

Zienswijzennota Bestemmingsplan
Stationsgebied



BügelHajema

Plek voor ideeën

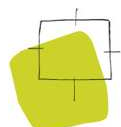
Zienswijzennota Bestemmingsplan Stationsgebied

Inhoud

Nota en bijlagen

14 oktober 2010

Projectnummer 024.00.03.11.01



Ideeën voor een plek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Formele vereisten	5
1.2	Ingediende zienswijzen	5
1.3	Staat van wijzigingen Bestemmingsplan Stationsgebied	6
2	Beantwoording zienswijzen	9
2.1	Aantasting van het dorps karakter	9
2.2	Individuele beantwoording zienswijzen	14
3	Ambtshalve aanpassingen	55

Bijlagen

Inleiding



1.1

Formele vereisten

In het kader van de vaststellingsprocedure heeft het ontwerp van het bestemmingsplan Stationsgebied vanaf donderdag 20 mei 2010 gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen op het gemeentehuis en op www.ruimtelijkeplannen.nl. Bekendmaking hiervan heeft plaatsgevonden in de Staatscourant en in de Biltse en de Bilthovensecourant van 19 mei 2010 en via RO-online. Tijdens deze termijn kon eenieder schriftelijk of mondeling een zienswijze indienen.

Een zienswijze is tijdig ingediend wanneer zij voor het einde van de termijn van terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is verzonden. De datum van het poststempel is hierbij bepalend. De termijn liep tot en met woensdag 30 juni 2010.

1.2

Ingediende zienswijzen

Van de volgende personen is een zienswijze binnen de zienswijzenperiode ontvangen:

Nummer	Datum ont- vangst	Kenmerk
1.	29 juni 2010	Schriftelijk
2.	24 juni 2010	Schriftelijk
3.	30 juni 2010	Schriftelijk
4.	30 juni 2010 (medede- ling dat zienswijze wordt ingediend)	Fax
4a	24 augustus 2010	Schriftelijk
5.	4 juni 2010	Schriftelijk
6.	23 juni 2010	Schriftelijk
7.	29 juni 2010	Schriftelijk
8.	29 juni 2010	Schriftelijk
9.	9 juni 2010	Schriftelijk
10.	16 juni 2010	Schriftelijk
11.	29 juni 2010	Schriftelijk
12a.	30 juni 2010	Fax
12b.	30 juni 2010 1 juli 2010	Fax Brief
13.	15 juni 2010	Schriftelijk
14.	29 juni 2010	Schriftelijk
15.	4 juni 2010	Schriftelijk

16.	17 juni 2010	Schriftelijk
17.	30 juni 2010 1 juli 2010	Fax Brief
18.	29 juni 2010	Schriftelijk
19.	28 juni 2010 29 juni 2010	Fax Brief
20.	29 juni 2010 1 juli 2010	Fax Brief

Van de volgende personen is een zienswijze buiten de zienswijzenperiode ontvangen:

Nummer	Datum ont- vangst	Kenmerk
21.	6 juli 2010	Schriftelijk
22.	6 juli 2010	Schriftelijk
23.	7 juli 2010	Schriftelijk

1.3

Staat van wijzigingen Bestemmingsplan Stationsgebied

Voorafgaand aan de inhoudelijke behandeling van de zienswijzen in hoofdstuk 2 volgt in deze paragraaf een overzicht van alle wijzigingen in het bestemmingsplan.

A. Wijzigingen verbeelding naar aanleiding van zienswijzen

1. Aan de bestemming C1 is in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%' teneinde variatie in bouwhoogte niet alleen via het Beeldkwaliteitsplan, maar ook via het bestemmingsplan af te dwingen.

B. Wijzigingen regels naar aanleiding van zienswijzen

1. Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid is een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak.
2. Artikel 5 'Verkeer-Railverkeer' is gewijzigd teneinde de aanleg van een loopbrug mogelijk te maken over het spoor.

C. Ambtshalve wijzigingen verbeelding

1. Het bestemmingsvlak ten behoeve van de ontwikkeling en realisering van het vrijstaande gebouw op het noordelijke stationsplein is iets verschoven en verruimd richting het noordoosten. Het gebouwtje wordt niet vergroot. Wel is er meer ruimte gewenst langs de trappen en de rijweg. Het bestemmingsvlak is iets opgerekt.

2. Een klein deel van het gebouw op de hoek van het Emmaplein/de Nachtegaallaan bleek in de begrenzing van dit bestemmingsplan te zijn getrokken. De plangrens is nu zo getrokken dat het hele gebouw buiten dit bestemmingsplan ligt.
3. Op de hoek van Soestdijkseweg-Noord met Jan Steenlaan 2 is de bestemming 'Verkeer' (tevens plangrens) met 2 m verruimd richting noordoostzijde.
4. Ter hoogte van de toegang tot Spoorlaan 2a en de er naast gelegen toegang tot de Begraafenis- en Crematie-onderneming is de bestemmingsgrens 'Verkeer' (tevens plangrens) met 2,70 m verlegd naar de zuidzijde.

D. Ambtshalve wijzigingen regels

1. Artikel 1 is aangevuld om de regels in overeenstemming te brengen met de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).
2. Aan artikel 1 'Begrippen' is het begrip 'onthefving voor bouwen en gebruik' ter verduidelijking toegevoegd.
3. Het begrip 'bouwvlak' is geschrapt in artikel 1, omdat het begrip niet ter zake is.
4. Aan artikel 2 is een regel toegevoegd waarin de wijze van meten voor onderdelen met een geringe afwijking is geregeld.
5. Om fietsenstallingen te realiseren zijn artikel 4 'Verkeer' en artikel 6 'Verkeer - Verblijf' aangepast door een bouwwerk, geen gebouw zijnde, mogelijk te maken met een hoogte van maximaal 5 m.
6. Artikel 11 'Algemene procedureregels' is geschrapt, omdat de inwerking-treding van de Wabo deze algemene procedurereguleerregel overbodig maakt.
7. In artikel 9, lid f3 is de tekst 'tenzij sprake is van plaatsing van een zogenaamde portocabin of stacaravan' geschrapt.

E. Toelichting

De toelichting is op enkele plaatsen redactioneel aangepast. Het betreft onder andere aanpassingen inzake:

1. de afstemming met betrekking tot de Wabo;
2. het verwerken van enkele aanvullende onderzoeken met betrekking tot geluid, lucht, Niet-gesprongen-explosieven, aanvullend vleermuizenonderzoek, bodem en de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan;
3. een korte motivatie waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen;
4. de aanleg van de loopbrug;
5. een motivatie waarom verplaatsing van 'de stationschefwoning' niet mogelijk is.

Beantwoording zienswijzen

2

2.1

Aantasting van het dorps karakter

Een groot gedeelte van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan voor het Stationsgebied van Bilthoven heeft betrekking op de bouwhoogtes in het plan en de verdichting aan bebouwing. In veel zienswijzen worden deze ontwikkelingen in het centrum gezien als ‘een aantasting van het dorps karakter’. Uit de vele reacties blijkt een grote betrokkenheid bij de ontwikkelingen in het centrumgebied, maar ook zorg.

Gedurende de inspraak is eveneens een groot aantal reacties bij de gemeente ingediend waarin vragen zijn gesteld en opmerkingen zijn gemaakt over de bouwhoogtes in het plan, de verdichting aan bebouwing en de toename van winkels en horeca. De gemeente heeft in antwoord op deze inspraakreacties de vragen, aandachtspunten en opmerkingen over de bouwhoogtes, de verdichting aan bebouwing en de toename van winkels en horeca integraal beoordeeld en beantwoord (Reactienota voorontwerpbestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan Centrumgebied Bilthoven, 4 mei 2010).

Inmiddels is het bestemmingsplan voor het Centrumgebied opgeknipt in drie delen, te weten:

1. Bestemmingsplan Stationsgebied;
2. Bestemmingsplan De Kwinkelier;
3. Bestemmingsplan Emmaplein/Vinkenplein.

Deze zienswijzennota heeft betrekking op de zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied. Ter verduidelijking is een afbeelding opgenomen van het plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied.



Plangebied ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied

Centrumvisie Bilthoven en Masterplan Centrum Bilthoven

In de Reactienota voorontwerpbestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan Centrumgebied Bilthoven heeft de gemeente aangegeven dat het centrum van Bilthoven volop in beweging is. Om deze ontwikkelingen op elkaar af te stemmen is in 2005 gestart met het ontwikkelen van een overkoepelende visie voor het centrumgebied voor Bilthoven, 'Centrumvisie Bilthoven'.

In de periode na de vaststelling van de centrumvisie zijn nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, die nog niet bekend waren toen de centrumvisie werd vastgesteld. Dit zijn onder andere de keuze voor een voorkeursvariant ten behoeve van de ondertunneling van de spoorlijn in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied. Voor wat betreft het stationsgebied heeft dit geleid tot de volgende uitgangssituatie voor het Masterplan Centrum Bilthoven:

- een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers ter plekke van het spoor, waarbij het spoor op maaiveld blijft in combinatie met een tunnel ter hoogte van de spoorlaan voor het autoverkeer (de zogenoemde bypass).

De centrumvisie en voornoemd uitgangspunt vormen onder andere de basis voor het *Masterplan Centrum Bilthoven*, dat in februari 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Het Masterplan geeft de gemeentelijke visie weer hoe het centrum zich in de komende tijd dient te ontwikkelen. Door deze vaststelling is het fundament voor de herontwikkeling van het centrumgebied van Bilthoven gelegd. Het bestemmingsplan Stationsgebied van gemeente De Bilt is gebaseerd op het Masterplan Centrum Bilthoven.

In het Masterplan wordt gesteld dat de bebouwing in het centrum moet passen bij de huidige bebouwingsstructuur van het centrum. Hogere bebouwing wordt beperkt tot enkele plekken aan de rand van het centrum en langs het spoor. Dat wil zeggen dat de bouwhoogte van de nieuwe bebouwing moet passen bij de schaal en het karakter van de plek waar het wordt gebouwd en dat de bebouwing gevarieerd moet zijn. In de huidige situatie heeft het merendeel van de bebouwing binnen het centrum één tot twee bouwlagen en een kap. Drie lagen met een kap komt ook voor, maar in mindere mate.

Op dit moment ontbreekt het aan een goed plein als ontmoetingsplek in het centrum. In het Masterplan is besloten het Vinkenplein als een ontmoetingsplek in te richten. Tevens is besloten aan het Emmaplein ook een verblijfsfunctie te kennen. Met het omleggen van het verkeer wordt het Emmaplein immers een autoluw gebied. Het Emmaplein wordt dus in de toekomst één van de bijzondere ontmoetingsplekken in het centrum, dichtbij het station. Om het belang van deze plek voor het centrum ruimtelijk te benadrukken en om het plein beter te omsluiten, is voorgesteld om bij de bebouwing aan het Emmaplein maximaal drie lagen en een kap toe te staan (met uitzondering van het punt grenzend aan de bypass). Een bouwhoogte van drie lagen en een kap is hoger dan de gemiddelde bouwhoogte in het centrum van Bilthoven, maar komt in de huidige situatie ook wel verspreid binnen het centrum voor. De gemeente is van mening dat deze hoogte op deze plek verantwoord is, omdat hiermee het belang van het Emmaplein binnen het centrum en dichtbij het station zowel ruimtelijk als functioneel wordt benadrukt.

Op de plek waar de bypass onder het spoor doorgaat wordt een bouwhoogte voorgesteld van vier lagen en een kap. Deze locatie is één van locaties die in het Masterplan is aangewezen als een plek waar hoger mag worden gebouwd. Het is verantwoord om op deze locatie hoger te bouwen dan in het centrum, omdat de locatie zich op enige afstand van het centrum bevindt en aan de hoofdonthutingsweg en het spoor grenst.

Het bestemmingsplan heeft de bestaande karakteristiek van het centrumgebied nadrukkelijk als uitgangspunt. Dat wil zeggen dat de huidige bebouwingsstructuur voor het grootste deel overeind blijft. Deze bebouwingsstructuur bestaat uit losse bebouwing die in de nabijheid van het stationsgebied (aan het Emmaplein) en naar het centrum toe steeds meer aaneengesloten wordt met een gemiddelde hoogte van drie bouwlagen. De gemeente is van mening dat het stedenbouwkundig verantwoord is om op deze wijze op een aantal plaatsen in het centrumgebied hoger te bouwen.

In het stationsgebied is in de zogenaamde 'driehoek' gekozen voor enige verdichting van de bebouwing. Dit is omdat de (te handhaven) wand, aan de oostkant van het Emmaplein, bestaat uit gebouwen die dicht tegen elkaar staan en zo een gesloten wand vormen. De nieuwe bebouwing in de driehoek is een weerspiegeling van deze structuur, zodat het Emmaplein een eenduidig beeld krijgt en zich meer als een plein en verblijfsgebied gaat manifesteren. Dat wil zeggen dat de thans bestaande losse bebouwingsstructuur aan de westzijde meer aaneengesloten wordt en stedenbouwkundig meer in lijn met het centrum wordt gebracht en zo als een eenheid kan worden ontwikkeld.

In het bij dit bestemmingsplan horende Beeldkwaliteitsplan is voor de omgeving van het station aangegeven dat de panden individueel herkenbaar moeten zijn en een passende schaal dienen te hebben. Panden die breder zijn dan 10 m, moeten ogen alsof ze uit meerdere individuele elementen bestaan. Om dit te bereiken wisselt tenminste twee van de volgende elementen: (a) de rooilijn, (b) goothoogte, (c) kaprichting/vorm en (d) gevelindeling van de panden. Om de zorg en onrust over de mogelijke ontwikkeling van een wand aan de Soestdijkseweg-Zuid tegenover het Emmaplein weg te nemen is er voor gekozen het bestemmingsplan op dit punt aan te passen. Aan de regels wordt de eis toegevoegd dat minimaal 14% van de naar het Emmaplein gerichte wand een bouwen goothoogte van 12 m respectievelijk 8 m in plaats van 15 m respectievelijk 11 m moet hebben.

In een aantal zienswijzen is benadrukt dat bij de vaststelling van het masterplan in de raadsvergadering van 26 februari 2009 door de wethouder is toegezegd de bouwhoogtes aan te passen. Dit betrof een toezegging de mogelijkheid te onderzoeken tot aanpassing van de bouwhoogte aan de noordwestzijde van het stationsgebied door deze te maximeren tot vier bouwlagen. Overigens valt dit deel van het centrumplan buiten dit bestemmingsplan.

Uit het voorgaande blijkt dat met de vaststelling van het Masterplan in 2009 gekozen is voor:

- verdichting van de bebouwingsstructuur en enkele hoogteaccenten in het plangebied;

In het hart van het centrumgebied is gekozen voor aansluiting bij de bestaande bebouwingsstructuur en daarmee behoud van het dorpse karakter van Bilthoven. De gemeente is van mening dat deze keuzes vanaf aanvang van de planontwikkeling met zorg zijn uitgewerkt. Deze keuzes hangen met elkaar samen en zijn uitgewerkt in het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied en het Beeldkwaliteitsplan Bilthoven centrum. Beide plannen hebben tot doel een kwalitatief hoogstaand eindbeeld te realiseren voor het stationsgebied, zowel in bebouwing als in de openbare ruimte. De keuzes om op voornoemde plaatsen de bebouwing te verdichten en/of hogere bebouwing toe te staan zijn stedenbouwkundig verantwoord.

Beeldkwaliteitsplan

Uit de vele reacties zou kunnen worden opgemaakt dat niet met zorg naar de inrichting van het centrumgebied is gekeken. De gemeente wil met nadruk

nogmaals stellen dat zorgvuldig is gekeken naar de inrichting van het centrumgebied. Er is veel tijd en energie geïnvesteerd in het opstellen van een afzonderlijk Beeldkwaliteitsplan voor het centrumgebied. Het is niet gebruikelijk een dergelijk beeldkwaliteitsplan op te stellen. Met het opstellen van een dergelijk plan geeft de gemeente aan met zorg en aandacht de stedenbouwkundige inrichting van het gebied op te pakken. Het beeldkwaliteitsplan bevat een uitvoerige omschrijving en waardering van de huidige kwaliteiten van het centrumgebied, hoe deze kwaliteiten in samenhang met de stedenbouwkundige ontwikkelingen worden gewaarborgd en vertaald in het gemeentelijk welstandsbeleid. De Welstandscommissie is daarin gekend en heeft het Beeldkwaliteitsplan kritisch beoordeeld. Deze beoordeling heeft geleid tot aanpassingen van dit plan, waarna de Welstandscommissie met het Beeldkwaliteitsplan heeft ingestemd. Het beeldkwaliteitsplan is waar mogelijk verwerkt in het bestemmingsplan. De bouwplannen worden getoetst aan het bestemmingsplan en aan het Beeldkwaliteitsplan en worden door een stedenbouwkundige supervisor voor het centrumgebied kritisch beoordeeld en getoetst. Het voorgaande heeft tot gevolg dat de Welstandsnota, welke is vastgesteld op 24 juni 2004 en is aangepast op 7 september 2006, opnieuw wordt aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen en stedenbouwkundige uitgangspunten in het centrumgebied.

De gemeente is van mening dat deze keuzes vanaf aanvang van de planontwikkeling met zorg zijn uitgewerkt. Deze keuzes hangen met elkaar samen. De keuzes om op voornoemde plaatsen de bebouwing te verdichten en/of hogere bebouwing toe te staan zijn stedenbouwkundig verantwoord.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

Uit de individueel ingekomen zienswijzen zijn overigens geen nieuwe argumenten naar voren gekomen die voor de gemeente aanleiding zijn voornoemde motivering van keuzes te heroverwegen. Er is derhalve geen aanleiding voor de gemeente het bestemmingsplan op overige punten aan te passen naar aanleiding van deze zienswijzen.

2.2

Individuele beantwoording zienswijzen

In deze paragraaf worden de ingekomen zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. Het commentaar waartoe zij aanleiding geven, is direct na de desbetreffende zienswijze opgenomen.

Zienswijze 1

Samenvatting

De bypass is een creatieve oplossing. Maar er zijn verbeterpunten mogelijk, te weten:

- a. er wordt onvoldoende rekening gehouden met de voetgangersstroom vanaf het parkeerterrein naar het station. Een simpele oplossing zou een loopbrug over het spoor kunnen zijn;
- b. als er een voetgangersverbinding komt, dan is het ook interessant om een beperkte ruimte op het parkeerterrein om te vormen tot fietsenparkeerplaats;
- c. in de plannen is niet aangegeven in hoeverre rekening wordt gehouden met een spoorverdubbeling;
- d. is het mogelijk om op een plaats bij het station een plek te maken voor jonge kinderen;
- e. reclamant verwacht dat de tunnel een ideale jongeren ontmoetingsplek wordt. Hoe wordt hier rekening mee gehouden? Reclamant ziet graag dat de oudere jeugd ook een plek krijgt;
- f. de gemeente De Bilt wil een graag een groene gemeente zijn, maar het parkeerterrein is een oase van asfalt. Is het mogelijk om hier een aantal bomen te planten?
- g. hoe wordt de stroom fietsers van scholieren naar middelbare scholen geleid?
- h. de berekeningen die ten grondslag liggen aan de conclusie over de economische haalbaarheid zijn, begrijpelijkerwijs, vertrouwelijk. Hoe is echter gewaarborgd dat deze berekeningen correct en met de juiste aannames zijn uitgevoerd?

Daarnaast heeft reclamant een aantal procesmatige vragen:

1. Waarom kan een zienswijze niet digitaal worden ingeleverd?
2. Kunnen de openingstijden van de informatiewinkel verruimd worden?
3. Kan er op het raam van de informatiewinkel onder andere een grote beeldkaart komen met de nieuwe situatie, waarbij de oude situatie als watermerk zichtbaar is?
4. En naast de kaart ook wat tekstuele informatie en verwijzingen waar meer informatie te krijgen is?

Gemeentelijke beoordeling

- a. De gemeente deelt de opvatting van reclamant. Het bestemmingsplan bevat een regeling ten behoeve van de aanleg van een loopbrug over het spoor naar het perron ter plaatse van het nieuwe P+R terrein. Daarnaast wordt er een voetpad aangelegd richting het station waarbij men de bypass kan oversteken op twee manieren:
 1. via de verkeerslichten op het kruispunt van de bypass, de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg-Noord;
 2. via een kanalisatiestrook, dit is een niet geregelde oversteekplaats zonder voorrang.
- b. Nabij voornoemde loopbrug wordt een (onbewaakte) fietsenstalling mogelijk gemaakt. Over de exact uitvoering vindt overleg plaats tussen de gemeente, Prorail en de NS.
- c. Op dit moment is er geen sprake van verdubbeling van het traject (vier-sporigheid). Prorail heeft aangegeven dat een verdubbeling niet gerealiseerd zal worden.
- d. Er zal in het stationsgebied geen plek worden gecreëerd voor jonge kinderen. De gemeente verwacht niet dat er binnen het stationsgebied behoefte zal zijn aan sport- en speelvoorzieningen. Het wordt een gemengd gebied met veel verschillende voorzieningen. Naar verwachting zullen er betrekkelijk weinig gezinnen met jonge kinderen in het plangebied gaan wonen. Er zullen dan ook geen sport- en speelvoorzieningen worden gerealiseerd.
- e. Er wordt niet specifiek voor deze doelgroep een plek gecreëerd. In de plannen wordt wel aandacht besteed aan straatmeubilair zoals bankjes. Er worden ook andere zitgelegenheden aangelegd zoals op de entree van de bewaakte fietsenstalling en door middel van de aanleg van de trappartijen waarin ook groenvoorzieningen worden aangebracht. In de toekomst wordt er ook een zitgelegenheid gecreëerd op het Emmaplein.
- f. Het P+R terrein wordt aangelegd door NS Poort. Van het parkeerterrein van NS Poort zijn nog geen definitieve plannen beschikbaar.
- g. Het fietsverkeer wordt via de Julianalaan over het Emmaplein door de onderdoorgang voor langzaam verkeer geleid. Vervolgens kunnen de fietsers linksaf slaan richting de Jan Steenlaan en op veilige wijze de Soestdijkseweg-Noord oversteken door middel van een Verkeersregelin-stallatie. In het onderhavige bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt dat er een fietspad wordt aangelegd. Het overig gedeelte van het fietspad wordt geregeld in het bestemmingsplan Bilthoven-Noord.
- h. Deze berekeningen worden gecontroleerd door en afgestemd met een onafhankelijke accountant. Tevens zijn deze berekeningen verwerkt in de jaarrekening en de begroting en worden twee keer per jaar door de gemeentelijke organisatie beoordeeld. Zowel de begroting als de jaarrekening worden (indien akkoord) door de gemeenteraad vastgesteld. Ten aanzien van de jaarrekening is het zo dat de accountant ook nagaat of de risico's door de gemeente juist zijn beoordeeld.

De procesmatige vragen neemt de gemeente tot zich. Voor wat betreft de inhoud van de vragen hebben ze geen betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan of de juridische procedure van het bestemmingsplan. Om deze reden worden de vragen op dit moment niet beantwoord.

Aanpassing

Toelichting	De toelichting maakt melding van de aanleg van de loopbrug
Regels	Er wordt een loopbrug mogelijk gemaakt over het spoor. Naast de loopbrug wordt een fietsenstalling gerealiseerd
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze is gegrond voor wat betreft het genoemde onder de punten a. en b. Voor het overig is de zienswijze ongegrond.

Zienswijze 2

Samenvatting

- a. Aanvankelijk is het centrumplan als een samenhangend plan gepresenteerd. Het onderhavige plan is slechts een onderdeel van het grotere geheel. Hierdoor is het zicht op de nieuwe ontwikkelingen verloren gegaan. Dit klemmt temeer omdat de bouwhoogtes en versterking in onderlinge relatie moeten worden bekeken.
- b. Reclamant maakt uitdrukkelijk bezwaar tegen de voorziene bouwhoogten in het hele gebied. Reclamant begrijpt dat twee lagen en een kap niet voor het gehele gebied haalbaar is, maar gevarieerd een laag meer bouwen is iets anders dan de voor het gehele gebied voorziene bouwhoogten.
- c. De woningen langs het spoor die vanwege de geluidshinder geen ramen hebben op de westzijde zijn ongewenst. Er dient rekening gehouden te worden met het leefmilieu van toekomstige generaties.
- d. Er wordt niet voldaan aan de voorgeschreven luchtkwaliteitseisen. Op p. 34 van het plan staat: 'het onderhavige bestemmingsplan betreft een deelgebied en daarmee zullen de gevolgen voor de luchtkwaliteit kleiner zijn dan voor het onderzochte gebied'. Of het voor het gebied uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek geldt als gemiddelde voor het gehele gebied of er zijn variabelen per gebiedsonderdeel.
- e. In artikel 9 sub b van de planvoorschriften is een ontheffingregel opgenomen om bouwhoogten met 10% te verhogen. Voor reclamant is dit een onacceptabele ontheffingsbevoegdheid.
- f. Aan de noordzijde van het station ter plaatse van C1 staat in het masterplan een bebouwing aangegeven van maximaal drie à vier bouwlagen. In het voorliggende plan zijn goot- en bouwhoogten opgenomen van respectievelijk 11 m en 15 m. Reclamant heeft bezwaar tegen deze verhoging.

De samenhang tussen de bebouwing in de C-1 bestemming en op de locatie van de huidige fietsenstalling aan de oostkant van de Soestdijkse

weg maakt dat de entree van Bilthoven Noord een zeer versteend uiterlijk zal krijgen.

- g. Reclamant maakt bezwaar tegen de toren die de zon wegneemt en zorgt voor verstedelijking. Men moet kunnen vertrouwen op het planologisch onderzoek dat bij de aankoop wordt gedaan.
- h. Reclamant wil accenten zoals mooie oude bomen of bomen bijpoten. Een groen accent is uniek; de torens zullen worden bestreden.
- i. De reactienota ontbreekt bij de digitale versie.

Gemeentelijke beoordeling

- a. De planontwikkeling voor het centrumgebied is integraal aangepakt. De basis hiervoor ligt in het Masterplan dat in februari 2009 is vastgesteld door de gemeenteraad en het kader is voor deze integrale benadering. Uitwerking van de plannen gebeurt binnen dit kader waardoor de integraliteit is gewaarborgd. Het masterplan is vertaald in het voorontwerpbestemmingsplan waarin de gehele herontwikkeling van het centrumgebied is opgenomen. In de voorbereiding van het voorontwerpbestemmingsplan is voldaan aan de onderzoeksverplichtingen. Deze zijn daarom voor het hele centrumgebied uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in het voorontwerp. Vervolgens is het bestemmingsplan in de ontwerpfasen gesplitst in een meerdere ontwerpbestemmingsplannen. Deze keuze is gemaakt uit het oogpunt van voortgang en exploitatie. De gemeente wil de ontwikkeling en realisatie en de procedure van het bestemmingsplan Stationsgebied voortvarend oppakken zodat de uitvoering van de ondertunneling zo snel mogelijk kan worden uitgevoerd. Om in 2011 te kunnen starten is een juridisch kader in een bestemmingsplan strikt noodzakelijk. De Wro biedt de gemeente de mogelijkheid om voor het centrumgebied meerdere bestemmingsplannen in procedure te brengen. Op grond van voornoemde argumenten is er voor de gemeente geen aanleiding om aan de wens van reclamant op dit punt tegemoet te komen.
- b. Reclamant is bezorgd over de voorziene bouwhoogtes in het stationsgebied. De ontwikkelingen worden gezien als 'een aantasting van het dorps karakter'. Deze zorg deelt reclamant met andere reclamanten. Om deze reden is er voor gekozen de zienswijzen over de bouwhoogtes en de verdichting aan bebouwing integraal te beoordelen en te beantwoorden, omdat de keuzes voor het centrumgebied op deze stedenbouwkundige punten nauw met elkaar samenhangen. Voor de gemeentelijke beoordeling wordt om deze reden verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.
- c. De woonvisie 2006-2015 is het uitgangspunt om te komen tot een goed woon- en leefmilieu in gemeente De Bilt. Eén van de belangrijkste aandachtspunten in de woonvisie is het terugdringen van het tekort op de woningmarkt. Gemeente De Bilt wil hieraan bijdragen door tot 2015 circa 1200 woningen toe te voegen aan het huidige bestand. Mede om deze reden worden woningen mogelijk gemaakt in het stationsgebied. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en uit onderzoek is gebleken dat er geen be-

zwaren bestaan voor woningbouw langs het spoor. Door het treffen van maatregelen is het mogelijk dat de woningen die langs het spoor zijn geprojecteerd worden uitgevoerd met ramen aan de spoorzijde.

Daarnaast is de bouw van woningen voorzien in het Masterplan Centrum Bilthoven, welke in februari 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld.

- d. Voor het centrumgebied Bilthoven is een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd door Peutz (rapportnummer OA 229-1-RA d.d. 19 januari 2010). Zowel in de huidige situatie (2009) als in de toekomstige situatie (2015 en 2020) is voor NO₂ en PM₁₀ geen sprake van overschrijding van de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor de overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de genoemde grenswaarden. Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan betreft een deelgebied van het onderzochte gebied, de conclusie voor het deelgebied is dat het uitgesloten is dat de grenswaarden worden overschreden.
- e. De ontheffingsregel van artikel 9 sub b is een veel voorkomende ontheffingsregel in bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan Stationsgebied is deze ontheffingsregel opgenomen om het bestemmingsplan minder statisch te maken. De architecten moeten immers nog aan het werk en door het opnemen van een dergelijke ontheffing kan nog ruimte geboden worden bij de uitvoering van het bestemmingsplan. Met de ontheffing beoogt de gemeente na een nadere planologische afweging aan bouwplannen met 'kleine' afwijkingen ten opzichte van de bouwregels medewerking te kunnen verlenen. Er is in dit bestemmingsplan bewust gekozen voor een ontheffingsregel van 10%. Zo bestaat er nog geen volledige duidelijkheid over de hoogte van de te ontwikkelen parkeergarage ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid. Het bestemmingsplan gaat uit van 1,5 m hoogte ten opzichte van het maaiveld. De gemeente wenst evenwel voldoende ontwikkelingsruimte in het bestemmingsplan te houden om deze hoogtemaat bij te stellen, indien in het definitieve plan de nieuwe parkeergarage op een hoger niveau wordt ontwikkeld. Overigens maakt het percentage de realisering van een extra bouwlaag niet mogelijk in dit deel van het centrumgebied. Immers, de maximale bouwhoogte in het plan is 15 m. Met een ontheffing van 10% kan deze hoogte maximaal 16,5 m worden. De gemeente deelt de opvatting van reclamant niet en past de ontheffingsregel daarom niet aan.
- f. Reclamant geeft aan dat in het masterplan bebouwing is toegestaan van maximaal drie à vier bouwlagen. Het bestemmingsplan bevat bouwregels met goot- en bouwhoogten van respectievelijk 11 m en 15 m. Deze normen zijn gebaseerd op de realisering van een gebouw met drie bouwlagen en een kap. Daarbij wordt ter hoogte van het bestemmingsvlak aan de noordzijde van het station uitgegaan van een fietsenkelder van circa 1,5 m hoogte ten opzichte van het maaiveld, een eerste bouwlaag met een hoogte van minimaal 3,5 m en voor de overige verdiepingen wordt uitgegaan van een hoogte van 3 m. Daarnaast dient een kapcon-

structie gerealiseerd te worden met een maximale hoogte van 4 m:
 $1,5 + 3,5 + 3 + 3 + 4 = 15$ m.

De gemeente deelt de opvatting van reclamant niet dat de samenhang in bebouwing tussen de 'C-1' bestemming en de locatie van de huidige fietsenstalling aan de oostkant van de Soestdijkseweg de entree van Bilthoven Noord een zeer versteend uiterlijk tot gevolg heeft. De gemeente heeft een beeldkwaliteitsplan opgesteld om hiervoor kaders te stellen en de regie te voeren. Het beeldkwaliteitsplan bevat daartoe concrete kaders. Deze kaders zijn enerzijds opgesteld ter inspiratie voor ontwerpers en initiatiefnemers, anderzijds als toets voor de gemeente, de welstandscommissie en de supervisor voor het centrumgebied.

- g. Aangenomen wordt dat de door reclamant bedoelde toren de poortgebouwen uit het Masterplan betreffen. Deze gebouwen maken geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Zie overigens de gemeentelijke beoordeling omtrent de aantasting van het dorps karakter in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Daarnaast wordt binnen de gemeente al gedurende enkele jaren gewerkt aan de ontwikkeling van het centrumgebied van Bilthoven. In 2005 is begonnen met het opstellen van de Centrumvisie Bilthoven. Deze visie is in 2009 opgevolgd door het Masterplan Centrumgebied Bilthoven. Vervolgens wordt het Masterplan vastgelegd in bestemmingsplannen. Kortom, de ontwikkelingen waren voorzienbaar.

Uit de bezonningsstudie (02 maart 2010) blijkt dat de poortgebouwen nauwelijks invloed hebben op de zoninval. Enkel in de namiddag van de wintermaanden is er een kans dat men hinder ondervindt van de poortgebouwen.

- h. Uit het stedenbouwkundig plan, welke is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, blijkt dat er aandacht is voor het versterken van de structuur van de bomenlaan en het aanleggen van groen in het Stationsgebied. De structuur van de bomenlaan aan de Soestdijkseweg-Zuid wordt zover mogelijk doorgetrokken naar het Emmaplein. Het Emmaplein en het noordelijke stationsplein zullen een groene invulling krijgen.
- i. De Reactienota is als bijlage bij de toelichting opgenomen op de website www.ruimtelijkeplannen.nl. De nota is dus wel degelijk opgenomen bij de digitale versie.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen. Het aanvullende onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd door Peutz (rapportnummer OA 229-1-RA d.d. 19 januari 2010) wordt verwerkt in de toelichting.
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak

Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'
-------------	---

De zienswijze is gegrond voor wat betreft het genoemde onder b en d. Voor het overig wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 3

Samenvatting

- a. Zienswijze nummer 8 wordt onderschreven en dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Er heerst onrust over de voorziene bouwhoogtes en massaliteit van de te bebouwen kavels.
- b. In de Reactienota merkt de gemeente het volgende op: “dat de geluidstoename per saldo wel zal meevallen en dat de geluidsbelasting ter hoogte van de Prins Bernhardlaan niet of nauwelijks toeneemt”. De opmerking is een lichtvaardige inschatting en kan niet serieus worden genomen. De hoge harde wand aan de achterzijde van de Julianaflat is thans problematisch. Een nieuwe, nog hogere wand die daar vrijwel haaks op komt te staan zal tot ernstige geluidsbelasting leiden. Immers, door het haaks op elkaar plaatsen van deze wanden wordt het model van een parabool benaderd. Dat betekent dus een maximale geluidsreflectie in de richting van de Prins Bernhardlaan. Dit effect is niet terug te vinden in de gegevens van Peutz. Reclamant handhaaft de eerder onder woorden gebrachte zienswijze.
- c. Reclamant gaat in bezwaar tegen de hoogte van het Roobol gebouw in verband met de schaduwwerking. In de reactienota wordt aangegeven dat door de gemeente een bezonningsstudie is uitgevoerd waaruit blijkt dat er geen negatieve effecten voor de Prins Bernhardlaan zijn. Deze bezonningsstudie is echter niet ter inzage gelegd.
- d. De opmerkingen van de gemeente met betrekking tot de parkeervraag en de ter beschikking staande parkeerruimte gaan volstrekt voorbij aan de al eerder - ook door anderen - gegeven visie dat niet alleen de hoeveelheid parkeerruimte, maar ook de verdeling daarvan over de verschillende locaties van belang is. De Roobol-locatie vraagt meer parkeerruimte dan die welke ten behoeve van de bewoners is voorzien in de kelder. Op de begane grond vindt immers ook andere bedrijvigheid plaats.
- e. De opmerking van de gemeente dat de verkeersaantrekkende werking van het Roobol gebouw zeer beperkt is, is bezijden de waarheid. De circa 20 tot 25 appartementen betekenen ten opzichte van de huidige wooneenheden in de laan bijna een verdubbeling.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Zie de gemeentelijke beoordeling op zienswijze nummer 8.
- b. De bouw van een nieuwe bouwmassa die haaks op de bestaande Julianaflat staat zal niet tot een toename van de geluidsbelasting op bebou-

wing aan de Prins Bernhardlaan leiden. Van een parabolwerking is geen sprake, daar het om een aantal rechte reflectievlakken gaat. Deze nieuwe bebouwing zal eerder tot een geluidsafname zorgen, omdat deze bebouwing een afscherming vormt tussen de Prins Bernhardlaan en andere geluidsbronnen. Conform de rekenmethode wordt met de relevante reflecties rekening gehouden. De rekenresultaten zijn dus inclusief de reflecties.

- c. Het Roobol gebouw waar de reclamant op doelt ligt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Stationsgebied. De zienswijze heeft geen betrekking op het onderhavige bestemmingsplan. Het Roobol gebouw wordt opgenomen in het bestemmingsplan voor het deelgebied Emmaplein/Vinkenplein. In het kader van deze procedure kan men een zienswijze indienen.
- d. Voor het centrumgebied is een parkeeronderzoek verricht (Parkeeronderzoek centrumgebied Bilthoven, Goudappel Coffeng, BLT030/Jsk/0378, 23 november 2009). Uit dit onderzoek blijkt dat er na realisatie van de plannen voldoende parkeerplaatsen zullen zijn. De gemeente zal op korte termijn parkeerbeleid (laten) opstellen.
In dit parkeerbeleid zal in relatie tot de te realiseren parkeerplaatsen en voornoemd parkeeronderzoek onder meer aandacht besteed worden aan de mogelijkheid tot het sturen van het autoparkeren binnen het centrumgebied.
De Roobol-locatie maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan
- e. De verkeersaantrekkende werking van het Roobol gebouw is geen onderwerp van onderzoek in het onderhavige bestemmingsplan. Het Roobol gebouw ligt buiten het plangebied. De uitvoerbaarheid en de daarmee samenhangende verkeersaantrekkende werking worden onderzocht in het bestemmingsplan voor het deelgebied Emmaplein/Vinkenplein.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze onder punt a. wordt ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 4

Samenvatting

Reclamant deelt mee dat een zienswijze wordt ingediend inzake het bestemmingsplan Stationsgebied Bilthoven. Op de site van de gemeente staat de ene keer dat dit ontwerp vanaf 20 mei 2010 ter inzage ligt en de andere keer dat dit vanaf 27 mei 2010 het geval is. De zienswijze zal uiterlijk 7 juli 2010 kenbaar gemaakt worden, doch duidelijkheidshalve wordt meegedeeld dat reclamant bezwaar heeft tegen het ontwerp.

Verzocht wordt om een termijn te geven voor motivering van onze zienswijzen.

Gemeentelijke beoordeling

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft met ingang van donderdag 20 mei 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft tot en met woensdag 30 juni de tijd gehad om een zienswijze in te dienen. Het indienen van een zienswijze op 7 juli 2010 is niet mogelijk. De zienswijze van de reclamant is niet ontvankelijk.

Na telefonisch contact met reclamant is gebleken dat op de website van de gemeente in de publicatie van het ontwerp bestemmingsplan De Kwinkelier een verkeerde naamgeving was gehanteerd. Het ontwerp bestemmingsplan De Kwinkelier werd in deze publicatietekst ten onrechte aangeduid als ontwerp bestemmingsplan stationsgebied. Omdat het ontwerp bestemmingsplan De Kwinkelier tot en met 7 juli ter visie heeft gelegen en het ontwerp bestemmingsplan stationsgebied tot en met 30 juni is hierdoor bij reclamant verwarring ontstaan over de indieningstermijn. Formeel heeft de bekendmaking plaatsgevonden in de Staatscourant, de Biltse en de Bilthovensecourant van 19 mei 2010 en via RO-online. Publicatie in deze media heeft op de juiste wijze plaatsgevonden.

De gemeente heeft contact gezocht met de reclamant. In dit telefoongesprek is gesteld dat reclamant tot 1 september 2010 de tijd heeft om de zienswijze nader toe te lichten. Reclamant heeft echter geen aanvullende zienswijze ingediend.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 4a

Samenvatting

In deze brief wordt de door reclamant ingediende zienswijze van 30 juni jl. gemotiveerd.

Het meest essentiële bezwaar dat reclamant heeft tegen het ontwerpbestemmingsplan is dat het is losgeknipt uit het voorontwerpbestemmingplan Centrumgebied. Kennelijk is het de bedoeling om het samenhangende centrumgebied op te knippen in drie separate bestemmingplannen, te weten:

- Stationsgebied;
- Emmaplein/Vinkenplein;
- De Kwinkelier.

De drie gebieden hangen echter onlosmakelijk met elkaar samen en vormen een integraal centrumgebied. Door het op deze wijze in de bestemmingsplan-procedure negeren en veronachtzamen van de ruimtelijke samenhang tussen de gebieden is sprake van een onzorgvuldige voorbereiding. Elk zicht op de ruimtelijke samenhang wordt door deze aanpak aan de belanghebbenden ontnomen. Bijvoorbeeld op pagina 57 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied is aangegeven dat voor het totale masterplan gebied een grondexploitatie is opgesteld die een negatief eindresultaat heeft, maar door inzet van gemeentelijke reserves is dekking gewaarborgd. Dit zegt echter niets over de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingplan Stationsgebied. Ook voor wat betreft het aspect verkeer en parkeren bestaat er een onverbreekelijke samenhang tussen de deelplannen. De aanvaardbaarheid van de gedachte wijze van parkeervoorzieningen en verkeersstromen is alleen te beoordelen indien een integraal plan ter visie wordt gelegd.

Gemeentelijke reactie

De planontwikkeling voor het centrumgebied is integraal aangepakt. De basis hiervoor ligt in het Masterplan dat in februari 2009 is vastgesteld door de gemeenteraad en het kader is voor deze integrale benadering. Het onderzoek en de concrete uitwerking van de plannen gebeurt binnen het kader van dit Masterplan. Deze aanpak waarborgt de integraliteit van de plannen. Het masterplan is vertaald in het voorontwerpbestemmingsplan waarin de gehele herontwikkeling van het centrumgebied is opgenomen. In de voorbereiding van het voorontwerpbestemmingsplan is voldaan aan de onderzoeksverplichtingen. Deze zijn daarom voor het hele centrumgebied uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in het voorontwerp. Vervolgens is het bestemmingsplan in de ontwerpfasen gesplitst in een drietal ontwerpbestemmingsplannen. Deze keuze is gemaakt uit het oogpunt van voortgang en exploitatie. De gemeente wil de ontwikkeling en realisatie en de procedure van het bestemmingsplan Stationsgebied voortvarend oppakken zodat de uitvoering van de ondertunneling zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden. Om in 2011 te kunnen starten is een juridisch kader in een bestemmingsplan strikt noodzakelijk. De Wro biedt de gemeente de mogelijkheid om voor het centrumgebied meerdere bestemmingsplannen in procedure te brengen.

De uitvoerbaarheid van het centrumplan, zoals vastgelegd in het Masterplan staat het opsplitsen van de deelgebieden in meerdere afzonderlijke bestemmingsplannen niet in de weg. Voor zowel het Bestemmingsplan Stationsgebied als het Bestemmingsplan De Kwinkelier is de grondexploitatie afdoende geregeld en bestaat er geen verband tussen de deelgebieden. Ten behoeve van de financiering en aanleg van de onderdoorgangen in het stationsgebied is een

separaat budget beschikbaar in de vorm van fondsen. De gemeente heeft een samenwerkingsovereenkomst met ProRail gesloten waarin deze fondsen zijn vastgelegd. De fondsen zijn toereikend voor de financiering en aanleg van de onderdoorgangen. Met andere woorden, de economische uitvoerbaarheid is aangetoond in het Bestemmingsplan Stationsgebied en een integrale benadering van het gehele centrumgebied is hierbij niet noodzakelijk.

Reclamant onderbouwt haar stelling niet waarom er sprake is van een onverbreekelijke samenhang tussen de deelplannen voor wat betreft het aspect verkeer en parkeren. De gemeente deelt de opvatting van reclamant dan ook niet. Het bestemmingsplan geeft bestemmingen aan de gronden. Verkeersstromen en de samenhang tussen deze stromen worden dan ook niet geregeld in het bestemmingsplan.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 5

Samenvatting

- a. Reclamant mist een onderzoek naar de risico's van de ondertunneling van het spoor aan de Spoorlaan-zijde betreffende fundamenteen van oude huizen. Reclamant is bang voor het verzakken en scheuren van woningen.
- b. Daarnaast maakt reclamant zich zorgen over de ontsluiting van het gebied tussen de Spoorlaan en de Leyenseweg. De Spoorlaan grenst aan de Prins Hendriklaan en wordt voor het autoverkeer een dode lus. Al het verkeer dat via de Spoorlaan naar de Soestdijkseweg ging moet nu via de Leyenseweg naar de Soestdijkseweg. De T-kruising Leyenseweg-Soestdijkseweg is nu al een bottleneck. Is deze verkeerssituatie kort gesloten met hulpdiensten zoals brandweer en politie?
- c. Reclamant maakt bezwaar tegen twee tunnels. Eén tunnel is uit economisch oogpunt beter voor deze gemeente (de Nederlandse economie zit in een crisis), maar er spelen ook veiligheidsoverwegingen mee. Reclamant verwacht en vreest een heerlijke racebaan voor jonge fietsers, skaters en brommertjes.
- d. Reclamant mist het dorpse karakter. Bilthoven lijkt een tweede Almere/Amersfoort te worden.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Het bestemmingsplan scheidt de planologische mogelijkheden voor het bouwen van een tunnel. Het bouwen van de tunnel is afhankelijk van een bouwvergunning. De afgifte van die vergunning hangt ondermeer af van de juiste bouwconstructie.

Uit grondmechanisch onderzoek is echter gebleken dat het bouwen van het werk zonder schade voor de omgeving mogelijk is. Het werk wordt als een Engineering en Construct werk op de markt gezet. Een aannemer wordt verplicht de bestaande situatie voor aanvang van zijn werkzaamheden op te nemen. Verder krijgt de aannemer (ter informatie) een dossier waarin de funderingen van de panden binnen een straal van 25 m in de directe omgeving van het werk zijn opgenomen.

- b. De hulpdiensten zijn door middel van een stakeholder analyse betrokken geweest bij de planvorming voor de onderdoorgangen. Dit heeft geleid tot maatregelen waarmee in de plannen rekening moet worden gehouden. Deze maatregelen zijn verwerkt in de plannen. De hulpdiensten hebben dan ook ingestemd met het ontwerp. Overigens is het door reclamant aangehaalde gebied voor de hulpdiensten van twee zijden bereikbaar.
- c. Doormiddel van het onderzoeken van verschillende varianten en een zorgvuldig bestuurlijk besluitvormingsproces is besloten om een veilige spoorwegovergang en een betere doorstroming van het verkeer tot stand te brengen. Er is gekozen voor het aanleggen van twee tunnels, oftewel de C2 variant. In de raadsvergadering van 29 november 2007 heeft de gemeenteraad hiermee ingestemd. Ook de klankbordgroep is nadrukkelijk bij deze keuze betrokken geweest. Ook de klankbordgroep is van mening dat dit de beste variant is. Voor de aanleg van de onderdoorgangen zijn middelen beschikbaar gesteld door externe partijen. Dit budget is toereikend om de werkzaamheden uit te kunnen voeren. Met name de veiligheid voor gebruikers heeft een grote rol gespeeld in de besluitvorming. Door de aanleg van een onderdoorgang voor het snelverkeer en onderdoorgang voor het langzaam verkeer wordt het verkeer gescheiden wat vanuit veiligheidsoverwegingen een groot voordeel is. Kortom, alle belangen zijn in een zorgvuldig besluitvormingsproces meegenomen en afgewogen.
- d. Reclamant is bezorgd over de aantasting van het dorpse karakter van Bilthoven. Deze zorg deelt reclamant met andere reclamanten. Om deze reden is er voor gekozen de zienswijzen over de bouwhoogtes en de verdichting aan bebouwing integraal te beoordelen en te beantwoorden, omdat de keuzes voor het centrumgebied op deze stedenbouwkundige punten nauw met elkaar samenhangen. Voor de gemeentelijke beoordeling wordt om deze reden verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak

Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%
-------------	--

De zienswijze onder punt d. wordt ten dele gegrond verklaard. De overige punten worden ongegrond verklaard.

Zienswijze 6

Samenvatting

Reclamanten zijn tegen de voorgestelde hoogbouw in het Stationsgebied, maar voor dorpse en kleinschalige bebouwing van twee lagen met kap of drie bouwlagen met plat dak.

Gemeentelijke beoordeling

Reclamanten geven geen onderbouwing voor hun stelling. Een inhoudelijke beoordeling is hierdoor onmogelijk. Wel spreekt uit de zienswijze van reclamanten zorg over de ontwikkelingen in het stationsgebied. Deze zorg delen reclamanten met andere reclamanten. Om deze reden is er voor gekozen de zienswijzen over de bouwhoogtes, de verdichting aan bebouwing en de toename van winkels en horeca integraal te beoordelen en te beantwoorden, omdat de keuzes voor het centrumgebied op deze stedenbouwkundige punten nauw met elkaar samenhangen. Voor de gemeentelijke beoordeling wordt om deze reden verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%

De zienswijze wordt ten dele gegrond verklaard.

Zienswijze 7

Samenvatting

- a. Het bezwaar van reclamant richt zich met name op de voorgenomen bouwhoogten in het dorpse centrum. Reclamant heeft niet alleen bezwaar op het gebouw dat is geprojecteerd op de Roobollocatie, maar meer in het algemeen op de massaliteit van het plan. Reclamant is zich ervan bewust dat de Roobollocatie buiten het plangebied valt.

- b. In 2004 zijn voor het stationsgebied door de welstandscommissie criteria geadviseerd voor wat betreft de bouwhoogten voor dit gebied. Door de raad is een formeel besluit genomen met als uitgangspunt één of twee bouwlagen met een kap, geen enkel gebouw uitgezonderd. Voor zover reclamant kan nagaan zijn hierover door de raad in de afgelopen periode geen nieuwe besluiten genomen of gepubliceerd.
- c. Reclamant verzoekt het volgende:
 - Toch vooral door te gaan met de voorbereidingen voor de bouw en aanleg van twee ongelijkvloerse kruisingen voor voetgangers/fietsers en separaat het snelverkeer onder het spoor.
 - De hieraan gekoppelde plannen voor herinrichting van het stations- en centrumgebied vooralsnog te temperen en los te koppelen van bovengenoemd item.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Reclamant merkt terecht op dat de Roobollocatie buiten het plangebied ligt. Onverkort wordt bezwaar gemaakt tegen de massaliteit van het plan en de voorgenomen bouwhoogten in het dorpse centrum. Deze zorg deelt reclamant met andere reclamanten. Om deze reden is er voor gekozen de zienswijzen over de bouwhoogtes en de verdichting aan bebouwing integraal te beoordelen en te beantwoorden, omdat de keuzes voor het centrumgebied op deze stedenbouwkundige punten nauw met elkaar samenhangen. Voor de gemeentelijke beoordeling wordt om deze reden verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.
- b. De gemeente bestrijdt de opvatting van reclamant waar het gaat om de opmerking dat het voorliggende plan afwijkt van het gemeentelijk welstandsbeleid.

Tegelijkertijd met het voorontwerpbestemmingsplan heeft het beeldkwaliteitplan ter inzage gelegen. In dit beeldkwaliteitplan is het Masterplan verwerkt. Vervolgens is het beeldkwaliteitplan vastgesteld. Het beeldkwaliteitplan heeft tot gevolg dat het geldende welstandsbeleid moet worden heroverwogen. De gemeentelijke welstandscommissie werkt op basis van welstandsplannen in het algemeen belang van de gemeente en onderzoekt of de particuliere wensen van degene die wil bouwen of verbouwen niet botsen met het algemene belang dat gericht is op het behouden en versterken van het typische karakter van buurten, wijken en streken, waaronder begrepen het centrumgebied. De welstandsnota dient voor wat betreft het centrumgebied te worden aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen. De stelling dat de gemeente na 2004 geen nieuwe besluiten daaromtrent heeft genomen en gepubliceerd is onjuist, omdat aan het voorliggende bestemmingsplan verschillende onderzoeken, plannen en nota's vooraf zijn gegaan.
- c. De gemeente is voornemens om zo snel als mogelijk te beginnen met de bouw van twee ongelijkvloerse kruisingen. Om deze kruisingen mogelijk te maken is het noodzakelijk om de herstructurering van de rest van het gebied door te zetten. De gemeente zal dan ook niet tegemoet komen

aan het verzoek van reclamant de plannen voor herinrichting van het stations- en centrumgebied te temperen en los te koppelen van de bouw van twee ongelijkvloerse kruisingen over het spoor.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze onder punt a. wordt ten dele gegrond verklaard. De overige punten worden ongegrond verklaard.

Zienswijze 8

Samenvatting

- a. Op 24 juni 2004 is door de gemeenteraad de Welstandsnota De Bilt vastgesteld. In dit stuk worden de welstandscriteria voor het stationsgebied omschreven. Uitgangspunt voor het stationsgebied is één of twee bouwlagen met een kap.
- In de in oktober 2006 door de gemeenteraad vastgestelde nota Centrumvisie Bilthoven 2006 is op pagina 55 te lezen dat de bouwhoogte maximaal uit drie bouwlagen mag bestaan.
- In het door de gemeenteraad vastgesteld Masterplan Centrum Bilthoven 2009 wordt de zgn. 'Driehoek' aangegeven met 2, 3, 4 en langs het spoor 6 bouwlagen.
- Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied staat in de zgn. Driehoek en op de hoek van de Jan Steenlaan een goothoogte van 11 m en 15 m aangegeven. Dat correspondeert volgens reclamant niet met de maximaal vier bouwlagen genoemd in het Masterplan.
- Op de Spoorlaan tegen het spoor is de goothoogte 14 m en de bouwhoogte 18 m. Dit is ruim hoger dan de Dudokflat van 16,5 m. Bovendien is maximaal zes bouwlagen iets anders dan overal die bouwhoogte toepassen.
- b. In punt b van artikel 9 'Algemene ontheffingsregels' zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het overschrijden van de regels inzake goothoogte, bouwhoogte en oppervlak van gebouwen met 10%. Dit betekent dat een bouwhoogte van 15 m, 16,5 m kan worden. Reclamanten achten dit een zeer ongewenste ontwikkeling die bovendien strijdig is met de Welstandsnota uit 2004 en de Centrumvisie van 2006. De genoemde bouwhoogten passen niet in een dorps karakter met de kleinschaligheid

die daarbij vanzelfsprekend is. Wij hopen dat de gemeenteraad tot inzicht komt dat deze uitwerking niet is wat de bewoners van deze gemeente voor ogen hebben met de vernieuwing van ons dorp.

- c. Ook maken reclamanten bezwaar tegen het nu aangegeven gesloten bouwblok in de zgn. Driehoek aan het Emmaplein en de Spoorlaan. Eerder is door een stedenbouwkundige van Khandekar een ander ontwerp gepresenteerd met losse bouwvolumes op deze locatie. Ook op bladzijde 50 van het Masterplan Centrum Bilthoven staan drie vrijstaande bouwvolumes.

Gemeentelijke beoordeling

- a. De gemeente deelt de opvatting van reclamant niet. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het masterplan. Het bestemmingsplan bevat bouwregels met goot- en bouwhoogten van respectievelijk 11 m en 15 m. Deze normen zijn gebaseerd op de realisering van een gebouw met drie bouwlagen en een kap. Daarbij wordt uitgegaan van een parkeergarage van 1,5 m hoogte ten opzichte van het maaiveld, een eerste bouwlaag met een hoogte van minimaal 3,5 m en voor de overige verdiepingen wordt uitgegaan van een hoogte van 3 m. Daarnaast dient een kapconstructie gerealiseerd te worden met een maximale hoogte van 4 m: $1,5 + 3,5 + 3 + 3 + 4 = 15$ m.
Een vergelijkbare verdeling geldt voor de bebouwing aan de Spoorlaan. Er wordt daarbij geen hogere bebouwing toegestaan dan is vastgelegd in het Masterplan.
Zie voor een verdere onderbouwing van de gehanteerde bouwhoogten paragraaf 2.1 van deze zienswijzennota.
- b. De ontheffingsregel van artikel 9 sub b is een veel voorkomende ontheffingsregel in bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan Stationsgebied is deze ontheffingsregel opgenomen om het bestemmingsplan minder statisch te maken. De architecten moeten immers nog aan het werk en door het opnemen van een dergelijke ontheffing kan nog ruimte worden geboden bij de uitvoering van het bestemmingsplan. Met de ontheffing beoogt de gemeente na een nadere planologische afweging aan bouwplannen met 'kleine' afwijkingen ten opzichte van de bouwregels medewerking te kunnen verlenen. Er is in dit bestemmingsplan bewust gekozen voor een ontheffingsregel van 10%. Zo bestaat er nog geen volledige duidelijkheid over de hoogte van de te ontwikkelen parkeergarage ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid. Het bestemmingsplan gaat uit van 1,5 m hoogte ten opzichte van het maaiveld. De gemeente wenst evenwel voldoende ontwikkelingsruimte in het bestemmingsplan te houden om deze hoogtemaat bij te stellen, indien in het definitieve plan de nieuwe parkeergarage op een hoger niveau wordt ontwikkeld.
Overigens maakt het percentage de realisering van een extra bouwlaag niet mogelijk in dit deel van het centrumgebied. Immers, de maximale bouwhoogte in het plan is 15 m. Met een ontheffing van 10% kan deze hoogte maximaal 16,5 m worden. De gemeente deelt de opvatting van reclamant niet en past de ontheffingsregel daarom niet aan.

- c. Het is niet de bedoeling dat het bouwblok aan de Spoorlaan en het Emmaplein de uitstraling van één wand krijgt. In het ontwerpbestemmingsplan is een aaneengesloten vlak getekend. Dit vlak is bewust aaneengesloten ingetekend omdat de architecten nog aan het werk moeten. De definitieve bouwplannen moeten nog worden ontworpen. Overigens is er voor gekozen het bestemmingsplan op dit punt aan te passen. Het bestemmingsplan is zodanig aangepast dat de ontwikkeling van voornoemde wand niet alleen in strijd is met het Beeldkwaliteitsplan, maar ook met het bestemmingsplan. De regels bevatten de eis dat minimaal 14% van de naar het Emmaplein gerichte wand een bouw- en goothoogte van 12 m respectievelijk 8 m in plaats van 15 m respectievelijk 11 m moet hebben.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze wordt gegrond verklaard voor wat betreft het genoemde onderpunt c. Voor het overig wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 9

Samenvatting

- a. Op 24 juni 2004 is door de gemeenteraad de Welstandsnota De Bilt vastgesteld. In dit stuk worden de welstandscriteria voor het stationsgebied omschreven. Uitgangspunt voor het stationsgebied is één of twee bouwlagen met een kap.
- In de in oktober 2006 door de gemeenteraad vastgestelde nota Centrumvisie Bilthoven 2006 is op pagina 55 te lezen dat de bouwhoogte maximaal uit drie bouwlagen mag bestaan.
- In het door de gemeenteraad vastgesteld Masterplan Centrum Bilthoven 2009 wordt de zgn. 'Driehoek' aangegeven met 2, 3, 4 en langs het spoor 6 bouwlagen.
- Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied staat in de zgn. Driehoek en op de hoek van de Jan Steenlaan een goothoogte van 11 m en 15 m aangegeven. Dat correspondeert volgens reclamant niet met de maximaal vier bouwlagen genoemd in het Masterplan.
- Op de Spoorlaan tegen het spoor is de goothoogte 14 m en de bouwhoogte 18 m. Dit is ruim hoger dan de Dudokflat van 16,5 m. Bovendien

is maximaal zes bouwlagen iets anders dan overal die bouwhoogte toepassen.

- b. In punt b van artikel 9 'Algemene ontheffingsregels' zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het overschrijden van de regels inzake goothoogte, bouwhoogte en oppervlak van gebouwen met 10%. Dit betekent dat een bouwhoogte van 15 m, 16,5 m kan worden. Reclamanten achten dit een zeer ongewenste ontwikkeling die bovendien strijdig is met de Welstandsnota uit 2004 en de Centrumvisie van 2006. De genoemde bouwhoogten passen niet in een dorps karakter met de kleinschaligheid die daarbij vanzelfsprekend is. Wij hopen dat de gemeenteraad tot inzicht komt dat deze uitwerking niet is wat de bewoners van deze gemeente voor ogen hebben met de vernieuwing van ons dorp.
- c. Ook maken reclamanten bezwaar tegen het nu aangegeven gesloten bouwblok in de zgn. Driehoek aan het Emmaplein en de Spoorlaan. Eerder is door een stedenbouwkundige van Khandekar een ander ontwerp gepresenteerd met losse bouwvolumes op deze locatie. Ook op bladzijde 50 van het Masterplan Centrum Bilthoven staan drie vrijstaande bouwvolumes.

Gemeentelijke beoordeling

Reclamant voert dezelfde gronden aan als reclamant van zienswijze 8. Zie voor de gemeentelijke beoordeling zienswijze 8.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze wordt voor wat betreft punt c. ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 10

Samenvatting

Reclamant heeft bezwaar op de volgende punten:

- a. Aantasting van het dorps karakter:
Ooit had de gemeente besloten om hun gemeentelijk ruimtelijk beleid te richten op behoud en versterking van de kleinschaligheid, openheid en groen waarin het voor mensen prettig wonen, recreëren, winkelen en werken is (gemeenteraad 7 oktober 1998). Nu ziet reclamant in de plannen vooral veel steen, bebouwing en kale pleinen. Bomen staan er

weliswaar tussen gepland, maar ze zijn vulling en niet de basis waaruit gewerkt en gedacht wordt. Er zijn in Bilthoven genoeg voorzieningen. Laten we ons juist profileren met ons groenaanbod en kleinschaligheid.

- b. De bouwhoogtes
Reclamant heeft begrepen dat aan het Emmaplein bebouwing gepland staat van 16 m, met accenten van 19,25 m. En langs de Sperwerlaan bouwhoogtes van 24 m. Reclamant is absoluut tegen deze bouwhoogtes. Opknappen van het winkelcentrum okay, maar grote en hoge uitbreidingen van ons dorpscentrum nee.

Gemeentelijk beoordeling

- a. Het centrum van Bilthoven is volop in beweging. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden is in 2005 gestart met het ontwikkelen van een overkoepelende visie voor het centrumgebied voor Bilthoven, '*Centrumvisie Bilthoven*'. In de periode na de vaststelling van de centrumvisie zijn nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, die nog niet bekend waren toen de centrumvisie werd vastgesteld. Dit is onder andere de keuze voor een voorkeursvariant ten behoeve van de ondertunneling van de spoorlijn in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied. Kortom, de gemeente heeft de door reclamant aangevoerde argumenten heroverwogen en haar beleid bijgesteld. Dit nieuwe beleid is basis voor het onderhavige bestemmingsplan Stationsgebied. Deze heroverweging is gebaseerd op het beleid, zoals uiteengezet in paragraaf 2.1, maar zijn voorts gebaseerd op de volgende overwegingen:
1. Uit het stedenbouwkundig plan, welke is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, blijkt dat er aandacht is voor het versterken van de structuur van de bomenlaan en het aanleggen van groen in het Stationsgebied. De structuur van de bomenlaan aan de Soestdijkseweg-Zuid wordt zover mogelijk doorgetrokken naar het Emmaplein. Het Emmaplein en het noordelijke stationsplein zullen een groene invulling krijgen.
 2. De gemeente is het met reclamant eens dat Bilthoven genoeg voorzieningen bevat. Om deze voorzieningen te behouden is een kwaliteitsimpuls nodig. Uit het rapport '*Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven*'¹ blijkt dat de concurrentie in de regio vrij sterk is. Soest en Utrecht bevinden zich op 20 autominuten van Bilthoven Centrum. De kwantitatieve uitbreiding van het centrum van Bilthoven is daarom ook relatief beperkt. De plannen hebben met name betrekking op een kwaliteitsimpuls van het centrumgebied. Deze kwaliteitsimpuls is noodzakelijk voor het centrum. Het is nodig om de huidige positie te kunnen behouden, de afvloeiing naar andere centra te beperken en aan te sluiten bij de consumentenvraag. Bilthoven verliest op dit moment teveel koopkracht vanuit de eigen bevolking. De plannen richten zich dan ook vooral

¹ Gemeente De Bilt, Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven, Actualisatie DPO Bilthoven Centrum, juni 2009

op een behoud van de positie in de toekomst met onder andere aandacht voor een goede routing, trekkers en een kwalitatief goed verblijfsgebied. De koopkrachtbinding moet op een goed niveau terug worden gebracht.

- b. Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft alleen betrekking op de herstructurering van het Stationsgebied. Daarnaast mag de bouwhoogte van de zgn. ‘Driehoek’ aan de Spoorlaan en het Emmaplein niet meer bedragen dan 15 m. De bouwhoogte van de Sperwerlaan wordt niet geregeld in het onderhavige bestemmingsplan. Voor een nadere onderbouwing van de bouwhoogtes in het bestemmingsplan wordt verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage ‘14%’

De zienswijze onder punt b wordt ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 11

Samenvatting

- a. Op 24 juni 2004 is door de gemeenteraad de Welstandsnota De Bilt vastgesteld. In dit stuk worden de welstandscriteria voor het stationsgebied omschreven. Uitgangspunt voor het stationsgebied is één of twee bouwlagen met een kap.

In de in oktober 2006 door de gemeenteraad vastgestelde nota Centrumvisie Bilthoven 2006 is op pagina 55 te lezen dat de bouwhoogte maximaal uit 3 bouwlagen mag bestaan

In het door de gemeenteraad vastgesteld Masterplan Centrum Bilthoven 2009 wordt de zgn. ‘Driehoek’ aangegeven met 2, 3, 4 en langs het spoor 6 bouwlagen.

Op de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied staat in de zgn. Driehoek en op de hoek van de Jan Steenlaan een goothoogte van 11 m en 15 m aangegeven. Dat correspondeert volgens reclamant niet met de maximaal 4 bouwlagen genoemd in het Masterplan. Op de Spoorlaan tegen het spoor is de goothoogte 14 m en de bouwhoogte 18 m. Dit is ruim hoger dan de Dudokflat van 16,5 m. Bovendien

is maximaal zes bouwlagen iets anders dan overal die bouwhoogte toepassen.

- b. In punt b van artikel 9 'Algemene ontheffingsregels' zijn burgemeester en wethouders bevoegd tot het overschrijden van de regels inzake goothoogte, bouwhoogte en oppervlak van gebouwen met 10%. Dit betekent dat een bouwhoogte van 15 m, 16,5 m kan worden. Reclamanten achten dit een zeer ongewenste ontwikkeling die bovendien strijdig is met de Welstandsnota uit 2004 en de Centrumvisie van 2006. De genoemde bouwhoogten passen niet in een dorps karakter met de kleinschaligheid die daarbij vanzelfsprekend is. Wij hopen dat de gemeenteraad tot inzicht komt dat deze uitwerking niet is wat de bewoners van deze gemeente voor ogen hebben met de vernieuwing van ons dorp.
- c. Ook maken reclamanten bezwaar tegen het nu aangegeven gesloten bouwblok in de zgn. Driehoek aan het Emmaplein en de Spoorlaan. Eerder is door een stedenbouwkundige van Khandekar een ander ontwerp gepresenteerd met losse bouwvolumes op deze locatie. Ook op bladzijde 50 van het Masterplan Centrum Bilthoven staan drie vrijstaande bouwvolumes.

Gemeentelijke beoordeling

Reclamant voert ten dele dezelfde gronden aan als reclamant van zienswijze 8. Zie voor de gemeentelijke beoordeling zienswijze 8.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze wordt voor wat betreft punt c. ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 12a

Samenvatting

- a. Reclamant verwijst naar zijn inspraakreactie en verzoekt deze als herhaald en ingelast te beschouwen.
- b. Reclamant is eigenaar van het perceel op de hoek van de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg-Noord. Een gedeelte van zijn perceel ligt in het plangebied. Reclamant heeft van de gemeente begrepen dat dit gedeelte van zijn perceel nodig is om een fietspad te kunnen realiseren. Tot op dit moment is echter nog onduidelijk of en zo ja, hoeveel grond de

gemeente van hem wil aankopen. Bovendien is onduidelijk waarvoor de grond gebruikt gaat worden en welke bestemming de grond krijgt. Uit gesprekken met de gemeente en brieven van de gemeente blijkt steeds weer iets anders. Uit het laatste bericht van de gemeente blijkt dat pas na de zomervakantie duidelijkheid over de precieze plannen komt. Er wordt echter over het hoofd gezien dat er ter plaatse onvoldoende ruimte is zonder de verwerving van de gronden van reclamant een bypass en fietspad te realiseren. Hierdoor komt ook de verkeersveiligheid van met name fietsers in het geding.

- c. Uit gesprekken met ambtenaren is gebleken dat namens de gemeente een onteigeningsspecialist zou langskomen. Deze is nog niet bij reclamant langs geweest en hij vindt dat het nu te laat is om de onteigeningsprocedure samen te laten lopen met de bestemmingsplanprocedure. Reclamant gaat dan ook ervan uit dat deze samenloop er niet meer komt.
- d. Reclamant wijst erop dat de plankaart overeen dient te stemmen met de hoeveelheid grond die voor de plannen verwerft dient te worden. De te verwerven gronden dienen de bestemming 'Verkeer' te krijgen maar hebben thans de bestemming tuin. Een goede ruimtelijke ordening vereist duidelijke plangrenzen. Uit de plankaart kan niet worden afgeleid of de gemeente grond wenst te verwerven van reclamant. Deze onduidelijkheid is erg vervelend voor hem, reclamant is bereid om te praten over de gehele verwerving van zijn perceel. Mede gelet op zijn hoge leeftijd dient er duidelijkheid te komen.
- e. Op de plankaart staat ook geen duidelijke projectie van de bypass en de wijze waarop deze bypass voor zijn woning op de Jan Steenlaan en de Soestdijksweg- Noord aansluit. Hierdoor kan hij niet beoordelen of de plankaart voldoende ruimte biedt voor deze bypass en de daaromheen geplande voorzieningen zoals de fietsenstallingen, busstation en taxi-standplaats. Reclamant is van oordeel dat er ter plaatse te weinig ruimte is om grote voertuigen, eenvoudig en (verkeers)veilig te doen manoeuvreren. Er zullen hierdoor gevaarlijke situaties ontstaan. De bocht Jan Steenlaan/ Soestdijksweg-Noord kan veel minder scherp en overzichtelijker worden hetgeen de verkeersveiligheid ten goede zal komen.
- f. Met de realisatie van de plannen zal de uitrit van zijn perceel naar De Jan Steenlaan verdwijnen. Dit brengt emotionele problemen voor reclamant mee en hierdoor zal zijn perceel alleen nog maar via de Soestdijksweg-Noord bereikbaar zijn. Reclamant heeft de gemeente meerdere malen gevraagd om in een definitieve schets duidelijk te maken hoe het kruispunt precies zal worden aangelegd. Dan kan hij voor zichzelf beoordelen of het opofferen van zijn uitrit echt noodzakelijk is. Ook hier wordt hij in onzekerheid gehouden, hetgeen in strijd is met de rechtszekerheid. Hij nodigt de gemeente uit de plannen op korte termijn te presenteren, alsmede een plan omtrent de schadeloosstelling van reclamant in verband met het verdwijnen van zijn uitrit. Het wijzi-

gen van een planologisch regime op basis van vage plannen is volgens reclamant in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

- g. Reclamant weet niet beter dan dat zijn uitrit zal worden verplaatst naar elders op het perceel. De enige mogelijkheid is het aanleggen van een uitrit langs de Soestdijkseweg-Noord. Vanwege het grote aantal verkeersbeweging is dit echter levensgevaarlijk voor het wegverkeer en fietsers. Hij kan zijn uitrit in dat geval alleen achterwaarts oprijden, het zicht op de Soestdijkseweg-Noord wordt door monumentale bomen ontnomen. Daarbij komt dat een eventueel nieuw aan te leggen uitrit wordt geblokkeerd door het verkeer dat op de Soestdijkseweg-Noord staat te wachten voor de verkeerslichten. Uit het bestemmingsplan blijkt niet dat deze factoren zijn onderzocht en daar in de belangenafweging rekening is gehouden.
- h. Een uitrit ter hoogte van de Soestdijkseweg-Noord is onlogisch vanwege de wijze waarop de woning van reclamant op het perceel is geprojecteerd. Om de voordeur van zijn woning te bereiken moet hij om de gehele woning lopen. Zijn perceel dient daarom ten gevolge van de plannen te worden heringericht en wordt daardoor nagenoeg waardeeloos.
- i. Het Bro verplicht tot het onderzoeken van de gevolgen van het plan voor de aanwezige waarden. Ten gevolge van het plan zullen monumentale bomen dienen te worden geroid. Hier wordt in het plan niets over gezegd.
- j. Reclamant zal een nieuwe garage moeten bouwen omdat zijn huidige garage niet meer te bereiken zal zijn. De enige mogelijkheid is om een garage te realiseren op de enige plaats waar reclamant nog ongestoord achter zijn woning op zijn terras kan zitten. Dit is dan niet meer mogelijk en kan hij alleen nog buiten zitten in het verkeerslawaaï van de omliggende wegen en het spoor.
- k. Uit het bestemmingsplan blijkt niet dat rekening is gehouden met de kosten die nodig zijn voor de verwerving van de gronden van reclamant en of het plan derhalve economisch uitvoerbaar is. Dit is in strijd met het Bro.
- l. Reclamant heeft een geluidsdeskundige gevraagd het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd door Peutz te beoordelen. De conclusie van deze deskundige zijn als volgt:
 - 1. bij het akoestisch onderzoek zijn diverse opmerkingen te maken, deze opmerkingen kunnen gevolgen hebben voor de berekeningsresultaten;
 - 2. de verkeersintensiteiten uit de verkeersstudie lijken redelijk. De verkeersintensiteiten lijken echter niet juist te zijn overgenomen in het akoestisch onderzoek. Opvallend is verder het gehanteerde autonome groeipercentage;
 - 3. de bypass is bedoeld als 50 km/u weg (waar echter een snelheidslimiet van 30 km/u weg geldt). De bypass zou daarom als een gezoneerde weg moeten worden beschouwd;

4. in het bestemmingsplan is geen invulling gegeven aan de aanbevelingen die volgen uit het akoestisch onderzoek;
 5. uit de beoordeling volgt dat er, op akoestisch vlak, geen sprake is van een deugdelijke ruimtelijke onderbouwing.
- m. De gemeente stelt dat de geluidbelasting vanwege verkeer op de woning van reclamant in de toekomst zal afnemen maar er is ten onrechte niet gerekend op een hoogte van 1,5 m. Verder is de verwachting gebaseerd op het nemen van maatregelen, zonder dat wordt genoemd wat deze maatregelen precies zijn.
- n. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u zal in dit geval niet leiden tot een verlaging van de geluidsbelasting omdat het hier gaat om een van de belangrijkste verkeersaders van Bilthoven. Vanwege een goede doorstroming zal er in werkelijkheid harder worden gereden en zullen de gewenste geluidsnormen niet worden gehaald. Verder staan op het kruispunt Jan Steenlaan en Soestdijkseweg-Noord verkeerslichten, verkeer zal hier moeten afremmen, stoppen en vervolgens weer optrekken. Hier is in het onderzoek geen rekening mee gehouden.
- o. Vaststaat dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal worden overschreden. Het enkele feit dat voor een weg een maximale snelheid van 30 km/u wordt ingesteld betekent niet dat het geluidsniveau ter plaatse van geluidsgevoelige functies tot een aanvaardbaar niveau beperkt zal blijven. Dit is zeker niet het geval nu de 30 km/u gebieden met klinkers worden uitgevoerd en de gemeentelijke grenswaarden worden overschreden.
- p. Reclamant twijfelt aan de onafhankelijkheid van het luchtkwaliteitonderzoek, aangezien de milieudienst aan de gemeente De Bilt gelieerd is en gebaat is bij een gunstige uitslag van het onderzoek. Reclamant vraagt, bij herhaling, om de gegevens en uitgangspunten die voor het onderzoek zijn gebruikt, zodat hij de conclusies uit het onderzoek kan verifiëren. Reclamant is in ieder geval van mening dat de luchtkwaliteit meer in het geding is nu de kruising van de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg-Noord dichter op zijn woning wordt geprojecteerd.
- q. Reclamant maakt zich zorgen over invallend licht van auto's die vanaf de nieuw aan te leggen kruising zijn woning binnenschijnen. De gemeente stelt dit op te lossen met restruimte. Reclamant vraagt zich af welke ruimte wordt bedoeld. Volgens hem kan niet worden bedoeld de ruimte die de gemeente denkt nodig te hebben voor het fietspad. Die ruimte is immers te klein en reclamant is niet voornemens maatregelen op eigen terrein te laten aanleggen. Hij wil op dit punt graag meer duidelijkheid.
- r. Reclamant heeft zijn zorgen geuit over de projectie van twee bushaltes tegenover zijn woning. In de reactienota wordt met betrekking tot dit punt verwezen naar ervaringsgegevens van de gemeente. Reclamant vraagt zich af welke ervaringsgegevens dit zijn. Zijn deze gegevens openbaar? Reclamant vraagt de gemeente deze gegevens aan hem beschikbaar te stellen.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Voor wat betreft de gemeentelijke beoordeling op de ingelaste inspraakreactie, zie de Reactienota van 4 mei 2010.
- b. De gemeente heeft veelvuldig overleg gepleegd met de eigenaar/ bewoner van de woning Jan Steenlaan 2 te Bilthoven. De gemeentelijke plannen zijn uitgebreid met de eigenaar besproken. Uit deze gesprekken is duidelijk naar voren gekomen dat de gemeente de gronden nodig heeft om een voetpad en een verbreding van de weg te realiseren. De gronden zullen dan ook de bestemming 'Verkeer' krijgen. Daarnaast is het de bedoeling dat met de eigenaar niet alleen gesproken wordt over grondverkoop aan de gemeente om de infrastructuur aan te leggen. In overleg met de eigenaar/ bewoner wil de gemeente kijken welke oplossingen mogelijk zijn om de toegang en bereikbaarheid van zijn woning te kunnen waarborgen.
- c. Op dit moment wordt de procedure voor het bestemmingsplan doorlopen. Een onteigeningsprocedure zal niet gelijk lopen met de bestemmingsplanprocedure. Indien wordt overgegaan tot onteigening zal deze plaatsvinden op basis van titel IIa of IV van de onteigeningswet. De gemeente heeft de voorkeur om te onteigenen op basis van titel IIa, onteigening ten behoeve van de aanleg van spoorwegwerken en wegen. Vooropgesteld dient te worden dat de gemeente uit gaat van een minnelijke schikking met de eigenaar. Indien deze onderhandelingen mislukken zal een onteigeningsprocedure worden gestart.
- d. De gronden die nodig zijn om de verkeersstromen in de goede banen te leiden zijn bestemd met de bestemming 'Verkeer'. Ook de gronden op een gedeelte van het perceel op de hoek van de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg-Noord zijn bestemd tot de bestemming 'Verkeer'. Uit het bestemmingsplan en dus ook de plankaart blijkt enkel de functie van de gronden en niet het eigendom van de gronden. In de gesprekken tussen de eigenaar en de gemeente wordt duidelijkheid gecreëerd over het eigendom van de gronden.
- e. De afmetingen van de wegen zijn afgestemd op het gebruik door grote voertuigen waaronder vrachtverkeer. Dit geldt dus ook voor de aansluiting van de bypass op de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg-Noord en vice versa. De kruising is afgestemd op het regelen van het verkeer door een Verkeersregelinstallatie (VRI installatie) met geregelde voetgangersoversteek. Hierdoor ontstaat een veilige en overzichtelijke situatie.
- f. Informatie over het project wordt met belanghebbenden gecommuniceerd via verschillende media waaronder de website www.bilthovenbouwt.nl, het informatiecentrum aan de Julianalaan en informatieavonden. Het stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied is vastgesteld door het college van B en W. Dit document kan gedownload worden via voornoemde website en ligt ter inzage in het informatiecentrum. De gemeente heeft in gesprekken met de reclamant duidelijk aangegeven welke gronden zij wil verwerven en wat voor gevolgen heeft voor het perceel. Deze gevolgen, zoals het verdwijnen van

de uitrit en het herinrichten van het perceel, zullen meegenomen in de schadeloosstelling.

- g. Onderwerp van gesprek tussen de gemeente en reclamant is het aanpassen van het perceel aan de nieuw ontstane verkeerskundige situatie. De huidige autoinrit zal niet meer toegankelijk zijn. De consequenties daarvan en de mogelijke oplossingen worden met reclamant besproken.
- h. Zie de gemeentelijke beoordeling onder g.
- i. Het rooien van bomen is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Het kappen van bomen wordt geregeld in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Als men voornemens is om een boom te kappen dient een kapvergunning te worden aangevraagd.
- j. De huidige bebouwing op het perceel is georiënteerd op de Jan Steenlaan. Voor voet- en fietsverkeer kan dit zo blijven. Het parkeren van de auto bij de woning zal anders geregeld moeten worden. Dit betreft dus alleen de toegang tot het perceel met een auto. Wijzigingen aan de bebouwing zullen nader worden beoordeeld, zie ook de gemeentelijke beantwoording onder g.
- k. Voor de aanleg van de onderdoorgangen zijn middelen c.q. subsidies beschikbaar gesteld. In de kostenraming is onder meer rekening gehouden met kosten voor grondverwerving waaronder verwerving van gronden van reclamant. Dat niet leesbaar is voor reclamant welk bedrag gemeente denkt te moeten betalen voor bedoeld perceel is gebruikelijk omdat dit vertrouwelijke informatie betreft.
- l.
 1. Reclamant concludeert dat ten aanzien van het akoestisch onderzoek diverse opmerkingen te maken zijn die gevolgen kunnen hebben voor het berekeningsresultaat. Afgezien van de punten onder 2 tot en met 5 wordt niet nader aangegeven welke opmerkingen dit betreffen.
 2. Na controle van het onderzoek is inderdaad gebleken dat de gehanteerde verkeerintensiteiten inderdaad niet juist zijn overgenomen. De in het onderzoek gehanteerde verkeerintensiteiten voor het jaar 2009 3% hoger blijken te zijn dan conform het genoemde verkeersmodel. In het meest recente akoestisch onderzoek zijn de correcte verkeersintensiteiten voor 2009 en de Soestdijkseweg-Noord opgenomen.
De gehanteerde autonome groei van de verkeersintensiteiten van 1,5% per jaar is conform de, door de verkeersafdeling van de gemeente De Bilt, vastgestelde toename van het autoverkeer van de afgelopen 10 jaar op de beschouwde wegen.
 3. Het bedoelde wegtraject, de zogenaamde 'bypass' geldt als een nieuw aan te leggen weg, onder meer daar de weg over een geheel nieuw tracé is geprojecteerd buiten de begrenzing van het huidige traject van de Soestdijkseweg-Zuid. Bepaald is dat de nieuw te realiseren weg (bypass) een weg is met een maximum snelheid van 30 km/uur. Deze maximumsnelheid is gekozen vanwege verkeerskundige en veiligheidsoverwegingen. Per definitie is een weg met een

maximumsnelheid van 30 km/uur niet zoneplichtig in het kader van de Wet geluidhinder.

Conform het bestemmingsplan zal de weg worden ingericht als 30 km/uur-gebied. Conform de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder kan als de representatief te achten verkeerssnelheid de maximale wettelijke snelheid worden aangehouden. Er is geen reden hiervan af te wijken aangezien de weg zodanig zal worden ingericht dat deze rijnsnelheid normaliter niet zal worden overschreden. Bij overschrijding van de maximale snelheid zal worden gehandhaafd.

Een toetsing aan de Wet geluidhinder voor de bypass is daarom niet aan de orde.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in het akoestisch onderzoek wel de gecumuleerde geluidsbelasting in kaart gebracht, voor de bestaande en toekomstige situatie. De uitkomsten van dit onderzoek zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek. Uit dit onderzoek blijkt dat bij de woning van appellant de geluidsbelasting af zal nemen in de situatie na realisatie van wijzigingen die het bestemmingsplan mogelijk maakt.

4. De in de samenvatting van het akoestisch onderzoek genoemde aanbevelingen hebben hoofdzakelijk betrekking op de uitvoering van bouwtechnische maatregelen ten aanzien van de bebouwing, de keuze het wegdek en het eventueel voeren van hogere grenswaarde procedure. Deze zaken hebben geen juridische-planologisch karakter en kunnen dan ook niet in het bestemmingsplan worden vastgelegd. De aanbevelingen komen in andere procedures, onder andere bij de aanvraag bouwvergunning, aan de orde. Het verlenen van een hogere grenswaarde is gebeurt eveneens in een zelfstandig eprocedure, los van het bestemmingsplan.
 5. De gemeente deelt de mening van reclamant niet dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke onderbouwing ten aanzien van het aspect geluid. De gemeente ziet naar aanleiding van de geplaatste opmerkingen geen reden het (aanvullende) akoestisch onderzoek en de daarbij behorende onderbouwing in twijfel te trekken.
- m. De gemeente is van mening dat er geen noodzaak bestaat om ook op 1,5 m hoogte de geluidsbelasting te berekenen. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de geluidsbelasting op verdiepingsniveau berekend, hetgeen slechts tot een marginaal verschil leidt in de berekende geluidbelasting ten opzichte van van 1,5 m hoogte. Bij de nieuw te bouwen geluidsgevoelige objecten, waarvoor hogere waarden moeten worden verleend, is wel op elke verdieping waar geluidsgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, de geluidsbelasting berekend (ook op die hoogte waar het zou moeten).

In het meest recente (aanvullende) akoestisch onderzoek (Rapportnummer 0 229-1C-RA d.d. 10 september 2010) is voor de woningen aan de Jan Steenlaan eveneens de geluidsbelasting opgenomen op 1,5 m ten opzichte van het plaatselijke maaiveld. Uit de rekenresultaten hiervan

blijkt overigens eveneens dat de geluidbelasting ter hoogte van de Jan Steenlaan op 4,5 m tot de hoogste geluidsbelasting leidt.

- n. De keuze voor een snelheidregime van 30 km/uur komt voort uit verkeerskundige en veiligheidsredenen. Als gevolg van de rotonde ten zuiden van het spoor, het feit dat de bocht in de bypass is gedimensioneerd op een snelheid van 30 km/uur en de aanwezigheid van verkeerslichten, in combinatie met de bocht bij de Jan Steenlaan, is het niet mogelijk om met een hogere snelheid dit tracé te berijden.

Aangegeven wordt dat er verkeerslichten komen op de kruising Jan Steenlaan met de Soestdijksweg-Noord. In het gewijzigd akoestisch onderzoek is hiermee rekening gehouden.

Uit de berekende geluidsbelasting blijkt dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie hoger is dan 48 dB, maar zal afnemen ten opzichte van de bestaande situatie die eveneens de 48dB overschrijdt. Het akoestisch klimaat ter plaatse van Jan Steenlaan 2 vanwege wegverkeer zal aldus verbeteren.

Voorts worden ten behoeve van railverkeer maatregelen getroffen ter reductie van de geluidbelasting nabij het station. Deze maatregelen zullen ook effect hebben op de geluidbelasting ter hoogte waardoor de geluidbelasting van zowel weg- als railverkeer ter hoogte van Jan Steenlaan in de toekomst zal worden gereduceerd.

- o. In tegenstelling tot de veronderstelling van reclamant zal de 'bypass' niet worden voorzien van klinkers. Door de gemeente is besloten op zowel de bypass als de Jan Steenlaan (vanaf Rembrandtlaan tot aan de kruising ter hoogte van de bypass) een geluidarm asfalt type (SMA NL8) toe te passen. In het akoestische onderzoek is met dit type wegdek reeds rekening gehouden. Ten opzichte van klinkers leidt dit tot een reductie van circa 4 dB(A).

Geluidarme asfalttype met een hogere geluidsreductie zijn op het betreffende tracé, vanwege de relatief scherpe bochten, dermate onderhoudsgevoelig dat deze zowel financieel als technisch niet haalbaar zijn.

- p. Voor het plangebied is een aanvullend luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd door Peutz (Rapportnummer OA 229-1-RA, d.d. 19 januari 2010). Uit dit onderzoek blijkt dat zowel in de huidige situatie (peiljaar 2009) als in de toekomstige situatie na de voorgenomen herontwikkeling van het centrumgebied (peiljaren 2015-2020) wordt voldaan aan de grenswaarden voor alle beschouwde stoffen. Ter hoogte van het onderzoeksgebied kan voor de overige in de Wet milieubeheer opgenomen stoffen zonder verder onderzoek worden geconcludeerd dat wordt voldaan aan de genoemde grenswaarden. Derhalve vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de vaststelling van het beschouwde bestemmingsplan.

Kortom, uit onderzoek, uitgevoerd door onafhankelijk onderzoeksbureau Peutz, blijkt dat de ontwikkelingen, welke mogelijk worden gemaakt in het bestemmingsplan Stationsgebied, geen overschrijding van de grenswaarden tot gevolg hebben. Alle onderzoeken zijn met het ontwerpbe-

stemmingsplan ter inzage gelegd en op het gemeentehuis en op de website www.ruimtelijkeplannen.nl in te zien geweest.

- q. Lichthinder wordt niet geregeld of tegengegaan in het bestemmingsplan. Mocht lichthinder echter ontstaan als gevolg van de nieuw ontstane verkeerssituatie, dan zal een oplossing moeten worden gezocht. Dat wordt gedaan in overleg met reclamant.
- r. De afstand tussen de woning en de bushalte bedraagt 40 m. Deze afstand veroorzaakt geen overlast. Het optrekken van de bussen bij de bushalte zal geen geluidhinder met zich brengen. Daarnaast ligt de weg op zand en worden er geen drempels aangelegd. Er zal dan ook geen overlast door trillingen ontstaan.

Aanpassing

Toelichting	Het aanvullende luchtkwaliteitonderzoek (Peutz, Rapportnummer OA 229-1-RA, d.d. 19 januari 2010) wordt verwerkt in de toelichting.
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt voor wat betreft punt p. gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 12b

Samenvatting

Reclamant vult de ingediende zienswijze van 30 juni aan betreffende het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied.

Op 7 of 8 juli kwam reclamant na een wandeling thuis. Op dat moment waren er twee werknemers van de gemeente zonder toestemming aanwezig in zijn tuin. Naar eigen zeggen waren ze het riool voor onder de (geplande) weg aan het uitmeten en waren daarbij op een probleem gestuit. Om het riool te kunnen inpassen was er grond van de tuin van reclamant nodig. Daarnaast zouden een aantal bomen in de hoek van de tuin van reclamant moeten worden verwijderd. Dit was echter volgens de medewerkers allemaal al geregeld met de eigenaar en op 6 september 2010 zou er worden aangevangen met de werkzaamheden.

Daarnaast is reclamant ter ore gekomen dat het huis met huisnummer 305, dat tijdelijk wordt bewoond op 6 september wordt gesloopt.

Kortom, reclamant kan zich naar aanleiding van het voorgaande niet aan de indruk onttrekken dat er wederom verdergaande ontwikkelingen zijn, zonder dat hij hierbij wordt betrokken of daarover wordt geïnformeerd. Reclamant verkeert in onzekerheid over wat er met zijn perceel gaat gebeuren en deze onzekerheid speelt reclamant.

Gemeentelijke beoordeling

De gemeente betreurt het voorval. Dergelijke zaken worden echter niet geregeld of voorkomen in het bestemmingsplan. Ook maakt het voorval geen onderdeel uit van de procedure van het bestemmingsplan. Om deze redenen kan

de gemeente in het kader van de procedure van het bestemmingsplan geen inhoudelijke reactie geven op het voorval.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 13

Samenvatting

- a. Reclamant maakt bezwaar tegen het feit dat de stationschef woning niet in het bestemmingsplan is opgenomen. Dit verbaast haar zeer aangezien het gebouw op de gemeentelijke monumentenlijst is geplaatst. De plannen rond het stationsgebied kosten vele miljoenen euro's, daarbij valt het (tijdelijk) verplaatsen van de stationschefwoning volgens reclamant in het niet. Met moderne technieken is het relatief eenvoudig een gebouw van deze omvang te verplaatsen en later weer terug te plaatsen. Vanwege de monumentale status en de unieke en karakteristieke plek van het gebouw pal naast het station is reclamant van mening dat het pand gehandhaafd moet blijven.
- b. Reclamant vindt tevens de maximale bouwhoogte van de 'poort gebouwen', te weten 23 m, te hoog. Deze hoogte sluit volgens reclamant niet aan bij de bestaande bebouwing en past niet bij het oorspronkelijke dorpskarakter zowel ten noorden als ten zuiden van het spoor.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Om de onderdoorgang van het spoor te kunnen realiseren is besloten het gemeentelijk monument 'de stationschefwoning' te slopen. Het huisje staat nu precies op de locatie waar de ondergrondse fietsenstalling gepositioneerd is en een deel van de trappartijen en doorlooproute van en naar het station. De gemeente heeft onderzocht of de woning kan worden behouden door het te verplaatsen naar een ander deel in het centrumgebied. De raad heeft op basis van dit onderzoek niet ingestemd met verplaatsing. Om deze reden is voor de woning geen regeling in het bestemmingsplan opgenomen.
- b. De poortgebouwen vallen buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Deze gebouwen zullen bestemd worden in het bestemmingsplan voor het deelgebied Emmaplein/Vinkenplein. Voor een nadere onderbouwing van de bouwhoogtes in het bestemmingsplan wordt verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting zal nader omschreven worden waarom verplaatsing van 'de stationschefwoning' niet mogelijk is.
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt voor wat betreft punt a. ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 14

Samenvatting

Reclamant is tegen de voorgenomen grootschalige bouwplannen. Het beleid van de gemeente De Bilt zou volgens eigen zeggen gericht zijn op behoud en versterken van de kleinschaligheid, openheid, het groen en op de kwaliteit van het bestaande voorzieningenniveau, zodat een ruimtelijke kwaliteit ontstaat waarin het voor de burgerij in een goede sociale samenhang prettig wonen, recreëren, winkelen en werken is. Met dit bestemmingsplan verandert dit beleid en reclamant is het daar niet mee eens. Bilthoven profileert zich als een villadorp. Deze plannen doen dit beeld totaal teniet. De tunnel moet er komen, maar hoge bebouwing geeft niet het gezellige dorpsgevoel, eerder een gevoel van onveiligheid.

Gemeentelijke beoordeling

Het centrum van Bilthoven is volop in beweging. Om deze ontwikkelingen in goede banen te leiden is in 2005 gestart met het ontwikkelen van een overkoepelende visie voor het centrumgebied voor Bilthoven, '*Centrumvisie Bilthoven*'. In de periode na de vaststelling van de centrumvisie zijn nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, die nog niet bekend waren toen de centrumvisie werd vastgesteld. Dit is onder andere de keuze voor een voorkeursvariant ten behoeve van de ondertunneling van de spoorlijn in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied. Kortom, de gemeente heeft haar beleid bijgesteld. Dit nieuwe beleid is basis voor het onderhavige bestemmingsplan Stationsgebied.

Daarnaast moeten maatregelen genomen worden het voorzieningenniveau op peil te houden. Om de voorzieningen te behouden is een kwaliteitsimpuls nodig. Uit het rapport '*Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven*'² blijkt dat de concurrentie in de regio vrij sterk is. Soest en Utrecht bevinden zich op 20 autominuten van Bilthoven Centrum. De kwantitatieve uitbreiding van het centrum van Bilthoven is daarom ook relatief beperkt. De plannen hebben met name betrekking op een kwaliteitsimpuls van het centrumgebied. Deze kwaliteitsimpuls is noodzakelijk voor het centrum. Het is nodig om de huidige positie te kunnen behouden, de afvloeiing naar andere centra te beperken en aan te sluiten bij de consumentenvraag. Bilthoven verliest op dit moment teveel

² Gemeente De Bilt, Marktruimte voor het Centrumplan Bilthoven, Actualisatie DPO Bilthoven Centrum, juni 2009

koopkracht vanuit de eigen bevolking. De plannen richten zich dan ook vooral op een behoud van de positie in de toekomst met onder andere aandacht voor een goede routing, trekkers en een kwalitatief goed verblijfsgebied. De koopkrachtbinding moet op een goed niveau terug worden gebracht.

Om de tunnel te realiseren en het voorzieningenniveau op peil te houden is een herstructurering van het stationsgebied noodzakelijk. Reclamant is tegen de bouwhoogtes in het onderhavige ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied. Voor een nadere inhoudelijke onderbouwing van de bouwhoogtes in het bestemmingsplan wordt verwezen naar de gemeentelijke beoordeling in paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 15

Samenvatting

- a. De westwand waar thans onder andere het chinees restaurant is gehuisvest is vervangen door nieuwbouw. Het lijkt reclamant beter om minimaal de gevels van de oude melksalon (zonder serre) en het pand waar vroeger de fietsenvakhandel zat te handhaven en verder in soortgelijke stijl nieuwbouw te plegen. Ook lijkt het hem wenselijk om aan de noordzijde de twee beeldbepalende bouwwerken te handhaven zodat Bilthoven zijn historische gezicht behoudt.
- b. In het plan is gekozen voor een stationsplein met de bushaltes aan de noordzijde. Reclamant verwacht dat dit door de bezoekers van het Emmaplein en omgeving niet gewaardeerd wordt, omdat de korte afstand alleen via trappen af te leggen is en een hellingbaan ontbreekt. Volgens reclamant kan een oplossing zijn om bij de rotonde aan de zuidzijde van het plangebied een extra bushalte op te nemen. Verder is er wel een lift ingetekend maar geen hellingbaan. Deze is volgens reclamant nodig voor het geval de lift niet werkt.
- c. Reclamant hoopt dat de fietsenstalling een bewaakte fietsenstalling wordt die geopend zal zijn vanaf het moment dat de eerste trein gaat en tot het moment dat de laatste trein gaat. Mogelijk is dit te combineren met een winkel - of horecavoorziening die lang open is.
- d. Gezien het grote aantal treinen dat Bilthoven passeert vraagt reclamant zich af of de te bouwen viaducten geschikt zijn om te zijner tijd een extra spoorbaan aan te leggen.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Door middel van een zorgvuldig bestuurlijk proces is besloten om het stationsgebied te herstructureren. Er is gekozen voor het aanleggen van

twee tunnels en een bypass, oftewel de C2 variant. In de raadsvergadering van 29 november 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met deze inrichting van het Stationsgebied. Ook de klankbordgroep is bij de besluitvorming betrokken. Ook zij zijn van mening dat dit de beste optie is voor het stationsgebied. Met name de veiligheid voor gebruikers heeft een grote rol gespeeld in de besluitvorming.

Deze besluitvorming heeft tot gevolg dat de bestaande gevels van de Chinees en de oude melksalon niet in stand kunnen blijven. Deze moeten gesloopt worden om de herinrichting van het stationsgebied te realiseren. Vanwege onder meer aspecten op het gebied van volkshuisvesting, stedenbouw en de upgrading van commerciële functies is het noodzakelijk dat nieuwbouw plaatsvindt.

- b. Dergelijke details die reclamant benoemt worden niet geregeld in het bestemmingsplan. Deze voorzieningen komen aan de orde tijdens de uitvoeringsfase. De voorzieningen kunnen wel gerealiseerd worden. De gronden waar reclamant de voorzieningen voorziet zijn allemaal gelegen binnen de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer-Verblijf'. Binnen deze bestemmingen zijn dergelijke voorzieningen mogelijk.
- c. Dergelijke details die reclamant worden benoemt niet geregeld in het bestemmingsplan. Deze voorzieningen komen aan de orde tijdens de uitvoeringsfase of worden geregeld in andere regelgeving.
- d. Op dit moment is er geen sprake van verdubbeling van het traject (viersporigheid). Prorail heeft aangegeven dat een verdubbeling niet gerealiseerd zal worden.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 16

Samenvatting

Reclamant wil graag haar verwondering en afkeur uitspreken over het bestemmingsplan. Waar gewone burgers bij wijze van spreken op de knieën moeten smeken om een kleine ingreep als een dakkapel te mogen verwezenlijken, schroomt de gemeente niet om een megalomaan project in ons vriendelijke dorp aan te gaan. Je hoort de ijskoude wind al fluitend om 'de wolkenkrabbers' gaan, aldus reclamant. Zij vindt dit schandalig.

Gemeentelijke beoordeling

De gemeente deelt het standpunt van reclamant niet. Overigens geeft reclamant geen onderbouwing van haar standpunt waardoor een inhoudelijke beoordeling van de gemeente onmogelijk is. Uit de zienswijze van reclamant schijnt door dat reclamant tegen de bouwhoogtes van de onderhavige be-

stemmingsplan is. Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 17

Samenvatting

- a. Reclamanten exploiteren een Wijn en Spijslokaal aan het Emmaplein 11. Het bestemmingsplan wijzigt de bestemming van de gronden van het pand van reclamanten staat, waardoor sloop van het pand te verwachten is. Dit betekent dat reclamanten het bedrijf niet meer ter plaatse kunnen uitoefenen. Tot op heden ligt er echter nog geen concreet voorstel tot herhuisvesting van het bedrijf, dan wel een schadeloosstelling. Volgens reclamanten zou eerst met belanghebbenden een regeling moeten worden getroffen voordat de bestemming wordt gewijzigd. Nu geen duidelijkheid wordt gegeven wat betreft het voortbestaan van het bedrijf kunnen reclamanten niet instemmen met het bestemmingsplan. Te meer omdat de ligging van een horecabedrijf van grote invloed is op het rendement dat kan worden behaald. Indien geen redelijk alternatief wordt geboden voor de huidige locatie zal het bedrijf minder renderen. Voor de schade die hieruit voortvloeit houden reclamanten de gemeente op voorhand aansprakelijk.
- b. Uit de financiële paragraaf blijkt niet op welke wijze de schade van reclamanten zal worden vergoed. Volgens reclamanten blijkt evenmin dat een voldoende toereikende voorziening is getroffen om de schade en planschade te kunnen vergoeden. Er bestaat aldus geen duidelijkheid of het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Indien de financiële paragraaf op dit onderdeel niet wordt aangepast kan er geen beslissing worden genomen omtrent de wijziging van de bestemming.
- c. Het opsplitsen van het oorspronkelijk plan in drie deelgebieden waarvoor elk een bestemmingsplan wordt gemaakt, getuigt niet van een goede ruimtelijke ordening. Door opsplitsing is de verwevenheid van de plannen losgelaten en kunnen deelbelangen gaan prevaleren boven de visie voor het gehele gebied. Daarbij worden de kosten afgewenteld op de deelgebieden hetgeen ertoe kan leiden dat de financiële draagkracht van een gebied te klein is om de plannen tot uitvoering te brengen.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Door het bouwen van onderdoorgangen onder het spoor en het verdiepen van het Emmaplein, kunnen de huidige gebouwen niet worden gehandhaafd. Deze gebouwen zullen, na ontruiming door de huurders,

worden gesloopt. De gemeente heeft uitvoerig contact gehad met reclamanten over de voorgenomen ontwikkelingen in het stationsgebied. De gemeente spreekt met reclamant.

- b. Voor de aanleg van de onderdoorgangen is budget beschikbaar gesteld. Dit is onder andere vastgesteld in het raadsbesluit van 26 februari 2009. Binnen dit budget is onder meer rekening gehouden met kosten voor een vergoeding voor ontruiming van panden en beëindiging van lopende huurcontracten. Dat niet leesbaar is voor reclamant welk bedrag gemeente denkt te moeten betalen voor bedoeld perceel is gebruikelijk omdat dit vertrouwelijke informatie betreft.
- c. De planontwikkeling voor het centrumgebied is integraal aangepakt. De basis hiervoor ligt in het Masterplan dat in februari 2009 is vastgesteld door de gemeenteraad en het kader is voor deze integrale benadering. Uitwerking van de plannen gebeurt binnen dit kader waardoor de integraliteit gewaarborgd is. Het masterplan is vertaald in het voorontwerpbestemmingsplan waarin de gehele herontwikkeling van het centrumgebied is opgenomen. In de voorbereiding van het voorontwerpbestemmingsplan is voldaan aan de onderzoeksverplichtingen. Deze zijn daarom voor het hele centrumgebied uitgevoerd. De resultaten zijn verwerkt in het voorontwerp. Vervolgens is het bestemmingsplan in de ontwerpfase gesplitst in een drietal ontwerpbestemmingsplannen. Deze keuze is gemaakt uit het oogpunt van voortgang en exploitatie. De gemeente wil de ontwikkeling en realisatie en de procedure van het bestemmingsplan Stationsgebied voortvarend oppakken zodat de uitvoering van de ondertunneling zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden. Om in 2011 te kunnen starten is een juridisch kader in een bestemmingsplan strikt noodzakelijk. De Wro biedt de gemeente de mogelijkheid om voor het centrumgebied meerdere bestemmingsplannen in procedure te brengen.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 18

Samenvatting

- a. Reclamanten sluiten zich aan bij zienswijze, nummer 8.
- b. Reclamanten concentreren zich verder in het bijzonder op de bebouwing in de zogenaamde 'Driehoek' (C1) langs de Spoorlaan. Zij wijzen erop dat de Wijk Vogelzang de oudste wijk van Bilthoven is en dat zij uiterst ongelukkig zijn met het feit dat de bestaande beeldbepalende bebouwing gesloopt gaat worden. De bebouwing op Spoorlaan 3 wordt bovendien genoemd in het Monumenten-Inventarisatie Project. De

- nieuwe invulling van 'de Driehoek' herinnert niet meer aan de oude bebouwing, met haar dorps- en groene karakter.
- c. Reclamanten maken bezwaar tegen de massiviteit van de bebouwing en de hoogte ervan. In eerdere schetsen van het gebied was er sprake van een aantal losstaande gebouwen langs de Spoorlaan, dit zou in overeenstemming zijn met de veelal vrijstaande bebouwing in de wijk Vogelenzang, in het bijzonder langs de Soestdijkseweg-Zuid. Dit uitgangspunt wordt nu verlaten.
 - d. In het plan bedraagt de bouwhoogte maximaal vier bouwlagen met accenten tot zes bouwlagen ter hoogte van de fiets- en voetgangerstunnel. De wethouder heeft volgens reclamanten toegezegd dat de bouwhoogte ter plaatse van de bypass ten noorden van het spoor ook maximaal vier bouwlagen zal bedragen. Volgens reclamanten betekent dit dat alleen ter hoogte van de fiets- en voetgangerstunnel tot zes bouwlagen kan worden gebouwd en langs de Spoorlaan tot maximaal vier bouwlagen. Dit vinden reclamanten te hoog en het zou zeker niet nog hoger moeten.
 - e. Reclamanten verzoeken ter plaatse van de Spoorlaan een maximale goothoogte van 11 m en een maximale bouwhoogte van 15 m te hantieren. Verder willen zij graag dat in de bestemming C1 maximaal vier bouwlagen mogen worden gerealiseerd. De bebouwing aan de Spoorlaan zien zij graag gesplitst in drie vrijstaande eenheden met daartussen wandelruimten van ieder minimaal 10 breed.

Gemeentelijke beoordeling

- a. Zie voor de gemeentelijke beoordeling de beantwoording bij zienswijze nummer 8.
- b. De panden aan de Spoorlaan in de zogenaamde "Driehoek" zullen moeten worden gesloopt om de onderdoorgang en de bijbehorende infrastructuur te kunnen aanleggen en de werkzaamheden voor de onderdoorgangen te kunnen uitvoeren.
Het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) is een rapportage die in 1995 door de provincie is opgesteld. Hierin worden panden geïnventariseerd en gewaardeerd op hun monumentale aspecten. Het rapport is een leidraad om panden al dan niet aan te wijzen als gemeentelijk monument. Het pand Spoorlaan 3 heeft niet de hoogste waarderingscore gekregen en heeft mede daarom niet de status van gemeentelijk monument gekregen.
- c. In het bij dit bestemmingsplan horende Beeldkwaliteitsplan is voor de omgeving van het station aangegeven dat de panden individueel herkenbaar moeten zijn en een passende schaal dienen te hebben. Panden die breder zijn dan 10 m, moeten ogen alsof ze uit meerdere individuele elementen bestaan. Om dit te bereiken wisselt tenminste twee van de volgende elementen: (a) de rooilijn, (b) goothoogte, (c) kaprichting/vorm en (d) gevelindeling van de panden. Om de zorg en onrust over de mogelijke ontwikkeling van een wand aan de Soestdijkseweg-Zuid tegenover het Emmaplein weg te nemen is er voor gekozen het bestemmingsplan op dit punt aan te passen. Aan de regels wordt de eis

toegevoegd dat minimaal 14% van de naar het Emmaplein gerichte wand een bouw- en goothoogte van 12 m respectievelijk 8 m in plaats van 15 m respectievelijk 11 m moet hebben.

- d. De locatie waar 6 bouwlagen mogelijk worden gemaakt valt buiten onderhavig bestemmingsplan. Deze bebouwing zal worden meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan voor het Emmaplein en Vinkenplein. Ten noorden van het spoor zijn vier bouwlagen toegestaan wat ook als zodanig in onderhavig bestemmingsplan is opgenomen. Ter plaatse van de fiets- en voetgangerstunnel aan de westzijde van het Emmaplein zijn niet meer dan vier bouwlagen toegestaan. In de hoek tegen het spoor aan de Spoorlaan zijn vijf bouwlagen toegestaan. Voor een onderbouw van deze bouwhoogten wordt verwezen naar paragraaf 2.1 van deze Zienswijzennota.
- e. Zie voor de beantwoording en motivering van de keuzes onder b en c.

Aanpassing

Toelichting	In de toelichting is kort gemotiveerd waarom ter hoogte van de Soestdijkseweg in het bestemmingsvlak een aanduiding sba - 14% is opgenomen
Regels	Aan de bestemming C1 ter hoogte van de Soestdijkseweg-Zuid wordt een specifieke bouwaanduiding toegevoegd teneinde een lagere bouw- en goothoogte ter plaatse af te dwingen van minimaal 14% van het bestemmingsvlak
Verbeelding	Aan de bestemming C1 wordt in het bestemmingsvlak ter hoogte van de Soestdijkseweg een specifieke aanduiding opgenomen met het percentage '14%'

De zienswijze onder a en c wordt ten dele gegrond verklaard. Voor het overige wordt de zienswijze ongegrond verklaard.

Zienswijze 19

Samenvatting

Reclamant is eigenaar van de panden gelegen aan de Emmalaan 1 en 1a waarin een chinees restaurant en een eetcafé zijn gevestigd. Hij kan zich niet verenigen met het feit dat zijn horecabedrijven in dit plan worden wegbestemd. Wegbestemmen zou noodzakelijk zijn aangezien voor de ondertunneling van de spoorkruising op de Soestdijkseweg is gekozen voor de zogenaamde variant C2, waarbij (tevens) sprake is van een tunnel onder het spoor ten westen van het stationsgebouw richting Spoorlaan. Reclamant ziet niet in dat het wat betreft veiligheidsaspecten in combinatie met benodigde ruimte tijdens de bouw en in de eindsituatie, het ontwerp niet kan worden aangepast zodat zijn panden gehandhaafd kunnen worden. Het is volgens hem niet noodzakelijk zijn eigendommen geheel te verwerven en er is naar zijn mening geen rekening gehouden met zijn gerechtvaardigde belangen om het betreffende gebouw in stand te houden. Bovendien past de huidige bestemming van zijn gronden geheel in de planvorming c.q. gebiedsontwikkeling op en nabij het Emmaplein. Reclamant verzoekt derhalve de huidige bestemming op zijn gronden te handhaven,

althans slechts een (klein) gedeelte weg te bestemmen voor zover dit voor wat betreft de infrastructurele werken met betrekking tot de zogenaamde bypass strikt noodzakelijk is, althans binnen de planvorming functie en bebouwing zodanig te regelen dat herlocatie van het bestaande gebouw van reclamant met horecabestemming mogelijk blijft.

Gemeentelijke beoordeling

Door middel van een zorgvuldig bestuurlijk proces is besloten om het stationsgebied te herstructureren. Er is gekozen voor het aanleggen van twee tunnels en een bypass, oftewel de C2 variant. In de raadsvergadering van 29 november 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met deze inrichting van het Stationsgebied. Ook de klankbordgroep is bij de besluitvorming betrokken. Ook zij zijn van mening dat dit de beste optie is voor het stationsgebied. Met name de veiligheid voor gebruikers heeft een grote rol gespeeld in de besluitvorming. Kortom, alle belangen zijn in een zorgvuldig besluitvormingsproces meegenomen en afgewogen.

Het pand Emmaplein 1 kan niet worden gehandhaafd omdat op die locatie een rotonde wordt aangelegd. Althans op een groot gedeelte van het pand rust nu volgens het ontwerpbestemmingsplan de bestemming 'Verkeer'. Omdat dan het grootste gedeelte benodigd is voor de rotonde kan het restant niet worden gehandhaafd en wenst de gemeente het gehele perceel te kopen.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is verkeersafwikkeling door middel van een rotonde de beste oplossing. Tevens is het noodzakelijk om deze rotonde te voorzien van een vrijliggend fietspad ten behoeve van een veilige fietsverbinding.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 20

Samenvatting

- a. Reclamant heeft bezwaren tegen het plan omdat zij vreest voor de bereikbaarheid van haar bedrijfspand aan de Spoorlaan 20. De plannen rondom de aanleg van de bypass zullen volgens haar een negatief effect hebben op de verkeersstroom en bereikbaarheid van haar bedrijf. Aangezien zij een autobedrijf voert is de bereikbaarheid van het bedrijf voor autoverkeer essentieel. Ook is de bedrijfsvoering afhankelijk van de verkeersdoorstroom. Voorbijkomend verkeer levert immers veel (potentiële) nieuwe klanten op. Voor de verkoop van nieuwe en gebruikte auto's is het van belang dat geregeld autoverkeer passeert zodat de aangeboden auto's gezien worden. De gemeente heeft volgens reclamant haar belangen onvoldoende meegewogen en heeft onvoldoende

gemotiveerd waarom juist voor deze variant is gekozen. Er is te weinig onderzoek gedaan naar alternatieven en onvoldoende gemotiveerd waarom de gemeente dit plan verkozen heeft boven de alternatieven.

- b. De Soestdijkseweg-Noord is een belangrijke aanvoerweg voor verkeer naar De Spoorlaan. Reclamant voorziet problemen voor de bereikbaarheid van vrachtwagens en regulier autoverkeer indien de fiets- en voetgangerstunnel aan de Soestdijkseweg wordt gerealiseerd. De tunnel dient volgens haar eveneens toegankelijk te zijn voor gemotoriseerd verkeer om een goede en logische verkeersstroom te garanderen.
- c. Enkele aspecten van de bypass zijn volgens reclamant niet goed ontworpen. De aanvoerverbinding naar de tunnel toe ligt evenals de Spoorlaan parallel aan het spoor. De tunnel zal met een scherpe bocht onder het spoor door lopen. Vanwege de bocht zal het vrachtverkeer sterk belemmerd worden. Het is voor reclamant zeer belangrijk dat vrachtwagen en autotrailers het bedrijf goed kunnen bereiken, in verband met de aanlevering van goederen en vloeistoffen. Daarnaast ondervindt reclamant nadeel van de afsluiting van de Spoorlaan ter hoogte van de Prins Hendriklaan. Door deze afsluiting zal het verkeer dat het bedrijf van reclamant wil bereiken via de Soestdijkseweg om moeten rijden via de Leijeweg. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van haar bedrijf belemmerd en zal het doorgaande verkeer sterk afnemen. Ook het verdwijnen van de T-splitsing op de Prins Hendriklaan en het aanleggen van een scherpe bocht zal volgens reclamant leiden tot beperkingen voor het vrachtverkeer.

Gemeentelijke beoordeling

- a.enb. Door middel van het onderzoeken van verschillende varianten en een zorgvuldige bestuurlijk besluitvormingsproces is besloten om een veilige spoorwegovergang en een betere doorstroming van het verkeer tot stand te brengen. Er is gekozen voor het aanleggen van twee tunnels en een bypass, oftewel de C2 variant. In de raadsvergadering van 29 november 2007 heeft de gemeenteraad ingestemd met deze inrichting van het Stationsgebied. Ook de klankbordgroep is bij de besluitvorming betrokken. Ook zij zijn van mening dat dit de beste optie is voor het stationsgebied. Met name de veiligheid voor gebruikers heeft een grote rol gespeeld in de besluitvorming.

Kortom, alle belangen zijn in een zorgvuldig besluitvormingsproces meegenomen en afgewogen.

- c. De bocht in de onderdoorgang zal het vrachtverkeer niet ernstig belemmeren. Bij het ontwerp van de onderdoorgang is rekening gehouden met bochtstralen die voldoen aan een goede en veilige doorstroming van het vrachtverkeer.

Na de aanleg van de onderdoorgang voor het snelverkeer zal de maximumsnelheid in deze tunnel 30 km/uur worden. Doordat er geen gesloten overweg meer zal zijn, zal de doorstroming van het verkeer worden bevorderd waardoor wachttijden worden gereduceerd. Hierdoor verbe-

tert de situatie voor vrachtverkeer aanzienlijk ten gevolge van de aanleg van de onderdoorgang.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 21

Samenvatting

Reclamant heeft bedenkingen tegen een aanduiding op de plankaart. In de driehoek Emmaplein-Spoorlaan-Spoorweg tussen de spoorbaan en de nieuwbouw staat de specificatie (p). In de legenda staat hiervoor parkeerterrein. Volgens reclamant behoort de bestemming hier uitsluitend het fietsverkeer te dienen, dus stalling en fietspad. Het is zeer bezwaarlijk om hier auto's te parkeren.

Gemeentelijke beoordeling

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft met ingang van donderdag 20 mei 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft tot en met woensdag 30 juni de tijd gehad om een zienswijze in te dienen. De onderhavige zienswijze is buiten de termijn ingediend, namelijk op 6 juli 2010. De zienswijze van de reclamant is niet ontvankelijk.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 23

Samenvatting

Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgenomen plannen met betrekking tot de herinrichting van het centrum van Bilthoven die zijn uitgewerkt in de deelplannen Stationsgebied, Vinkenlaan en Kwinkelier. Het bezwaar betreft de massieve bebouwing en bouwhoogte. Een bouwhoogte die de huidige hoogte ter plaatse overschrijdt tast het centrum onherstelbaar aan.

Gemeentelijke beoordeling

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft met ingang van donderdag 20 mei 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft tot en met woensdag 30 juni de tijd gehad om een zienswijze in te dienen. De onder-

havige zienswijze is buiten de termijn ingediend, namelijk op 6 juli 2010. De zienswijze van de reclamant is niet ontvankelijk.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

Zienswijze 23

Samenvatting

Reclamant mist in de reactienota voorontwerp bestemmingsplan Centrumgebied Bilthoven een hanteerbare beschrijving van het 'dorpskarakter'. Volgens reclamant wordt het karakter bepaald door de ontwikkelingsgeschiedenis.

De spoorlijn met halte zijn voor de ontwikkeling van de nederzetting Bilthoven van wezenlijk belang geweest. Het bepaalde de structuur van het dorp waarbij de bebouwing is vormgegeven in de kenmerkende architectuur van de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw. Dit zal de basis vormen van het naar voren gebrachte 'dorpskarakter'.

Ondanks de opmerkingen van de gemeente omtrent het met zorg omgaan met dit karakter van Bilthoven kan reclamant niet anders concluderen dan dat het plan hier niet geheel in slaagt. Het plan voorziet immers in:

- Een doorbraak vanuit de Nachtegaallaan naar de Julianalaan door het vooroorlogse kleinschalige winkelgebied;
- Het ontwikkelingsbepalende station door omringende nieuwe hoogbouw visueel en belangrijkheid te doen inboeten;
- De stationschef woning wordt afgebroken.

Gevreesd wordt dat de door de gemeente beoogde stedenbouwkundige verbetering nogal schraal zal afsteken bij de oorspronkelijke dorpskern.

Gemeentelijke beoordeling

Het ontwerpbestemmingsplan Stationsgebied heeft met ingang van donderdag 20 mei 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft tot en met woensdag 30 juni de tijd gehad om een zienswijze in te dienen. De onderhavige zienswijze is buiten de termijn ingediend, namelijk op 7 juli 2010. De zienswijze van de reclamant is niet ontvankelijk.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De zienswijze wordt ongegrond verklaard.

A m b t s h a l v e a a n p a s s i n g e n



In het kader van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat op een aantal punten aanpassing van het bestemmingsplan gewenst is. Deze *ambtshalve* aanpassingen zijn hierna beschreven. De betreffende punten zijn in het gewijzigde bestemmingsplan verwerkt.

Plankaart:

- het bestemmingsvlak ten behoeve van de ontwikkeling en realisering van het vrijstaande gebouw op het noordelijke stationsplein is iets verschoven verruimd richting het noordoosten. Het gebouwtje wordt niet vergroot. Wel is er meer ruimte gewenst langs de trappen en de rijweg. Om deze reden is het bestemmingsvlak iets opgerekt;
- een klein deel van het gebouw op de hoek van het Emmaplein/de Nachtegaallaan bleek in de begrenzing van dit bestemmingsplan te zijn getrokken. De plangrens is nu zo getrokken dat het hele gebouw buiten dit bestemmingsplan ligt;
- op de hoek van Soestdijkseweg Noord met Jan Steenlaan 2 is de bestemming 'Verkeer' (tevens plangrens) met 2 m verruimd richting noordoostzijde;
- ter hoogte van de toegang tot Spoorlaan 2a en de er naast gelegen toegang tot de Begrafenis- en Crematie-onderneming is de bestemmingsgrens 'Verkeer' (tevens plangrens) met 2,70 m verlegd naar de zuidzijde.

Regels:

- artikel 1 is aangevuld.
Op 1 oktober 2010 treedt de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking. De regels dienen in overeenstemming met de Wabo te zijn;
- aan artikel 1 'Begrippen' is het begrip 'ontheffing voor bouwen en gebruik' ter verduidelijking toegevoegd;
- het begrip 'bouwvlak' is geschrapt in artikel 1, omdat het begrip niet ter zake is;
- aan artikel 2 is een regel toegevoegd waarin de wijze van meten voor onderdelen met een geringe afwijking is geregeld;
- de artikelen 4 'Verkeer' en artikel 6 'Verkeer - Verblijf' zijn aangepast.
Het voornemen is in beide voornoemde bestemmingen fietsenstallingen te realiseren. Om het stallen van fietsen mogelijk te maken dient een bouwwerk, geen gebouw zijnde, in beide bestemmingen ten behoeve van het

stallen van deze fietsen mogelijk te worden gemaakt met een hoogte van maximaal 5 m;

- artikel 11 'Algemene procedureregels' is geschrapt in verband met de inwerkingtreding van de Wabo. De Wabo maakt deze algemene procedureregel overbodig;
- in artikel 9, lid f3 is de tekst 'tenzij sprake is van plaatsing van een zogenaamde portocabin of stacaravan' geschrapt.

Toelichting:

De toelichting is op enkele plaatsen redactioneel aangepast. Het betreft aanpassingen inzake de afstemming met betrekking tot de Wabo en het hoofdstuk over de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

B i j l a g e n

Bijlage 1 Medereclamanten bij zienswijze nummer 6

Colofon

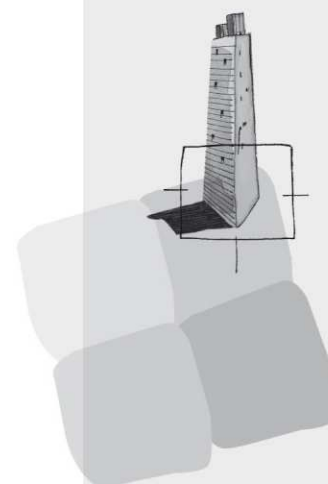
Opdrachtgever
Gemeente De Bilt

Contactpersoon
de heer drs. F.W. van der Beek

Rapport
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
de heer drs. J.W. Bomhof

Projectnummer
024.00.03.11.01



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Utrechtseweg 7
Postbus 2153
3800 CD Amersfoort
T 033 465 65 45
F 033 461 14 11
E amersfoort@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort