

**Bestemmingsplan
Brandenburg 2004**
Gemeente De Bilt

Bestemmingsplan Brandenburg 2004
Gemeente De Bilt

Utrecht, 27 januari 2005

Inhoudsopgave

voorschriften

1.	Inleiding	1
1.1.	Begrenzing van het plangebied	2
1.2.	Aanleiding tot het plan	2
1.3.	Vigerende regelingen	2
1.4.	Historische ontwikkeling	3
1.5.	Leeswijzer	5
2.	Beleidskader	6
2.1.	Rijksbeleid	6
2.2.	Intergemeentelijk beleid	9
2.3.	Gemeentelijk beleid	10
3.	Ruimtelijke Opbouw Plangebied	13
3.1.	Algemeen	13
3.2.	Structuurelementen	13
3.3.	Eindbeeld plangebied	17
4.	Functionele opbouw plangebied	19
4.1.	Algemeen	19
4.2.	Bevolking	19
4.3.	Wonen	19
4.4.	Voorzieningen	20
4.5.	Bedrijvigheid	22
4.6.	Verkeer en parkeren	22
5.	Milieuaspecten	24
5.1.	Algemeen	24
5.2.	Spoorweggeluid	24
5.3.	Wegverkeergeluid	24
5.4.	Hinder door bedrijven	25
5.5.	Bodemverontreiniging	26
5.6.	Duurzaam bouwen	28
5.7.	Water en waterhuishouding	28
5.8.	Externe veiligheid	29
5.9.	Flora en fauna	31
6.	Planopzet	32
6.1.	Algemeen	32
6.2.	Hoofdpijnen van de juridische regeling	32
6.3.	Specifieke bestemmingen	34
6.4.	Vrijstellingen	36
6.5.	Nadere eisen	36
6.6.	Bijzonder gebruiksverbod	36
6.7.	Handhaving	36
7.	Economische uitvoerbaarheid	38
8.	Overlegresultaten	39
8.1.	Overleg met bevolking	39
8.2.	Overleg met instanties (artikel 10 overleg)	42
8.3.	Overleg Provinciale Planologische Commissie (PPC)	49

BIJLAGE 1 LIGGING

[BIJLAGE 2 OUDE REGELINGEN](#)
[BIJLAGE 3 DEELGEBIEDEN](#)
[BIJLAGE 4 GROENSTRUCTUUR](#)
[BIJLAGE 5 VERKEERSTRUCTUUR](#)
[BIJLAGE 6 FIETSBUS](#)
[BIJLAGE 7 ZONERING TANKSTAT](#)

1. Inleiding

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

1.1. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied “Brandenburg” bestaat de westelijke bebouwing van de kern Bilthoven. Het gebied dat vooral uit woningen bestaat, heeft een oppervlak van ongeveer 55 hectare en wordt globaal omsloten door drie drukke verkeersaders en het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Larenstein. Aan de noordzijde wordt de grens gevormd door het spoor van Utrecht naar Amersfoort. Aan de oostzijde ligt de 1^e Brandenburgerweg en aan de zuidzijde de Groenekanseweg. Tenslotte vormt de achterkant van de bebouwing aan de Kometenlaan de westelijke grens, waarachter het bedrijventerrein gerealiseerd zal worden. Achter dit bedrijventerrein begint het landelijke gebied van de gemeente. Centraal en in het noorden van het plangebied komt een aantal maatschappelijke functies voor, zoals kerken, scholen en een kinderboerderij. Ook zijn er geclusterde winkelveorzieningen. In bijlage 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

1.2. Aanleiding tot het plan

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied “Brandenburg” hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- voor het gebied “Brandenburg” gelden meerdere gedetailleerde en sterk verouderde bestemmingsplannen en herzieningen hierop;
- voor verschillende beleidssectoren is nieuw beleid ontwikkeld, met name op rijks- en provinciaal niveau, waarvan de ruimtelijke implicaties moeten worden meegenomen;
- op gemeentelijke niveau bestaat de wens om de bestemmingsplannen voor het gemeentelijke grondgebied te actualiseren, waarbij besloten is een zodanige regeling op te stellen, dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder extra of nieuwe procedures.

1.3. Vigerende regelingen

Voor het plangebied “Brandenburg” is nu een negental planologische juridische regelingen van kracht, waarvan de oudste dateert uit 1935. Het meest noordelijke gedeelte van het plangebied, van het spoor tot aan de Melkweg, valt onder de werking van het bestemmingsplan “Brandenburg Olberslaan 1995” en “Orionlaan/Pluvierenlaan 2000”. De westkant van het plangebied valt onder de werking van het bestemmingsplan “Brandenburg West, 1^e herziening”. De bebouwing aan de 1^e Brandenburgerweg valt onder de werking van de bestemmingsplannen ‘Plan 1936’, “Uitbreidingsplan in

1.4. Historische ontwikkeling

Toelichting bestemmingsplan Brandenburg 2004, 27 januari 2005

Deze gebieden werden in gebruik genomen als weidegrond en men startte met de ontginning van een nieuwe strook veengrond, met nieuwe scheislotten in het verlengde van de oude. De oude dwarswetering vormde de nieuwe ontginningsbasis en een nieuwe dwarswetering werd gegraven. Zo schoof de ontginning stapsgewijs verder op naar het noorden.

De oude Groenekansdijk (nu Groenekanseweg) is momenteel een belangrijke verkeersader van de gemeente. Ontginningsdijken zijn niet in het plangebied zelf terug te vinden. De ontginningsdijken liepen van oost naar west. Tussen deze dijken liepen vaak enkele noord-zuid verbindingen, die

echter ook niet meer duidelijk zichtbaar zijn. Vroeger heeft er haaks op de ontginningsdijken een U.M.O.-fietspad gelegen. U.M.O. staat voor Utrechts Mobiliteits Onderdeel. Dit fietspad verbond de Groenekansedijk met de Leijenseweg ten noorden van het spoor en werd de Kersensteeg genoemd. Haaks op dit fietspad lag ter hoogte van een boerderij (de huidige kinderboerderij) een zandpad.

Waar deze oude fiets- en zandpaden vroeger lagen, bevindt zich nu de Planetenbaan. Het rechtlijnige karakter dat zo kenmerkend is voor de vroegere veenontginningen komt op deze wijze terug in de verkeersstructuur en de opbouw van het plangebied.

In figuur 2 is de situatie in het plangebied in 1910 afgebeeld. Het UMO-fietspad, het pad haaks hierop, de Groenekanseweg en de 1^e Brandenburgerweg zijn hierop te zien.

Het plangebied ten westen van Steenen Camer bestond tot 1950 voornamelijk uit weidegebied waar zowel akkerbouw als landbouw hun plaats hadden. De boerderijen, waar de gronden bij hoorden, waren gelegen aan de Groenekanseweg en centraal in het plangebied, waar thans de kinderboerderij gevestigd is. De bebouwing aan de 1^e Brandenburgerweg en de Steenen Camer is in de periode van 1910 tot 1950 gerealiseerd. Eind jaren 60 begin 70 is gestart met de woonwijk Brandenburg zoals wij deze nu kennen. In tijden van grote woningnood is op basis van de Wederopbouwwet gestart met de bouw van een groot aantal woningen. Men begon met de nieuwbouw centraal in het gebied en breidde langzaam uit naar het noorden tot aan het spoor. Geheel volgens de opvattingen ten aanzien van stedenbouw en ruimtelijke ordening uit die periode, ontstond een mix van hoogbouw en lage rijenwoningen. In de jaren '70 is Brandenburg West gebouwd met zowel hoog- als laagbouw. Opmerkelijk is dat uitbreidingen van de kern Bilthoven met name in zuidelijke richting plaats vonden. De reden hiervoor was dat men één stedelijk gebied wilde creëren met de kern de Bilt en wilde voorkomen dat er twee aparte kernen binnen de gemeente zouden ontstaan. Na 1950 zijn De Bilt en Bilthoven geheel aan elkaar gegroeid. (Bron: De Bilt, geschiedenis en architectuur)

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting is een samenvatting van het geldende beleidskader opgenomen. In hoofdstuk 3 komt de ruimtelijke opbouw van het plangebied aan bod. De functionele opbouw van het plangebied komt in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 zal aandacht worden besteed aan de relevante milieuaspecten, water en duurzaam bouwen. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de planopzet en de hoofdlijnen van de juridische regeling. De financieel economische uitvoerbaarheid is aangetoond in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 worden de resultaten van de inspraak en het overleg ex. artikel 10 van het besluit op de ruimtelijke ordening opgenomen.

2. Beleidskader

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

2.1. Rijksbeleid

Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra

In de vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (1993) zijn de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid samengevat. Ten aanzien van de structuurschema's en andere sector nota's fungeert de planologische kernbeslissing wat betreft de ruimtelijke aspecten als 'parapluplan'. Het ruimtelijke beleid van de rijksoverheid is gericht op de volgende aspecten:

- een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad in zowel de centrale steden als in de randgemeenten;
- bundeling van de functionele relaties op het gebied van wonen;
- werken en verzorging om hiermee een voldoende stedelijk draagvlak te kunnen waarborgen en de groei van (auto) mobiliteit te beperken;
- het afstemmen van wonen, werken, voorzieningen en openbaar vervoer d.m.v. de realisering van A- en B- locaties in stedelijke gewesten;
- concentratie van woningbouw in de stadsgewesten en de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- versterken van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving d.m.v. het veilig stellen van de basiswaarden van onze samenleving en het tijdig tegemoet treden van ontwikkelingen die de dagelijkse leefomgeving vaak ingrijpend veranderen;
- verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het autoverkeer in steden en stadsgewesten.

In de actualisering Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (deel 4, 1999) wordt de in 1993 gekozen beleidslijn gecontinueerd.

Vijfde nota over de ruimtelijke ordening

Op 23 november 2001 heeft het kabinet zijn standpunt bepaald in het derde deel van de vijfde nota over de ruimtelijke ordening, waarin de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid zijn vastgelegd. In de vijfde nota over de ruimtelijke ordening worden op vier terreinen stappen gezet ter vernieuwing van het beleid (beleidsdoelstellingen). Deze vier terreinen kunnen als volgt worden samengevat:

- Nederland als Europese regio;
- de kwaliteit van stad en land;
- organiseren in stedelijke netwerken;
- het meebewegen met water.

Beleidsdoelstellingen die binnen deze vier terreinen worden uitgezet en een raakvlak hebben met het plangebied "Brandenburg." zijn gericht op de verbetering en vernieuwing binnen de volgende onderwerpen:

- vitale en aantrekkelijke stedelijke milieus en een vitaal landelijk gebied;
- een terughoudend mobiliteitsbeleid en verbetering van de benutting van de capaciteit van de bestaande vervoersnetwerken;
- variaties in de diverse woon-/werkmilieus door het combineren van wonen en werken;
- effectief en meervoudig ruimtegebruik.

Met betrekking tot de Vijfde Nota heeft het demissionaire kabinet Balkenende op 1 november 2002 de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. Inmiddels is het kabinet Balkenende II van start gegaan. De opdracht uit het Hoofdlijnenakkoord (regeerakkoord) is om de afzonderlijke nota's op de desbetreffende onderdelen van ruimtelijke beleid samen te voegen tot één Nota Ruimte. De nota bevat daarmee niet alleen de ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waren opgenomen, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), voor zover het kabinet daaraan vasthoudt. Daarnaast worden in de Nota Ruimte ook de gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) opgenomen. De Nota Ruimte zal zo hét ruimtelijke beleid van het kabinet gaan bevatten en wordt zo een veel meer integraal product. Naar verwachting zal het kabinet deel 3 van de PKB Nota Ruimte (het kabinetsstandpunt) na overleg met de medeoverheden en andere relevante partijen in april 2004 aan de Tweede Kamer aanbieden. Alle niet-ruimtelijke facetten van het mobiliteitsbeleid en het verbrede landbouwbeleid zullen in respectievelijk de nieuwe Nota Mobiliteit en de Agenda voor een Vitaal Platteland worden vastgelegd.

Vierde Nota Waterhuishouding

Het streefbeeld van de Vierde Nota Waterhuishouding is een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. In de derde nota is onder de noemer van integraal waterbeheer een nieuwe strategie uitgezet, die als uitgangspunt neemt dat de na te streven doelen voor het waterbeheer alleen door een integrale benadering kunnen worden bereikt. In de vierde nota wordt deze beleidslijn voortgezet en aangepast vanwege nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, recente wateroverlast, voortgaande bodemdaling, de verwachte klimaatsverandering en andere factoren. De nota pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen, zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Deze integrale benadering van water zal uitgangspunt moeten zijn voor ruimtelijke plannen.

2.2. Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht (1994)

Op 1 juli 1994 hebben Provinciale Staten van de provincie Utrecht het Streekplan Utrecht vastgesteld. Het provinciaal ruimtelijk beleid bevat drie hoofdlijnen die als volgt kunnen worden samengevat:

- de ruimtelijke mogelijkheden in de provincie Utrecht bepalen de mate waarin aan de berekende c.q. zich manifesterende ruimtebehoefte voor verdere verstedelijking een ruimtelijke invulling binnen de provincie wordt geboden;
- overwegingen op het vlak van het functioneren van stedelijke gebieden, behoud en ontwikkeling van "groene" structuren, schaalvergroting, mobiliteit en activiteitenpatronen leiden tot de 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 leefbaarheidsknelpunten noodzaken tot een "flankerend" ruimtelijk beleid.

In de stadsgewestelijke opbouw van Utrecht is De Bilt/Bilthoven als een afgeronde stedelijke lob te beschouwen. Het stedelijk gebied van De Bilt/Bilthoven ligt op de overgang van het boslandschap en het veen(weide)landschap. 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 bestaan inbreidingsmogelijkheden voor circa 350 woningen. Het RIVM-eiland ten noordoosten van het plangebied is hiervoor de belangrijkste locatie.

Ten aanzien van verkeer en vervoer wordt gestreefd naar de realisering van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. Dit netwerk verbindt zoveel mogelijk rechtstreeks de belangrijkste woon- en werklocaties. Het toekomstige Randstadspoor is een van de pijlers van een stadsgewestelijk OV-net. Ook is stimulering van het gebruik van de fiets een uitgangspunt. Dit betekent kwalitatief goede fietsverbindingen, die een samenhangend geheel vormen en aansluiting geven op punten waar fietsers hun herkomst en/of bestemming hebben.

Aanpak nieuw Streekplan Provincie Utrecht (2001)

In het najaar van 2001 is de nota "Op weg naar een nieuw Streekplan" opgesteld. Deze nota vormde de basis voor een breed te voeren discussie over het nieuwe streekplan. In de periode van januari tot juni 2002 is om die reden de zogeheten dialoofase gevoerd, waarmee de streekplanprocedure een interactief karakter heeft gekregen. Van deze dialoofase is een nota opgesteld met de naam "Balans van de dialoog". In februari 2003 is het 1^e concept ontwerp streekplan voor het eerst oriënterend besproken met Gedeputeerde Staten. In augustus 2003 hebben Gedeputeerde Staten hun eerste standpunt over het ontwerp streekplan ingenomen. Dit eerste standpunt zal in de periode januari tot februari 2004 ter inzage worden gelegd.

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

1. Zorgvuldig ruimtegebruik

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

2. Water

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

3. Infrastructuur

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

4. Verstedelijking

De provincie streeft aan een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral

gerealiseerd in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Elders in de provincie wordt een terughoudend verstedelijkingsbeleid gevoerd.

5. Landelijk gebied

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

Cultuurhistorische Hoofdstructuur provincie Utrecht

In april 2002 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht de voorlopige nota "Niet van Gisteren" vastgesteld. De voorlopige nota zal na consultatie met 'het veld' in 2003 definitief worden vastgesteld. De nota is richtinggevend voor het ruimtelijk cultuurhistorisch beleid van de provincie voor de komende jaren. De voorlopige nota levert om die reden dan ook een belangrijke bijdrage aan het nieuwe streekplan. In dit nieuwe streekplan zal het beleid zoals omschreven in de nota "Niet van gisteren" haar plaats krijgen.

Op de hoofdstructuurkaart van de nota "Niet van Gisteren" is het plangebied "Brandenburg" aangewezen als bebouwing.

Op de visiekaart van de nota valt bijna het gehele plangebied, met uitzondering van het zuidwestelijk deel, binnen het gebied waarvoor geldt: Eisen stellen gebieden. Binnen deze gebieden is sprake van grote cultuurhistorische samenhang in de ruimte. Dat houdt in dat eventuele veranderingen zich in de geest van de cultuurhistorische samenhang voltrekken. Hierbij wordt een 'eigentijdse expressie' geambieerd en niet 'historisch kopiëren'.

Volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden hebben delen van het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde. Gezien het feit dat dit bestemmingsplan consoliderend van aard is, wordt nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht.

2.2. Intergemeentelijk beleid

Intergemeentelijk Structuurplan

De tien gemeenten van het voormalige Bestuur Regio Utrecht hebben in het Intergemeentelijk Structuurplan "10 voor de regio" de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor de regio aangegeven. Als één van de belangrijkste doelstellingen geldt het verbeteren van de kwaliteit van het woon- en leefklimaat, het versterken van de regionaal-economische structuur en het uitbreiden van het netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer.

Het gebied "Brandenburg" wordt in het Intergemeentelijke Structuurplan aangeduid als een suburbaan woonmilieu, zowel in de huidige situatie als in 2015. Onder subuurbaan wordt een rustig woonmilieu verstaan, met overwegend eengezinswoningen, zonder andere functies. In deze milieus is veel groen aanwezig op buurtniveau en er zijn recreatieve mogelijkheden.

Aanpak nieuw Regionaal Structuurplan

Reeds geruime tijd is het Bestuur Regio Utrecht bezig met het opstellen van een nieuw Regionaal Structuurplan (RSP) voor de planperiode 2005-2015, met een doorkijk naar 2030. Dit regionale structuurplan heeft betrekking op het grondgebied van tien gemeenten, waaronder De Bilt. In december 2002 is de Nota van Hoofdpijnen vastgesteld, welke als basis diende voor de Nota Structuurvisie die in november 2003 is vastgesteld. De Nota Structuurvisie is in januari 2004 het officiële inspraaktraject ingegaan en beoogd wordt om het definitieve regionale structuurplan eind 2004 vast te stellen.

In de Nota van Hoofdpijnen wordt de lagenbenadering gehanteerd waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen drie lagen:

1. water, natuur en landschap;
2. mobiliteit en infrastructuur;
3. stedelijke structuur en economie.

Deze lagenbenadering heeft als input gediend bij het ontwikkelen van een drietal ontwikkelingsvarianten. Deze varianten geven inzicht in de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen voor de regio voor het planjaar 2015. Per variant zijn de kansen en opgaven geformuleerd. Het doel van de varianten is het zichtbaar maken van de belangrijkste ruimtelijke keuzen voor de toekomst.

De uitkomsten van de Nota Hoofdpijnen hebben tezamen met een aantal verdiepingsslagen geleid tot de Nota Structuurvisie. In deze Nota Structuurvisie is het plangebied aangeduid als een landelijk dorps woonmilieu.

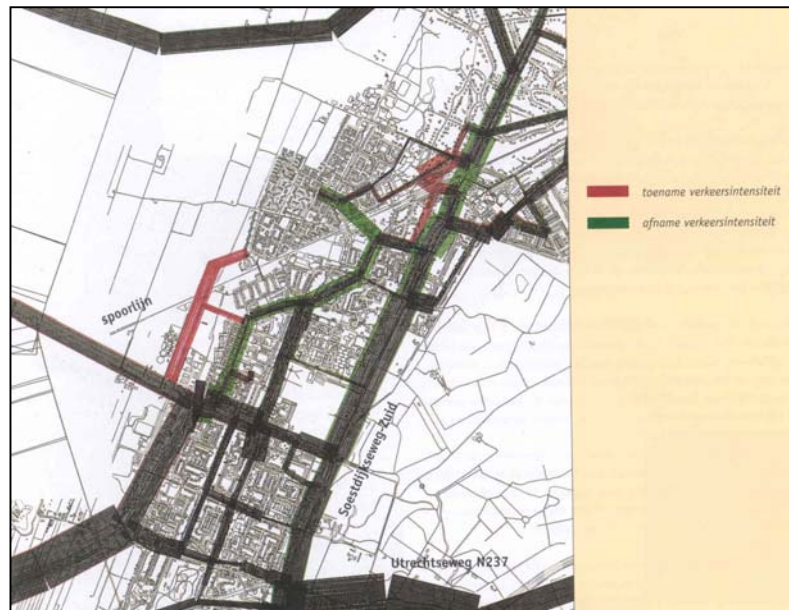
Voor het plangebied worden geen directe ingrepen voorgesteld. Eén van de opgaven die relevant zijn voor het plangebied, is het aanbrengen van meer differentiatie in woon- en werkmilieus en deze evenwichtig verspreiden over de regio. Hierbij gaat het zowel om differentiatie in de woningmarkt als om differentiatie in de woon- en werkmilieus. Grootschalige ingrepen in de regio zijn niet voorgesteld in of in de directe omgeving van het plangebied Brandenburg.

2.3. Gemeentelijk beleid

De Bilt in beweging

De brochure "De Bilt in beweging" is de weergave van een integrale probleemanalyse. Deze vormt een vertrekpunt voor de daarop volgende discussie. In de brochure worden de in de gemeente voorkomende problemen uiteengegraven. Per beleidslijn of sector is geanalyseerd welke knelpunten er spelen en is vervolgens, kijkend vanuit dat beleidsterrein, een aantal beleidsvoorstellen op hoofdpijnen geformuleerd. Op basis van de verschillende beleidslijnen is een aantal aandachtsgebieden geselecteerd.

In de brochure zijn enkele voorstellen gedaan die voor het plangebied “Brandenburg” van invloed zijn.



Figuur 3: Verandering verkeersintensiteiten bij een gewijzigde hoofdwegenstructuur.

Bron: (De Bilt in Beweging, beelden voor de toekomst 1998)

Wat betreft de ontwikkelingen op het gebied van Volkshuisvesting is het College van Burgemeester en Wethouders van mening, dat het beleid primair moet worden gericht op de bestaande woningvoorraad. Beheer van deze voorraad en aandacht voor doelgroepen als senioren staan hierbij voorop.

Er bestaan regionale plannen voor de aanleg van het Randstadspoor, waarvoor een tweede station in de gemeente zou worden gerealiseerd, ten noorden van het plangebied. Aangezien met betrekking tot Randstadspoor nog geen concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden en dit ook sterk af hangt van besluitvorming van andere overheden, is nog geen mogelijkheid opgenomen voor de realisering van dit station.

Voor de 1^e Brandenburgerweg wordt een afname van de verkeersintensiteit voorgesteld, door wijzigingen in de hoofdwegenstructuur binnen de kernen De Bilt en Bithoven. Met name het hoogwaardig openbaar vervoer moet een plaats krijgen op deze weg, waardoor een beter doorstroming gewaarborgd kan worden. De in figuur 3 afgebeelde toename van de verkeersintensiteit ten westen van het plangebied is foutief. Deze toename zou veroorzaakt worden door de aanleg van het bedrijvenpark Larenstein. De verkeersdoorstroming vanuit het bedrijvenpark is echter verlegd. In figuur 3 zijn de veranderingen van de verkeersintensiteiten bij de gewijzigde hoofdwegenstructuur weergegeven.

Detailhandelsnota

De winkelvoorzieningen in het plangebied aan de Planetenbaan, hebben een aanvullende functie op het centrum van de gemeente en functioneren in die zin als steunpunt voor het centrum.

In de "Detailhandelsnota gemeente De Bilt 1997" is aangestuurd op een verdergaande concentratie van de detailhandel aan de Hessenweg en in het winkelgebied Bilthoven/Kwinkelier. Voor de overige gebieden zou een zogeheten sterfhuisconstructie voor wat betreft detailhandel moeten gelden, hetgeen voor de winkels in het gebied Brandenburg betekent: consolideren zonder uitbreidingsmogelijkheden.

Lokaal Waterplan De Bilt

Het Lokaal Waterplan De Bilt (oktober 2002) is op initiatief van de gemeente De Bilt en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ontstaan. Het is door zowel de gemeenteraad als het bestuur van het Hoogheemraadschap vastgesteld in oktober 2002. De provincie Utrecht en Hydron Midden-Nederland hebben beide actief geparticipeerd in de planvorming, hetgeen heeft geresulteerd in een breed gevormd en gedragen lokaal waterplan. De Bilt was de eerste gemeente in de provincie Utrecht die dergelijk plan opgesteld heeft.

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

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt binnen het gebied met streefbeeld 'Verborgten Water'. Deze benaming is gekozen, aangezien weinig water zich aan de oppervlakte bevindt. In dit deelgebied is sprake van een hoge infiltratiedichtheid. Binnen het stedelijk gebied van dit deelgebied staat vooral de afkoppeling van verhard oppervlak centraal. Dit betekent dat al het 'schone' regenwater nuttig wordt gebruikt en niet direct op het riool uitkomt. Voorgesteld wordt om het hemelwater via wadi's of andere infiltratiesystemen te filteren in de bodem. Wanneer dit minder goed gaat wordt het water afgevoerd naar het oppervlaktewater. Verder wordt in het Lokaal waterplan voorgesteld om in ieder bestemmingsplan een waterparagraaf op te nemen. Binnen het plangebied worden geen concrete maatregelen voorgesteld.

3. Ruimtelijke Opbouw Plangebied

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

3.1. Algemeen

De ruimtelijke opbouw van het plangebied “Brandenburg” wordt gevormd door groenelementen, infrastructuur en grootschalige functionele eenheden zoals woonwijken of centrummilieus. Het plangebied kan worden opgedeeld in vier deelgebieden (Noord, Centraal, West en Oost). Zie hiervoor ook bijlage 3. Deze ruimtelijke deelgebieden vormen tezamen met de wegenstructuur en de randen van het plangebied de fysiek-ruimtelijke hoofdstructuur van het plangebied. Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende structurerende elementen in het gebied.

3.2. Structuurelementen

Wegenstructuur en stedenbouwkundige opzet

De rechtlijnige structuur in het zuidelijk deel van het plangebied heeft zijn herkomst in de eerder genoemde veenontginningen. Tussen de Groenekanseweg en de Leijenseweg lagen de dwarssloten die het gebied ooit ontwaterden en de dijken die genoemde wegen met elkaar verbonden. De huidige Planetenbaan was ooit een van de dwarsverbindingen (het UMO-fietspad). Dwars op de Planetenbaan ligt nu een aantal woonstraten. Hierdoor bestaat een rechthoekige verkaveling, die bepalend is voor de wegenstructuur en de stedenbouwkundige opzet van de wijk. Ten noorden van de Planetenbaan wordt het rechtlijnige stratenpatroon doorbroken en heeft de wegenstructuur een andere richting. In dit gebied wisselen paden voor langzaam verkeer en wegen voor snel verkeer elkaar af. De stedenbouwkundige opzet en de wegenstructuur van dit gebied hebben een speels karakter. Duidelijk is dat het plangebied qua structuur opgesplitst kan worden in twee delen. In het zuiden het strak rechtlijnige karakter en in het noorden de speelse verkaveling.

Randen

De randen van het plangebied worden grotendeels gevormd door een drietal grote verkeersaders en de achterkant van de bebouwing aan de Kometenlaan. Deze randen hebben met name aan de noord- en de zuidzijde van het gebied een sterke barrièrewerking.

Rand 1: Spoorweg

Ten noorden van het plangebied ligt de spoorweg van Utrecht naar Amersfoort. Deze spoorweg is het voornaamste traject op de oost-west verbinding in Nederland. Deze belangrijke ader kent een zeer hoge intensiteit. Gemiddeld zijn de spoorbomen ter hoogte van de Soestdijkseweg en de Leijenseweg 45 minuten van het hele uur gesloten. De spoorweg vormt een grote barrière ten opzichte van de ten noorden van het plangebied gelegen woonwijk De Leijen - Jan Steenlaan. Voor gemotoriseerd verkeer bestaat er vanuit de wijk Brandenburg geen directe verbinding met genoemde woonwijk. De enige mogelijkheid om het spoor te

doorkruisen wordt geboden door het fietserstunneltje dat tussen de volkstuinten in het plangebied door loopt. De spoorweg vormt niet alleen een visuele, maar door de hoge intensiteit ook een fysieke barrière.

Rand 2: 1^e Brandenburgerweg

Aan de oostelijke rand van het plangebied ligt de 1^e Brandenburgerweg. De weg speelt een belangrijke rol in de ontsluiting van de Gemeente De Bilt. De verkeersintensiteit is onlangs vastgesteld in het Verkeerscirculatieplan (VCP) op 7.100 voertuigen per etmaal. Deze hoge intensiteit komt echter niet overeen met het stedenbouwkundig karakter van de weg. De woningen aan beide zijden van de weg met voortuinen, de begraafplaats met zijn groene toegang en het vele groen geven de weg meer het karakter van een woonstraat.

Door de bebouwing aan beide zijden van de weg staat dit deel van het plangebied in direct contact met de woonwijk ten westen van de 1^e Brandenburgerweg. De weg heeft in die zin geen barrièrewerking. Het woonkarakter van de straat staat echter wel haaks op de functie die de weg vervult voor de ontsluiting van de gemeente. Planologisch kan de weg als woonstraat gezien worden, verkeerskundig als verkeersader. De noordoostelijke rand, gevormd door onder andere de rustige Pluvierenlaan, vormt een meer geleidelijke overgang tussen verschillende gebieden. Hier bevinden zich een aantal sportvoorzieningen, die aansluiten bij de woongebieden in het noordoostelijke deel van het plangebied. Hier is geen sprake van een drukke verkeersfunctie.

Rand 3: Groenekanseweg

De Groenekanseweg vormt de zuidelijke rand van het plangebied. De weg valt net buiten de grenzen van het plangebied, maar dient wel te worden meegenomen in de ruimtelijke opbouw van het plangebied, vanwege de directe ruimtelijke en functionele effecten op de omgeving. De Groenekanseweg heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de Gemeente De Bilt en maakt onderdeel uit van het verkeersnetwerk van de gemeente. De verkeersintensiteit is bijzonder hoog: ruim 12.000 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van het plangebied. Door deze hoge verkeersintensiteit en het beperkte aantal oversteekplaatsen, vormt de Groenekanseweg een duidelijke barrière voor het plangebied. Deze barrièrewerking wordt versterkt door de breedte van de Groenekanseweg. Het plangebied ligt hierdoor geïsoleerd ten opzichte van de woonwijk Weltevreden die ten zuiden van het plangebied ligt. De Groenekanseweg vormt net als de spoorweg een duidelijke fysieke en visuele barrière voor het plangebied.

Rand 4: Achterkant bebouwing Kometenlaan

De westelijke rand van het plangebied wordt gevormd door de achterkant van de bebouwing aan de Kometenlaan. Dit is tevens de rand van het stedelijk gebied van de kern Bilthoven. Het gebied ten westen van deze rand wordt nu deels gebruikt als opslagterrein van defensie en in het noordelijke deel liggen voormalige voetbalvelden. Op dit groene terrein zal het bedrijventerrein Larenstein worden gerealiseerd. Het terrein krijgt een zeer groene invulling, waardoor het groene karakter ten westen van de bebouwing aan de Kometenlaan behouden blijft. Hierachter begint het landelijke gebied van de gemeente. De rand van het plangebied is hier dus vrij open en fungeert niet als harde barrière voor het plangebied.

Het plangebied staat in direct contact met het landelijk gebied. Dit wordt versterkt door de aanwezige hoogbouw aan deze kant van het plangebied. Vanaf deze hoogbouw kan men tot ver in het groene landelijk gebied kijken.

Deelgebieden

Het plangebied "Brandenburg" is opgebouwd in een tijdsbestek van een kleine honderd jaar. Hierdoor is een gedifferentieerde ruimtelijke opbouw ontstaan. De differentiatie uit zich in de leeftijd van de bebouwing, de bebouwingskarakteristiek, indeling van de openbare ruimte, wegenstructuur en aanwezige functies. Op basis van deze differentiatie is het gebied ingedeeld in vier deelgebieden. Hieronder wordt per deelgebied kort besproken in welke periode en volgens welke bijbehorende opvattingen ieder deelgebied gerealiseerd is en welke woonmilieus kunnen worden onderscheiden.

In bijlage 3 is een overzicht van de vier deelgebieden weergegeven.

Deelgebied Oost

Het deelgebied oost omvat de oudste bebouwing van het plangebied "Brandenburg". De woningen aan de 1^e Brandenburgerweg en de Groenekanseweg zijn gebouwd in een periode waarin sprake was van een terugtrekkende overheid. De overheid was van mening dat woningbouw een particulier initiatief betrof en dat zij zich hier niet in zou moeten mengen. Particuliere eigenbouwers of aannemers bouwden, al dan niet in samenwerking met een bouwkundige en/of architect, in eigen beheer een groot aantal woningen, die later weer werden doorverkocht. Om hieruit een zo hoog mogelijk rendement te halen, werden over het algemeen alleen middenstandswoningen gerealiseerd. In eerste instantie waren dit vooral vrijstaande of twee-onder-een-kap woningen, maar later ook rijtjes. De woningen uit deze periode worden gekarakteriseerd door de grote variëteit in gebruikte steensoorten, een gecompliceerde verwerking van materialen, ingewikkelde raam- en deurpartijen, erkers, glas in lood, portieken, schild- of zadeldaken en dik wit geschilderd kozijnenhout. De woningen zijn ruim van opzet en goed van kwaliteit, geheel volgens de woningwet uit 1902. Typische middenstandswoningen uit deze periode (1910 – 1940) zijn vooral aan de 1^e Brandenburgerweg en de Groenekanseweg terug te vinden. Een latere variant hiervan is terug te vinden in de woonstraat Steenen Camer. Meer naar het westen toe is de bebouwing recenter. Dit zijn rijenwoningen die verkaveld zijn op de woonstraat. Dit gedeelte is rond de jaren '50-'60 gerealiseerd. Hier is duidelijk sprake van stempelbebouwing. Het deelgebied kent een vrij stenig karakter, zowel het oude gedeelte als het nieuwe gedeelte. Dit wordt enigszins doorbroken wordt door de aanwezigheid van grote kavels privé groen. De Planetenbaan vormt de grens tussen deelgebied oost en west.

Deelgebied Noord

Het deelgebied noord is gerealiseerd rond de jaren '50-'60 vlak na de 2^e Wereldoorlog. In het deelgebied treffen we voornamelijk middelhoogbouw aan. De woningen in het deelgebied zijn nagenoeg allemaal meergezinswoningen met een maximale bouwhoogte van 4 bouwlagen. Deze woonbebouwing is op een speelse manier in het deelgebied ingepast. Geen rechte lijnen en strakke verkaveling, maar een speelse en luchtige verkaveling in een groene openbare ruimte. Dit gebied kenmerkt zich door zeer stenige bebouwde omgeving in een uiterst groene setting.

Recentelijk is de bebouwing van het gebied gerenoveerd, waarbij vooral de gevels van bestaande bebouwing zijn aangepakt, zowel qua vorm als qua kleur, waardoor deze een speels karakter hebben gekregen, passend in het deelgebied. Ook heeft de openbare ruimte sinds de grootschalige renovatie en herstructurering een groen en weids karakter. Rondom de middelhoogbouw bevinden zich grote oppervlakten groen, die met name worden gebruikt voor speel- en sportvoorzieningen. De weidsheid van het gebied wordt nog versterkt door een speelse wegenstructuur. In het gebied bevinden zich drie voorzieningenclusters of –eilanden, die plaats bieden aan een groot aantal maatschappelijke voorzieningen, zoals scholen, een kerk, een sporthal en een kinderboerderij. Ook deze clusters hebben een speelse groene inrichting. Het kleinschalige park, dat een belangrijke plaats inneemt in dit deel, vormt een duidelijke scheiding tussen het groene en weidse karakter van deelgebied noord en het rechte lijnige stenige karakter van deelgebied centraal. Sinds de herstructureringsoperatie is het gebied beperkt toegankelijk voor het autoverkeer. Autoverkeer kan de woonwijk in, maar de wegen eindigen op centraal gelegen parkeergelegenheden in de woonwijk. Doorgaand verkeer wordt op die manier geweerd. Veel ruimte is er voor langzaam verkeer. Fietspaden lopen verder waar wegen stoppen. De afwezigheid van de auto in deze toch al groene omgeving, geeft de openbare ruimte een zeer vriendelijk karakter. De spoorweg vormt de grens van het plangebied. Alleen het fietsverkeer heeft de mogelijkheid om via het fietserstunneltje het spoor te doorkruisen.

Deelgebied Centraal

De woningen binnen dit deelgebied zijn gebouwd in een periode die werd gekenmerkt door wederopbouw en woningnood. Hoewel de woningen uit het deelgebied noord in dezelfde tijd zijn gerealiseerd, bestaat er toch een duidelijk onderscheid. Tijdens de beide wereldoorlogen zijn op grote schaal kapitaal en de woningvoorraad vernietigd. De grote woningnood deed de overheid beseffen dat de woningbouw niet zozeer meer vanuit het particulier initiatief moest komen, maar dat de overheid zelf verantwoording moest nemen voor de wederopbouw en het voldoen aan de maatschappelijke vraag naar woningen. De overheid nam daarom zelf het initiatief, hetgeen resulteerde in een sterke overheidsplanning ten aanzien van woningbouw. Naast de overheid speelden echter ook woningbouwcoöperaties in deze periode een voorname rol. De woningbouw uit deze periode werd stelselmatig gepland en de nadruk werd niet zozeer gelegd op kwaliteit, maar op kwantiteit. Er moesten in een kort tijdsbestek zoveel mogelijk woningen gebouwd worden voor een zo laag mogelijke prijs. Dit resulteerde in de bouw van nagenoeg identieke woningen (stempelbebouwing) in sobere stijl naast elkaar in rijenvorm, of in de vorm van stapelbouw. De bebouwing in het deelgebied Centraal bestaat voornamelijk uit hoogbouw uit de jaren '50-'60. Er zijn drie bouwblokken met 10 verdiepingen, de overige gestapelde bouw heeft maximaal 3 of 4 bouwlagen. Het deelgebied heeft een strak rechte lijnige stratenpatroon en de bebouwing is haaks op dit stratenpatroon verkaveld. Aan de oostzijde van het plangebied komt een drietal blokken rijenwoningen voor. In het noordoosten van het deelgebied komen enkele winkelclusters voor. Dit zijn met name winkelvoorzieningen ten behoeve van de dagelijkse levensbehoefte. Een deel van deze winkels zijn geclusterd in een overdekt winkelcentrum met daar bovenop woningen.

Evenals de andere deelgebieden heeft ook dit deelgebied een groen karakter, met name dankzij het park aan de rand van dit deelgebied en de groene vlakken tussen de hoogbouw. Dit openbare groen wordt voornamelijk gebruikt voor sport- en speelvoorzieningen. Rond het winkelcentrum in het noordoostelijke deel van het deelgebied is juist sprake van een stenig karakter. Recente renovatiewerkzaamheden hebben de woningen aangepast aan de huidige wooneisen en gezorgd voor een fraaiere uitstraling. De Planetenbaan zorgt voor een duidelijke grens tussen deelgebied centraal en west. De hoogbouw aan beide zijden van de Planetenbaan zorgt, ondanks de drukke verkeersfunctie van de Planetenbaan voor een visuele samenhang tussen de beide deelgebieden.

Deelgebied West

Deelgebied west is het deelgebied met de jongste bebouwing. Na de massale kwantitatieve bouw van woningen in de jaren '50 en '60, die beantwoordde aan de enorme vraag naar woningen, ontstond de behoefte aan andersoortige woningbouw. De bouw van saaie en monotone wederopbouw wijken moest plaatsmaken voor de realisatie van kwalitatief goede jaren '70 en '80 woningen. De welvaart was inmiddels fors toegenomen, waardoor de vraag naar kwalitatief hoogwaardige woonmilieus groter werd. De woningen uit deze periode worden gekenmerkt door een ruime opzet in een groen woonmilieu. Er is sprake van een grote diversiteit aan woonvormen. Het begrip woonerf deed in deze periode zijn intrede. De woningen werden georiënteerd op het woonerf en niet meer op de ontsluitingswegen van de woonwijk. In dit deelgebied bestaat de woonbebouwing uit hoogbouw, rijenwoningen en 2 onder 1 kap woningen. Ook in dit deelgebied vindt men stempelbebouwing. Door de oriëntatie op het woonerf, centrale pleintjes en hofjes in plaats van op de straten, zijn vrijere bebouwingsvormen ontstaan. De uiterlijke verschijningsvorm blijft echter vrij strak en rechtlijnig. Aan de noordwest rand van het deelgebied komt hoogbouw voor die door de hoogte en de massa erg beeldbepalend is. Deze hoogbouw vormt nu nog de rand van de bebouwing van de kern Bilthoven. Ten westen van de hoogbouw ligt het buitengebied van de gemeente De Bilt. Met de komst van het bedrijventpark Larenstein zal de grens van bebouwing verder naar het westen schuiven. Het bedrijventpark Larenstein zal echter een zeer groene invulling krijgen en bestaande groene elementen zullen worden gehandhaafd en waar mogelijk zelfs versterkt. Aan de zuidwest rand van het plangebied liggen 2 onder 1 kap woningen. De schuine verkaveling op de woonstraat heeft een speels effect.

3.3. Eindbeeld plangebied

Als geheel kan het plangebied worden beschreven als een rustige woonwijk in het westen van de kern Bilthoven. Aan de noord- en de zuidkant wordt de wijk gescheiden van de omgeving door de fysieke en visuele barrière die gevormd wordt door infrastructuur. Aan de westkant is het gebied direct verbonden met het landelijk gebied, en aan de oostzijde met de daar gelegen woonwijk. De wijk die in een tijdsbestek van een kleine honderd jaar is gebouwd, is door de daardoor ontstane gedifferentieerde ruimtelijke bebouwingskarakteristiek in te delen in vier deelgebieden. Het meest kenmerkende verschil tussen gebieden zit echter in de verkavelings- en wegenstructuur.

In dat opzicht valt het plangebied uiteen in twee delen: ten noorden van de Planetenbaan de weidse en speelse verkavelings- en wegenstructuur (deelgebied Noord), en ten zuiden van de Planetenbaan de strakke en rechthoekige structuur (deelgebieden Centraal, West en Oost). Voornaamste overeenkomst tussen de verschillende deelgebieden is het groene karakter.

4. Functionele opbouw plangebied

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

4.1. Algemeen

De hiervoor besproken ruimtelijk opbouw is bepalend voor de vorm van de occupatie van het plangebied "Brandenburg". Binnen de speelruimte van de ruimtelijke opbouw bepalen de ruimtelijke functies binnen het plangebied de fysieke verschijningsvorm van het gebied.

4.2. Bevolking

Het plangebied heeft een kleine 4.000 inwoners. Dit is ongeveer 9,3% van de gehele bevolking van de gemeente De Bilt. De bevolkingssamenstelling komt redelijk overeen met de samenstelling van de bevolking van de gehele gemeente. Opvallend in de wijk is het grote aantal 25-35 jarigen. Deze groep is procentueel ruim 5% meer vertegenwoordigd dan in de rest van de gemeente. Dit hangt samen met het grote aantal huurwoningen in het plangebied, die geschikt zijn voor starters op de woningmarkt.

De groep 35-50 jarigen is om die reden waarschijnlijk minder vertegenwoordigd. Ook de groep 65-80 jarigen is ruimer vertegenwoordigd dan het gemeentelijke percentage. Dit is te verklaren door het feit dat in het plangebied veel bejaardenwoningen aanwezig zijn. Het plangebied heeft een oppervlak van 55 hectare. Het aantal inwoners per hectare is 71,25.

Figuur 4 is een overzicht van het aantal inwoners in de Gemeente De Bilt en het plangebied uitgezet, ingedeeld naar leeftijd.

Leeftijd	Gemeente				Plangebied			
	Man	Vrouw	Totaal	Procent	Man	Vrouw	Totaal	Procent
0 tot 5	1.243	1.179	5,8 %	2.422	123	121	244	6,2 %
5 tot 15	2.691	2.559	12,4 %	5.250	227	209	436	11,1 %
15 tot 25	2.095	2.059	9,9 %	4.154	177	178	355	9,1 %
25 tot 35	2.143	2.314	10,5 %	4.457	306	315	621	15,8 %
35 tot 50	4.547	4.876	22,4 %	9.423	398	395	793	20,2 %
50 tot 65	3.969	4.329	19,7 %	8.298	308	404	712	18,2 %
65 tot 80	2.440	3.323	13,6 %	5.763	235	356	591	15,1 %
80 en ouder	705	1.594	5,5 %	2.299	53	114	167	4,3 %
Totalen	19.833	22.233	100 %	100 %	1827	2092	3919	100 %

Figuur 4: Inwoners Gemeente De Bilt en Brandenburg naar leeftijd, bron GBA 2002

4.3. Wonen

Het plangebied "Brandenburg" telt ruim 1.800 woningen. Het merendeel bestaat uit gestapelde meergezinshuizen, zoals de meeste woonwijken die in de periode direct na WOII gerealiseerd zijn. Met name de hoogbouw in het

noorden van het plangebied en aan beide zijden van de Planetenbaan dragen bij aan het hoge percentage gestapelde meergezinswoningen. Dit zijn grotendeels huurwoningen. Ook het percentage rijenwoningen in het plangebied is vrij groot. Deze rijenwoningen bevinden zich met name in het zuiden van het plangebied aan de 1^e Brandenburgerweg, Steenen Camer en de Kometenlaan. De 2 onder 1 kap woningen komen voornamelijk aan de randen van het plangebied langs de 1^e Brandenburgerweg en de Kometenlaan. Verder bevinden zich ongeveer 20 bovenwoningen boven het winkelcentrum aan de Neptunuslaan.

Figuur 5 geeft een beeld van de aanwezige woningen in het plangebied naar type woning in absolute aantallen en in percentages.

Type woningen	Aantallen	Percentage
Rijenwoningen	466	25,7%
2 onder 1 kap woningen	94	5,2%
Vrijstaande woningen	7	0,5%
Meergezinswoningen	1225	67,7%
Bovenwoningen	18	1%
Totaal	1810	100%

Figuur 5: Type woning in plangebied absoluut en in percentages

4.4. Voorzieningen

Het aantal voorzieningen binnen het plangebied is vrij groot. Geconcentreerd in het midden van het plangebied liggen winkelveorzieningen en maatschappelijke voorzieningen in het winkelcentrum aan de Neptunuslaan en aan de Planetenbaan. Daarnaast is het aantal groenvoorzieningen vrij groot.

Groenvoorzieningen

In het plangebied is een groot oppervlak aan openbaar en privé groen aanwezig. Het openbaar groen heeft voornamelijk een recreatief karakter en wordt gebruikt voor velerlei doeleinden. In het noorden van het plangebied wordt het grootschalig groen gebruikt voor recreatie. Hier bevinden zich sportvoorzieningen en speeltoestellen. Verder zijn er in de noordwestelijke hoek nog sportvelden van de Korfbalvereniging Nova. Centraal in het plangebied ligt een park met kinderboerderij. Ook komen hier grote vlakken openbaar groen voor tussen de hoogbouw aan de Planetenbaan, die voorzien zijn van speeltoestellen en waar sprake is van recreatief gebruik. Door het centrale groen loopt een stelsel van fiets- en voetpaden dat het winkelcentrum direct verbindt met het noordelijke gedeelte van het plangebied.

Vanaf de Groenekanseweg naar het noorden van het plangebied loopt een aaneengeschaalde groene zone achter de bebouwing van de Kometenlaan. Dit gedeelte dat buiten het plangebied ligt, wordt aangeduid als het

Beukenlaantje. Vervolgens loopt deze groene strook over in het groene noordelijke gedeelte van het plangebied.

In het plangebied is al met al een waardevolle groenstructuur aanwezig die een duidelijke positieve invloed heeft op de kwaliteit van de woonomgeving. De structurerende groene elementen zijn in het bestemmingsplan bestemd als groenvoorzieningen.

In bijlage 4 is de groenstructuur van het plangebied afgebeeld.

Winkelvoorzieningen

Zoals reeds opgemerkt, komt centraal in het plangebied een aantal geclusterde winkelvoorzieningen voor. Deze zijn geclusterd in het winkelcentrum aan de Neptunuslaan. In dit winkelcentrum, dat overigens het eerste overdekte winkelcentrum van Nederland was, zijn o.a. een slagerij, bakker, apotheek, groenteboer, pizzeria, kaashandel, PTT kantoor, bloemenwinkel en tijdschriftenhandel gevestigd. Deze winkelvoorzieningen zijn met name gericht op de dagelijkse levensbehoefte. Een groter verzorgingsgebied hebben winkelcentrum 'de Kwinkelier' en de winkelstraat de Hessenweg die beide op korte afstand van het plangebied aanwezig zijn. Ook is er eens per week markt op de Planetenbaan. Daarnaast zijn er in de directe nabijheid van het winkelcentrum nog een drankenhandel en een supermarkt aanwezig. Alle winkels in het plangebied zijn voorzien van een winkeldoelende bestemming.

Scholen

Op de voorzieningeneilanden die centraal in het plangebied liggen, is een drietal scholen gevestigd. Dit zijn de Jan Ligthartschool (openbaar) op Orionlaan 1, de Poolster (protestants christelijk) op Poolsterlaan 2 en de Laurenschool (rooms katholiek) op het Melkweg 1. Alle scholen zijn bestemd met een maatschappelijke doeleinden bestemming.

Overige voorzieningen

Overige voorzieningen zijn aanwezig in de vorm van een drietal kerkgebouwen aan de Planetenbaan aan de Neptunuslaan en de Melkweg. De kerk aan de Planetenbaan wordt niet meer als zodanig gebruikt. Hier zat de Nieuw Apostolische kerk. Het gebouw aan de Neptunuslaan behoort tot de Jehovahs Getuigen Bilthoven. Het kerkgebouw aan de Melkweg betreft een Rooms-katholieke kerk en is van de St. Laurens Parochie.

Daarnaast is een aantal sportvoorzieningen in het plangebied aanwezig. Reeds genoemd is de Korfbalvereniging NOVA. Op beide voorzieningen eilanden bevinden zich een sporthal en een softbalveld. Deze worden gebruikt door de omliggende scholen.

Nabij het spoor in het noorden van het plangebied bevindt zich een elektriciteitshuis met bovenlokale betekenis. Het perceel aan de Neptunuslaan 3 biedt plaats aan de Huishouding & Verzorging voor zorg en begeleiding. Daarnaast is de kinderboerderij centraal in het plangebied gelegen. Ook zijn er een tweetal kinderdagverblijven in het plangebied aanwezig. Deze zitten in het kantoorpand aan de Planetenbaan 2 en 26. Een aantal artsenpraktijken bevindt zich aan de Pluvierenlaan. Deze zijn gevestigd op de begane grond van de daar gevestigde bejaardenwoningen.

Genoemde voorzieningen, met inbegrip van de kerkengebouwen en de scholen zijn aangeduid op de plankaart met de bestemming maatschappelijke doeleinden. Alleen voor de bejaardenwoningen met artspraktijken en het kinderdagverblijf ontbreekt deze aanduiding.

4.5. Bedrijvigheid

De omvang van bedrijvigheid binnen het plangebied is beperkt. Aan de Melkweg is een tankstation gevestigd. Overige bedrijvigheid komt voor in de vorm van winkels en maatschappelijke voorzieningen. Aangezien het gebied overwegend een woonkarakter heeft, wordt ernaar gestreefd de bedrijvigheid binnen het plangebied tot een minimum te beperken.

In het plangebied is een drietal kantoorbestemmingen neergelegd. Het betreft het kantoor van de Woonstichting SSW aan de Waterman 45, het kantoor van Hypotheek Point en de Stichtse Rentmeester aan de Planetenbaan 2 en het kantoorgebouw aan de Melkweg 3 waarin een aantal financiële bedrijven gevestigd is.

4.6. Verkeer en parkeren

Verkeersstructuur

Zoals eerder vermeld, volgt de huidige infrastructuur in het plangebied het rechtlijnige patroon dat reeds tijdens de veenontginningen is ontstaan. In het noordelijke gedeelte van het plangebied is dit principe verlaten en is gekozen voor een structuur diagonaal op de oorspronkelijke verkavelingsvorm. De belangrijkste wegen in het plangebied zijn de 1^e Brandenburgerweg, de Planetenbaan en de Melkweg. De 1^e Brandenburgerweg en de Planetenbaan vervullen een functie als wijkontsluitingsweg met een ontsluitingsfunctie op wijkniveau. Deze wegen zijn in het VCP aangegeven als belangrijke verkeersaders. De overige wegen in het plangebied kunnen aangeduid worden als buurtwegen. Deze wegen zorgen voor een directe ontsluiting van de woongebieden op de voornoemde ontsluitingswegen. In het bestemmingsplan is het bovengenoemde onderscheid ook aangehouden. Het ontsluitingsnetwerk heeft een verkeersbestemming gekregen, terwijl de overige wegen als verblijfsgebied zijn bestemd. In bijlage 5 is de verkeersstructuur van het plangebied weergegeven.

Openbaar Vervoer

Het plangebied Brandenburg wordt direct bediend door twee buslijnen die dwars door het gebied heen lopen. Buslijn 57 verzorgt de directe verbinding tussen De Bilt en Utrecht. De route gaat langs de Melkweg en de Planetenbaan. Tijdens de spitsuren 's ochtends en 's avonds rijdt de bus frequenter en loopt de route niet alleen langs de Planetenbaan, maar ook over de 1^e Brandenburgerweg, waarmee deze ook de werknemers van het RIVM bedient. Buslijn 58 die van Maartensdijk via De Bilt naar Zeist loopt, rijdt over de Planetenbaan. Beide buslijnen hebben meerdere haltes in het plangebied en rijden gemiddeld met een frequentie van 2 maal per uur.

Ten noordoosten op een afstand van ongeveer 2 kilometer van het plangebied ligt het NS station Bilthoven. Hier stoppen de stoptreinen op het traject van Utrecht naar Amersfoort en Ede-Wageningen en het traject van Utrecht naar Baarn. Deze treinen rijden gemiddeld 2 maal per uur. In bijlage 6 zijn de openbaarvervoer lijnen die door het plangebied lopen weergegeven.

Langzaam verkeer

Voor het langzaam verkeer is met name in het noordelijke gedeelte van het plangebied veel ruimte. In het deelgebied noord is het aanbod van fietspaden groter dan het aanbod aan verkeerswegen. Autoverkeer kan de woonwijk in, maar wordt direct naar centrale parkeergelegenheden in de woonwijk geleid. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd. Hierdoor krijgt het langzaam verkeer een speciale positie in de openbare ruimte. Op de wegen die een ontsluitingsfunctie hebben op het niveau van de gemeente is minder ruimte voor langzaam verkeer. Op de Melkweg en de 1^e Brandenburgerweg zijn wel aparte fietspaden aanwezig, maar de oversteekmogelijkheden zijn beperkt. Op de Planetenbaan zijn fietsstroken op de weg aanwezig. Binnen het plangebied ligt een aaneengesloten fietspadenstelsel, dat deel uitmaakt van de hoofd fietspadenstructuur van de gemeente. Deze loopt via het spoortunneltje vanuit het zuiden van de gemeente naar het noordelijke deel van de gemeente. De zogeheten buurtwegen in het plangebied functioneren als woonerven, die veel ruimte laten voor het fiets- en wandelverkeer. In het startprogramma Duurzaam Veilig is de trend gezet om versneld 30km/h zones in Nederland in te richten. Zo ook voor het plangebied "Brandenburg". In bijlage 6 is de fietspadenstructuur die door het plangebied loopt weergegeven.

Parkeren

Het parkeren binnen het plangebied "Brandenburg" vindt op diverse wijzen plaats. Ten oosten van de Jupiterlaan aan de 1^e Brandenburgerweg en de Steenen Camer bevinden zich parkeervakken aan de randen van de weg. Incidenteel komt ook parkeren op eigen terrein voor. Ten westen van de Jupiterlaan wordt geparkeerd op centrale parkeergelegenheden tussen de hoogbouw in en op pleintjes tussen de woningen in. In het noordelijke deel van het plangebied wordt veelal geparkeerd op centrale parkeergelegenheden. Hier eindigen de toegangswegen op parkeerterreinen.

5. Milieuaspecten

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

5.1. Algemeen

Het bestemmingsplan voor het plangebied "Brandenburg" is vooral bedoeld om de bestaande situatie vast te leggen en het gewenste gebruik binnen de reeds aanwezige bebouwing functioneel in te vullen. Derhalve voorziet het bestemmingsplan niet in nieuwe grootschalige ontwikkelingen. Toch is het van belang dat er inzicht wordt verkregen in de diverse milieuthema's.

5.2. Spoorweggeluid

Langs de spoorlijn Utrecht - Amersfoort ligt een wettelijke zone van 300 meter, 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 57 dB(A) etmaalwaarde, de beleidswaarde (GS) is 65 dB(A) etmaalwaarde en de maximale ontheffingswaarde is 73 dB(A) etmaalwaarde. Bij vervangende nieuwbouw van woningen binnen het plangebied dienen bovengenoemde waarden als uitgangspunt.

De spoorlijn ligt aan de noordzijde van het plangebied en valt binnen de plangrenzen. Langs de spoorlijn is een geluidwerend scherm geplaatst. Het scherm bestaat uit een (geheel ingegraven) betonnen voet met daarop een aluminium gevlochten frame. Dit frame is gevuld met lavasteen en de bedoeling is dat deze aan de zijde van de woningen begroeid zal raken, waardoor een natuurlijke groene muur ontstaat. Aan de spoorzijde blijft het scherm onbegroeid. Rekening houdend met de afstand tot de aangrenzende woningen en de hoogte daarvan varieert de schermhoogte van 1 tot 3,5 meter. Het scherm is gerealiseerd op de grond van de NS.

5.3. Wegverkeergeluid

Volgens de wet Geluidhinder moet tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan rekening worden gehouden met geluidhinder. Op wegen in woonerven en wegen in 30 km per uur gebieden is de wet Geluidhinder niet van toepassing. Hierdoor is geluidsonderzoek voor grote delen van bestemmingplangebied niet aan de orde. Voor de overige gebieden wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

Bestaande situaties

Op 1 maart 1986 is het onderdeel 'Bestaande situaties' van de wet Geluidhinder van kracht geworden. Rond dat tijdstip is een landelijke saneringsoperatie van start gegaan. Woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen die op genoemd tijdstip meer dan 55 dB(A) verkeersgeluid ondervonden, kunnen voor geluidssanering in aanmerking komen.

Naar aanleiding van gewijzigde saneringsregelingen is medio 1995 in alle Nederlandse gemeenten een inventarisatie gestart van geluidsbelaste (nog niet gesaneerde) geluidsgevoelige bestemmingen.

Naar aanleiding van deze inventarisatie zijn 30 woningen langs de Groenekanseweg op de B-saneringslijst zijn geplaatst. Hoewel deze woningen in principe voor sanering in aanmerking komen, gaat het niet om de categorie zwaar geluidbelaste saneringswoningen met hoge prioriteit (A-saneringslijst). De aanpak van de geluidssanering is voorlopig uitsluitend op A-lijst woningen gericht. Door de lage prioriteit van B-lijst saneringssituaties kan geen inzicht worden gegeven op welke termijn een saneringsplan zal worden opgesteld.

De uitvoering van de geluidssanering in de gemeente de Bilt wordt gecoördineerd door het Samenwerkingsverband Zuid-Oost Utrecht. Dit samenwerkingsverband beheert het budget dat door het Rijk voor geluidssanering beschikbaar wordt gesteld en waarmee saneringsprojecten uitgevoerd kunnen worden.

Vanwege de afzonderlijke regeling voor de geluidssanering die los van bestemmingsplannen wordt uitgevoerd en de reeds verrichte inventarisatie van saneringswoningen is in het kader van het bestemmingsplan Brandenburg geen onderzoek verricht naar de geluidsbelasting van de bestaande woningen.

Nieuwe situaties

Het bestemmingsplan "Brandenburg" heeft een consoliderend karakter en regelt geen toevoeging van nieuwe woonfuncties. Bij vervangende nieuwbouw op bestaande locaties mag de geluidsbelasting op de gevel maximaal na ontheffing 65 dB(A) bedragen (voorkeurswaarde bedraagt 50 dB(A)). Met deze waarden dient bij vervangende nieuwbouw rekening te worden gehouden.

5.4. Hinder door bedrijven

Binnen het plangebied "Brandenburg" zijn zoals reeds uit functionele opbouw blijkt, bedrijven, winkels, kantoren en maatschappelijke voorzieningen aanwezig. Deze bevinden zich met name in het centrum van de woonwijk. Overeenkomstig de richtlijnen van het ministerie van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening voor milieuzonering die zijn vastgelegd in de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering", zijn er afstandscriteria tot woningen van derden opgenomen voor een aantal verschillende categorieën van bedrijvigheid. Deze afstandscriteria zijn opgesteld aan de hand van de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur. De bedrijvigheid kan volgens de VNG publicatie ingedeeld worden in categorieën die lopen van 1 tot en met 6. De bijbehorende afstandscriteria lopen van 10 meter tot 1.500 meter.

Het plangebied kan volgens de VNG publicatie getypeerd worden als een rustige woonwijk. Dit betekent een woonwijk volgens het principe van functiescheiding. De woonvlekken zijn vrijwel geheel gescheiden van de werk- en winkelgebieden.

Voor categorie 1 bedrijven geldt een afstandsnorm van 10 meter naar de woning van derden. Het merendeel van de winkels in het winkelcentrum en de wijnhandel aan de Planetenbaan vallen onder de categorie 1 bedrijvigheid. De supermarkt en de pizzeria nabij het winkelcentrum vallen hier niet onder. Het gebouw van de Huishouding & Verzorging valt onder categorie 1 bedrijvigheid, evenals de kantoren van de SSW, Hypotheek Point en Stichtse Rentmeesters en het kantoorgebouw aan de Melkweg 3. Het merendeel van de bovengenoemde voorzieningen en bedrijvigheid voldoet niet aan de afstandscriteria van 10 meter. Alleen de wijnhandel aan de Planetenbaan voldoet wel.

Voor categorie 2 bedrijven geldt een afstandsnorm van 30 meter naar de woning van derden. Bedrijvigheid die onder deze categorie valt zijn de supermarkt, de pizzeria, de drie basisscholen met de sportvoorzieningen en de kerkgebouwen.

Er is aan de Melkweg sprake van een tankstation inclusief de verkoop van LPG. De bestaande situatie is bestemd met een bestemming voor bedrijfsdoeleinden en een nadere aanduiding voor verkooppunt voor motorbrandstoffen. De gevolgen in termen van externe veiligheid worden verderop in dit hoofdstuk besproken.

Voor categorie 3 bedrijven geldt een afstandsnorm van 50 tot 100 meter naar de woning van derden. De enige voorziening die onder deze categorie valt is de korfbalvereniging. Het betreft hier een veldsportcomplex (met verlichting). Deze vereniging voldoet aan de afstandscriteria van 50 -100 meter.

Afhankelijk van het omgevingstype kan voor bedrijven met lagere milieucategorieën worden toegestaan dat zij zich onder, tussen of direct naast woningen vestigen. Om die reden vormen de categorie 1 en 2 bedrijvigheid binnen het plangebied geen probleem. Weliswaar wordt niet voldaan aan de afstandscriteria van 10 en 30 meter, maar het woon- en leefmilieu wordt niet onevenredig aangetast en de diverse functies zijn op een adequate manier op elkaar afgestemd.

5.5. Bodemverontreiniging

De locaties Kleine Beer I en 1^e Brandenburgerweg 39 zijn op verzoek van de provincie gecontroleerd. Op beide locaties zijn de saneringswerkzaamheden al geruime tijd geleden afgerond (Kleine Beer I in 1996 en 1^e Brandenburgerweg 39 in 1998). De provincie is op de hoogste gesteld en heeft positief gereageerd op de afgeronde saneringen. Bodemvervuiling van beide locaties is dan ook niet meer aan de orde.

Er zijn in het plangebied twee locaties bekend waar wel sprake is van ernstige bodemverontreiniging.

Planetenbaan 4-22

Ter plaatse van de ontluichtingsleiding van een ondergrondse huisbrandolie(HBO)tank is de bestrating verontreinigd met olie, vermoedelijk als gevolg van overvullen. Ter plaatse zijn ernstige verontreinigingen met brandstoffen in de bodem aangetroffen tot een diepte van circa 1,5 meter.

Er is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. In april 1997 is door de provincie goedkeuring verleend aan het saneringsplan. Bij de gemeente De Bilt is een KIWA-certificaat aanwezig waarin aangegeven is dat de tank en de verontreinigde grond zijn verwijderd. Er is bij de gemeente echter geen provinciale reactie op het saneringsresultaat bekend.

Planetenbaan 13

Op deze locatie is ondermeer een chemische wasserij gevestigd geweest. Tijdens veldwerkzaamheden werd een muffe geur waargenomen. Het laboratorium maakt melding van de aanwezigheid in het grondwater van een of meerdere chloorhoudende koolwaterstoffen, welke de geur verklaren. Er is echter verder geen onderzoek gedaan naar de eventuele verontreiniging van de bodem met chloorhoudende koolwaterstoffen. Daarnaast is ondergrondse HBO-tank aanwezig op de locatie. In de grond en in het grondwater zijn zintuiglijk respectievelijk analytisch verontreinigingen met brandstoffen aangetroffen. Bij een beschikking van de provincie van augustus 2003 is vastgesteld dat sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Ter plaatse van Planetenbaan 11 is mogelijk een benzinestation aanwezig geweest.

Ondergrondse huisbrandolietanks

Ten behoeve van de verwarming van woningen, zijn in het verleden verschillende tanks in de ondergrond geplaatst voor de opslag van huisbrandolie. Veel tanks zijn onschadelijk gemaakt en hiervoor zijn KIWA-certificaten verleend of de tanks zijn verwijderd met afvoer van verontreinigde grond.

Het is onbekend of aan de Tempellaan 10 een HBO-tank aanwezig is geweest.

Bij ieder van de drie flats Kometenlaan 41-219, 221-399 en 401-579, is een HBO-tank van 15.000 liter aanwezig. Vermoedelijk zijn ze alle drie onschadelijk gemaakt door reiniging en vulling met zand. Echter, van de sanering van maar 2 tanks zijn KIWA-certificaten aanwezig, waarvan het niet duidelijk is bij welke flat ze horen.

Aan de Planetenbaan 108 hebben diverse activiteiten plaatsgevonden met betrekking tot de kleur- en verfstoffenindustrie. Mogelijk is er ook een ondergrondse brandstoftank aanwezig (geweest).

Mocht in incidentele gevallen sprake zijn van woningbouw op grond van een bestaande bouwtitel, dan zal voorafgaand aan de realisering daarvan een geschiktheidverklaring voor het gewenste gebruik moeten worden afgegeven.

5.6. Duurzaam bouwen

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

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

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

In het kader van het convenant “duurzaam bouwen” wordt verstaan onder:

- bouwen: invulling geven aan het bouwproces, dat wil zeggen de gehele levensloop van een bouwwerk (initiatief fase, plan fase, gebruiks-, onderhouds- en renovatiefase en de sloop fase), op zowel stedenbouwkundig, gebouw- en materiaalniveau;
- duurzaam bouwen: een wijze van bouwen (tevens planvorming en beheer) die erop is gericht een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu te realiseren met een zo laag mogelijke milieubelasting.

5.7. Water en waterhuishouding

Water is één van de ordenende principes voor de ruimtelijke ordening. Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient daarom aandacht te worden besteed aan het aspect water.

Tegenwoordig wordt veelal de lijn gevolgd dat het waterschap primair verantwoordelijk is voor de waterhuishouding. Tot de taak van het waterschap behoort beveiliging tegen hoog water, peilbeheer en aan- en afvoer van water. Gemeenten zijn op waterhuishoudkundig gebied verantwoordelijk voor het bouwrijp maken, de zorg voor de riolering, (deels) het onderhoud van wateren, de bescherming van de landschappelijke waarden, het verlenen en handhaven van vergunningen en ontwatering. In stedelijk gebied wordt het waterbeheer meer en meer aan waterschappen overgedragen.

Het plangebied Brandenburg bevat op één plaats oppervlaktewater. Dit betreft een kleine vijver centraal gelegen in het plangebied, nabij de kinderboerderij. De vijver heeft geen functie in het lokale watersysteem. Wateronttrekkingen en retentiegebieden zijn in dit gebied niet aan de orde. De bodem bestaat uit zand. De hoogste stand van het grondwater in de afgelopen tien jaar is 1.35 m onder maaiveld en de diepste stand 1.90 m onder maaiveld.

Waterlopen zijn in het plangebied zijn niet aanwezig, wel een sloot direct ten westen van het plangebied. Deze sloot loopt evenwijdig aan het eerder genoemde Beukenlaantje. In het gehele plandeel is het rioolstelsel een gemengd stelsel.

In het plangebied zelf zijn geen overstorten aanwezig, maar direct ten westen van het plangebied, nabij de waterzuivering, ligt een overstortput. In het plangebied is geen water met recreatieve gebruikswaarde, cultuurhistorische en landschappelijke waarde of ecologische waarde aanwezig.

Overleg met de waterbeheerder

Bij brief van 16 januari 2004 heeft het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden gereageerd op het toegezonden concept van het voorontwerp bestemmingsplan en het volgende aangegeven:

“Wij hebben kennis genomen van het voorontwerp en hebben geconstateerd dat het om een actualisatie van een aantal verouderde bestemmingsplannen tot één nieuw bestemmingsplan gaat. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en bevat geen enkele nieuwe ontwikkeling. Daarnaast speelt dat in het plangebied nagenoeg geen oppervlaktewater aanwezig is en dat in het Lokaal Waterplan De Bilt, waarvoor een samenwerkingsverband tussen gemeente en waterschap is afgesproken, geen specifieke maatregelen voor het betreffende plangebied zijn vastgesteld.

De toetsing van het voorontwerp geeft ons dan ook geen reden tot het maken van specifieke opmerkingen.”

5.8. Externe veiligheid

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (voorheen genoemd: Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer) in het Staatsblad gepubliceerd. Vooralsnog is niet bekend wanneer dit besluit in werking treedt.

Dit besluit definieert veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Deze veiligheidsnormen dienen door overheden gerespecteerd te worden bij onder meer de verlening van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen.

Het besluit maakt onderscheid in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans aan dat iemand die zich een jaar lang continu op een plek bevindt, slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het is daarbij niet van belang of op die plaats daadwerkelijk een persoon aanwezig is.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn of van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen. In deze maat wordt dus het feit betrokken dat hoe meer mensen in het schadegebied van een ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is.

Spoorlijn Utrecht-Amersfoort

Het plangebied is gelegen langs de spoorlijn Utrecht - Amersfoort. Over deze spoorlijn worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Dit transport brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading kan vrijkomen.

Om vast te stellen of een bepaalde situatie toelaatbaar is, worden risiconormen gehanteerd die zijn vastgesteld in de Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (V&W en VROM, 1996). Voor het PR is een grenswaarde vastgesteld voor bestaande situaties van 10^{-5} /jr. Deze waarde mag niet worden overschreden. Daarnaast is voor bestaande situaties een streefwaarde vastgesteld voor het PR van 10^{-6} /jr. Voor het GR is een oriënterende waarde per km-route of -tracé vastgesteld van $10^{-2}/N^2$. Dit wil zeggen dat de maximale frequentie voor een calamiteit met 10 slachtoffers 10^{-4} /jr is, de maximale frequentie voor een calamiteit met 100 slachtoffers 10^{-6} /jr is, etc. Van deze oriënterende waarde mag overigens door het Bevoegd Gezag gemotiveerd worden afgeweken.

In 2001 is de risicoatlas Spoor gepubliceerd (V&W). De atlas geeft een beeld van de externe veiligheid rondom het spoor in Nederland in 1998. Uit de atlas blijkt dat over het spoortraject Utrecht (Blauwkapel) - Amersfoort transport plaats vindt van brandbare gassen, giftige gassen (exclusief chloor), zeer brandbare vloeistoffen en zeer giftige vloeistoffen. De risicoatlas merkt dit spoortraject niet aan als knelpunt. De contour voor het PR van 10^{-6} /jr ligt zeer dicht langs het spoor (<10 m van het hart van het spoor) en er is geen contour 10^{-5} gevonden. Het GR voor Bilthoven ligt ruim beneden de oriënterende waarde. Omdat in het plangebied sinds 1998 geen grote veranderingen zijn opgetreden, wordt ervan uitgegaan dat deze resultaten representatief zijn voor de huidige situatie. Er kan worden geconcludeerd dat in het plangebied zowel de grenswaarde voor het PR als de oriënterende waarde voor het GR niet worden overschreden.

LPG-station

Tot voor kort werd het beleid met betrekking tot externe veiligheid van LPG-stations gebaseerd op de Integratie Nota LPG (1984) en het Besluit LPG-tankstations (milieubeheer). Op 22 mei 2003 heeft de staatssecretaris van het Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een circulaire aan de besturen van gemeenten, provincies en gemeentelijke samenwerkingsverbanden gestuurd. In deze circulaire worden, vooruitlopend op de inwerkingtreding van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de criteria aangegeven op basis waarvan wordt bepaald welke LPG-tankstations gesaneerd dienen te worden.

De circulaire refereert aan het Bevi, waar wordt gesteld dat binnen drie jaar na inwerkingtreding van het Bevi een einde gemaakt moet worden aan de situaties waar kwetsbare objecten (zoals woningen, ziekenhuizen en scholen) zijn gelegen binnen de contour met een plaatsgebonden risico van 10^{-5} en hoger.

Secundair wordt gesteld, eveneens conform het Bevi, dat uiterlijk op 1 januari 2010 de plaatsgebonden risico's voor kwetsbare objecten teruggebracht dienen te zijn tot maximaal 10^{-6} .

In de genoemde circulaire bepaalt de staatssecretaris, vooruitlopend op een definitieve ministeriële regeling, dat om te voldoen aan de grenswaarde van 10^{-5} rond LPG-stations, ten minste 25 meter aangehouden dient te worden

tussen het LPG-vulpunt en kwetsbare objecten. LPG-stations waarvoor niet aan dit criterium kan worden voldaan –de zogenaamde urgente gevallen, dienen binnen drie jaar gesaneerd of geamoveerd te zijn. Rond het LPG-vulpunt aan de Melkweg is geen sprake van een dergelijk urgent geval. Daarnaast is sprake van een urgent geval indien, tegen de achtergrond van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, er binnen een straal van 80 meter vanaf het vulpunt 10 of meer woonhuizen zijn gelegen. Rond het LPG-vulpunt aan de Melkweg is wel sprake van een dergelijk urgent geval, aangezien meer dan 10 woonhuizen binnen een straal van 80 meter zijn gelegen.

De gemeente is bezig met een studie naar mogelijk te verplaatsen LPG-tankstations uit woonomgevingen binnen de gemeente. In de gemeente wordt in eerste instantie prioriteit gegeven aan LPG-tankstations waarbij woonhuizen op minder dan 25 meter vanaf een vulpunt aanwezig zijn. Tot deze categorie behoort het tankstation aan de Melkweg niet.

Bezien zal moeten worden op welke termijn de gemeente tot sanering van dit LPG-tankstation over kan gaan. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen bepaalt dat voor dit station in ieder geval drie jaar na inwerkingtreding, waarschijnlijk medio 2007, dusdanige maatregelen moeten zijn getroffen dat voldaan wordt aan de eis dat maximaal 10 kwetsbare objecten binnen 80 meter rond het vulpunt zijn gelegen.

Gelet hierop, is in de voorschriften een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de verkoop van tot vloeistof verdichte gassen zoals LPG, op deze locatie onmogelijk te maken.

Aan de toelichting is een bijlage 7 toegevoegd met de zonering van dit LPG-tankstation Melkweg.

5.9. Flora en fauna

In verband met de doorwerking van de Europese Vogel- en habitatrichtlijn is het van belang om ook in bestaande gebieden waar geen ontwikkelingen worden verwacht of mogelijk gemaakt, na te gaan of er sprake is van ligging nabij een aangewezen beschermingsgebied.

Daarvan is in casu geen sprake. Het plangebied Brandenburg ligt geheel binnen de bebouwde kom van de gemeente.

Op grond van de op 1 april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet moet een ieder voldoende zorg in acht nemen voor de in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving.

Gelet op de in het plangebied bestaande functies, bebouwing en activiteiten en het feit dat het bestemmingsplan geen wijzigingen of structuurveranderende ingrepen mogelijk maakt, is het niet te verwachten dat in het wild levende planten en dieren en hun directe leefomgeving in het onderhavige plangebied ernstig in gevaar worden gebracht door het bestemmingsplan.

Voor zover nodig zal een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Niet aannemelijk is dat deze ontheffing niet kan worden verleend.

6. Planopzet

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

6.1. Algemeen

Bij de aanvang van het ontwikkelingsproces van het nieuwe bestemmingsplan "Brandenburg" 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;
- noodzakelijke procedures te vereenvoudigen en te bekorten komt de duidelijkheid en daarmee de toepassing en handhaving van de planregeling ten goede.

De planopzet sluit aan bij die van de eerdere bestemmingsplannen in de actualiseringsreeks (De Leijen/Jan Steenlaan 2000 en Kloosterpark 2002, Weltevreden-Heemstrakwartier 2003, Hollandsche Rading 2003 en Dorpsstraat e.o. 2003) en bij de onderdelen van het op 29 september 2003 door de gemeenteraad vastgestelde en op 6 januari 2004 door Gedeputeerde Staten goedgekeurde bestemmingsplan Parapluregelingen. In het plangebied is het vigerende "postzegelpan" Orionlaan/Pluvierenlaan 2000 geheel geïntegreerd, omdat in het kader van de actualisering van verouderde bestemmingsplannen wordt gestreefd naar grotere, samenhangende gebieden.

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 hoofdlijnen

De bestemmingsregeling bevat als meest kenmerkende element de beschrijving in hoofdlijnen. Daarin wordt omschreven op welke wijze de in het plan aangegeven doeleinden worden nagestreefd. In de beschrijving in hoofdlijnen 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 hoofdlijnen is daarom in een afzonderlijk voorschrift opgenomen. Door de beschrijving in hoofdlijnen in de voorschriften op te nemen, vormt deze samen met de afzonderlijke bestemmingsregelingen een referentiekader voor de toetsing van vergunningsaanvragen. 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.

Voorschriften

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. Bouwinitiatieven 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 rechte 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.

De regeling voor tuin- en erfbebouwing is afgestemd op de ruimere mogelijkheden die de Woningwet sinds 1 januari 2003 kent voor vergunningsvrije bouwwerken.

Deelgebieden en karakter

Het plan maakt duidelijk onderscheid in hoofdstructurelementen 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 stedenbouwkundige 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.

6.3. Specifieke bestemmingen

In het bestemmingsplan is slechts een beperkt aantal bestemmingen opgenomen. Daarnaast zijn verschillende aanduidingen opgenomen. Deze aanduidingen betreffen het bestaande verkooppunt voor motorbrandstoffen, de kinderboerderij, complexgewijze bergingen/garageboxen, bovenwoningen boven winkels, een huisartsenpraktijk, een aanduiding om bij gestapelde woningen in beperkte mate bijgebouwen toe te staan bij woningen op de be- gane grond en afwijkend gebruik ten behoeve van één kantoor. Daarnaast komen de volgende 12 bestemmingen voor:

Woondoeleinden:

Voor de in het plangebied aanwezige woningen inclusief bestaande bouwrechten. De sedert een aantal jaren gebruikelijke regeling voor bijgebouwen en uitbouwen is hierbij opgenomen. Binnen deze bestemmingen vallen ook delen van ontsluitingswegen van de woonbuurten. Voor de huisartsenpraktijk in het aan de Orionlaan/Pluvierenlaan gerealiseerde woningencomplex is een nadere aanduiding opgenomen, met daaraan gekoppeld de maximale oppervlaktemaat daarvan, zoals die destijds

in de afzonderlijk daarvoor opgestelde bestemmingsplan ook was opgenomen.

Winkels:

voor de in het plangebied aanwezige winkels aan de Neptunuslaan en de Planetenbaan. De bestaande bovenwoningen zijn door middel van een nadere aanduiding medebestemd.

Maatschappelijke doeleinden:

voor de in het plangebied aanwezige maatschappelijke voorzieningen te weten een viertal scholen, een drietal kerken en de kinderdagverblijven. Binnen deze bestemming is aan de Melkweg 3 een bestaand kantoor door een nadere aanduiding medebestemd.

Nutsdoeleinden:

voor het nabij de spoorlijn gelegen nutsgebouw.

Bedrijfsdoeleinden:

voor het in het plangebied aanwezige benzinestation (verkooppunt voor motorbrandstoffen inclusief L.P.G.) aan de Melkweg.

Hieraan is een wijzigingsbevoegdheid gekoppeld om bij beëindiging van de verkoop van LPG deze gebruiksmogelijkheid te schrappen uit de voorschriften.

Kantoordoeleinden:

voor de in het plangebied aanwezige kantoren, te weten het kantoor van de SSW aan de Waterman 45, het kantoor van Hypotheek Point en Stichtse Rentmeesters aan de Planetenbaan 2.

Recreatieve doeleinden:

voor de in het plangebied aanwezige sportvoorzieningen en de daarbij behorende clubgebouwen en bijgebouwen, te weten de korfbalclub aan het verlengde van de Melkweg.

Volkstuinen:

voor de in het plangebied aanwezige volks- en moestuinen in het noordelijke gedeelte van het plangebied evenwijdig aan het spoor.

Verkeersdoeleinden:

voor de hoofdwegen binnen het plangebied met een ontsluitingsfunctie voor het doorgaande verkeer. Voor de inrichting van deze wegen zijn dwarsprofielen op de plankaart opgenomen.

Verblijfsdoeleinden:

voor de in het plangebied aanwezige buurtwegen en de daarin voorkomende parkeerplaatsen, speelvoorzieningen en complexgewijze garageboxen en bergingen.

Spoorwegdoeleinden:

voor de in het plangebied aanwezige spoorlijn Utrecht - Amersfoort in het noorden van het plangebied.

Groenvoorzieningen:
voor de grootschalige en structurerende groenelementen in het plangebied.

6.4. Vrijstellingen

In het bestemmingsplan zijn vrijstellingsbevoegdheden opgenomen bij een aantal bestemmingsplannen ter wille van de flexibiliteit.

6.5. Nadere eisen

In verschillende voorschriften is de bevoegdheid opgenomen voor Burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing, gelet op de bebouwingskarakteristiek en parcellering van de omgeving en/of 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.

6.6. Bijzonder gebruiksverbod

In de voorschriften is een bijzonder gebruiksverbod opgenomen teneinde het gebruik van gebouwen en/of bijgebouwen ten behoeve van seksinrichtingen uit te sluiten. Het plangebied Brandenburg is een overwegend woongebied waar het behoud en het versterken van de woonfunctie voorop staat en bedrijfsmatige functies slechts zeer beperkt aanwezig zijn en ook niet mogen toenemen. Het gebied leent zich niet voor verkeersaantrekkende functies. Aldus is het beleid ten aanzien van seksinrichtingen zoals dat ook in de APV is vastgelegd, vertaald. In de begripsbepalingen zijn de relevante begrippen nader gedefinieerd.

6.7. Handhaving

Op 28 november 2002 is door de gemeenteraad de Nota Handhaving vastgesteld, die tot doel heeft de handhaving van bestemmingsplan- en bouwregelgeving.

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

De vele claims op de schaarse ruimte en de daarmee gepaard gaande dreigende achteruitgang van de kwaliteit van het gebied vragen om een duidelijk samenhangende visie van het gemeentebestuur op de inrichting en het gebruik van het gemeentelijk grondgebied. Onderdeel van een dergelijke visie is het toezicht, ofwel de handhaving.

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

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

Voor het bestuursrechtelijke en strafrechtelijk instrumentarium in het kader van de handhaving wordt verwezen naar de Nota Handhaving.

Uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen in het kader van de actualiseringsreeks is, dat de opgenomen regels eenduidig, helder en handhaafbaar moeten zijn.

7. Economische uitvoerbaarheid

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

Het bestemmingsplan “Brandenburg” heeft een consoliderend karakter en bevat geen bijzondere ingrepen en/of nieuwe ontwikkelingen 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 heeft het voorontwerp bestemmingsplan “Brandenburg” in het kader van de inspraak ex artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ter inzage gelegen. Concreet heeft het voorontwerp bestemmingsplan “Brandenburg” in de periode van 25 augustus 2003 tot 22 september 2003 voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is er een inloopavond georganiseerd op 3 september 2003. Voorafgaand aan de inspraak over het voorontwerp bestemmingsplan “Brandenburg” is via de huis-aan-huis verspreide Biltse en Biltthovense Courant, informatie verstrekt omtrent de inspraak en de inloopavonden. Een samenvattend verslag van de inspraak en de inloopavond over het voorontwerp bestemmingsplan “Brandenburg” is in dit hoofdstuk opgenomen.

Schriftelijke reacties inspraak

Naar aanleiding van de informele tervisielegging van het voorontwerp bestemmingsplan “Brandenburg” conform artikel 6a van de Wet op de ruimtelijke ordening, zijn 4 schriftelijke reacties ontvangen. Het betreft hier schriftelijke reacties van;

- Fam. J.H. Negenman, 1^e Brandenburgerweg 35, Biltthoven;
- Fam. M. Ultee, 1^e Brandenburgerweg 43, Biltthoven;
- Fam. R. van Harn, 1^e Brandenburgerweg 33, Biltthoven;
- Fam. R.M. Koppenol, 1^e Brandenburgerweg 39, Biltthoven.

Tijdens de inloopavond is er één schriftelijke reactie ingediend. Het betreft hier een schriftelijke reactie van;

- P.N. Visje, Duivenlaan 22, Biltthoven

De overige reacties waren perceelsgerichte informatieve vragen, die ter plaatse zijn beantwoord.

In het kader van de inspraak op het voorontwerp bestemmingsplan zijn vier schriftelijke reacties ingediend. Deze zijn echter alle qua inhoud identiek. In de beantwoording van de schriftelijke reacties is daarom alleen bij de eerste schriftelijke reactie een gemeentelijk antwoord opgenomen. Bij de overige reacties wordt verwezen naar het antwoord op de eerste schriftelijke reactie.

1. Fam. J.H. Negenman, 1^e Brandenburgerweg 35

Het bestemmingsplan geeft aan dat sprake is van twee buslijnen over de 1^e Brandenburgerweg te weten lijn 284 en lijn 57, terwijl er nu slechts een heel beperkte busverbinding over de 1^e Brandenburgerweg loopt. Een plan om meerdere buslijnen met samenhangende voorzieningen als bushaltes en invoegstroken e.d. over deze weg te voeren, zal overlast veroorzaken in de vorm van geluidsoverlast, onveiligheid en trillingen.

In het bestemmingsplan is bijlage 6 bij de toelichting opgenomen. De bijlage geeft een beeld van de buslijnen en fietspaden in het plangebied. Op deze kaart is een tweetal buslijnen weergegeven, te weten buslijn 57 en buslijn 284. De kaart is een voorstelling van de plannen ten aanzien van buslijnen

zoals deze in het Verkeers Circulatie Plan (VCP) van de gemeente waren weergegeven ten tijde van het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan (augustus 2003). Inmiddels is duidelijk dat in het VCP de buslijnen over de Planetenbaan zullen gaan en daaraan zal de kaart van bijlage 6 aangepast worden. Een bestemmingsplan regelt echter niet de routes van buslijnen, maar legt slechts bestemmingen binnen een gebied vast. Het bestemmingsplan geeft in dit geval de bestemming Verkeersdoeleinden aan de 1^e Brandenburgerweg. Binnen deze bestemming is het gebruik als rijweg voor bussen mogelijk.

Het bestemmingsplan stelt dat parkeren dient te geschieden op eigen terrein, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn. Echter niet overal zijn deze mogelijkheden aanwezig en daarom is het nodig dat er ook geparkeerd kan worden langs de 1^e Brandenburgerweg.

In artikel 4 onder IV lid 5 van de planvoorschriften is gesteld dat parkeren, waar daartoe de ruimtelijke mogelijkheden aanwezig zijn, dient te geschieden op eigen terrein. Voor woningen geldt dus dat het parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein dient te geschieden als daar ruimtelijke mogelijkheden voor zijn. Het college gaat hier uit van het handhaven van bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein. De 1^e Brandenburgerweg heeft een verkeersdoeleinden bestemming. In artikel 12 lid 1 van de planvoorschriften wordt aangegeven dat de gronden met deze bestemming mede bestemd zijn voor parkeerplaatsen. Aan de 1^e Brandenburgerweg is, volgens het bestemmingsplan, parkeren dan ook zonder meer mogelijk.

De gebruiksbepaling van artikel 17 is niet duidelijk. Zo wordt gevraagd of een caravan of aanhanger niet meer (tijdelijk) achter het huis gestald mag worden.

Ieder bestemmingsplan bevat een gebruiksbepaling om gebruik dat in strijd is met de in het plan opgenomen bestemmingen tegen te gaan. Het (tijdelijk) stallen van een caravan of aanhanger bij een woongebouw is geen gebruik dat in strijd is met de bestemming woondoeleinden. Immers bij een woongebouw kan dit tijdelijke gebruik verwacht worden. Het is anders als bij een woongebouw meerdere caravans of aanhangers gestald worden en dit een bedrijfsmatig karakter krijgt of sprake is van permanente stalling van een caravan bij een woning. In dat geval is het gebruik in strijd met de bestemming woondoeleinden en kan aan de hand van de gebruiksbepaling tegen dit strijdige gebruik worden opgetreden.

De definitie wegbreedte is niet geheel duidelijk. Aangenomen wordt dat dit de gezamenlijke breedte is van beide rijstroken t.b.v. motorvoertuigen.

Ondanks dat niet duidelijk is waar het begrip 'wegbreedte' genoemd wordt (vermoedelijk wordt verwezen naar het dwarsprofiel op de plankaart), wordt de breedte van een rijweg gevormd door rijstroken t.b.v. motorvoertuigen. De maten hiervoor zijn in het dwarsprofiel aangegeven.

Verder wordt verwacht dat in het bestemmingsplan een aantal andere zaken worden geregeld, zoals; aantal veilige oversteekplaatsen, een verbindingsweg evenwijdig aan de Olberslaan/Tweelingen (met beperkte doorrijhoogte tegen vrachtverkeer) en snelheidsbeperkende maatregelen.

Zoals reeds vermeld, regelt het bestemmingsplan het gebruik van gronden en de mate van bebouwing daarop. Een bestemmingsplan regelt niet de inrichting van wegen of openbare ruimte. Overigens kan worden opgemerkt dat in de gehele gemeente snelheidsbeperkende maatregelen worden voorgesteld. Daarnaast wordt in artikel 4 onder II voorgesteld dat voor de 1^e Brandenburgerweg de oversteekmogelijkheden verbeterd dienen te worden. Bovengenoemde zaken worden niet geregeld in het bestemmingsplan, maar worden geregeld in een apart inrichtingsplan en in een aantal gevallen door middel van een verkeersbesluit.

1. Fam. M.Ultee, 1^e Brandenburgerweg 43

Zie reactie en beantwoording onder 1.

2. Fam. R. van Harn, 1^e Brandenburgerweg 33

Zie reactie en beantwoording onder 1.

3. Fam. R.M. Koppenol, 1^e Brandenburgerweg 39

Zie reactie en beantwoording onder 1.

4. P.N. Visje, Duivenlaan

Geeft aan dat in tegenstelling met hetgeen in het voorontwerp bestemmingsplan staat het tankstation aan de Melkweg, wel degelijk een LPG-tankstation betreft.

De gemeente betreurt het dat in het voorontwerp een verkeerde weergave van de werkelijkheid ten aanzien van het tankstation aan de Melkweg is opgenomen. Er is aan de Melkweg inderdaad sprake van verkoop van LPG. De bestaande situatie bestemd is met een bedrijfsdoeleinden bestemming met een aanduiding voor verkooppunt motorbrandstoffen. De voorschriften zullen op dit punt worden aangepast, evenals de toelichting. De gemeente is bezig met een studie naar mogelijk te verplaatsen LPG-tankstations uit woonomgevingen binnen de gemeente, zo ook dit tankstation. Conform het (ontwerp-) Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen van het ministerie van VROM, moeten LPG-tankstations waarbij het plaatsgebonden risico de waarde van 10^{-5} per jaar overschrijdt, uiterlijk in 2006 zijn gesaneerd. Begonnen moet worden met de sanering van LPG-tankstations waarbij woonhuizen zijn gelegen binnen 25 meter vanaf het vulpunt en 10 of meer woonhuizen binnen 80 meter vanaf het vulpunt. In de gemeente wordt in eerste instantie prioriteit gegeven aan LPG-tankstations waarbij woonhuizen op minder dan 25 meter vanaf vulpunt aanwezig zijn. Het LPG-tankstation aan de Melkweg heeft geen woonhuizen op minder dan 25 meter vanaf het vulpunt en heeft om die reden een lagere prioriteit. Bezien zal moeten worden op welke termijn de gemeente tot sanering van dit LPG-tankstation over kan gaan. Aan de toelichting zal een aparte bijlage 7 worden toegevoegd: zonering LPG-tankstation Melkweg.

8.2. Overleg met instanties (artikel 10 overleg)

Het voorontwerp is, in het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, aan de volgende nutsbedrijven en overheidsinstanties toegezonden:

1. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, Inspectie Noordwest;
2. Ministerie van Economische Zaken, regio Noordwest;
3. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, directie Utrecht;
4. Provincie Utrecht, dienst Ruimte & Groen;
5. Bestuur Regio Utrecht;
6. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Utrecht en omstreken;
7. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden;
8. Hydron Midden-Nederland N.V.;
9. Eneco Energie Zeist en omstreken;
10. KPN Operator Vaste Net, rayon midden;
11. N.V. Nederlandse Gasunie;
12. Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek(ROB);
13. PUWC;
14. PUMC;
15. Prorail.

De instanties die betrokken zijn geweest bij het artikel 10 overleg hebben in de periode van 25 augustus 2003 tot 5 januari 2004 de mogelijkheid gehad, schriftelijk hun reactie in te dienen. Onderstaand overzicht geeft de opmerkingen samengevat weer. De gemaakte opmerkingen zijn -cursief- voorzien van antwoord.

1. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer, Inspectie Noordwest

Het in het plangebied gelegen tankstation betreft een LPG-verkooppunt. Uit nadere informatie blijkt dat de gemeente het plan daaraan zal aanpassen. Verzocht wordt dit onderdeel te toetsen aan het (concept)besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen milieubeheer en de uitkomsten in het plan op te nemen.

De gemeente betreurt het dat in het voorontwerp een verkeerde weergave van de werkelijkheid ten aanzien van het tankstation aan de Melkweg is opgenomen. Er is aan de Melkweg inderdaad sprake van verkoop van LPG. De bestaande situatie bestemd is met een bedrijfsdoeleinden bestemming met een aanduiding voor verkooppunt motorbrandstoffen. De voorschriften zullen op dit punt worden aangepast, evenals de toelichting. De gemeente is bezig met een studie naar mogelijk te verplaatsen LPG-tankstations uit woonomgevingen binnen de gemeente, zo ook dit tankstation. Conform het (ontwerp-) Besluit kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen van het ministerie van VROM, moeten LPG-tankstations waarbij het plaatsgebonden risico de waarde van 10^{-5} per jaar overschrijdt, uiterlijk in 2007 zijn gesaneerd. Begonnen moet worden met de sanering van LPG-tankstations waarbij woonhuizen zijn gelegen binnen 25 meter vanaf het vulpunt en 10 of meer woonhuizen binnen 80 meter vanaf het vulpunt. In de gemeente wordt in eerste instantie prioriteit gegeven aan LPG-tankstations waarbij woonhuizen op minder dan 25 meter vanaf vulpunt aanwezig zijn.

Het LPG-tankstation aan de Melkweg heeft geen woonhuizen op minder dan 25 meter vanaf het vulpunt en heeft om die reden een lagere prioriteit. Bezien zal moeten worden op welke termijn de gemeente tot sanering van dit LPG-tankstation over kan gaan. Aan de toelichting zal een aparte bijlage 7 worden toegevoegd: zonering LPG-tankstation Melkweg.

Onduidelijk is of dit plan is onderworpen aan de watertoets. Het plan dient het advies te bevatten van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van de wateraspecten.

Aangezien het beleid ten aanzien van de watertoets in bestemmingsplannen nog zeer recent is, is niet voor het artikel 10 Bro-overleg contact gezocht met de waterbeheerder (Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden). Wel is in het kader van het artikel 10 Bro-overleg het voorontwerp bestemmingsplan toegestuurd aan het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. In overleg met het Hoogheemraadschap is besloten om voor dit bestemmingsplan het advies voor het plangebied te geven in combinatie met de reactie die het Hoogheemraadschap heeft in het kader van het artikel 10 Bro-overleg. Op deze manier is in het vervolgtraject van het bestemmingsplan het advies van het Hoogheemraadschap verwerkt. Overigens kon het Hoogheemraadschap instemmen emt de verwoording van de wateraspecten in dit bestemmingsplan. Bij alle volgende bestemmingsplannen zal voor het overleg ex artikel 10 Bro overleg gepleegd worden met de waterbeheerder.

Verzocht wordt een handhavingsparagraaf op te nemen in het plan.

De toelichting zal in het hoofdstuk Planopzet in deze zin worden aangevuld.

Rondom hoofdwegen, hoofdspoorwegen en hoofdvaarwegen worden zones aangewezen die van bebouwing worden gevrijwaard (vrijwaringszones). In dit plan is met een dergelijke vrijwaringszone voor de spoorzone Utrecht-Amersfoort geen rekening gehouden. Verzocht wordt het plan hieraan aan te passen.

In de toelichting zal hiervan melding worden gemaakt. Het gaat in casus om een bestaande woonwijk, waarin geen nieuwbouwontwikkelingen zijn voorzien. Het bestemmingsplan is consoliderend van aard.

2. Ministerie van Economische Zaken, regio Noordwest

Bij brief van 9 september 2003 heeft het ministerie van economische zaken laten weten dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Voor kennisgeving aangenomen.

3. Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, directie Utrecht

De Hoofdingenieur-Directeur heeft bij brief van 4 november 2003 namens het ministerie laten weten dat voor de opmerkingen met betrekking tot de aan de rand van het plangebied gelegen spoorlijn Utrecht-Amersfoort zij verwijzen naar de reactie van Prorail. Voor het overige hebben zij geen opmerkingen.

Zie het antwoord op de reactie van Prorail.

4. Provincie Utrecht, dienst Ruimte & Groen

Bij brief van 12 november 2003 heeft de provincie gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan "Brandenburg". In haar brief geeft zij aan dat het bestemmingsplan niet in strijd is met de aanduiding "stedelijk gebied" uit het streekplan Utrecht 1994.

Voor kennisgeving aangenomen.

Op pagina 7 wordt de nota 'Niet van Gisteren' aangehaald op basis waarvan wordt gesteld dat delen van het plangebied als archeologisch waardevol kunnen worden aangeduid. De juiste vermelding is dat delen van het plangebied een hoge verwachtingswaarde hebben volgens de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW). Echter gezien het feit dat het plan consoliderend is, wordt ander archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht.

De tekst zal worden aangepast.

Op pagina 9 is het wenselijk dat kort wordt aangegeven wat de aanleiding is geweest voor de brochure 'De Bilt in beweging'.

Aanleiding voor de brochure 'De Bilt in beweging' wordt opgenomen.

Ten westen van het plangebied wordt het bedrijvenpark Larenstein opgericht. Verzocht wordt aan te geven wanneer dit bedrijvenpark wordt gerealiseerd en of dit park mogelijk milieueffecten heeft op het plangebied.

De realisatie van het bedrijvenpark Larenstein hangt nauw samen met de verwerving van gronden door de gemeente, de sloop van bestaande opstallen en de vaststelling van het nieuwe bestemmingsplan. Verwacht wordt dat medio 2005 de eerste uitgifte van gronden aan kandidaten voor het bedrijventerrein zal plaatsvinden. De milieueffecten van het bedrijventerrein zijn minimaal. Voor de bepaling van de toe te laten bedrijven is gebruik gemaakt van een milieuzonering, conform de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Bij de indeling van het bedrijventerrein is zorgvuldig rekening gehouden met zonering op basis van categorieën van bedrijvigheid. De categorieën van bedrijven zijn op basis van afstandscriteria ingedeeld op het bedrijventerrein. Maximaal wordt bedrijfscategorie 3 toegestaan met een minimale afstand van 100 meter. De afstandscriteria worden overal gehaald.

In tegenstelling tot wat is aangegeven in het bestemmingsplan, zijn er een tweetal locaties waar bodemverontreiniging is geconstateerd. Het betreft hier de locaties Kleine Beer I en 1^e Brandenburgerweg 39. Verzocht wordt deze locaties te controleren en eventueel op te nemen in het bestemmingsplan.

De locaties zijn gecontroleerd. Op beide locaties zijn de saneringswerkzaamheden al geruime tijd geleden afgerond. (Kleine Beer I in 1996 en 1^e Brandenburgerweg 39 in 1998) Provincie is reeds op de hoogte gesteld van de afgeronde saneringen en heeft hier ook al positief op gereageerd. Bodemvervuiling van voornoemde locaties is dan ook niet meer aan de orde.

Op pagina 25 wordt ingegaan op de betekenis van water voor het plangebied. Er wordt echter niet ingegaan op de watertoets. Aangegeven dient te worden of er overleg is geweest met de waterbeheerders over dit plan en tot welke resultaten dit heeft geleid.

Aangezien het beleid ten aanzien van de watertoets in bestemmingsplannen nog zeer recent is, is niet voor het artikel 10 Bro-overleg contact gezocht met de waterbeheerder (Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden). Wel is in het kader van het artikel 10 Bro-overleg het voorontwerp bestemmingsplan toegestuurd aan het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden. In overleg met het Hoogheemraadschap is besloten om voor dit bestemmingsplan het advies voor het plangebied te geven in combinatie met de reactie die het Hoogheemraadschap heeft in het kader van het artikel 10 Bro-overleg. Op deze manier zal in het vervolgtraject van het bestemmingsplan het advies van het Hoogheemraadschap verwerkt zijn in een watertoets en zal de toelichting daaraan worden aangepast. Bij alle volgende bestemmingsplannen zal voor het overleg ex artikel 10 Bro overleg gepleegd worden met de waterbeheerder.

Op pagina 26 wordt specifiek aandacht besteed aan de Flora- en faunawet en de consequenties hiervan voor het plangebied. Deze zijn op een goede manier verwoord.

Voor kennisgeving aangenomen.

Op pagina 32 is een verbod voor seksinrichtingen opgenomen. Een gemeente is bevoegd hierover in een bestemmingsplan regels op te stellen, mits deze zijn gebaseerd op ruimtelijk relevante overwegingen en criteria. De plantoelichting motiveert voldoende wat de ruimtelijke relevantie van dit verbod en de provincie kan hiermee instemmen.

Voor kennisgeving aangenomen.

Over de voorschriften heeft de provincie geen opmerkingen.

Voor kennisgeving aangenomen.

Op de plankaart is één vlak met de bestemming Bedrijfsdoeleinden weergegeven. Het maximaal toegestaan bebouwingspercentage is 3%. Vermoed wordt dat de reeds aanwezige bebouwing al een groter oppervlak in beslag neemt.

Het percentage van 3% is inderdaad te laag. Getracht wordt het bebouwingspercentage gelijk te maken aan de reeds aanwezige bebouwing. Uitbreiding van de bestaande bebouwing t.b.v. bedrijvigheid in dit plangebied is namelijk niet wenselijk. Om die reden is het bebouwingspercentage aangepast naar 5% wat nagenoeg overeenkomt met de bestaande bebouwing.

5. Bestuur Regio Utrecht

In een brief van 17 december 2003 heeft het Bestuur Regio Utrecht haar opmerkingen over het voorontwerp bestemmingsplan 'Brandenburg' kenbaar

gemaakt. Het bestemmingsplan wordt ambtelijk getoetst op twee manieren, te weten een ruimtelijke toets en een programmatische toets.

Wat betreft de ruimtelijke toets wordt opgemerkt dat het plangebied volgens de plankaart van het RSP valt onder 'suburbaan woonmilieu'. Volgens de toelichting van het RSP gaat het hierbij om een 'niet gemengd milieu met lage dichtheid en overwegend laagbouw in een suburbane setting'. Rustig woonmilieu, geen andere functies, overwegend eengezinswoningen. De aangegeven functies in het bestemmingsplan passen binnen deze aanduiding.

Voor kennisgeving aangenomen.

Zoals de gemeente aangeeft betreft het bestemmingsplan 'Brandenburg' een conserverend plan, waarbij in principe geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien. Het bestemmingsplan is om die reden in overeenstemming met het RSP.

Voor kennisgeving aangenomen.

6. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Utrecht en omstreken

In een brief van 7 januari 2004 heeft de Kamer van Koophandel Utrecht aangegeven dat zij over het algemeen positief zijn over het bestemmingsplan 'Brandenburg'. Wel wordt een opmerking geplaatst over de regeling voor beroep en bedrijf aan huis. Binnen deze regeling is het niet toegestaan bijgebouwen te gebruiken voor een beroep of bedrijf aan huis. De Kamer van Koophandel kan niet instemmen met deze regeling. Ook in voorgaande bestemmingsplannen hebben zij deze opmerking gemaakt. Zij hopen dat er in dit bestemmingsplan gehoor wordt gegeven aan deze oproep.

De gemeente acht het ongewenst dat in bijgebouwen beroepsuitoefening aan huis plaatsvindt en heeft hiertoe beleid ontwikkeld. Dit beleid is reeds bij de eerdere bestemmingsplannen van de actualiseringsoperatie toegepast. Het beleid voorkomt hiermee eventuele zelfstandige bedrijfsfuncties in het bijgebouw naast de woonfunctie in het bijgebouw. Beroepsuitoefening aan huis is derhalve wel toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie. Het betreft immers een rustige woonwijk met overwegend woonfuncties.

Daarnaast wordt opgemerkt dat het belangrijk is dat in het bestemmingsplan rekening wordt gehouden met eventuele (uitbreidings)wensen van aanwezige ondernemers. Verzocht wordt op korte termijn contact op te nemen met de ondernemers in het winkelgebied om hun wensen te inventariseren.

Het plangebied betreft een rustige woonwijk met overwegend woonfuncties en enkele maatschappelijke functies. Het beleid is er op gericht de woonfunctie in dit gebied zoveel mogelijk te handhaven en te versterken. Uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijfs- of winkelfuncties worden om die reden zoveel mogelijk tegen gegaan. Overigens zijn de winkelfuncties zodanig gelegen dat feitelijk geen uitbreidingsmogelijkheden aanwezig zijn. In de bedrijfsbestemming is bovendien sprake van een benzineverkooppunt

met LPG, waarvan de verplaatsingsmogelijkheden door de gemeente nog worden onderzocht.

In de detailhandelsnota voor de gemeente De Bilt is nadrukkelijk opgenomen dat een consoliderende koers wordt gevaren met betrekking tot uitbreiding dan wel versterking van de detailhandel in dit deel van de gemeente.

Ten aanzien van het genoemde contact met ondernemers wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan 'Brandenburg' deel uit maakt van de actualiseringsoperatie die de gemeente ter hand heeft genomen om binnen afzienbare tijd de verouderde bestemmingsplannen herzien te hebben. Naast de gebruikelijke publicaties over dit bestemmingsplan en de inloopavonden, wordt er over de actualiseringsoperatie ook uitvoerig gepubliceerd in de plaatselijke krant en op het internet. De gemeente zal om die reden dan ook niet specifiek contact opnemen met de ondernemers in het plangebied. De ondernemers hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid.

7. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden

Heeft kennis genomen van het voorontwerp en geconstateerd dat het om een actualisatie van een aantal verouderde bestemmingsplannen tot één nieuw bestemmingsplan gaat. Het bestemmingsplan is conserverend van aard en bevat geen enkele nieuwe ontwikkeling. Daarnaast speelt dat in het plangebied nagenoeg geen oppervlaktewater aanwezig is en dat in het Lokaal Waterplan De Bilt, waarvoor een samenwerkingsverband tussen gemeente en waterschap is afgesproken, geen specifieke maatregelen voor het betreffende plangebied zijn vastgesteld.

De toetsing van het voorontwerp geeft het Hoogheemraadschap dan ook geen reden tot het maken van specifieke opmerkingen. Wel worden enkele aspecten onder de aandacht gebracht die actueel zijn in het waterbeheer.

Watertoets

De watertoets is een betrekkelijk nieuw instrument om in het proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en beoordelen het belang van water in ruimtelijke plannen gestalte te geven. Deze watertoets moet onder andere leiden tot een waterparagraaf in ruimtelijke plannen. De diepgang van de watertoets en de inhoud van de waterparagraaf kan verschillen naar de aard van de planvorming. Momenteel werkt het Hoogheemraadschap aan meer eenduidige richtlijnen voor het opstellen van en het omgaan met de waterparagraaf.

De resultaten daarvan zullen in de eerste helft van 2004 nadrukkelijk onder de aandacht worden gebracht van de gemeenten binnen het beheersgebied.

Nationale en Europese kaders

Vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ligt er een opgave om in 2015, met een doorkijk naar 2050, het watersysteem op orde te hebben. In genoemde periode zal door de klimaatverandering de neerslag toenemen en de afvoer van overtollig water door de zeespiegelstijging moeilijker worden. De doelstelling vanuit het NBW is het water zoveel mogelijk vast te houden, vervolgens te bergen en ten laatste af te voeren.

Daarnaast komen er in de nabije toekomst vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water kwalitatieve opgaven. Om een goede ecologische situatie te bereiken gaat men uit van de rangorde dat verontreiniging van water zoveel mogelijk wordt voorkomen, dat schoon en vuil water worden gescheiden en ten laatste het verontreinigd water wordt gezuiverd.

Concrete maatregelen die voortvloeien uit bovengenoemde kaders zijn nu nog niet bekend. Wel staat het vast dat de kaders in toenemende mate bepalend zullen worden voor de normen die binnen het waterbeheer worden gehanteerd en de ruimte die voor water in ruimtelijke plannen aanwezig moet zijn.

Voor kennisgeving aangenomen.

8. Hydron Midden-Nederland N.V.

Bij brief van 29 september 2003 heeft Hydron gereageerd op het voorontwerp bestemmingsplan 'Brandenburg'. Opgemerkt wordt dat bij iedere openbare weg, waarlangs leidingen en kabels van nutsbedrijven worden gelegd, een strook openbare grond moet worden gereserveerd aan de voorzijde van eventuele bebouwing. Deze strook moet vrij blijven van gesloten verharding en beplanting. De afstand tussen bomen en de kabels en leidingen moet minimaal 2 meter bedragen.

Voor kennisgeving aangenomen.

Geadviseerd wordt de kosten voor de aanleg en verplaatsing van hoofdleidingen op bedrijventerreinen, alsmede de kosten die samenhangen met bodemverontreiniging bij het (her)leggen van leidingen, mee te nemen in de exploitatie-opzet.

Van een bedrijventerrein is in dit geval geen sprake, noch van hoofdleidingen die verplaatst zouden moeten worden. Met de overige genoemde kosten wordt in voorkomende gevallen rekening gehouden.

9. Eneco Energie Zeist en omstreken

Geen reactie ontvangen.

10. KPN Operator Vaste Net, rayon midden

Bij brief van 10 oktober 2003 heeft KPN Operator Vaste Net, rayon midden, laten weten dat met betrekking tot de infrastructurele telecommunicatie voorzieningen het voorontwerp bestemmingsplan 'Brandenburg' geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. Wel wordt erop gewezen dat straalverbindingspaden van KPN vrijgehouden dienen te worden van hoge objecten.

Het bestemmingsplan 'Brandenburg' voorziet niet in aanvullende nieuwbouw en de hoogte van de bebouwing binnen het plangebied blijft beperkt tot maximaal die van de bestaande hoogbouw. Het betreft in casus een conserverend bestemmingsplan.

11. N.V. Nederlandse Gasunie

Bij brief van 4 juni 2003 heeft de Nederlandse Gasunie laten weten dat bij het voorontwerp bestemmingsplan "Brandenburg" geen belangen van de Gasunie zijn betrokken.

Voor kennisgeving aangenomen.

12. Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek(ROB)

Bij brief van 12 september 2003 heeft de Rijksdienst voor het oudheidkundig bodemonderzoek (ROB) laten weten dat als gevolg van het tussen Rijk en

Provincies gesloten cultuurconvenant en de daarin opgenomen archeologische paragraaf, de advisering in het kader van artikel 10 BRO op het gebied van archeologie in bestemmingsplannen door de provincies wordt uitgevoerd, wanneer er geen rijksbelangen in het geding zijn.

Voor kennisgeving aangenomen.

13. PUWC

Geen reactie ontvangen.

14. PUMC

Geen reactie ontvangen.

15. Prorail

Bij brief van 4 november 2003 geeft Prorail te kennen dat op pagina 22 onder het kopje 5.2 gesteld wordt dat de voorkeurswaarde voor woningen, ten aanzien van spoorweggeluid, 60 dB(A) bedraagt. Dit moet echter 57 dB(A) zijn.

De tekst van dit onderdeel van de toelichting zal hieraan worden aangepast.

8.3. Overleg Provinciale Planologische Commissie (PPC)

De PPC heeft bij brief van 19 mei 2004 bericht dat de commissie in haar vergadering van 12 mei 2004 heeft geconcludeerd dat het ontwerp-bestemmingsplan "Brandenburg 2003" geheel in overeenstemming is met het streekplan en het regionaal structuurplan.

Over de beantwoording van de reacties die voortkwamen uit het artikel 10 Bro-overleg heeft, maakt de PPC de volgende aantekeningen.

Met betrekking tot het LPG-verkooppunt vraagt de PPC om expliciet duidelijk te maken of er strijdigheid is met het ontwerp-besluit "kwaliteitseisen externe veiligheid inrichtingen, milieubeheer" voorzover het betreft het gebied tussen de 25 en 80 meter zone en vervolgens aan te geven welke consequenties dit heeft voor de bestemmingsregeling.

Op 10 juni 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen in het Staatsblad gepubliceerd; het moment van inwerkingtreding is nog onbekend.

In de toelichting is, in hoofdstuk 5 onder het kopje externe veiligheid, verduidelijkt hoe wordt omgegaan met de aanwezigheid van het LPG-verkooppunt in relatie tot genoemd besluit en welke gevolgen dit heeft voor de bestemmingregeling.

Ten tweede merkt de PPC op dat de tekst over de cultuurhistorische hoofdstructuur nog aanpassing behoeft.

De tekst in de toelichting is alsnog aangepast.

Als laatste geeft de PPC aan dat, naast de gesaneerde bodemverontreinigingen aan de Kleine Beer 1 en de 1^e Brandenburgerweg 39, nog twee bodemsaneringslocaties in het gebied aanwezig zijn, alsmede een aantal potentieel verontreinigde locaties.

De situatie aangaande de saneringslocaties en de potentieel verontreinigde locaties is toegevoegd aan hoofdstuk 5 van de toelichting, onder het kopje bodemverontreiniging.

Royal Haskoning
Divisie Ruimtelijke Ontwikkeling

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE AMSTERDAM

Telefoon
(020) 5697700
Telefax
(020) 5697766
e-mail
info@amsterdam.royalhaskoning.com

projectnummer
9M8410

opdrachtgever
Gemeente De Bilt

projectleider
Theo Hanou

V11 Toe BP Brandenburg
V11 Vrs BP Brandenburg