

**Bestemmingsplan
De Leyen/Jan Steenlaan
2000**
Gemeente De Bilt

Bestemmingsplan De Leyen/Jan Steenlaan 2000
Gemeente De Bilt

Utrecht, december 2000

Inhoudsopgave

Toelichting

[voorschriften](#)

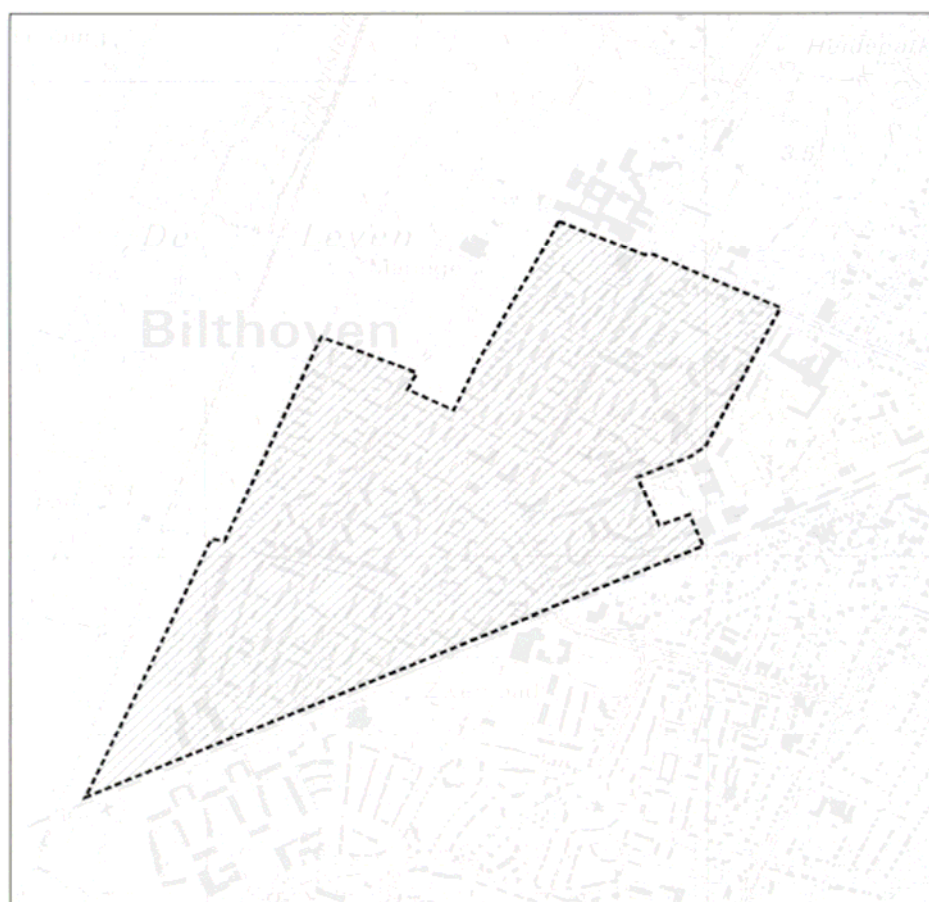
1.	Inleiding	1
1.1.	Begrenzing van het plangebied	1
1.2.	Aanleiding tot het plan	1
1.3.	Vigerende regelingen	3
1.4.	Historische ontwikkeling	3
2.	Beleidskader	7
2.1.	Rijksbeleid	7
2.2.	Provinciaal beleid	8
2.3.	Intergemeentelijk beleid	11
2.4.	Gemeentelijk beleid	12
3.	Ruimtelijke opbouw	15
3.1.	Algemeen	15
3.2.	Structuren en verkavelingspatronen	16
3.3.	Bouwwormen en bebouwingskenmerken	19
4.	Functionele opbouw	25
4.1.	Algemeen	25
4.2.	Bevolking en wonen	25
4.3.	Winkelvoorzieningen	28
4.4.	Overige voorzieningen	29
4.5.	Verkeer en vervoer	31
5.	Milieuaspecten	34
5.1.	Spoorweggeluid	34
5.2.	Wegverkeersgeluid	35
5.3.	Hinder door bedrijven	37
5.4.	Bodemverontreiniging	38
5.5.	Duurzaam bouwen	39
6.	Planopzet	41
6.1.	Algemeen	41
6.2.	Hoofdlijnen van de juridische regeling	42
6.3.	Specifieke bestemmingen	48
6.4.	Nadere eisen en aanlegvergunningen	52
7.	Economische uitvoerbaarheid	55
8.	Overlegresultaten	56
8.1.	Overleg met bevolking	56
8.2.	Overleg met instanties (artikel 10-overleg)	62
8.3.	Overleg met de PPC	69

Bijlage A Overzicht vigerende regelingen

Bijlage B Akoestische berekening Jan van Eycklaan

Voorschriften

Plankaart



Afbeelding 1. Plangebied

1. Inleiding

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

1.1. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied omvat zowel het gebied De Leyen als het gebied Jan Steenlaan en wordt begrensd door de spoorlijn Utrecht - Amersfoort, het bosgebied "de Leyense bossen", de Dwarsweg/Jan Steenlaan, de Jan van Eycklaan, de Rogier van der Weydenlaan en de Rembrandtlaan. Op afbeelding 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. De oppervlakte van het plangebied is circa 63 ha.

1.2. Aanleiding tot het plan

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het gebied De Leyen/Jan Steenlaan hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- voor het gebied De Leyen/Jan Steenlaan gelden nu nog meerdere bestemmingsplannen, uitwerkingen en herzieningen. Deze zijn veelal zeer gedetailleerd

van opzet en sterk verouderd;

- het deelgebied Jan Steenlaan is grotendeels in afwijking van het oorspronkelijke bestemmingsplan gerealiseerd met toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
- voor verschillende beleidssectoren is nieuw beleid ontwikkeld, met name op rijks- en provinciaal niveau, waarvan de ruimtelijke implicaties moeten worden meegenomen;
- op gemeentelijk niveau bestaat de wens om de bestemmingsplannen voor het gemeentelijk grondgebied te actualiseren, waarbij besloten is als eerste in een reeks van herzieningen het gebied De Leyen/Jan Steenlaan te herzien en daarvoor een zodanige regeling op te stellen, dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder extra of nieuwe procedures.

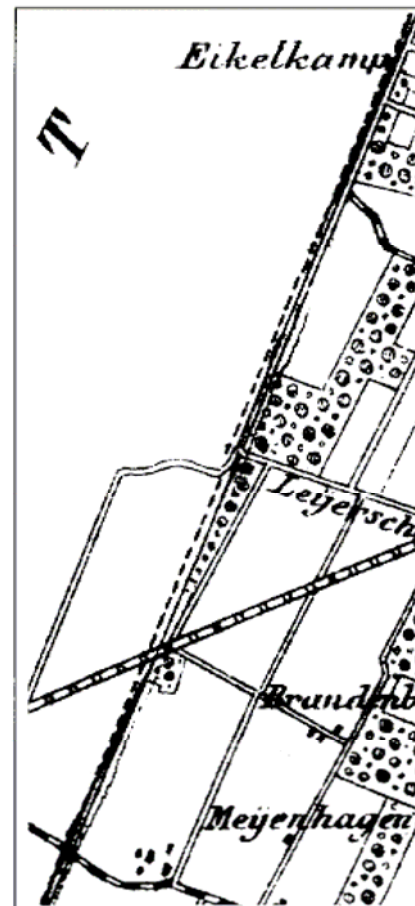
1.3. Vigerende
regelingen

Voor het plangebied De Leyen/Jan Steenlaan zijn nu nog meerdere planologisch-juridische regelingen van kracht. Vrijwel het gehele gebiedsdeel Jan Steenlaan is gerealiseerd met behulp van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Voor het gebiedsdeel De Leyen gelden het globale bestemmingsplan uit 1974 en de daarop gebaseerde 11 uitwerkingsplannen. In bijlage A bij deze toelichting is een overzicht opgenomen van alle vigerende regelingen.

1.4. Historische
ontwikkelin
g

Het plangebied De Leyen/Jan Steenlaan is in meerdere fasen tot stand gekomen. Het deelgebied De Leyen is ontwikkeld vanaf 1971. De gronden vormden het overgangsgebied tussen de bebouwing van Bilthoven-Noord en de Leyense bossen. Een groot deel ervan was in gebruik als bouwland. Het noordwestelijke en westelijk deel waren bebost. Bij de realisering van het

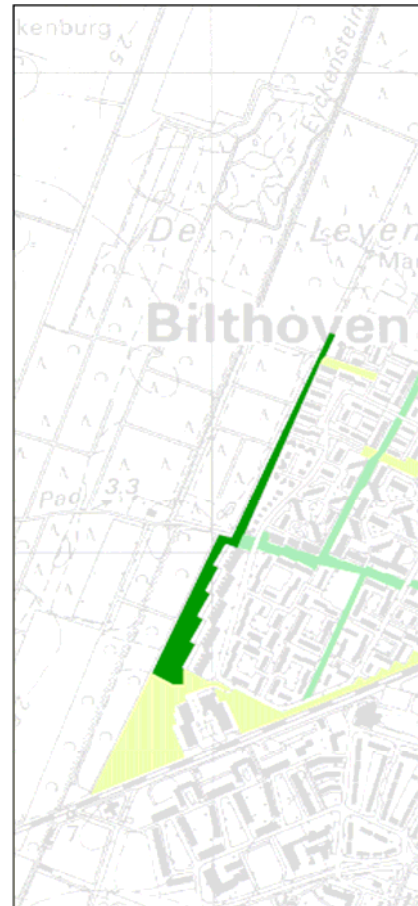
gebied is rekening
 gehouden met een
 aantal door het
 destijds open gebied
 lopende lanen. Deze
 zijn ook nu nog
 herkenbaar in onder
 andere de
 Koldeweylaan
 (vroegere Waterige
 Weg) en de
 Rietveldlaan.



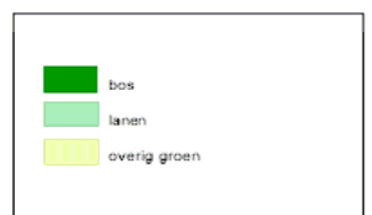
Afbeelding 2. Historische kaart
 Bron: Kuyper, J., Gemeente atlas van de provincie Utrecht 1868, 0

Het deelgebied Jan
 Steenlaan is
 ontwikkeld vanaf
 1973. Bij de
 oorspronkelijke opzet
 van het gebied werd
 ervan uitgegaan dat

de bebouwing als
overgangsvorm zou
dienen tussen de
ruime, open
bebouwing van
Bilthoven-Noord en de
veel meer
geconcentreerde
bebouwing in de
bestemmingsplangebieden "Brandenburg-West" en "De Leyen".
Om deze overgang te benadrukken waren de profielen van de hoofdwegen zeer ruim en voorzien van brede beplantingsstroken, om op ruime schaal boombeplanting mogelijk te maken. Door de gefaseerde ontwikkeling is een gevarieerd beeld aan bebouwing ontstaan. Hierdoor hebben de verschillende woongebiedjes van De Leyen/Jan Steenlaan een eigen identiteit en uitstraling. Op afbeelding 2 is te zien hoe het plangebied er voor de ontwikkeling tot woongebied uitzag.



Afbeelding 3. Openbaar groen



2. Beleidska der

Inhoudsopgave voorschriften

2.1. Rijksbeleid

*Vierde nota
over de
ruimtelijke
ordening
Extra
(1993)*

In de Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra zijn de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid samengevat. Ten aanzien van de structuurschema's en andere sectornota's fungeert deze planologische kernbeslissing wat betreft de ruimtelijke aspecten als 'parapluplan'. Het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is gericht op bundeling van de (dagelijkse) functionele relaties op het gebied van wonen, werken en verzorging binnen stadsgewesten. De achterliggende gedachte hiervan is onder andere de beperking van de groei van de mobiliteit en versterking van het stedelijk draagvlak. In de Actualisering Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (deel 1, 1996) wordt de in 1993 gekozen beleidslijn gecontinueerd.

2.2. Provinciaal
beleid

*Streekplan
Utrecht
(1994)*

Gedeputeerde Staten van Utrecht hebben op 1 juli 1994 het Streekplan Utrecht vastgesteld. De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid kunnen als volgt worden weergegeven:

- de ruimtelijke mogelijkheden in de provincie Utrecht bepalen de mate waarin aan de berekende c.q. manifesterende ruimtebehoefte voor verdere verstedelijking een ruimtelijke invulling binnen deze provincie wordt geboden;
- overwegingen op het vlak van het functioneren van stedelijke gebieden, behoud/ontwikkeling van "groene" structuren, schaalvergroting, mobiliteit en activiteitenpatronen leiden tot keuze voor concentratie van verstedelijking in de stadsgewesten en restrictief beleid daarbuiten;
- de sterke groei van de (auto-)mobiliteit en de

daaruit
voortvloeiende
bereikbaarheids-
en
leefbaarheidsknel
punten noodzaken
tot een
"flankerend"
ruimtelijk beleid.

In de
stadsgewestelijke
opbouw is De
Bilt/Bilthoven als een
afgeronde stedelijke
lob te beschouwen.
Uitbreiding past
derhalve niet in het
provinciaal ruimtelijk
beleid. Door de
ruimtelijke
beperkingen moeten
de woningbehoefte en
werkgelegenheid op
stadsgewestelijk
niveau worden
benaderd. De
stedelijke structuur
van De Bilt/Bilthoven
is vrij open. Er worden
inbreidingsmogelijkhe-
den aanwezig geacht
voor circa 350
woningen, waarvoor
het RIVM-weiland ten
noorden van de
Groenekanseweg de
belangrijkste locatie is.
Ten aanzien van
verkeer en vervoer
wordt de realisering
van een netwerk van
openbaar
vervoerlijnen voorzien.
Deze OV-lijnen
verbinden zoveel
mogelijk rechtstreeks
de belangrijkste woon-
en werklocaties. Het
toekomstige
Randstadspoor is een
van de pijlers van een
stadsgewestelijk OV-

net. Ter hoogte van het plangebied wordt een nieuw station voorzien. Realisering volgens de plannen van het Randstadspoor vindt vermoedelijk binnen de planperiode van dit bestemmingsplan plaats. De mogelijke ontwikkeling van een nieuw station is daarom niet geblokkeerd, maar als wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen.



2.3. Intergemeentelijk beleid

*Intergemeentelijk
Structuurplan 2015
(1995)*

De tien gemeenten van het voormalige Bestuur Regio Utrecht hebben in het Intergemeentelijk Structuurplan de gewenste toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de regio aangegeven. Als één van de belangrijkste doelstellingen geldt onder meer het verbeteren van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat en het versterken van de regionaal-economische structuur. Het gebied De Leyen/Jan Steenlaan wordt aangemerkt als suburbaan woonmilieu, zowel in de huidige situatie als in 2015. Onder suburbaan wordt een rustig woonmilieu verstaan, met overwegend eengezinswoningen en zonder andere functies. Er is veel groen aanwezig op buurniveau en er zijn recreatieve mogelijkheden. Bij de eventuele ontwikkeling van het Randstadspoor, een nieuw intensief railsysteem met een

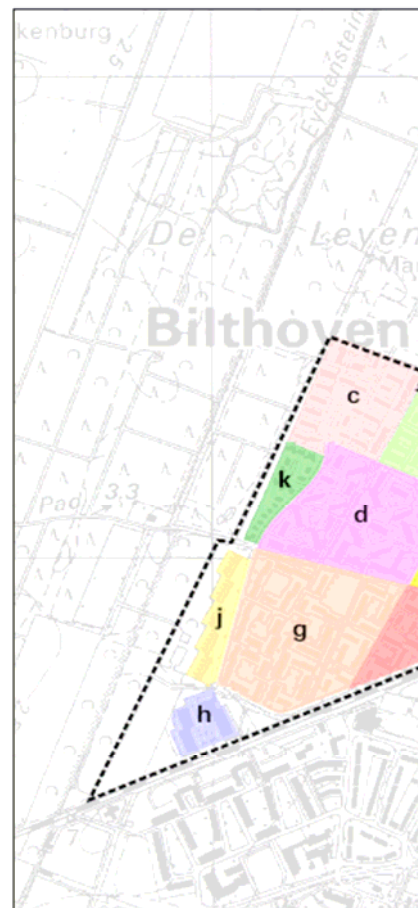
radiale ontsluiting van de woonlocaties rond Utrecht, bestaat de mogelijkheid dat ter hoogte van het plangebied een nieuw station wordt gerealiseerd. Deze mogelijke ontwikkeling is niet in het plan opgenomen (zie ook bij Streekplan Utrecht).

2.4. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is voor wat betreft het plangebied De Leyen/Jan Steenlaan gericht op conservering/consolidering. In het plangebied worden geen grootschalige of structuurveranderende ingrepen voorzien. In het kader van de brochure "De Bilt in beweging", waarover op uitgebreide schaal inspraak en overleg met de bevolking heeft plaatsgevonden, worden geen ingrepen in het onderhavige plangebied voorzien. De brochure "De Bilt in beweging" geeft het resultaat weer van een integrale probleemanalyse en vormt een vertrekpunt voor de daarop volgende discussie. In de brochure worden de in de gemeente voorkomende problemen uiteengezet. Per beleidslijn of sector is geanalyseerd welke

problemen er zijn en is vervolgens, kijkend vanuit dat beleidsterrein, een aantal beleidsvoorstellen op hoofdlijnen geformuleerd. Op basis van de verschillende beleidslijnen is een aantal aandachtsgebieden geselecteerd. Voor deze aandachtsgebieden is vervolgens een aantal voorbeelduitwerkingen gepresenteerd, die een beeld geven van hoe de toekomst er mogelijkwijs uit zou kunnen zien. Deze beelden zijn geen definitieve oplossing voor de geconstateerde problemen, maar geven een indruk van het door het college beoogde ambitieniveau. De aangedragen ideeën voor de verschillende aandachtsgebieden en de samenhang daartussen vormen tezamen een raamwerk voor discussie, nader onderzoek en verdere uitwerking. Of, en zo ja, in welke mate de aangedragen ideeën werkelijk tot uitvoering kunnen worden gebracht, is in sterke mate afhankelijk van het vinden van voldoende draagvlak en creativiteit.

In de brochure worden
geen voorstellen voor
het gebied De
Leyen/Jan Steenlaan
gedaan.



Afbeelding 4. Bouwvormen en bebouwing

3. Ruimtelijk e opbouw

[Inhoudsopgave voorschriften](#)

3.1. Algemeen

Randen

De wijk De Leyen/Jan Steenlaan heeft aan de zuidzijde (de spoorlijn) en de westzijde (het bos) duidelijke grenzen. De spoorlijn vormt een barrière. Ter hoogte van het plangebied zijn er maar twee oversteekmogelijkheid en: een fietstunneltje bij de Berlagelaan en de overweg bij de Leijenseweg. De zone langs de spoorlijn is bijna overal rustig, groen en natuurlijk ingericht, en wekt daardoor de (positieve) indruk een uitloper van het buitengebied te zijn. De bosrand is fraai. Aan het bos grenzen vooral achtertuinen. De bosrand is een definitieve rand, die niet meer mag verschuiven. Aan de noord- en oostzijde wordt het plan globaal begrensd door de Dwarsweg/Jan Steenlaan en de Jan van Eycklaan. Deze plangrenzen zijn functioneel bepaald. Buiten de plangrenzen liggen scholen en een bedrijventerrein. Het woongebied langs de Leijenseweg, de

Massyslaan en de Rogier van der Weydenlaan is in het bestemmingsplan opgenomen.

Algemene sfeer

Doordat binnen het plan een kruis van agrarische lanen en bospaden met beplanting als fietslanen is gehandhaafd (zie afbeelding 3), dringt het boskarakter tot diep in het plangebied door (zie ook 1.4). Op beperkte afstand van een groot aantal woningen is de sfeer van het bos nog te ruiken, terwijl het bos bovendien langs deze paden direct te bereiken is. Dit is van grote waarde voor de gehele wijk.

3.2. Structuren en verkaveling patronen

Structuren

De (hierboven al beschreven) fietslanen en de belangrijkste autowegen liggen onafhankelijk van elkaar.

Het grootste speelveld aan de Rietveldlaan /Koldeweylaan en een plantsoentje aan de Rietveldlaan/ Kees Boekelaan zijn aan de fietslanen gekoppeld. De route langs de spoorbaan hoort ook bij de hoofdstructuur

omdat die over grote lengte een diagonale verbinding vormt tussen de uitgangen van aangrenzende woonhoven en de spoorwegkruisingen. De Leijenseweg en de Jan Steenlaan zijn de twee enige ontsluitingswegen voor autoverkeer, aan elkaar verbonden door de route Massyslaan / Jan van Eycklaan. Aanvullend op deze twee wegen lopen twee weglussen door de wijk, de Berlagelaan en de Jan Provostlaan/Hans Memlinglaan. Het profiel van deze wegen is niet overal constant en evenmin hiërarchisch geordend. Een doorgaande boombeplanting ontbreekt bijvoorbeeld. Langs de wegen liggen onregelmatig verwijde ruimten die meestal als parkeerterrein in gebruik zijn. De richtingsveranderingen ten gevolge van de spoorbaan zijn soms verwarrend. De oriëntatie in de wijk is daarom niet optimaal. Vooral bij kruispunten waar de weggebruiker moet kiezen, zijn ruimtelijke verbeteringen aan te bevelen in de vorm van accenten op het kruispunt zelf en een meer consequente profielindeling.

Verkaveling patronen

Een groot deel van het plangebied is verkaveld volgens de oude agrarische kavelrichtingen. De spoorlijn kruist deze richtingen diagonaal. Waar de bebouwing raakt aan de spoorlijn is een getrapte rand ontstaan die het contrast van de richtingen duidelijk zichtbaar maakt. Ten oosten van de spoorwegovergang en in een kleine hoek in het zuidwesten (het J.J.P. Oudkwartier) is loodrecht op de spoorbaan verkaveld. Deze afwijkende kavelrichtingen bemoeilijken de oriëntatie. Deelgebieden zijn afwisselend verkaveld als open bouwblokken met straatjes en als hoven. Naast deze twee basistypen komen ook fragmenten van stempelverkavelingen en strokenbouw voor. Door de weinig consequente toepassing van verkavelingstypen vormt het stedenbouwkundig verkavelingspatroon op blokniveau geen eenheid. Architectonisch gezien zijn wel duidelijke deelgebieden te onderscheiden door eenheid van woningtypen, bouwvormen en

materiaalgebruik.
Deze architectonische
deelgebieden worden
beschreven in
paragraaf 3.3.
Bijzondere bebouwing
ligt langs de
ontsluitingswegen
maar voegt zich niet in
het
verkavelingspatroon
van de omgeving.
Door de ontwikkeling
van het gebied in
meerdere fasen vormt
het een duidelijke
weergave van de
veranderende
verkavelingopvattinge
n sedert het begin van
de zeventiger jaren.

3.3. Bouwworme n en bebouwing skenmerke n

Per deelgebied komen
min of meer duidelijk
te onderscheiden
bouwwormen,
materialen, kleuren en
inrichting van de
openbare ruimte voor.
Bij bouw- en
herinrichtingactiviteite
n zal ernaar gestreefd
worden deze
kenmerken te
versterken. Zie
afbeelding 4.

- a. Een groot deel
van de
noordelijke helft
van het
plangebied is
traditioneel
verkaveld met
open
bouwblokken.

Bebouwingswanden begrenzen en omsluiten de openbare ruimte. Naast traditionele rijtjeswoningen en geschakelde woningen met kappen komen ook gestapelde woningen voor die duidelijk recenter gebouwd zijn, zoals aan de Jan Provostlaan, rond het bejaardencomplex aan de Jan van Eycklaan, en aan de Massyslaan. Bij de gestapelde bouw komen de in de jaren 70 gebruikelijke 45 graden- hoeken voor. Voor- en achterzijde is niet overal helder onderscheiden. Ook komen hier milieuwoningen en houtskeletbouw woningen voor. Bijzondere bebouwing is niet in de blokken opgenomen maar los gesitueerd.

- b. Dit buurtje ligt door drukke wegen en de spoorwegen wat apart. Aan de Massyslaan en op de hoeken staan gestapelde portiekwoningen

(2 lagen met kap); overigens laagbouw. Haakvormige, meanderende blokken vullen het middengebied. Aan de randen staan stroken drive-in woningen en rijtjeswoningen.

- c. Kenmerkend voor dit deel zijn de vele aangebouwde bergingen aan de straatzijde, rode baksteen en asymmetrische pannendaken. Aan de bosrand komt strokenbouw voor. Laagbouw met enkele (bescheiden) gestapelde bouwblokken.
- d. Dit deelgebied wordt gekenmerkt door stempelverkavelingen met ringontsluitingen, ingevuld door overwegend zaagtandvormige rijen met 2-3 lagen, hoge goten en dwarskappen. Er is vrij veel openbaar groen aanwezig.
- e. Dit is een op zichzelf staand laagbouwbuurtje

met een ringvormige ontsluiting. Langs de Berlagelaan staat de enige gehandhaafde boerderij vrij in het groen. De overige woningen staan verspreid in korte rijtjes met symmetrische kappen. Deze rijtjes worden beëindigd door rugwoningen in twee bouwlagen.

- f. De verkaveling van dit buurtje lijkt op die van het vorige, met iets meer hoven en een minder constante verkaveling. Bergingen komen voor aan de voorzijde.
- g. Dit buurtje is opgebouwd uit een herhaling van "stempels", ingevuld met traditionele laagbouwrijtjes, symmetrische kappen en bergingen aan de voorzijde. Het parkeren is geconcentreerd.
- h. Dit complex is bijzonder door kavelrichting en de kasteelachtige bouwvorm. Het is opgebouwd uit

een vrije
stapeling van
blokvormen in
verschillende
hoogten, met
terrassen op de
daken. Het wordt
omgeven door
ruim openbaar
groen.

j. Geschakelde
splitlevelwoning
en met flauwe
dakhellingen en
geprononceerde
muren, die de
hogere en lagere
bebouwing
scheiden. Wit en
zwart gekleurd.
Aan de
straatzijde zijn
de woningen
hoger dan aan
de achterzijde
(bos).

k. Aan de west-
en noordrand
komen enkele
stroken
vrijstaande
woningen
voor, deels
individueel
gebouwd,
deels
projectgewijs
ontworpen,
maar toch
afwisselend.



Afbeelding 5. Functies en gestapelde wo

1. Supermarkt
2. Bejaarden- en Verzorgingshuis "De Bremhorst"
3. "snack-ka"
4. Fietsenstalling "De Werkplaats"
5. Gestapelde woningen

4. Functionele opbouw

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

4.1. Algemeen

Hoewel het gehele plangebied oorspronkelijk in twee afzonderlijke delen (planologisch) is ontwikkeld, is er na de totale realisering een duidelijke samenhang aanwezig.

Een belangrijk motief bij het ontwerp was destijds de handhaving van de in het open agrarisch gebruikte gebied aanwezige lanen (nu Kees Boekelaan, Koldeweylaan, Rietveldlaan en Eikenlaan). Deze lanen vormen een bescheiden netwerk voor in- en externe relaties.

Hierop ligt "dwars" een ontsluitingsstructuur voor gemotoriseerd verkeer, waarvan de Berlagelaan, de Massyslaan, de Jan van Eycklaan en de Jan Provostlaan/Hans Memlinglaan de belangrijkste exponenten zijn. Het plangebied heeft een overwegende woonfunctie.

4.2. Bevolking en wonen

De wijk heeft ruim 5.200 inwoners. Dit is ongeveer 16% van de bevolking van de hele gemeente. De bevolkingssamenstelling komt redelijk overeen met de samenstelling van de bevolking van de gehele gemeente. Opvallend voor de wijk is de grote vertegenwoordiging van 6-20 jarigen en 35-49 jarigen. Dit hangt samen met het grote aantal eengezinswoningen in de wijk. Deze worden hoofdzakelijk bewoond door gezinnen met kinderen. Ondanks de aanwezigheid van het bejaarden- en verzorgingshuis "De Bremhorst" is het aandeel personen van 65 jaar of ouder lager dan gemiddeld voor heel De Bilt.

Aantal inwoners naar leeftijd op 1 januari 1997
(Bron: GBA)

Leeftijd	Aantal		
	gemeente De Bilt		wijk De Ley Steenl
5 en jonger	1.845	(6%)	324
6-20	5.442	(17%)	1.131
21-35	5.540	(17%)	858
36-50	7.378	(23%)	1.560
51-65	5.665	(17%)	809
66-80	4.644	(14%)	370
81 en ouder	1.930	(6%)	180
Totaal	32.444	(100%)	5.232

Binnen het plangebied staan 1.924 woningen, met uitzondering van de collectieve bewoning van "De Bremhorst". De woonbebouwing bestaat hoofdzakelijk uit laagbouw, zowel vrijstaande, twee-onder-één-kap woningen als rijtjeswoningen. Op een beperkt aantal plaatsen staan in totaal 422 (gestapelde) meergezinswoningen, onder andere de twee gelijkvormige gebouwen aan het J.J.P. Oud kwartier. De woningdichtheid in het plangebied is circa 31 woningen per hectare. Vrijwel alle indertijd geplande woonbebouwing is gerealiseerd. Er resten nog slechts beperkte uitbreidingsmogelijkheden.



Afbeelding 6. Verkeer



4.3. Winkelvoorzieningen

De winkelvoorzieningen in het plangebied zijn beperkt tot een supermarkt. Deze is centraal in de wijk aan de

Leijenseweg/Donsvlin
der gesitueerd.
Alhoewel in de
oorspronkelijke
plannen rekening
gehouden werd met
een ruim 1½ ha groot
wijkcentrum, zijn de
economische en
sociale
omstandigheden
zodanig gewijzigd dat
met een bescheiden
gebied kan worden
volstaan. Op de nog
beschikbare ruimte
ten zuidoosten van de
supermarkt is de
realisering van
maatschappelijke
voorzieningen, maar
ook van andere
centrumvoorzieningen
in de sfeer van
detailhandel en/of
dienstverlening
mogelijk.
In het zuidwesten van
het plangebied, langs
de Berlagelaan, staat
een snackkar
(standplaats).
Voor het overige is
men in dit plangebied
aangewezen op de
aanwezige
voorzieningen aan de
andere zijde van de
spoorlijn.

4.4. Overige
voorziening
en

Binnen de wijk zijn
weinig
maatschappelijke
voorzieningen
aanwezig. De
omvangrijkste is het
bejaarden- en
verzorgingshuis 'De

Bremhorst', dat thans wordt gerenoveerd en uitgebreid. Deze uitbreiding is zowel in het oude als in dit nieuwe bestemmingsplan mogelijk. Dit complex omvat ook een aantal zogeheten aanleunwoningen. Een eventuele uitbreiding van het complex wordt mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan. In het noorden van het plangebied is een fietsenstalling aanwezig, die behoort bij de buiten het plangebied gelegen Kees Boekeschool. Verspreid in het plangebied komen 3 speelvoorzieningen voor op buurniveau, namelijk aan de Bongerdlaan, de Rietveldlaan en tussen de Jan Provostlaan en de Jan Gossaertlaan. De grootste afstand tot deze voorzieningen is 400 meter. Op blokniveau, met als grootste afstand 100 meter, komen in het plangebied circa 20 speelvoorzieningen voor van verschillende omvang. In het plangebied komen geen bedrijfsactiviteiten, anders dan in samenhang met een aan huis verbonden beroep, voor.

4.5. Verkeer en vervoer

De belangrijkste toegangsweg tot de wijk is de Leijenseweg. Samen met de Berlagelaan, Massyslaan/Jan van Eycklaan, Jan Provostlaan en Hans Memlinglaan vormen deze wegen de hoofdstructuur binnen de wijk. De overige wegen binnen het gebied hebben een functie ten behoeve van de ontsluiting van de woonbuurten. In het bestemmingsplan is dit onderscheid ook aangehouden. De hoofdstructuur is tot Verkeersdoeleinden bestemd, terwijl de overige wegen binnen de bestemming Woondoeleinden vallen of tot Verblijfsdoeleinden zijn bestemd.

Parkeren

Het parkeren dient grotendeels in openbaar gebied plaats te vinden. Slechts op een aantal plaatsen is sprake van parkeren op eigen terrein. Dit is hoofdzakelijk het geval bij vrijstaande of geschakelde woningen. Daarnaast is bij de woningen aan het J.J.P. Oud Kwartier sprake van inpandig parkeren. Aan het Pieter Postkwartier is een

viertal garageboxen
gesitueerd.
Over het algemeen
worden er geen grote
problemen
geconstateerd bij het
aantal aanwezige
parkeerplaatsen.
Slechts in het
noordwestelijk deel
van het plangebied is
sprake van een
regelmatig tekort aan
parkeerplaatsen, met
name in de avonden
en in de weekeinden.
Een beperkte
vergroting van het
aantal
parkeerplaatsen in dit
deel van het gebied is
door een flexibele
wijze van bestemmen
op termijn mogelijk.
Overigens is dit tekort
aan parkeerplaatsen
een gevolg van het
toenemend autobezit
per huishouden en
niet van een absoluut
tekort in relatie tot het
aantal woningen in dit
plandeel.

Openbaar vervoer

De wijk De Leyen/Jan
Steenlaan wordt door
een busdienst
bediend. De routes
leiden over de
Leijenseweg,
Berlagelaan en
Massyslaan/Jan van
Eycklaan. Op diverse
plaatsen zijn
bushaltes aanwezig.
De spoorlijn Utrecht -
Amersfoort vormt de
zuidoostelijke
begrenzing van het
plangebied. Het
station van De Bilt is

ten oosten van het
plangebied gelegen.

*Langzaam
verkeer*

Binnen het gebied is
een aantal opvallend
mooi gelegen
vrijliggende fietspaden
aanwezig. Deze
langzaamverkeersstru-
ctuur omvat de
oorspronkelijke lanen
die reeds voor de
bouw van de woonwijk
aanwezig waren. Het
betreft de Kees
Boekelaan, de
Koldeweylaan, de
Rietveldlaan en de
Eikenlaan.

Dit systeem van voet-
en fietspaden heeft
verbindingen met de
wijk Brandenburg (via
een tunneltje onder de
spoorbaan) en met de
Leyense bossen.

5. Milieuaspe- cten

[Inhoudsopgave voorschriften](#)

5.1. Spoorwegg- eluid

Langs de spoorlijn Utrecht - Amersfoort ligt een wettelijke zone van 300 m, waarin akoestisch onderzoek dient plaats te vinden. Uit dit akoestisch onderzoek volgt de ligging van de contouren van de voorkeurs-, beleids- en/of ontheffingswaarden. De voorkeurswaarde voor woningen is 60 dB(A) etmaalwaarde, de beleidswaarde (GS) is 65 dB(A) etmaalwaarde en de maximale ontheffingswaarde is 73 dB(A) etmaalwaarde. In het plangebied ligt de contour van de voorkeurswaarde op 180-225 meter, de contour van de beleidswaarde op 75-90 meter en de contour van de maximale ontheffingswaarde op 15-20 uit de zijkant van de spoorbaan.

De spoorlijn ligt in zijn geheel buiten het plangebied De Leyen/Jan Steenlaan. Langs de spoorlijn wordt gefaseerd een geluidwerende voorziening in de vorm

van een scherm geplaatst. Het scherm bestaat uit een (geheel of gedeeltelijk ingegraven) betonnen voet met daarop een aluminium gevlochten frame. Dit frame wordt gevuld met lavasteen en zal vervolgens aan de zijde van de woningen begroeid raken, waardoor een natuurlijke groene muur ontstaat. Aan de spoorzijde blijft het scherm onbegroeid. Afhankelijk van de afstand tot de aangrenzende woningen en de hoogte daarvan varieert de schermhoogte van 1 tot 3,50 meter. Het scherm wordt gerealiseerd op de gronden van de N.S. en is geheel buiten het plangebied gelegen.

5.2. Wegverkeer rsgeluid

Het bestemmingsplan voorziet niet in een verdichting van aanwezige woonbebouwing. Wel is op twee locaties de toevoeging van nieuwe woonfuncties mogelijk. Het gaat daarbij om uitbreiding van het bejaarden- en verzorgingshuis "De Bremhorst" langs de Jan van Eycklaan en woningbouw aan de Jan Gossaertlaan ter plaatse van de nadere

aanduiding op de plankkaart. Volgens de Wet geluidhinder moet inzichtelijk gemaakt worden of nieuwe geluidsgevoelige functies aan de grenswaarde zullen voldoen.

*Uitbreiding
van het
bejaarden-
en
verzorgings
huis 'De
Bremhorst'*

Aan de zijde van de Jan van Eycklaan, een weg die een buurtontsluitingsfunctie heeft, wordt uitbreiding van het verzorgingshuis gerealiseerd. De huidige verkeersbelasting van de Jan van Eycklaan tussen de Provostlaan en Gossaertlaan bedraagt 2.820 motorvoertuigen per etmaal.

Ter plaatse van 'De Bremhorst' zal dit circa 2.400 mvt/etmaal bedragen. Deze verkeersbelasting geeft aanleiding voor een berekening van een geluidcontour. Uitgangspunten hiervoor zijn de geschatte verkeersbelasting, die in de toekomst tot 2.700 kan toenemen (autonome verkeersgroei) en de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Uit de akoestische berekening (zie bijlage B) blijkt dat op een afstand van 20 meter uit het midden van de Jan van Eycklaan het geluidsniveau tot 50 dB(A) is afgenomen. Uitbreiding van het verzorgingshuis tussen de weg en deze lijn is niet toegestaan, waardoor gegarandeerd wordt dat aan de eisen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. De 50 dB(A) geluidcontour is op de plankaart aangegeven.

*Locatie Jan
Gossaertla
an*

De woningbouwmogelijkheid ter plaatse van de nadere aanduiding daartoe op de plankaart betreft een reeds bestaande bouwmogelijkheid. Ter plaatse zijn geen andere wegen aanwezig dan ter ontsluiting van de woningen. Er is voor deze locatie geen akoestische berekening gemaakt, omdat er van kan worden uitgegaan dat geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.

5.3. Hinder door bedrijven

In het plangebied zelf zijn geen bedrijven

aanwezig. Wel is er sprake van een nabij gelegen bedrijventerrein, namelijk aan weerszijden van de Rembrandtlaan, direct grenzend aan het plangebied. Het betreft bedrijven in de sector handel en nijverheid, met een beperkt aantal werknemers. Slechts bij één bedrijf is sprake van meer dan 50 werknemers. De maximale milieucategorie van de daar gevestigde bedrijven is categorie 3, waardoor een afstand van 50 meter ten opzichte van woonbebouwing dient te worden aangehouden. De bedrijfsactiviteiten op dit terrein tegenover de woningen aan de Rogier van de Weydenlaan betreffen kantooractiviteiten. In het bedrijfsgebouw direct naast de woningen aan de Rembrandtlaan is sprake van handel en nijverheid.

5.4. Bodemverontreiniging

In het plangebied is op basis van historiografisch onderzoek geen bodemverontreiniging te verwachten. Mocht in incidentele gevallen sprake zijn van

woningbouw op grond van een bestaand bouwrecht of gebruikmaking van een wijzigingsbevoegdheid (zie hiervoor hoofdstuk 6) dan zal voorafgaand aan de realisering daarvan een schone grond verklaring moeten worden afgegeven. In die gevallen zal te zijner tijd nader bodemonderzoek verricht worden.

5.5. Duurzaam bouwen

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

- integraal ketenbeheer (o.a. het sluiten van stofkringlopen);
- energie extensivering (energiebesparing en de inzet van duurzame energiebronnen);
- kwaliteitsbevordering (toekomstwaarde).

In de lijn van deze drie aspecten wordt zowel bij de renovatie en uitbreiding van 'De Bremhorst' bouw van woningen (locatie Jan Gossaertlaan) als bij de (her)inrichting van openbare ruimte, als uitgangspunt gehanteerd, dat er zo weinig mogelijk materialen worden toegepast en dat de materialen die worden toegepast zo min mogelijk milieubelastend zijn.

6. Planopzet

[Inhoudsopgave](#)
[voorschriften](#)

6.1. Algemeen

Bij de aanvang van het ontwikkelingsproces van het nieuwe bestemmingsplan De Leyen/Jan Steenlaan is de voorkeur uitgesproken voor een meer globale en flexibele regeling. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat het een zodanig flexibel en globaal karakter moet hebben dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder dat dit leidt tot extra en nieuwe procedures. De planopzet maakt een duidelijk onderscheid in hoofd- en bijzaken. Hoofdzaken worden beschermd, details worden vrijgelaten. De beeldbepalende en structurerende elementen met een betekenis op wijkniveau of gebiedsniveau, zoals hoofdwegen en langzaam verkeersverbindingen en groenstructuren worden gewaarborgd. Ook de functies en het karakter van de deelgebieden gelden als uitgangspunt. De keuze voor een meer globale opzet om:

- ruimtelijk en functioneel beleid te kunnen voeren op hoofdzaken,
 - het aantal procedures te verminderen en
 - noodzakelijke procedures te vereenvoudigen en te bekorten,
- komt de duidelijkheid en daarmee de toepassing en handhaving van de planregeling ten goede.

6.2. Hoofdpijnen van de juridische regeling

Het plan is opgesteld in de vorm van een globaal eindplan. In deze bestemmingsplanvorm wordt het ruimtelijk beleid in hoofdpijnen omschreven en wordt ook het eindbeeld aangegeven. Het kaartbeeld is relatief eenvoudig. In de voorschriften worden de verschillende bestemmingen geregeld. Afhankelijk van de doeleinden van de verschillende bestemmingen zijn de voorschriften in meerdere of mindere mate gedetailleerd. In die zin is deze planvorm te vergelijken met een gedetailleerd bestemmingsplan. Het plan vormt, hoewel het technisch globaal is,

een directe
toetsingsnorm en
geeft een direct
bouwrecht: het
behoeft niet nader te
worden uitgewerkt.
Het is vooral een
flexibel opgezet
bestemmingsplan.

*Beschrijving
in
hoofdpijnen*

De
bestemmingsregeling
bevat als meest
kenmerkende element
de beschrijving in
hoofdpijnen. Daarin
wordt omschreven op
welke wijze de in het
plan aangegeven
doeleinden worden
nagestreefd. In de
beschrijving in
hoofdpijnen zijn de
meer algemene en de
beleidsmatige en
programmatische
aspecten voor het
gehele plangebied
verwoord die van
toepassing zijn op alle
in het plan
opgenomen
bestemmingen. De
beschrijving in
hoofdpijnen is daarom
in een afzonderlijk
voorschrift
opgenomen. Door de
beschrijving in
hoofdpijnen in de
voorschriften op te
nemen, vormt deze
samen met de
afzonderlijke
bestemmingsregelingen
een referentiekader
voor de toetsing van
vergunningaanvragen.

Hierin zijn onder meer geregeld: de verschillende bebouwingskarakteristieken, de bedoeling van de dwarsprofielen van de hoofdwegen, de speelgelegenheden in de bestemmingen groenvoorzieningen en verblijfsdoeleinden, het parkeren op eigen terrein en de criteria, waaraan het uitoefenen van een aan een huis verbonden beroep moet voldoen. Aan de hand van de geformuleerde criteria kan een zorgvuldige en gemotiveerde belangenafweging plaatsvinden. Wat in dit bestemmingsplan onder een aan huis verbonden beroep wordt verstaan is gedefinieerd in de voorschriften (artikel 1 a). De in het plan opgenomen regeling sluit aan bij de landelijke tendens, het door de Kamers van Koophandel nagestreefde beleid in dit kader en de door de provincie in de nota Haarfijn Bestemmen geformuleerde voorwaarden waaraan gemeentelijke ruimtelijke plannen moeten voldoen met betrekking tot aan huis verbonden beroepen. De bij de voorschriften behorende Staat van Bedrijfsactiviteiten bevat de toegelaten bedrijfsactiviteiten in

dit kader (maximaal categorie 1). De daarin vermelde activiteiten zijn zodanig van aard, dat deze aanvaardbaar zijn binnen woonbuurten. De opsomming is ontleend aan de uitgave van de VNG "Bedrijven en milieuzonering", 1999.

*Voorschrift
en*

Bij het opzetten van de bestemmingsregeling is nadrukkelijk aangesloten op de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Het betreft immers een gerealiseerde wijk, waarin geen grootschalige en/of structuurveranderende ingrepen worden verwacht of zijn voorzien. De waarden en normen die bij de vigerende plannen hebben geleid tot een gedetailleerd kaartbeeld zijn in dit bestemmingsplan weergegeven in de voorschriften. Hierbij speelt de beschrijving in hoofdlijnen een belangrijke rol. De stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening maken bij de bouwplanbeoordeling een goede vertaling van globale bestemmingsvlakken naar een individueel bouwplan mogelijk.

Bouwiniciatieven in het gebied dienen gerealiseerd te worden in de bestaande rooilijn. Dit is in feite een verbale regeling van de in de vigerende regelingen weergegeven bouwgrenzen. Een afzonderlijke regeling voor dakkapellen is, evenals in de nog vigerende plannen, niet opgenomen. De gemeente hanteert voor het toestaan van dakkapellen de uitgangspunten, zoals die zijn verwoord in de gemeentelijke nota "Dakkapellen en bouwregelgeving" van februari 1993. De regeling voor tuin- of erfbebouwing is afgestemd op de verschillen in grootte van bouwpercelen. Daarnaast is geregeld, dat het rechtens is toegestaan om onder bepaalde voorwaarden hoofdgebouwen uit te breiden aan de bestaande achtergevel. Daarmee is bedoeld de achtergevel van het hoofdgebouw, zoals deze bij de bouw daarvan is gerealiseerd. In het algemeen in meerdere bouwlagen in dit plangebied.

*Deelgebied
en en
karakter*

Het plan maakt
duidelijk onderscheid
in
hoofdstructurelement
en en de daardoor
omsloten gebieden.
Het karakter van deze
omsloten gebieden
verschilt door de
bebouwingsstructuur,
de ligging en - in een
aantal gevallen - de
functionele structuur.

Kaartbeeld

Het kaartbeeld is een
directe afgeleide van
de beschreven
structurelementen en
deelgebieden. De
plankaart geeft
daardoor een duidelijk
beeld van de
stedebouwkundige
hoofdstructuur. Ter
wille van de
hanteerbaarheid in de
dagelijkse praktijk is
gekozen voor een
kaartbeeld in schaal
1:2000.

*Functionele
structuur*

De functionele
structuur van het
plangebied valt
grotendeels samen
met de
bebouwingsstructuur.
Dit heeft geleid tot een
opdeling van het
plangebied in een
beperkt aantal grotere
bestemmingsvlakken.
Functies die niet
zonder meer in de
karakteristiek van een
deelgebied passen,
hebben een aparte

daarop toegesneden
bestemming gekregen
of zijn in het grotere
bestemmingsvlak
nader aangeduid.

*Wijzigingsb
evoegdheid*

Hoewel geen
grootschalige en/of
structuurveranderende
ingrepen zijn voorzien
in het plangebied is
vanwege de gewenste
flexibiliteit een
wijzigingsbevoegdheid
in het plan
opgenomen ten
behoefte van een
tweede station, nabij
de fietstunnel bij de
Berlagelaan. Aan de
wijzigingsbevoegdheid
zijn, behalve de
procedureregels uit de
Algemene wet
bestuursrecht, ook
nadere
wijzigingsregels
gekoppeld in de vorm
van een bestemming
Spoorwegdoeleinden.

6.3. Specifieke
bestemmin
gen

In het
bestemmingsplan is
slechts een beperkt
aantal bestemmingen
opgenomen. De
volgende
bestemmingen komen
voor:

Woondoeleinden : voor de

Centrumdoeleinden : voor de

Maatschappelijke : voor het
doeleinden terrein v

Verkeersdoeleinden : voor de

Verblijfsdoeleinden : voor de

Groenvoorzieningen : voor de
e
n

k
a
n

w
o
r
d
e
n

i
n
g
e
s
p
e
e
l
d

o
p

w
i
j
z
i
g
e
n
d
e

o
m
s
t
a
n
d
i

g
h
e
d
e
n

i
n

e
e
n

w
o
o
n
b
u
u
r
t
.

D
e

a
a
n
w
e
z
i
g
e

b
o
s
r
a
n
d

i
s

o
p

d

e

p
l
a
n
k
a
a
r
t

n
a
d
e
r

a
a
n
g
e
d
u
i
d

e
n

d
o
o
r

m
i
d
d
e
l

v
a
n

e
e
n

a
a

6.4. Nadere
eisen en
aanlegverg
unningen

In verschillende
voorschriften is de
bevoegdheid
opgenomen voor
Burgemeester en
wethouders om
nadere eisen te stellen
aan de situering van
bebouwing, gelet op
de
bebouwingskarakterist
iek en parcellering van

de omgeving en/of de
gebruiksmogelijkheden
van aangrenzende
gronden en
bouwwerken. In een
plan als het
onderhavige, waarin
sprake is van grote
bestemmingsvlakken
en een flexibele
bestemmingsregeling
moet het immers
mogelijk zijn om op
onderdelen te kunnen
"sturen".

Ook is een nadere-
eisen-regeling
opgenomen voor het
kunnen handhaven
van
parkeergelegenheid
op eigen terrein. Door
het toenemend
autobezit en het
toenemend aantal
woninguitbreidingen
"tot het maximaal
mogelijke" zou de
situatie kunnen
ontstaan, dat
parkeergelegenheid
op eigen terrein
vervalt of onvoldoende
wordt. Ook in deze
gevallen is het
wenselijk te kunnen
"sturen" en door
middel van het stellen
van nadere eisen
parkeergelegenheid
op eigen terrein te
kunnen behouden.

Voor de gronden met
de nadere aanduiding
'bos' op de plankaart
is in de
bestemmingsregeling
van de bestemming
Groenvoorzieningen
een
aanlegvergunningenst
elsel opgenomen ter

bescherming van deze
waardevolle bosrand.
Daarbij is tevens
aangegeven dat voor
een aantal
werkzaamheden van
ondergeschikte
betekenis in relatie tot
de
doeleindenomschrijvin
g geen
aanlegvergunning is
vereist.

7. Economische uitvoerbaarheid

[Inhoudsopgave](#)
[voorschriften](#)

Het bestemmingsplan De Leyen/Jan Steenlaan 2000 is consoliderend van karakter en bevat geen bijzondere ingrepen die leiden tot voorafgaande financiële verantwoording. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar.

8. Overlegresultaten

Inhoudsopgave voorschriften

8.1. Overleg met bevolking

Gelijktijdig met het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening zal het voorontwerpbestemmingsplan in de inspraak worden gebracht. Een samenvattend verslag hiervan is in dit hoofdstuk opgenomen. Voorafgaand aan de inspraak over het voorontwerp is via de huis-aan-huis-verspreide Biltse en Bilthovense Courant informatie verstrekt over het voor het plangebied op te stellen bestemmingsplan, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen een bepaalde termijn schriftelijke reacties met betrekking tot het voorontwerp in te dienen.

Schriftelijke reacties

Naar aanleiding van de informele tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan zijn twee schriftelijke reacties ontvangen: van de heer ing. F. Bosch Jzn en het bestuur van de

Werkplaats
Kindergemeenschap.

*Reactie van de heer
ing. F. Bosch Jzn.*

De heer Bosch merkt op dat in het plan, in het verlengde van de Biltse Rading, geen aansluiting van een weg naar De Leyen is opgenomen. Hij stelt dat zolang er geen alternatief is voor het oplossen van het verkeer in de gemeente, een optie voor een aansluiting, in gewijzigde opzet, bijvoorbeeld tot de woonwijk De Leyen, niet is uit te sluiten.

Ten aanzien van deze reactie kan worden vastgesteld dat naar aanleiding van de discussie in het kader van "De Bilt in beweging" door de gemeenteraad is besloten om de Biltse Rading niet in noordelijke richting door te trekken. Bovendien richt het bestemmingsplan zich op de wijk De Leyen zelf en zou een mogelijke aansluiting van een eventuele doortrekking van De Biltse Rading buiten de plangrens liggen.

Reactie van het bestuur van de Werkplaats Kindergemeenschap.
Het bestuur van de Werkplaats Kindergemeenschap deelt mee dat zij de

huidige bestemming voor het terrein tussen Dwarsweg en Citroenvlinder niet meer nodig hebben ten behoeve van de school. In het kader van de stedenbouwkundige afronding van de wijk De Leyen, lijkt het hen een goede gedachte om het terrein een woonbestemming te geven.

Vooralsnog wordt de voorkeur gegeven aan het handhaven van de opgenomen bestemming.

*Reacties
inloopmiddag 11
februari
1999*

Algemeen
De inloopdag op 11 februari 1999 is door ongeveer 35 personen bezocht. Algemene vragen over de opzet en inrichting van het plan werden in ruime mate gesteld en direct beantwoord aan de hand van de plankaart en de voorschriften. Daarnaast werden er reacties gegeven op en vragen gesteld over specifieke situaties. Hieronder zijn zij kort weergegeven.

*Verkeerssituatie
Massijslaan/Jan van
Eijklaan en kruising*

Schuurmanlaan/Boutslaan/Teerlinglaan
Aandacht wordt gevraagd voor de gevaarlijke verkeerssituatie bij de verkeersremmer ter hoogte van de Massijslaan/Jan van Eijklaan en de druppel bij de kruising Schuurmanlaan/Boutslaan/Teerlinglaan.

Ten aanzien van de verkeerssituatie kan worden opgemerkt dat de Massijslaan/Jan van Eijklaan is aangewezen als 50 km-weg. De overige wegen in de omgeving maken deel uit van verschillende verblijfsgebieden waarvoor in de nabije toekomst 30 km-gebieden zullen worden ontwikkeld. Deze inrichtingsplannen zullen in samenspraak met de bewoners worden opgesteld. De ervaringen met de huidige situatie zullen daarbij uiteraard aan de orde komen.

Braakliggend terrein Donsvlinder
Gevraagd werd of er concrete plannen zijn voor het braakliggende terrein naast de supermarkt aan de Donsvlinder.

Momenteel worden er, voor zover bekend, geen plannen voor het terrein ontwikkeld. De bestemming

*Centrumdoeleinden,
die ook in het
geldende
bestemmingsplan is
opgenomen, is
daarom gehandhaafd.*

*Systematiek
groenvoorzieningen
De gronden Jan
Steenlaan hoek Joos
van Clevelaan/Kees
Boekelaan hebben de
bestemming
“Groenvoorzieningen”.
Dat wijkt qua
systematiek af van
vergelijkbare situaties
in de wijk.*

*Mede naar aanleiding
daarvan zal nogmaals
bekeken worden
welke terreinen een
essentieel onderdeel
vormen van de
groenstructuur in de
wijk.*

*Terrein De Werkplaats
Over het terrein van
de De Werkplaats
tussen Dwarsweg en
Citroenvlinder, bestaat
bezorgdheid in de
buurt. “Komt er
woningbouw en
verdwijnt het groene
terreintje dat door de
jeugd als speelplek
wordt gebruikt?” is
een veel gestelde
vraag.*

*De werkplaats heeft in
het verleden steeds
de bestemming
“Maatschappelijke
Doeleinden” voor het
terrein willen
handhaven. Naar
aanleiding van de
informele*

tervisielegging van dit voorontwerp heeft zij echter aangegeven dat zij een woonbestemming voor het terrein wenselijk acht.

Vooralsnog wordt door de gemeente het handhaven van de huidige bestemming voorgestaan.

Gemeentelijke grondverkoop

Bij sommige woningen speelt de vraag of de achtertuinen uitgebreid kunnen worden met een strook openbaar groen. Dat is met name van belang omdat de regeling voor de uitbreiding van woningen als voorwaarde stelt dat er 8 m tuin over dient te blijven.

Verwezen werd naar de gemeentelijke criteria voor grondverkoop.

Parkeren

Aandacht wordt gevraagd voor het parkeren in de wijk. Op sommige plaatsen wordt dit als een knelpunt ervaren.

Ook dit punt kan bij de verkeersinrichting van de bovengenoemde 30 km-gebieden aan de orde komen. De opgenomen bestemmingsplanregeling staat hieraan niet in de weg.

8.2. Overleg
met
instanties
(artikel 10-
overleg)

Het voorontwerp is, in
het kader van het
vooroverleg ex artikel
10 BRO, aan de
volgende
nutsbedrijven en
overheidsinstanties
toegezonden:

1. Ministerie van
Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer,
Inspectie West.
2. Provincie Utrecht,
Dienst Ruimte &
Groen.
3. Regionale
Energiemaatschappij
Utrecht.
4. Waterleidingbedrijf
Midden-Nederland.
5. Gasdistributie Zeist
en omstreken.
6. Kamer van
Koophandel en
Fabrieken voor
Utrecht en Omstreken.
7. PTT Telecom
Netwerkdiensten.
8. Provinciale
Utrechtse Welstand
Commissie.
9. N.V. Casema.
10. Midnet.

11. NS Rail-
infrabeheer.

12. Seniorenraad.

13. Bestuur Regio
Utrecht.

14. Ministerie van
Economische Zaken,
Regio Noord-West

De instanties genoemd onder 9, 10 en 12 hebben geen reactie gezonden; de instanties genoemd onder 1, 3, 5, 7, 8 en 14 hebben geen opmerkingen.

De **Provincie Utrecht (2)** merkt op dat er weliswaar in artikel 12 van de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van een spoorwegstation is opgenomen, maar dat in de toelichting is vermeld dat de realisering van dit station niet binnen de planperiode wordt verwacht. De provincie verwacht echter, volgens de plannen van het Randstadspoor, de realisering voor het jaar 2010. Naar haar mening moet de toelichting op dit punt worden aangepast. Gezien de importantie van de wijzigingsbevoegdheid, wil zij verder graag dat het plan inzicht geeft in de economische uitvoerbaarheid en de consequenties voor de omgeving. Ook wil zij de aandacht vestigen op de bereikbaarheid van dit station voor alle verkeer.

Ten aanzien van dit punt kan worden opgemerkt worden dat reeds bij de eerste ruimtelijke opzet, in

vroegere plannen, rekening is gehouden met een spoorwegstation voor De Leyen. Daartoe is ruimte gereserveerd direct naast het voetgangers- en fietstunneltje aan de Berlagelaan. De Berlagelaan maakt deel uit van de hoofdverkeersstructuur van de wijk. Hiervan maakt ook de bus gebruik. Een bushalte is reeds aanwezig, evenals ruimte voor de aanleg van voldoende parkeerplaatsen. Het fiets- en voetgangerstunneltje verbindt voorts de achterliggende wijk Brandenburg-West op loopafstand met het station. Een goede bereikbaarheid is derhalve verzekerd. De gronden bij het tunneltje zijn eigendom van de gemeente en zijn voor een mogelijke aanleg van een station gereserveerd. De toelichting zal met betrekking tot het tijdstip van realisatie worden aangepast.

Het **Waterleidingbedrijf Midden-Nederland (4)** vraagt aandacht voor het reserveren van een strook openbare grond langs de openbare wegen ten behoeve van het leggen van leidingen.

Deze strook moet vrij van gesloten verharding en beplanting blijven. De afstand tussen bomen en de kabels en leidingen moet minimaal 2 meter bedragen. Voorts dient de grondsamenstelling van de leidingstroken zodanig te zijn dat de leidingen zonder gevaar voor verontreiniging van het drinkwater en aantasting en beschadiging van het leidingmateriaal kunnen worden gelegd en onderhouden.

Ten aanzien van dit punt kan worden opgemerkt dat het hier om een ontwerp-bestemmingsplan voor een bestaande wijk gaat, waarin reeds leidingstroken langs openbare wegen aanwezig zijn. Bij een eventuele herinrichting zal met de gemaakte opmerkingen rekening worden gehouden.

De **Kamer van Koophandel (6)** wijst op een tweetal zaken. Zij vraagt in de eerste plaats om ruimtereservering voor uitbreiding van de supermarkt aan de Donsvlinder. Voorts pleit zij er voor om de regeling in artikel 4 van de voorschriften, ten behoeve van de

uitoefening van een
vrij beroep, op te
rekken tot categorie 2,
onder de voorwaarde
dat deze niet meer
belastend zijn dan de
categorie 1 bedrijven.

*Opgemerkt kan
worden dat de in de
wijk aanwezige
supermarkt binnen
een terrein met de
bestemming
"Centrumdoeleinden"
ligt. Het
terreingedeelte naast
de supermarkt ligt
momenteel braak en
is van een particuliere
eigenaar die de
bouwmogelijkheden
niet heeft benut.
Derhalve zijn er in
principe nog
uitbreidingsmogelijkhe
den voor de
bestaande supermarkt
aanwezig.
Met het tweede punt,
het verzoek om de
mogelijkheden ten
behoefte van de
uitoefening van een
vrij beroep te
verruimen, willen wij
niet meegaan. Het
uitgangspunt van
categorie 2 voor
bedrijfsactiviteiten zijn
activiteiten, welke
door hun aard slechts
toelaatbaar zijn tussen
of onmiddellijk naast
woningen in een
rustige woonwijk,
indien geconcentreerd
in een centrum. Het
karakter van het
plangebied wordt
echter gekenmerkt
door kleine, afgeronde
woongebieden die in*

verschillende perioden in de afgelopen twintig jaar gebouwd zijn. Op het terrein, waarin de supermarkt ligt, na zijn dit kleinschalige woonsferen, waarin slechts de uitoefening van vrije beroepen met een zeer beperkte uitstraling naar de woonomgeving past.

Volgens **NS Railinfrabeheer (11)** wordt geen rekening gehouden met veiligheidsnormen die in acht genomen dienen te worden in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de railinfra, zoals die zijn neergelegd in de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen". Met name het waarborgen van de externe veiligheid is hierbij van belang.

Opgemerkt wordt dat het bestemmingsplan een actualisering behelst van een veelheid van verschillende planologische regelingen voor de bestaande wijk. Nieuwe bouwmogelijkheden zijn niet opgenomen, evenmin als nieuwe verkeersroutes. De bestaande, niet gewijzigde situatie blijft derhalve het uitgangspunt. Wij gaan er van uit dat

de externe veiligheid in deze bestaande situatie voldoende is gewaarborgd.

Het **Bestuur Regio Utrecht (13)** wijst erop, dat te realiseren woningen, waaronder een (eventuele) uitbreiding van "De Bremhorst", in mindering zal worden gebracht op het totaal door de gemeente te realiseren woningen.

Dit is juist. Hiermee zal rekening worden gehouden.

8.3. Overleg met de PPC

De Provinciale Planologische Commissie heeft bij brief van 1 februari 2000 op het voorontwerp bestemmingsplan gereageerd. De PPC acht het plan in overeenstemming met het streekplan en heeft behoudens enkele detailopmerkingen bij de voorschriften geen opmerkingen. De PPC complimenteert de gemeente met de gebruikmaking van dit beheersinstrument. De opmerkingen van de PPC met betrekking tot de voorschriften luiden:

- artikel 2.g: verkeers- en

nutsruimtes
behoren ons
inziens standaard
tot het
vloeroppervlak
van een woning;

- artikel 4.IV.1: de
toegestane
afwijkingen waren
nader te
objectiveren;
- artikel 5, lid 1: cf
art.4.IV.6 ook bij
doeleinden
opnemen
"parkeren (op
eigen terrein)";
- artikel 7, lid 1: sub
d, e en f zijn
eigenlijk geen
aparte doeleinden,
maar vallen onder
sub c;
- artikel 7, lid 2: in
verband met de
geluidhinder dient
derhalve op het
"wonen" ook op
mogelijke "andere
geluidsgevoelige
functies" te
worden gewezen;
- artikel 8, 9 en 10:
dienen
verkooppunten
motorbrandstoffen
niet expliciet te
worden
uitgesloten?;
- artikel 11, lid f:
nader objectiveren
door omvang in
...m² te
maximaliseren;
- artikel 10 A:
moeten ook
geluidwerende
voorzieningen bij
de doeleinden
worden
opgenomen?;

- artikel 13: ook vrijstellingen artikel 11 vallen onder procedure ex art. 3.4 Awb.

Bij de beantwoording is de volgorde van de opmerkingen aangehouden.

Artikel 2 sub g:
Wat in het kader van dit bestemmingsplan bij de vloeroppervlakte van woningen wel en niet wordt meegerekend, is in deze bepaling duidelijk verwoord. De hier geformuleerde bepaling wordt sedert jaren gehanteerd in de gemeente.

Artikel 4.IV.1:
De plaatselijke afwijkingen zijn niet nader geobjectiveerd, omdat het:

- *plaatselijke afwijkingen betreft en dus geen afwijkingen die gelden voor het totale bestemmingsvlak;*
- *afwijkingen betreft die de bestemmingsbreedte vanzelfsprekend niet mogen overschrijden;*
- *in de praktijk voor dergelijke afwijkingen aangeven van maten leidt tot het voeren van artikel 19 procedures.*

Het gaat in deze gevallen om afwijkingen die uitsluitend te maken hebben met kruispuntoplossingen, parkeerplaatsen, bushaltes en in- en uitvoegstroken.

Artikel 5 lid 1:
In de doeleindenomschrijving zal 'parkeren (op eigen terrein)' worden opgenomen.

Artikel 7 lid 1 sub d. en e.:
Aangezien kennelijk onduidelijkheid is ontstaan over deze doeleinden zullen deze eerst worden opgesomd (het betreft immers wel degelijk doeleinden binnen deze bestemming, zoals die ook zijn opgenomen bij artikel 6) en zal worden afgesloten met de doeleinden in relatie tot de nadere aanduiding op de plankaart.

Artikel 7 lid 2:
Hoewel ter plaatse alleen de woonfunctie voorkomt, zal in lid a melding worden gemaakt van wonen en andere geluidsgevoelige functies.

Artikel 8, 9 en 10:
Wanneer de samenhang van de doeleindenomschrijvingen en bebouwingsvoorschrift

en wordt gezien in
relatie tot de
beschrijving in
hoofdpijnen en het
karakter van het
woongebied (het
betreft een vrijwel
volledig woongebied),
kan er naar onze
mening geen
misverstand over
bestaan dat
verkooppunten voor
motorbrandstoffen niet
zijn toegestaan in
deze bestemmingen.
Gelet op de aard van
het gebied zal het
bovendien in het
geheel niet mogelijk
zijn voor een
dergelijke activiteit
een milieuvergunning
te verkrijgen.
De genoemde
artikelen worden
duidelijk geacht.

Artikel 10:
Geluidwerende
voorzieningen
behoeven in deze
bestemming niet te
worden genoemd,
omdat de
geluidwerende
voorziening waarop
kennelijk wordt
gedoeld geheel buiten
het plangebied is
gelegen. Zie ook de
toelichting en blz.11 in
hoofdstuk 5.2.

Artikel 11 lid f:
Het maximaliseren
van deze afwijking is
in de praktijk van de
afgelopen jaren niet
werkbaar gebleken,
omdat het niet alleen
gaat om zeer
incidentele gevallen,

maar ook zeer
individuele gevallen.
Beoordeling vindt
derhalve per geval
plaats en dan nog
alleen indien de
bepaling van artikel 11
lid b geen oplossing
biedt. Het betreft in
casu een
vrijstellingsbevoegdhei
d, waarbij
Burgemeester en
Wethouders de
toepassing moeten
motiveren. Wel zal
voor alle duidelijkheid
aan lid f worden
toegevoegd dat het
geringe afwijkingen
betreft.

Artikel 13
Op de vrijstellingen
genoemd in artikel 11
van de voorschriften
van het
bestemmingsplan is
inderdaad de
procedure van
afdeling 3.4 Awb van
toepassing. Het
afzonderlijk noemen
daarvan achten wij
niet noodzakelijk,
aangezien een en
ander altijd in het
kader van een
bouwvergunningsproc
edure verloopt.