

TOELICHTING

I N H O U D

- 1. INLEIDING**
 - 1.1 Ligging en grenzen
 - 1.2 Geldende bestemmingsplannen
- 2. RIJKS- EN PROVINCIAAL BELEID**
 - 2.1 Inleiding
 - 2.2 Rijksbeleid
 - 2.3 Provinciaal beleid
 - 2.3.1 Streekplan
 - 2.3.2 Uitwerking streekplan
- 3. KARAKTERISTIEK BEDRIJFSTERREINEN**
 - 3.1 Traditionele industrieterreinen
 - 3.2 Terreinen in de tertiaire sector
 - 3.3 Terreinen in de quataire sector
- 4. AARD VAN DE WERKGELEGENHEID IN DE HORST**
- 5. OPENBAAR VERVOER**
- 6. KENMERKEN HOOFDSTRUCTUUR**
 - 6.1 Algemene kenmerken
 - 6.2 Liniedijk
 - 6.3 Groen
 - 6.4 Verkeersstructuur
 - 6.5 Parkeren
 - 6.6 Parkeernorm
 - 6.7 Dichtheid en hoogte
 - 6.8 Waterhuishouding
- 7. MILIEU**
 - 7.1 Liniedijk
 - 7.2 Wet Geluidhinder
 - 7.3 Veiligheidszones
 - 7.4 Verkooppunt motorbrandstoffen
 - 7.5 Bodemkundig onderzoek
- 8. ONDERZOEK ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**
- 9. INSpraak EN VOOROVERLEG**
 - 9.1 Resultaten vooroverleg ex artikel 10 BRO
 - 9.2 Resultaten inspraak

1. INLEIDING

Voor het bedrijvenpark De Horst werd in 1985 een ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Het bestemmingsplan werd gebaseerd op de locatiekeuze en de uitgangspunten die in het streekplan en in het gemeentelijk structuurplan waren vastgelegd. Het ontwerp-bestemmingsplan werd in 1986 in het kader van het "artikel 8-overleg" ter beoordeling toegestuurd aan verschillende provinciale en rijksinstanties.

Met inachtneming van de verschillende opmerkingen uit dit overleg, vormt het ontwerp-bestemmingsplan de basis voor het onderhavige bestemmingsplan De Horst.

In verband met de grote wijziging van het plan uit 1985 (het vervallen van het Huis van de Sport) en de lange periode die inmiddels is verstreken, is besloten het bestemmingsplan aan te passen en opnieuw in procedure te brengen.

Naar aanleiding van reacties uit het in het kader van artikel 10 BRO gevoerde overleg is het plan thans opnieuw aangepast.

In het oorspronkelijke, uit 1985 daterende, plan was nog voorzien in de realisering van het "Huis van de Sport". De plannen daarvoor zijn enige jaren geleden vervallen. In verband hiermede en gezien de lange periode die inmiddels is verstreken, is besloten een nieuw ontwerp te maken. Dit ontwerp (gedateerd april 1990) werd medio 1990 in het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het besluit op de Ruimtelijke Ordening gebracht. Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen is het ontwerp opnieuw aangepast.

De meest essentiële wijziging ten opzichte van het ontwerp van april 1990 betreft de aard van de werkgelegenheid. In het ontwerp van april 1990 lag de nadruk op de realisering van werkgelegenheid in vooral de quataire sector, i.c. kantoren. Alhoewel zulks volstrekt niét de intentie was, zou, zo leert een puur theoretische berekening, De Horst bij gehele vulling van de uitgeefbare grond met kantoorruimte $\pm 200.000 \text{ m}^2$ kunnen bevatten.

In het thans voorliggende ontwerp wordt, rekening houdend met het streven om de automobiliteit te beperken en rekening houdend met het door de provinciale planologische commissie uitgebrachte advies (zie hoofdstuk 9.1 van deze toelichting), uitgegaan van een gedifferentieerde vulling van De Horst met werkgelegenheid, waarbij als belangrijk uitgangspunt zal gelden, dat De Horst vooral een functie voor de locale en regionale werkgelegenheid dient te hebben.

Uitgaande van een gevarieerde/gedifferentieerde vulling van De Horst en gezien de reële locale en regionale behoefte zal een deel van De Horst worden gevuld met kantoren.

In verband met het lokatiebeleid van de rijksoverheid is in de voorschriften een bovengrens opgenomen voor de kantooroppervlakte. Deze oppervlakte is afgestemd op de regionale kantoorbehoefte, voorzover die behoefte de komende jaren niet binnen Amersfoort kan worden opgevangen.

De planvorm:

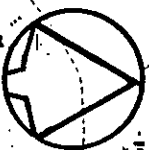
In de oorspronkelijke opzet was gekozen voor een globaal plan met uitwerkingsverplichting. Met name gelet op de uit de behandeling van het ontwerp in de PPC voortgevloeide nadere regelen en differentiatie ten aanzien van de aard van de werkgelegenheid, is thans gekozen voor een gedetailleerd plan. Daaraan is een korte beschrijving in hoofdlijnen toegevoegd, waarin met name de doelstellingen ten aanzien van de aard van de werkgelegenheid, de functie van de Horst en het parkeren zijn verwoord.

AMERSFOORT

RIJKSWEG A28

STOUTENBURG

SCHAAL 1:10000



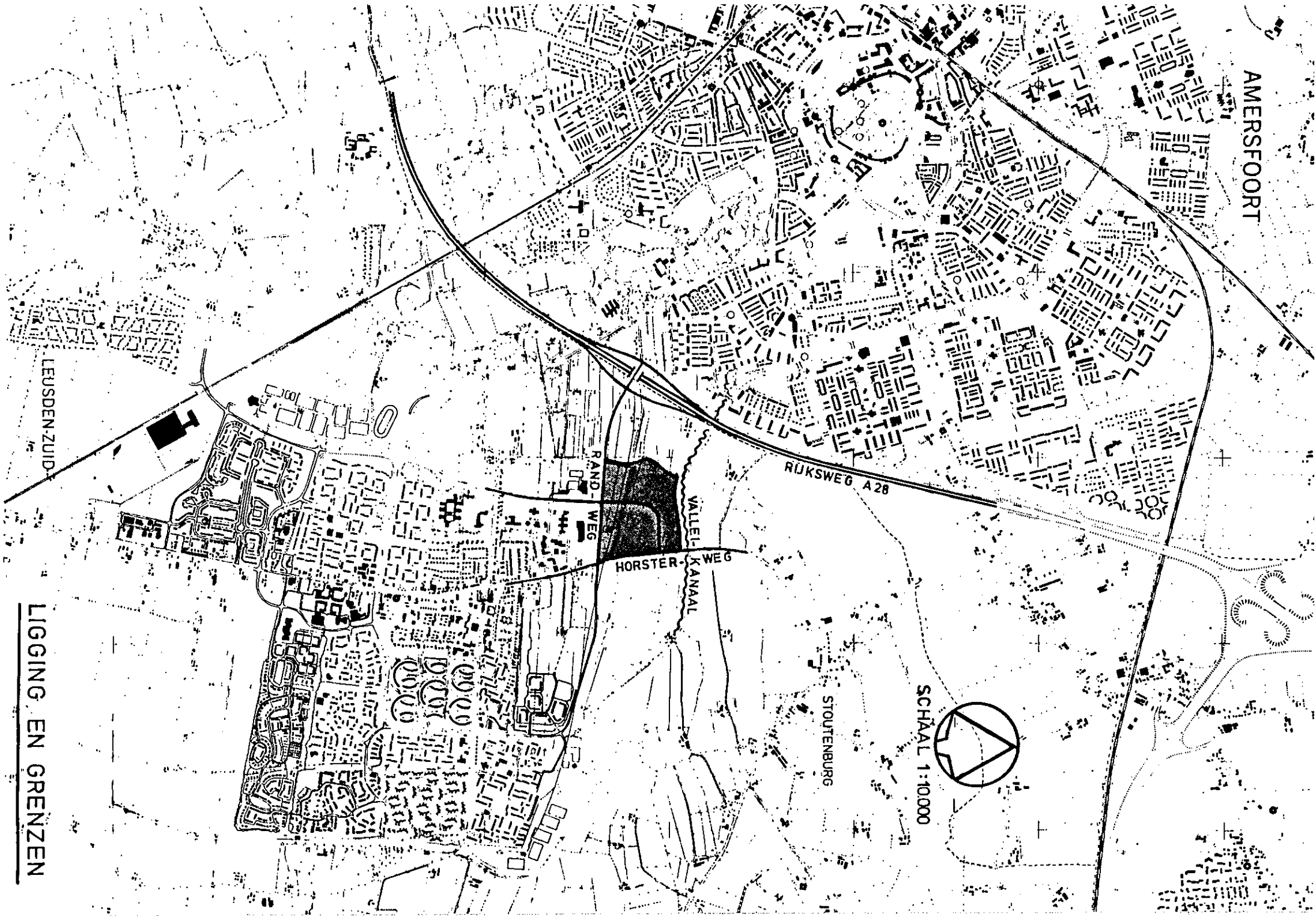
VALLEI-KANAAL

HORSTER- WEG

RAND- WEG

LEUSDEN-ZUID

LIGGING EN GRENZEN



1.1 Ligging en grenzen

Het plangebied De Horst is gelegen in de gemeente Leusden. Het plan heeft een oppervlakte van bruto 19 ha. De netto uitgeefbare oppervlakte is 13,2 ha. Daarvan is via een anticipatie-procedure inmiddels 2,4 ha uitgegeven en bebouwd.

Het plan wordt begrensd door:

- in het noorden het Valleikanaal;
- in het oosten de Zwarteweg/Horsterweg;
- in het zuiden de Randweg en het bestaande werkgebied Princenhof;
- in het westen een agrarische bufferzone tussen het plan en de Rijksweg A28.

1.2 Geldende bestemmingsplannen

In vrijwel het gehele gebied is het bestemmingsplan Buitengebied-oost geldig. Dit plan werd in de gemeenteraad vastgesteld op 25 augustus 1977, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 27 september 1978, terwijl tenslotte de Kroon uitspraak deed op 8 februari 1983. De bezwaren, ingediend bij Gedeputeerde Staten en de Kroon, hadden geen betrekking op het plangebied.

2. RIJKS- EN PROVINCIAAL BELEID

2.1 Inleiding

De ontwikkelingsmogelijkheden van De Horst dienen te worden gezien in relatie met het beleid van de hogere overheden en vanuit het regionaal-ruimtelijk perspectief. Het beleid van hogere overheden betreft het Rijksbeleid, waarin de nadruk valt op de geleiding van de mobiliteit bij de plaats- en inrichtingskeuzen van bedrijventerreinen.

Daarnaast heeft de provincie Utrecht een toetsingskader aangegeven voor de ontwikkeling van bedrijfsterrinen.

2.2 Rijksbeleid

In mei 1990 werd onder verantwoordelijkheid van de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken het werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" uitgebracht.

Een van de uitgangspunten in het werkdocument is, dat door de groei van de automobilitet de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen in de knoei komt en het milieu onder druk staat. Daarom is het gewenst de mobiliteit te geleiden. Een van de middelen is een goede afstemming tussen het locatiebeleid en het verkeers- en vervoersbeleid. Het openbaar vervoer speelt ten aanzien van de bereikbaarheid een belangrijke rol.

Op basis van de bereikbaarheid van locaties, het zogenaamde bereikbaarheidsprofiel, wordt onderscheid gemaakt tussen A-, B- en C-locaties.

A-locaties zijn optimaal door het openbaar vervoer ontsloten door hun ligging aan een knooppunt van openbaar vervoerlijnen op agglomeratie - en nationaal niveau.

B-locaties zijn eveneens goed door het openbaar vervoer ontsloten door hun ligging op een knooppunt van openbaar vervoerlijnen op stedelijk of stadsgewestelijk niveau. Het betreft onder andere locaties bij voorstadhaltes van het spoorwegennet, belangrijke knooppunten van het busvervoer. B-locaties liggen tevens aan een stedelijke hoofdweg of in de nabijheid van de afslag van een autosnelweg. Er is sprake van beperkingen van de parkeerfaciliteiten. De aantrekkelijkheid van de locatie ligt in de goede bereikbaarheid zowel per openbaar vervoer als een redelijke bereikbaarheid per auto.

C-locaties zijn optimaal ontsloten over de weg en liggen in de directe nabijheid van een afslag van een autosnelweg. Er zijn geen eisen met betrekking tot het openbaar vervoer. Bedrijven met een relatief gering aantal werknemers en/of bedrijven die aangewezen zijn op het vervoer van goederen kunnen zich vestigen.

Het bereikbaarheidsprofiel van een locatie is te veranderen, bijvoorbeeld door investeringen in de infrastructuur, in de dienstregelingen van het openbaar vervoer en via parkeerregelingen. Elk bedrijf of elke instelling heeft een zogenaamd mobiliteitsprofiel, dat is het potentieel openbaar vervoergebruik van werknemers en bezoekers van dat bedrijf of die voorziening.

De eigenschappen van locaties (bereikbaarheidsprofielen en van bedrijven en voorzieningen (mobiliteitsprofielen)) zijn van belang voor de locatiekeuze van bedrijfsterreinen. Omgekeerd is bij een gegeven locatie te bepalen welk type bedrijf daarbij hoort.

In de bijlage "Toelichting van bedrijfsgroepen aan bereikbaarheidsprofielen in het werkdocument" wordt de karakteristiek van A-, B- en C-locaties als volgt omschreven.

A-locaties: arbeidsintensieve en/of bezoekersintensieve bedrijven en voorzieningen

Hierbij kan worden gedacht aan: industrie (administratieve kantooractiviteiten), bouw (administratieve kantooractiviteiten), dienstverlenende bedrijven (publiekgerichte en administratieve kantooractiviteiten), detailhandel (stadsdeelniveau en hoger), zakelijke dienstverlening (publiekgerichte en administratieve kantooractiviteiten met geen of een gemiddelde auto-afhankelijkheid), horeca (hotels e.d.), overheidsbestuur (publiekgerichte en administratieve kantooractiviteiten), communicatiebedrijven (publiekgerichte kantooractiviteiten), openbare nutsbedrijven (publiekgerichte kantooractiviteiten), sociaal-culturele instellingen, hoger onderwijs, scholen (primair en secundair onderwijs) met een bovenlocale functie, medische en veterinaire diensten, maatschappelijke diensten (administratieve kantooractiviteiten).

B-locaties: bedrijven en voorzieningen met een matige arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een matige auto-afhankelijkheid

Hierbij kan worden gedacht aan: verhuurbedrijven, instrumenten en optische industrie, reparatie gebruiksgoederen, groothandel (administratieve kantooractiviteiten), zakelijke dienstverlening (administratieve kantooractiviteiten met een hoge auto-afhankelijkheid), transportbedrijven (administratieve kantooractiviteiten), kledingindustrie, grafische industrie, kunstmatige garen- en vezelindustrie, communicatiebedrijven (administratieve kantooractiviteiten, verwerking en distributie), openbare nutsbedrijven (administratieve kantooractiviteiten), sport en recreatie, maatschappelijke diensten (verblijven/therapie).

C-locaties: bedrijven en voorzieningen met een lage arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een hoge auto-afhankelijkheid en/of een hoge afhankelijkheid van het goederenvervoer over de weg

Hierbij kan worden gedacht aan: aardolie-industrie, hout- en meubelindustrie, chemische industrie, basismetalenindustrie, papierindustrie, textielindustrie, metaalproductenindustrie, lederindustrie e.d., elektrotechnische industrie, machine-industrie, rubber- en kunststofverwerkende industrie, voedings- en genotmiddelenindustrie, transportmiddelenindustrie, groothandel (overige goederen), bouwmaterialen e.d., transportbedrijven (werkplaats/opslag/stalling), groothandel (bulkgoederen), bouw (werkplaats/opslag), dienstverlenende bedrijven (productie-activiteiten), openbare nutsbedrijven (productie)

Dit voorgenomen beleid heeft, indien het ongewijzigd wordt vastgesteld, een v rreikende invloed op de economische ontwikkelingen in Nederland. De discussies erover zijn nog niet afgerond.

2.3 *Provinciaal beleid*

2.3.1 *Streekplan*

In het vigerende streekplan Utrecht is in het kader van het bedrijfsvestigingsbeleid aangegeven, dat elke gemeente de ruimtelijke voorwaarden moet kunnen scheppen voor binnengemeentelijke verplaatsingen of uitbreidingen van bestaande bedrijven en voor vestiging van lokaal verzorgende bedrijven. Leusden is in het streekplan aangewezen als provinciale opvangkern. Leusden heeft daarmee een bovenlocale c.q. regionale taakstelling. Dat betekent, dat Leusden een functie heeft voor de hervestiging van reeds in de provincie gevestigde bedrijven alsook voor de vestiging van regionaal verzorgende bedrijven. Het gaat dan om bedrijven waarvan de inkoop en/of afzet van producten of diensten hoofdzakelijk betrekking heeft op de provincie.

Verder bieden de provinciale opvangkernen vestigingsmogelijkheden voor innoverende activiteiten en speerpunten.

Voorts noemt het streekplan voor het streekplandeelgebied Amersfoort ook de locaties, die voor ontwikkeling als bedrijfsterrein in aanmerking komen. Voor de periode tot 1990 wordt daarin onder andere De Horst genoemd.

2.3.2 *Uitwerking streekplan*

Het ETI heeft twee onderzoeken uitgevoerd en neergelegd in de rapporten "Meerjarenplanning bedrijfs- en kantorenterreinen provincie Utrecht 1988-1998" en "Werkgelegenheid en werkloosheid".

Het eerstgenoemde rapport past in de systematiek van voortschrijdende toekomstverkenningen en biedt mogelijkheden de streekplanramingen te toetsen aan de feitelijke ontwikkelingen.

In april 1990 heeft het college van Gedeputeerde Staten haar standpunt bepaald over deze rapporten. Op dat moment was de "werkwijzer" nog niet gepubliceerd. Uit de provinciale reactie op het ontwerp-bestemmingsplan (12 november 1990) blijkt echter dat het provinciale standpunt nog steeds van kracht is.

In de periode tot 1998 wordt voor de gehele provincie een tekort van circa 180 ha geraamd. Het tekort in de regio Midden Utrecht tot 1998 bedraagt eveneens 180 ha. In de overige regio's is soms sprake van een tekort, soms van een overschot, dat elkaar globaal genomen compenseert. In het streekplandeelgebied noord-oost zijn vraag en aanbod ongeveer in evenwicht, neigend naar een licht tekort. Tekorten worden voorzien van "klassiek" terrein en institutenpark, waar enig overschot aan representatief bedrijfsterrein tegenover staat.

Er dient, naar de mening van Gedeputeerde Staten, kritisch te worden omgegaan met de ruimtelijke mogelijkheden die het streekplan biedt. Een vestigingsbeleid dat sterker is gericht op ruimte-intensieve bedrijven met gering ruimtegebruik ten opzichte van het aantal arbeidsplaatsen is een belangrijk uitgangspunt van Gedeputeerde Staten.

Over de aard van de werkgelegenheid die in Utrecht met name moet worden nagestreefd, wordt het volgende beleid voorgestaan.

- * De Randstad, inclusief Utrecht, beschikt blijkens onderzoeken over een geschikt produktiemilieu voor kantoren in de bedrijfstak economische dienst en met name in de non-profit sector. Vooral deze laatste sector dient nadrukkelijk deel uit te maken van het provinciale stimuleringsbeleid.
- * Ten aanzien van de bedrijvigheid in de industrie en de distributiesector (groothandel, transport) dient het beleid te zijn gericht op de stimulering van kansrijke delen van deze bedrijfstakken met een gunstige verhouding arbeidsplaatsen/terrein.
- * De provincie is relatief kleinschalig. Daarom wordt ten aanzien van ruimte-extensieve bedrijven van buiten de provincie een terughoudend beleid gevoerd.
- * Reeds in de provincie gevestigde bedrijven krijgen optimale ontplooiingsmogelijkheden (inclusief mogelijkheden voor verplaatsing).
- * Met inachtnaam van de voorgaande randvoorwaarden zal het streven naar het aantrekken van buitenlandse bedrijven worden geïntensiveerd.
- * Vanuit het streven naar een gelijkmatige werkgelegenheidsontwikkeling en een zorgvuldig ruimtegebruik zal veel nadruk worden gelegd op een zorgvuldige planning in de fasering van het beschikbaar komen van bedrijfsterrein, waarbij de bijzondere aandacht zal vallen op de agglomeratie Utrecht.

3. KARAKTERISTIEK BEDRIJFSTERREINEN

In verband met de verschillen in karakter tussen bedrijfsterreinen onderling, is het wenselijk een globale indeling te geven van typen bedrijfsterreinen met de specifieke kenmerken daarvan, zulks afgezien van het onderscheid dat in het werkdocument op grond van andere motieven wordt gemaakt.

Er is sprake van een theoretisch onderscheid. In veel gevallen zal een bedrijfsterein niet zijn te rangschikken in één categorie doch in verschillende of in het overgangsgebied tussen de onderscheiden categoriën.

3.1 Traditionele industrieterreinen

Aard van de bedrijven

Veelal technische bedrijvigheid, waarbij de produktiefunctie voorop staat, zoals voedings- en genotmiddelen, kleding, chemische produkten etc.

Bebouwing

Over het algemeen lage bouwhoogten en extensief ruimtegebruik (grote bebouwingsoppervlakten van circa 1,5 ha tot in een enkel geval circa 10 ha). De gebouwen zijn vaak gebouwd met eenvoudig plaatmateriaal.

Ligging

Veelal buiten de bebouwde kom in verband met het enorme ruimtegebruik, de vaak benodigde afstand tot milieugevoelige objecten en de noodzakelijke gemakkelijke bereikbaarheid voor het zware transportverkeer.

Openbare buitenruimte

Aan de openbare buitenruimte is relatief weinig aandacht besteed. Kenmerkend zijn de brede straatprofielen in verband met vrachtverkeer. Er zijn vrij grote openbare parkeerplaatsen, onder andere in verband met de benodigde parkeerruimte voor vrachtwagens. Groenvoorziening blijft veelal beperkt tot laanbeplanting.

Terreincoëfficiënt

Het ruimtegebruik per arbeidsplaats bedraagt (als richtgetal) meer dan 200 m² terreinoppervlakte.

3.2 Terreinen in de tertiaire sector**Aard van de bedrijven**

In deze sector is sprake van economische dienstverlening. Productie komt niet of nauwelijks voor, hooguit in de vorm van assemblage van hoogwaardige produkten. Deze sector wordt qua bouwvorm gekenmerkt door een kantoorgedeelte en een van klein tot zeer groot variërend bebouwd of onbebouwd opslaggedeelte.

De bedrijven hebben de behoefte zich te profileren in verband met de verkoopfunctie. Gedacht kan worden aan groothandel, opslag-, communicatie- of transportbedrijf.

Bebouwing

Naar de weg toegekeerde kantoorbebouwing van twee tot drie lagen met een etalagefunctie, met daarachter over het algemeen lage productie- of opslagruimten. De kantoren zijn gebouwd met duurzame materialen, terwijl voor de ruimten daarachter weer eenvoudiger materiaal is gebruikt. Een bebouwingsoppervlakte van meer dan 1 ha is geen uitzondering.

Ligging

Vestiging tussen milieugevoelige objecten is in principe mogelijk, maar de laatste jaren is sprake van meer verplaatsing naar bedrijfsterreinen in verband met ruimtegebruik en bereikbaarheid.

Openbare buitenruimte

Vooraf in de strook met kantoren met een etalagefunctie wordt aandacht besteed aan de inrichting van de openbare buitenruimte. De ruimten achter deze kantorenstrook zijn voor wat betreft de inrichting vrijer gelaten en maken dan ook een wat rommeliger indruk.

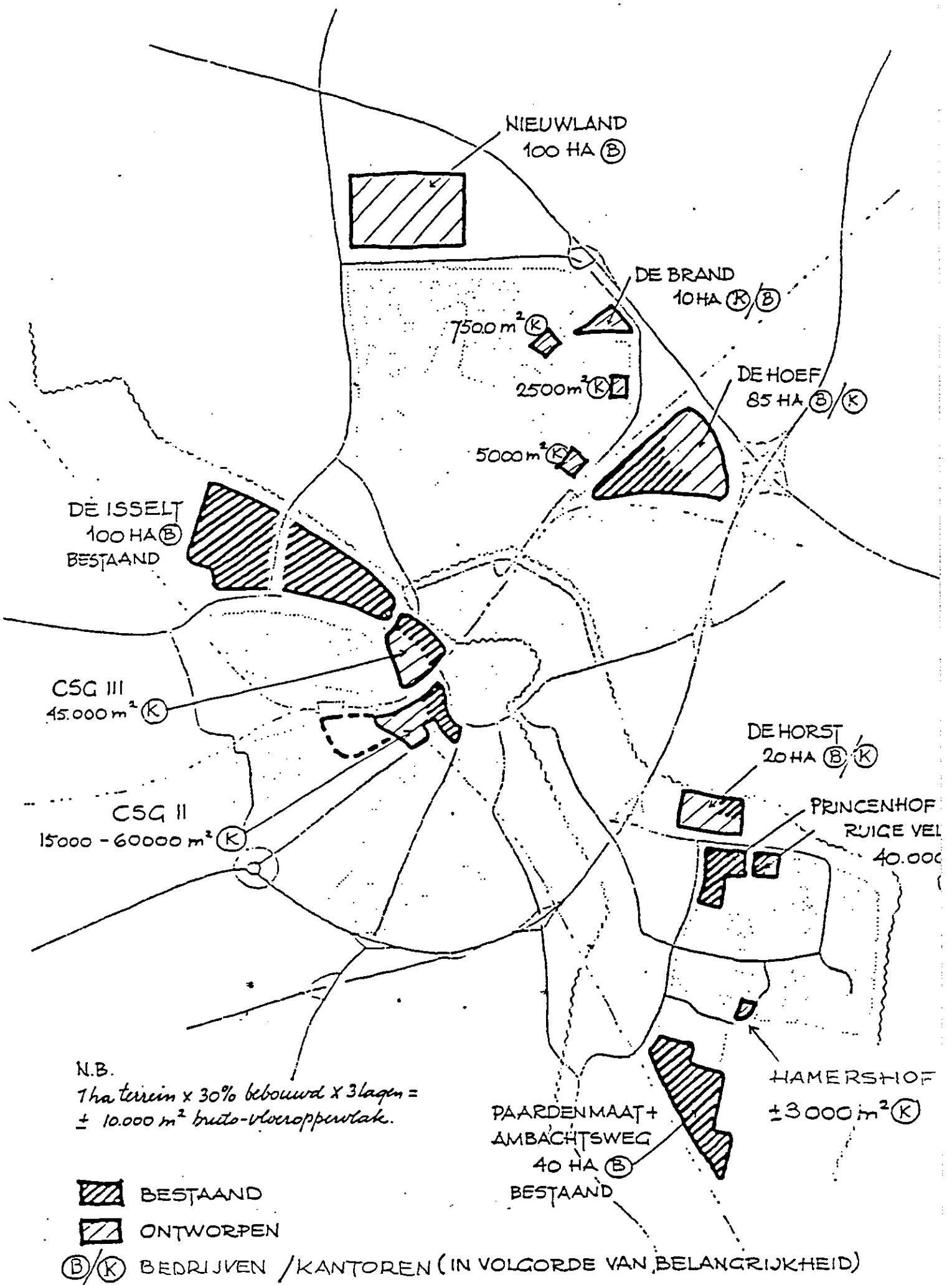
De straatprofielen zijn vrij breed in verband met het vrachtverkeer naar de opslagruimten. Parkeren geschiedt veelal op eigen terrein rondom de bedrijfspanden.

Terreincoëfficiënt

Het ruimtegebruik per arbeidsplaats bedraagt (als richtgetal) 100 tot 200 m² terreinoppervlakte.

3.3 Terreinen in de quartaire sector**Aard van de bedrijven**

Het betreft overwegend kantoorgebouwen. Het gaat dan om sectoren zoals zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, bank- en verzekeringswezen.



OVERZICHT BEDRIJFSTERREINEN IN DE REGIO

Bebouwing

Representativiteit en uitstraling zijn erg belangrijk. Er wordt dan ook veel aandacht besteed aan de vormgeving van de gebouwen, waarbij elk gebouw een eigen identiteit heeft. Duurzame materialen zijn gebruikt. De hoogte van de gebouwen varieert tussen twee en vier bouwlagen, maar kan in meer stedelijke gebieden tot zeven of meer lagen oplopen. De bebouwingoppervlakte varieert veelal tussen 0,5 en circa 1,5 ha.

Ligging

Representatieve omgeving en goede bereikbaarheid zijn vrij belangrijk. Deze hoogwaardige bedrijfsterreinen zijn dan ook vaak gelegen aan de rand van grote steden, in de nabijheid van goede infrastructurele voorzieningen.

Openbare buitenruimte

Vanwege het representatieve karakter wordt veel aandacht besteed aan de inrichting van de openbare buitenruimte. Dit leidt tot een parkachtige omgeving, waardoor er sprake is van een extensief grondgebruik. Het parkeren is op een fraaie manier verwerkt door middel van goed ingerichte parkeerterreinen of door brede straatprofielen niet nodig. Steeds vaker wordt ook de aanwezigheid van diverse voorzieningen (hotel, congresfaciliteiten) als noodzakelijk beschouwd.

Terreincoëfficiënt

Richtgetal voor het ruimtegebruik per arbeidsplaats bedraagt 50 tot 100 m² terreinoppervlakte.

4. AARD VAN DE WERGELEGENHEID IN DE HORST

Het is gewenst binnen de regio een spreiding van werkgebieden naar aard van de vestigingen na te streven. Een inventarisatie van aanwezige en geprojecteerde werkgebieden laat de volgende verdeling zien.

Naam	Gemeente	Oppervlakte	Aard
Paardenmaat	Leusden	33 ha	tertiair, vooral opslag
Ambachtsweg	Leusden	7 ha	traditioneel
Princenhof	Leusden	27ha	tertiair/quartair, nadruk kantoren
't Ruige Veld	Leusden	2 ha	tertiair/quartair gemengd
De Isselt	Amersfoort	100 ha	traditioneel
De Hoef	Amersfoort	85 ha	tertiair/quartair
De Brand	Amersfoort	10 ha	kantoren, detailhandel
CSG	Amersfoort	17 ha	kantoren
Nieuwland	Amersfoort	65 ha	traditioneel/tertiair
De Horst	Leusden	19 ha	nadruk tertiair

In grote lijnen zien wij het volgende beeld.

De kantoorfunctie is en wordt sterk vertegenwoordigd in het centraal stadsgebied Amersfoort. De bestaande en toekomstige werkgelegenheid op traditionele industrieterreinen is geconcentreerd op De Isselt en Nieuwland.

De tertiaire en quartaire sector komen vooral voor in De Hoef, De Brand, Paardenmaat, Princenhof en 't Ruige Veld.

Tot voor kort werden Horst-locaties uitermate geschikt geacht voor de vestiging van hoogwaardige werkgelegenheid, kantoren met name. Het bedrijfsleven had en heeft een grote voorkeur voor terreinen nabij de hoofdassen van verkeer en nabij een aansluiting daarop. Het "werkdokument", gebaseerd op een vermindering van het autovervoer en een vergroting van de rol van het openbaar vervoer, beperkt de kantorenvestigingen. Bedrijfsterreinen die slecht met openbaar vervoer zijn te bereiken, dienen te worden gevuld met bedrijven met een extensief grondgebruik of met bedrijven die zijn aangewezen op het wegtransport.

Dit beleid komt niet overeen met het provinciale beleid. De provincie Utrecht is uitermate geschikt voor de vestiging van kantoren. Er dient, naar de mening van het provinciale bestuur, te worden gestreefd naar de vestiging van ruimte-intensieve bedrijven, dus bedrijven met een gunstige verhouding arbeidsplaatsen/terrein. Tegen deze achtergrond en gelet op de ligging van De Horst ligt de bestemming traditioneel bedrijfsterrein niet voor de hand. Noodzakelijke vestiging van bedrijven in deze sector kan, regionaal gezien, plaatsvinden op De Isselt of Nieuwland te Amersfoort.

De werkgelegenheid in De Horst is gericht op de economische diensten in de profit- en vooral de non-profit-sfeer. Verder kunnen bedrijven in de distributiesector worden toegelaten. Bij het bepalen van de uiteindelijke verhouding ruimtegebruik-arbeidsplaats wordt uitgegaan van de in hoofdstuk 3 aangegeven normen.

Met betrekking tot de herkomst van zich vestigende bedrijven wordt in het streekplan Utrecht het volgende opgemerkt. "De gemeente Leusden heeft een provinciale opvangfunctie. Alle overige gemeenten (in het streekplandeelgebied N.O.) hebben een locale functie." Gezien de betrekkelijk geringe omvang van De Horst (circa 10 ha uitgeefbaar) zal de aandacht echter met name zijn gericht op een locale- en stadsgewestelijke functie.

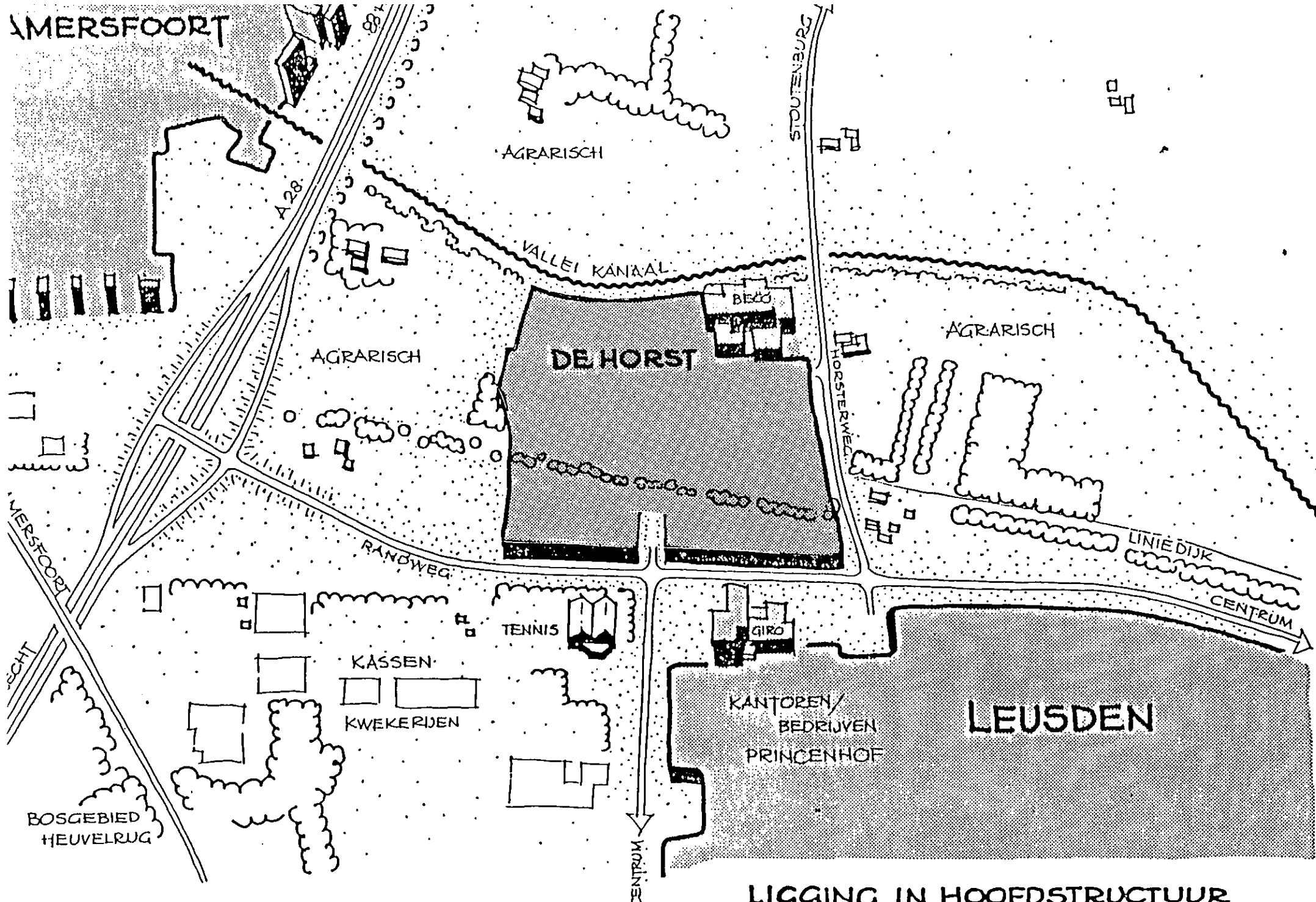
Door het nastreven van het hiervoor vermelde vestigingsbeleid kan een schijnbare tegenstrijdigheid met het "werkdokument" ontstaan. Omdat de aansluiting op de rijksweg A28 pas zeer recent is geopend, is de lijnvoering van het busvervoer nog niet aangepast aan de nieuwe situatie. In hoofdstuk 5 wordt nader op de ontsluitingsmogelijkheden van De Horst met het openbaar vervoer ingegaan. Voor de korte termijn is de ontsluiting van het gebied door een gewijzigde lijnvoering van buslijn 115 mogelijk. De rijtijd van het station Amersfoort tot De Horst is circa 15 minuten.

Nadat de busverbinding over de T11 met Amersfoort is gerealiseerd, zal de rijtijd tussen station Amersfoort en het plangebied aanmerkelijk korter zijn.

5. OPENBAAR VERVOER

Voor het plangebied bestaan uitstekende vooruitzichten voor wat betreft de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Samen met de gemeente Amersfoort en de betrokken vervoersmaatschappijen zijn plannen in voorbereiding, die op korte termijn kunnen leiden tot een bereikbaarheidsprofiel voor De Horst, waarin het openbaar vervoer centraal staat. Dit toekomstperspectief vindt voor een belangrijk deel zijn grondslag in de inmiddels gereedgekomen rechtstreekse aansluiting van Leusden op de rijksweg A28. Niet alleen is De Horst nu komen te liggen in de directe nabijheid van de afslag van een autosnelweg, doch tevens biedt het nieuwe aansluitpunt belangrijke mogelijkheden voor het openbaar vervoer.

De volgende opties komen daarbij in beeld.



LIGGING IN HOOFDSTRUCTUUR

a. Wijziging in de lijnvoering

In de huidige situatie komen de buslijnen vanaf Amersfoort-station en Amersfoort-stadscentrum via de Heiligenbergerweg Leusden binnen. Er zijn vergevorderde plannen om op Amersfoorts grondgebied met gebruikmaking van het nieuwe viaduct over de A28 een vrije busbaan aan te leggen vanaf de Heiligenbergerweg. In deze opzet zullen de bussen dan bij de aansluiting van de T11 op de A28 (ter hoogte van het plangebied) Leusden binnenkomen.

b. Invoering regelbeïnvloeding

De buslijnen, bedoeld onder a, zullen qua doorstromingsnelheid nog meer aan betekenis winnen door invoering van een regelbeïnvloeding (zogenaamde VETAG-systeem) ten behoeve van autobussen.

Door middel van dit systeem kunnen de wachttijden van de autobussen bij de verschillende verkeersregelininstallaties (VRI's) aanmerkelijk worden verkort. In Leusden zijn enkele VRI's al met dit systeem uitgerust en een speerpunt in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid is om dit in de komende jaren verder uit te breiden. De bedoeling is dat deze mogelijkheid in Amersfoort een verdere toepassing krijgt. Inmiddels zijn met de gemeente Amersfoort concrete afspraken gemaakt over de toepassing hiervan op de route Amersfoort-station naar het plangebied.

c. Inzetten van spitsbussen

Het plangebied De Horst ligt in de route van een in 1991 op te starten spitsbustraject naar Utrecht. Een in oprichting zijnde Stichting Groepsvervoer Leusden zal op korte termijn een belangrijke rol spelen in het opzetten van een aanvullend lokaal vervoer. In de ochtenspits zijn er met een tijdsverschil van een half uur twee ritten richting Utrecht. De spitsbussen komen in Leusden-zuid de gemeente binnen, doen vervolgens een aantal haltes aan in Leusden-centrum en gaan daarna in de richting Utrecht via het aansluitpunt op de A28. Tijdens de avondspits worden er twee ritten in tegenovergestelde richting gereden. Door het instellen van een halte bij De Horst wordt het mogelijk dat werknemers uit Leusden en omgeving per openbaar vervoer gemakkelijk hun werkplek kunnen bereiken. Er is verder overleg gaande met de vervoersmaatschappij over het in de toekomst inzetten van spitsbussen "op maat".

d. Opstellen van een vervoersplan

De bedoeling is om in overleg met de vervoersmaatschappijen en de zich op De Horst vestigende bedrijven een vervoersplan voor dit gebied op te stellen. Hierbij staat voorop het streven te komen tot een nog verdergaande verbetering van de ontsluiting door het openbaar vervoer. Dit zal onder andere tot uitdrukking komen door het hanteren van een andere parkeernorm.

6. KENMERKEN HOOFDSTRUCTUUR

6.1 Algemene kenmerken

De belangrijkste omgevingskenmerken voor De Horst zijn ingetekend op de afbeelding "Ligging in hoofdstructuur". Enkele omgevingskenmerken zijn direct van invloed op de ruimtelijke indeling van De Horst. Andere kenmerken bepalen door hun aanwezigheid mede het karakter van het bedrijvenpark.

1. Opvallend is de ligging van De Horst in het randstedelijk gebied tussen Leusden en Amersfoort. Een strook tussen de beide plaatsen behoudt als bufferzone het agrarische karakter, waardoor De Horst aan de buitenrand van Leusden ligt. In deze zone kunnen, overeenkomstig de visie van het provinciale bestuur, ook recreatieve ontwikkelingen plaatsvinden.
2. Blikvangers in dit randstedelijk gebied zijn de A28, de flats van Amersfoort en straks de randbebouwing van De Horst.
3. Ook de overgang van de Gelderse Vallei naar het bosgebied van de Heuvelrug (Lockhorsterbos, Den Treek) is waarneembaar.
4. De gunstige bodemgesteldheid van een smalle strook langs het bos voor bloemen- en plantenteelt wordt zichtbaar in de aanwezigheid van kwekerijen en tuincentra. De nieuwe Randweg ligt langs de achterkanten van deze bedrijven, waardoor op enkele plaatsen, naast de eigen wegbeplanting, aanvullende afschermende beplanting nodig zal zijn.
5. Vanaf het noordelijk gelegen deel van de A28 en vanaf de afrit naar de Randweg wordt zicht verkregen op de bebouwing van De Horst.
6. Een bijzonder element in dit gebied is het Valleikanaal, met op enkele plaatsen oeverbeplanting. Het kanaal vormt de natuurlijke noordelijke grens van De Horst. Voorts domineert de Liniedijk. Langs de Liniedijk ligt het Zwartewegje met hoge boombeplanting.
7. Vanaf de hoofdontsluitingswegen van Leusden zal op diverse punten de bebouwing van De Horst sterk de aandacht trekken. Dit betekent dat, vanuit de belevingswaarde voor Leusden als geheel, moet worden gezorgd voor aantrekkelijke bedrijfsbebouwing langs de buitenrand van De Horst.

6.2 Liniedijk

Binnen het plangebied is de Liniedijk met het daarlangs gelegen Zwartewegje en hoge boombeplanting een dominerend element. Er is onderzocht of het gewenst is de dijk in het plan te handhaven. Daarbij zijn de volgende aspecten bezien:

- a. de historische waarde;
- b. de natuurwaarde;
- c. de landschappelijke waarde;
- d. de recreatieve waarde;
- e. de indeling van het plangebied.

Hierna wordt op deze aspecten verder ingegaan.

a. De historische waarde

De historie gaat terug tot de periode tussen 1582 en 1590, toen in een rapportage werd onderkend dat de moerassige gesteldheid van de Gelderse Vallei mogelijkheden bood ter verdediging van Holland en het Sticht. Bij Woudenberg werd begonnen met het maken van een verdedigingswerk. Ongeveer een eeuw later (1672) werd de mogelijkheid onderzocht om een waterlinie te formeren. In 1742 en volgende jaren werden de Liniedijk en bijbehorende werken uitgevoerd. In 1794 werd de Grebbelinie voor het eerst gebruikt tegen een inval van de Fransen. Toen echter in januari 1795 het water was bevroren, konden de Fransen ongehinderd het ijs optrekken en viel de linie in Franse handen.

In de 19e eeuw zijn nog enkele keren werkzaamheden uitgevoerd. Ook werd onderzoek gepleegd naar de waarde van de linie (1806/1807). De wisselende waterstanden in de Rijn maakten de waarde van de Grebbelinie twijfelachtig. Daarom ontstond het idee bij de Grebbesluis in Rhenen een gemaal te bouwen.

In 1939/1940 werd de Grebbelinie onder gewijzigde omstandigheden en inzichten in staat van verdediging gebracht. Met de bouw van een motorgemaal bij de Grebbesluis werd begonnen. Door de gebeurtenissen in de meidagen van 1940 werd de pas begonnen bouw echter gestaakt. In 1926 was al een deel van de Grebbelinie bij KB aan zijn verdedigingsfunctie onttrokken. Bij KB van 18 oktober 1951 werden de laatste werken opgeheven als vestingwerk. Op grond van de geschiedenis van de Grebbelinie kan worden geconcludeerd, dat de verdedigingsmogelijkheden tot de verbeelding hebben gesproken. De praktische uitvoerbaarheid en waarde zijn echter in vier eeuwen geschiedenis uiterst gering gebleken.

b. De natuurwaarde

De Liniedijk is als grasland in gebruik. Hij is vrijwel onbegroeid. Evenwijdig aan de Liniedijk ligt het Zwartewegje met een beplanting van in hoofdzaak populieren en enkele andere boomsoorten (eiken, els). In de loop van 1984 werd door de werkgroep Milieu-educatie van het Comité Milieuzorg Leusden (CML) een globaal onderzoek verricht van de op en naast de dijk voorkomende beplanting. Er werden slechts algemeen in de Vallei voorkomende planten aangetroffen.

Op een drietal plaatsen bleken stortplaatsen van tuin- en huisvuil aanwezig te zijn.

Uit een meer intensief onderzoek (1988) blijkt in het plangebied en op de Liniedijk een groot aantal planten voor te komen. Het betreft in dit geval uitsluitend een inventarisatie, zonder conclusies.

Er is geen aanleiding te veronderstellen, dat de natuurwaarde van de Liniedijk doorslaggevend moet zijn voor de beslissing over een eventuele handhaving ervan. Bovendien zal de bestemmingsverandering van het aangrenzende gebied zijn invloed hebben op de aanwezige plantensoorten.

c. De landschappelijke waarde

Deze wordt niet zozeer bepaald door de dijk maar door de begroeiing langs het Zwartewegje. Het betreft een begroeiing met overwegend volwassen populieren en elzenwallen ten weerszijden van de weg. Aan de noordzijde van de dijk zijn eveneens delen van een elzenwal aanwezig, met name in het westelijk deel van het plangebied. De populieren hebben hun beste tijd gehad. Zij zullen, als de Liniedijk en Zwartewegje zouden worden gehandhaafd, geleidelijk moeten worden vervangen door bijvoorbeeld eiken en essen.

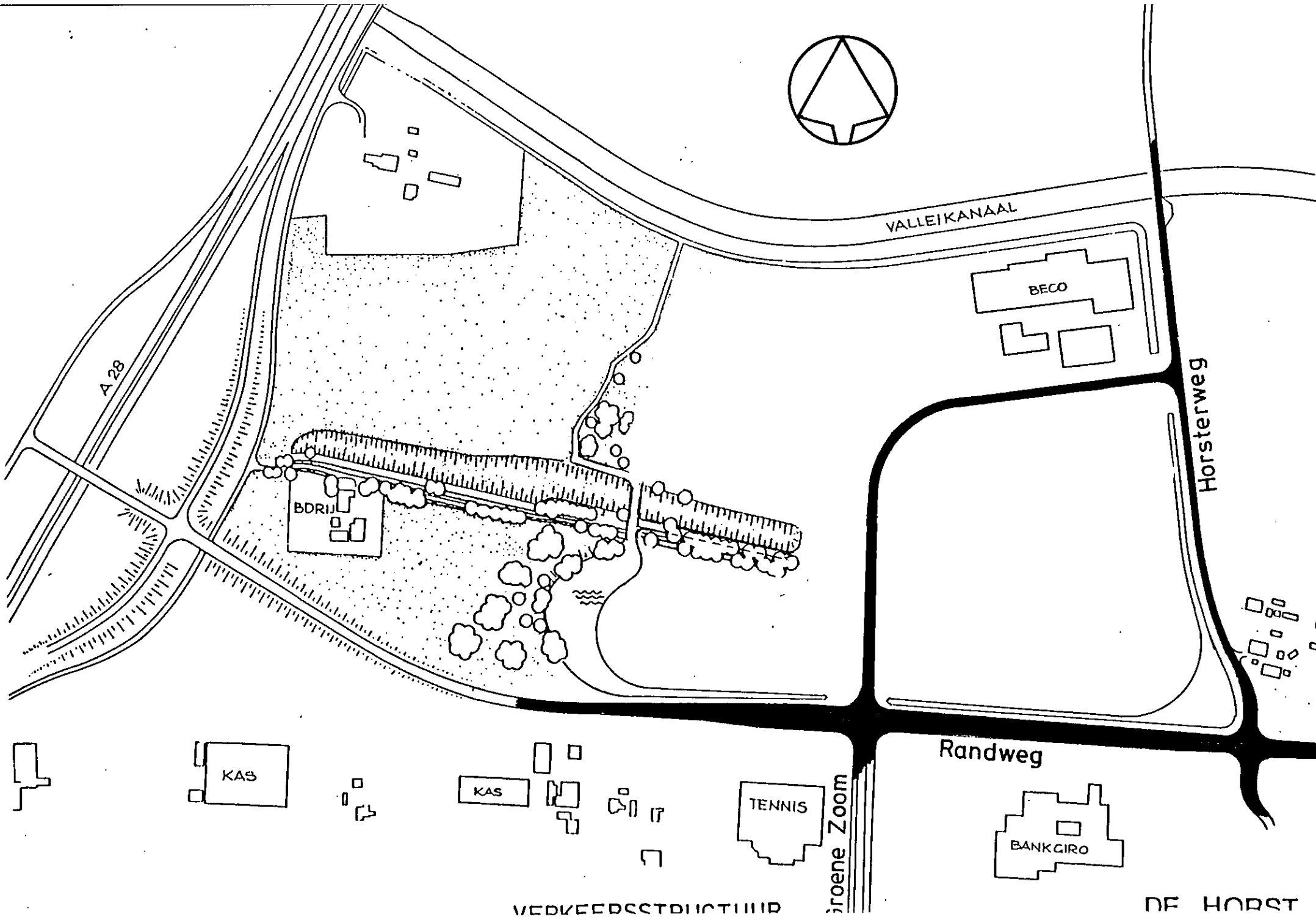
Er staan nu reeds enkele jonge eiken. Het meest beeldbepalende element, de rij populieren langs de Zwarteweg, zal binnen afzienbare tijd vervallen.

d. Indeling plangebied

De aanwezigheid van vooral het oostelijk deel van de Liniedijk vormt een belemmering voor een goede planindeling. Met name het zuid-oostelijke plandeel heeft een maat waarin wegen en bebouwing moeilijk zijn onder te brengen.

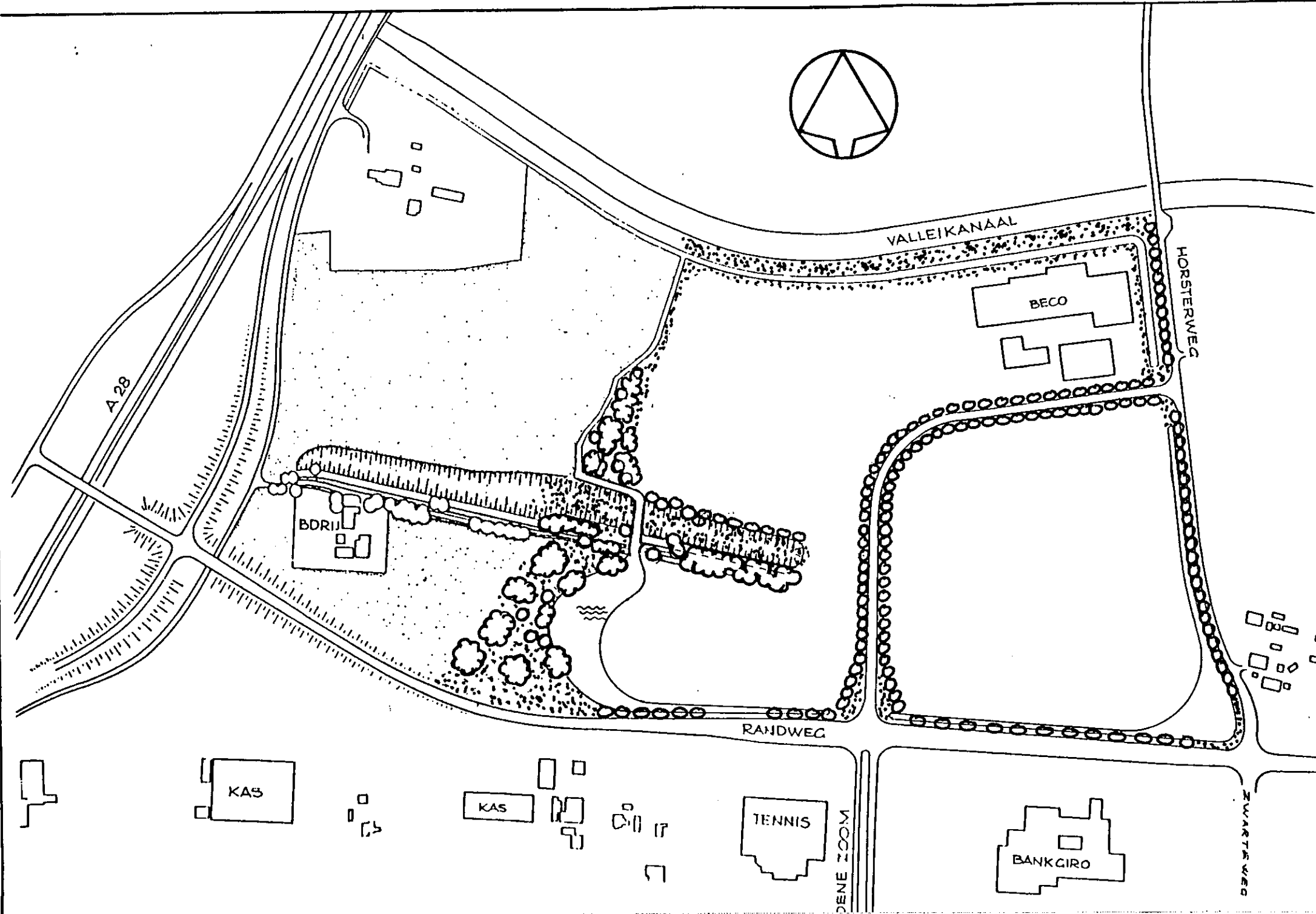
Voor een bebouwing van enige hoogte is het gewenst voldoende afstand tot de Randweg te nemen, waardoor al gauw problemen met de afstand tot de Liniedijk ontstaan.

Op grond van de hiervoor besproken aspecten kan worden geconcludeerd, dat een gedeelte van de Liniedijk binnen het plangebied een recreatieve functie kan krijgen als wandelgebied. Het oostelijk deel van de dijk dient te vervallen om een goede verkaveling van het plangebied mogelijk te maken.



VEDKEEDSTDICTIJD

DE HORST



6.3 Groen

Voor het optimaal functioneren van een werkgebied zijn enkele zaken van wezenlijk belang, namelijk:

- een duidelijk herkenbare structuur;
- recreatiemogelijkheden voor personeel van de bedrijven.

De duidelijkheid van de structuur van het plan kan worden bevorderd door een onderscheid te maken tussen de hoofdontsluitingwegen en de secundaire wegen. Langs de hoofdontsluitingswegen zijn royale groenbermen met bomen in laanbeplanting gedacht.

Het plan biedt enige aanknopingspunten voor een recreatief te gebruiken groenstructuur. In de zuidwesthoek van het plan is een grote waterpartij ontworpen. Behalve visueel aantrekkelijk is deze waterpartij wook nodig als bergingsvijver voor de waterhuishouding van het plangebied.

Het te handhaven westelijke deel van de Liniedijk sluit aan op het hiervoor vermelde gebied waardoor uitstekende wandelmogelijkheden ontstaan voor recreërende werknemers. Tevens wordt daardoor het deel van de dijk vanaf rijksweg A28 geïntegreerd in het plan De Horst.

Het groen is een uiterst belangrijk beeldbepalend element in het plan. Het bepaalt, naast het uiterlijk van de bebouwing, mede hoe het plan wordt ervaren. Het is daarom gewenst de groen- en watervoorzieningen rond de verschillende bedrijven op elkaar af te stemmen, zodat een samenhangende groenstructuur ontstaat.

6.4 Verkeersstructuur

Aan de grens van het plangebied ligt de Randweg, de belangrijkste toegang van Leusden-centrum en het plangebied vanaf rijksweg A28 voor het externe verkeer.

Aan de oostkant van het plangebied ligt de Zwarteweg, overgaand in de Horsterweg. Deze weg zal door de aansluiting van de Randweg op de A28 zeer aan belang inboeten als toegangsweg voor extern verkeer.

In het plangebied zelf zal één hoofdroute worden aangelegd. Deze route sluit ter hoogte van de Groene Zoom aan op de Randweg en buigt na enige tijd af naar de Horsterweg. Behalve voor de ontsluiting van het plangebied zal deze weg ook dienst doen voor het gebied ten oosten van de Horsterweg, nu is besloten om ook daar een stedelijke bebouwing (wonen) tot stand te brengen.

In het gebied zal verder een secundair wegensstelsel worden aangelegd voor de verdeling van het terrein in kleinere eenheden. In het verlengde van het zuid-noord geprojecteerde deel van de hoofdroute is een strook gereserveerd met een breedte die gelijk is aan de tracébreedte van de hoofdroute. Deze strook krijgt vooralsnog een groenfunctie, maar is bedoeld om een aansluiting van het gebied ten noorden van het Valleikanaal niet bij voorbaat moeilijk of onmogelijk te maken.

Werknemers van in De Horst gevestigde bedrijven zullen veelal per (brom)fiets naar het werk gaan. Als onderdeel van de verkeersstructuur voor langzaam verkeer in Leusden zijn langs de Randweg en de Groene Zoom rijwielpaden aangelegd. Deze twee wegen zijn de belangrijkste aanvoerwegen voor het plangebied.

In De Horst zal langs de hoofdroute de vrijliggende langzaam verkeersstructuur worden doorgezet. Ook langs deze weg is een rijwielpad ontworpen. De verkeersintensiteit op de secundaire wegen in het plan is niet van zodanige omvang dat daar vrijliggende rijwielpaden noodzakelijk zijn.

6.5 *Parkeren*

De bepaling van de behoefte aan parkeervoorzieningen is een gecompliceerde zaak omdat de parkeerbehoefte per bedrijf sterk uiteen kan lopen. Normen die worden gehanteerd hebben dan ook een beperkte betekenis. Het is beter om uit te gaan van de parkeerbehoefte van het bedrijf dat zich voor vestiging in De Horst meldt.

Wel is het mogelijk en gewenst enkele maatregelen te nemen die de noodzaak tot het aanleggen van veel parkeerplaatsen verminderen. Dat zijn:

- a. de aanleg van openbare parkeerplaatsen;
- b. het realiseren van, reeds in gevorderd stadium verkerende, plannen voor openbaar vervoer.

In de tot nu toe gerealiseerde werkgebieden is aan de zich vestigende bedrijven de eis gesteld dat de parkeerbehoefte volledig op eigen terrein diende te worden gedekt. Dit leidt tot niet optimaal gebruik van particuliere parkeerterreinen. In De Horst is gekozen voor de aanleg van een deel van de parkeerplaatsen als openbare voorziening, waardoor een optimaal gebruik van deze parkeerplaatsen mogelijk is. De parkeernorm kan diensgevolge worden verlaagd.

Het opvoeren van de frequentie van het openbaar vervoer zal een geringer autogebruik tot gevolg hebben. Ook daardoor wordt het mogelijk te volstaan met een geringer aantal parkeerplaatsen.

6.6 *Parkeernorm*

De Stichting Centrum voor Regelgeving en onderzoek in de grond-, water- en wegenbouw en de verkeerstechniek heeft een uitgebreid literatuuronderzoek gehouden naar parkeercijfers voor ondermeer werkgebieden (ASVV 1988).

In de sector industrie, ambacht, bouw, groothandel en transport kan de parkeerbehoefte op 1,65 parkeerplaats per 100 M² b.v.o. of 1 parkeerplaats per 60 M² b.v.o. worden gesteld. Rekening houdend met de mogelijkheid gebruik te maken van openbare parkeerplaatsen kan deze norm worden verlaagd tot 1 parkeerplaats per 70 M² b.v.o. Voor de kantoren wordt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 50 M² b.v.o. aangehouden. Deze norm kan in verband met de aanwezigheid van de openbare parkeerplaatsen worden verlaagd tot 1 parkeerplaats per 60 M² b.v.o.

Voor het gebied met de bestemming Horeca-doeleinden is bovenstaande vermindering niet toepasbaar in verband met de andere functie. Voor een hotel-restaurant zullen de volgende normen worden gehanteerd:

- 0,40 parkeerplaats per arbeidsplaats, vermeerderd met
- 0,20 parkeerplaats per zitplaats voor het restaurantgedeelte en
- 1 parkeerplaats per hotelkamer.

Er is uitgegaan van de hoofdfunctie hotel-restaurant. Vergader- en congresfaciliteiten zijn ondergeschikt. In de parkeernorm is daarvoor dan ook geen vermeerdering voorzien.

In dit plandeel zijn geen openbare parkeerplaatsen opgenomen.

6.7 *Dichtheid en hoogte*

Door de ligging van De Horst aan de rand van Leusden moeten er eisen worden gesteld aan de maximale hoogte van gebouwen. De aard van de werkgelegenheid stelt beperkingen aan de dichtheid van de bebouwing. Bij voorkeur moet het plan ruim worden opgezet.

De planopzet gaat uit van wat hogere kantoorbebouwing langs de Randweg en Horsterweg. In het noordwestelijk plandeel en het middendeel zijn ook andersoortige bedrijven mogelijk waarvoor over het algemeen een lagere bouwhoogte kan gelden.

De bedoelingen met het werkgebied kunnen worden bereikt door een maximaal bebouwingspercentage van 35% toe te staan. In gevallen waarin het open karakter van het gebied niet wordt aangetast en afhankelijk van de bouwhoogte kan het bebouwingspercentage worden vergroot tot maximaal 50%. De onbebouwde ruimte kan naar keuze worden gevuld met een aantal parkeerplaatsen op maaiveld en groen. In ieder geval moet tenminste 20% groen aanwezig blijven.

Voor de hoogte van de bebouwing is de plaats in het plan van groot belang. De hoogte van de bebouwing kan variëren van één laag tot maximaal vier lagen. De hoogte van de bedrijfsgebouwen voor opslag en/of produktie hebben uiteraard een afwijkende maatvoering. In hoogten uitgedrukt varieëren de bouwhoogten van circa 3,5 meter tot circa 14 meter. Hierbij wordt opgemerkt, dat langs de Randweg en Horsterweg in tenminste 3 bouwlagen dient te worden gebouwd. Het middengebied is met name bedoeld voor minder hoge bedrijfsruimtes.

6.8 *Waterhuishouding*

Voor een goede waterhuishouding van De Horst en het resterende agrarisch gebied ten westen van het plan, moet rekening worden gehouden met de volgende elementen.

1. De ontwatering en waterberging van het plangebied zelf.
2. De ontwatering van het resterende agrarisch gebied tussen het plangebied en de A28, de bufferzone.
3. De afvoermogelijkheid van het gebied ten zuiden van De Horst naar het lozingspunt bij het Valleikanaal.

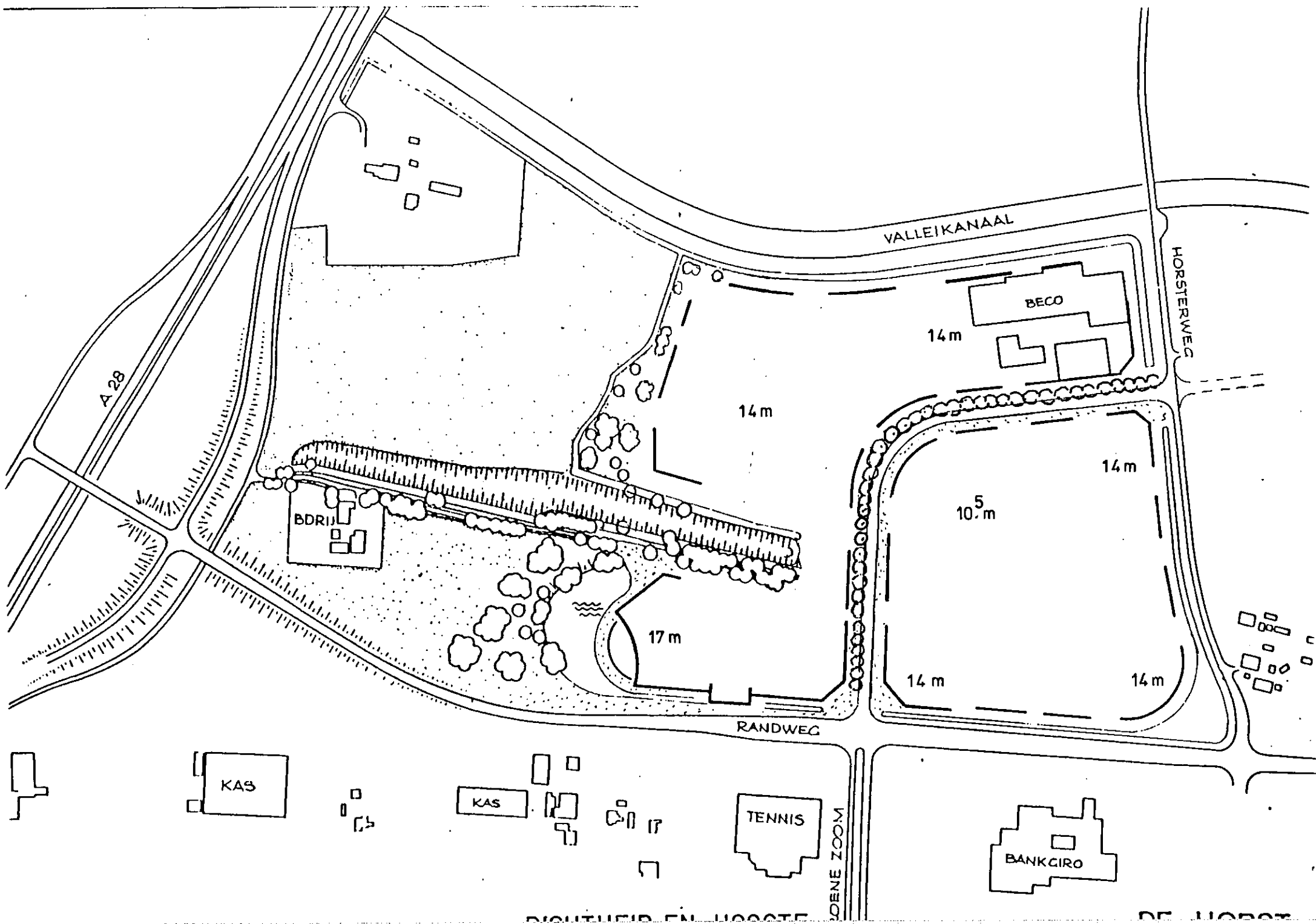
1. Ontwatering plangebied

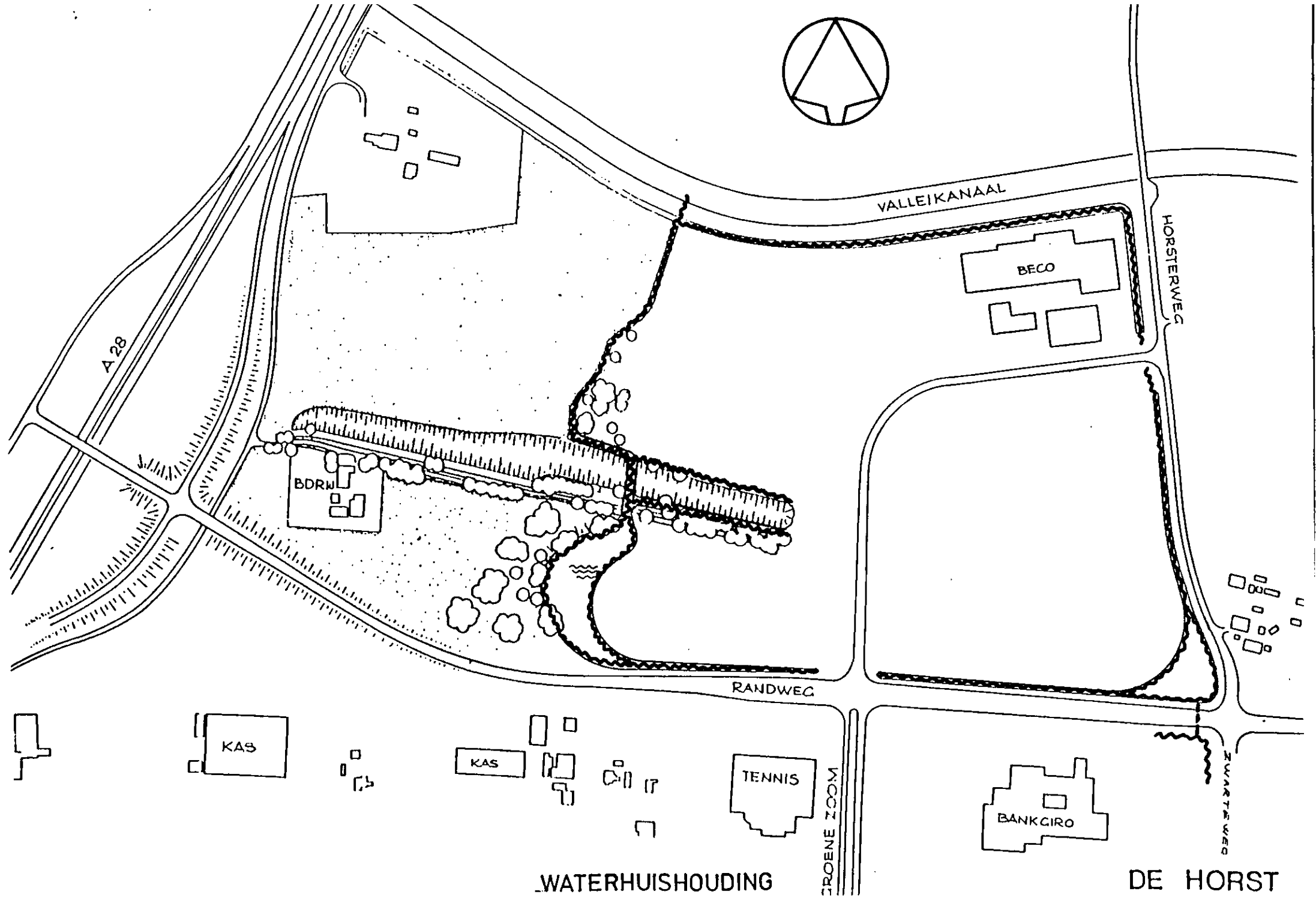
Bebouwing en parkeerplaatsen zorgen gezamenlijk voor een grote verharde oppervlakte. De omvang van het open water, dat als tijdelijke berging fungeert moet als gevolg daarvan ook groot zijn. Rekening moet worden gehouden met een wateroppervlakte met een omvang van 7% van de bruto-planoppervlakte.

In de zuidwesthoek van het gebied is een grote waterpartij ontworpen, die een recreatieve functie vervult binnen de groene bufferzone en die tevens het grootste deel van de behoefte aan open water dekt. De waterpartij zal door middel van een sloot worden verbonden met het lozingspunt op het Valleikanaal in de noordwesthoek van De Horst. Ook de sloot aan de oost- en noordkant van het plangebied heeft een bergingsfunctie. Het open water heeft een peil van 1,10 meter + NAP en zal daarmee circa 1,50 meter beneden het maaiveld liggen.

2. Agrarisch gebied bufferzone

In dit gebied moet een zomer- en winterpeil in stand worden gehouden. De peilhoogte 's zomers is 1.00 + NAP en 's winters 0,75 + NAP. Het gebied loost eveneens op het Valleikanaal bij het lozingspunt in de noordwesthoek van De Horst.





WATERHUISHOUDING

DE HORST

3. Afvoer gebied ten zuiden van De Horst

Ongeveer de helft van het stedelijk gebied loost via het ten zuiden van De Horst gelegen plan Princenhof op het Valleikanaal. De Horst heeft daarmee een uiterst belangrijke doorvoerfunctie. Het water komt in de zuidoosthoek het plangebied binnen. Vandaar wordt het via een watergang langs de oost- en noordzijde van het plangebied geleid naar het lozingspunt in de noordwesthoek van De Horst.

In overleg met het Waterschap is het profiel van de watergang bepaald. Het gedeelte rond de BECO is al in het definitieve profiel uitgevoerd. Op de watergang is de keur van toepassing, wat onder meer betekent dat onderhoudspaden erlangs moeten worden vrijgehouden.

7. MILIEU

7.1 *Liniedijk*

Een opvallend element in het plangebied is de Liniedijk, zelf een niet erg opvallende met gras begroeide verhoging in het landschap. De dijk wordt vooral geaccentueerd door de boombeplanting langs het parallel gelegen Zwartewegje. In hoofdstuk 4.3 heeft een waarde-bepaling vanuit verschillende gezichtspunten plaatsgevonden.

In de afweging van belangen is gebleken dat een deel van de Liniedijk in het plan De Horst kan worden opgenomen zonder dat dit tot onaanvaardbare situaties in de planvorming leidt.

7.2 *Wet Geluidhinder*

Het plangebied ligt binnen de geluidszones van de A28 en de Randweg. Conform de voorschriften bij het bestemmingsplan kunnen binnen deze zones onder andere kantoren en een hotel/motel worden gebouwd. Woningbouw is uitgesloten.

Sedert de wijziging van de Wet Geluidhinder (Stb. 1989, 157) worden kantoorgedeelten van de bedrijfsbebouwing niet meer als geluidsgevoelige gebouwen aangemerkt. Ook een hotel/motel valt buiten de werkingssfeer van de Wet Geluidhinder.

Gezien het feit dat de bouw van geluidgevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan is uitgesloten, hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. De Wet Geluidhinder heeft geen consequenties voor de planopzet noch voor de te doorlopen juridische procedures. De verantwoordelijkheid voor een aanvaardbaar akoestisch klimaat in en rond de gebouwen berust bij de eigenaren/exploitanten ervan.

7.3 *Veiligheidszones*

Buiten het plangebied, in de bufferzone tussen het plangebied en de A28, ligt een hogedruk-gasleiding op een afstand van 140 à 160 meter uit de plangrens. De afstand die moet worden aangehouden tot hogedrukgasleidingen hangt af van de diameter van en de druk in de leiding. Door het Ministerie van VROM zijn in 1984 regels daarvoor vastgesteld (circulaire "Zonering langs hogedruk-aardgastransportleidingen, Ministerie VROM, DGMH/B, nummer 01044004 d.d. 26 november 1984).

Uit veiligheidsoverwegingen wordt ter weerszijden van de leiding een afstand aangehouden tot gebouwen of plaatsen waar frequent en/of langdurig personen verblijven. Deze afstand is in principe zodanig, dat daarbuiten de invloed van de leiding op de omgeving verwaarloosbaar mag worden geacht (de toetsingsafstand).

Indien planologische, technische en economische motieven geen aanleiding geven voor een verkleining van de bebouwingsafstand, wordt de toetsingsafstand als bebouwingsafstand aangehouden.

De leiding nabij De Horst heeft een diameter van 36" en een bedrijfsdruk van 115 bar. De bijbehorende toetsingsafstand is 115 meter. De leiding ligt voldoende ver van de bebouwing in De Horst.

Bij het planten van bomen moet er rekening mee worden gehouden, dat in een strook van 5 meter ter weerszijden van de leiding geen bomen of diepwortelende struiken mogen worden geplant (brief N.V. Nederlandse Gasunie d.d. 16 augustus 1965). Ook bij de aanleg van de waterpartij dient deze afstand in acht te worden genomen.

7.4 Verkooppunt motorbrandstoffen

In het plan wordt de mogelijkheid geboden tot het stichten van een verkooppunt voor motorbrandstoffen. In een compleet verkooppunt wordt naast benzine ook LPG verkocht. Het onbeperkt toestaan van de verkoop van alle soorten motorbrandstoffen legt een grote claim op de omgeving. In de integrale nota LPG, die door het Ministerie van VROM in 1984 aan de Tweede Kamer werd aangeboden en door deze is aanvaard, zijn de nodige richtlijnen opgenomen.

Bij nieuwe situaties wordt de omringende bebouwing in drie categorieën ingedeeld, te weten:

1. bijzondere objecten categorie I, zoals zwembaden, hotels en kantoorgebouwen bestemd voor minder dan 50 personen, industriegebouwen;
2. incidentele of verspreide bebouwing;
3. woonwijk, flatgebouwen en bijzondere objecten categorie II, zoals ziekenhuizen, scholen, winkelcentra, hotels en kantoren bestemd voor meer dan 50 personen.

De afstanden waarbinnen deze bebouwing niet mag voorkomen verschillen per categorie. In onderstaande tabel zijn deze weergegeven. In het bestemmingsplan prevaleren de mogelijkheden van bebouwing. Het stichten van een verkooppunt waar ook LPG wordt aangeboden behoort evenwel tot de mogelijkheden.

Tabel: aan te houden minimum afstanden tot woonbebouwing en bijzondere objecten voor nieuwe situaties (in meters)

	Bijzondere objecten catego- rie I	Incidentele bebouwing	Woonwijk, flatgebouwen en bijzondere objecten categorie II
1. Opstelplaats tankauto/vulpunt	30	80	80
2. Ondergronds reservoir	20	40	40
3. Afleverzuil	20	20	20

7.5 Bodemkundig onderzoek

Het grootste deel van het gebied heeft een agrarische bestemming. Een verontreiniging van de bodem lijkt daarom niet erg waarschijnlijk. Het Zwartewegje en de berm van de Liniedijk gaven door hun geïsoleerde ligging nog wel eens aanleiding om afval te deponeren. Hierdoor kan plaatselijk bodemverontreiniging zijn ontstaan. Daarnaar zal een onderzoek worden ingesteld, zodat bij uitgifte een schoon-grond-verklaring kan worden afgegeven.

8. ONDERZOEK ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Vooruitlopend op het definitieve bestemmingsplan is in 1985 reeds een deel van dit plan bouwrijp gemaakt en heeft een verkoop plaatsgevonden aan Beco van 23.250 m². Bij de verdere uitwerking van dit plan is met het voorgaande feit rekening gehouden.

Grondgebied exploitatiegebied

Het totale oppervlak van De Horst bedraagt	188.665 m ²
Af: bovenwijkse voorzieningen Randweg en Horsterweg	<u>9.665 m²</u>
Resteert als exploitatiegebied	179.000 m ²
	=====

Het grondgebruik van het exploitatiegebied is als volgt samen te vatten:

- Reeds uitgegeven gronden	23.250 m ²	
- Nog uit te geven gronden	<u>108.595 m²</u>	
- Totaal uitgeefbaar	131.845 m ²	74%
- Verharding	22.885 m ²	13%
- Water	7.170 m ²	4%
- Groen	<u>17.100 m²</u>	<u>9%</u>
Totaal	179.000 m ²	100%
	=====	

Buiten het plangebied, aansluitend op de westkant, is nog circa 15.000 m² groen en 10.400 m² water geprojecteerd. Dit gebied maakt deel uit van het exploitatiegebied en de daaraan verbonden kosten zijn in de berekening opgenomen.

Overzicht kosten en gemiddelde prijs per m²

Kosten	Tot 1-1-1991	Na 1-1-1991	Totaal
Grondverwerving	2.470.389,--	465.211,--	2.935.600,--
Inrichtingskosten	435.371,--	5.624.000,--	6.059.371,--
Planontwikkeling en uitvoering	702.486,--	1.579.745,--	2.282.231,--
Bijdrage in fonds bovenwijkse voorzieningen	229.345,--	3.570.655,--	3.800.000,--
Gecalculerde prijsstijgingen na 1991	-,--	1.109.165,--	1.109.165,--
Renteverliezen	<u>449.548,--</u>	<u>1.806.564,--</u>	<u>2.306.112,--</u>
Totaal	4.337.139,-- =====	14.155.340,-- =====	18.492.479,-- =====
Opbrengsten	2.177.266,-- =====	16.343.548,-- =====	18.520.814,-- =====
Boekwaarde per 1 januari 1991	2.159.873,-- =====		
Exploitatiesaldo op eindwaarde			28.335,-- =====

De gemiddelde kostprijs van de nog uit te geven gronden bedraagt f 16.343.548,-- : 108.595 m²
= f 150,50 per m².

9. INSPRAAK EN VOOROVERLEG

9.1 Vooroverleg artikel 10 BRO

Algemeen

Reacties van een aantal instanties en de publicatie van het zogenaamde "werkdokument" zijn aanleiding geweest tot een ingrijpende aanpassing van de doelstellingen met betrekking tot de aard van de werkgelegenheid in De Horst. Geconstateerd is dat het Rijks- en provinciaal beleid over de aard van de bedrijfsvestigingen in de provincie Utrecht niet geheel in elkaars verlengde liggen. Er is gepoogd voor De Horst een evenwicht te vinden tussen het Rijks- en provinciaal beleid. Dat houdt concreet in dat voor De Horst niet uitsluitend naar hoogwaardige (kantoor) vestigingen zal worden gestreefd. Ook bedrijven met een belangrijke opslagfunctie en een daaraan gekoppelde vervoerswijze zullen ruime mogelijkheden voor vestiging krijgen. Daarnaast wordt ruimte gereserveerd (enkele hectares) voor de vestiging van plaatselijke bedrijven.

Ten gevolge van vorenstaande beleidswijzigingen is de toelichting bij het bestemmingsplan ingrijpend aangepast. Veel van de gemaakte opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting. Van het Gewest Eemland, het Economisch Technologisch Instituut, de Rijksverkeersinspectie en de Regionale Inspectie Milieuhygiëne Utrecht werd, ook na een herinnering, geen reactie ontvangen.

1. Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en Groen

- De Horst past in provinciale werkgelegenheidsvisie, bij de behoefteraming echter van meer recente ETI-rapporten uitgaan (regionale afstemming bedrijfs(terrein)kwaliteiten).
- In het verlengde van de streekplanvisie bredere behoefteraming noodzakelijk, waarbij tevens de verhouding lokale en regionale opvangfunctie en de effecten van het provinciale ontwikkelingsbeleid zichtbaar worden.
- In plantoelichting omvang uitgegeven en nog niet te geven terrein beter zichtbaar maken.
- Gelet op recente goedkeuring plan Centraal Stadsgebied Amersfoort rekening daarmee houden.
- Aandacht wordt gevraagd voor het recente ontwikkelde rijksbeleid met betrekking tot mobiliteit en locatiebeleid uit de 4e nota RO. In verband daarmee een betere OV ontsluiting nastreven.
- In verband met ontgravingen voor de waterhuishouding tot 1,50 meter beneden maaiveld is een ontgrondingsvergunning noodzakelijk.
- Het hanteren van een inrichtingsplan is in formeel-juridische zin een omstreden zaak. De geformuleerde kwaliteitseisen kunnen grotendeels in de beschrijving in hoofdlijnen worden verwerkt.
- Er is geen inzicht in de maatschappelijke uitvoerbaarheid gegeven.
- Het plan lijkt uitvoerbaar. Voorkeur wordt echter gegeven aan het calculeren volgens het zogenaamde klassieke eindwaarde-systeem. Behalve een volgens de dynamische kostprijsmethode opgezet onderzoek wordt ook gevraagd naar een actuele versie van de nota bovenwijkse voorzieningen.
- Is gebeurd, verwerkt in toelichting.
- Is gebeurd, verwerkt in toelichting.
- Is gebeurd, verwerkt in toelichting.
- Is gebeurd, verwerkt in toelichting.
- Is gebeurd, zie hoofdstuk 4 toelichting.
- Hieraan wordt bij de technische planvoorbereiding aandacht besteed.
- Alles overwegend wordt gekozen voor een andere planvorm i.c. een globaal plan met uitwerkingsverplichting.
- Met betrekking tot het ontwerp heeft een inspraakronde plaatsgevonden. De resultaten zijn verwerkt in de toelichting.
- De opzet van de exploitatieberekening is aan de gemaakte opmerking aangepast. De gevraagde gegevens zijn overgelegd.

2. Inspectie Ruimtelijke Ordening

- Gewezen wordt op de recente verschijning van het "werkdokument" waarin een geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen is opgenomen. De Horst is, beoordeeld naar de richtlijnen van het werkdokument, een C-locatie.
- Tegen een bedrijvenbestemming die in overeenstemming is met de regels uit het werkdokument bestaat geen bezwaar.
- Zie toelichting. Op grond van een aantal overwegingen wordt De Horst als een B-locatie aangemerkt.
- Zie toelichting.

3. Directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie

- De ontwikkeling van de groene geleidingszone tussen Leusden en Amersfoort wordt bemoeilijkt. Desondanks wordt akkoord gegaan met het plan en het afgraven van een deel van de Liniedijk.
- Het is gewenst voor de geleidingszone een visie te ontwikkelen en deze zone op te nemen in het bestemmingsplan De Horst.
- Ter bescherming van kavelafhankelijke gebieden ten oosten van het plangebied is het gewenst dat de huidige grondwaterstand niet wordt verlaagd.
- Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
- De geleidingszone is een klein deel van een veel groter geheel. Het is niet gewenst een ad hoc beleid voor een klein deel van de zone te ontwikkelen. De zone wordt niet in het plan De Horst opgenomen.
- Over de definitieve peilhoogte wordt nog overleg gepleegd met de desbetreffende provinciale dienst en het waterschap. Het peil dient wel zodanig te zijn, dat het gebied De Horst goed bruikbaar is voor zijn bestemming.

4. Waterschap Vallei en Eem

- Over de technische invulling van het plan zal ambtelijk overleg worden gepleegd.
- Overigens geen opmerkingen.
- Overleg is gaande.

5. Gasbedrijf Centraal Nederland

- Verzocht wordt voldoende ruimte te reserveren voor aanwezige en nog te leggen gasleidingen.
- Rekening dient te worden gehouden met ontsluitingskosten (conform brief 6 augustus 1979).
- Bij de technische planvoorbereiding zal overleg plaatsvinden.
- Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

6. Provinciale Utrechtse Elektriciteitsmaatschappij

- Van de vrijstellingsbepaling artikel 9.1 is kennis genomen.
- Opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

7. PTT-Telecom

- Geen opmerkingen.

8. N.V. Regionaal Nutsbedrijf Eemland

- Geen opmerkingen.

9. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Eemland

- Constateert een manifeste behoefte aan bedrijfs-terrein en pleit voor een spoedige uitgeefbaarheid.
- Ook door de gemeente Leusden wordt gestreefd naar een zo spoedig mogelijke start van de uitgifte.
- Zie toelichting.
- In regionale context bezien voorziet De Horst in het marktsegment "moderne bedrijfsterreinen c.q. -parken" waaraan een duidelijke behoefte bestaat. In de toelichting wordt echter de link naar de behoefte van het plaatselijke bedrijfsleven, de relatie wonen/werken, danwel een afstemming op de locale/regionale produktiestructuur gemist. Het is noodzakelijk ook een opvang voor de lichte industrie en het midden- en kleinbedrijf in Leusden te verzorgen. De ervaring leert echter dat de combinatie van representatieve bedrijfskantoren en produktieruimten wederzijds problemen kan opleveren. Het nieuwe structuurplan zou mogelijkheden moeten bieden.
- Volgens het zogenaamde werkdocument is sprake van een B-/C-locatie. Hoewel De Horst kan worden gezien als een voortzetting van de ontwikkeling van institutenparken zoals Princenhof (naastliggend plan) is enige aanpassing van het marktprofiel van De Horst nodig. Overigens behoren niet uitsluitend distributiebedrijven op typische snelweglocaties te worden gevestigd. Ook kantoren met veel ambulant personeel horen onder categorie C-vestigingen te vallen.
- Is gebeurd. Zie inleiding bij dit hoofdstuk en de toelichting.
- De bereikbaarheid per openbaar vervoer moet worden verbeterd. Hierbij ook de relatie met Amersfoort en de mogelijke realisering van een transferium "Ergens langs de A28" in het oog houden.
- Zie toelichting.

11.N.V. Nederlandse Gasunie

- Geen opmerkingen.

12.N.V. Verenigde Autobus Diensten (VAD)

- Ontsluiting door de bestaande buslijn 115 is de beste mogelijkheid. Door toename van de woningbouw zal met name in de spitsen de frequentie nog kunnen worden verhoogd.
- Opmerkingen wordt voor kennisgeving aangenomen.
- In het kader van hett SVV (deel 1) moeten de betrokken overheden een sturend beleid nastreven
- Zie hoofdstuk 4 van de toelichting.

13. Rijksconsulentschap Economische Zaken

- In de geest van het "werkdokument" zou De Horst moeten worden aangemerkt als een C-locatie, dus voor bedrijven in de tertiaire sector zoals omschreven in toelichting en voorschriften. Bij een behoorlijke openbaar vervoersvoorziening met een frequentie dienstregeling (eens per 10 à 15 minuten in de pieken) kan vestiging van bedrijfstypen in de quataire sector eveneens worden overwogen. De resitijd vanaf station Amersfoort per openbaar vervoer mag echter niet langer dan een half uur zijn. Omdat de openbaar vervoersverbinding nog onvoldoende duidelijk is, wordt geadviseerd slechts bedrijven in de tertiaire sector toe te laten.
- Zie inleiding bij dit hoofdstuk en de toelichting.

Rijksverkeersinspectie noord-west

- De reactie van de inspecteur voor de ruimtelijke ordening wordt onderschreven. Aansluiting dient te worden gezocht bij het rijksbeleid, zoals neergelegd in het "werkdokument A-, B- en C-locaties.
- Zie onder algemeen en onder 2 (reactie inspectie R.O.)

Behandeling door de Provinciale Planologische Commissie

Op 5 juni 1991 werd het ontwerp-bestemmingsplan behandeld door de Provinciale Planologische Commissie. Op 10 juli 1991 vond een vervolg van de behandeling plaats.

De discussie binnen de PPC heeft zich vooral toegespitst op de typering van de Horst vanuit het werkdokument inzake de geleiding van de mobiliteit en de daarmee samenhangende aard van de werkgelegenheid die op de Horst zou kunnen worden toegestaan.

De PPC heeft de Horst geaccepteerd als zeer geschikte locatie om, onder een aantal voorwaarden, een deel van de regionale kantoorbehoefte op te vangen. De totale regionale behoefte is tot 1996 berekend op 135.000 M2. Die regionale behoefte kan tot 1996 slechts voor een deel (circa 75.000 M2) binnen de regio worden opgevangen. De resterende behoefte kan in de Horst worden opgevangen. Met het oog op een gelijkmatige regionale afstemming alsmede continuïteit in het aanbod dient wel een fasering te worden opgenomen.

De uitgifte van gronden ten behoeve van kantoren ter voorziening in de regionale behoefte dient in overleg met Amersfoort plaats te vinden. Daarnaast zal overleg plaats dienen te vinden over de mogelijkheden om de Horst goed met openbaar vervoer en voor langzaam verkeer bereikbaar te laten zijn.

Voor het overige dient de Horst een meer gedifferentieerde invulling te krijgen, rekening houdend met plaatselijke en regionale behoefte en rekening houdend met het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel. Ten aanzien van de ruimtelijke inrichting stelt de PPC, dat de kantoren bij voorkeur in de zuidoosthoek van het plan zouden moeten worden gesitueerd en dat een bouwhoogte van 17 meter, die via vrijstelling mogelijk wordt gemaakt, voor het westelijk deel van het gebied niet aanvaardbaar is (met het oog op de aangrenzende groene geleidingszone).

In verband met de opmerkingen van de PPC is het plan aangepast voor wat betreft de aard van de werkgelegenheid, de maximaal toegestane oppervlakte kantoor, de plaats van de kantoren en de maximale bouwhoogte. Daarnaast zijn voorschriften met betrekking tot de maximale parkeernorm opgenomen.

Omdat e.e.a. heeft geleid tot meer gedetailleerde aanduidingen op de plankkaart en tot meer gedetailleerde voorschriften is de oorspronkelijk globale planvorm omgezet in een gedetailleerd plan.

9.2 Resultaten inspraak

Gedurende de periode 18 tot en met 29 juni 1990 bestond er gelegenheid om van het ontwerp-bestemmingsplan De Horst kennis te nemen. Daartoe was in de expositie-ruimte van het gemeentehuis een expositie ingericht. De expositie heeft zich mogen verheugen in een vrij grote belangstelling.

Er zijn in totaal drie inspraakreacties ontvangen. In twee inspraakreacties wordt gepleit voor handhaving van de Liniedijk, voor zover gelegen in het plangebied.

Hierbij wordt opgemerkt, dat zulks niet mogelijk is. Handhaving van de gehele Liniedijk binnen het plangebied gaat ten koste van een groot deel van het werkgebied. Het is niet mogelijk om én de Liniedijk volledig te handhaven én te komen tot een optimale invulling van het werkgebied.

Het is wel mogelijk gebleken een deel van de Liniedijk te handhaven en wel het meest westelijke deel. Dit gedeelte is in het ontwerp-plan opgenomen als wezenlijk onderdeel van de groenstructuur.

De derde reactie betreft de mogelijkheden in het ontwerp-bestemmingsplan voor uitbreiding van de reeds gevestigde BECO. De BECO spreekt haar voorkeur uit voor uitbreiding, indien noodzakelijk, van terrein en bebouwing op een perceel dat aansluit aan het huidige perceel. Hierbij wordt opgemerkt, dat er in beginsel positief tegenover een eventuele uitbreiding van de BECO-vestiging wordt gestaan, doch dat de hoofdwegenstructuur zoals aangegeven in het ontwerp-plan een vaststaand gegeven is. De verdere invulling van het gebied zal met name op die structuur zijn gebaseerd.

Het ontwerp-bestemmingsplan is, gezien de resultaten van de inspraak, maatschappelijk uitvoerbaar.