

## Zienswijzennota bestemmingsplan 'Hessenweg 2010'

### **Ter inzage legging en ingediende zienswijzen**

Met inachtneming van het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, juncto artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' met ingang van 19 augustus 2010 tot en met 29 september 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen worden ingediend.

In totaal zijn er 32 schriftelijke zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingediend. Deze zijn tijdig ingediend en uit dien hoofde ontvankelijk.

Deze zienswijzennota maakt deel uit van het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan als bijlage 'Zienswijzennota bestemmingsplan Hessenweg 2010'.

### **Beoordeling zienswijzen**

Onderstaand zijn de ingediende zienswijzen samengevat per zienswijze, is de datum van de zienswijze en de datum van ontvangst vermeld en zijn de zienswijzen beantwoord. Aan het einde van elke zienswijze is het commentaar opgenomen, waartoe de zienswijze de gemeente aanleiding geeft.

**1. Kienhuis Hoving, Postbus 109, 7500 AC ENSCHEDE, namens Saurens Beheer B.V en de heer J. Saurens. zienswijze van 13 september 2010, ontvangen op 14 september 2010.**

*Reactie:*

*Reclamant is eigenaar van de panden Hessenweg 109 tot en met 115. De eigenaar heeft een nieuwbouwplan voor deze percelen, dat als principeverzoek reeds is voorgelegd aan de gemeente. Het bouwplan gaat uit van drie bouwlagen plus kap inclusief parkeerkelder. Het nieuwbouwplan is vergunbaar op basis van het huidige bestemmingsplan, maar niet meer volgens de voorgestelde regels van het ontwerpbestemmingsplan Hessenweg 2010. Dit betreft de volgende onderdelen:*

- *Artikel 5.2 onder a bepaalt dat niet meer woningen mogen worden gerealiseerd dan ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan bestaan, terwijl het nieuwbouwplan uitgaat van een toename van het aantal woningen.*
- *Artikel 5.2 onder b beperkt de bebouwingsoppervlakte tot maximaal 75%, terwijl het nieuwbouwplan uitgaat van volledige bebouwing van de percelen.*
- *Het bouwplan voorziet in een parkeergarage onder de gebouwen, maar het ontwerpbestemmingsplan biedt hiervoor geen grondslag. Artikel 5.2 onder m verbiedt onderkeldering.*

*Reclamant verzoekt het bouwplan op deugdelijke wijze in te passen, mogelijk met een specifieke bebouwingsregeling, zoals ook voor het bouwplan aan de Looydijk is toegepast.*

**Commentaar:**

De gemeente heeft voor de Hessenweg 109 tot en met 115 een principeverzoek ontvangen. Aangezien het bouwplan toegestaan is op grond van het huidige bestemmingsplan 'Hessenweg 1984', is het op planologisch-juridische gronden positief beoordeeld. Nu het ontwerpbestemmingsplan 'Hessenweg 2010' ter inzage heeft gelegen, kunnen geen omgevingsvergunningen (bouwvergunning) meer worden verleend op basis van het bestemmingsplan 'Hessenweg 1984'. Dit betekent dat voor de beoordeling van het bouwplan de actuele wet- en regelgeving van toepassing is.

Aangezien de gemeente zich op het standpunt heeft gesteld in principe akkoord te zijn met het bouwplan voor de Hessenweg 109 tot en met 115, zal het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' ter plaatse van deze percelen gewijzigd worden vastgesteld. Er wordt een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat in de komende periode medewerking kan worden verleend aan het bouwplan. Indien de initiatiefnemer aan de gestelde voorwaarden op het gebied van onder andere verkeer en leefklimaat kan voldoen, dan wordt het bestemmingsplan zo gewijzigd dat een omgevingsvergunning kan worden verleend voor het bouwplan.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond.

**2. VvE De Esselborgh, t.a.v. dhr. J. van Stuijvenberg, Hessenweg 198, 3731 JN DE BILT, zienswijze van 23 september 2010, ontvangen op 24 september 2010.**

*Reactie:*

- 1. Het gebouw De Esselborgh (Hessenweg 198) heeft mede de bestemming 'Maatschappelijk' gekregen. Dit houdt in dat het toentertijd vestigen en jaren in gebruik hebben als politiebureau onrechtmatig was en nu gelegaliseerd wordt.*
- 2. Op bladzijde 42 staat dat de aanduiding 'maatschappelijk' is opgenomen voor "het politiebureau en mogelijke nieuwe voorzieningen etc". Wordt de nieuwe locatie ook voor de politie gepland?*
- 3. Het gebouw is aangeduid met de letter M, zonder vermelding van bouw- en goothoogte. Welk regiem geldt hier nu?*
- 4. De vestiging van Quibus valt onder de bestemming 'Horeca' (H). De belendende percelen onder de bestemming 'Centrum'. Houdt dit in dat op de belendende percelen horecavestiging of -uitbreiding niet is toegestaan?*
- 5. Er is een paragraaf opgenomen over geluidshinder, maar nergens is vermeld op welke wijze rekening is gehouden met de geluidshinder veroorzaakt door de horeca.*

*Commentaar:*

1. De verbouwing van het gebouw inclusief het gebruik als politiebureau is toegestaan met een lichte bouwvergunning van 26 januari 2004, die van rechtswege is verleend.
2. Op bladzijde 42 staat vermeld dat de aanduiding 'maatschappelijk' is opgenomen voor het politiebureau en een mogelijke nieuwe voorziening op de voormalige plek van de Rabobank. In de planregels is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'maatschappelijk' de gronden tevens zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen. Dit is in artikel 1 gedefinieerd als activiteiten gericht op sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening. Dit betreft dus niet enkel een politiebureau en deze locatie wordt hier dan ook niet specifiek voor bestemd.
3. De gronden zijn bestemd als 'Centrum' (C). Voor deze bestemming geldt dat de maximale bouw- en goothoogte nader is aangeduid. Ter plaatse van het gebouw De Esselborgh is bepaald dat de goothoogte niet meer mag bedragen dan 10 meter en de bouwhoogte niet meer dan 14 meter.
4. De gronden met de bestemming 'Centrum' zijn onder meer bestemd voor horecadoeleinden, behorende tot categorie 1a van de bijgevoegde Staat van Horeca-activiteiten. Dit betreft daghoreca. Een café of restaurant is niet toegestaan.
5. De paragraaf over geluidshinder gaat over geluidshinder ten gevolge van het wegverkeer. Geluidshinder als gevolg van bedrijfsmatige activiteiten is toegelicht als onderdeel van hinder als gevolg van bedrijven in het algemeen (paragraaf 5.1). Geluidshinder als gevolg van horeca-activiteiten is een van de redenen om avondhoreca niet toe te staan op de gronden met de bestemming 'Centrum'.

Conclusie:

De zienswijze is ongegrond.

**3. Comité Hart voor De Bilt, p/a Ds. Sanderuslaan 5, 3732 ES DE BILT, zienswijze van ... 2010, ontvangen op 24 september 2010.**

*Reactie:*

*Reclamant heeft kennis genomen van het bericht dat garagebedrijf De Rooy zich gaat vestigen op bedrijvenpark Larenstein en zal vertrekken van de locatie aan de Hessenweg. Uit het ontwerpbestemmingsplan Hessenweg 2010 blijkt dat op deze locatie een goothoogte is toegestaan van 7 meter en een bouwhoogte van 10 meter. Dit staat op gespannen voet met de beoogde kleinschaligheid van het historische oude dorp, daar de goot- en bouwhoogte van de omringende gebouwen respectievelijk 6 en 9 meter bedraagt. De toegestane bouwhoogten hebben ongetwijfeld verband met het aantal te bouwen woningen. Er is totaal geen rekening gehouden met de parkeersituatie van alle beoogde appartementen. Er dient ontwikkeld te worden vanuit een stedenbouwkundige visie die aansluit bij het beschermd dorpsgezicht van het oude dorp.*

*Commentaar:*

De gronden van het garagebedrijf De Rooy zijn bestemd in overeenstemming met het huidige gebruik en de nu bestaande gebouwen. Ook de maximaal toegestane bouw- en goothoogten zijn hierop afgestemd. Dit houdt dus geen verband met de bouwhoogten van eventuele nieuwbouw na verhuizing van het garagebedrijf. Om woningbouw op deze locatie mogelijk te maken, zal te zijner tijd een apart ruimtelijk besluit worden genomen. Dan wordt ook een afweging gemaakt over onder meer de parkeersituatie en de stedenbouwkundige invulling.

*Conclusie:*

De zienswijze is ongegrond.

**4. J. Klok, Herenweg 3, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

- 1. Reclamant kan zich niet vinden in het voorgestelde eenrichtingsverkeer voor de Herenweg. In het verleden is deze maatregel eerder toegepast en ook weer ingetrokken, omdat deze door het verkeer werd genegeerd. Er dient een realistische oplossing te komen, zoals een verbreding van de Herenweg.*
- 2. Belanghebbenden zijn van mening dat het bouwvolume te dicht op de bebouwing aan de Herenweg komt, omdat zij zich in hun privacy voelen aangetast en omdat zij minder (direct) zonlicht zullen krijgen. Naar de mening van de belanghebbenden is slechts gekeken naar de belangen van Albert Heijn en niet naar die van de bewoners van de Herenweg.*
- 3. De eigenaren van de percelen aan de oneven zijde van de Herenweg hebben te maken met bouwregels voor hun eigen percelen, waaruit blijkt dat rekening wordt gehouden met de woningen aan de Troelstraweg. Ondanks dat deze woningen op 15 meter afstand van de achterste perceelsgrens liggen, mag de bouwhoogte van gebouwen op de laatste 3 meter van het perceel maar 3,5 meter hoog zijn. De gebouwen van het nieuwbouwplan liggen op slechts 8 meter van de voorgevels van de woningen aan de Herenweg, terwijl deze gebouwen 11 meter hoog mogen worden. Er wordt gemeten met twee maten en dat is rechtsongelijkheid.*
- 4. De gemeente refereert aan de bouwhoogten van de gebouwen aan de Hessenweg en de Looydijk, maar dit is geen realistisch vergelijk. De Looydijk is 12,5 meter breed en de Hessenweg is 19 meter breed van gevel tot gevel, terwijl dit bij het eerste gedeelte van de Herenweg maar 8 meter is.*
- 5. De bestaande bebouwing van rond 1900 op de Herenweg heeft een goothoogte van 3 meter en een nokhoogte van 7,5 meter. De nieuwbouw met voorgestelde omvang past derhalve niet in het straatbeeld.*

6. *De toelichting vermeldt op pagina 40 dat bebouwing in de bestaande rooilijn gerealiseerd dient te worden. Ter plaatse van de Herenweg wordt de rooilijn 6 meter in de richting van de straat verplaatst.*
7. *Tussen de percelen 1a tot en met 11 is een onderdoorgang naar een bevoorradingsterrein voor de winkels aan de Hessenweg 156 tot en met 168. Het is nu al lastig voor grotere vrachtauto's om hier in te draaien. Het versmallen van het wegprofiel zorgt voor problemen bij de bevoorrading. De vrachtauto's kunnen nu de oprit van Herenweg 4 insteken.*
8. *Ook Herenweg 15 is nu met grotere vrachtauto's moeilijk bereikbaar. Tijdens de bouwfase zal het door een bouwschutting geheel onmogelijk worden.*
9. *In het huidige bestemmingsplan staat ten aanzien van de achterzijde van de percelen van de oneven zijde aan de Herenweg dat op de laatste 3 meter de bouwhoogte maximaal 3,5 meter mag bedragen. Bij de rest van de bebouwing mag de bouwhoogte maximaal 5,5 meter bedragen. Het ontwerpbestemmingsplan staat over het gehele achtererf slechts bebouwing tot 3,5 meter toe. Belanghebbenden eisen dat de maximale bouwhoogten uit het vigerende bestemmingsplan opnieuw worden opgenomen.*

Commentaar:

1. Ter hoogte van het parkeerterrein wordt de Herenweg verbreed. Voor het eerste deel ter hoogte van het nieuwbouwplan wordt het instellen van eenrichtingsverkeer voorgesteld. Door de verbreding bij het parkeerterrein enerzijds en het instellen van eenrichtingsverkeer anderzijds is het niet meer noodzakelijk de Herenweg in zijn geheel te verbreden.
2. De gemeente deelt deze mening niet, aangezien wel rekening is gehouden met de belangen van de bewoners van de Herenweg. Dit komt door de bezonningsstudie, de eerder ingediende inspraakreactie en deze zienswijze expliciet tot uitdrukking. De situatie is nogmaals beoordeeld en in overleg met de initiatiefnemer is besloten de bebouwingmogelijkheden aan de zijde van de Herenweg aan te passen. Vanaf de nieuwe rooilijn wordt over een afstand van 5 meter de maximale bouwhoogte beperkt tot maximaal 5,5 meter. Dat betekent dat de nieuwe woningen 5 meter verder van de woningen aan de oneven zijde van de Herenweg komen te liggen dan op basis van het ontwerpbestemmingsplan mogelijk zou zijn geweest. De bouwhoogte van 5,5 meter is afgestemd op het kunnen inrijden van vrachtwagens voor het inpandig laden en lossen in het magazijn. Met deze aanpassing worden de belangen van de bewoners aan de oneven zijde van de Herenweg beter gewaarborgd. Als gevolg van de grotere afstand van de nieuwe woningen tot de overzijde van de Herenweg moet het nieuwbouwplan ook op andere delen worden aangepast. In overleg met de ontwikkelaar en met de welstand zijn nieuwe bebouwingsgrenzen en bouwhoogten bepaald. Dit betekent vooral dat aan de binnenzijde over een groter oppervlak hoger mag worden gebouwd dan in het ontwerpbestemmingsplan was bepaald.
3. Er zou sprake zijn van rechtsongelijkheid, wanneer bij identieke gevallen voor de ene eigenaar andere regels gelden dan voor de andere eigenaar. Er is hier echter geen sprake van identieke gevallen. Het gaat bij de beoordeling van de lichttoetredingssituatie namelijk niet enkel om de omvang van de bouwmassa en de afstand tot woningen. De locatie en de gewenste functie van de bouwmassa spelen bij deze beoordeling ook een belangrijke rol. Het gegeven dat de gemeente op de locatie tussen de Herenweg en de Looydijk een nieuwbouwplan met ruimte voor detailhandel en appartementen wenselijk acht, rechtvaardigt niet dat de mate van lichttoetreding van woningen aan de Troelstraweg als gevolg van bebouwing op de erven van de Herenweg anders beoordeeld wordt. Niettemin wordt het bouwplan aan de zijde van de Herenweg aangepast (zie punt 2).
4. De gemeente refereert aan deze bouwhoogten, omdat dit juist duidelijk maakt dat de locatie van belang is bij het beoordelen van de lichttoetredingssituatie. Vanwege de ligging van het nieuwbouwplan in het centraal gelegen bouwblok nabij de kruising tussen de Hessenweg en de Looydijk, zijn op deze locatie hogere bouwhoogten acceptabel om op een passende wijze invulling te kunnen geven aan de

centrumfunctie. De verwijzing naar de bouwhoogten van de Hessenweg heeft dan ook niet tot doel te stellen dat de lichttoetredingssituatie vergelijkbaar is, aangezien deze gezien het verschil in het wegprofiel inderdaad anders is. Niettemin wordt het bouwplan aan de zijde van de Herenweg aangepast (zie punt 2).

5. Bezien vanuit de nieuwbouw komt richting de Herenweg lage bebouwing voor, terwijl richting de Hessenweg bebouwing met een goothoogte van 10 meter voorkomt. In het straatbeeld passende bebouwing zou daar tussenin moeten liggen, omdat dan een geleidelijke overgang gerealiseerd wordt. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan wordt nog een extra stap ingebracht, door direct aan de Herenweg een maximale bouwhoogte van 5,5 meter op te nemen en op 5 meter afstand van de rooilijn een maximale goothoogte van 7 meter op te nemen. Deze maatvoering ligt dan tussen de lagere bebouwing aan de ene kant en de hogere bebouwing aan de andere kant in. Het nieuwbouwplan is daarmee passend in het straatbeeld.
6. Het aangehaalde stuk tekst is een toelichting op de regels van de woonbestemming en wel specifiek op lid 7.2 onder d. Ter plaatse van het nieuwbouwplan is deze regel niet van toepassing.
7. Het wegprofiel van de Herenweg wordt niet versmald. Dat betekent dat de mogelijkheden voor manoeuvreren op de openbare weg niet worden beperkt. De oprit van Herenweg 4 betreft privé-terrein, dat op ieder moment fysiek kan worden afgesloten van de openbare weg en in principe ook nu niet voor het verkeer beschikbaar is.
8. Bij de herinrichting van de openbare ruimte zal de toegankelijkheid van Herenweg 15 worden gewaarborgd. Tijdens de bouwfase zullen tijdelijke maatregelen genomen moeten worden.
9. Ook in het bestemmingsplan 'Hessenweg 1984' is voor het gehele achtererf een bouwhoogte van maximaal 3,5 meter van toepassing. Wel is er nog een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor het toestaan van een bouwhoogte van 4,5 meter, doch slechts voor een beperkt deel van het achtererf. De hoogte van 4,5 meter kon slechts worden toegestaan op 3 meter afstand van de achterperceelgrens en 8 meter afstand van de hoofdmassa (het voorste deel van het perceel waar hogere bebouwing is toegestaan).  
Bovenstaande vrijstellingsregeling biedt slechts geringe flexibiliteit. Gezien de wens voor meer globale bestemmingsplannen, zonder extra vrijstellingsprocedures, wordt in het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' geen vergelijkbare regeling opgenomen voor afwijken van het bestemmingsplan.  
Er is evenwel geen aanleiding om aan te nemen dat eventuele bijgebouwen met een hoogte van 4,5 meter in de komende planperiode worden gesloopt. Het is dan ook niet de bedoeling dat het nieuwe bestemmingsplan deze rechtmatig gebouwde bijgebouwen niet langer toestaat. De zienswijze vormt daarom aanleiding om een aanvullende regel op te nemen, die de bestaande bijgebouwen met een hoogte van 4,5 meter toestaat.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 2 en 5. Voor het overige is de zienswijze ongegrond. Wel wordt naar aanleiding van de zienswijze onder punt 9 een extra bouwregel aan de regels van de bestemming 'Bedrijf' toegevoegd.

**5. H. van Tuijl, Herenweg 27, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:  
Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**6. M.P. Rietveld, Herenweg 26, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*  
*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:  
Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:  
Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**7. A.H. Röder, Herenweg 26, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*  
*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:  
Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:  
Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**8. P. Børglum, Looydijk 82, 3732 VG DE BILT, zienswijze van 25 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*  
*Met belangstelling hebben de indieners van de zienswijze kennis genomen van het ontwerpbestemmingsplan Hessenweg 2010. Zij zijn niet per se tegen de nieuwbouwplannen voor de supermarkt en de uitbreiding van de woonfunctie in het gebied. Het lijkt hen een goede gelegenheid de daarbij behorende verkeerscirculatie in goede banen te leiden. Op de punten van verkeersintensiteit en verkeersveiligheid worden volgens reclamanten verkeerde aannames gedaan en verkeerde conclusies getrokken. Hieraan gerelateerd worden de volgende punten naar voren gebracht:*

- 1. De Looydijk wordt gekarakteriseerd als straat met overwegend woon- en verblijffunctie, waarvoor een maximum van 2.500 motorvoertuigen per etmaal wordt gehanteerd. De huidige verkeersintensiteiten (3.500 mvt/etm) betekenen een overschrijding van de norm met 40% en de toekomstige intensiteiten (4.500 mvt/etm) betekenen een overschrijding van 80%.*
- 2. De genoemde norm van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal geldt voor gebieden zonder of met slechts een beperkte woonfunctie en dat is op de Looydijk niet het geval. Er wordt te snel de conclusie getrokken dat de toekomstige verkeersintensiteiten binnen de normen van het concept 'Duurzaam Veilig' blijven. De redenering dat de Looydijk een ontsluitingsfunctie heeft en is ingericht voor het verwerken van de verkeersaantallen wijzen reclamanten van de hand.*
- 3. De gemeente gaat ervan uit dat het verkeer zich evenredig zal spreiden in oostelijke en westelijke richting. Aangezien de Looydijk de meest voor de hand liggende toegangsweg is voor het plangebied lijkt het eerder logisch dat de verkeersdruk op de Looydijk onevenredig zal toenemen.*
- 4. In het bestemmingsplan wordt gemeld dat de primaire doelgroep van het winkelgebied Hessenweg/Looydijk de bewoners van de Bilt zijn. Reclamanten vragen*

*zich af of er een gedegen onderzoek is gedaan naar de herkomst van het winkelende publiek, want er zijn gevallen bekend dat mensen uit Zeist of personeel van het UMC boodschappen doen in dit winkelcentrum vanwege de goede toegankelijkheid en de gratis parkeergelegenheid.*

5. *Door zowel de in- als uitgang van het nieuwe parkeerterrein aan de Looydijk te realiseren, zal meer verkeer via de Looydijk het gebied verlaten. Er wordt dan ook voorgesteld om het verkeer via de Looydijk de parkeerplaats op te laten rijden en via de Herenweg en de Akker het gebied weer te verlaten.*
6. *Er wordt veel hinder ervaren als gevolg van vrachtverkeer, mede als gevolg van het negeren van de maximumsnelheid en het inrijdverbod in de vroege ochtend. De verwachte toename aan vrachtverkeer vraagt om concrete plannen op te nemen in het bestemmingsplan ten aanzien van het reguleren van het vrachtverkeer.*
7. *Het verkeer houdt zich niet aan de maximumsnelheid. Een simpele maatregel om verbetering te brengen in deze situatie is het doortrekken van de fietssuggestiestroken.*

Commentaar:

1. De Looydijk is geen straat met enkel woon- en verblijffunctie, maar heeft ook een ontsluitende functie voor het centrumgebied en andere woonstraten in De Bilt. Voor dergelijke straten moet rekening worden gehouden met verkeersintensiteiten tussen 2.500 en 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De maximaal verwachte verkeersintensiteiten (4.000 mvt/etm) vallen binnen deze marge.
2. Aangezien langs de Looydijk woningen staan, heeft deze weg uiteraard een woon- en verblijfsfunctie vanwege de aanliggende woningen. In het algemeen geldt dat bij hogere verkeersaantallen de verkeersfunctie van een weg toeneemt en de verblijfsfunctie als gevolg van aanliggende woningen van kleiner belang wordt. Verkeersintensiteiten van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen worden in 30 km/uur-gebieden nog aanvaardbaar geacht, maar enkel ter plaatse van aansluitpunten op de hoofdverkeersstructuur. Dergelijk intensiteiten zijn niet gewenst in straten met een sterke woon- en verblijfsfunctie en dito inrichting zoals erven en verblijfsstraten. Bij 'Duurzaam Veilig' gaat het erom dat de inrichting van een straat of weg is afgestemd op de verkeersaantallen. Ook een drukke weg kan duurzaam veilig zijn ingericht (vrijliggende fietspaden, oversteekplaatsen met verkeerslichten). De Looydijk heeft op dit moment naast de woon- en verblijfsfunctie vanwege de aanliggende woningen tevens een ontsluitingsfunctie voor het centrumgebied van De Bilt. De inrichting van de Looydijk is dusdanig dat het deze functie goed kan vervullen. Dit zal ook met de toekomstige verkeersintensiteiten nog het geval zijn.
3. Gezien de bestemming van de gebruikers van het winkelcentrum Hessenweg e.o. (De Bilt) en een redelijk gelijkmatige bevolkingsdichtheid van De Bilt, wordt ervan uitgegaan dat het verkeer zich gelijkmatig in twee richtingen verdeelt.
4. Er is geen gedegen onderzoek naar gedaan, aangezien een winkelcentrum van deze omvang in beginsel een verzorgingsgebied heeft op wijkniveau (10.000 tot 15.000 inwoners). De mate van koopkrachttoevloeiing door bezoekers van buiten het verzorgingsgebied is niet dusdanig dat dit een aanpassing van de gehanteerde verkeerskentallen noodzaakt.
5. De intentie is om deze rijrichting te behouden, maar de definitieve inrichting van het nieuwe parkeerterrein staat nog niet vast. Dit wordt niet met het bestemmingsplan geregeld, maar wordt in een later stadium bepaald. Bij de keuze voor de inrichting van het parkeerterrein worden de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de Looydijk, de Herenweg en omliggende straten meegewogen, evenals zaken als verkeersveiligheid en mogelijkheden voor laden en lossen. De toelichting wordt op dit punt verduidelijkt.
6. Het bepalen van routes voor vrachtverkeer en inrijdverboden strekken niet tot een goede ruimtelijke ordening. Hierdoor is er geen bevoegdheid deze zaken te regelen in het bestemmingsplan. Dit neemt niet weg dat deze zaken wel van belang zijn voor het woon- en leefklimaat. Daarom overweegt de gemeente ook aanvullende verkeersbesluiten om deze zaken te kunnen reguleren.

7. Vooral nog wordt ervan uitgegaan dat de huidige inrichting voldoet voor de verwachte verkeersintensiteiten. Mocht bijvoorbeeld vanuit handhaving van de maximumsnelheid blijken dat deze maatregel verbetering brengt in de verkeerssituatie, dan zal toepassing van deze maatregel serieus worden overwogen.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 5. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

**9. R. Terhorst en F.M. Schmidt, Looydijk 86, 3732 VG DE BILT, zienswijze van 25 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 8.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 8.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 8.

**10. C.J.A. Aalbersberg, Looydijk 84, 3732 VG DE BILT, zienswijze van 25 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 8.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 8.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 8.

**11. Mr. J.W.O. Croockewit, J.J. Viottastraat 27, 1071 JP AMSTERDAM, namens G. Smit, Plus Bilthoven aan de Donsvlinder, zienswijze van 29 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

- 1. Reclamant stelt namens een supermarkt aan de Donsvlinder dat ten onrechte de oppervlakte voor een supermarkt niet aan een maximum gebonden is. Het is daardoor mogelijk dat uiteindelijk een veel grotere supermarkt gerealiseerd gaat worden dan de geplande 1.500 tot 2.000 m<sup>2</sup>. De doelstellingen van het winkelcentrum gaan uit van een voldoende breed aanbod en daarin past niet dat één branche of supermarkt een onevenredig groot aantal gaat innemen. Dit rechtvaardigt de omvang van het supermarktaanbod te maximeren.*
- 2. Bij gebrek aan maximering van de omvang van de supermarkt kan deze bovenmatig groot worden, waardoor de parkeerbehoefte veel groter wordt dan nu wordt aangenomen. Een grootschalige supermarkt zal extra parkeercapaciteit nodig hebben.*

Commentaar:

- 1. De ruimtelijke implicaties van een supermarkt zijn niet wezenlijk anders dan van andere detailhandelsvestigingen in dagelijkse goederen. Klanten bezoeken het winkelcentrum als geheel en de verdeling van de aankopen over een supermarkt of andere detailhandelsvestigingen is in het kader van een goede ruimtelijke ordening van ondergeschikt belang.*

Het stellen van regels in bestemmingsplannen ten aanzien van branches is alleen wenselijk, als dit noodzakelijk is vanwege het behoud van de detailhandelsstructuur of vanwege de veiligheid. Daarvan is in dit geval geen sprake. Het is ongewenst om het gebruik voor detailhandel nader te specificeren en aan nadere regels te onderwerpen. Dit zou onnodige beperkingen opleggen aan het economisch gebruik van de gronden en zou ook te veel afbreuk doen aan het flexibele karakter van het bestemmingsplan.

2. De beschikbare ruimte voor detailhandel is afgestemd op de functie van het winkelcentrum in de regionale verzorgingsstructuur. Deze ruimte is dan ook beperkt. Een eventuele vergroting van de oppervlakte van een supermarkt moet dan ten koste gaan van de oppervlakte van andere detailhandelsvestigingen. Het aantal bezoekers van het winkelcentrum zal dan ook niet wezenlijk wijzigen, aangezien de totale omvang van het winkelcentrum in dat geval niet verandert. Een verschuiving tussen de branches of de omvang van een solitaire vestiging is dan ook niet van grote invloed op de parkeerbehoefte van het centrumgebied van Hessenweg als geheel. Er is daarom geen zwaarwegende reden om extra regels ten aanzien van branches in het bestemmingsplan op te nemen.

Conclusie:

De zienswijze is ongegrond.

**12. B. Buis, Looydijk 80, 3732 VG DE BILT, zienswijze van 28 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

*In het ontwerpbestemmingsplan Hessenweg 2010 heeft het pand aan de Looydijk nummer 80 een woonbestemming gekregen, terwijl het pand op dit moment als winkel in gebruik is. De eigenaar verzoekt dan ook de huidige winkelbestemming te handhaven.*

Commentaar:

Er is geconstateerd dat het pand op de begane grond in gebruik is als kantoor voor een bouwkundig adviesbureau. De bestemming wordt gewijzigd in 'Centrum', waarmee het gebruik als winkel toegestaan is. Het bestaande gebruik als kantoor wordt toegestaan door specifiek voor het perceel Looydijk 80 een aanduiding 'kantoor' op te nemen.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond. De bestemming van het perceel Looydijk 80 wordt gewijzigd.

**13. I. Riedijk, Looydijk 38, 3732 VE DE BILT, zienswijze van 25 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

*De indieners van de zienswijze zijn niet tegen de herontwikkeling van het winkelgebied, maar maken bezwaar tegen de wijze waarop wordt omgegaan met de verkeersveiligheid en -intensiteit.*

1. *Slechts een deel van de Looydijk behoort tot het plangebied, maar vanwege de ontsluitingsfunctie van de Looydijk zou eigenlijk de gehele weg tot het plangebied gerekend moeten worden. Het is vreemd dat alleen gekeken wordt naar het effect voor het deel van de Looydijk dat tot het plangebied behoort. Het andere deel zou op zijn minst als effectgebied moeten worden opgenomen in het plan.*
2. *De aanname dat het verkeer zich evenredig verdeelt, is niet gestoeld op ervaringen van de huidige situatie. Het is net zo goed verdedigbaar dat 80% van het verkeer linksaf slaat, om de rotonde rechtsaf te vermijden. Ook is de aanname dat de verkeersintensiteit aan het begin van de Looydijk (aan de oostkant) hetzelfde is als bij de supermarkt, niet onderbouwd. Gevraagd wordt de verkeersintensiteit ter plekke daadwerkelijk te meten.*

3. *De effecten van de herinrichting van de Dorpsstraat zijn niet meegenomen. Op basis van de berekeningen ligt de verwachte verkeerstoename op de Looydijk als gevolg van de herinrichting van de Dorpsstraat tussen de 6 en 25%. In combinatie met de nieuwbouwplannen voor de supermarkt leidt dit tot verkeersintensiteiten die bijna 100% hoger zijn dan de norm voor gebieden met een sterke woon- en verblijffunctie.*
4. *De infrastructuur is op geen enkele wijze berekend op aantallen van 4000 tot 4900 motorvoertuigen per etmaal. De huidige 3500 mvt/etm leveren al genoeg gevaarlijke situaties op. Bovendien is de ervaring dat de maximumsnelheid door een grote meerderheid van de motorvoertuigen wordt overschreden.*
5. *Er wordt geadviseerd de huidige situatie met betrekking tot het op- en afrijden van de parkeerplaats te handhaven. Dit voorkomt opstoppingen en gevaarlijke situaties en zorgt ook voor minder verkeersdruk op de Looydijk.*
6. *Met de gemeente is afgesproken dat al het vrachtverkeer via de voorkeursroute wordt geleid. Dit komt niet terug in het bestemmingsplan.*
7. *Zonder aanvullende maatregelen zullen vaker gevaarlijke situaties voorkomen als gevolg parkerende vrachtauto's. Er wordt gevraagd aanvullende maatregelen te treffen.*

Commentaar:

1. Er is niet enkel gekeken naar de gevolgen voor het deel van de Looydijk dat tot het plangebied van dit bestemmingsplan behoort. Ook de rest van de Looydijk is als 'effectgebied' betrokken bij het toekennen van bestemmingen in het plangebied. Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen dienen altijd de gevolgen voor de omgeving – ook buiten de plangrenzen van het bestemmingsplan – te worden betrokken. Het specificeren van een effectgebied is daardoor niet nodig.
2. Zie het commentaar bij zienswijze 8 onder 3. Ten aanzien van de verkeersintensiteiten kan opgemerkt worden dat de verkeersintensiteiten bij de kruising met de doorgaande wegen veelal het hoogst zijn. De aanname dat de verkeersintensiteiten op de Looydijk bij de kruising met de Hessenweg even groot zijn, is hierdoor een veilige aanname. De verkeersintensiteiten zijn waarschijnlijk lager.
3. In het kader van de herinrichting van de Dorpsstraat zijn diverse varianten onderzocht, waaronder het instellen van éénrichtingsverkeer in de Dorpsstraat. De effecten van de diverse varianten hadden een verschillend effect op de verkeersintensiteiten op de Looydijk. De gekozen variant (handhaven tweerichtingsverkeer in de Dorpsstraat) heeft slechts een beperkt effect op de Looydijk. Er is om die reden geen noodzaak de herinrichting van de Dorpsstraat expliciet te betrekken bij het onderzoek naar de verkeerskundige effecten van het nieuwbouwplan voor de supermarkt.
4. De Looydijk heeft op dit moment naast de woon- en verblijfsfunctie vanwege de aanliggende woningen tevens een ontsluitingsfunctie voor het centrumgebied van De Bilt. De inrichting van de Looydijk is dusdanig dat het deze functie goed kan vervullen. Dit zal ook met de toekomstige verkeersintensiteiten nog het geval zijn. De handhaving van de maximumsnelheid heeft hierbij blijvende aandacht, aangezien dit van belang is om ook bij de toekomstige verkeersintensiteiten een acceptabel woon- en leefklimaat van de bewoners van de Looydijk te waarborgen.
5. Zie commentaar zienswijze 8 onder 5.
6. Zie commentaar zienswijze 8 onder 6.
7. Met de uitvoering van de nieuwbouwplannen wordt het parkeerterrein opnieuw heringericht. Door de veel ruimere opzet en de ontvlechting van auto- en looproutes ontstaat een veel rustiger verkeersbeeld. De verkeersveiligheids situatie wordt dan ook verbeterd.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 5. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

**14. Bureau ZOOM, Productieweg 3, 3481 MH HARMELEN, namens dhr. G.A. Groenemeijer, zienswijze van 28 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

1. *Reclamant maakt bezwaar tegen de bestemming van het perceel Hessenweg 181b. Ten opzichte van het bouwvlak in het huidige bestemmingsplan, is het oppervlak hiervan gereduceerd tot het huidige bebouwde oppervlak. De eigenaar wil de mogelijkheid behouden tot het bebouwen van de volledige breedte van het perceel.*
2. *Artikel 5.2 onder a geeft aan dat 75% van het perceel bebouwd mag worden. De 75% is in de huidige situatie reeds overschreden. Gezien de mogelijkheid in het huidige bestemmingsplan tot bebouwing van het volledige perceel, wil de eigenaar de mogelijkheid tot bebouwen van het volledige perceel behouden.*
3. *Er wordt verzocht het maximaal aantal toegestane woningen te wijzigen naar 2.*

*Commentaar:*

1. In het bestemmingsplan Hessenweg 2010 is binnen de bestemming Centrum geen bouwvlak opgenomen. Er is wel bepaald dat de bebouwde oppervlakte niet meer mag bedragen dan 75% van het perceel en dat de voorgevel evenwijdig aan en in de voorgevelrooilijn moet worden gebouwd. Dat betekent dus dat het is toegestaan om de gehele breedte van het perceel te bebouwen.
2. In het huidige bestemmingsplan heeft het perceel de bestemming 'Woningen' en 'Tuinen en erven'. Op grond van dit plan is bebouwing van het gehele perceel niet toegestaan. Er is dus geen sprake van behoud van een mogelijkheid tot het volledig bebouwen van het perceel.  
Het bebouwingspercentage per bouwperceel is gesteld op 75% om licht en lucht in het gebied te kunnen waarborgen ten behoeve van onder andere laden en lossen, opslagruimte, lichttoetreding en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen. Wanneer het bebouwingspercentage in de huidige situatie boven de 75% ligt, is het bestaande bebouwde oppervlak ook bij nieuwbouw toegestaan.  
De zienswijze geeft evenwel aanleiding om het bestemmingsplan Hessenweg 2010 gewijzigd vast te stellen. Indien een initiatiefnemer kan aantonen dat bovenstaande belangen zijn gewaarborgd, dan moet een hoger bebouwingspercentage tot de mogelijkheden behoren. Daarom wordt een mogelijkheid voor afwijken van de bouwregels opgenomen.
3. Het zonder meer toestaan van de bouw van nieuwe woningen is met de huidige wet- en regelgeving nagenoeg onmogelijk. De realisatie van nieuwe woningen heeft belangrijke gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de omgeving. Dit houdt onder andere verband met parkeermogelijkheden, een toename aan verkeersbewegingen en daarmee samenhangend veranderingen in de luchtkwaliteit en akoestische situatie. Maar ook dient onderzocht te worden of er geen overtreding plaatsvindt van de Flora- en faunawet en of er mogelijke archeologische resten in de bodem voorkomen. De nieuwbouw van aanvullende woningen dient dan ook zorgvuldig te worden afgewogen en kan niet op voorhand worden toegestaan.

*Conclusie:*

De zienswijze is ongegrond. Evenwel wordt naar aanleiding van de zienswijze een mogelijkheid tot afwijken van de bouwregels in de bestemming 'Centrum' opgenomen.

**15. D.G. Drieënhuizen, Looydijk 49, 3732 VB DE BILT, zienswijze van 28 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*De indieners van de zienswijzen zijn zeer bezorgd over de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan voor de verkeersveiligheid en de leefomgeving van de Looydijk. De bezwaren richten zich op een vijftal onderwerpen: de begrenzing van het plangebied,*

*de verkeersintensiteit, de verkeersveiligheid, de toegang tot de parkeerplaats en het vrachtverkeer.*

- 1. Slechts een deel van de Looydijk behoort tot het plangebied, maar vanwege de ontsluitingsfunctie van de Looydijk zou eigenlijk de gehele weg tot het plangebied gerekend moeten worden. Het is vreemd dat alleen gekeken wordt naar het effect voor het deel van de Looydijk dat alleen tot het plangebied behoort. Het andere deel zou op zijn minst als effectgebied moeten worden opgenomen in het plan.*
- 2. De aanname dat het verkeer zich evenredig verdeelt, is niet gestoeld op ervaringen van de huidige situatie. Het is net zo goed verdedigbaar dat 80% van het verkeer linksaf slaat, om de rotonde rechtsaf te vermijden. Ook is de aanname dat de verkeersintensiteit aan het begin van de Looydijk (aan de oostkant) hetzelfde is als bij de supermarkt, niet onderbouwd. Reclamanten nemen aan dat de verkeersintensiteit juist veel hoger is. Er zijn feitelijke onderbouwingen nodig, alvorens een wijziging wordt doorgevoerd.*
- 3. De gemeente heeft een onderzoeksplicht om de geprognoseerde postcodegebieden van de verwachte klanten en het aantal klanten van de Albert Heijn en de Hema te achterhalen.*
- 4. De effecten van de herinrichting van de Dorpsstraat zijn niet meegenomen. Op basis van de berekeningen ligt de verwachte verkeerstoename op de Looydijk als gevolg van de herinrichting van de Dorpsstraat tussen de 6 en 25%. In combinatie met de nieuwbouwplannen voor de supermarkt leidt dit tot verkeersintensiteiten die bijna 100% hoger zijn dan de norm voor gebieden met een sterke woon- en verblijffunctie.*
- 5. Er moet een passende indicatie van de woonfunctie aan de Looydijk Oost worden gegeven. De nu gebruikte indicatie 'lichte woonfunctie' dient te worden aangepast.*
- 6. De infrastructuur is op geen enkele wijze berekend op aantallen van 4000 tot 4900 motorvoertuigen per etmaal. De huidige 3500 mvt/etm leveren al genoeg gevaarlijke situaties op. Bovendien is de ervaring dat de maximumsnelheid door een grote meerderheid van de motorvoertuigen wordt overschreden.*
- 7. Er wordt geadviseerd de huidige situatie met betrekking tot het op- en afrijden van de parkeerplaats te handhaven. Dit voorkomt opstoppingen en gevaarlijke situaties en zorgt ook voor minder verkeersdruk op de Looydijk. Nu is er al sprake van opstoppingen door verkeer dat vanaf de rotonde komt en de parkeerplaats op wil rijden. Er worden besluiten genomen op basis van aannames, in plaats van feitelijke onderbouwingen. Een aanname kan in de praktijk anders uitpakken.*
- 8. In het ontwerpbestemmingsplan staat dat het de bedoeling is dat het vrachtverkeer het centrum van De Bilt verlaat via de Herenweg en de Akker. De intentie is goed, maar onduidelijk is hoe dit wordt waargemaakt. Reclamanten pleiten voor een volledig inrijdverbod voor vrachtverkeer van de Looydijk tussen de Tuinstraat en de Doctor Schaepmanweg. Ontsluiting van het winkel- en vrachtverkeer dient plaats te vinden via de Hessenweg naar de Groenekanneweg en Blauwkapelseweg.*

Commentaar:

1. Zie het commentaar bij zienswijze 13 onder 1.
2. Zie het commentaar bij zienswijze 8 onder 3 en zienswijze 13 onder 2.
3. Zie het commentaar bij zienswijze 8 onder 4.
4. Zie het commentaar bij zienswijze 13 onder 3.
5. De term 'lichte woonfunctie' wordt nergens genoemd en behoeft derhalve geen aanpassing. Zie verder het commentaar bij zienswijze 8 onder 2.
6. Zie het commentaar bij zienswijze 13 onder 4.
7. Zie het commentaar bij zienswijze 8 onder 5. De nieuwe inrichting biedt mogelijkheden voor een verbetering van de verkeerssituatie. Overigens is het doen van aannames onvermijdelijk, omdat een toekomstige situatie per definitie geen vaststaand gegeven is. Daarom worden aannames gedaan op basis van prognoses, verwachtingen, vergelijkingen en ervaringen uit het verleden.
8. Zie commentaar zienswijze 8 onder 6. Ook de Hessenweg heeft een ontsluitende functie, vergelijkbaar met de Looydijk. Verkeer met een bestemming in het westelijk deel van De Bilt zal via deze routes rijden. Verkeer dat een bestemming heeft in het

oostelijke gedeelte van De Bilt, zal logischerwijs voor een groot deel rijden via de Looydijk.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 7. Voor het overige is de zienswijze ongegrond.

**16. E.F. van der Mark, Herenweg 22, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**17. M. Peirera Sá, Hessenweg 154, 3732 .. DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**18. J. Stomphorst-de Bruijn, Herenweg 17, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**19. M. van der Horst, Herenweg 2, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**20. J. Nuwenhuis, Herenweg 13, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**21. H.J. van Beek, Herenweg 2, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**22. P. Tenpierik, Herenweg 15, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**23. H. Hageman, Herenweg 1, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**24. J. van de Bunt, Herenweg 24, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**25. M. Tenpierik-Schuster, Herenweg 15, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**26. Deco Home Jochem, Hessenweg 154, 3732 .. DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**27. S. Emming, Hessenweg 154, 3732 .. DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**28. A. Drieënhuizen, Herenweg 25, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

Commentaar:

Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.

Conclusie:

Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.

**29. H. Bult, Herenweg 29, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**30. A. Kuus, Herenweg 19, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**31. M. de Senerpont Domis, Herenweg 11, 3732 CL DE BILT, zienswijze van 18 september 2010, ontvangen op 28 september 2010.**

*Reactie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Commentaar:*

*Dit is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

*Conclusie:*

*Deze is gelijk aan zienswijze nr. 4.*

**32. Loyend & Loeff, mr. M.M. van Asch, Postbus 2888, 3000 CW ROTTERDAM, zienswijze van 27 september 2010, ontvangen op 29 september 2010.**

*Reactie:*

*Dirk van den Broek is de enige andere supermarkt naast de Albert Heijn in het kerngebied van De Bilt. Reclamant maakt bezwaar tegen een aantal punten in het ontwerpbestemmingsplan.*

- 1. Ten onrechte zijn niet alle bij het ontwerpplan behorende stukken elektronisch ter inzage gelegd.*
- 2. Er is niet duidelijk gemaakt waarom behoefte zou bestaan aan een grotere supermarkt dan thans aanwezig. In de toelichting staat dat het huidige aantal winkelveorzieningen voldoende groot is voor verzorging op lokaal niveau. Hieruit blijkt dat er geen behoefte bestaat aan een grotere supermarkt binnen het plangebied.*
- 3. Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de detailhandelsstructuur, naar bereikbaarheids- en parkeerproblemen en naar de toegevoegde waarde voor bestaande detailhandel.*

4. *Er blijkt niet dat het plan is besproken in het provinciale adviesteam voor detailhandel, wat volgens de Provinciale Visie Detailhandel benodigd is voor plannen boven de 1.500 m<sup>2</sup>.*
5. *In de Provinciale Visie Detailhandel worden winkels van meer dan 1.500 m<sup>2</sup> bvo aangemerkt als grootschalige concentratie. Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Provinciale Visie Detailhandel, omdat volgens deze visie een grootschalige concentratie dient te grenzen aan een centrum met een bovenregionale functie. Dit is het centrum van De Bilt niet.*
6. *Het valt niet uit te sluiten dat het bruto vloeroppervlak van de Albert Heijn groter gaat uitvallen dan de geplande 1.890 m<sup>2</sup> bvo. Dirk van den Broek verzoekt de omvang van de supermarkt te maximeren op de bestaande grootte.*
7. *Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met het Regionaal Structuurplan, omdat de Albert Heijn na herontwikkeling met 1.890 m<sup>2</sup> bvo niet meer als kleinschalige eenheid kan worden aangemerkt. Het Regionaal Structuurplan heeft het centrumgebied van De Bilt aangeduid als 'historische dorpskern', wat wordt gedefinieerd als een centrummilieu met een hoge graad van functiemenging, echter in compacte en kleinschalige eenheden.*
8. *Er komen onvoldoende parkeerplaatsen op basis van de geldende parkeernorm. Allereerst wordt onterecht uitgegaan van 39 woningen, in plaats van de te realiseren 41 woningen.*
9. *Op grond van de randvoorwaarden voor de herontwikkeling van de Albert Heijn gelden gemeentelijke parkeernormen van 1,5 tot 1,9 parkeerplaats per woning, afhankelijk van de grootte en het type woning. Er wordt ongemotiveerd en zonder verwijzing naar grootte en type woningen de ondergrens van 1,5 parkeerplaats per woning toegepast.*
10. *Er wordt onterecht een aftrek gehanteerd van 1 parkeerplaats per woning. Uit niets blijkt dat daadwerkelijk 41 parkeerplaatsen gerealiseerd worden in de parkeergarage.*
11. *In het verkeersonderzoek wordt uitgegaan van 3.300 m<sup>2</sup> bvo, terwijl dit 3.400 m<sup>2</sup> moet zijn. Hierdoor missen 3 parkeerplaatsen voor de detailhandelsruimte.*
12. *Zelfs als wordt uitgegaan van de in het verkeersonderzoek gehanteerde gegevens, dienen op grond van de geldende parkeernormen 119 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd en zijn de voorgenomen 115 parkeerplaatsen onvoldoende.*
13. *In de huidige situatie zijn de beschikbare parkeerplaatsen veelal volbezet. Ten onrechte is geen onderzoek verricht naar de gevolgen van het nieuwbouwplan op de parkeerruimte aan de openbare weg en parkeerruimte gelegen naast supermarkt Dirk van den Broek.*
14. *In de toelichting wordt melding gemaakt van een conceptbeleidsregel met betrekking tot geluid. Reclamant is van oordeel dat niet mag worden uitgegaan van een nog vast te stellen beleidsregel.*
15. *Er is ten onrechte geen akoestisch onderzoek verricht.*
16. *Ten onrechte is geen gedegen luchtkwaliteitsonderzoek verricht. Zo ontbreken onder meer de uitvoerparameters en rekenresultaten.*
17. *Een gedegen bodemonderzoek ontbreekt.*
18. *Ook met betrekking tot externe veiligheid ontbreekt een gedegen onderzoek.*
19. *Er is geen adequate watertoets verricht en tevens wordt het verlies aan waterbergende capaciteit onvoldoende gecompenseerd.*
20. *Uit de ecologiescan blijkt dat er twee soorten vleermuizen in het plangebied voorkomen. Op grond van de Flora- en faunawet dient ontheffing te worden aangevraagd voor iedere ruimtelijke ingreep in een gebied waar beschermde diersoorten voorkomen.*

Commentaar:

1. Alle stukken die afzonderlijk benodigd zijn voor een goede beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan, zijn elektronisch ter inzage gelegd.
2. Er is sprake van een vergroting van de diversiteit van de consumentenvraag, waar producenten en verkopers op inspelen door het verruimen van het assortiment aan producten. Dit leidt tot een toenemende vraag naar verkoopvloeroppervlakte. Hoofdstuk 4 van de toelichting gaat in op deze maatschappelijke dynamiek, die ten

grondslag ligt aan de grotere vraag naar ruimte voor detailhandel. De aangehaalde zin dient om de omvang van het winkelcentrum te duiden en de plaats in de verzorgingsstructuur toe te lichten.

3. Deze aspecten staan beschreven in hoofdstuk 4 en paragraaf 5.1 van de toelichting. Het nieuwbouwplan draagt bij aan het behoud van de voorzieningenstructuur, betekent geen verslechtering van de parkeersituatie en voorziet in de vraag naar meer ruimte voor detailhandel om zo een ruimer assortiment te kunnen bieden.
4. Buiten het feit dat het hier gaat om een toename kleiner dan 1.500 m<sup>2</sup>, heeft de provincie Utrecht noch tijdens het vooroverleg noch tijdens de formele zienswijzenprocedure aangegeven dat het plan strijdig zou zijn met de provinciale beleidsregels.
5. De teksten uit de Provinciale Visie Detailhandel ten aanzien van grootschalige concentraties zijn onjuist geïnterpreteerd. Het beleid is dat een eventuele ontwikkeling van een cluster van meerdere grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV) in de provincie wordt geconcentreerd en bij voorkeur ontwikkeld wordt grenzend aan winkelcentra met een bovenregionale functie. De ontwikkeling van een enkele GDV dient aan te sluiten bij de bestaande detailhandelsconcentraties. Dat is bij de plannen voor de Albert Heijn het geval. Ten overvloede wordt opgemerkt dat in de Provinciale Visie Detailhandel rekening wordt gehouden met de vernieuwing en uitbreiding van detailhandelsruimte in het centrum van De Bilt.
6. Zie het commentaar bij zienswijze 11 onder 1.
7. Het nieuwbouwplan vergroot de toekomstwaarde van het winkelcentrum Hessenweg e.o. en draagt daarom juist bij aan de continuïteit van dit gebied als 'historische dorpskern' volgens het Regionaal Structuurplan. Compacte en kleinschalige eenheden moet worden bezien in het licht van het Structuurplan; met andere woorden op regionaal schaalniveau. In vergelijking met Hoog Catharijne, het centrum van Zeist of het nieuwe winkelcentrum in Leidsche Rijn Centrum is duidelijk dat de omgeving van de Hessenweg in De Bilt voldoet aan de omschrijving uit het Regionaal Structuurplan.
8. Het verkeersonderzoek wordt aangepast door het juiste maximale aantal woningen op te nemen.
9. Het exacte woningprogramma is nog niet bekend. Het CROW hanteert voor goedkope woningen een lagere parkeernorm dan voor hogere. De gehanteerde parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning ligt nog boven het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-normen en voldoet tevens aan de gemeentelijke parkeernorm. Het verkeersonderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan worden aangevuld met bovenstaande motivatie.
10. Een van de uitgangspunten van het nieuwbouwplan is 1 parkeerplaats per woning in de parkeerkelder, dus de aftrek is niet onterecht. Hierover zijn afspraken gemaakt in de ontwikkelingsovereenkomst tussen de gemeente en de projectontwikkelaar.
11. In overleg met de ontwikkelaar is besloten de plannen met 100 m<sup>2</sup> detailhandelsruimte te beperken, onder andere om voldoende ruimte te hebben voor verkeer en parkeren en om een beter passende stedenbouwkundige invulling te kunnen realiseren. Het aantal van 3.300 m<sup>2</sup> bvo detailhandel in het verkeersonderzoek is dan ook het goede uitgangspunt. Dit stond ten onrechte verkeerd in de toelichting vermeld. De toelichting wordt op dit punt dan ook aangepast.
12. Op basis van de juiste uitgangspunten met betrekking tot het aantal woningen en het aantal vierkante meters detailhandel is er sprake van een berekend tekort van 3 parkeerplaatsen gedurende de koopavond. De parkeerbehoefte stijgt in de praktijk naar verwachting wat minder dan berekend. Omdat Albert Heijn en Action bestaande winkels zijn, zal hun toename in winkeloppervlak naar verwachting niet geheel rechtvaardig meer publiek gaan trekken. De parkeerbehoefte zal dan ook wat lager uitvallen dan theoretisch berekend. Derhalve is het berekende maximale parkeertekort van 3 parkeerplaatsen op de koopavond acceptabel te noemen. Het verkeersrapport en de toelichting van het bestemmingsplan worden op dit punt aangevuld.
13. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het huidige parkeerterrein voorziet in de eigen parkeerbehoefte van Albert Heijn, Action en de zes woningen. De toegevoegde parkeercapaciteit aan het parkeerterrein voldoet ook aan de toekomstige

parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling. Dit betekent per saldo dat de parkeerdruk op de overige parkeerterreinen en –plaatsen in de toekomst niet zal toenemen als gevolg van het nieuwbouwplan. Er is dan ook geen reden voor nader onderzoek naar de gevolgen voor de parkeerruimte in de omgeving. Het verkeersonderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan worden op dit punt aangevuld.

14. De beleidsregels hogere waarden worden binnenkort vastgesteld. De verwachting is dat er geen fundamentele wijzigingen worden doorgevoerd ten opzichte van het nu beschikbare concept van deze beleidsregels. Er is dan ook geen reden om niet uit te gaan van deze beleidsregels.
15. Het uitvoeren van akoestisch onderzoek vanwege wegverkeer is niet noodzakelijk, aangezien de nieuwe woningen niet gelegen zijn binnen een zone langs een weg volgens de bepalingen van de Wet geluidhinder. Dit betekent niet dat geen onderzoek is gedaan naar het akoestisch leefklimaat. Dit staat beschreven in paragraaf 5.4 van de toelichting.
16. Er is wel een gedegen onderzoek uitgevoerd. De tekst in de toelichting en de bijbehorende kaart (bijlage 7) bieden voldoende inzicht in de luchtkwaliteitssituatie; het presenteren van de uitvoerparameters en rekenresultaten is hiervoor niet noodzakelijk.
17. De resultaten van een locatiespecifiek bodemonderzoek zijn opgenomen in de tekst van paragraaf 5.5.
18. Zoals in paragraaf 5.6 vermeld staat, zijn er geen risicobronnen in of in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Een 'gedegen onderzoek' is derhalve niet aan de orde.
19. Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens toegezonden aan het hoogheemraadschap, waarmee invulling is gegeven aan de watertoets. Paragraaf 5.7 is aangevuld naar aanleiding van de reactie van het hoogheemraadschap. Het verlies aan waterbergende capaciteit is verwaarloosbaar, waardoor compensatie niet aan de orde is.
20. Uit het aanvullende vleermuisonderzoek is gebleken dat de gebouwen niet worden gebruikt als kraamplek of paar- en winterverblijf. Overtredingen van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zijn daarmee niet aan de orde. De tekst van paragraaf 5.8 wordt aangepast aan de definitieve conclusie.

Conclusie:

De zienswijze is gegrond voor wat betreft punt 8, 9, 11 en 12. Het verkeersrapport en het bestemmingsplan worden hierop aangepast. Voor het overige is de zienswijze ongegrond. Evenwel wordt naar aanleiding van de zienswijze voor wat betreft punt 13 en punt 20 het bestemmingsplan aangevuld.

### **Eindconclusie**

Vorenstaande behandeling van de zienswijzen heeft samenvattend de volgende gevolgen voor het bestemmingsplan en het vaststellingsbesluit:

1. gegrond te verklaren:
  - zienswijzen nummers 1 en 12;
2. gedeeltelijk gegrond te verklaren:
  - zienswijzen nummers 4 t/m 10, 13 en 15 t/m 32;
3. ongegrond te verklaren de overige (onderdelen van de) ingebrachte zienswijzen;
4. ambtshalve 4 aanpassingen door te voeren naar aanleiding van zienswijze 4 t/m 7, 14 en 16 t/m 32;
5. vast te stellen het bestemmingsplan 'Hessenweg 2010' met inachtneming van hetgeen in deze nota is verwoord, resulterend in een gewijzigde vaststelling ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan conform de hierna weergegeven 'Staat van Wijzigingen'.

## **STAAT VAN WIJZIGINGEN**

### *Algemeen*

Daar waar nodig worden ondergeschikte aanpassingen van redactionele aard en vernummeringen uitgevoerd.

### *Toelichting*

- De inleiding van hoofdstuk 4, paragraaf 6.2 en de tabel in paragraaf 6.3 worden aangevuld met de verwachte herontwikkeling van Hessenweg 109 tot en met 115.
- Bijlage 5 wordt aangevuld met het adres Looydijk 80.
- Paragraaf 5.2 (Verkeer) wordt aangevuld om te verduidelijken dat de definitieve inrichting van het nieuwe parkeerplein nog niet is vastgelegd.
- Bijlage 7 (Verkeersonderzoek) wordt ter verduidelijking op een aantal punten aangevuld en aangepast in verband met het juiste aantal nieuwe woningen. Paragraaf 5.2 (Verkeer) wordt hierop aangepast.
- Hoofdstuk 4 en in het bijzonder figuur 8 worden aangepast aan de juiste uitgangspunten voor wat betreft de nieuwe oppervlakte voor detailhandel.
- Paragraaf 5.8 (ecologie) wordt aangepast naar aanleiding van de uitkomsten van het vleermuisonderzoek in het najaar.

### *Regels*

- Aan artikel 5 (Centrum) wordt een nieuw lid toegevoegd (wijzigingsbevoegdheid), luidende:

#### 5.6 Wijzigingsbevoegdheid

Ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied' zijn burgemeester en wethouders bevoegd lid 5.2 sub a van de bouwregels van het plan te wijzigen met inachtneming van de volgende regels:

1. het aantal woningen mag niet meer bedragen dan 12;
2. op basis van een stedenbouwkundige beoordeling moet blijken dat het plan passend is binnen de karakteristiek van de omgeving;
3. op basis van verkeerskundig onderzoek dient aangetoond te worden dat het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen en dat er geen nadelige gevolgen zijn voor onder meer:
  - a. de verkeersveiligheid;
  - b. de doorstroming van het verkeer;
  - c. de bereikbaarheid van naastgelegen percelen.
4. op basis van milieukundig onderzoek dient aangetoond te worden dat er geen onaantvaardbare milieukundige gevolgen optreden.

- Aan artikel 4 (Bedrijf) wordt in lid 4.2 een nieuw sublid toegevoegd, luidende:

bestaande aan- en uitbouwen en bijgebouwen, waarvan de goothoogte en/of de bouwhoogte niet voldoet aan hetgeen in lid 4.2 sub a tot en met e is bepaald, zijn wel toegestaan en mogen worden gehandhaafd, maar niet vergroot.

- Aan artikel 5 (Centrum) wordt in lid 5.1 een nieuw sublid toegevoegd, luidende:

h. ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' tevens voor kantoren op de begane grond;

- In artikel 5 (Centrum) wordt aan lid 5.4 (onthefving van de bouwregels) een nieuwe regel toegevoegd, luidende:

5.4.1 Burgemeester en wethouders zijn bevoegd ontheffing te verlenen van het bepaalde in lid 5.2 sub b, mits een goede woonsituatie, de lichttoetreding, mogelijkheden voor

laden en lossen, opslag en parkeren en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende percelen voldoende zijn gewaarborgd.

*Kaart*

- Ter plaatse van Hessenweg 109 tot en met 115 wordt de aanduiding 'wro-zone - wijzigingsgebied' opgenomen.
- Ter plaatse van het nieuwbouwplan worden de volgende aanpassingen gedaan:
  - o aan de zijde van de Herenweg wordt over een afstand van 5 meter vanaf de bestemmingsgrens de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' met waarde 5,5 opgenomen.
  - o de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte (m)' met respectievelijk de waarden '7, 11' schuift hierdoor richting Looydijk en wordt aan beide zijden 15 meter diep;
  - o er wordt een bouwvlak opgenomen, waarvan de begrenzing aan de Looydijk op 3 m en 1,5 m van de perceelsgrens ligt;
  - o de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte (m)' met respectievelijk de waarden '10, 14' schuift hierdoor richting Herenweg en blijft 15 meter diep;
  - o de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' met waarde 7 wijzigt van in omvang en wordt 18 m bij 40 m;
- Ter plaatse van Looydijk 80 wordt de bestemming gewijzigd van 'Wonen' in 'Centrum', wordt de aanduiding 'kantoor' opgenomen en worden de aanduidingen 'maximale goot- en bouwhoogte (m)' en 'maximale bouwhoogte (m)' opgenomen met respectievelijk de waarden '6; 9' en '3,5', overeenkomstig de aangrenzende maatvoeringsaanduidingen ter plaatse van Looydijk 78.

Behoort bij besluit van de raad  
van de gemeente De Bilt  
d.d. 16 december 2010,

de griffier,

Drs. F.A. van Hooijdonk