroging heeft negatieve gevolgen voor het behoud van het waardevolle te handhaven groen.

Omdat de grondwaterstand beter beheersbaar is indien gekozen wordt voor infiltratie, dient het watersysteem te voldoen aan het principe van grondwaterneutraal bouwen. Grondwaterneutraal bouwen houdt in dat daar waar het verharde oppervlak toeneemt, compenserende maatregelen dienen te worden genomen om piekafvoeren te verwerken en om infiltratie van water mogelijk te maken die voor aanvulling zorgen van de grondwatervoorraad.

De voorwaarden voor de waterhuishouding die hieruit volgen worden in de navolgende opsomming beschreven.

### *Voorwaarden waterhuishouding bedrijvenpark:*

- niet verder verergeren van de fluctuatie door beheersing van de (sterk fluctuerende) grondwaterstand door middel van infiltratie;
- de oppervlakkige afvoer van regenwater dient zoveel mogelijk in het gebied te worden geïnfiltreerd en zolang mogelijk te worden vastgehouden;
- afvoer van overtollig regenwater dient zoveel mogelijk onder vrij verval plaats te vinden;
- gezien het bodemtype en de grondwaterstand is er geen noodzaak tot open water in het plangebied;
- afkoppelen van de waterafvoer van dakoppervlakken van het vuilwaterriool is uitgangspunt, waarbij het gebruik van milieubelastende materialen niet is toegestaan;
- de waterafvoer van wegen kan, mits de verkeersdruk dit toelaat, afgekoppeld worden van de riolering en plaatsvinden via infiltratie.
- de ontwateringsdiepte onder wegen en kruipruimten dient gewaarborgd te worden, onder wegen is deze minimaal 1,00 m;
- aanleg van een gemengd stelsel, dat aansluit op het bestaande rioolsysteem in de omliggende bebouwing;
- riolering wordt gesitueerd onder de wegverharding.

### *Infiltratietransportriool*

Ten behoeve van de infiltratie van hemelwater zijn tussen de uit te geven terreinen en de ontsluitingswegen infiltratietransportriolen gepland met een totale lengte van circa 1.400 m. Daarnaast is voorgesteld een infiltratietransportriool aan te leggen ter plaatse van de bestaande greppels (lengte circa 400 m) aan de oostzijde van het plangebied. Voor de infiltratietransportriolen is uitgegaan van een strook met een breedte van 4 meter.

Het overtollig water uit de infiltratietransportriolen wat niet infiltreert in de bodem wordt eerst opgevangen in een buffer in het oostelijk uitloopgebied en vervolgens uit het gebied naar de westelijke wegsloot van de Biltse Rading afgevoerd. Een tweede afvoerweg is mogelijk via de watergang langs de Laan van Weltevreden.

De benodigde dimensies van de afvoerduiker onder de kruising van de Biltse Rading met de Groenekanseweg geldt als aandachtspunt.

#### *Riolering en RWZI*

De binnenterreinen van de toekomstige bedrijven dienen op de riolering te worden aangesloten. Voorgesteld is om een gemengd stelsel aan te leggen dat aansluit op het bestaande rioolsysteem in de omliggende bebouwing. De afvoer vindt plaats onder vrij verval.

Gezien de ligging van het plangebied, op korte afstand van de rioolwaterzuivering (RWZI) De Bilt, is het wenselijk om rekening te houden met huidige en toekomstige ontwikkelingen aan deze installatie.

Ter verbetering van het zuiveringsrendement overweegt het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden aanpassingen aan de RWZI te verrichten. Mogelijke aanpassingen aan de RWZI worden door dit plan niet onmogelijk gemaakt.

### **4.4.4 Verkeer**

#### *Externe ontsluiting*

Verkeer van en naar het toekomstige bedrijvenpark Larenstein dient voor de ontsluiting gebruik te maken van de Biltse Rading en de Groenekanseweg in oostelijke richting, in de richting van de kern De Bilt.

De externe ontsluiting van het bedrijventerrein zal mogelijk op termijn via een nieuwe verkeersader ter hoogte van de huidige Laan van Weltevreden gaan lopen.

Voor de hulpdiensten dient aan de noordzijde van het bedrijvenpark een noodontsluiting te worden gerealiseerd.

#### *Interne ontsluiting*

Op basis van de verkeersprognoses is één ontsluiting van het terrein toereikend.

De interne wegenstructuur bestaat uit twee lussen. De eerste, zuidelijke lus is een doorwerking van de huidige wegenstructuur van het MOB-complex. De tweede, noordelijke lus is nieuwe infrastructuur ter plaatse van de sportvelden. De compartimenten zijn gekoppeld ter hoogte van de langzaamverkeersroute, het Eikenlaantje, die tussen de gebieden door zal lopen.

Noodontsluiting ten behoeve van hulpdiensten is voorzien tussen de twee lussen en aan de noordoostzijde van het bedrijvenpark.

Gezien de verwachte verkeersproductie en -categorieën heeft het profiel van de ontsluitingsweg op de rechte stukken een maximale breedte van 7,00 meter. Vanwege het uitgangspunt dat een trekker met oplegger op de wegen op het bedrijvenpark zelf in de bochten op de rijstrook voor tegemoet komend verkeer mag komen, wordt voor de binnenbochten in het gebied een minimale straal van 12,5 meter gehanteerd. Aangezien parkeren op eigen terrein plaatsvindt zijn er langs de doorgaande wegen geen parkeermogelijkheden aanwezig.

#### *Langzaam verkeer*

Gezien het verwachte aantal fietsers hoeft op de interne ontsluitingswegen geen ruimte gereserveerd te worden voor vrijliggende fietspaden. In de toekomstige situatie wordt de bereikbaarheid van de locatie per fiets gewaarborgd door de handhaving van het bestaande fietspad langs het beukenlaantje.

Aan de zijde van de bedrijfsbebouwing langs de ontsluitingsweg moet een voetpad gesitueerd worden met een breedte van minimaal 1,80 meter. Verder worden voetpaden aangelegd langs de west- en noordkant van het terrein door het aanwezige groen.

Bij de ontwikkeling van het Randstadspoor wordt in 2005 een mogelijke ontwikkeling voorzien van een station Bilthoven-West, dat zal zijn gesitueerd ter hoogte van de fietstunnel tussen de wijken De Leijen en Brandenburg. Vanaf deze locatie zal een langzaamverkeersverbinding met het bedrijvenpark worden aangelegd in directe verbinding met de te handhaven route parallel aan de oostzijde van het plangebied.

#### *Uitvoering*

Bij de realisering van de infrastructuur wordt uitgegaan van het ambitieniveau uit het Nationaal Pakket Grond-, Weg en Waterbouw, zoals vastgelegd in het convenant duurzaam bouwen De Bilt.

#### **4.4.5 Kabels en leidingen**

Voor de kabels en leidingen zijn tussen de gemeente De Bilt en de nutsbedrijven afspraken gemaakt over de te reserveren ruimte. Voor Larenstein wordt een profiel gehanteerd met een breedte van 2,00 meter voor de kabels en leidingen.

De kabels- en leidingenstrook wordt aangelegd aan de zijde van de weg waar de bedrijfsbebouwing is gesitueerd. Bij bebouwing aan weerszijden van een weg wordt de kabel- en leidingenstrook eenzijdig gereserveerd.

#### **4.5 Duurzame terreininrichting**

Een duurzame terreininrichting komt naar voren in de bebouwing, de architectuur, materiaalgebruik en wijze van beheer.

##### *Beeldkwaliteitseisen*

Er wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarover aparte besluitvorming zal plaatsvinden. Na vaststelling zal het beeldkwaliteitsplan als bijlage in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Geënt op het parkachtige en duurzame karakter zijn in het beeldkwaliteitsplan richtlijnen opgenomen ten aanzien van:

- materiaal- en kleurgebruik;
- stedenbouwkundige inpassing, massa, ruimte, ritme en schaal van de bebouwing;
- daken, in verband met afkoppeling van hemelwater en zicht vanuit de flats op deze “5<sup>e</sup> gevel”;
- de inrichting van de private, semi-openbare en openbare ruimte;
- materiaal daken: invoering van groene daken heeft consequenties voor uiterlijk gebouwen, waterhuishouding en mogelijkheden om zonne-energie te benutten;
- architectonische verschijningsvorm, afstemming vormgeving gevels versus reclame-uitingen.

### *Zichtzone*

De zone langs de Groenekanseweg dient uitnodigend voor het bedrijvenpark en dus representatief van karakter te zijn. Daartoe worden de volgende voorwaarden aan deze zone gesteld:

- aan de bebouwing in deze zone zullen bijzondere architectonische eisen worden gesteld;
- aan de naamaanduiding van bedrijven in deze zone zullen in het beeldkwaliteitsplan eisen worden gesteld;
- de entree tot het bedrijvenpark moet uitnodigend en herkenbaar worden ingericht;
- waardevol groen moet zoveel mogelijk worden gehandhaafd;
- er moet maximaal zicht worden gecreëerd op de achterliggende bedrijven.

### *Bebouwingspercentage*

Er geldt een bebouwingspercentage van minimaal 50 % per kavel. Er dient voldoende ruimte gereserveerd te worden voor parkeren, laden en lossen op eigen erf. Vanuit intensief ruimtegebruik wordt gestreefd om gezamenlijk (tussen bedrijven) zoveel mogelijk functies te ontwikkelen. Dit heeft onder andere betrekking op bebouwing en gezamenlijke parkeervoorzieningen.

### *Parkeren*

Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein, zo mogelijk gemeenschappelijk. Op deze manier wordt parkeren op de openbare weg voorkomen, waardoor de beoogde representativiteit van de gebouwen beter tot zijn recht komt en eventuele overlast voor omwonenden wordt voorkomen.

Tevens wordt dubbel grondgebruik nagestreefd door het stimuleren van collectieve parkeervoorzieningen. De gevels en daken van de parkeergebouwen zijn begroeid. Er is in interviews met de bedrijven welke zich in het gebied willen vestigen onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte. Zij hebben totaal 414 werknemers. Van deze werknemers is gemiddeld 90% aanwezig. Uit ervaringscijfers blijkt dat 85% met de auto komt en dat de gemiddelde autobezetting 1,2 is. Hieruit volgt dat de parkeerbehoefte van het personeel ongeveer 264 parkeerplaatsen is.

Voor de totale parkeerbehoefte, werknemers en bezoekers, is in dit bestemmingsplan een norm van minimaal 2 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. (bruto vloeroppervlak) per bedrijf opgenomen.

Indien aangetoond kan worden dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan is vrijstelling van deze norm mogelijk tot minimaal 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. Deze parkeernormen zijn in de voorschriften van dit plan opgenomen.

### *Energie*

In het nationaal pakket duurzaam bouwen zijn eisen op het gebied van energie opgenomen die ruimtelijke consequenties hebben. Het voornemen is om via het energieverbruik voor het gehele terrein een CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren van 40-50%, waarvan minimaal 5% door toepassing van duurzame energiebronnen. Het gaat bij het aspect energie om:

- compact bouwen: realiseren van gebouwen met een zo gering mogelijk oppervlak ten opzichte van de inhoud (dus dubbel grondgebruik);
- zongericht bouwen: zodanige oriëntering van de gebouwen dat optimaal geprofitteerd wordt van actieve zonne-energie;
- ontwerp van de gebouwen gericht op een optimale daglichttoetreding.

### *Beheer*

Het beheer en onderhoud van de semi-openbare en openbare ruimte zal uitgevoerd worden door een organisatie voor parkmanagement waarin de gezamenlijke bedrijven zijn vertegenwoordigd. Het groene casco zal door de gemeente worden beheerd.

Het takenpakket van de organisatie gaat zeer waarschijnlijk onder andere het aanbieden van collectieve diensten en voorzieningen en het beheer van de locatie omvatten. De organisatie voor parkmanagement zal onder andere een besluit moeten nemen of het bedrijvenpark in de avond/nacht al dan niet zal worden afgesloten door een hekwerk. Het bestemmingsplan schept hiertoe de condities.

Ruimtelijk dient rekening te worden gehouden met een reservering voor een facility-point.



## 5 Milieuaspecten

Bij de terreininrichting zal vanuit milieuoogpunt met de volgende aspecten rekening gehouden dienen te worden:

- De rioolwaterzuiveringsinstallatie;
- De woonomgeving;
- De bodemkwaliteit;
- Spoorlijn Utrecht - Amersfoort.

Tevens wordt bij de terreininrichting rekening gehouden met mogelijke archeologische waarden in het gebied.

### 5.1 De rioolwaterzuiveringsinstallatie

In opdracht van gemeente De Bilt is een geuronderzoek uitgevoerd bij de rioolwaterzuiveringsinstallatie ten westen van het plangebied (in eigendom van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden).

De rioolwaterzuiveringsinstallatie kent een geurcontour van 200m. Binnen deze contour zijn geen geurgevoelige bedrijfsactiviteiten toegestaan, zoals bijvoorbeeld de voedings- en genotsmiddelenindustrie.

Vanwege de omvang van de geurcontour in relatie tot het bedrijventerrein is er voor gekozen geen “geurgevoelige” bedrijven toe te staan.

De volgende aanbevelingen voor de vestiging van bedrijven worden gedaan:

- Op vrijwel het gehele bedrijventerrein dient voorzichtig te worden omgegaan met het vestigen van geurgevoelige bedrijfsactiviteiten. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan (grotere) kantoorgebouwen. Indien dergelijke activiteiten binnen de contour worden gesitueerd dient vooraf te worden aangegeven dat er een vergrote kans op geurhinder aanwezig is;
- Gezien het feit dat er in het verleden geen klachten van omwonenden zijn ontvangen is het aan te bevelen niet reeds bij voorbaat geurbeperkende maatregelen uit te voeren. De vergrote kans op hinder is geconstateerd en de praktijk dient uit te wijzen in welke mate daadwerkelijk hinder ondervonden wordt.

### 5.2 De milieuzonering

Voor de bepaling van de toe te laten bedrijven is gebruik gemaakt van een milieuzonering. Hulpmiddel bij het bepalen van de zonering is de meest recente VNG-brochure ‘Bedrijven en milieuzonering’.

De zonering is gebaseerd op oplopende milieucategorieën. Naarmate het bedrijf in een zwaardere milieucategorie valt zal de afstand tot de woonbebouwing groter moeten zijn.

Om inzicht te krijgen in de milieucategorie van bedrijven wordt gebruik gemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst, ontleend aan de VNG-brochure, waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar de mate van belasting van het milieu. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten met toelichting maken deel uit van de voorschriften. Hoe hoger de milieubelasting van een bedrijf, hoe hoger de milieucategorie zal zijn waaronder het bedrijf valt.

Binnen milieucategorie 3 is in dit plan een tweedeling gemaakt tussen licht (50 m tot woonbebouwing) en zwaar (100 m tot woonbebouwing).

Aan de hand van de gevoeligheid van een gebied wordt bepaald welke afstand een bedrijf in een bepaalde milieucategorie moet houden tot dit gebied.

De minimale aan te houden afstand van een bedrijf in een bepaalde milieucategorie tot de woningen in een rustige woonwijk, is in de hierna volgende tabel opgenomen.

| Milieucategorie | Minimaal aan te houden afstand |
|-----------------|--------------------------------|
| 1               | 10 meter                       |
| 2               | 30 meter                       |
| 3a              | 50 meter                       |
| 3b              | 100 meter                      |

Bij het toelaten van bedrijven in het plangebied zal rekening gehouden moeten worden met:

- de woonwijken ten oosten en zuidoosten van het plangebied;
- de woning Groenekanseweg 256;
- de twee (MOB)dienstwoningen Groenekanseweg 195 en 197;
- de twee (dienst)woningen op de RWZI.

Volgens de door de VNG gehanteerde indeling van milieugevoelige gebieden kan de woonwijk ten oosten van het plangebied als een zogeheten 'rustig woongebied' getypeerd worden.

Op het RWZI-terrein staan twee woningen. In het nieuwe, recent van kracht zijnde bestemmingsplan Buitengebied wordt één woning aangemerkt als dienstwoning en de ander als een gewone woning, en leggen als zodanig ook beperkingen op aan de milieuzonering. Dit geldt ook voor de woningen aan de Groenekanseweg.

Op de kaart Milieuzonering zijn de zones met de toegestane milieucategorieën aangegeven. Ook zijn deze vertaald op de plankaart.

Om beperkingen voor de bedrijven zo veel mogelijk te voorkomen is de vestiging van bedrijfswoningen op het terrein uitgesloten.

### 5.3 Geluidbelasting

Voor de vestiging van bedrijven op het bedrijvenpark Larenstein moet rekening worden gehouden met de nabijgelegen bebouwing aan de Kometenlaan en Tweelingen die zich op een afstand van ongeveer 100 meter ten oosten van de terreingrens bevindt. Daarnaast bevinden zich nog 1 woning in het zuiden en 2 woningen in het westen van het plangebied.

De doelstelling van de gemeente De Bilt voor het plangebied is er op gericht de lokale geluidssituatie te waarborgen voor geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Dit betekent dat ook na in gebruikname van het terrein op deze bestemmingen een equivalent geluidsniveau (of langtijdsgemiddelde?) mag heersen van maximaal het huidige referentieniveau van het omgevingsgeluid (stand-still beginsel).

Indicatieve geluidmetingen wijzen uit dat de etmaalwaarde van het referentieniveau van het omgevingsgeluid bij de bebouwing aan de Kometenlaan en Tweelingen ongeveer 45 dB(A) is. Voor de 2 woningen op het RWZI-terrein geldt een hogere waarde.

Bij de inrichting van het terrein zal het referentieniveau nabij relevante woningen rondom het bedrijvenpark in kaart worden gebracht.

Gelet op de woningen aan de oostzijde van het bedrijventerrein heeft het de voorkeur om de minder milieubelastende bedrijven aan de woningzijde te laten vestigen. Bij bestemming van bedrijven zal rekening gehouden worden met de geluidruimte die de bedrijven nodig hebben.

De gemeentelijke doelstelling is richtinggevend voor het opleggen van normen bij Wet milieubeheer-inrichtingen. Zogenaamde AMvB's bedrijven hebben een standaardnorm van 50 dB(A) op gevels van woningen. Om te voorkomen dat deze bedrijven de geluidruimte volledig gebruiken, zal voor het equivalente geluidniveau (langtijdgemiddelde) een nadere eis opgelegd worden van 50 dB(A) op 50 meter van de inrichting.

Voor de woningen die zijn gelegen zijn op het terrein van RWZI zal voor bedrijven een normwaarde voor het equivalente (langtijdsgemiddelde) geluidniveau van 50 dB(A) gesteld worden.

## 5.4 Bodemkwaliteit

In opdracht van Defensie is in het verleden voor het MOB-complex een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Geconcludeerd werd dat een groot deel van het terrein in de bovenlaag verontreinigd is. Tot 1954 is het terrein gebruikt als stortplaats voor met name ziekenhuisafval. Een ondergrondse tank voor de opslag van afgewerkte olie heeft in het verleden gelekt.

Daarna is een nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige verontreiniging en de saneringsmogelijkheden. Daaruit komt dat met name lood, koper, zink en PAK's in de grond de interventiewaarden overstijgen. Aanbevolen wordt om een leeflaag aan te brengen, waardoor contactmogelijkheden met de verontreiniging worden weggenomen. Een monitoringssysteem zal, door middel van onderzoek naar het grondwater, mogelijke verontreiniging die uitspoelt moeten opsporen.

De Gemeente De Bilt heeft in vervolg op het bodemonderzoek in opdracht van Defensie een second opinion naar de saneringsmogelijkheden laten uitvoeren.

In dit onderzoek wordt geadviseerd om nader visueel bodemonderzoek te doen ter plaatse van de te slopen bebouwing en de visueel verontreinigde grond aan verder onderzoek te onderwerpen. Uit dit onderzoek blijkt onder meer dat er ook asbest is aangetroffen in hecht gebonden en niet hecht gebonden vorm. Op dit moment (24 januari 2003) zijn er vier saneringsvarianten uitgewerkt. De gemeente moet besluiten over de te kiezen saneringsvariant. De gekozen saneringsvariant moet nader uitgewerkt worden in een saneringsplan waarin onder ander aandacht voor de omgang met de monumentale bomen, de risico's van achterblijvende verontreiniging, monitoring van het grondwater en mogelijk hergebruik van vrijkomende materialen zoals puinfundatie onder de nieuwe infrastructuur.

De in het noordelijk deel van het plangebied gelegen sportvelden geven, gezien de activiteiten in het verleden, geen aanleiding een verkennend bodemonderzoek uit te voeren.

## 5.5 Spoorlijn Utrecht - Amersfoort

Er dient rekening gehouden te worden met de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het individuele risico (IR) en het groepsrisico (GR). Bij het individueel risico gaat het om het risico dat één enkel persoon loopt om te overlijden als gevolg van het vervoer van de gevaarlijke stoffen. Uit een door de provincie Utrecht uitgevoerde risicoanalyse blijkt dat voor het traject Utrecht-Amersfoort het IR bij het maximaal toelaatbare risico van  $10^{-6}$  bedrijfsbebouwing een minimumafstand van 20 meter tot het hart van de infrastructuur moet hebben. Dit levert geen beperkingen op voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein, gezien de afstand tussen de bebouwing en de spoorlijn van minstens 100 meter. Het groepsrisico is alleen van toepassing bij gebouwen waar grote hoeveelheden mensen aanwezig zijn, zoals kantoorgebouwen. Aangezien hiervan geen sprake is bij de ontwikkeling van Larenstein, is het groepsrisico buiten beschouwing gelaten.

Uit oogpunt van geluidoverlast legt de spoorlijn Utrecht-Amersfoort geen beperkingen aan bedrijfsvestiging op.

## 5.6 Archeologie

In het recent van kracht zijnde bestemmingsplan Buitengebied (2000) van de voormalige gemeente Maartensdijk staat vermeld dat uit onderzoek van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort (ROB) naar archeologische waarden in het gebied blijkt, dat er geen gebieden van grote actuele archeologische waarde zijn in het gebied. Binnen het plangebied voor het bedrijvenpark Larenstein bevinden zich bovendien volgens hetzelfde onderzoek geen vindplaatsen die vermoedelijk van archeologische waarde zijn.

Ook op de Archeologische Kaart Indicatieve Waarden is aangegeven dat er een lage kans is op archeologische vondsten in het gebied.

## 6 Juridische vormgeving

### ***Algemeen***

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet welke gedachten aan de juridische regeling ten grondslag hebben gelegen en hoe deze uiteindelijk is vormgegeven. Het onderhavige bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht. Dit betekent dat de bestemmingen zodanig zijn geformuleerd dat er sprake is van globaliteit bij de situering van bedrijven en hierdoor flexibiliteit is, binnen grenzen van beeldkwaliteit en veiligheid, om een toekomstgerichte bedrijfsvoering ter invulling van het bedrijvenpark mogelijk te kunnen maken. In de **Beschrijving in Hoofdpijnen** worden de uitgangspunten van het bestemmingsplan geformuleerd, waarbinnen ontwikkeling van het bedrijvenpark kan plaatsvinden.

### ***Bedrijfsdoeleinden***

In de bestemming Bedrijfsdoeleinden wordt de vestiging van bedrijven in de categorieën 1 tot en met 3 overeenkomstig de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave VNG) mogelijk gemaakt. Hiertoe is op de plankaart een drietal zones onderscheiden, waarbij in zone I maximaal milieucategorie 2 (minimale afstand tot milieugevoelige functies is 30 m), in zone II maximaal milieucategorie 3a (minimale afstand tot milieugevoelige functies is 50 m) en in zone III de maximaal in het plangebied toegelaten milieucategorie 3b (minimale afstand tot milieugevoelige functies is 100 m) is toegelaten. In de bijlage bij de voorschriften is de bijbehorende bedrijvenlijst opgenomen. Deze bedrijvenlijst bevat alleen die typen van bedrijvigheid die passend worden geacht op Larenstein.

Voor de situering van bedrijven op het bedrijvenpark, worden, op basis van een segmentering op hoofdpijnen, in overleg met betrokkenen specifieke locaties toegewezen.

Nabij de entree van Larenstein is de vestiging van één brandstoffenverkooppunt toegestaan, waarbij ook de realisatie van een tankshop van beperkte afmetingen mogelijk wordt gemaakt.

### ***Groendoeleinden***

Het groene casco, inclusief het bestaande Eikenlaantje dat het noordelijke en zuidelijke deel van het bedrijvenpark scheidt, alsmede een strook groen langs de Groenekanseweg heeft de bestemming Groendoeleinden. Zowel de natuurlijke waarden als de mederecreatieve functie van het groene casco zijn hierin beschermd. Ook de uitloopstrook langs de oostelijk gelegen woonwijk heeft deze bestemming.

Binnen de bestemming Groendoeleinden is het mogelijk om ontsluitingen te realiseren ten behoeve van de toegankelijkheid van het bedrijvenpark voor hulpdiensten.

Binnen de bestemming Groendoeleinden is het ook mogelijk om één ontsluiting van het tankstation op de Groenekanseweg te realiseren.

### ***Woondoeleinden***

De twee voormalige dienstwoningen behorende bij het MOB-complex, Groenekanseweg 195 en 197, hebben de bestemming Woondoeleinden. Binnen deze bestemming zijn de bestaande woningen vastgelegd, alsmede de bijbehorende gronden in de vorm van voortuinen, die onbebouwd dienen te blijven en waar de erfscheiding maximaal 1 m hoog mag zijn, en tuinen met bebouwingsmogelijkheden in de vorm van bijgebouwen alsmede erfscheidingen tot 2 m hoog. Tevens is een standaardregeling opgenomen voor het uitoefenen van beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten, de zogenaamde beroepen aan huis.

### ***Verkeersdoeleinden***

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden vallen de hoofdontsluiting bij de Groenekanseweg, waarbij op de plankaart een ruimtereservering is opgenomen voor de aanleg van een aansluiting en de (interne) ontsluitingslussen, inclusief bermen.

### ***Algemene voorschriften***

In het bestemmingsplan zijn enkele algemene voorschriften opgenomen. De algemene wijzigingsbevoegdheid is daarbij een bijzondere. Deze maakt een geringe verschuiving van de bestemmingsgrenzen mogelijk. Hiervan kan gebruik worden gemaakt indien er sprake is van een geconstateerd verschil tussen de plankaart en de feitelijke situatie. Eén van de voornaamste uitgangspunten bij de ontwikkeling van Larenstein is dat het groene casco niet zal worden aangetast. De verschuiving van de bestemmingsgrens is dan ook slechts mogelijk, indien bij de (voorbereiding van de) realisatie blijkt dat de ingemeten situatie afwijkt van de feitelijke situatie in het veld, danwel als gevolg van een technisch betere realisering van de bestemming en bouwwerken. Dit mag echter nooit ten koste gaan van het groene casco.

Tegen het besluit van burgemeester en wethouders inzake deze wijzigingsbevoegdheid kunnen zienswijzen worden ingebracht.

## 7 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente heeft nog niet alle gronden binnen de plangrens in volle eigendom. Dit betreft de gronden van het voormalige MOB-complex. Wel bestaat het voornemen tot volledige verwerving. Daarnaast bestaat er nog een erfdienstbaarheid buiten het plangebied die verwezenlijking van nieuwe bebouwing op het MOB-complex in de weg staat. Opheffing dient hetzij op minnelijke basis hetzij door onteigening te geschieden.

Voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein is een exploitatieopzet opgesteld waaruit blijkt dat de kosten geheel worden gedekt door de opbrengsten. Bij deze exploitatieopzet zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

### **Verwerving/ boekwaarden**

De kosten voor verwerving van de benodigde gronden zijn bepaald met de residuele grondwaardeberekening. Deze berekening komt voor het bruto plangebied (dus inclusief het groene casco) uit op een gemiddelde grondprijs van circa € 19,50 per m<sup>2</sup>. Voor het uitgeefbaar gebied komt deze uit op circa € 51 per m<sup>2</sup>.

### **Plankosten**

Hiertoe worden alle planvoorbereidingskosten gerekend, exclusief de civieltechnische uitwerking.

### **Saneringskosten**

Dit zijn de kosten voor sanering van de gronden op de wijze zoals aangegeven in de uiteindelijk te kiezen saneringsvariant.

### **Sloopkosten**

Deze kosten worden gemaakt voor het (eventueel) te verwijderen van de ondergrondse bunker.

### **Kosten voor bouw- en woonrijpmaken**

Op basis van het definitief ontwerp stedenbouwkundig plan is een kostenraming opgesteld, inclusief de kosten van engineering en toezicht.

### **Bovenwijkse voorzieningen**

De gemeente De Bilt hanteert conform haar regeling voor bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen een post van € 6,80 per m<sup>2</sup> uitgeefbaar terrein.

### **Opbrengsten**

De opbrengsten zijn gebaseerd op een gemiddelde opbrengst van € 175 per m<sup>2</sup> uitgeefbaar terrein.



## **8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

### **8.1 Ontwikkelingstraject**

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is gekozen voor een interactieve wijze van totstandkoming. Daartoe zijn een projectgroep en een stuurgroep ingesteld. Tevens is bij de voorbereiding van de planvorming voor het bedrijvenpark een klankbordgroep ingesteld bestaande uit een vertegenwoordiging van omwonenden en enkele belangenorganisaties. Deze klankbordgroep komt periodiek bij elkaar. Deze bijeenkomsten zijn opgenomen in het totale processchema dat voor de voorbereiding van de totstandkoming van het bedrijvenpark is opgesteld.

In het ontwikkelingstraject van het bedrijvenpark Larenstein heeft in mei 2000 een informatiebijeenkomst voor omwonenden plaatsgevonden over de “Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein”. De opmerkingen van omwonenden op deze informatiebijeenkomst hebben geleid tot aanpassing van de plannen. Een tweede informatiebijeenkomst voor omwonenden heeft plaatsgevonden op 19 juni 2001 en had als onderwerp het voorlopig stedenbouwkundig ontwerp voor het bedrijvenpark. Opmerkingen van omwonenden tijdens deze tweede bijeenkomst zijn tevens in het plan meegenomen. In een derde informatiebijeenkomst op 30 oktober 2001 hebben de geselecteerde bedrijven zich gepresenteerd aan de omwonenden van het toekomstige bedrijvenpark.

### **8.2 Inspraak**

Het voorontwerp bestemmingsplan is onderhevig geweest aan inspraak ex artikel 6a WRO. Het plan heeft een periode van 4 weken, van 15 maart 2002 tot en met 11 april 2002, ter inzage gelegen. In die periode is er één inloopavond gehouden en kon het plan twee maal buiten kantooruren worden ingezien. De inspraakreacties hebben geleid tot een aantal aanpassingen van het bestemmingsplan. Voor de inhoud van de reacties en de beantwoording hiervan verwijzen wij naar de ‘Nota inspraak en overleg ex. artikel 10 Bro’ in bijlage 3.

### **8.3 Overleg ex artikel 10 BRO**

Met de start van de inspraak is het voorontwerp-bestemmingsplan in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegezonden aan de volgende instanties en overheidsorganen:

1. Provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen
2. VROM-Inspectie regio Noordwest;
3. Bestuur Regio Utrecht;
4. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Utrecht en omstreken;
5. N.V. Nederlandse Gasunie;
6. KPN Telecom Rayon Midden;
7. REMU;
8. Ministerie van LNV, directie Noordwest;
9. Ministerie van EZ, regio Noordwest;
10. Ministerie van Defensie, DGW&T;

11. Rijkswaterstaat, directie Utrecht;
12. Rijksdienst voor de Monumentenzorg;
13. Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek (ROB);
14. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden;
15. Waterleidingbedrijf Midden-Nederland;
16. Eneco Energie Zeist en omgeving.

Voor de inhoud van de ingekomen overlegreacties en de beantwoording hiervan verwijzen wij naar de 'Nota inspraak en overleg ex. artikel 10 Bro' in bijlage 3.



**Bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein,  
herziening ex artikel 30 WRO**





## **Bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein, herziening ex artikel 30 WRO**

Inhoud:

Toelichting en bijlagen  
Voorschriften  
Plankaart nr. 024.00.02.30.02.-C01

**BügelHajema**  
ADVISEURS

De Bilt/Amersfoort  
Projectnummer 024.00.02.30.02.00  
6 april 2006  
vastgesteld d.d. 7 september 2006



■ .....

## Toelichting

.....



## Inhoudsopgave

|          |                                                    |           |
|----------|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                   | <b>3</b>  |
| 1.1      | Doel en achtergronden van het plan                 | 3         |
| 1.2      | Procedurele aspecten                               | 4         |
| 1.3      | Begrenzing en oppervlakte van het plangebied       | 5         |
| 1.4      | Vigerende bestemmingsplannen                       | 6         |
| 1.5      | Ligging in groter verband                          | 7         |
| 1.6      | Inhoudelijke gevolgen van de uitspraak van de ABRS | 7         |
| 1.7      | Opzet van de toelichting                           | 10        |
| <b>2</b> | <b>Bestaande situatie plangebied</b>               | <b>11</b> |
| 2.1      | Aanwezige bebouwing op het terrein                 | 11        |
| 2.2      | Aangrenzende woongebieden                          | 11        |
| 2.3      | Groenstructuur                                     | 11        |
| 2.4      | Ontsluiting                                        | 12        |
| 2.5      | Langzaam verkeer en openbaar vervoer               | 13        |
| 2.6      | Kabels en leidingen                                | 14        |
| 2.7      | Bodem en waterhuishouding                          | 14        |
| 2.8      | Bodemverontreiniging                               | 15        |
| <b>3</b> | <b>Beleidskader</b>                                | <b>17</b> |
| 3.1      | Rijksbeleid                                        | 17        |
| 3.2      | Beleid provincie en regio                          | 18        |
| 3.3      | Gemeentelijk beleid                                | 20        |
| <b>4</b> | <b>Planbeschrijving</b>                            | <b>23</b> |
| 4.1      | Uitgangspunten en inrichtingsschets                | 23        |
| 4.2      | De vestigingsmogelijkheden voor de bedrijven       | 25        |
| 4.3      | Bereikbaarheid                                     | 27        |
| 4.4      | Stedenbouwkundige opzet                            | 31        |
| 4.5      | Interne infrastructuur                             | 32        |
| 4.6      | Parkeerbehoefte                                    | 33        |
| 4.7      | Duurzame ontwikkeling                              | 36        |
| 4.8      | Kabels en leidingen                                | 40        |
| <b>5</b> | <b>Milieu- en haalbaarheidsaspecten</b>            | <b>41</b> |
| 5.1      | De rioolwaterzuiveringsinstallatie                 | 41        |
| 5.2      | Milieuzonering                                     | 42        |
| 5.3      | Geluidhinder                                       | 43        |
| 5.4      | Waterhuishouding                                   | 46        |
| 5.5      | Archeologie                                        | 49        |
| 5.6      | Bodemkwaliteit                                     | 51        |



|                 |                                                 |           |
|-----------------|-------------------------------------------------|-----------|
| 5.7             | Luchtkwaliteit                                  | 53        |
| 5.8             | Externe veiligheid                              | 55        |
| 5.9             | Flora en fauna                                  | 56        |
| 5.10            | Economische uitvoerbaarheid                     | 60        |
| 5.11            | Maatschappelijke uitvoerbaarheid                | 61        |
| <b>6</b>        | <b>Juridische opzet van het bestemmingsplan</b> | <b>63</b> |
| 6.1             | Algemeen                                        | 63        |
| 6.2             | Toelichting op de reparatie                     | 63        |
| 6.3             | Hanteerbare voorschriftenset                    | 65        |
| <b>7</b>        | <b>Inspraak en overleg</b>                      | <b>67</b> |
| <b>Bijlagen</b> |                                                 |           |



# 1

## Inleiding

### 1.1 Doel en achtergronden van het plan

Doel

Het voorliggend bestemmingsplan heeft als doel om in planologisch opzicht de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein mogelijk te maken. Kaart 1.1 geeft een overzicht van de ligging van het plangebied.

Kaart 1.1: Het plangebied in zijn omgeving



Situering plangebied Larenstein

-  bedrijvenpark Larenstein
-  aansluiting op A27, Biltse Rading
-  lokale ontsluiting, Groenekansewg
-  ecologische verbindingszone

De Bilt in beweging

Startpunt voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein vormde de nota De Bilt in beweging, zoals deze op 17 december 1998 na een open planproces is vastgesteld door de gemeenteraad van de toenmalige gemeente De Bilt. Hoofddoel was volgens deze nota de verbetering van de leefkwaliteit in de kern.

Met deze visie heeft de gemeenteraad aangegeven dat de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein primair bedoeld is voor de verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit de woonomgeving en secundair voor bedrijven waarvan verplaatsing gewenst is uit oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing.



Verkenning  
ontwikkelingsmogelijkheden

In een aanvullend onderzoek is enerzijds nagegaan of er voldoende draagvlak is onder bedrijven uit De Bilt en Maartensdijk voor vestiging op Larenstein. Anderzijds is bekeken of Larenstein een geschikte locatie is voor de uit te plaatsen bedrijven. Daarbij is onderzocht of een goede landschappelijke en milieukundige inpassing mogelijk is. Vervolgens is gekeken naar de inrichtingsvereisten, het te voeren vestigingsbeleid en de financiële haalbaarheid.

De gemeenteraden van De Bilt en van Maartensdijk hebben vervolgens een gezamenlijke visie neergelegd in de 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein', die in afzonderlijke vergaderingen op 25 mei 2000 is vastgesteld. Daarin hebben zij als beleid aangegeven dat Larenstein als een duurzaam bedrijvenpark zal worden ontwikkeld. Het terrein is primair bestemd voor bedrijven die op hun huidige locatie overlast veroorzaken. Secundair kan het park ruimte bieden aan bedrijven waarbij verplaatsing uit een oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing gewenst is. Tertiair biedt het park ruimte voor bedrijven die op hun huidige locatie onvoldoende uitbreidings- en ontplooiingsruimte hebben. Deze nota vormt de grondslag voor dit bestemmingsplan.

Streekplan

De provincie Utrecht steunt de ontwikkeling van een dergelijk bedrijvenpark, zoals onder meer blijkt uit het Streekplan Utrecht 2005-2015.

**1.2 Procedurele aspecten**

Bovengenoemde visie met betrekking tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein is planologisch vertaald in het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein. Dat bestemmingsplan is op 19 februari 2004 door de gemeenteraad van De Bilt vastgesteld, waarna het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht het plan op 28 september 2004 heeft goedgekeurd.

Tegen dat goedkeuringsbesluit is door een aantal appellanten beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS). Op 5 oktober 2005 heeft de ABRS uitspraak gedaan. Daarbij is goedkeuring onthouden aan de bestemmingen Bedrijfsdoeleinden, Groenvoorzieningen en Verkeersdoeleinden. Dat betekent dat het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein alleen onherroepelijk is voor het gebied met de bestemming Woondoeleinden. Op grond hiervan is een herziening ex artikel 30 WRO nodig voor de onderdelen die niet zijn goedgekeurd. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet hier in.



■ .....  
Veelal betreft een artikel 30-procedure een *partiële* herziening van een bestemmingsplan, te weten een herziening van die onderdelen van de plankaart en/of van die voorschriften waar goedkeuring aan is onthouden. De overige delen van de plankaart, c.q. de overige voorschriften staan dan niet meer ter discussie.

Dat betekent dat normaliter alleen de te wijzigen delen van de plankaart en de te verbeteren voorschriften ter inzage worden gelegd en worden vastgesteld, inclusief een daarop toegesneden (beknopte) toelichting.

In de situatie van Larenstein ligt dit iets anders, aangezien algehele goedkeuring is onthouden aan vrijwel het gehele plangebied. In deze situatie kan niet worden volstaan met een uitbreiding van de toelichting en de terinzagelegging van een enkel voorschrift, maar wordt vrijwel het gehele bestemmingsplan (met plankaart, voorschriften en toelichting) wederom ter inzage gelegd en vastgesteld. Aangezien voorts inmiddels nieuwe wettelijke bepalingen van kracht zijn, heeft de gemeenteraad op 24 november 2005 besloten tot een reparatie van het plan, waarbij ook de toelichting op onderdelen is aangevuld, geactualiseerd en diensgevolge opnieuw is geredigeerd.

### **1.3 Begrenzing en oppervlakte van het plangebied**

Aangezien dit bestemmingsplan een artikel 30-herziening betreft, wordt de plangrens in principe bepaald door de bestemmingen waar goedkeuring aan is onthouden. Dat betekent dat de plangrens overeenkomt met die van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein, met uitzondering van de daarin opgenomen gronden met de bestemming Woondoeleinden.

De begrenzing van het plangebied van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein is indertijd bepaald door de dubbele doelstelling bij de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein:

- enerzijds het mogelijk maken van de verplaatsing van lokale bedrijven naar een bedrijvenpark;
- anderzijds het behoud van waardevolle groene elementen, alsmede het mogelijk maken van een goede inpassing ten behoeve van de omwonenden en het realiseren van een goede overgang naar het - ecologisch waardevolle - buitengebied.

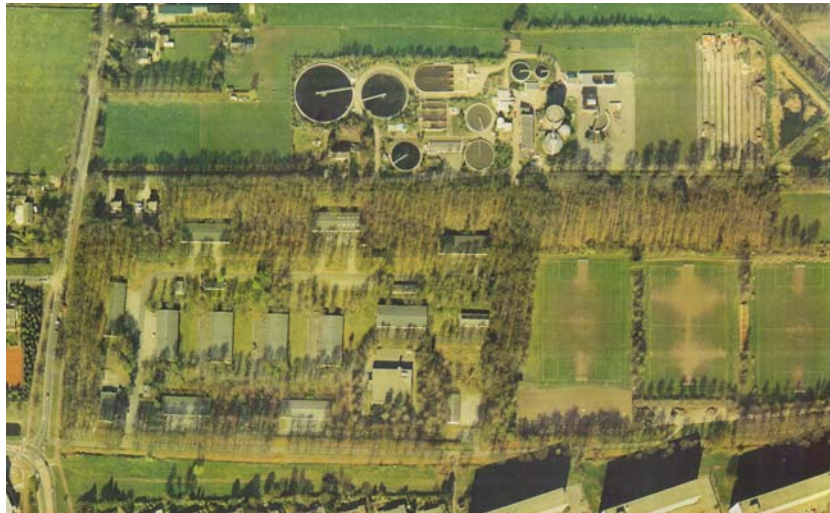
De plangrenzen van het bedrijvenpark worden derhalve globaal gevormd door:

- de Groenekanseweg aan de zuidzijde;

- de dienstweg van de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan de westzijde, met een correctie voor de woningen Groenekanseweg 195 en 197 die buiten het plangebied vallen;
- de kavels van de woningen aan de Kometenlaan alsmede drie flatgebouwen en het appartementencomplex de Tweelingen aan de oostzijde;
- de korfbalvelden aan de noordzijde.

Het plangebied van het toekomstige bedrijvenpark omvat zowel het voormalige MOB-terrein (mobilisatiecomplex van het Ministerie van Defensie) als het voormalige sportpark Larenstein en de groenstrook, gelegen achter de woningen en de flats aan de Kometenlaan.

Het gehele plangebied is bruto 17,7 ha groot.



Afbeelding 1.1 Luchtfoto plangebied

#### 1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- uitbreidingsplan in onderdelen 'Brandenburg West' met de bestemmingen:
  - militaire doeleinden;
  - openbare weg;
  - openbaar groen;
  - sport- en speelterrein;
- uitbreidingsplan in onderdelen 'Brandenburg West', 1e wijziging, met de bestemmingen:
  - openbare weg;
  - gemeenschappelijk terrein.
- 'Landelijk gebied 1972, 2e herziening', met de bestemming:
  - militaire doeleinden;

- 'Buitengebied' met de bestemming:
  - kleinschalig overgangsgebied.

### 1.5 Ligging in groter verband

Het plangebied ligt aan de uiterste westrand van de kern Bilthoven op de grens van stad en land (zie kaart 1.1). Het gebied vormt een overgangszone tussen bebouwde kom en landelijk gebied.

Ten westen van het plangebied ligt het veenweidelandschap dat ten noordoosten van Utrecht begint, ofwel het Noorderpark. Ten oosten ligt de Utrechtse Heuvelrug. In het plangebied gaan deze twee landschapstypen in elkaar over. De grens van het Noorderpark valt samen met de bufferzone tussen de stadsgewesten Hilversum en Utrecht. Het Noorderpark is tevens onderdeel van het 'Groene Hart'. De grens van het Noorderpark is gelegen op de voormalige gemeentegrens. Dat betekent dat de westelijke bosstrook, waaronder de zogeheten 'boskamers', deel uitmaakt van het Noorderpark. Ruim ten westen van het plangebied ligt de ecologische verbindingszone Oostbroek- Hollandsche Rading.

Aan de oostzijde grenst het plangebied direct aan woongebieden, terwijl ten zuiden ervan een zone met onder meer sportvelden ligt.

Een en ander betekent dat van meet af aan zowel de relaties met het buitengebied als met de directe woonomgeving van belang zijn.

### 1.6 Inhoudelijke gevolgen van de uitspraak van de ABRS

In deze paragraaf wordt ingegaan op de inhoudelijke overwegingen van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS). Het gaat daarbij zowel om de overwegingen om ten aanzien van bepaalde onderdelen goedkeuring te onthouden, als om de overwegingen om bepaalde bezwaren niet ontvankelijk of ongegrond te verklaren.

Redenen van onthouding  
van goedkeuring

De ABRS heeft om de navolgende redenen aan bepaalde onderdelen goedkeuring onthouden.

- Het besluit, waarbij het College van Gedeputeerde Staten goedkeuring heeft gegeven aan het plandeel met de bestemming Groenvoorzieningen, wat betreft een strook van ongeveer 10 m breed, direct grenzend aan de achterzijde van de percelen met de eengezinswoningen aan de westzijde van de Kometenlaan, berust niet op een deugdelijke motivering.
- Vanwege het ontbreken van een onderzoek naar de gevolgen voor luchtkwaliteit is er gehandeld in strijd met de zorgvuldigheid als bedoeld in artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).



- Op de plankaart, noch in de voorschriften is voorzien in een maximale oppervlaktemaat van de kavelomvang. Het plan staat er aldus niet aan in de weg dat een bestemmingsvlak als één bouwperceel wordt uitgegeven, waardoor niet is uitgesloten dat grootschalige bedrijfsbebouwing wordt opgericht. Dat in de praktijk kleinere kavels worden uitgegeven, maakt dit niet anders, aldus de ABRS, nu het plan geen waarborgen biedt tegen de mogelijkheid dat na een eerste gronduitgifte door samenvoeging van kavels alsnog grootschalige bedrijfsbebouwing wordt opgericht. Dit is niet in overeenstemming met het door de gemeenteraad beoogde doel van de realisatie van een terrein primair bedoeld voor kleinschalige bedrijven. In dat opzicht is het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Gelet op deze overwegingen heeft de ABRS uiteindelijk goedkeuring onthouden aan de bestemmingen Groenvoorzieningen, Verkeersdoeleinden en Bedrijfsdoeleinden.

Bedenkingen die niet  
ontvankelijk zijn verklaard

Het bezwaar dat over het rapport 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein' geen inspraak is verleend, is door de ABRS niet-ontvankelijk verklaard. Deze bedenking was namelijk niet eerder bij de gemeenteraad als zienswijze naar voren gebracht.

Bedenkingen die  
ongegrond zijn verklaard

De ABRS heeft de volgende bedenkingen ongegrond verklaard (tussen haakjes staat, onder verwijzing naar de volledige uitspraak, een korte omschrijving van de motivering).

1. De Staat van Bedrijfsactiviteiten ontbrak bij de terinzagelegging. (Hersteld door de nieuwe terinzagelegging).
2. De economische uitvoerbaarheid is onvoldoende onderbouwd. (De dekking van het plan is voldoende aangetoond).
3. Er is slechts onderzoek gedaan naar verkeersintensiteiten op omringende wegen en ten onrechte niet op het bedrijventerrein zelf. (Gelet op de ligging van de hoofdontsluiting en gelet op de te verwachten verkeersomvang wordt het woon- en leefklimaat in zoverre niet in ernstige mate aangetast).
4. Een centrale antenne van maximaal 35 meter zal leiden tot horizonvervuiling. (Vanwege de afstand van 60 meter tot woningen zal het uitzicht niet onevenredig worden geschaad).
5. Het terrein moet met een hek worden afgesloten ter voorkoming van overlast van jongeren en illegale straatraces. (Van dit gevaar is niet gebleken en het bestemmingsplan staat plaatsing van een hek niet in de weg).
6. De groenstrook langs de Groenekanneweg wordt ten onrechte aangetast vanwege de bestemming Bedrijfsdoeleinden met



■ .....  
nadere aanduiding 'Vm verkooppunt motorbrandstoffen'. Bovendien zal visuele hinder ontstaan vanwege het tankstation en verlichte reclameborden. (Omdat het groene casco, bestaande uit de westelijke bosrand, het Beukenlaantje en het Eikenlaantje gehandhaafd blijft en vanwege het uitgangspunt om zoveel mogelijk waardevolle bomen te sparen, is aantasting van de groenstrook langs de Groenekanseweg aanvaardbaar om een zichtlocatie te creëren. Het is de ABRS niet gebleken dat de zichthinder zodanig zal zijn dat daar een groot gewicht aan behoeft te worden toegekend).

7. Vanwege te verwachten geluid-, stank-, zicht- en lichthinder zal er onevenredig veel afbreuk worden gedaan aan het woongenot, met name voor de oostelijk gelegen hoogbouw. (Het plan hanteert de indicatieve afstanden uit de VNG-brochure en om die reden is er geen reden voor het oordeel dat onvoldoende rekening is gehouden met het woon- en leefklimaat).
8. De ontsluiting zal alleen via de hoofdingang moeten plaatsvinden, teneinde parkeeroverlast in de woonomgeving te voorkomen. (Het is de ABRS niet gebleken dat de uitvoering van het plan ernstige gevolgen zal hebben voor de parkeerdruk in de omliggende woonwijken; appellanten hebben niet aannemelijk kunnen maken dat een mogelijke extra ontsluiting voor langzaam verkeer tot een toeneming van de parkeerdruk zal leiden).
9. Het bestemmingsplan is ten onrechte niet getoetst aan het Besluit milieukwaliteitseisen externe veiligheid. (Het Besluit externe veiligheid inrichtingen, dat bedoeld zal zijn, is na de vaststelling van het plan in werking getreden).
10. De voorgenomen verplaatsing van een bedrijf in transport en opslag van zand, grind en containers (Kuus) voldoet niet aan de Staat van Bedrijfsactiviteiten. (Een besluit omtrent een eventuele verplaatsing van dit bedrijf maakt geen deel uit van de bestemmingsplanprocedure).
11. Nu in de planvoorschriften is voorzien in een mogelijke vrijstelling van de Staat van Bedrijfsactiviteiten is onduidelijk welke bedrijven op het terrein zijn toegelaten. (Het voorschrift bevat enige flexibiliteit, maar er is duidelijk aangegeven met welke aspecten men bij de afweging rekening moet houden).

#### Conclusies

Uit de uitspraak van de ABRS valt te concluderen dat het bestemmingsplan, in hoofdlijnen gesproken, inhoudelijk de toets der kritiek heeft doorstaan en dat het plan voldoende wordt gerepareerd indien:

- onderzoek wordt gedaan naar luchtkwaliteit;

- .....
- meer rechtszekerheid wordt geboden over de beoogde kleinschaligheid;
  - de in acht te nemen omvang van de groenzone ten westen van de Kometenlaan deugdelijk is gemotiveerd.

### **1.7 Opzet van de toelichting**

Hoofdstuk 2 bevat een korte schets van de huidige situatie van het plangebied en zijn omgeving. Vervolgens geeft hoofdstuk 3 een samenvatting van het relevante beleidskader.

Daarna volgt in hoofdstuk 4 de eigenlijke planbeschrijving, zowel wat betreft de uitgangspunten als de concrete vertaling daarvan in een inrichtingsschets voor het plangebied. In hoofdstuk 5 worden diverse haalbaarheids- en milieuaspecten beschreven en in hoofdstuk 6 volgt een toelichting op de juridische vormgeving.

Ten slotte beschrijft hoofdstuk 7 dat en waarom in het kader van deze herziening ex artikel 30 WRO geen inspraak is verleend en geen overleg is gevoerd.

Diverse onderzoeksrapporten die, mede ten grondslag liggen aan dit plan, zijn vermeld in bijlage 1. In overeenstemming met artikel 12, lid 2a van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) bevat deze toelichting de uitkomsten van onderzoek.

In dit hoofdstuk volgt een beknopte beschrijving van de huidige situatie, bedoeld om een algemene schets van het gebied te geven. In de hoofdstukken 4 en 5 wordt voor een aantal aspecten, zoals archeologie, geluidhinder en luchtkwaliteit, dieper ingegaan op de bestaande situatie.

### **2.1 Aanwezige bebouwing op het terrein**

Op het MOB-complex bevinden zich binnen het plangebied 13 loodsen, een kantoorgebouw en een (ondergrondse) bunker. De enige bebouwing op de voormalige sportvelden van Larenstein bestaat uit een oude, reeds half vervallen tribune en een aantal sanitaire ruimtes.

Deze bebouwing heeft geen bijzonder waarde. Ten behoeve van de realisatie van het bedrijvenpark zal alle in het plangebied aanwezige bebouwing worden verwijderd.

### **2.2 Aangrenzende woongebieden**

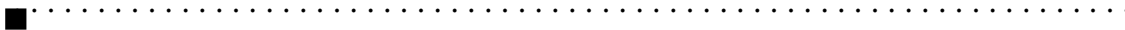
Het plangebied sluit aan de oostzijde aan op woongebieden. De woningen langs de Kometenlaan grenzen direct aan het plangebied. Het betreft, vanuit zuidelijke richting gezien:

- de twee-onder-een-kapwoningen die met de achterzijde naar het plangebied zijn gericht;
- drie flatgebouwen met ieder tien verdiepingen;
- het appartementencomplex De Tweelingen.

Verder in oostelijke richting bevinden zich de aangrenzende woonwijken van Bilthoven. Aan de zuidzijde bevinden zich in De Bilt, rond de Alfred Nobelweg, ook aangrenzende woonwijken. Aan de westzijde ligt de rioolwaterzuiveringsinstallatie, met de woningen Groenekanseweg 191 en 193. Aan de zuidzijde bevindt zich eveneens een woning (Groenekanseweg 256).

### **2.3 Groenstructuur**

Er is in het verleden een breed opgezette inventarisatie uitgevoerd van het groen. Op basis van deze inventarisatie en een in september 1999 uitgevoerde nadere veldverkenning is de ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het plangebied afzonderlijk beoordeeld.



Voor het bepalen van de natuurwaarden en de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn criteria opgesteld. Deze criteria zijn gebruikt bij de inventarisatie. De inventarisatie eindigt met aanbevelingen voor de inrichting van het bedrijventerrein. Uit de inventarisatie blijkt dat delen van het aanwezige groen in landschappelijk, cultuurhistorisch en/of ecologisch opzicht als (zeer) waardevol zijn aan te merken.

De oude lanen (het Beukenlaantje langs de oostrand en het Eikenlaantje tussen het MOB-terrein en de sportvelden) zijn zowel uit ecologisch, cultuurhistorisch als landschappelijk oogpunt als zeer waardevol aan te merken.

De westelijke bosrand vormt een belangrijke schakel in de ecologische bosinfrastructuur. Dit oude bos met een gevarieerde onderbegroeiing is van belang voor alle aanwezige broedvogels. Ook komt hier een aantal kleine zoogdieren voor.

De hierboven genoemde (zeer) waardevolle elementen zullen worden behouden. Zij vormen het hoofdbestanddeel van het 'groene casco' van Larenstein, zie verder hoofdstuk 4.

#### **Aanvullende inventarisaties**

Er is in de periode augustus 2003-juni 2004 een uitgebreid onderzoek uitgevoerd in verband met de eventuele aanwezigheid van beschermde dieren en planten, zoals bedoeld in de Flora- en faunawet. Dat onderzoek is uitgevoerd door Van Jaarsveld en Van Scherpenzeel en is neergelegd in het rapport 'Onderzoek MOB complex/Larenstein' (rapport 4A001). In dat verband is ook een onderzoek ingesteld naar de kwaliteit van het bomenbestand, met speciale aandacht voor de verplaatsbaarheid. De resultaten zijn vermeld in paragraaf 5.9.

## **2.4 Ontsluiting**

Wegenstructuur

Het plangebied is extern ontsloten via de Groenekanneweg en Biltse Rading. Beide wegen zijn onderdeel van de hoofdverkeersstructuur van De Bilt. De Biltse Rading is, in zuidelijke richting, de meest directe verbinding tussen het plangebied en de A27. De Groenekanneweg vormt ook de hoofdontsluiting van het bedrijventerrein Weltevreden en van de sportvelden die ten zuiden van het plangebied liggen. De Groenekanneweg, de 1e Branderburgerweg en de Soestdijkseweg vormen de hoofdverbindingswegen met De Bilt en Bilthoven. In het op 27 maart 2003 vastgestelde Verkeerscirculatieplan is de voorgestane ontwikkeling van Larenstein als uitgangspunt meegenomen.



Het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein bevatte de resultaten van verkeerswaarnemingen in december 1999 en november 2001. Sindsdien zijn de volgende aanvullende tellingen en onderzoeken gehouden:

- Groenekanseweg tussen Planetenbaan en Biltse Rading: telling gemeente De Bilt 6-17 november 2003;
- Biltse Rading: telling gemeente De Bilt 22 oktober-3 november 2003;
- Rapport verkeersproductie bedrijventerrein Larenstein, 4 december 2003 van Goudappel Coffeng.

Tabel 2.1 geeft voor de drie belangrijkste wegvakken in de directe omgeving de resultaten.

Tabel 2.1 Intensiteiten (werkdaggemiddelde) in mvt/etm

| Wegvak                                   | 1999 <sup>1)</sup>   | 2001 <sup>2)</sup> | 2003 <sup>3)</sup> |
|------------------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| Groenekanseweg richting De Bilt          | 14.304 <sup>4)</sup> | 13.072             | 14.766             |
| Biltse Rading                            | 11.647               | 12.025             | 12.434             |
| Groenekanseweg west van de Biltse Rading | 5.317                | 5.358              | 5.690              |

1) Bron: Bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein.

2) Bron: Bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein. De tellingen zijn geëxtrapoleerd tot etmaalintensiteiten op basis van tellingen van 07.00 uur tot 19.00 uur.

3) Bron: Rapport verkeersproductie bedrijventerrein Larenstein, 4 december 2003 van Goudappel Coffeng.

4) Gebaseerd op de aanname dat 75% van het verkeer uit en in de richting Groenekan een relatie met De Bilt heeft en 25% richting De Biltse Rading en de A27 of Utrecht gaat.

Noch de Biltse Rading, noch de Groenekanseweg zijn op dit moment tot hun volledige capaciteit belast.

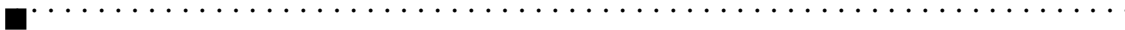
De Groenekanseweg is in westelijke richting, in de richting van Groenekan, niet geschikt voor doorgaand en zwaar verkeer. Gebruik van deze weg dient derhalve te worden ontmoedigd. De bestaande wegenstructuur van het voormalige MOB-complex is, met aanpassingen, bruikbaar voor de toekomstige interne wegenstructuur.

## 2.5 Langzaam verkeer en openbaar vervoer

De bereikbaarheid van de locatie voor langzaam verkeer is goed. Langs de Groenekanseweg zijn vrijliggende fietspaden aanwezig. Een belangrijke fietsroute aan de oostzijde is het Beukenlaantje, dat via een fietsdoorsteek ook vanaf de Kometenlaan bereikbaar is.

Het gebied is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De meest nabijgelegen bushalte ligt aan de Groenekanseweg, bij de Planetenbaan.

Het treinstation Bilthoven NS ligt op plusminus drie kilometer van het plangebied.



## 2.6 Kabels en leidingen

In het plangebied is een aantal leidingen aanwezig: een gasleiding, waterleiding en een (ondergrondse) hoogspanningsleiding en laagspanningsleiding. De leidingen vormen uit veiligheidsoogpunt geen beperking voor de herbestemming.

## 2.7 Bodem en waterhuishouding

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein is onderzoek verricht naar bodem en water. Recent is dit onderzoek door het ingenieursburo BOOT aangevuld en geactualiseerd. Het resultaat hiervan is neergelegd in het rapport 'Waterhuishoudingsplan Bedrijvenpark Larenstein K04084 r02' van 5 november 2005. Samenvattend volgen hieronder de belangrijkste conclusies ten aanzien van de huidige situatie. Het waterhuishoudingsplan zelf wordt beschreven in hoofdstuk 5.

Maaiveldhoogten en bodemopbouw

De hoogte van het maaiveld in het plangebied varieert van circa 2 tot 3,3 m + N.A.P. Uit bodemonderzoek blijkt dat de bodem tot circa 0,3 à 0,9 m beneden maaiveld uit matig fijn tot fijn, zwak siltig, matig humeus zand bestaat. In de bodem tussen deze humushoudende laag en tot circa 2 m beneden maaiveld bevindt zich fijn, weinig silthoudend zand.

Grondwater

De westelijke grens van het plangebied markeert een scherpe overgang van de hoge, droge gronden naar de lage, natte polder. Tijdens het bodemonderzoek, uitgevoerd op 13 mei 2004, werd de grondwaterstand aangetroffen op circa 0,7 tot 1 m +N.A.P.

Uit waarnemingen in een peilbuis ten oosten van het terrein blijkt de gemiddeld hoogste grondwaterstand zich te bevinden op 1,3 m +N.A.P. Het grondwater vertoont een verhang in westelijke richting.

Watergangen

In de huidige situatie zijn er verschillende watergangen aanwezig. Aan de oostkant van het plangebied ligt een watergang evenwijdig aan het Beukenlaantje. De gemiddelde diepte ten opzichte van het omliggende maaiveld bedraagt circa 1 m. De watergang komt uit bij een duiker ter plaatse van de Biltse Rading. De waterstand van deze sloot fluctueert mee met de grondwaterstand. Dit betekent dat de sloot afwisselend droog staat of water bevat. Dit kan leiden tot oxidatie van het aanwezige organische materiaal, ofwel het rotten van bladeren, wat weer aanleiding geeft tot nare luchtjes.





Ten westen van het plangebied ligt een rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) die in eigendom en beheer is van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Deze RWZI zuivert onder meer het rioolwater van het plangebied. Een effluentsloot naast de ontsluitingsweg van de RWZI voert het gezuiverde water van dit bedrijf af in zuidelijke richting. Voorbij de Groenekanseweg vervolgt het zijn richting langs de Laan van Weltevreden.

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een watergang langs de Groenekanseweg. De diepte ten opzichte van het omliggende maaiveld varieert tussen circa 0,5 m en 1 m. Ter plaatse van de inrit naar de rioolwaterzuivering ligt een sifon, die uitkomt op oppervlaktewater van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

#### Riolering

Hemelwater op het terrein van het militair complex wordt geïnfiltreerd in de bodem. Er zijn twee DWA-aansluitingen<sup>1</sup> op het gemeentelijk stelsel onder de Groenekanseweg aan de westkant van het terrein. Ter plaatse van het sportpark is geen riolering aanwezig.

Aan de noordzijde bevindt zich, ter plaatse van de Tweelingen, een transportleiding naar de RWZI met een extra leiding ten behoeve van berging.

## 2.8 Bodemverontreiniging

### MOB-complex

In opdracht van Defensie is in het verleden voor het MOB-complex een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Naderhand is aanvullend onderzoek verricht.

Geconcludeerd is dat een groot deel van het terrein verontreinigd is. Tot 1954 is het terrein namelijk gebruikt als stortplaats voor met name afval afkomstig uit het Militair Hospitaal te Utrecht. Het stortlichaam bevindt zich binnen de geasfalteerde ringweg van het MOB-complex. De grond is hierdoor over een oppervlakte van ongeveer 3,3 ha tot een diepte van 1,8 m beneden maaiveld ernstig verontreinigd met onder meer lood, koper, zink, PAK's en asbest. Een ondergrondse tank voor de opslag van afgewerkte olie heeft in het verleden gelekt.

Een en ander betekent dat op het MOB-terrein een bodemsanering nodig is. De saneringsmaatregelen komen aan de orde in paragraaf 5.6.

---

<sup>1</sup> DWA staat voor de droogweer-afvoer, dat is het afvalwater van woningen en bedrijven



■ .....

### **Bodemverontreiniging sportvelden**

Op verzoek van de gemeente De Bilt heeft Acorius Advies BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd op het terrein van het voormalige sportveld. Doel hiervan was na te gaan of vroegere en/of recente activiteiten op het terrein en de directe omgeving hiervan een eventuele negatieve invloed hebben gehad op de kwaliteit van de grond en/of het grondwater.

Het onderzoek is neergelegd in het rapport Verkennend bodemonderzoek Sportpark Larenstein De Bilt van 31 maart 2004, rapportnummer 0413020/bw. Het onderzoek is uitgevoerd in overeenstemming met NEN 5740, bijlage B1.

De onderzoeksresultaten zijn getoetst aan de streef- en interventiewaarden bodemsanering van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van februari 2000.

Uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van lichte verontreinigingen, die echter geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkelingen. Nadere bijzonderheden komen aan de orde in paragraaf 5.6

Hoofdstuk 3 geeft allereerst een beschrijving van het relevante beleid van hogere overheden, toegespitst op dit bestemmingsplan. Dat betekent dat het algemeen geldend beleid, waaronder allerlei Europese richtlijnen, hier niet worden genoemd. Aanvullend worden regionale en gemeentelijke beleidskaders beschreven.

### 3.1 Rijksbeleid

In relatie tot dit bestemmingsplan is, wat betreft het rijksbeleid, met name het locatiebeleid van belang, zoals dat is neergelegd in de Nota Ruimte. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

*Het doel van het nieuwe locatiebeleid is een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen. Voor wat dan wel een «goede» plaats is, kan de rijksoverheid geen standaard recept geven, wel een aantal regels die zorgen voor de gewenste basiskwaliteit op dit punt. Het best kunnen provincies en – voorzover het om binnenregionale vraagstukken gaat – de WGR-plusregio's zelf bepalen wat een «goede» plaats is.*

*Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.*

*Essentieel is verder dat het locatiebeleid ten minste regels en criteria bevatten die waarborgen dat:*

- *bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven-)terreinen;*
- *aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting);*
- *aan nieuwe en zo mogelijk ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en/of bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid*

.....

*van openbaar vervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen.*

Aangezien, zoals hierna zal blijken, de locatie van het Bedrijvenpark Larenstein de instemming heeft van de provincie, is de voorgenomen ontwikkeling niet strijdig met rijksbeleid.

### **3.2   Beleid provincie en regio**

In de regio heeft de gemeente De Bilt geen actieve rol bij de ontwikkeling van nieuwe woningbouw-, kantoren- en bedrijvenlocaties. De nadruk ligt sterk op beheer en consolidatie van bestaande functies.

#### **Streekplan**

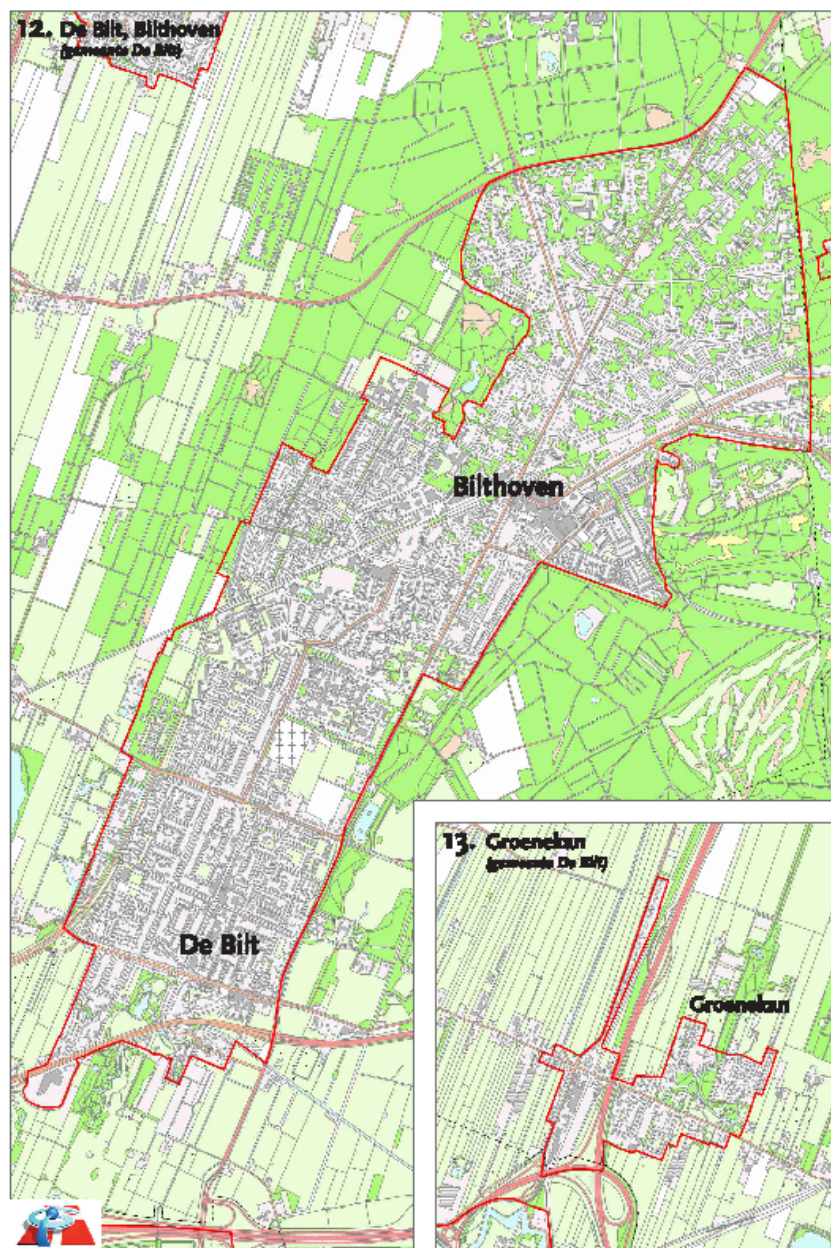
Provinciale Staten van Utrecht hebben op 13 december 2004 het Streekplan Utrecht 2005-2015 vastgesteld. Middels een rode contour zijn in het streekplan grenzen van verstedelijking aangegeven. Kaart 3.1 geeft de betreffende kaart uit het streekplan weer voor de kernen De Bilt en Bilthoven. De locatie Larenstein ligt binnen de rode contour.

Ten aanzien van het plangebied vermeldt het streekplan verder het volgende.

*De gemeente is bezig met het ontwikkelen van bedrijventerrein Larenstein (6.5 ha netto), dat voor het grootste deel in de streekplanperiode tot uitgifte zal komen. Het terrein wordt volledig gebruikt voor uitplaatsing van bestaande bedrijven, waarbij wij samen met de gemeente kijken naar mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik en een duurzame inrichting van het terrein. Ook de herontwikkeling van de te verlaten locaties is van belang. Hiernaast willen wij in overleg met de gemeente de uitplaatsing van zeven tankstations onderzoeken.*

Het streekplan spreekt zich uit voor een zorgvuldig ruimtegebruik en noemt in dit verband Larenstein als een van de voorbeeldprojecten (ruimtwinst door een intensiveringstraject en een zorgvuldig ruimtegebruik).

Uit het streekplan blijkt verder dat het plangebied direct grenst aan het Nationaal Landschap Groene Hart.



Cartografie Provincie Utrecht, P&O, onder Steunpunt Informatie en Media - Bilthoven 14/ vastgesteld Streekplan d.d. 13 december 2004 00.12.04 00400005

Kaart 3.1 Rode contour uit het streekplan

### Regionaal Structuurplan

Ook in het Regionaal Structuurplan (vastgesteld op 25 juni 1997 en in werking vanaf 3 december 1999) van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is het overwegend consoliderend beleid vastgelegd. Ten aanzien van Larenstein is het volgende beleid van belang.

- In september 1998 hebben Provinciale Staten het voornemen tot het realiseren van Larenstein goedgekeurd en is een afwijkingsprocedure van het toenmalige streekplan gevolgd. Voorwaarden bij de ontwikkeling van Larenstein zijn een lokaal karakter van het bedrijvenpark en aandacht voor het behoud

van de waardevolle groene inrichting en voor de verkeersontsluiting. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens op 18 mei 1999 het 'Regionaal Structuurplan een RSP voor de tien' goedgekeurd, waarin de ontwikkeling van Larenstein tot lokaal bedrijventerrein is opgenomen en waarin deze twee voorwaarden wederom zijn genoemd.

- Ten westen van het plangebied ligt de ecologische verbindingszone Oostbroek- Hollandsche Rading (Ecologische verbindingszones provincie Utrecht vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 23 november 1993). De grens van de Ecologische Hoofdstructuur bevindt zich ten westen van de toegangsweg naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.
- Larenstein kan als C-locatie worden aangemerkt. Een C-locatie is bestemd voor logistiek, dienstverlening en handel. Er dient terughoudend te worden omgegaan met de vestiging van kantoren. Het kantooroppervlak van bedrijven mag niet meer bedragen dan 50% van het totale bedrijfsoppervlak met een maximum van 2.000 m<sup>2</sup>.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### **De Bilt in beweging**

De nota 'De Bilt in beweging' uit 1998 vormt de weerslag van een open planproces. Na het uitgeven van een brochure door de gemeente, waarin suggesties voor de toekomst waren opgenomen, heeft er een discussie met de bevolking plaatsgevonden. Een van de suggesties was om een oplossing te bieden voor de sterke menging van woon- en bedrijfsfuncties, gepaard gaande met overlast voor bewoners en met beperkingen voor bedrijven. De bestaande, sterk versnipperde bedrijventerreinen bieden daarvoor geen oplossing en alternatieve bedrijvenlocaties zijn niet voorhanden. De suggestie in de brochure was dan ook om een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen voor lokale bedrijven op de vrijkomende locatie MOB/sportterrein Larenstein. De maatschappelijke discussie over dit voorstel heeft in 1997/1998 plaatsgevonden.

De gemeenteraad heeft vervolgens op 17 december 1998 'De Bilt in Beweging' vastgesteld. In die nota is aangegeven dat de ontwikkeling van het bedrijvenpark Larenstein primair is bedoeld voor de verplaatsing van milieuhinderlijke bedrijven uit de woonomgeving en secundair voor bedrijven waarvan uit oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing verplaatsing is gewenst. Aan de uitplaatsing van bedrijven van hun huidige locaties is, naast de verbetering van de leefbaarheid in de kernen, een maatschappelijk belang verbonden. Op hun huidige locaties zijn, vanuit milieu- en economisch oogpunt, geen

■ .....  
of onvoldoende mogelijkheden voor een rendabele bedrijfsvoering in de toekomst.

Het bedrijvenpark zal zowel het huidige MOB-terrein als de sportvelden omvatten. Daarbij zijn uitgangspunten geformuleerd voor de inrichting, zoals het behoud van waardevol groen.

### **Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden**

In de nota 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein' is onderzocht of er voldoende draagvlak is onder bedrijven uit De Bilt en Maartensdijk voor vestiging op Larenstein en of het een geschikte locatie betreft voor de uit te plaatsen bedrijven. Tevens is onderzocht of een goede landschappelijke en milieukundige inpassing mogelijk is. Vervolgens is gekeken naar de inrichtingsvereisten, het te voeren vestigingsbeleid en de financiële haalbaarheid.

Analyse van het plangebied leverde de volgende conclusies:

- De aanwezige groenstructuren vertegenwoordigen belangrijke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Bijna alle waardevolle elementen op het MOB-complex kunnen worden gehandhaafd;
- Bestaande elementen als ondergrondse leidingen en de verkeersstructuur zijn bruikbaar voor de toekomstige inrichting;
- Ontwikkeling van het bedrijventerrein kan duurzaam geschieden door:
  - behoud van bestaande elementen op het terrein;
  - duurzaam bouwen op het niveau van de gebouwen;
  - intensief ruimtegebruik en gemeenschappelijke voorzieningen;
  - duurzaam bouwrijp maken;
  - het beperken van afvalwater.

Op basis van deze conclusies is een studie gemaakt van de gewenste inrichtingsvariant voor het bedrijventerrein. Het heeft volgens deze nota de voorkeur om vanwege het behoud van het groene casco te kiezen voor de schakeling van bedrijfsgebouwen en voor het ontwikkelen van bedrijfsverzamelgebouwen en daarbij de bedrijfsmatige activiteiten op binnenruimten te laten plaatsvinden.

Het draagvlak voor de ontwikkeling van Larenstein onder bedrijven in De Bilt en Maartensdijk is groot (zie ook paragraaf 4.2). Het merendeel van de belangstellenden behoort tot de sector auto- en bouwbedrijven en aanverwante bedrijven. Er zijn geen bedrijven in de hoge milieucategorieën bij (4 of 5). Er is belangstelling voor gemeenschappelijke voorzieningen.

■ .....  
Uit een globale analyse blijkt het terrein met de voorgestelde inrichting financieel haalbaar te zijn. Ten behoeve van de duurzaamheidsmaatregelen zijn diverse subsidiemogelijkheden voorhanden.

#### **Raadsbesluiten**

Beide gemeenteraden, van De Bilt en van Maartensdijk, hebben de 'Verkenning ontwikkelingsmogelijkheden Bedrijvenpark Larenstein' in afzonderlijke vergaderingen op 25 mei 2000 vastgesteld. Daarmee hebben zij als beleid aangegeven dat Larenstein als een duurzaam bedrijvenpark zal worden ontwikkeld.

Het terrein is primair bestemd voor bedrijven die op hun huidige locatie overlast veroorzaken. Secundair kan het park ruimte bieden aan bedrijven waarbij verplaatsing uit een oogpunt van stads- en dorpsvernieuwing gewenst is. Tertiair biedt het park ruimte voor bedrijven die op hun huidige locatie onvoldoende uitbreidings- en ontplooiingsruimte hebben.

#### **Prostitutiebeleid**

De afschaffing van het bordeelverbod (oktober 2000) heeft er toe geleid dat alle gemeenten in Nederland beleid hebben moeten formuleren inzake prostitutie. Een onderdeel van dit beleid is het aangeven van gebieden waar prostitutie en seksinrichtingen wel en niet zijn toegestaan.

De gemeente zal geen prostitutiebedrijven, dan wel seksinrichtingen op het bedrijvenpark Larenstein toestaan, omdat de specifieke ruimtelijke en functionele uitstraling van dit soort functies niet strookt met het specifieke karakter van het bedrijvenpark.

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de planopzet. Daarmee ontstaat een beeld van de toekomstige inrichting en van het toekomstige gebruik van het gebied. Diverse milieu- en haalbaarheidsaspecten komen aan de orde in het volgende hoofdstuk.

#### **4.1 Uitgangspunten en inrichtingsschets**

##### **Doelstelling**

Zoals genoemd, is Larenstein primair bestemd voor lokale bedrijven die op dit moment overlast veroorzaken voor de direct omwonenden en/of ruimtelijk klem zitten. De ontwikkeling van Larenstein dient dus zowel een ruimtelijk als een economisch doel. Door een gunstig verplaatsingsalternatief te bieden, kunnen bedrijven behouden blijven voor de lokale economie van de gemeente, kan het leefmilieu in de bebouwde kom worden verbeterd en ontstaat er elders extra ruimte om in de vraag naar woningen te voorzien.

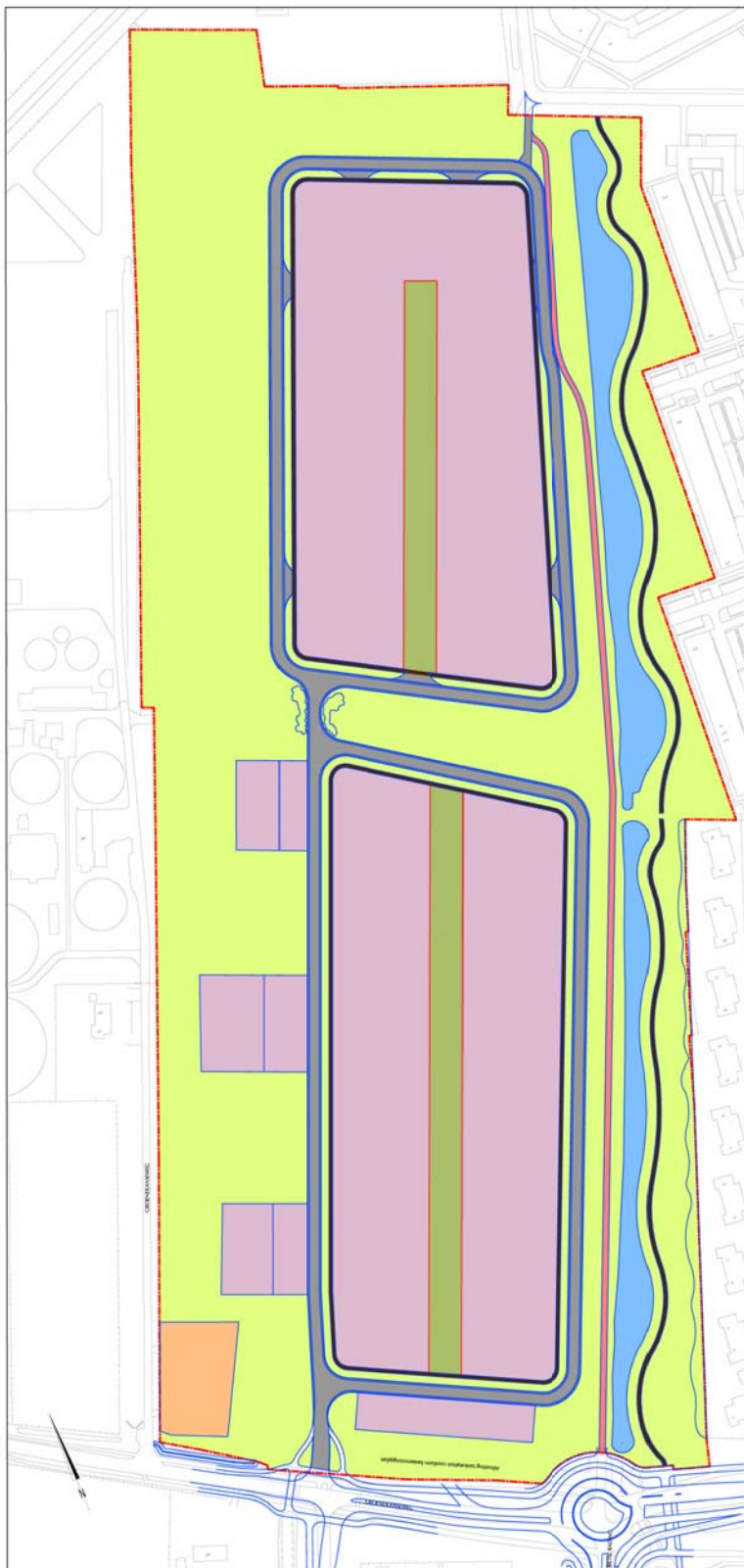
##### **Randvoorwaarden**

Bij de ontwikkeling van Larenstein kan niet worden volstaan met traditionele normen omtrent inrichting en milieu van bedrijventerreinen. Het gebied ligt immers nabij de Ecologische Hoofdstructuur en het ligt in het zicht van de naastgelegen flatgebouwen. Het terrein zelf herbergt een aantal waardevolle groenstroken, waaronder de bosstrook aan de westzijde en de zone langs de beukenlaan aan de oostzijde. Dit alles stelt extra eisen aan terreininrichting, bebouwing en situering van verschillende bedrijfstypen. Het bedrijvenpark moet harmoniëren met de omgeving en moet zo min mogelijk afbreuk doen aan de in het gebied aanwezige basiskwaliteiten: het groene karakter en het rustige en schone woonmilieu.

Larenstein zal bovendien waarschijnlijk het laatste bedrijventerrein van een dergelijke omvang zijn dat binnen de gemeente De Bilt kan worden ontwikkeld (zie ook kaart 3.1 met de rode contouren van het streekplan). Dit maakt het noodzakelijk dat ook op lange termijn haar economische gebruikswaarde is gewaarborgd. Vroegtijdige veroudering en verpaupering van het terrein moet worden voorkomen.

##### **Duurzaamheid als centraal thema**

Op grond van bovengenoemde overwegingen is duurzaamheid een centraal thema bij de ontwikkeling van Larenstein. Het begrip duurzaamheid werkt daarom door in tal van aspecten, waaronder verkeer, de stedenbouwkundige inrichting en architectonische vormgeving, de groen- en waterstructuur, het beheer en dergelijke.



**Legenda**

|  |                      |
|--|----------------------|
|  | Fietspad             |
|  | Voetpad              |
|  | Rijbaan              |
|  | Groenzone            |
|  | Infiltratiezone      |
|  | Collectieve zone     |
|  | Bedrijfsdoelgebieden |
|  | Woondoeleinden       |
|  | Bestemmingsplangrens |



## Bestemmingsplan bedrijventpark Larenstein te Bilthoven

|               |                   |
|---------------|-------------------|
| Datum         | : 1 februari 2006 |
| Tekenaar      | : avdk            |
| Projectleider | : pvd             |
| Schaal        | : n.v.l.          |
| Formaat       | : A3              |

|         |              |
|---------|--------------|
| Bestand | : K04084-T01 |
| Blad    | : BPO1       |



organisierend ingenieurburo

Kaart 4.1 Inrichtingsschets

■ .....  
Inrichtingsschets en netto  
uitgeefbaar terrein

Kaart 4.1 geeft de huidige inzichten weer met betrekking tot de inrichting van het terrein, uitgaande van de hiervoor omschreven doelstellingen en randvoorwaarden. Bij een inrichting van het terrein volgens kaart 4.1 behoort een oppervlakte-analyse zoals weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Oppervlaktes (in m<sup>2</sup>) bij kaart 4.1

| Omschrijving                                  | Oppervlakte in m <sup>2</sup> |
|-----------------------------------------------|-------------------------------|
| Uitgeefbaar terrein                           | 60.275                        |
| Verkeersdoeleinden                            | 17.844                        |
| Collectieve zone                              | 7.619                         |
| Groenvoorzieningen binnen het inrichtingsplan | 4.649                         |
| Subtotaal inrichtingsplan                     | 90.387                        |
| Groenvoorzieningen buiten het inrichtingsplan | 86.630                        |
| Totale oppervlakte                            | 177.017                       |

Van het totale plangebied behoudt uiteindelijk meer dan de helft een groen karakter. Verder blijkt dat van het eigenlijke bedrijventerrein ongeveer 67% direct uitgeefbaar is.

## 4.2 De vestigingsmogelijkheden voor de bedrijven

Ongeveer 120 bedrijven hebben zich in beginsel gemeld voor een vestiging op Larenstein. De voormalige gemeenten De Bilt en Maartensdijk hebben deze bedrijven gescreend op de hoofduitgangspunten die gelden voor Larenstein. Daarbij zijn de drie prioriteiten gehanteerd die in paragraaf 3.3 zijn genoemd. Van deze bedrijven bleken er 30 milieuhinderlijk op de huidige locatie. Op basis van de uitgangspunten, alsmede de mogelijkheden op de achterblijvende locatie, zijn uiteindelijk 23 bedrijven geselecteerd.

De ruimtevraag van de urgent te verplaatsen bedrijven overschrijdt echter het aanbod van 6 ha netto bedrijfsterrein ruim. Om zoveel mogelijk bedrijven uit de bebouwde kom te kunnen verplaatsen, is derhalve de noodzaak groot tot een intensief ruimtegebruik. Tevens zal op Larenstein één tankstation worden gerealiseerd. Ook hier zal sprake zijn van verplaatsing uit de dorpskern. Het nieuwe tankstation zal geen LPG leveren.

Om tot een succesvolle ontwikkeling van Larenstein te komen, dient er voor de bedrijven een aantrekkelijke alternatieve vestigingslocatie te worden geboden. Met de geselecteerde bedrijven is daarom overleg gevoerd. In het voorjaar van 2001 is een interviewronde met de geselecteerde bedrijven gehouden, waarin naar de wensen voor vestiging op Larenstein is gevraagd (tabel 4.2).

Tabel 4.2 Vestigingswensen bedrijfstypen

| Sector                                       | Vestigingswensen                                                           | Kavelomvang                |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Autoshowrooms                                | Nabij entree van het terrein                                               | 2.000–3.000 m <sup>2</sup> |
| Autoschadebedrijven                          | Nabijheid autodealers                                                      | 1.000–2.000 m <sup>2</sup> |
| Tankstations                                 | Aan doorgaande weg<br>Solitair gevestigd                                   | circa 2.000 m <sup>2</sup> |
| Bouw-, installatie- en<br>schildersbedrijven | Goede bereikbaarheid en<br>kantoorgedeelte in het zicht                    | grote variatie             |
| Productie en handel                          | Goede bereikbaarheid                                                       | 1.500–2.000 m <sup>2</sup> |
| Kleinschalige, lokale<br>bedrijven           | Goede bereikbaarheid                                                       | circa 500 m <sup>2</sup>   |
| Transportbedrijven*                          | Goede uitvalsbasis op het<br>terrein, vanwege goede externe<br>ontsluiting | 5.000–6.000 m <sup>2</sup> |

\* Transportbedrijven zijn vanwege het raadsbesluit van 25 mei 2000 niet toegestaan.

Vervolgens zijn deze wensen vergeleken met de mogelijkheden die het terrein biedt. In overleg met de bedrijven wordt mede op basis van hun wensen gewerkt aan de definitieve verkaveling en toewijzing van bedrijfspercelen.

Uit het gevoerde overleg is inmiddels gebleken dat er in beperkte mate behoefte is aan kavelgroottes tot 6.000 m<sup>2</sup>. Deels is dat een gevolg van een feitelijke invulling in de categorie bouw-, installatie- en schildersbedrijven, waarvoor de tabel slechts een 'grote variatie' aangeeft. Deels blijkt dat in een aantal gevallen categorieën worden samengevoegd, zoals bijvoorbeeld autoshowrooms en autoschadebedrijven.

#### Kavelafmetingen

Larenstein is primair bedoeld voor kleinschalige, lokale bedrijven. Daarbij heeft het begrip 'kleinschalig', mede vanwege de wens van een intensief ruimtegebruik, primair betrekking op de omvang van een kavel. Gezien het na te streven profiel - een groen, duurzaam bedrijvenpark met minimale milieubelasting -, de marktvraag en vanwege de beschikbare ruimte wordt in beginsel 4.000 m<sup>2</sup> als maximale kavelomvang aangehouden. Deze maximale kavelomvang is in de voorschriften vastgelegd. Daarnaast is, om redenen die hierboven zijn genoemd, in de voorschriften geregeld dat voor maximaal vier kavels een kavelgrootte van maximaal 6.000 m<sup>2</sup> is toegestaan.

In de vraag naar ruimte voor kleinere bedrijven zal worden voorzien door het realiseren van een of meer bedrijfsverzamelgebouwen.

#### Terreinsegmentatie

Om de gedefinieerde bedrijfstypen ruimtelijk zo goed mogelijk ten opzichte van elkaar en de omgeving te situeren, is een globale terreinindeling gemaakt. Bedrijfstypen met een hogere verkeersproductie, zoals bijvoorbeeld autobedrijven, zijn aan de zijde van de entree van het gebied geprojecteerd.



Andere bedrijfstypen, met name bouw- en aanverwante bedrijven, alsmede handels- en productiebedrijven, zijn aan de noordzijde gesitueerd.

Speciale aandacht verdient de vestiging van een tankstation: uit verkeerskundige, commerciële en milieutechnische overwegingen dient een tankstation aan de zuidkant van de locatie gesitueerd te zijn.

De hierboven genoemde segmentering is geen harde randvoorwaarde, maar is een richtlijn waarmee bij de uitgifte van gronden rekening zal worden gehouden.

### 4.3 Bereikbaarheid

De verkeersstructuur

De hoofdontsluiting van het bedrijvenpark is georiënteerd op de Groenekanseweg, tegenover de Laan van Weltevreden. De Laan van Weltevreden zal niet worden gebruikt voor de externe ontsluiting van Larenstein<sup>2</sup>. In de externe bereikbaarheid speelt daarom, naast de Groenekanseweg, de Biltse Rading een hoofdrol. Dit blijkt ook uit kaart 4.2, waarin is aangegeven hoe het verkeer naar en van het bedrijvenpark zich zal verdelen over het wegennet.

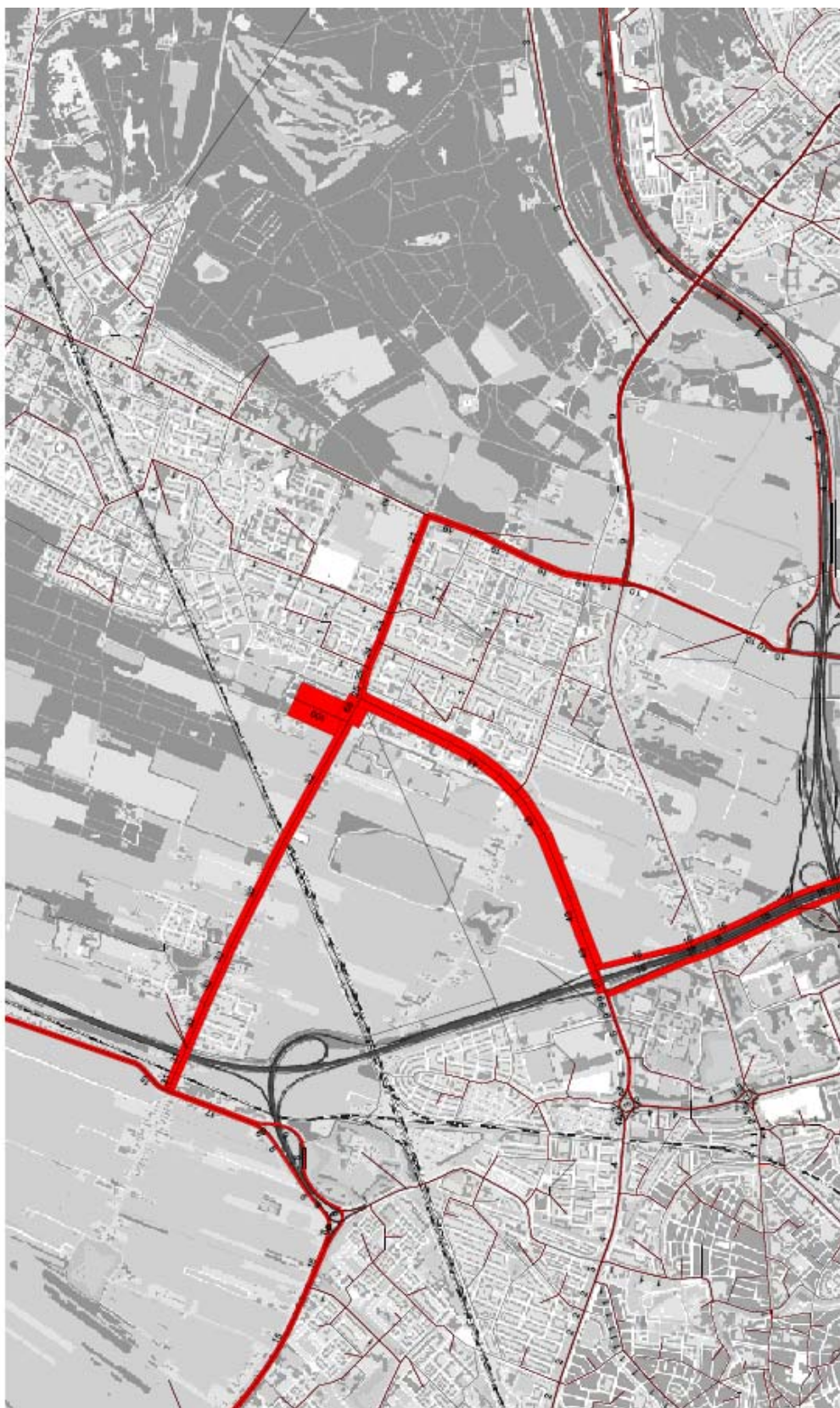
Toekomstige  
verkeersintensiteiten

Kaart 4.2 is ontleend aan het rapport 'Toekomstige verkeersproductie werkgelegenheidslocatie Larenstein' van 4 december 2003, opgesteld door het bureau Goudappel en Coffeng. In dat rapport is de totale verkeersproductie naar en van het bedrijventerrein berekend op ruim 2.300 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag), zie tabel 4.3. Deze aantallen omvatten werkers, bezoekers en vrachtverkeer. Bij deze raming van de verkeersproductie is uitgegaan van de lijst met bedrijven die in aanmerking komen voor vestiging op het bedrijvenpark, inclusief het tankstation. Dit tankstation levert met een intensiteit van 500 mvt/etm een substantiële bijdrage aan de extra verkeersproductie van ruim 2.300 mvt/etm.

---

<sup>2</sup> In het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein werd nog rekening gehouden met de mogelijkheid dat de externe ontsluiting van het bedrijventerrein op termijn via een nieuwe verkeersader ter hoogte van de huidige Laan van Weltevreden zou gaan lopen.





## Distributie motorvoertuigen Bedrijvenpark Larenstein

Gemeente De Bilt

Deelplan  
van  
Gedagteplan Cofleg

Kaart 4.2 Toedeling verkeersintensiteiten

Tabel 4.3 Extra ritten op het wegennet als gevolg van Larenstein

| Bedrijvigheid            | M <sup>2</sup> bvo | Arbeids-<br>plaatsen | Vertrekken per<br>arbeidsplaats | Ritten |
|--------------------------|--------------------|----------------------|---------------------------------|--------|
| Auto en autoschade       | 20.500             | 103                  | 5                               | 1.025  |
| Overige bedrijvigheid    | 26.450             | 265                  | 1,5                             | 794    |
| Full-service tankstation | 3.500              |                      |                                 | 500    |
| Totaal                   | 50.950             | 368                  | Nvt                             | 2.320  |

Bron: Toekomstige verkeersproductie werkgelegenheidslocatie Larenstein, Goudappel en Coffeng, 4 december 2003.

Voor de bestaande wegen is, mede op grond van ontwikkelingen van het autoverkeer in het verleden, een autonome groei aangehouden van 1,5% per jaar in de periode tot 2015.

Met behulp van het Verkeersmodel Regio Utrecht is vervolgens berekend hoe dit verkeer zich verdeelt over het wegennet. Het resultaat is, behalve in de reeds genoemde kaart 4.2, weergegeven in tabel 4.4.

Tabel 4.4 Verkeersintensiteiten omgeving Larenstein

| Wegvak         | Locatie                                      | Locatie-<br>nummer | intensiteit<br>in 2003 | autonome<br>groei tot<br>2015 | extra<br>verkeer<br>Laren-<br>stein |
|----------------|----------------------------------------------|--------------------|------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| Biltse Rading  | Tussen rotonde en Blauwkapelseweg            | 1                  | 12.434                 | 2.432                         | 997                                 |
| Groenekanseweg | Ten westen van nieuwe aansluiting Larenstein | 2                  | 5.690                  | 1.113                         | 742                                 |
| Groenekanseweg | Tussen nieuwe aansluiting en Biltse Rading   | 3                  | 5.690                  | 1.113                         | 1.577                               |
| Groenekanseweg | Tussen Biltse Rading en Planetenbaan         | 4                  | 14.766                 | 2.888                         | 580                                 |

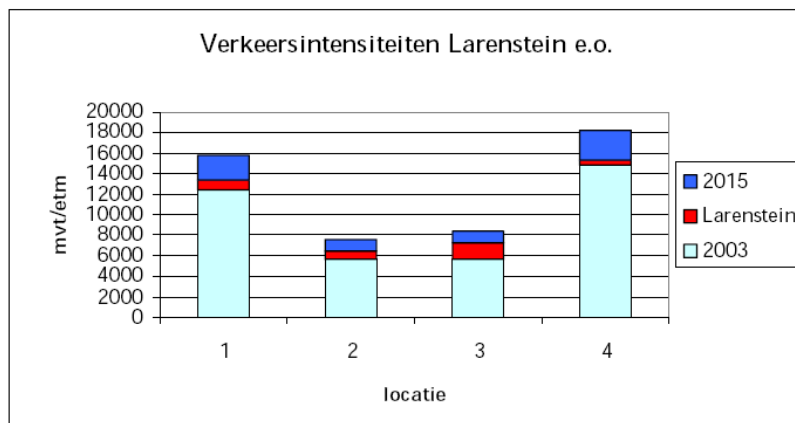
Bron: 'Toekomstige verkeersproductie werkgelegenheidslocatie Larenstein' van 4 december 2003.

De geactualiseerde raming is iets hoger dan de raming die was opgenomen in het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein. Ook uit de geactualiseerde raming blijkt echter dat de toename van de verkeersintensiteiten relatief beperkt is. Alleen op het gedeelte van de Groenekanseweg tussen de nieuwe aansluiting van Larenstein en de Biltse Rading (locatie 3) is er sprake van een substantiële vermeerdering. Een en ander is gevisualiseerd in afbeelding 4.1.

#### Aanleg rotonde

In de huidige situatie is er bij de aansluiting van de Biltse Rading op de Groenekanseweg sprake van een ongeregeld kruispunt, waarbij het verkeer op de (doorgaande) relatie Biltse Rading-Groenekanseweg-oost v.v. voorrang heeft op het overige verkeer. Gebleken is dat dit kruispunt, zonder nadere maatregelen, onvoldoende capaciteit zou hebben om de toekomstige verkeersomvang te verwerken.

Afbeelding 4.1 Verkeersintensiteiten omgeving



Bron: Toekomstige verkeersproductie werkgelegenheidslocatie Larenstein, Goudappel en Coffeng, 4 december 2003.

In het rapport 'Beoordeling verkeersafwikkeling rotonde Larenstein' van 17 juni 2005 is door Grontmij onderzocht of aanleg van een rotonde een oplossing zou zijn. Daarbij zijn drie varianten bekeken, te weten een 'gewone' enkelstrooksrotonde, een enkelstrooksrotonde met een by-pass voor verkeer vanuit de Biltse Rading richting De Bilt en een meerstrooksrotonde (ook wel turbo-rotonde geheten). Bij het onderzoek is gebruikgemaakt van de raming van verkeersintensiteiten, zoals weergegeven in tabel 4.2.

De voorkeur gaat er naar uit om voorshands een enkelstrooksrotonde aan te leggen. Wel dient ruimtelijk de mogelijkheid aanwezig te zijn voor aanleg van de genoemde by-pass.

Ontsluiting langzaam verkeer

Voor de bereikbaarheid per fiets blijft men aangewezen op de twee bestaande fietsroutes, te weten langs de Groenekanseweg en via het Beukenlaantje. De bestaande fietsdoorsteek tussen het Beukenlaantje en de Kometenlaan blijft gehandhaafd. Ook fietsers maken in de toekomst uitsluitend gebruik van de hoofdtoegang aan de Groenekanseweg.

Bereikbaarheid bij calamiteiten

De inrichtingsschets voorziet aan de noordzijde in een extra toegang, uitsluitend omwille van een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten in geval van een calamiteit. Deze noodtoegang kan niet worden gebruikt door fietsers. In verband met een goede bereikbaarheid van het zuidelijk deel is er aan de oostzijde tevens een verbinding tussen de twee terreindelen, die uitsluitend zal worden gebruikt in geval van calamiteiten.

#### 4.4 Stedenbouwkundige opzet

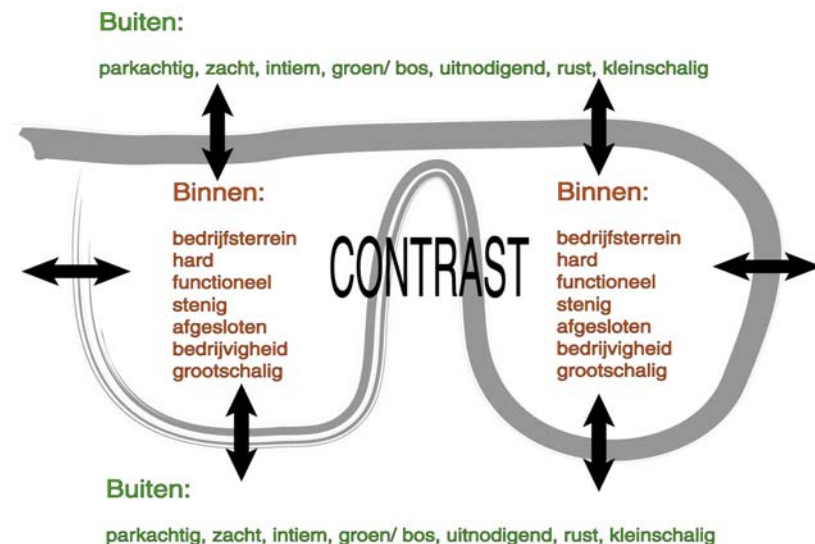
De stedenbouwkundige opzet is met name gebaseerd op:

- het behoud en inpassing van waardevol groen;
- milieuaspecten als veiligheid en behoud van een aantrekkelijke, rustige woonomgeving.

Vervolgens is bekeken wat de beste terreinsegmentatie zou zijn. Daarbij is ook rekening gehouden met de reeds genoemde vestigingswensen van bedrijven die voor verplaatsing in aanmerking komen.

Concept van de 'bril'

Ten behoeve van het behoud van het waardevolle groen is als beste inrichtingsconcept de zogenaamde 'bril' naar voren gekomen, zie afbeelding 4.2.



Afbeelding 4.2 Het concept van de bril

De hoofdontsluiting is hierbij voor te stellen als het montuur van een bril. De 'glazen' van de bril worden gevormd door de twee clusters van bedrijven. De bril wordt omsloten door een 'etui' van groen. De waardevolle beplanting van lanen en hagen blijft zoveel mogelijk gehandhaafd en wordt zo nodig versterkt en opgenomen in de parkachtige buitenrand.

Binnen het terrein is er ruimte voor bedrijvigheid en dynamiek. In tegenstelling tot de groene buitenrand zal het binnenterrein stenig zijn. Dit binnenterrein wordt namelijk optimaal benut voor bedrijfsactiviteiten. Zowel parkeren als laden en lossen, manoeuvreren en opslag vinden plaats op het binnenterrein.



De bedrijfsbebouwing vormt een belangrijke afscheiding tussen de groene buitenrand en het stenige, harde binnenterrein.

In de westelijke bosstrook zijn op het MOB-terrein momenteel drie gebouwen aanwezig. Deze locaties, de zogenaamde boskamers, zullen na sloop van de bebouwing dienen voor de huisvesting van solitaire bedrijfsgebouwen dan wel bedrijfsverzamelgebouwen.

In het kader van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein hebben de woningen Groenekanseweg 195 en 197 een geëigende woonbestemming gekregen. Het bestemmingsplan is voor dit onderdeel onherroepelijk. Deze woningen blijven gehandhaafd<sup>3</sup>.

Bebouwing

Uitgangspunt is een in stedenbouwkundig opzicht samenhangend bebouwingsbeeld, dat aansluit bij het groene casco en voor de omgeving tot zo min mogelijk (visuele- en/of geluids-)overlast leidt. Hiertoe zullen aan de bebouwing zowel kwalitatieve als kwantitatieve beeldkwaliteitseisen worden gesteld. Deze zijn uiteengezet in het separaat uitgebrachte beeldkwaliteitsplan 'Stedenbouwkundig beeld Bedrijvenpark Larenstein' van 19 december 2002, vastgesteld door de gemeenteraad op 19 februari 2004.

- De kwantitatieve aspecten (bebouwingsrichtlijnen) zijn hieronder samengevat weergegeven.
- de bedrijfsbebouwing wordt gebouwd in de bestemmingsgrens;
  - er dient een representatieve (groen)strook tussen de weg en het uit te geven gebied te komen;
  - er wordt gestreefd naar dubbel grondgebruik;
  - parkeren en opslag vinden niet vóór de gebouwen plaats.

Bebouwingshoogte

De maximale bebouwingshoogte van een gebouw wordt vastgesteld op 10 m. Op deze maximale hoogtemaat zijn geen uitzonderingen mogelijk.

In verband met het realiseren van een zo intensief mogelijk ruimtegebruik is ook een minimale bebouwingshoogte vastgesteld. Deze bedraagt 5 m.

4.5 Interne infrastructuur

Aansluiting

Gelet op de verwachte verkeersintensiteiten (zie paragraaf 4.3) kan worden volstaan met één aansluiting. Het tankstation aan de zijde van

<sup>3</sup> In de toelichting op het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein was niet uitgesloten dat alsnog zou worden getracht de gronden op te nemen in het groene casco.





de Groenekanseweg kan eventueel met een toerit rechtstreeks vanaf de Groenekanseweg worden ontsloten, onder de voorwaarde dat dit verkeerstechnisch goed uitvoerbaar is. Verkeer dat het tankstation verlaat, doet dit via de hoofdontsluiting van het bedrijvenpark.

Hoofdontsluiting

De hoofdontsluiting van de interne wegenstructuur bestaat uit twee lussen. De zuidelijke lus is een doorwerking van de huidige wegenstructuur van het MOB-complex. Deze infrastructuur kan grotendeels blijven liggen.  
De tweede, noordelijke lus is nieuwe infrastructuur ter plaatse van de sportvelden. De twee lussen zijn aan de westzijde met elkaar verbonden.

Aangezien zowel het parkeren als het laden en lossen op de binnenterreinen plaatsvindt, zijn er langs de hoofdontsluiting geen parkeermogelijkheden aanwezig. Dat betekent dat op de hoofdontsluiting een goede doorstroming is gewaarborgd.

Gezien de verwachte verkeersproductie en -categorieën krijgt het profiel van de hoofdontsluiting op de rechte stukken een breedte van 6,5 m. Het is aanvaardbaar dat een trekker met oplegger in de bochten op de rijstrook voor tegemoetkomend verkeer zal komen. Daarom kan voor de binnenbochten in het gebied een minimale straal van 12,5 m worden gehanteerd.

Tussen de hoofdontsluitingswegen en de bebouwing komt een groene, representatieve zone, waarin ruimte is voor kabels en leidingen en een trottoir.

Overige ontsluitingswegen

De ontsluitingsstraten vormen de toegang tot de binnenterreinen en vormen een belangrijke ruimtewinst als het gaat om parkeren, manoeuvreren en laden en lossen.

Ontsluiting voor fietsers en voetgangers

Gezien het verwachte aantal fietsers hoeft op de interne wegen geen ruimte te worden gereserveerd voor vrijliggende fietspaden.  
  
Langs de hoofdontsluiting zal, aan de zijde van de bedrijfsbebouwing, een voetpad worden gesitueerd met een breedte van minimaal 1,8 m. Verder blijft, buiten het eigenlijke bedrijvenpark, het bestaande voetpad door het groen langs de west- en noordkant van het terrein gehandhaafd.

**4.6 Parkeerbehoefte**

Uitgangspunt is het parkeren op eigen terrein, zo mogelijk gemeenschappelijk. Op deze manier wordt parkeren op de openbare



■ .....  
weg voorkomen, waardoor op het terrein zelf de beoogde representativiteit van de gebouwen beter tot zijn recht komt en waarbij buiten het terrein eventuele overlast voor omwonenden wordt voorkomen.

Er is in interviews met de bedrijven die zich in het gebied willen vestigen onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte. Zij hebben totaal 414 werknemers<sup>4</sup>. Van deze werknemers is gemiddeld 90% aanwezig. Uit ervaringscijfers blijkt dat 85% met de auto komt en dat de gemiddelde autobezetting 1,2 is. Hieruit volgt dat de parkeerbehoefte van het personeel ongeveer 264 parkeerplaatsen is.

Voor de normering van het aantal parkeerplaatsen is maatwerk nodig. Uitgangspunt daarbij is de brochure Parkeerkencijfers Basis voor parkeernormering van het CROW, uitgegeven in juni 2003.

Een eerste verfijning vindt plaats door te kijken naar de mate van verstedelijking en naar de situering van de locatie. De Bilt behoort, met een inwonertal van ruim 40.000 inwoners, tot de categorie 'matig stedelijk'.

Ten aanzien van de situering maakt de CROW-uitgave onderscheid tussen het centrum, een zone direct rondom het centrum (schil/overloopgebied) en de rest van de bebouwde kom. Het plangebied behoort tot de categorie 'rest bebouwde kom'.

Een tweede verfijning vindt plaats door te kijken naar de aard van de relevante functies. Tabel 4.5 geeft daarvoor een aantal relevante parkeerkencijfers voor de combinatie 'matig stedelijk/rest bebouwde kom'. De parkeerkencijfers zijn uitgedrukt in aantallen parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte (bvo).

Een verdere verfijning bestaat uit het aangeven of, uitgaande van de hierboven weergegeven parkeerkencijfers, de feitelijk toe te passen parkeernormen (die een dwingend karakter hebben) eerder bij het aangegeven minimum moeten liggen of juist dicht bij het maximum. Voorop staat hierbij dat de parkeerdruk onder geen beding mag worden afgewenteld op de omgeving. Dit aspect zou er als zodanig toe kunnen leiden om het maximale kencijfer tot norm te verheffen.

---

<sup>4</sup> Dit aantal ligt 10% hoger dan de aantallen die in tabel 4.2 zijn genoemd op basis van kengetallen.

Tabel 4.5 Aantallen parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo

| Functie                | Gebruik                                                                                                       | Minimaal | Maximaal | Gemiddeld *) |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|--------------|
| Kantoren               | Met baliefunctie                                                                                              | 2,8      | 3,3      | 3,05         |
|                        | Zonder baliefunctie                                                                                           | 1,5      | 2,0      | 1,75         |
| Bedrijven              | Arbeidsextensief en bezoekersextensief (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf)                         | 0,8      | 0,9      | 0,85         |
|                        | Arbeidsintensief en bezoekersextensief (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, transportbedrijf) | 2,5      | 2,8      | 2,65         |
|                        | Arbeidsextensief en bezoekersintensief (showrooms)                                                            | 1,6      | 1,8      | 1,70         |
| Bedrijfsverzamelgebouw |                                                                                                               | 0,8      | 1,7      | 1,25         |

Bron: CROW-uitgave

\*) Berekend als gemiddelde van het minimum en het maximum; deze waarden zijn als zodanig niet genoemd in de CROW-uitgave.

Evenwel is het ook duidelijk dat de gehele visie op het terrein gericht is op een intensief ruimtegebruik, zodat toepassing van de maximum norm niet zonder meer aan de orde is. Daarbij is overwogen dat er sprake zal zijn van gemeenschappelijk te gebruiken parkeerterreinen, zodat een zekere uitwisselbaarheid mogelijk is. Op elk moment kan, anders gezegd, een eventueel overschot aan parkeerplaatsen bij het ene bedrijf worden aangewend om een eventueel parkeertekort bij een ander bedrijf op te vangen. Het een tegen het andere afwegend, is er in deze situatie voor gekozen om de aangegeven kencijfers per functie en gebruik te middelen, onder de voorwaarde dat het terrein zodanig moet worden ingericht, dat een eventuele toekomstige uitbreiding van de parkeerplaatsen niet mag worden geblokkeerd. Dat betekent dat de aantallen parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo, zoals genoemd in de laatste kolom van tabel 4.5, als parkeernorm gelden voor de onderscheiden functies.

Uit het voorgaande blijkt vervolgens dat de gemiddelde parkeernorm voor het terrein als geheel sterk afhankelijk is van de feitelijke invulling van het terrein. In de voorschriften is daarom geen regeling meer opgenomen ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen. In de vorige versie was dat nog wel het geval. Maar een dergelijke norm kon uitsluitend betrekking hebben op een gemiddelde parkeernorm voor het terrein als geheel, maar hiermee kan geen maatwerk worden geleverd voor individuele bedrijven.

Dat betekent dat in de huidige opzet in juridisch opzicht artikel 2.5.30 van de Bouwverordening van toepassing is. Daarin is bepaald dat er



bij gebouwen ‘in voldoende mate’ ruimte dient te zijn voor het parkeren van auto’s. De laatste kolom van tabel 4.5 geeft aan wat in deze situatie onder ‘in voldoende mate’ wordt verstaan.

**4.7 Duurzame ontwikkeling**

De intentie voor Larenstein betreft een duurzaam ontwikkeld en ingericht bedrijfsterrein. Daaronder wordt verstaan een wijze van planvorming, bouwen en beheer dat er op is gericht een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein te realiseren, met een zo laag mogelijke milieubelasting.

De ontwikkeling zal moeten plaatsvinden binnen de kaders zoals die zijn opgenomen in het DuBoConvenant De Bilt (vastgesteld d.d. 7 september 2000). Tevens zijn op het niveau van locatieontwikkeling de aanbevelingen uit het Nationaal Pakket Duurzame Stedenbouw gehanteerd als uitgangspunt voor de ontwikkeling en inrichting van bouwlocaties.

In de navolgende subparagrafen worden de consequenties van de duurzame ontwikkeling beschreven. In een aantal gevallen vindt daarbij nogmaals een beschrijving van de planopzet plaats.

Landschappelijke inpassing  
en ecologie

De meest waardevolle groene elementen in het gebied vormen samen het groene casco, dat het beeldbepalende onderdeel van de openbare ruimte wordt en waarbinnen het bedrijvenpark tot ontplooiing komt. Het groene casco levert tevens een goede overgang naar de omgeving:

- enerzijds naar de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aan de westzijde;
- anderzijds naar de woningen aan de oostkant.

Binnen dit casco zal ten behoeve van de uitgifte van bedrijfsgronden de aanwezige beplanting rond de te slopen gebouwen op het MOB-terrein en de sportvelden worden verwijderd. Het groen rond de drie gebouwen in de westelijke bosrand zal grotendeels behouden blijven. Aan de zijde van de Groenekanseweg moet het bedrijventerrein zich naar de omgeving kunnen presenteren. Binnen deze voorwaarde zal wel worden geprobeerd zoveel mogelijk groen te handhaven.

Intensief ruimtegebruik

Er geldt een bebouwingspercentage van minimaal 50% per kavel en een minimum bouwhoogte van 5 m. Er dient voldoende ruimte te worden gereserveerd voor parkeren, laden en lossen op eigen erf. Vanuit intensief ruimtegebruik wordt gestreefd om gezamenlijk (tussen bedrijven) zoveel mogelijk functies te ontwikkelen. Dit heeft onder





andere betrekking op bebouwing en gezamenlijke parkeervoorzieningen.

Vanwege de behoefte aan een intensief ruimtegebruik is in de voorschriften ook geschakelde bouw mogelijk gemaakt. Dat betekent dat het begrip 'kleinschalig' geen betrekking heeft op de schaal van de bedrijfsbebouwing.

#### Recreatief medegebruik

Er is rekening gehouden met het feit dat de voormalige sportvelden in het noorden in het verleden sportief/recreatief werden gebruikt.

Aan de functie recreatie wordt als volgt invulling gegeven:

- het behoud als een parkachtig uitloopgebied van de groenzone aan de oostkant van het terrein, over de totale lengte tussen het Beukenlaantje en de woonbebouwing;
- het toegankelijk houden van de bosstrook aan de west- en noordzijde.

De groene zone tussen het toekomstige bedrijventerrein Larenstein en de huidige woningen langs de Kometenlaan vervult meerdere functies. Er is sprake van een belangrijke fysieke bufferzone tussen het nieuwe terrein en de woonomgeving. Maar bovenal is het gebied van grote waarde in recreatief en landschappelijk opzicht. Er is sprake van een hoge belevingswaarde. Deze functies vertegenwoordigen daarmee een groot algemeen belang.

Een verkleining van deze zone door een vergroting van de hieraan grenzende achtertuinen zou een aantasting betekenen van deze functies. Vanuit een oogpunt van algemeen belang is hier niet voor gekozen. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Larenstein heeft de gemeenteraad op 19 februari 2004 daarom uitgesproken dat een vergroting van de achtertuinen van de woningen Kometenlaan 3 tot en met 35 het parkachtige recreatieve uitloopgebied te veel aantast. Deze overweging blijft onverkort van kracht. Daarom sluit ook de onderhavige herziening een verkleining van deze zone uit.

#### Milieuzonering

Bij de toekomstige inrichting van het terrein dient vanuit milieuoogpunt rekening te worden gehouden met de woonomgeving. Dit zijn voor Larenstein de rustige woonwijken ten oosten en ten zuidoosten van het plangebied, de twee woningen bij de RWZI en de drie woningen Groenekanseweg 195, 197 en 256.

Om te voorkomen dat omwonenden overlast krijgen van bedrijven is er een zonering naar mogelijke milieuoverlast gemaakt. Hoe hoger de mogelijke milieuoverlast, des te verder worden de bedrijven van woongebieden af gesitueerd. Verder kan de gemeente middels het verlenen van milieuvergunningen bepaalde eisen aan het bedrijf stellen.



In hoofdstuk 5 komt de milieuzonering voor Larenstein nader aan de orde.

In het ontwerp van het watersysteem voor het bedrijvenpark wordt zoveel mogelijk gestreefd naar duurzaamheid conform nationaal en provinciaal beleid. Uit oogpunt van duurzaamheid moet water bij de ontwikkeling van een woonwijk of bedrijventerrein zoveel mogelijk worden vastgehouden in het gebied zelf.

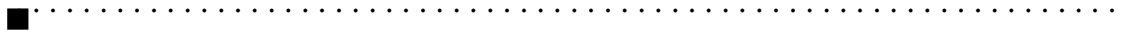
In de gemeente De Bilt is sprake van een sterk fluctuerende grondwaterstand, waardoor in natte perioden plaatselijk wateroverlast kan optreden.

Bij een toename van het bebouwd oppervlak, gekoppeld aan de afvoer van regenwater via het riool, zou de grondwaterstand lager worden en zou in drogere periodes verdroging van het gebied op kunnen treden. Verdroging heeft negatieve gevolgen voor het behoud van het waardevolle, te handhaven groen.

Het watersysteem dient daarom te voldoen aan het principe van grondwaterneutraal bouwen. Grondwaterneutraal bouwen houdt in dat daar waar het verharde oppervlak toeneemt, compenserende maatregelen worden genomen om piekafvoeren te verwerken, bijvoorbeeld door infiltratie van water mogelijk te maken.

De voorwaarden voor de waterhuishouding die hieruit volgen, worden in de navolgende opsomming beschreven.

- Niet verder verergeren van de fluctuatie door beheersing van de (sterk fluctuerende) grondwaterstand door middel van infiltratie.
- De oppervlakkige afvoer van regenwater dient zoveel mogelijk in het gebied te worden geïnfiltreerd en zo lang mogelijk te worden vastgehouden.
- Afvoer van overtollig regenwater dient zoveel mogelijk onder vrij verval plaats te vinden.
- Gezien het bodemtype en de grondwaterstand is er geen noodzaak tot open water in het plangebied.
- Afkoppelen van de waterafvoer van dakoppervlakken van het vuilwaterriool is uitgangspunt, waarbij het gebruik van milieubelastende materialen niet is toegestaan;
- De waterafvoer van wegen kan, mits de verkeersdruk dit toelaat, worden afgekoppeld van de riolering en plaatsvinden via infiltratie.
- De ontwateringsdiepte onder wegen en kruipruimten dient te worden gewaarborgd, onder wegen is deze minimaal 1 m;
- Aanleg van een gescheiden stelsel.
- Riolering wordt waar mogelijk gesitueerd onder de wegverharding.



Het waterhuishoudingsplan komt verder aan de orde in hoofdstuk 5.

Parkeren

Er wordt dubbel grondgebruik nagestreefd door het stimuleren van collectieve parkeervoorzieningen. De gevels en daken van de parkeergebouwen zijn begroeid.

Duurzame terreininrichting

Een duurzame terreininrichting komt naar voren in de bebouwing, de architectuur en het materiaalgebruik. Geënt op het parkachtige en duurzame karakter zijn in het reeds genoemde beeldkwaliteitsplan richtlijnen opgenomen ten aanzien van:

- het materiaal- en kleurgebruik;
- de stedenbouwkundige inpassing, massa, ruimte, ritme en schaal van de bebouwing;
- de daken, in verband met afkoppeling van hemelwater en het zicht vanuit de flats op deze '5e gevel';
- de inrichting van de private, semi-openbare en openbare ruimte;
- het materiaal van de daken: invoering van groene daken heeft consequenties voor het uiterlijk van de gebouwen, de waterhuishouding en de mogelijkheden om zonne-energie te benutten;
- de architectonische verschijningsvorm, afstemming vormgeving gevels versus reclame-uitingen.

Zichtzone langs de Groenekanseweg

De zone langs de Groenekanseweg dient uitnodigend te zijn voor het bedrijvenpark en moet dus representatief van karakter zijn. Daartoe worden de volgende voorwaarden aan deze zone gesteld:

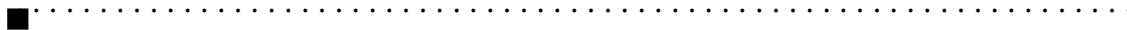
- aan de bebouwing in deze zone zullen bijzondere architectonische eisen worden gesteld;
- aan de naamaanduiding van bedrijven in deze zone worden in het beeldkwaliteitsplan eisen gesteld;
- de entree tot het bedrijvenpark moet uitnodigend en herkenbaar worden ingericht;
- waardevol groen moet zoveel mogelijk worden gehandhaafd;
- er moet maximaal zicht worden gecreëerd op de achterliggende bedrijven.

Energie

In het nationaal pakket duurzaam bouwen zijn eisen op het gebied van energie opgenomen die ruimtelijke consequenties hebben. Het voornemen is om via het energieverbruik voor het gehele terrein een CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren van 40-50%, waarvan minimaal 5% door toepassing van duurzame energiebronnen. Het gaat bij het aspect energie om:

- compact bouwen: realiseren van gebouwen met een zo gering mogelijk oppervlak ten opzichte van de inhoud (dus dubbel grondgebruik);





- zongericht bouwen: zodanige oriëntering van de gebouwen dat optimaal wordt geprofiteerd van actieve zonne-energie;
- ontwerp van de gebouwen gericht op een optimale daglichttoetreding.

#### Uitvoering

Bij de realisering van de infrastructuur wordt uitgegaan van het ambitieniveau uit het Nationaal Pakket Grond-, Weg en Waterbouw, zoals vastgelegd in het convenant duurzaam bouwen De Bilt.

#### Beheer

Het beheer en onderhoud van de semi-openbare en openbare ruimte zal worden uitgevoerd door een organisatie voor parkmanagement waarin de gezamenlijke bedrijven zijn vertegenwoordigd. Het groene casco zal door de gemeente worden beheerd.

Het takenpakket van de organisatie gaat zeer waarschijnlijk onder andere het aanbieden van collectieve diensten en voorzieningen en het beheer van de locatie omvatten. De organisatie voor parkmanagement zal onder meer een besluit moeten nemen of het bedrijvenpark in de avond/nacht al dan niet zal worden afgesloten door een hekwerk. Het bestemmingsplan schept hiertoe de condities.

Ruimtelijk dient rekening te worden gehouden met een reservering voor een facility-point.

### 4.8 Kabels en leidingen

Voor de kabels en leidingen zijn tussen de gemeente De Bilt en de nutsbedrijven afspraken gemaakt over de te reserveren ruimte. Voor Larenstein wordt een profiel gehanteerd met een breedte van 2 m voor de kabels en leidingen.

De kabel- en leidingenstrook wordt aangelegd aan de zijde van de weg waar de bedrijfsbebouwing is gesitueerd. Bij bebouwing aan weerszijden van een weg wordt de kabel- en leidingenstrook eenzijdig gereserveerd.



Na de planbeschrijving in het vorige hoofdstuk volgt een beschrijving van milieuaspecten, zoals milieuzonering, geluidhinder en luchtkwaliteit. Ook aspecten als archeologie, waterhuishouding, externe veiligheid en flora en fauna komen aan de orde. Ten slotte krijgen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aandacht.

Voor een aantal milieuaspecten is specifiek nader onderzoek verricht door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport 'Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein' van december 2005, kenmerk 2EC9070. Met verwijzing naar dat rapport voor een nadere onderbouwing volgen in dit hoofdstuk de belangrijkste resultaten.

### **5.1 De rioolwaterzuiveringsinstallatie**

In opdracht van gemeente De Bilt is een geuronderzoek uitgevoerd bij de rioolwaterzuiveringsinstallatie ten westen van het plangebied. De rioolwaterzuiveringsinstallatie kent volgens de VNG-brochure een geurcontour van 200 m. Binnen deze contour zijn geen geurgevoelige bedrijfsactiviteiten toegestaan, zoals bijvoorbeeld de voedings- en genotmiddelenindustrie.

Vanwege de omvang van de geurcontour in relatie tot het bedrijventerrein is er voor gekozen in het geheel geen bedrijven in de voedings- en genotmiddelenindustrie toe te staan. Een en ander is geregeld in de voorschriften middels de Staat van bedrijven.

De volgende aanbevelingen voor de vestiging van bedrijven worden gedaan:

- Op vrijwel het gehele bedrijventerrein dient voorzichtig te worden omgegaan met het vestigen van geurgevoelige bedrijfsactiviteiten. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan (grotere) kantoorgebouwen. Indien dergelijke activiteiten binnen de contour worden gesitueerd dient vooraf te worden aangegeven dat er een kans op geurhinder aanwezig is;
- Gezien het feit dat er in het verleden geen klachten van omwonenden zijn ontvangen, is het aan te bevelen niet reeds bij voorbaat geurbeperkende maatregelen uit te voeren. De grotere kans op hinder is geconstateerd en de praktijk dient uit te wijzen in welke mate daadwerkelijk hinder wordt ondervonden.

## 5.2 Milieuzonering

Voor de bepaling van de toe te laten bedrijven is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Hulpmiddel bij het bepalen van de zonering is de meest recente VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2001). De zonering is gebaseerd op oplopende milieucategorieën. Naarmate het bedrijf in een zwaardere milieucategorie valt, zal de afstand tot woonbebouwing groter moeten zijn.

Om inzicht te krijgen in de milieucategorie van bedrijven wordt gebruikgemaakt van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst, ontleend aan de VNG-brochure, waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar de mate van belasting van het milieu. Deze Staat van Bedrijfsactiviteiten maakt deel uit van de voorschriften.

Voor milieucategorie 3 geeft de VNG-brochure afstanden van 50 m en 100 m als het gaat om de minimale afstand tot woonbebouwing. Binnen milieucategorie 3 is in dit plan daarom een tweedeling gemaakt tussen licht (categorie 3a, 50 m tot woonbebouwing) en zwaar (categorie 3b, 100 m tot woonbebouwing).

Tabel 5.1 geeft in de eerste twee kolommen een overzicht van de afstanden per milieucategorie volgens de VNG-brochure. De derde en vierde kolom geven een overzicht van de manier waarop de categorisering planologisch in dit bestemmingsplan is geregeld.

Tabel 5.1 Overzicht milieucategorie en afstanden (in meters)

| VNG-brochure    |                       | Bestemmingsplanregeling    |                       |
|-----------------|-----------------------|----------------------------|-----------------------|
| Milieucategorie | Aan te houden afstand | Aanduiding op de plankaart | Aan te houden afstand |
| 1               | 0                     | I (1 tot en met 2)         | 30                    |
| 1               | 10                    |                            |                       |
| 2               | 30                    |                            |                       |
| 3               | 50                    | II (1 tot en met 3a)       | 50                    |
| 3               | 100                   | III (1 tot en met 3b)      | 100                   |
| 4               | 200 – 300             | n.v.t.                     | n.v.t.                |

Bij het toelaten van bedrijven in het plangebied is rekening gehouden met:

- de woonwijken ten oosten en zuidoosten van het plangebied;
- de woning Groenekanseweg 256;
- de twee woningen Groenekanseweg 195 en 197;
- de twee woningen op de RWZI.

■ .....  
Volgens de door de VNG gehanteerde indeling van milieugevoelige gebieden kan de woonwijk ten oosten van het plangebied als een zogeheten 'rustig woongebied' getypeerd worden.  
Op het RWZI-terrein staan twee woningen. Zij leggen als zodanig ook beperkingen op aan de milieuzonering. Dit geldt ook voor de woningen aan de Groenekanseweg.

#### *Geen bedrijfswoningen*

Om beperkingen voor de bedrijven zoveel mogelijk te voorkomen, is de vestiging van bedrijfswoningen op het terrein uitgesloten.

### **5.3 Geluidhinder**

#### **Algemeen**

Door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht zijn de akoestische aspecten van de wijzigingen in de verkeersstromen beoordeeld.  
Daarbij is onderzocht wat de geluidseffecten zijn van de verkeerstoename op de omliggende woningen. Als onderdeel daarvan is onderzocht of er ten aanzien van bestaande wegen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh).

#### **Normstelling**

##### *Aanleg nieuwe wegen*

Geluidsgevoelige objecten, die zijn gelegen binnen de geluidszones van geprojecteerde wegen, moeten worden getoetst aan grenswaarden van de geluidsbelasting die zijn aangegeven in de Wet geluidhinder. Hierbij geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Indien deze waarde wordt overschreden, kan op bepaalde gronden een ontheffing worden verleend door Gedeputeerde Staten. Hierbij dient het in de Wet geluidhinder vastgelegde binnenniveau te worden gewaarborgd.

Uitgangspunt is de akoestische situatie tien jaar na het jaar waarin de infrastructuur volledig is gerealiseerd (2020). Hierbij wordt rekening gehouden met toekomstige verkeersontwikkelingen. De gehanteerde verkeersontwikkeling betreft in deze situatie het verkeer dat in 2020 gebruik maakt van de wegen op het bedrijventerrein.

##### *Reconstructie*

De Wet geluidhinder definieert een reconstructie van een weg als 'een of meer wijzigingen op of aan de aanwezige weg ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd'.

Indien er sprake is van reconstructie van wegen is Hoofdstuk VI, afdeling 4 (artikel 99 t/m 101) van de Wet geluidhinder van toepassing.

Om te bezien of er sprake is van reconstructie moeten twee gevelbelastingen met elkaar worden vergeleken, te weten de gevelbelasting van een geluidgevoelig object in het jaar voorafgaand aan de herinrichting (beginwaarde) en de akoestische situatie tien jaar na het jaar waarin de infrastructuur volledig is gerealiseerd (eindwaarde). In zijn algemeenheid geldt dat er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als het verschil tussen begin- en eindwaarde meer is dan 2 dB(A). In verband met afrondingen is dit reeds het geval als het berekende verschil tussen begin- en eindwaarde meer is dan 1,4 dB(A).

Op deze algemene regel zijn twee verfijningen van toepassing, te weten:

- indien de eindwaarde gelijk is aan 51,5 dB(A) of minder is er geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, ook al bedraagt het verschil tussen begin- en eindwaarde meer dan 1,4 dB(A);
- indien voor een geluidgevoelig object reeds een vastgestelde hogere waarde geldt die lager is dan de berekende beginwaarde, dan komt deze reeds vastgestelde hogere waarde in de plaats van de berekende beginwaarde.

In de onderhavige situatie zijn als begin- en eindjaar de jaren 2005, respectievelijk 2020 genomen.

Hierbij is rekening gehouden met toekomstige verkeersontwikkelingen. Het gaat daarbij om een toename van verkeer vanwege het bedrijventerrein en een autonome groei.

Voor een aantal woningen langs de Biltse Rading, de laagbouw tussen de flats, zijn in het verleden hogere waarden vastgesteld van 56 dB(A).

### **Verkeersgegevens**

De raming van toekomstige verkeersintensiteiten, zoals weergegeven in tabel 4.3, vormt het uitgangspunt voor de gehanteerde verkeersgegevens. De daarin weergegeven werkdaggemiddelden zijn ten behoeve van de geluidhinderberekeningen omgerekend naar weekdaggemiddelden. Uit de gegevens blijkt dat de weekgemiddelden gemiddeld 90% zijn van de werkdaggemiddelden.

In tabel 5.2 zijn de gehanteerde verkeersgegevens weergegeven.

Tabel 5.2 Verkeersgegevens geluidhinderberekeningen

| Wegvak                                 | 2005          |             |      | 2020          |             |        |
|----------------------------------------|---------------|-------------|------|---------------|-------------|--------|
|                                        | Intensiteit*) | Wegdek      | Km/h | Intensiteit*) | Wegdek      | Km/h   |
| Biltse Rading<br>ri. Groenekanseweg    | 5.595         | DZOAB       | 50   | 7.792         | DZOAB       | 50     |
| Biltse Rading<br>ri. Blauwkapelseweg   | 5.595         | DZOAB       | 50   | 7.792         | DZOAB       | 50     |
| Groenekanseweg-GK<br>ri. Groenekan     | 2.560         | fijn asfalt | 50   | 3.407         | fijn asfalt | 50     |
| Groenekanseweg-GK<br>ri. Biltse Rading | 2.560         | fijn asfalt | 50   | 3.407         | fijn asfalt | 50     |
| Groenekanseweg-DB<br>ri. Biltse Rading | 6.645         | fijn asfalt | 50   | 8.937         | fijn asfalt | 50     |
| Groenekanseweg-DB<br>ri. Planetenbaan  | 6.645         | fijn asfalt | 50   | 8.937         | fijn asfalt | 50     |
| Larenstein                             | -             | -           |      | 2.070**)      | fijn asfalt | 50***) |

\*) Weekdaggemiddelde

\*\*) Inclusief verkeer naar en van het tankstation

\*\*\*) In beginsel kan voor Larenstein een snelheidsregime gelden van 30 km/uur

Bron: Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein van december 2005, kenmerk 2EC9070.

### Berekeningsmethodiek

De berekeningen zijn uitgevoerd conform de Standaard Rekenmethode II uit het 'Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï' uit 2002, zoals aangegeven in artikel 102 van de Wet geluidhinder. De waarneemhoogten bij de woningen zijn gelegen op 1,5 / 4,5 en 7,5 meter boven het maaiveld. Voor de flats aan de Kometenlaan is gebleken dat de maatgevende hoogte 21 m bedraagt.

### Uitkomsten

#### *Gevelbelastingen door verkeer vanaf het bedrijventerrein*

De berekeningsresultaten van de geluidsbelasting door verkeer op het bedrijventerrein zijn weergegeven in tabel 5.3. Uit de resultaten blijkt dat op de nabijgelegen woningen de voorkeurswaarde, ten gevolge van het verkeer op het bedrijvenpark Larenstein, niet wordt overschreden.

Tabel 5.3 Geluidsbelasting (inclusief aftrek artikel 103 van de Wet geluidhinder) door verkeer op het bedrijventerrein

|                    | Geluidbelasting | Maatgevend immissiepunt                          |
|--------------------|-----------------|--------------------------------------------------|
| Kometenlaan 19     | 45              | Bepalend voor alle woningen langs de Kometenlaan |
| Flat Kometenlaan   | 46              | 21 meter hoogte = maatgevend voor flats          |
| Groenekanseweg 197 | 46              | maatgevend                                       |

Bron: Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein van december 2005, kenmerk 2EC9070.

### Resultaten onderzoek reconstructie

In tabel 5.4 zijn de resultaten kort samengevat in verband met de geluidstoename langs de bestaande wegen. Hierbij is, conform de Wet geluidhinder, geen rekening gehouden met cumulatie.

Tabel 5.4 Maximale toename geluidsbelasting

|                                 | Geluidstoename | Maatgevend immissiepunt             |
|---------------------------------|----------------|-------------------------------------|
| Groenekanseweg-DB               | +1,3           | Alle woningen gelijk                |
| Biltse Rading HGW <sup>*1</sup> | +1,4           | Woningen met vastgestelde waarde    |
| Biltse Rading                   | +1,4           | Woningen zonder vastgestelde waarde |
| Groenekanseweg-GK               | +1,2           | Groenekanseweg 195-197              |

<sup>\*1</sup> Uit het onderzoek blijkt dat de heersende waarde maatgevend is.

Bron: Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein van december 2005, kenmerk 2EC9070

Uit de berekeningen blijkt dat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

### Eindconclusies

Uit de berekeningen blijkt dat er ten aanzien van de reeds bestaande wegen geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Tevens blijkt dat de gevelbelasting van nabijgelegen woningen, vanwege verkeer op de aan te leggen wegen op het bedrijvenpark, lager is dan de voorkeurswaarde.

## 5.4 Waterhuishouding

### Algemeen

In verband met de waterhuishouding en de verplichte watertoets is een onderzoek ingesteld waarvan de resultaten zijn neergelegd in het reeds eerdergenoemde rapport 'Waterhuishoudingsplan Bedrijvenpark Larenstein'.

### Beleid

Doelstelling van de vierde Nota Waterhuishouding (NW4) uit 1999 is:

- een adequaat beheer en onderhoud van de riolering;
- het inlopen van achterstand in onderhoud;
- het opstellen van gemeentelijke rioleringsplannen.

In bestaande wijken staat het gemeentelijke waterbeleid vrijwel gelijk aan het opstellen en uitvoeren van het verplichte gemeentelijke rioleringsplan. Onderdeel hiervan is de realisatie van de basisinspanning. De NW4 beveelt in dit verband het afkoppelen van verhard oppervlak aan. Als richtinggevende indicatie voor nieuwbouwlocaties stelt NW4 voor om 60% af te koppelen en in bestaande bouw 20%. De haalbare percentages voor concrete

■ .....  
situaties zullen op basis van lokaal maatwerk moeten worden bepaald.

#### *Duurzaamheidsthema's*

De algemene thema's van duurzaam waterbeheer zijn als volgt:

- Stap 1: voorkomen van hemelwaterafvoer;
- Stap 2: benutten of infiltreren van hemelwater;
- Stap 3: vertraagd afvoeren van hemelwater naar oppervlaktewater.

#### *Waterkwaliteit en waterkwantiteit*

Het waterkwaliteitsbeheer en waterkwantiteitsbeheer binnen het plangebied vallen onder de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het hoogheemraadschap stelt ten aanzien van de waterhuishouding in het plangebied de onderstaande eisen:

- Om de belasting van de zuiveringsinstallatie zo laag mogelijk te houden, dient hemelwater zo min mogelijk naar de rioolwaterzuivering (RWZI) te worden afgevoerd. Gesteld is dat minimaal 80% dient te worden afgekoppeld.
- Het hemelwater van de dakoppervlakten en wegen mag, eventueel via een filterconstructie, naar het oppervlaktewater worden afgevoerd.

#### **Drainage en ontwatering**

Voor de drooglegging in stedelijk gebied worden de onderstaande uitgangswaarden gehanteerd:

- woningen met kruipruimte 0,7 m;
- woningen zonder kruipruimte 0,3 m;
- tuinen met groenvoorziening 0,5 m;
- primaire wegen 1 m;
- secundaire wegen en woonstraten 0,8 m;
- industriegebieden 1 m.

Maatregelen waarmee de drooglegging kan worden verbeterd, zijn:

- verhoging maaiveld;
- verlaging grondwaterstand.

Bij een verlaging van de grondwaterstand gaat het niet om een structurele verlaging van de grondwaterspiegel, maar vooral om afvlakking van de hoogste grondwaterstanden.

#### *Toepassing*

Voor het plangebied is het niet nodig drainage toe te passen. Het maaiveld komt in de toekomstige situatie op een hoogte te liggen van circa 3,2 m +N.A.P. ter plaatse van de bebouwing. De gemiddeld

.....

■ .....  
hoogste waterstand bedraagt 1,3 m +N.A.P. De drooglegging is derhalve ruim voldoende.

### **Riolering**

Het rioleringsstelsel dat op het bedrijventerrein Larenstein wordt aangelegd, is een gescheiden stelsel. Bij een gescheiden stelsel wordt afvalwater (DWA) en hemelwater (HWA) middels aparte buizenstelsels afgevoerd.

Al het ingezamelde hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.

Het afvalwater wordt afgevoerd naar de RWZI.

#### *Hemelwater (HWA)*

Gekozen is voor infiltratie van het hemelwater dat afkomstig is van de dakoppervlakten en van de verharding, teneinde belasting van de RWZI te beperken. In overleg met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is als eis gesteld dat minimaal 80% wordt afgekoppeld. De hemelwaterafvoer van verdachte verhardingen (bijvoorbeeld autosloopbedrijven) wordt wel direct aangesloten op het DWA-riool (maximaal 20%). Locaties van verdachte verhardingen zijn nog onbekend.

Het regenwater afkomstig van daken van gebouwen en van weg- en terreinverhardingen komt tot afstroming naar het HWA-riool en wordt van daaruit met infiltratiebuizen in de bodem geïnfiltreerd.

Ten tijde van hevige buien zal de infiltratiecapaciteit van het riool niet voldoen. Het riool zal overstorten in de infiltratiezone ten oosten van het Beukenlaantje. De bestaande watergang wordt omgevormd tot een infiltratieveld. De overstort frequentie bedraagt maximaal tien keer per jaar.

Om verontreiniging door uitloging van (bouw)materialen te voorkomen, wordt er voor de nieuwbouw geen gebruikgemaakt van uitloogbare materialen, zoals koper, lood en zink.

Het verkeer dat binnen het plangebied komt, heeft een lage intensiteit. Vervuiling van het oppervlaktewater als gevolg van afspoeling van vuil van de wegen is daarom te verwaarlozen.

#### *Toelichting riooltracé (HWA)*

Het regenwater afkomstig van de daken en wegen wordt opgevangen in een infiltratiestel.

De opzet van het stelsel is als volgt. Het zuidelijk deel krijgt onder de rijbaan een ringleiding om het verharde oppervlak heen. In het noordelijk deel is het niet mogelijk om een gesloten ringleiding te leggen onder de rijbaan. In de noordoosthoek van het plan is daarvoor

namelijk te weinig ruimte door de aanwezigheid van hoogspanningskabels. De infiltratiestelsels hebben geen aansluiting op het DWA-riool en worden niet gekoppeld.

#### *Droogweerafvoer (DWA)*

Het vuilwater uit het plangebied is afkomstig van bedrijven. Dit water wordt afgevoerd naar de RWZI door middel van het bestaande rioolstelsel rond het plangebied.

#### *Toelichting riooltracé (DWA)*

De opzet van het DWA-stelsel is als volgt: twee ringleidingen onder de rijbaan in het openbaar gebied. Het noordelijk deel is gekoppeld aan het zuidelijk deel om de afvoer bij eventuele calamiteiten te kunnen garanderen. Het noordelijke deel zal worden aangesloten op het DWA-riool ter plaatse van Tweelingen. Het zuidelijk deel zal worden aangesloten op het DWA-riool in de Groenekanseweg. Deze bestaande rioolstelsels beschikken ter plaatse van de aansluitingen over voldoende capaciteit.

#### **Watertoets**

Tijdens de voorbereiding van het plan is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en ook is bovenstaande tekst aan het Hoogheemraadschap voorgelegd. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft naar aanleiding hiervan laten weten te kunnen instemmen met de gehanteerde aanpak en uitgangspunten.

### **5.5 Archeologie**

In opdracht van de gemeente De Bilt heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in maart en mei 2004 een inventariserend archeologisch onderzoek (verkenning en kartering) uitgevoerd in het plangebied. Doel van het onderzoek was eventueel aanwezige archeologische resten op te sporen en, indien mogelijk, een eerste indruk te geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan. Over het onderzoek is gerapporteerd in de RAAP-notitie 751 "Plangebied Larenstein", met als ondertitel "Gemeente De Bilt, Een inventariserend archeologisch onderzoek (verkenningen kartering)" van juli 2004.

Met verwijzing naar dat rapport volgen hier de belangrijkste conclusies.

#### *Archeologische monumenten en verwachtingswaarden*

Uit de Archeologische Monumentenkaart (AMK) blijkt dat zich in het plangebied geen archeologische vindplaatsen bevinden.

■ .....  
Volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) geldt voor het noordelijk deel van het plangebied een hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden en voor het zuidelijk deel een lage kans.

Gelet op de bodemopbouw geldt de hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf de steentijd tot aan de late middeleeuwen. Een middelmatige archeologische verwachting geldt voor vindplaatsen uit de late middeleeuwen tot en met de nieuwe tijd.

#### *Sportvelden*

Bij de aanleg van de sportvelden is het terrein ter plaatse geëgaliseerd en afgegraven. Waarschijnlijk zijn bij die bodemingrepen met name de hogere delen van het dekzand verstoord.

Naar aanleiding van de resultaten van het verkennend booronderzoek is een karterend onderzoek uitgevoerd om eventuele archeologische vindplaatsen uit met name de steentijd in kaart te brengen. Tijdens dat karterend booronderzoek zijn, met uitzondering van opgebracht materiaal uit de nieuwe tijd, geen archeologische indicatoren aangetroffen.

#### *MOB-terrein*

Vanwege de bodemvervuiling heeft hier geen archeologisch booronderzoek plaatsgevonden.

Op basis van het bureauonderzoek en de resultaten van het booronderzoek in het noordelijk deel van het plangebied kan worden geconcludeerd dat de kans op het aantreffen van archeologische resten in het zuidelijk deel van het plangebied zeer gering is.

#### *Aanbevelingen*

Op grond van het ontbreken van (duidelijke) aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten wordt ten aanzien van het plangebied aanbevolen om geen archeologisch vervolgonderzoek in te stellen voor het voormalige MOB-terrein en evenmin voor het terrein van de sportvelden.

Wel wordt in het rapport aanbevolen om archeologisch vervolgonderzoek te doen in de vorm van een karterend booronderzoek indien bodemingrepen gaan plaatsvinden in het westelijke, beboste deel of in het oostelijke deel van het plangebied.

## 5.6 Bodemkwaliteit

### MOB-complex

#### *Saneringsvarianten*

Vanwege de verontreiniging van het MOB-complex (zie ook paragraaf 2.8) is een nader onderzoek uitgevoerd naar de saneringsmogelijkheden. Dat onderzoek is neergelegd in het rapport 'Afweging saneringsvarianten plangebied Larenstein' van Royal Haskoning (20 april 2005). In dat onderzoek zijn drie varianten in beschouwing genomen.

#### *Isoleren, Beheersen en Controleren (IBC-variant)*

De IBC-variant (Isoleren, Beheersen en Controleren) is de meest minimale variant die is toegestaan op grond van de Wet Bodembescherming. Deze variant houdt in dat de contactmogelijkheden met de verontreinigde grond worden weggenomen door het aanbrengen van verhardingen en bebouwing. Deze variant vraagt om eeuwigdurende controle en instandhouding van de verhardingen en bebouwing. Aanvullend gelden nog extra eisen, bijvoorbeeld ter plaatse van openbaar groen en ter plaatse van de aan te brengen funderingen.

#### *Leeflaag aanbrengen*

Ter plaatse van de stortlocatie wordt in deze variant de bovenste meter verontreinigde grond en afval geheel verwijderd. De vrijkomende materialen worden gezeefd, waardoor er ernstig verontreinigd reinigbare grond en een grove restfractie (afval en asbest) ontstaat. De grove restfractie wordt afgevoerd naar een stortplaats en de ernstig verontreinigde reinigbare grond zal worden afgevoerd naar een verwerker.

Bovenop het resterende verontreinigde stortmateriaal zal een scheidende laag worden aangebracht, bijvoorbeeld bestaande uit worteldoek. Deze laag zal dienen als signaallaag, waar beneden de verontreinigde grond begint.

Bovenop de signaallaag zal een leeflaag van 1 m grond of zand worden opgebracht die ofwel schoon is, ofwel maximaal voldoet aan categorie 1 volgens het Bouwstoffenbesluit. Indien het maaiveld ter plaatse zal worden verhoogd, dan hoeft minder dan 1 m te worden afgegraven. Voorwaarde is het realiseren van een leeflaag van 1 m.

#### *Volledig ontgraven*

In deze variant wordt het complete stortlichaam ontgraven tot een diepte van 1,8 meter beneden maaiveld. Het ontgraven materiaal

wordt gezeefd en in aparte fracties afgevoerd. Gelet op de grote hoeveelheid vrijgekomen grond kan het rendabel zijn om een reinigingsinstallatie op de locatie neer te zetten. De ontgraving wordt vervolgens weer aangevuld met schone grond.

#### *Motivering keuze*

Vanwege de milieutechnische bezwaren die (eeuwig) kleven aan de IBC-variant is deze variant niet gekozen.

Tussen de beide andere varianten, die beide milieutechnisch aanvaardbaar zijn, blijkt een kostenverschil te bestaan. Gebleken is namelijk dat de kosten voor het volledig verwijderen van het stort hoger zijn dan de kosten van de leeflaagvariant.

Een definitieve keuze tussen deze beide varianten is nog niet gemaakt. Daarom houdt het bestemmingsplan rekening met beide varianten.

#### *Nazorg leeflaag*

De leeflaag moet voortdurend in stand worden gehouden. Dit betekent dat de 1 m schone grond altijd aanwezig moet blijven, hetgeen moet worden gecontroleerd. Daarnaast blijft onder de leeflaag verontreinigde grond achter, waardoor controle van het grondwater noodzakelijk is. Al dit soort maatregelen wordt neergelegd in een nazorgplan, dat samen met een saneringsplan wordt voorgelegd aan het bevoegd gezag, de provincie Utrecht.

#### **Sportvelden**

Zoals genoemd in paragraaf 2.8 is voor het noordelijk deel van het plangebied in het verleden een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Met verwijzing naar het daar aangehaalde onderzoeksrapport voor een nadere onderbouwing en toelichting volgen hierna de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

#### *Conclusies en aanbevelingen*

De bovengrond van het gehele terrein bevat licht verhoogde gehalten kwik, lood, PAK en minerale olie. De licht verhoogde gehalten kwik, lood en PAK-totaal in de bovengrond hebben vermoedelijk een natuurlijke oorzaak of zijn veroorzaakt door het gebruik van het terrein. Het licht verhoogde gehalte minerale olie in de bovengrond is vermoedelijk te wijten aan de aanwezigheid van humuszuren.

De ondergrond van het terrein bevat nabij de mogelijke stortlocatie van het MOB-complex een licht verhoogd gehalte minerale olie. De oorzaak hiervan is niet bekend. Het is echter niet waarschijnlijk dat de verhoging wordt veroorzaakt door de nabijgelegen, vermoedelijke stortplaats, omdat zintuiglijk verder geen bodemvreemde afwijkingen zijn waargenomen.

Vanwege de geringe overschrijdingen in de diverse grondmonsters ten opzichte van de streefwaarden is geen nader onderzoek naar deze gehalten voorgesteld.

Op grond van de onderzoeksresultaten zijn geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig. Er zijn daarom geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling tot bedrijventerrein.

Wel moet in geval van ontgravingen de eventuele af te voeren/toe te passen grond worden bemonsterd conform het Bouwstoffenbesluit (AP04). Met de resultaten van het AP04-onderzoek kan een definitieve categorie-indeling voor deze grond worden aangegeven. Voor grond die op het perceel zelf wordt toegepast, gelden, gezien de geringe overschrijdingen ten opzichte van de streefwaarde, in dit opzicht geen gebruiksbeperkingen.

## **5.7 Luchtkwaliteit**

### **Besluit luchtkwaliteit 2005**

Sinds 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht. Gemeenten zijn hiermee verplicht bij het uitoefenen van bevoegdheden (waaronder bestemmingsplanprocedures) de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 in acht te nemen. De verplichting om de grenswaarden in acht te nemen geldt op iedere locatie, dat wil zeggen in de gehele buitenlucht, uitgezonderd de werkplek.

### **Normstelling**

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 stelt grenswaarden aan de concentraties stikstofdioxide, fijn stof, zwaveldioxide, stikstofdioxiden, lood, koolmonoxide en benzeen. De grenswaarden voor fijn stof gelden vanaf 2005, de overige vanaf 2010. Doorgaans leveren alleen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof mogelijk overschrijdingen op van grenswaarden.

De normen betreffen diverse concentratie-eisen voor het jaargemiddelde, maar ook voor het maximum aantal overschrijdingen per dag per jaar van een normwaarde (uurgemiddelde of 24 uursconcentratie). Het aantal overschrijdingen van deze normwaarde moet in dat geval onder een maximum aantal dagen per jaar blijven.

Een overschrijding van de grenswaarde is mogelijk indien blijkt dat het plan geen negatieve invloed heeft op de heersende concentraties. Bij een negatieve invloed van het plan op de luchtkwaliteit kan doorgang

uitsluitend plaatsvinden als door afname op een andere locatie per saldo een betere situatie ontstaat.

Als er geen overschrijding is van de grenswaarde, mag er als gevolg van de uitoefening van de bevoegdheid een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit optreden, zolang dit niet leidt tot overschrijding van de grenswaarde op de realisatiedatum. Om die reden is in artikel 2, lid 2 van het Besluit luchtkwaliteit 2005 het 'stand still'-beginsel (artikel 5.2, lid 3 van de Wet milieubeheer) buiten toepassing verklaard.

De normen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) op basis van het Besluit luchtkwaliteit zijn opgenomen in onderstaande tabel 5.5.

Tabel 5.5. Grenswaarden luchtconcentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>

| Luchtconcentratie             | Norm                                            |
|-------------------------------|-------------------------------------------------|
| <i>NO<sub>2</sub></i>         |                                                 |
| jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                            |
| uurgemiddelde concentratie    | 200 µg/m <sup>3</sup> maximaal 18 maal per jaar |
| <i>PM<sub>10</sub></i>        |                                                 |
| jaargemiddelde concentratie   | 40 µg/m <sup>3</sup>                            |
| 24-uurgemiddelde concentratie | 50 µg/m <sup>3</sup> maximaal 35 maal per jaar  |

### Toetsing plangebied

Ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft KEMA een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. Hiertoe zijn berekeningen uitgevoerd met KEMA STACKS om een beeld te krijgen van de situatie met betrekking tot PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> voor de huidige situatie (2005) en de verwachtingen in 2010 en 2015, met en zonder aanleg van het bedrijventerrein Larenstein.

Het onderzoek is neergelegd in het rapport Luchtkwaliteitonderzoek Industrierrein Larenstein, Gemeente De Bilt (rapportnummer 50652927KPS/MEC 06-9335) van 9 maart 2006. Met verwijzing naar dat rapport voor een nadere onderbouwing volgen hier de belangrijkste uitkomsten en conclusies.

### Uitkomsten

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> wordt voor de doorgerekende punten in geen van de scenario's en voor geen van de toetsjaren 2005, 2010 en 2015 overschreden.

De uurgemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> wordt op geen van de doorgerekende punten binnen de toetsjaren en scenario's overschreden en blijft daarmee onder de grenswaarde van 18 overschrijdingen per jaar.

De grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> wordt in geen van de scenario's en voor geen van de toetsjaren 2005, 2010 en 2015 overschreden.

De grenswaarde voor de daggemiddelde PM<sub>10</sub> concentratie wordt, voor geen van de doorgerekende punten en geen van de varianten in de toetsjaren 2010 en 2015 vaker dan de toegestane 35 overschrijdingsdagen overschreden. Evenwel is voor de autonome ontwikkeling in het jaar 2005 een overschrijding van de norm geconstateerd. Uitgaande van een rechtlijnige extrapolatie van de uitkomsten van de berekeningen inzake de autonome ontwikkeling tussen 2005 en 2010 zal de norm op het moment dat het terrein in gebruik wordt genomen (niet eerder dan 2008) niet worden overschreden.

### **Conclusie**

De eindconclusie is dat de voorgenomen ontwikkelingen niet strijdig zijn met het Besluit luchtkwaliteit 2005.

## **5.8 Externe veiligheid**

In het rapport 'Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein' van de Milieudienst Zuidoost-Utrecht heeft ook het aspect 'externe veiligheid' aandacht gekregen.

Voor het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein zijn de volgende aspecten voor externe veiligheid van belang:

- bestaande omgeving;
- vestiging van bedrijven met een externe veiligheidsrisico.

### **Bestaande omgeving**

#### *Bedrijven in de omgeving*

Uit de risicokaart van de provincie blijkt dat er in de omgeving van het plangebied geen risicobedrijven liggen, waarvan de invloedssfeer zich uitstrekt tot het plangebied.

#### *Spoorlijn Utrecht-Amersfoort*

Uit de gegevens in de Risicoatlas railvervoer (2001) en de resultaten in MAVI 3 (Milieuaspecten verkeer en infrastructuur (juni 2005) kan het volgende worden afgeleid.

Voor het plaatsgebonden risico (PR) geldt dat de maatgevende contour voor PR=10<sup>-6</sup> kleiner is dan 10 m vanaf het spoor. Voor het groepsrisico is berekend dat de hoogst bepaalde waarde 0,06 maal de oriënterende waarde bedraagt.

■ .....  
Er hoeft derhalve geen rekening te worden gehouden met invloeden door de spoorweg op het plangebied.

### **Vestiging van risicobedrijven in het plangebied**

#### *Risicovolle bedrijven*

Wat betreft het externe veiligheidsrisico van bedrijven op het Bedrijvenpark Larenstein is gekeken naar de staat van inrichtingen. Uit deze staat van inrichtingen en uit het besluit om geen vestiging van een LPG-tankstation toe te staan, volgt dat er in dit opzicht geen knelpunten zijn ten aanzien van externe veiligheid. Eveneens is ammoniakopslag met meer dan 400 kg uitgesloten.

#### *Opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen in emballage*

Risicocontouren gelden indien sprake is van hoeveelheden, groter dan 10.000 kg.

Dit zou in principe het geval kunnen zijn bij op- en overslagbedrijven. De contouren voor het plaatsgebonden risico zijn daarbij afhankelijk van de oppervlakte van de opslag en van het aanwezige brandbestrijdingssysteem. Op basis van de staat van inrichtingen is beoordeeld of een dergelijke opslag mogelijk kan zijn. Om eventuele ongewenste risico's ten aanzien van opslag van grote hoeveelheden gevaarlijke stoffen te voorkomen, is in de staat van inrichtingen voor bedrijven met SBI-code 6312 opgenomen dat een maximale opslag van 10.000 kg gevaarlijke stoffen (volgens PGS15) in emballage is toegestaan.

#### *Conclusie externe veiligheid*

Op basis van de verkenning naar de effecten, invloeden en gehanteerde afstanden van risicobronnen in en rond het plangebied Larenstein is geconcludeerd dat er geen kwetsbare objecten liggen binnen het invloedsgebied van het spoor en eventuele risicobedrijven. Er behoeft dan ook geen nader onderzoek en geen nadere verantwoording van het groepsrisico te worden uitgevoerd.

## **5.9 Flora en fauna**

### **Beleid gebiedsbescherming**

Natura 2000 is een initiatief op Europees niveau om te komen tot een netwerk van beschermde natuurgebieden. Deze gebieden bestaan uit de speciale beschermingszones, aangemeld respectievelijk aangewezen in het kader van de Europese Habitatrichtlijn (1992) en Vogelrichtlijn (1979). Per 1 oktober 2005 zijn deze gebieden, samen met de Beschermde Natuurmonumenten en Staatsnatuurmonumenten, ondergebracht in de Natuurbeschermingswet 1998. In deze wet is ook het Nationaal Natuurbeleidsplan geregeld, waarin de

Ecologische Hoofdstructuur wordt uitgewerkt. Het natuurbeleidsplan is opgenomen in de Nota Ruimte.

De Ecologische Hoofdstructuur uit de Nota Ruimte (het Structuur-schema Groene Ruimte) en uit het provinciaal streekplan is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. Het vormt de basis voor het natuurbeleid. De Ecologische Hoofdstructuur is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden, reservaten, grote wateren, (robuuste) verbindingzones en beheersgebieden.

Voor alle beschermde gebieden geldt het 'nee-tenzij'-principe. Een ruimtelijke ingreep in of een externe activiteit met negatieve effecten op beschermde gebieden mag niet plaatsvinden, tenzij kan worden aangetoond dat er geen redelijk alternatief bestaat voor de aard of de plaats van de activiteit. Dan moet er sprake zijn van dwingende redenen van groot openbaar belang, zoals gezondheid of veiligheid. Vooraf moet alle schade volledig worden gecompenseerd. Conform de ministeriële handleiding en jurisprudentie van de Raad van State moet de afweging over Habitatrichtlijngebieden, zolang deze niet definitief zijn vastgesteld, expliciet deel uitmaken van de besluitvorming over een bestemmingsplan.

#### *Conclusie inventarisatie gebiedsbescherming*

De dichtstbijzijnde Habitat- en Vogelrichtlijngebieden liggen op een zodanige afstand dat er geen sprake kan zijn van externe beïnvloeding.

#### **Beleid soortbescherming**

Met ingang van 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt.

Volgens de Flora- en faunawet heeft eenieder de zorgplicht voor in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Voor beschermde soorten geldt dat de gunstige staat van instandhouding niet mag worden geschaad.

#### *Beschermingsregimes*

De AMvB 2004 ex artikel 75 van de Flora- en faunawet (in werking getreden op 23 februari 2005) deelt de in Nederland beschermde soorten in drie beschermingsregimes in:

1. Voor algemene beschermde soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling zonder nadere voorwaarden voor de artikelen 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet.

- .....
2. Voor de bedreigde beschermde soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke activiteiten, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit goedgekeurde gedragscode. In andere gevallen moet voor overtreding van verboden ten aanzien van deze soorten ontheffing worden aangevraagd. Een ontheffing zal worden verleend indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Dit wordt ook door een gedragscode beoogd. Gedragscodes moeten door een sector of ondernemer worden opgesteld en door de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden goedgekeurd. Een gedragscode maakt op systematische wijze duidelijk hoe aan de zorgplicht voor de in het gebied voorkomende soorten wordt voldaan.
  3. Voor de zwaar beschermde soorten, dat zijn alle vogelsoorten en de soorten die in bijlage 1 (AMvB 2004) en bijlage IV (Habitatrichtlijn) worden genoemd, moet altijd een ontheffing bij de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit worden aangevraagd als schade aan de soorten wordt toegebracht. Er kan slechts ontheffing worden verleend als aan de volgende drie voorwaarden wordt voldaan:
    - als sprake is van een in de wet genoemd belang, zoals ruimtelijke ontwikkeling en inrichting;
    - als er geen alternatief is;
    - als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Om een ontheffing van verboden in de Flora- en faunawet te verkrijgen, moeten conform het zorgvuldigheidsbeginsel uit artikel 2 van de Flora- en faunawet mitigatie en compensatie zijn geregeld indien dat voor de gunstige staat van instandhouding noodzakelijk is.

### **Onderzoek soortbescherming**

Met als basis de inventarisatie zoals genoemd in paragraaf 2.3, heeft het bureau Waardenburg een nader onderzoek ingesteld om na te gaan of er in het plangebied beschermde soorten worden bedreigd. Dat nadere onderzoek is neergelegd in het rapport 'Beschermde soorten MOB complex en Larenstein in Gemeente De Bilt' van 1 maart 2005. De ondertitel van het rapport luidt 'Compensatie- en projectplan in het kader van de Flora- en faunawet'.

Uit het onderzoek blijkt onder meer het volgende.

#### *Flora*

In het plangebied zijn geen beschermde soorten aangetroffen. Van maagdenpalm zijn enkele exemplaren aangetroffen op het MOB-

complex, maar het gaat hier niet om een natuurlijke standplaats en het gaat vrijwel zeker om verwilderde exemplaren.

#### *Zoogdieren*

Het plangebied is leefgebied voor een aantal kleine zoogdieren en voor vleermuizen. Vleermuizen staan vermeld op bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Zie hierover verder de subparagraaf over ontheffingen.

Van de zoogdieren komen verder eekhoorn, egel, konijn, mol, vos en das in het plangebied voor. Van vos en das zijn geen vaste verblijfplaatsen vastgesteld. De dieren kunnen in het plangebied foerageren.

Verder komen mogelijk de volgende beschermde soorten voor: bosspitsmuis, tweekleurige bosspitsmuis, bosmuis, rosse woelmuis, huisspitsmuis, ree, veldmuis, aardmuis, haas en bunzing. Ree en haas zullen alleen incidenteel in het gebied foerageren.

Andere zoogdiersoorten, waaronder boommarter, hermelijn, wezel, zijn niet vastgesteld of niet te verwachten.

#### *Amfibieën, vissen*

In het plangebied ligt geen open water. Verblijfplaatsen van amfibieën en vissen worden niet aangetast.

#### *Vogels*

Uit het gebied zijn 11 broedvogels bekend (zie ook paragraaf 2.3), waaronder soorten van bossen en oude bomen. De ingreep zal naar verwachting leiden tot een afname van geschikte nestplekken.

#### *Overige fauna*

Overige beschermde soorten, anders dan vogels, zijn binnen het plangebied niet aangetroffen. In de bosstrook langs de westrand komt de beschermde kale rode bosmier voor. Deze strook valt echter buiten de geplande ingreep.

### **Compenserende en mitigerende maatregelen**

Zoals de ondertitel al aangeeft, besteedt het rapport 'Beschermd soorten MOB complex en Larenstein in Gemeente De Bilt' ook aandacht aan compensatie en mitigatie. De daar besproken voorstellen hebben onder meer betrekking op een 'vleermuisvriendelijk beheer'. Een dergelijk beheer blijkt, met enige aanvullende maatregelen, ook gunstig te zijn voor de das. Voor meer details wordt verwezen naar het genoemde rapport.

### **Ontheffingen**

Op basis van het onderzoek is voor de das en voor een aantal met name genoemde vleermuizen ontheffing aangevraagd. Bij besluit van 5 april 2005 heeft het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de gevraagde ontheffing verleend onder het stellen van een aantal, deels specifieke voorwaarden.

Tegen het besluit van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft IVN-DeBilt e.o. bezwaar aangetekend. Het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft dat bezwaar bij besluit van 4 oktober 2005 niet-ontvankelijk verklaard, omdat het te laat was ingediend.

### **Bomenbestand**

Als onderdeel van de in paragraaf 2.3 genoemde inventarisatie is een specifiek onderzoek uitgevoerd naar het bomenbestand. In dat onderzoek zijn alle, bijna 800 bomen afzonderlijk geïnventariseerd en gewaardeerd. De waardering had betrekking op het onderhoud, de conditie, de mechanische opbouw en de levensverwachting. Uit dat onderzoek is onder meer gebleken dat 27 eikenbomen verplaatsbaar zijn. Het gaat hierbij om bomen op het noordelijk deel. Uit het onderzoek is gebleken dat bomen in het zuidelijk deel vanwege de ernstige bodemverontreiniging niet verplaatsbaar zijn.

Ten aanzien van het kappen van bomen kan het volgende worden gezegd.

- Ten behoeve van de aanleg van infrastructuur dienen enige bomen te worden gekapt.
- Op het zuidelijk deel, het voormalige MOB-complex, worden in principe alle bomen binnen de hoofdontsluiting gekapt.
- Op het voormalige sportveld kunnen enige bomen blijven gehandhaafd.
- Ook in de boskamers kunnen bomen blijven gehandhaafd, waaronder een aantal zogeheten 'vleermuisbomen', dat zijn bomen die een functie vervullen voor vleermuizen en daarom niet mogen worden gekapt.

### **Conclusie**

Gelet op het bovenstaande blijkt het bestemmingsplan, gelet op de bepalingen van de Flora- en faunawet, uitvoerbaar te zijn.

## **5.10 Economische uitvoerbaarheid**

Er is een afzonderlijk onderzoek ingesteld naar de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan Larenstein. Daarbij is gekeken naar onder meer de volgende kostenposten:

- verwerving van gronden;

- .....
- projectkosten;
  - sloopkosten;
  - saneringskosten;
  - bouw- en woonrijpmaken;
  - bijdrage fonds bovenwijkse voorzieningen;
  - prijsstijgingen;
  - onvoorzien;
  - renteverliezen.

Aan de opbrengstenkant is de verkoop van uitgeefbare grond de belangrijkste bron. Daarnaast is er sprake van subsidies voor het saneren van het MOB-complex en zijn er ISV-subsidies voor de ontwikkeling van het noordelijk deel.

In totaliteit blijkt er sprake te zijn van een voordelig saldo. Eindconclusie is dan ook dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

#### **5.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein is indertijd tot stand gekomen als eindproduct van een langdurig, interactief proces. Ook het opstellen van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan is tot stand gekomen in nauw overleg met betrokkenen. Daarbij waren zowel de bevolking, waaronder direct omwonenden zijn vertegenwoordigd, als de eventueel te verplaatsen bedrijven.

In paragraaf 4.2 is reeds genoemd dat er vanuit het bedrijfsleven een zeer grote belangstelling is voor vestiging op het bedrijventerrein. Er is zelfs meer vraag naar ruimte dan dat er beschikbaar is.

De beroepsprocedure bij de ABRS is gevoerd vanuit de kring van de direct omwonenden.

Op grond van het bovenstaande mag het bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar worden geacht.



**6.1 Algemeen**

In zijn uitspraak van 5 oktober 2005 heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan drie bestemmingen van het bestemmingsplan Larenstein. Achtereenvolgens gaat het daarbij om de bestemmingen Groenvoorzieningen, Verkeersdoeleinden en Bedrijfsdoeleinden. Uitsluitend de bestemming Woondoeleinden kon worden gehandhaafd. Voor de dan ontstane situatie is artikel 30 WRO van toepassing. Deze bepaling legt aan de gemeenteraad de verplichting op om een nieuw plan vast te stellen, waarbij het besluit tot onthouding van goedkeuring in acht moet worden genomen.

De onthouding van goedkeuring heeft slechts voor een beperkt deel betrekking op de voorschriften. Het gaat dan om de bestemming Bedrijfsdoeleinden die zodanig is opgezet dat het plan niet verhindert dat een bestemmingsvlak als één bouwperceel wordt uitgegeven. Dit gegeven, in combinatie met het algemene voorschrift dat het bedrijvenpark kleinschalig van opzet zal zijn, verdraagt zich niet met de voorwaarden van een goede ruimtelijke ordening aldus de Raad van State.

Het onderhavige plan repareert deze juridische onvolkomenheid. Daarnaast wordt een aantal voorschriften voorzien van een betere redactie, dan wel gecorrigeerd, zodat het plan beter beantwoordt aan het doel waarvoor het is opgesteld, te weten de realisering van het bedrijvenpark Larenstein.

Het plan is overeenkomstig artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) vervat in:

- een kaart, schaal 1:1.000, met bijbehorende verklaring, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangewezen;
- een omschrijving van de bestemmingen, waarbij de toe te kennen doeleinden zijn aangegeven;
- voorschriften omtrent het gebruik van de in het plan begrepen grond en opstellen, waarbij de nadruk ligt op de reparatie van de oorspronkelijke voorschriften.

**6.2 Toelichting op de reparatie**

Van een afzonderlijke toelichting per bestemming wordt in het kader van deze juridische paragraaf afgezien. De bestemmingen wijken niet af van die welke in het oorspronkelijke plan zijn opgenomen. Het

■ .....  
volstaat derhalve om in te zoomen op de doorgevoerde aanpassingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

Gekozen is voor een opmaak waarbij de voorschriften bestaan uit een opsomming van de door te voeren wijzigingen, doorhalingen en toevoegingen in de oorspronkelijke voorschriftenset, inclusief de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Via de zogenaamde Schakelbepaling van **artikel 1** wordt de toepasselijkheid van de oorspronkelijke voorschriften, met inbegrip van de daarin doorgevoerde correcties, in juridische zin tot stand gebracht.

De plankaart heeft ten opzichte van de oorspronkelijke versie nauwelijks enige reparatie ondergaan. De aanpassing blijft grosso modo beperkt tot de verwijdering van de bestemming Woondoeleinden, inclusief de daaraan gerelateerde aanduidingen. In **artikel 2** is de koppeling tussen plankaart en voorschriften tot stand gebracht.

De kern van de voorschriften wordt gevormd door **artikel 3**. In dit artikel is nauwkeurig aangegeven welke aanpassingen van toepassing zijn op de oorspronkelijke voorschriftenset. In het navolgende worden de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke versie kort besproken.

Begripsomschrijvingen:

Toegevoegd worden de begrippen 'categoriescheidingslijn', 'facility point', en 'leeflaag'. Het begrip 'detailhandel in volumineuze goederen' wordt geschrapt.

Bestemmingsbepalingen:

Artikel 3 'Algemene beschrijving in hoofdlijnen' vervalt.

Artikel 4 'Bedrijfsdoeleinden' ondergaat een aantal wijzigingen doordat de 'categoriescheidingslijn' en de 'leeflaag' met bijbehorend aanlegvergunningstelsel daarin worden opgenomen. Verder worden de parkeernormen uit de voorschriften gehaald. Daardoor zijn automatisch de parkeervoorschriften uit de Bouwverordening van kracht. Tenslotte wordt aan de bebouwingsbepalingen een voorschrift toegevoegd dat de toegestane maxima per bouwperceel aangeeft.

Artikel 6 'Groenvoorzieningen' ondergaat een geringe tekstuele correctie.

Aan artikel 7 wordt de functie 'terreinbeveiligingsvoorzieningen' toegevoegd.

■ .....  
De genoemde artikelen 4, 6 en 7 worden overigens integraal herzien, aangezien aan de bestemmingen waartoe ze behoren algehele goedkeuring is onthouden.

#### Algemene bepalingen

In artikel 14 wordt de strafbepaling in overeenstemming gebracht met het geldende recht.

De voorschriften eindigen met de citeertitel van **artikel 4**.

Van artikel 3 maakt ook de aangepaste **Staat van Bedrijfsactiviteiten** deel uit. De doorgevoerde doorhalingen en toevoegingen zijn duidelijk in de tekst gemarkeerd. Voor de wijzigingen wordt korthedshalve verwezen naar de voorschriften.

### **6.3 Hanteerbare voorschriftenset**

De opmaak van de voorschriften leidt niet tot een zelfstandig leesbare voorschriftenset. Met name voor de plantoetsers is dit een tekortkoming. Om die reden bevat deze toelichting een bijlage waarin de drie documenten die in onderlinge samenhang beschouwd de voorschriften van het onderhavige bestemmingsplan vormen, zijn samengevoegd tot één bestand. Aan die bijlage kunnen overigens geen rechten worden ontleend: uitsluitend de als zodanig aangemerkte planvoorschriften komt juridische gelding toe.



Er is reeds inspraak en overleg gevoerd over het voorontwerp-bestemmingsplan Bedrijvenpark Larenstein. De onderhavige herziening ex artikel 30 WRO bevat geen nieuwe elementen op grond waarvan opnieuw een inspraak- en overlegprocedure nodig zou zijn. Daarom is over dit bestemmingsplan geen inspraak verleend en is niet opnieuw overleg ex artikel 10 Bro gevoerd.



■ .....

## Bijlagen

.....



■ .....

### **Bijlage 1 Overzicht van recente onderzoeksrapporten**

- Stedenbouwkundig beeld Bedrijvenpark Larenstein (BEB architecten), 19 december 2002;
  - Toekomstige verkeersproductie werkgelegenheidslocatie Larenstein, BLT023/Sno/00336 (Goudappel en Coffeng), 4 december 2003;
  - Verkennend bodemonderzoek Sportpark Larenstein De Bilt, 0413020/bw (Acorius Advies), 31 maart 2004;
  - Beoordeling verkeersafwikkeling rotonde Larenstein (Grontmij), 17 juni 2005;
  - Onderzoek MOB complex/Larenstein, flora en faunaonderzoek, 4A001 (Van Jaarsveld/Van Scherpenzeel), augustus 2003 – juni 2004;
  - Plangebied Larenstein Gemeente De Bilt Een inventariserend archeologisch onderzoek (verkenning en kartering), notitie 751 (RAAP Archeologisch Adviesbureau), 7 juli 2004;
  - Beschermde soorten MOB complex en Larenstein in Gemeente De Bilt, Compensatie- en projectplan in het kader van de Flora- en faunawet, 04-234 (Bureau Waardenburg bv, Adviseurs voor ecologie & milieu), 1 maart 2005;
  - Afweging saneringsvarianten plangebied Larenstein, (Royal Haskoning), 20 april 2005;
  - Waterhuishoudingsplan Bedrijvenpark Larenstein te Bilthoven, K04084 r02 versie 1.2 (Boot organiserend ingenieursburo bv), 3 november 2005;
  - Milieuonderzoek bestemmingsplan Larenstein, 559306/2EC9070 (Milieudienst Zuidoost-Utrecht), december 2005;
  - Luchtkwaliteitonderzoek Industrierrein Larenstein, Gemeente De Bilt, 50652927KPS/MEC 06-9335 (KEMA), 9 maart 2006.
- .....



## **Bijlage 2 Werkexemplaar voorschriften**