

INSPRAAK-RAPPORTAGE

VOORONTWERP- BESTEMMINGSPLAN

"Rembrandtlaan 2014"

Gemeente De Bilt

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	5
2. Resultaten Inspraak.....	6
3. Resultaten van het art. 3.1.1 Bro-overleg	32
4. Conclusie	34
5. Vervolgprocedure	35

1. INLEIDING

Plangebied

Het plangebied betreft de Rembrandtlaan en omgeving. Het plangebied ligt ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort en wordt globaal begrensd door de wegen Jan Steenlaan, Rubenslaan, Jan van Eijklaan en de Rogier van der Weydenlaan.

Procedure

Voordat de formele bestemmingsplanprocedure, die in de Wet ruimtelijke ordening staat beschreven, zal starten, heeft het college de ingezetenen, natuurlijke en rechtspersonen in de gelegenheid gesteld om hun mening omtrent het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft voor een ieder met ingang van 9 januari 2014 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden er schriftelijke reacties worden ingediend bij burgemeester en wethouders. Op 23 januari 2014 is er een inloopavond over het voorontwerpbestemmingsplan georganiseerd.

Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens toegezonden aan diverse instanties in het kader van het overleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Inspraak

In de periode dat het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen zijn er 108 schriftelijke reacties binnengekomen.

De inspraakrapportage wordt na vaststelling door B&W toegezonden aan een ieder die schriftelijk of mondeling heeft gereageerd.

2. RESULTATEN INSPRAAK

Inleiding

Veel van de inspraakreacties hebben betrekking op de in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen bouwhoogten voor de 'kop' van het gebied. Hieronder volgt dan ook allereerst een reactie op dit punt. In voorkomende gevallen wordt daarna, bij de behandeling van de individuele inspraakreacties, verwezen naar dit algemene commentaar.

Algemene beantwoording bouwhoogte

Rembrandtlaan en omgeving algemeen

De inzet van de revitalisering van de Rembrandtlaan en omgeving is om een gebied met gemengde functies te realiseren waarbij de groene laanstructuur van de Rembrandtlaan de ruimtelijk drager vormt waaraan toekomstige ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. De formulering in de toelichting van het bestemmingsplan wordt hier op aangepast.

De bebouwing rondom het hele plangebied is zeer divers en heeft verschillende hoogtes. Daarnaast zijn ontwikkelingen in de directe omgeving van het station gaande waardoor de bouwhoogtes in de toekomst nog gaan veranderen. Bij het bepalen van de bouwhoogtes is rekening gehouden met bestaande maar ook met toekomstige bouwhoogtes. Omdat de hoogtes in de omgeving zo divers zijn en de kop van de Rembrandtlaan sneller ontwikkeld zal worden, is het plangebied in de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' in 3 delen verdeeld: de kop, de romp en de staart. Ieder deel kent zijn eigen functie, dynamiek en kenmerken. De afwegingen die op functioneel en ruimtelijk gebied zijn gemaakt verschillen dan ook van elkaar. Zo vervult de kop van het gebied, gelet op de ligging bij het station, een andere functie dan de staart van de gebied, waar sprake is van minder dynamiek. Voor ieder deel zijn ook verschillende bouwhoogtes voorgeschreven. In het voorontwerpbestemmingsplan Rembrandtlaan is het 'Kop' gedeelte direct bestemd voor nieuwe functies en bebouwing. Op enkele plaatsen zijn daarnaast wijzigingsbevoegdheden opgenomen waar de bestemmings- en bouwbepalingen gewijzigd kunnen worden. Bij toepassing van deze wijzigingsbevoegdheden dient de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' in acht te worden genomen. Omdat de inspraakreacties met name zien op de bouwhoogten in de kop van het gebied wordt daar hieronder nader op ingegaan.

Kop

Bestaande hoogtes

De kop van het plangebied bevindt zich op de overgang van een woongebied en het stationsgebied van Bilthoven. Stationsgebieden zijn gewilde locaties en zijn doorgaans aantrekkelijke gebieden voor bedrijven, hotels en kantoren om zich te vestigen. Daarom wordt er vaak hoger rondom stations gebouwd dan in de verdere omgeving. Daarbij komt dat er in de stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' een onderbouwde afweging ten aanzien van de hoogten is gemaakt. Aan de zijde van het spoor/het station is

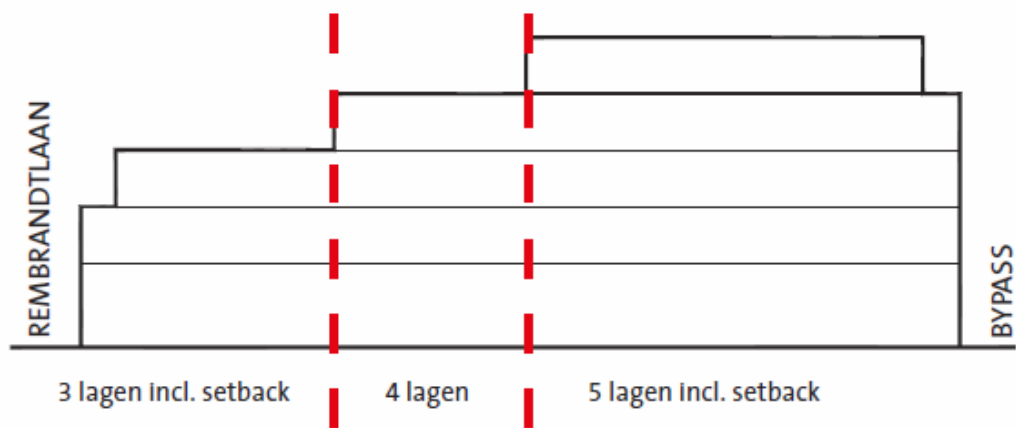
hogere bebouwing verantwoord en zelfs gewenst. Ook aan de zuidzijde van het spoor (buiten het plangebied) in het centrum van Bilthoven zijn hoogten van 5 bouwlagen voorzien in het Masterplan Bilthoven Centrum. Aan de noordzijde van de kop van de Rembrandtlaan is villa-achtige bebouwing aanwezig van 2 tot 3 lagen hoog (inclusief kap).

Nieuwe hoogtes

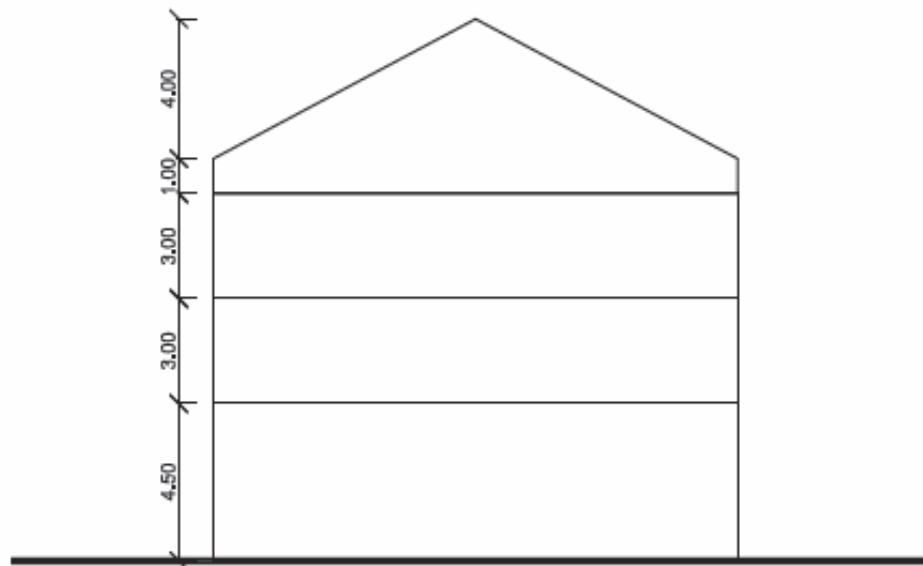
Dichter naar het stationsgebied (de kop) is meer levendigheid en zijn er meer activiteiten wenselijk, passend bij een stationsomgeving. Hierbij hoort ook een bepaalde dynamiek en gepaste stedelijkheid. Het is daarom wenselijk en acceptabel om direct rond het station te intensiveren en met een bijpassende hoogte te bouwen. Zo krijgt het stationsgebied zelf allure. Verder van het station af neemt ook de stedelijkheid en daarmee bouwhoogte af.

Bij de ontwerpers is er het volle besef dat aan de noordkant van de Rembrandtlaan villa achtige bebouwing staat, in een groene, dorpse omgeving. Het betreft bebouwing van maximaal twee lagen met een kap. Het is daarom ruimtelijk niet acceptabel om direct tegenover deze bebouwing hoge bebouwing toe te staan. In het ontwerp is bewust gekozen de bouwhoogte af te laten lopen van de stationzijde richting de bebouwing aan de noordzijde van de Rembrandtlaan.

Aan de zijde van de bypass, tegenover het station, is de maximale bouwhoogte van de nieuwe bebouwing 5 bouwlagen (incl. een kap of een setback). Dat is op deze plek ruimtelijk en stedenbouwkundig verantwoord, omdat de bebouwing aan de bypass onderdeel van het stationsgebied is en het op deze plek rond het station gewenst is om te intensiveren. De nieuwe bebouwing langs de bypass heeft een afschermende werking voor de bebouwing erachter richting de Rembrandtlaan. De hoogte van de nieuwe bebouwing zal vanaf de stationzijde stapsgewijze afnemen richting de bebouwing aan de noordzijde van de Rembrandtlaan. Alleen aan de stationkant is een hoogte van maximaal 19 meter toegestaan. Vervolgens trapt de bebouwing richting de Rembrandtlaan af van maximaal 16 meter, naar maximaal 13 meter. Een en ander stemt overeen met de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie Revitalisering van de Rembrandtlaan. De onderstaande figuren uit de visie visualiseren dat. Allereerst is er een principedoorsnede weergegeven van het aflopen van de bouwhoogte aan de zijde van de bypass (spoorzijde) naar de Rembrandtlaan. Vervolgens is er een figuur opgenomen waarin wordt weergegeven welke feitelijke bouwhoogten er nodig zijn per bouwlaag. Het figuur laat de opbouw van 4 bouwlagen (inclusief kap) zien. De bijbehorende benodigde bouwhoogte is 15,5 meter. In het bestemmingsplan zijn de bouwhoogten op hele getallen afgerond.



principedoorsnede bebouwing aan de kop



voorbeeld 4 lagen inclusief kap)

Voor de bebouwing in de Kop wordt een nuance aangebracht in vormgeving van de bebouwing, met een zogenaamde setback, die van invloed is op de bouwhoogte in en visuele beleving van het gebied.

Zo is de maximale bouwhoogte van de nieuwe bebouwing tegenover de bebouwing aan de noordkant van de Rembrandtlaan maximaal 13 meter, maar dat is inclusief een setback. Door de setback ligt de bebouwing op de bovenste bouwlaag 2 meter terug ten opzichte van de naar het openbaar gebied gekeerde gevels van het gebouw waardoor feitelijk de bebouwing die aan de weg staat nog een verdieping lager is.

De hoogste maximale bouwhoogte is zoals gezegd vastgelegd op 19 meter. Gelet op bovenstaande figuren correspondeert dat met maximaal 5 bouwlagen. 6 bouwlagen, zoals genoemd in verschillende inspraakreacties, is dan ook niet aan de orde. In artikel 20 van de planregels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om (onder andere) de maximale bouwhoogten met 10% te overschrijden, Het betreft hier een algemene afwijkingsbevoegdheid die niet specifiek betrekking heeft op de bouwhoogten in de kop. Een dergelijke afwijking is geen automatisme. Zeker nu er een stedenbouwkundige visie voor dit gebied is vastgesteld en een beeldkwaliteitplan, zal een verzoek om afwijking van de maximale bouwhoogte stedenbouwkundig/ruimtelijk worden beoordeeld aan de hand van deze documenten.

Aspecten die een rol spelen bij het bepalen van acceptabele bouwhoogte

Een verantwoorde bouwhoogte voor nieuwe bebouwing is niet alleen afhankelijk van de hoogte van al aanwezige bebouwing. Zo speelt mee hoe bebouwing onderling is geplaatst, zowel in afstand als in positionering. Ook de ruimte tussen gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte speelt mee. Daarnaast is de oriëntatie van bebouwing belangrijk als ook de beeldkwaliteitseisen die aan nieuwe bebouwing worden gesteld. Deze eisen nuanceren de bouwhoogtes. Met betrekking tot al deze aspecten zijn regels opgesteld in het bestemmingsplan. Bovendien is aanvullend een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het beeldkwaliteitplan gaat onder andere in op de vormgeving van gebouwen. Het streven is om het beeldkwaliteitplan tegelijk met het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter visie te leggen en gelijktijdig met het bestemmingsplan door de gemeenteraad te laten vaststellen.

Met betrekking tot de nieuwe bebouwing op de kop van de Rembrandtlaan is geen sprake van één gesloten bouwmassa. De bebouwing aan de Rembrandtlaan heeft verplichte openingen met groene tussenruimtes, c.q. binnenterreinen. Hiervoor is de regel opgenomen dat er minimaal 15 meter ruimte tussen de bouwdelen langs de Rembrandtlaan zit. Omdat er een verplichte tuinstrook (van minimaal 5 meter breedte) langs de zuidkant van de Rembrandtlaan is vastgelegd, is er meer afstand tot de bestaande woningen aan de noordzijde van de Rembrandtlaan. Op de tuinstrook zijn gebouwen immers niet toegestaan.

Inspraakreactie 1. R. Westerbeek

Reactie

De hoogbouw past niet in de omgeving. Een dergelijke hoogte zal het dorpse karakter permanent ontwrichten.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje bouwhoogte.

Inspraakreactie 2. D.S. Röder

Reactie 1

De hoogbouw past niet in de omgeving. De massieve bebouwing verdraagt zich niet met de bestaande woonomgeving van Bilthoven.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje bouwhoogte.

Reactie 2

Bouwplannen die in aanzienlijke mate gemotoriseerd verkeer aantrekken maken de kruising Jan Steenlaan/Rembrandtlaan alleen nog maar gevaarlijker. In de huidige situatie is de veel te smalle Jan Steenlaan met intensief fietsverkeer naar de scholen, al gevaarlijker geworden.

Commentaar college

De verkeersveiligheid voor fietsers op de Jan Steenlaan heeft de volle aandacht van het college. Hoewel het bestemmingsplan niet ziet op de Jan Steenlaan, hebben de ontwikkelingen in het plangebied wel invloed op de kruising Jan Steenlaan/Rembrandtlaan en het weggedeelte tussen de kruising en de nieuwe rotonde met de Soestdijkseweg Noord. Fietsers maakten op dit gedeelte deels gebruik van het fietspad en deels van de rijbaan. Inmiddels is besloten om zowel de Rembrandtlaan als de Jan Steenlaan als wijkontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h-weg aan te merken. Dit betekent dat de maximumsnelheid hier wordt teruggebracht tot 30 km/h. Vanwege deze lagere snelheid zijn dergelijke wegen beter geschikt om fietsverkeer gemengd met het autoverkeer af te wikkelen. Omdat de verkeersintensiteit op het wegvak tussen de kruising met de Rembrandtlaan en de rotonde met de Soestdijkseweg Noord relatief hoog ligt, is langs dit weggedeelte in de huidige situatie reeds een vrijliggend fietspad aanwezig. Het fietspad eindigt voor het kruispunt met de Rembrandtlaan. Dit wordt in de (nabije) toekomst verlegd tot na het kruispunt met de Rembrandtlaan. Om de verkeersveiligheid op dit punt te verbeteren, wordt de maximumsnelheid, zoals gesteld, teruggebracht naar 30 km/h en worden aanvullende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. Ter hoogte van de fietsoversteek wordt op de Jan Steenlaan een middengeleider aangebracht om het passeren van auto's ter hoogte van de fietsoversteek te voorkomen en er wordt een systeem met lampjes in de oversteek bij de rotonde aangebracht om de attentiewaarde van overstekende fietsers te verhogen. Als gevolg van deze maatregelen is de verkeersveiligheid voor fietsers in voldoende mate gewaarborgd.

Reactie 3

Er wordt een alternatief beschreven waarin ten hoogste drie bouwlagen voor handel en nijverheid bestaande uit meerdere los van elkaar staande gebouwen (geen aaneengesloten hoge 'muur'). Het genereren van intensieve verkeersstromen dient daarbij zoveel mogelijk vermeden te worden.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte en de beantwoording hiervoor, onder reactie 2. Specifiek wordt gewezen op het feit dat de bebouwing aan de zijde van de Rembrandtlaan niet mag bestaan uit een aaneengesloten bebouwingwand. Dit is ook als zodanig in de planregels vastgelegd. Daarnaast wordt opgemerkt dat er aanvullend op het voorontwerpbestemmingsplan een nadere mobiliteitstoets is uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het bestemmingsplan, waarin flexibiliteit is opgenomen ten aanzien van de functies die in de bebouwing kunnen worden ondergebracht, uitvoerbaar is. De mobiliteitstoets wordt verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Inspraakreacties 3,9,10,18,19,20,21,22,25,26,47,51,53 t/m 55,57,61 t/m 68, 72, 82, 83, 89 t/m 93, 101 t/m 108 Gelijkkluidende individuele inspraakreacties

De onderstaande belanghebbenden hebben een individuele inspraakreactie ingediend. De reacties zijn grotendeels gelijkkluidend en van eenzelfde strekking. De samenvatting heeft betrekking op de meest uitgebreide versie van de grotendeels gelijkkluidende inspraakreacties.

Lijst grotendeels gelijkkluidende individuele inspraakreacties

- 3. M. van Merriënboer
- 9. Wijn
- 10. Van Hoeve
- 18. Wemelsfelder
- 19. Wolters-Schweitzer
- 20. Wolters
- 21. De Brouw
- 22. Muller
- 25. Van Kinschot
- 26. Geelen-Janssen
- 47. Peerdeman
- 51. Van Esveld-Plugge
- 53. Van Hoeve
- 54. Westerwoudt
- 55. Ruijgrok
- 57. Van Zelm-van Eldik
- 61. Ekker
- 62. Gerritsen

63. Dijkerman-van Rees
64. Peters
65. Huisman
66. Nijessen
67. De Beij
68. De Beij-Zon
72. Abbenhuis
82. Go
83. Zwart
89. Wennens
90. Van Oudheusden
91. Van Bonzel
92. Van Bonzel
93. Strijbos
101. Hooft
102. Schaafsma - Honders
103. V.d. Meijden
104. Van Donselaar
105. Mastenbroek
106. Gunneweg
107. Wyga
108. Wyga – van Walsem

Samenvatting gelijklopende inspraakreactie

Reactie 1

Hoogbouw op deze locatie staat in scherp contrast met de uitstraling van het dorp. Het bouwblok is conflicterend ten opzichte van de aanwezige klassieke Bilthovense woonbebouwing met een of twee bouwlagen en kap.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Station Bilthoven krijgt door de hoogbouw dezelfde uitstraling als Utrecht Overvecht. De onderscheidende aanblik van de groene suburb Bilthoven gaat niet alleen voor de inwoners maar ook voor de buitenwereld verloren.

Commentaar college

Verwezen wordt naar de algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat de keuze voor de bouwmogelijkheden zorgvuldig tot stand is gekomen. Voorafgaand aan het voorontwerpbestemmingsplan is een stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' door de gemeenteraad vastgesteld.

Bij de bouwmogelijkheden wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de overgang naar het woongebied.

Reactie 3

Als maximale bouwhoogte wordt voorgesteld om aan te sluiten bij Rembrandtlaan 22 t/m 26. Dit kantoorpand heeft drie bouwlagen met een deels terug liggende derde laag en loopt af naar de woningen aan weerszijden van het pand.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 4

Er ontstaat naar verwachting schade als gevolg van de planologische wijziging (waardevermindering van woning). Als de bestemmingswijziging doorgang vindt zal deze planschade bij de gemeente geclaimd worden.

Commentaar college

Het staat insprekers vrij na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen. De gemeente heeft met de eigenaar van de gronden in het kopgebied een overeenkomst afgesloten. Hierin is onder andere bepaald dat planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

Inspraakreactie 4. W.F. Harrems

Reactie 1

Het ontwerp met de bouwhoogte past op geen enkele wijze bij de villa's aan de Rembrandtlaan en Jan Steenlaan.

Commentaar college

Zie de algemene beantwoording onder het kopje bouwhoogte.

Reactie 2

Degenen die op het NS station uitstappen of het slechts passeren zullen een eerste indruk krijgen van een lelijke stadse gemeente. Het bestaansrecht van Bilthoven moet voor ogen gehouden worden. Anders vervalt de gemeente naar het niveau van een middelmatig dorp.

Commentaar college

Verwezen wordt allereerst naar de algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat de keuze voor de bouwmogelijkheden zorgvuldig tot stand is gekomen. Voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan is een stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' door de gemeenteraad vastgesteld. De stedenbouwkundige visie gaat (onder andere) uit van nieuwe bebouwing met gemengde functies op de kop van de Rembrandtlaan zodat een levendige voorkant naar het station wordt gevormd en de inmiddels gerealiseerde bypass wordt begeleid. De bebouwing

heeft een aaneengesloten wand aan de kant van het Station. Aan de kant van de Rembrandtlaan is de bebouwing kleinschaliger en is er meer openheid tussen de gebouwen, zodat de tuinen/het groen van de binnenhoven zichtbaar zijn vanaf de Rembrandtlaan. Bovendien is inmiddels een beeldkwaliteitplan opgesteld. Het beeldkwaliteitplan zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter visie worden gelegd. In het beeldkwaliteitplan worden randvoorwaarden gesteld ten aanzien van de vormgeving en uitstraling van gebouwen. Hierbij wordt uitgegaan van een kwalitatief hoogwaardige uitstraling die past bij Bilthoven. Concrete bouwplannen worden niet alleen getoetst aan het bestemmingsplan (gebaseerd op de stedenbouwkundige visie), maar ook aan het beeldkwaliteitplan.

Reactie 3

Er is bezorgdheid over de schade die de bouwplannen kan toebrengen aan de woning. Daaruit voortkomende planschade zal bij de gemeente worden geclaimd.

Commentaar college

Het staat insprekers vrij na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan een planschadeverzoek in te dienen. De gemeente heeft met de eigenaar van de gronden in het kopgebied een overeenkomst afgesloten. Hierin is onder andere bepaald dat planschade voor rekening van de initiatiefnemer komt.

Inspraakreacties 5 t/m 8,11,12,14 t/m 17, 24, 27 t/m 46, 48 t/m 50, 52, 58 t/m 60, 69 t/m 71, 74 t/m 80, 95 t/m 98

De onderstaande belanghebbenden hebben een individuele inspraakreactie ingediend. De reacties zijn grotendeels gelijklopend en van eenzelfde strekking. De samenvatting heeft betrekking op de meest uitgebreide versie van de grotendeels gelijklopende inspraakreacties.

Lijst grotendeels gelijklopende individuele inspraakreacties

5. De heer Ruskamp
6. Nix
7. Engelbertink
8. Meyenfeldt-Droste
11. Ouwendijk
12. Donker-Raijmakers
14. Kok
15. Van Nouhuys-Schothorst
16. Van Nouhuys
17. Breel
24. Ruskamp-Oosthoek
27. Egberts
28. Spelberg

29. Heijboer-Sander
30. Vroegh
31. Schotgerrits
32. Rijdell
33. Van der Kerk-van Hoof
34. Hardeveld
35. Van Monsjou en Van Monsjou-Krijger
36. Meinardi
37. Rondhuis en Rondhuis Berdenis van Berlekom
38. Bluemink en Elswijk
39. Kunze
40. Van Lier
41. Van Droogenbroeck
42. Overdijkink
43. Schotgerrits
44. Elffers
45. Hansma
46. Van Doorn
48. De Vries
49. Van Eden
50. Vos-de Jong
52. Boer-Meijer
58. Majtlis-de Haas
59. Chabot-Slavenburg
60. Chabot
69. Van der Kooij-Simonis
70. Molenaar
71. Boon
74. Mantel
75. Disch-Jacobson
76. Bilderbeek-van Caspel
77. De Bruyn
78. Holtbach
79. Poortvliet
80. Kanters
95. Penning
96. Rölkens
97. Kimman
98. Kimman-Wadman

Samenvatting gelijkluidende inspraakreactie

Reactie 1

Dat de ruimtelijke uitstraling van het gebied moet veranderen in dat van een groen dorp wordt onderschreven. De bouwhoogtes tot meer dan 20 meter en gebouwen met 6,5 en 4 bouwlagen passen daar niet in. Bebouwing die niet 'dorps' is steekt af bij de bestaande villabouw.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Er wordt voorgesteld dit deel van het plan te verwijderen. Een maximale bouwhoogte van 3 lagen met een terug liggende 3^e laag zoals het pand Rembrandtlaan 22 t/m 26 is het absolute maximum voor de bouwhoogte.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 3

Het is de vraag of er genoeg belangstelling is voor de voorgestelde gebouwen om ze rendabel te maken. Er is geen behoefte aan meer leegstand.

Commentaar college

De gemeente heeft een overeenkomst gesloten ten aanzien van de kop van het gebied met de eigenaar van de gronden. Deze heeft concrete plannen om in de kop van het gebied een hotel met onder andere een restaurant, vervangende kantoorruimte voor de Difrax en andere gebruikers en appartementen te realiseren. Hieruit kan afgeleid worden dat er belangstelling is. Bovendien heeft dit gebied een zodanig gemengde bestemming gekregen dat er meerdere gebruiksmogelijkheden zijn.

Inspraakreactie 13. A.P. van Hoeve

Reactie 1

De voorgestelde bebouwing past niet bij de aanwezige klassieke Bilthovense woonbebouwing met veel lagere bouwhoogtes in de directe omgeving. Het past niet in de genoemde 'ruimtelijke uitstraling van een groen dorp'.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Er wordt voorgesteld dit deel van het plan te verwijderen. Een maximale bouwhoogte van 3 lagen met een terug liggende 3^e laag zoals het pand Rembrandtlaan 22 t/m 26 is het

absolute maximum voor de bouwhoogte.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 3

Als maximale bouwhoogte wordt voorgesteld om aan te sluiten bij Rembrandtlaan 22 t/m 26. Dit kantoorpand heeft drie bouwlagen met een deels terug liggende derde laag en loopt af naar de woningen aan de weerszijden van het pand.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Inspraakreactie 23. G.A. van der Knaap

Reactie

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de hoogbouw. Drie bouwlagen is de maximale bouwhoogte wat in het Rembrandtlaangebied thuis hoort.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Inspraakreactie 56. R.M. Willems

Reactie 1

Kantoren en winkels met bouwlagen van zes etages horen niet thuis in Bilthoven-Noord.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de manier waarop de gemeente met cultureel erfgoed omgaat. Er zijn al diverse gebouwen op de Jan Steenlaan gesloopt (o.a. tuinmanswoning, stationswoning). Er wordt bezwaar gemaakt tegen het moeten wijken van villa De Timpe voor de plannen.

Commentaar college

In de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'revitalisering van de Rembrandtlaan' zijn keuzes gemaakt en onderbouwd ten aanzien van de gewenste bebouwing in het gebied. Deze keuzes zijn vertaald in het bestemmingsplan. Daarnaast wordt opgemerkt dat de gemeente zeer weloverwogen om gaat met haar cultureel erfgoed. De gemeenteraad heeft voor de gehele gemeente een cultuurhistorische waardenkaart vastgesteld waarin de cultuurhistorisch waardevolle structuren en objecten zijn beschreven en weergegeven. Villa De Timpe is daarop niet als cultuurhistorisch aangegeven. Bovendien

is er geen sprake van een monument. Het pand is dan ook niet wettelijk beschermd. Nu de eigenaar de villa wenst te slopen kan en wil de gemeente dat niet tegenhouden. De toelichting zal echter wel worden aangevuld met een beknopte beschrijving van het aspect Cultuurhistorie.

Inspraakreactie 73. C. van der Elst

Reactie 1

De plannen met een bouwhoogte van tussen de 19 en 20 meter zorgen voor een aantasting van het beeld rondom en ten aanzien van Bilthoven. Dit leidt tot een waardedaling waardoor de gemeente er over de jaren heen fors op achteruit gaat. Het karakter van mooi en groen wonen wordt aangetast.

Commentaar college

Verwezen wordt naar de algemene beantwoording Bouwhoogte.

Inspraakreactie 81. Bewonersvereniging Bilthoven-Noord

Reactie 1

De opgenomen bouwhoogte in de kop is onaanvaardbaar. Noch in het ontwerp van bureau Khandekar als in de klankbordgroep is sprake geweest van de bouwhoogte van 19 meter (met vrijstellingsbevoegdheid voor B&W van 10%). In de plannen zijn vijf bouwlagen (inclusief kap) voorzien terwijl tijdens de commissie Openbare Ruimte op 17 januari aangegeven is dat er geen plint zou zijn. Dit geldt ook voor de opgenomen hoogtes voor de 4 en 3 bouwlagen die opgerekt zijn tot 16 resp. 13 meter met 10% vrijstelling.

Met de voorgestelde bouwhoogte wordt geen rekening gehouden met de woonhuizen langs de Rembrandtlaan en omgeving. De bouwhoogte wijkt erg af van het oorspronkelijke Masterplan Centrum waarbij een maximale bouwhoogte van 3 à 4 bouwlagen voor dit deel van de Rembrandtlaan was voorzien.

Commentaar college

Zie de algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Er wordt bezwaar gemaakt tegen detailhandel. In het plan is kleinschalige detailhandel uitgewerkt op 500 m² en twee keer 200 m². Dit is geen kleinschalige detailhandel meer. Daarnaast is er op de locatie nooit sprake geweest van detailhandel. De opgenomen mogelijkheid voor detailhandel is in tegenspraak met art. 3.4 waarin is opgenomen dat detailhandel niet is toegestaan behalve bedrijfsgerelateerde detailhandel. De komst van detailhandel is ongewenst vanwege de leegstand in de bestaande winkelgebieden. Bij geen

enkele gemeentelijke inventarisatie of visie (zoals de detailhandelsnota) is detailhandel voorzien of gewenst voor dit gebied.

De ontwikkeling is mede gelet op de ligging nabij de woonwijk ongewenst.

Commentaar college

In het voorontwerpbestemmingsplan is in het kopgebied inderdaad detailhandel toegestaan. Hierbij is in de planregels bepaald, anders dan waar insprekers van uitgaan, dat vestigingen een maximale brutovloeroppervlakte (bvo) van 200m² mogen hebben. Er is daarnaast 1 vestiging van maximaal 500m² toegestaan. Deze oppervlaktes zijn opgenomen omdat de gemeente ter plaatse inderdaad geen regulier winkelgebied wil laten ontstaan. Het detailhandelsbeleid van de gemeente is immers gericht op concentratie van detailhandel in het centrum en niet in het gebied Rembrandtlaan. Gedacht wordt aan kleine vestigingen die gerelateerd zijn aan een station/op reizigers zijn gericht. Grote vestigingen passen daar niet bij. Om dit beter te borgen zal het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast, in die zin dat uitsluitend stationsgerelateerde detailhandel is toegestaan en dat rechtstreeks uitsluitend vestigingen van 200m² bvo zijn toegestaan. Voorts wordt een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om 1 grotere vestiging toe te staan (maximaal 500m² bvo). Indien een verzoek wordt ingediend voor een grotere vestiging zal worden afgewogen of er inderdaad sprake is van stationsgerelateerde detailhandel.

Gelet op het bovenstaande wordt concurrentie met de detailhandel in het centrum niet verwacht.

Tot slot wordt opgemerkt dat artikel 3.3 waarnaar in de inspraakreactie wordt verwezen betrekking heeft op de bestemming Bedrijf en niet op de bestemming Gemengd-2. Deze laatstgenoemde bestemming is opgenomen voor het kopgebied.

Reactie 3

Voor wat betreft het deel 'romp' is onder andere de bestemming sport/recreatie opgenomen met bijbehorende detailhandel. De bouwhoogte van 10 meter is aanzienlijk. De mogelijkheid van detailhandel bij de bestemming recreatie/leisure is op basis van eerder genoemde argumenten ongewenst.

Commentaar college

De bestemming sport/recreatie voor het rompg gebied is in lijn met de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie. De bijbehorende detailhandel die tevens mogelijk wordt gemaakt is geen op zich zelf staande detailhandel, maar detailhandel die behoort bij de functie sport/recreatie. Gelet op dit specifieke karakter wordt concurrentie met de detailhandel in het centrum niet verwacht.

Reactie 4

Voor wat betreft het deel 'romp' is langs de Spoorlaan een deel van het gebied roze bestemd. De kaart van het bestemmingsplan is hier onduidelijk. Het blijkt dat de bestaande bestemming en het bestaande gebruik gehandhaafd blijft. B&W heeft een

wijzigingsbevoegdheid wat betreft gebruik.

Een en ander dient wel in overeenstemming te zijn met het plan Khandekar.

Commentaar college

De constatering dat voor het rompgebied voor de bestemmingslegging in het voorontwerpbestemmingsplan is uitgegaan van de bestaande (planologische) situatie, is juist. In het ontwerpbestemmingsplan (de volgende stap in de bestemmingsplanprocedure) zal voor een gedeelte van de romp alsnog een rechtstreekse bouwtitel worden opgenomen. Hier is door MK Ski inmiddels een concreter plan ontwikkeld dat vertaald kan worden in het bestemmingsplan. Het plan past binnen de kaders van de stedenbouwkundige visie. Voor enkele andere gebieden die op termijn voor ontwikkeling in aanmerking komen en waarvan ontwikkeling binnen de bestemmingsplanperiode van 10 jaar verwacht wordt, zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen (rode rasters). Ter plaatse kunnen de gebruiks- en bouw mogelijkheden gewijzigd worden onder voorwaarden (zie artikel 21 in combinatie met de verbeelding/kaart). De gebruiksmogelijkheden zijn in de wijzigingsregels opgesomd en voor de bouw mogelijkheden wordt verwezen naar de vastgestelde stedenbouwkundige visie.

Reactie 5

Voor wat betreft het deel 'staart' is eveneens een deel van het gebied langs het spoor roze bestemd. Voor dit gebied heeft het college eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. De randvoorwaarden uit de stedenbouwkundige visie (Khandekar) zijn van toepassing (maximaal 3 bouwlagen). Het College dient terughoudend te zijn met de invulling van het gebied vanwege de directe aansluiting bij de woonhuizen van de wijk De Leijen.

Commentaar college

In het staartgebied, aan de zijde van het spoor, is de bestemming Bedrijf en voor een deel de bestemming Bedrijf-Railverkeer opgenomen. Tevens is op een gedeelte (daar waar nog onbebouwde NSgronden aanwezig zijn) een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wordt (onder andere) getoetst aan de stedenbouwkundige visie "Revitalisering van de Rembrandtlaan" (zie ook artikel 21.3 van de planregels)

Reactie 6

Bij de verdere invulling van de gebouwen is het nodig aandacht te geven aan de toename van het verkeer (o.a. als gevolg van hotel/congresfunctie en leisureactiviteit). Het gebied, dat aan drie kanten omsloten is door woongebieden, heeft een zeer beperkte wegcapaciteit en kan niet veel extra verkeersbewegingen hebben.

Commentaar college

In de toelichting van het bestemmingsplan is reeds aandacht besteed aan de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkelingen en de verkeersafwikkeling. Inmiddels is een actuele mobiliteitstoets opgesteld. Deze wordt verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Uit deze mobiliteitstoets blijkt dat de capaciteit van de wegen voldoende is om de toename van het verkeer af te wikkelen. De verkeersveiligheid voor

fietsers heeft daarbij nadrukkelijk de aandacht van het college. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen worden op de Jan Steenlaan tussen de nieuwe rotonde en de kruising met de Rembrandtlaan aanvullende maatregelen getroffen (zie reactie 2.2).

Reactie 7

De plankaart is nog niet aangepast aan de huidige situatie met de rotonde.

Commentaar college

Gedoeld wordt op de ondergrond van de plankaart (verbeelding). Voor de ondergrond wordt de Grootschalige Basiskaart Nederland gebruikt. Recente bebouwing en wijzigingen zijn daar doorgaans nog niet op verwerkt. De ondergrond heeft echter geen juridische betekenis. De bestemmingslegging heeft wel juridische betekenis, maar deze is reeds aangepast aan de reeds feitelijke aanwezige nieuwe situatie.

Reactie 8

Er wordt aandacht gevraagd voor de gevaarlijke situatie bij de rotonde voor fietsers en voetgangers (is niet aan de orde in dit bestemmingsplan). Een snelle oplossing is nodig. In dat kader wordt verwezen naar het advies van de Klankbordgroep Centrumplan van 14 januari 2014.

Commentaar college

De veiligheid voor het fietsverkeer heeft de volle aandacht van het college. Er is door het college per brief gereageerd op het advies, waarbij een aantal aanvullende maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid zijn aangekondigd. Binnenkort worden attentieverhogende maatregelen gerealiseerd in de vorm van knipperende lichten in het wegdek ter hoogte van de nieuwe rotonde. Een soortgelijk systeem is op de rotonde Biltse Rading/Groenekanseweg gerealiseerd. Ook wordt een middengeleider op de Jan Steenlaan ter hoogte van de fietsoversteek gerealiseerd. Zie ook reactie 2.2.

Reactie 9

Het verkeer dat van de toegangsweg voor de P&R gebruik gaat maken wordt afgewikkeld via de rotonde over de Jan Steenlaan en Rembrandtlaan. Dit is momenteel al een gevaarlijke situatie. De gemeente dient oog te hebben voor deze situatie en oplossingen hiervoor te zoeken.

Commentaar college

De ontsluiting van de P&R-voorziening nabij het treinstation via de Rembrandtlaan levert geen problemen op. Op het totale verkeersaanbod is het verkeer van en naar de P&R relatief beperkt. Bovendien is een alternatieve ontsluiting van het terrein via bijvoorbeeld de Soestdijkseweg niet mogelijk en niet wenselijk. Het ruimtebeslag van het nieuwe tracé van deze weg en de verdiepte ligging in verband met de spoorkruising maken een aansluiting van het P&R-terrein op dit punt niet mogelijk. De P&R wordt daarom via de Rembrandtlaan ontsloten. Dit leidt op de toeleidende wegen (Jan Steenlaan en Rembrandtlaan) niet tot onacceptabel hoge verkeersintensiteiten. Bovendien is langs de Jan Steenlaan tussen de

rotonde en het kruispunt met de Rembrandtlaan reeds een vrijliggende fietsvoorziening gerealiseerd en worden aanvullende maatregelen gerealiseerd om de verkeersveiligheid te bevorderen, zie ook reactie 2.2.

Reactie 10

In de klankbordgroep is veel aandacht besteed aan beeldkwaliteit. De bewonerscommissie gaat er vanuit dat de gemeente de opmerkingen en uitkomsten van de klankbordgroep niet naast zich neer zal leggen.

Commentaar college

Momenteel wordt een beeldkwaliteitplan opgesteld, waaraan concrete bouwplannen getoetst worden. Bij de totstandkoming van en de afwegingen met betrekking tot het beeldkwaliteitsplan wordt de input van de klankbordgroep meegewogen. De verwachting is dat het beeldkwaliteitplan gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie wordt gelegd, zodat iedereen er op kan reageren.

Inspraakreactie 84. Hart VOOR Bilthoven

Reactie 1

De revitalisering van het rommelig bedrijventerrein langs de Rembrandtlaan is een goede zaak als het uitgangspunt 'dorps' wordt gehandhaafd. De plannen voor de gebouwen zijn qua bouwhoogte niet 'dorps' te noemen. Het genoemde argument dat in een stationsgebied wel hoog gebouwd kan worden wordt afgewezen. De voorgestelde bouwhoogte is onacceptabel.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

De bouwmassa wordt als stedelijk gezien. Het deel langs de Jan Steenlaan sluit direct aan op de villabouw ter plaatse. De voorgestelde bouwmassa is niet in lijn met het uitgangspunt zoals verwoord in de Structuurvisie 2030 met betrekking tot 'kwaliteit boven kwantiteit'. De voorgestelde bouwmassa is niet acceptabel.

Commentaar college

In de algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte wordt reeds ingegaan op de massa van de te realiseren bebouwing. Benadrukt wordt dat aan de zijde van de woningen aan de Rembrandtlaan sprake is van maximaal 3 bouwlagen (waarvan 1 bouwlaag terug ligt of wordt uitgevoerd als kap). Aan de zijde van de Jan Steenlaan is er sprake van een grotere afstand tussen de nieuwe bebouwing en de voorgevel van de woningen dan aan de Rembrandtlaan.

Reactie 3

Er wordt voorgesteld het Beeldkwaliteitplan Centrum te gebruiken. In dit plan is een maximum bouwhoogte aangegeven van 4 bouwlagen. Het is onduidelijk wat de reden is om het beeldkwaliteitsplan aan de kant te schuiven.

Commentaar college

Zie voor beantwoording onder inspraakreactie 85, de aanvulling van de heer J.G.L. Klooster onder reactie 2.

Inspraakreactie 85. Klooster

De reactie is hetzelfde als reactie nr. 5, maar kent de volgende aanvulling.

Reactie 1

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de procedure. Voordat het plan ter visie is gelegd werd al een overeenkomst getekend. In de Biltse Courant is aangegeven dat met de ondertekening van de overeenkomst het officiële startschot is gegeven en de verwachting is dat De Timpe in 2018 af zal zijn. Tevens hebben de raadsleden het plan in november ter beoordeling voorgelegd gekregen terwijl de procedure met de ter visie legging en inspraak nog plaats moest vinden.

Commentaar college

Opgemerkt wordt dat er reeds meerdere besluiten zijn genomen met betrekking tot de ontwikkeling van het gebied. Zo is de stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan in januari 2013 reeds door de gemeenteraad vastgesteld en is er zoals inspreker ook aangeeft reeds een anterieure overeenkomst gesloten ten aanzien van de ontwikkeling van de kop van het gebied. Dit is zeker geen ongebruikelijke gang van zaken en is zelfs zeer gewenst omdat een bestemmingsplan uitvoerbaar dient te zijn. Indien er in het geheel geen voorafgaande afspraken zijn over de ontwikkeling van het gebied, is het niet aannemelijk dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Het voorgaande neemt echter niet weg dat de gemeenteraad nog dient te beslissen over het bestemmingsplan met inachtneming van hetgeen in het kader van de procedure naar voren wordt gebracht. Indien dit leidt tot andere keuzes dan hetgeen overeengekomen m.b.t. de 'kop' van het gebied kan de overeenkomst worden ontbonden. De volgende stap in het proces is dat het ontwerpbestemmingsplan wordt opgesteld. De onderhavige Nota Inspraak maakt daar onderdeel van uit en waar nodig wordt het ontwerpbestemmingsplan aangepast naar aanleiding van de reacties. Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan wordt ook het beeldkwaliteitplan ter visie gelegd. De zienswijzen op beide documenten worden beoordeeld en waar nodig verwerkt. Het streven is vervolgens dat het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitplan gelijktijdig door de gemeenteraad worden vastgesteld.

Reactie 2

In het goedgekeurde beeldkwaliteitsplan zijn voor dit gebied 4 bouwlagen opgenomen. Daar wordt nu vanaf geweken.

Er wordt gevraagd naar de waarde van het door de Raad goedgekeurde beeldkwaliteitsplan.

Commentaar college

In de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan, wordt voor de kop van het gebied uitgegaan van 5, 4 en 3 bouwlagen. Deze stedenbouwkundige visie vervangt het beeldkwaliteitplan Centrum voor wat betreft het gebied ten noorden van het spoor. Het aantal toegestane bouwlagen is in het bestemmingsplan vertaald in hoogten in meters, zie ook de algemene beantwoording Bouwhoogte.

Momenteel wordt er ook een beeldkwaliteitplan opgesteld voor het gebied aan de Rembrandtlaan. Dit beeldkwaliteitplan zal dienen als aanvullend toetsingskader voor de feitelijke bouwaanvragen. Het beeldkwaliteitplan gaat niet zo zeer over de stedenbouwkundige uitgangspunten (structuur, massa, hoogten, enzovoorts) als wel over de feitelijke vormgeving van de gebouwen binnen de uitgangspunten uit de stedenbouwkundige visie en het bestemmingsplan.

Inspraakreactie 86. J.A.F. van Zwieteren

Reactie 1

Er wordt afgeweken van het GVVP. Door de ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit van de Jan Steenlaan toe tot 5.300 mvt/etmaal terwijl de raad besloten heeft de intensiteit op de Jan Steenlaan terug te brengen tot 2.500 mvt/etmaal. Er wordt formeel bezwaar gemaakt tegen de afwijking van het GVVP.

Commentaar college

Er is inderdaad besloten af te wijken van het GVVP. Een en ander zoals in de toelichting van het bestemmingsplan aangegeven. De afwijking is een gevolg van een integrale afweging van verschillende belangen waaronder de bewoners van de Rembrandtlaan.

Reactie 2

Op pagina 17 wordt gesteld dat er bij geen enkele weg de kritische grens van 5.000 mvt/etmaal voor 30 km/h-wegen wordt overschreden. In de tabel op pagina 18 is een verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal voor de Jan Steenlaan opgenomen. Is er een verklaring voor de schijnbare tegenstelling?

Commentaar college

In het ASVV (CROW, 2004) is opgenomen dat binnen een 30 km/h-zone ter indicatie kan worden uitgegaan van een acceptabele intensiteit van 5.000 à 6.000 mvt/etmaal. De maximaal wenselijke intensiteit op erftoegangswegen is dus niet strak omlijnd, maar ligt wel in die orde van grootte. In het bestemmingsplan is ook aangegeven dat een verkeersintensiteit op de Rembrandtlaan tot 6.000 mvt/etmaal acceptabel is. Dit geldt ook voor de andere wegen in en rondom het plangebied waar een maximumsnelheid van 30 km/h wordt ingesteld. De maximaal wenselijke intensiteit op deze wegen ligt derhalve tussen de 5.000 en 6.000 mvt/etmaal.

De verkeersintensiteit op de Jan Steenlaan-Oost bedraagt op basis van de geactualiseerde mobiliteitstoets, die bij het ontwerpbestemmingsplan zal worden gevoegd, 5.519 mvt/etmaal inclusief ontwikkeling en ligt daardoor binnen de genoemde marge van 5.000-6.000 mvt/etmaal. Bovendien bedraagt de verkeersintensiteit exclusief ontwikkeling circa 5.222 mvt/etmaal, waardoor de toename als gevolg van de ontwikkeling beperkt is. Bovendien is op het wegvak van de Jan Steenlaan, tussen de kruising met de Rembrandtlaan en de nieuwe rotonde een fietspad aanwezig, omdat op dat wegvak de verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal wordt overschreden. Er is daarom op beide wegvakken van de Jan Steenlaan sprake van een acceptabele situatie. Het bestemmingsplan wordt op dit punt verduidelijkt.

Reactie 3

Er wordt bezwaar gemaakt tegen het aantal woningen dat met de wijzigingsbevoegdheid gerealiseerd kan worden op het KPN-terrein. Het genoemde maximum van 3 is te hoog. Gelet op de bebouwing in de omgeving zou het beter passen om hier één of maximaal twee woningen toe te staan. Daarnaast is de goot- en bouwhoogte punt van bezwaar gelet op die van omliggende kantoren.

Commentaar college

De gemeente heeft de mogelijkheden van het perceel zorgvuldig afgewogen. De kavel heeft een zodanige omvang (circa 1500m²) dat maximaal 3 woningen ruimtelijk goed zijn in te passen. De toegestane goot- en bouwhoogten zijn afgestemd op de omliggende woonpercelen.

Reactie 4

Er is bezorgdheid over de schade die de bouwplannen kan toebrengen aan de woning. Daaruit voortkomende planschade zal bij de gemeente worden geclaimd.

Commentaar college

Zie voor commentaar inspraakreactie 3 onder reactie 4.

Inspraakreactie 87. S. Ottens

Reactie 1

De bouwhoogtes staan in scherp contrast met de 'uitstraling van het dorp'. Het voorontwerp voldoet niet aan het uitgangspunt van een groen dorp.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje bouwhoogte.

Reactie 2

Het idee om een café in de buurt van het station spreekt erg aan. Het is wel de vraag hoe het verkeerstechnisch allemaal veilig geregeld kan worden.

Commentaar college

Voor wat betreft de door inspreker gestelde vraag ten aanzien van de verkeersveiligheid wordt verwezen naar de beantwoording bij inspraakreactie 2.2.

Reactie 3

In het goedgekeurde beeldkwaliteitplan voor het Centrum zijn voor dit gebied 4 bouwlagen opgenomen. Daar wordt nu vanaf geweken. Er wordt gevraagd naar de waarde van het door de Raad goedgekeurde beeldkwaliteitsplan.

Commentaar college

Zie voor beantwoording onder inspraakreactie 85.

Inspraakreactie 88. Hofstra Holding B.V.

Rembrandtlaan 11A ontbreekt op de plankaart. Dit conform de beschikking van Burgemeester en wethouders van 13 februari 2012. De garage (nr 11 TR op de beschikking) is bestemd als bedrijf terwijl deze garage bij de woning Rembrandtlaan 11A hoort vanwege de zijingang (deur).

Commentaar college

Voor de ondergrond worden de meest actuele GBKN kaarten gebruikt. Hierop heeft de gemeente zelf geen invloed. De bestemming van de gronden is bepalend. De plankaart wordt zodanig aangepast dat de garage binnen de bestemming 'Wonen' valt."

Inspraakreactie 94. Fietsersbond

De verkeerssituatie op de Jan Steenlaan is problematisch. Op basis van het vigerend bestemmingsplan is er onvoldoende ruimte voor een adequate voorziening voor fietsers. In voorliggend bestemmingsplan is hier geen verbetering te zien.

Voor een goede, veilige fietsvoorziening is het nodig dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd in het bestemmingsplan zowel rondom de rotonde als langs de Jan Steenlaan (van de rotonde tot voorbij de kruising Rembrandtlaan). Er wordt voorgesteld de plangrens te verleggen naar de tuinen aan de noordzijde van de Jan Steenlaan zodat er een strook beschikbaar komt voor de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde. Mocht dit niet gedaan worden, dan zal aan de zuidzijde van de laan ruimte gevonden moeten worden. De urgentie van een aanpassing van het profiel van de Jan Steenlaan was al hoog vanwege de concentratie van voorzieningen en de functie van ontsluitingsweg voor De Leijen. Vanwege de extra verkeersdruk vanwege de sluiting van de Leijenseweg is de realisatie van een vrijliggend fietspad topprioriteit.

Commentaar college

De verkeersveiligheid voor fietsers op de Jan Steenlaan heeft de volle aandacht van het

college. Hoewel het bestemmingsplan niet ziet op de Jan Steenlaan, kunnen ontwikkelingen in het plangebied wel invloed hebben op de kruising Jan Steenlaan/Rembrandtlaan en het gedeelte tussen de kruising en de nieuwe rotonde. Opgemerkt wordt dat is besloten om zowel de Rembrandtlaan als de Jan Steenlaan als wijkontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h-weg aan te merken. Dit betekent dat de maximumsnelheid hier wordt teruggebracht tot 30 km/h. Dergelijke wegen zijn geschikt om fietsverkeer gemengd met het autoverkeer af te wikkelen, waarbij een maximaal wenselijke verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etmaal geldt. Wanneer deze intensiteit niet wordt overschreden, zijn vrijliggende fietsvoorzieningen niet nodig. Op de Jan Steenlaan ten oosten van de Rembrandtlaan en de Rembrandtlaan ligt de verkeersintensiteit niet hoger dan 6.000 mvt/etmaal. Op het wegvak van de Jan Steenlaan tussen de kruising met de Rembrandtlaan en de nieuwe rotonde ligt de verkeersintensiteit hoger. Daarom is op dit wegvak reeds een vrijliggend fietspad aanwezig. Om de verkeersveiligheid op dit punt te verbeteren, wordt in de toekomst het vrijliggende fietspad verlengd tot na de kruising. Verder wordt de snelheid teruggebracht en worden attentieverhogende maatregelen getroffen. Het mengen van fietsverkeer met het gemotoriseerd verkeer is vanaf dit punt acceptabel, wanneer de wegen de status van erftoegangsweg 30 km/h krijgen. Zonder aankoop of onteigening van gronden is het aanleggen van vrijliggende fietspaden overigens fysiek ook niet mogelijk. Dit neemt niet weg dat bezien wordt welke maatregelen kunnen worden genomen en welke inrichting het meest geschikt is om het fietsverkeer goed en veilig af te wikkelen. Het betreft attentieverhogende maatregelen op de rotonde en een middengeleider op de Jan Steenlaan, zie ook reactie 2.2.

Inspraakreactie 99. R.J. Baurdoux – H.D. Baurdoux

Reactie 1

De bouwhoogte doet afbreuk aan het dorps karakter van Bilthoven. De maximum bouwhoogte zou niet meer mogen bedragen dan drie lagen waarbij de derde laag een 'teruggetrokken' karakter zou moeten krijgen.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

De bouwhoogte zal grote invloed hebben op de zonval en privacy van de tuinen welke zich bevinden in de directe omgeving van deze hoogbouw.

Commentaar college

De afstand tussen de woning van inspreker en de nieuwbouw bedraagt circa 65 meter. Deze afstand is dermate groot dat verlies aan zonlicht en privacy niet aan de orde is. Ook voor de woningen aan de Rembrandtlaan die op kortere afstand van de nieuwbouw zijn gelegen, wordt geen verlies aan zonlicht en privacy verwacht. De afstanden tussen de woningen en de nieuwbouw bedragen bedragen circa 20-28 meter. Deze afstanden in combinatie met de vanaf het spoor gezien aflopende bouwhoogte naar de Rembrandtlaan (maximaal 13 meter

voor de bouwdelen grenzend aan de Rembrandtlaan), zorgen er voor dat onevenredig verlies aan zonlicht en privacy niet verwacht wordt.

Inspraakreactie 100. Stichting Wijkraad De Leijen

Reactie 1

Er wordt bezwaar gemaakt tegen de bouwhoogte. Deze is niet passend bij de karakteristiek van Bilthoven. Het is daarnaast hoger dan de huidige bouwhoogte. De bouwhoogte zou in lijn moeten zijn met de bouwhoogte ter plekke. Er wordt verwezen naar het bestemmingsplan Emma- en Vinkenplein waar het aantal bouwlagen is aangepast mede gelet op de bezwaren.

Commentaar college

Zie algemene beantwoording onder het kopje Bouwhoogte.

Reactie 2

Voor een goede, veilige fietsvoorziening is het nodig dat er voldoende ruimte wordt gereserveerd in het bestemmingsplan zowel rondom de rotonde als langs de Jan Steenlaan (van de rotonde tot aan de Jan van Eijcklaan). Er wordt voorgesteld de plangrens te verleggen naar de tuinen aan de noordzijde van de Jan Steenlaan zodat er een strook beschikbaar komt voor de aanleg van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde. Mocht dit niet gedaan worden, dan zal aan de zuidzijde van de laan ruimte gevonden moeten worden. Aanpak van de situatie is nodig.

Commentaar college

Zoals onder reactie 94 is aangegeven, is reeds een vrijliggend fietspad aanwezig langs het eerste deel van de Jan Steenlaan. Verder worden aanvullende maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid voor fietsverkeer verder te verbeteren en wordt het fietspad verlengd. Op het andere deel van de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan is gemengde verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer mogelijk, omdat de maximumsnelheid wordt teruggebracht naar 30 km/h en de verkeersintensiteit niet hoger ligt dan 6.000 mvt/etmaal. Reactie 3

De voorgestelde toegangsweg naar de P+R loopt via de rotonde over de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan. Dit veroorzaakt veel extra autoverkeer over het gevaarlijke wegdeel zoals in reactie 2 is beschreven. De Wijkraad heeft eerder een voorstel ingediend voor een andere oplossing. Er wordt voorgesteld om achter de bushalte naast de rotonde een inrit te maken naar de P+R. Het voorstel is eerder ongefundeerd afgewezen en het verzoek is om dit voorstel alsnog te onderzoeken.

Reactie 3

De voorgestelde toegangsweg naar de P+R loopt via de rotonde over de Jan Steenlaan en de Rembrandtlaan. Dit veroorzaakt veel extra autoverkeer over het gevaarlijke wegdeel zoals in reactie 2 is beschreven. De Wijkraad heeft eerder een voorstel ingediend voor een andere oplossing. Er wordt voorgesteld om achter de bushalte naast de rotonde een inrit te

maken naar de P+R. Het voorstel is eerder ongefundeerd afgewezen en het verzoek is om dit voorstel alsnog te onderzoeken.

Commentaar college

Er is in voorbereiding op de realisatie van de busvoorzieningen en de aanleg van de rotonde Jan Steenlaan een uitgebreide modellenstudie gedaan wat betreft verschillende inpassingsmogelijkheden. Een directe ontsluiting naar de Soestdijkseweg, zoals wordt voorgesteld, is niet inpasbaar gebleken. In overleg met alle betrokken partijen (BRU, gemeente en ProRail) is besloten om uit te gaan van één in- en uitrit aan de Rembrandtlaan. Ten aanzien van het aantal verkeersbewegingen is de capaciteit van de Rembrandtlaan meer dan voldoende om dit verkeer te kunnen afwikkelen. Dit leidt op de toeleidende wegen (Jan Steenlaan en Rembrandtlaan) niet tot onacceptabel hoge verkeersintensiteiten. Bovendien is langs de Jan Steenlaan tussen de rotonde en het kruispunt met de Rembrandtlaan reeds een vrijliggende fietsvoorziening gerealiseerd en worden aanvullende maatregelen gerealiseerd om de verkeersveiligheid te bevorderen, zie ook reactie 2.2.

Reactie 4

Er worden zorgen geuit over de verkeers- en parkeerontwikkelingen als maximaal gebruik gemaakt wordt van de ruimte die het plan biedt. Er is namelijk nu al parkeeroverlast in de Rembrandtlaan, Rubenslaan en de nabijgelegen straten Jan van Eijcklaan en Jan Provostlaan.

Commentaar college

In het bestemmingsplan is een algemene regel opgenomen dat voldaan dient te worden aan de parkeernormen. De omvang van het programma wordt zo mede bepaald door de mogelijkheden parkeerplaatsen te realiseren. Daarbij dient tevens bedacht te worden dat er ook functies verdwijnen, zoals autobedrijf Bochane. Dit bedrijf legde voor wat betreft het parkeren een grote claim op de openbare ruimte. Bij de nieuwe invulling van het kopgebied moet parkeren op eigen terrein worden opgelost.

Overigens is in de vastgestelde stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' reeds aangetoond dat het benodigde aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden. Het bestemmingsplan biedt daar ook voldoende mogelijkheden toe. Bij de ontwikkeling op de kop die met een rechtstreekse bouwtitel mogelijk wordt gemaakt, wordt een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd. Voorts zal bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheden op de andere locaties waar binnen de bestemmingsplanperiode ontwikkelingen worden verwacht, voldoende parkeervoorzieningen moeten worden gerealiseerd.

Reactie 5

In de klankbordgroep is aangegeven dat het veldje bij de Rubenslaan en Rembrandtlaan als groen veldje behouden zou blijven. Op de verbeelding is dit echter als V-VB bestemd. Er wordt voorgesteld dit aan te passen in de bestemming 'Groen'.

Commentaar college

De gronden met de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied zijn ook bedoeld voor groenvoorzieningen. Het is dan ook niet nodig de bestemming Groen op te nemen.

Reactie 6

Detailhandel is niet acceptabel gelet op de leegstand in het centrumgebied en op de Kwinkelier. In het Stedenbouwkundig Plan Rembrandtlaan wordt gesproken over centrumfuncties waaronder horeca, hotel, vergader- en ontmoetingsruimten en wonen (in combinatie met werken). Detailhandel in de KOP wordt niet genoemd. Tevens worden vraagtekens gezet bij het sport- en leisurecentrum. Dit heeft een sterk verkeersaanzuigende werking.

Commentaar college

In het voorontwerpbestemmingsplan is in het kopgebied inderdaad detailhandel toegestaan. Hierbij is in de planregels bepaald dat vestigingen een maximale brutovloeroppervlakte (bvo) van 200m² mogen hebben. Er is 1 daarnaast vestiging van maximaal 500m² toegestaan. Deze oppervlaktes zijn opgenomen omdat de gemeente ter plaatse inderdaad geen regulier winkelgebied wil laten ontstaan. Het detailhandelsbeleid van de gemeente is immers gericht op concentratie van detailhandel in het centrum en niet in het gebied Rembrandtlaan. Gedacht wordt aan kleine vestigingen die gerelateerd zijn aan een station/op reizigers zijn gericht. Grote vestigingen passen daar niet bij. Om dit beter te borgen zal het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast, in die zin dat uitsluitend stationsgerelateerde detailhandel is toegestaan en dat rechtstreeks uitsluitend vestigingen van 200m² bvo zijn toegestaan. Voorts wordt een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om 1 grotere vestiging toe te staan (maximaal 500m² bvo). Indien een verzoek wordt ingediend voor een grotere vestiging zal worden afgewogen of er inderdaad sprake is van op die locatie passende detailhandel.

In de berekening van de verkeersaantrekkende werking wordt rekening gehouden met de op de locatie mogelijke functies, zoals sport- en leisurefuncties. De onderbouwing dat een goede verkeersafwikkeling gewaarborgd is, zal in het plan worden geactualiseerd aan de hand van de inmiddels uitgevoerde nadere mobiliteitstoets.

Reactie 7

Er is gekozen om het beeldkwaliteitsplan los te maken van de afronding van de bestemmingsplanprocedure. Het risico bestaat dat een beeldkwaliteitsplan geen formele rol meer speelt. Dit is gelet op de doelstelling van draagvlak in inspraak niet acceptabel.

Commentaar college

Het beeldkwaliteitplan zal een eigen rol vervullen bij de toetsing van bouwplannen. Het beeldkwaliteitplan wordt als aanvullend onderdeel van het welstandsbeleid vastgesteld door de gemeenteraad. Concrete bouwplannen in het gebied worden getoetst aan de in het beeldkwaliteitplan opgenomen aanvullende welstandscriteria. Het beeldkwaliteitplan heeft betrekking op de uitwerking van plannen binnen de stedenbouwkundige randvoorwaarden

van de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'Revitalisering van de Rembrandtlaan' en het bestemmingsplan. Het beeldkwaliteitsplan zal gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan (de volgende stap in de bestemmingsplanprocedure) ter inzage worden gelegd en naar verwachting gelijktijdig met het bestemmingsplan worden vastgesteld. De totstandkoming van beide plannen is dus op elkaar afgestemd.

Reactie 8

Er wordt voorgesteld om de wijzigingsgebieden uit te breiden naar dat deel van de 'Staart' dat op dit moment een bedrijfsbestemming heeft. Er dient nader onderzocht te worden in hoeverre de bedrijven die hier gevestigd zijn zich kunnen hervestigen in de langs de spoorlijn vastgestelde bestemmingen. De ruimte die vrij komt dient als wijziging in de toekomst een bestemming Wonen te krijgen.

Commentaar college

Hoewel in de door de gemeenteraad vastgestelde stedenbouwkundige visie 'revitalisering van de Rembrandtlaan' inderdaad tevens wordt ingegaan op het staartgebied waar op termijn een menging van bedrijven met wonen wordt gewenst, voorziet het bestemmingsplan daar nog niet in. Het betreft particuliere eigenaren en onduidelijk is of hetgeen gewenst wordt binnen de planperiode van 10 jaar van het bestemmingsplan kan worden gerealiseerd. Bovendien heeft herontwikkeling van 1 perceel direct consequenties voor de bedrijfsmogelijkheden op andere percelen. Dit vergt nader onderzoek dat op dit moment nog niet is uitgevoerd. Indien in een bestemmingsplan wijzigingsbevoegdheden worden opgenomen, dient aangetoond te zijn (op hoofdlijnen) dat deze uitvoerbaar zijn. Dat is voor het staartgebied niet het geval. Overigens wordt opgemerkt dat het beleid van de gemeente er niet op is gericht de bedrijfsbestemmingen ter plaatse te laten verdwijnen. Het staartgedeelte blijft met name bedoeld voor bedrijven en bedrijfsverzamelgebouwen.

3. RESULTATEN VAN HET ART. 3.1.1 BRO-OVERLEG

Er zijn 4 reacties binnengekomen van instanties. Er wordt hierna nader ingegaan op de inhoudelijke reacties en het gemeentelijk commentaar daarop.

1. Gasunie

Reactie

De Gasunie heeft het bestemmingsplan getoetst aan het externe veiligheidsbeleid voor de aardgastransportleidingen. Op grond van deze toetsing blijkt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen leiding valt. Deze leiding heeft geen invloed op de verdere planontwikkeling.

Commentaar college

De Gasunie wordt bedankt voor haar reactie.

2. Provincie Utrecht

Reactie

Deze ruimtelijke ontwikkelingen in het voorontwerp bestemmingsplan zijn in overeenstemming met de bepalingen van de verordening en zijn in overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028. De provincie Utrecht ziet geen aanleiding tot het maken van opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Commentaar college

De provincie wordt bedankt voor haar reactie.

3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Reactie

Over het plan is vooraf geen overleg geweest of gebruik gemaakt van de digitale watertoets. Er wordt positief geadviseerd over het plan. Het plan is geen verslechtering van de waterhuishouding. De ontwikkelingen veroorzaken geen toename van verharding en er is geen oppervlaktewater aanwezig. Een versnelde afvoer van hemelwater vanaf verhard oppervlak hoeft niet te worden gecompenseerd. Schoon hemelwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem.

Commentaar college

Het Hoogheemraadschap wordt bedankt voor haar reactie.

4. ProRail

Reactie 1

Er wordt gesproken over de realisatie van een spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Soestdijkseweg Noord. Deze is inmiddels gereed en in dienst. Het verzoek de tekst hierop aan te passen.

Commentaar college

De tekst wordt daar waar nodig aangepast.

Reactie 2

De gebruikte ondergrond op de verbeelding (GBKN-laag) komt niet meer overeen met de actuele situatie. Het verzoek een actuele ondergrond te gebruiken.

Commentaar college

Recente bebouwing en wijzigingen zijn doorgaans nog niet verwerkt op de GBKN-ondergrond. De ondergrond heeft echter geen juridische betekenis. De bestemmingslegging heeft wel juridische betekenis, maar deze is reeds aangepast aan de nieuwe situatie.

4. CONCLUSIE

Naar aanleiding van de inspraak- en overlegreacties wordt het voorontwerpbestemmingsplan op de volgende onderdelen aangepast:

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt bij de beschrijving van het plan vermeld dat de groene laanstructuur van de Rembrandtlaan de ruimtelijk drager vormt waaraan toekomstige ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.
- De uitgevoerde mobiliteitstoets wordt verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.
- Er wordt een paragraaf cultuurhistorie in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.
- De planregels voor de bestemming Gemengd-2 worden voor wat betreft de toegestane detailhandel aangepast. Uitsluitend stationgerelateerde detailhandel wordt toegestaan. Bovendien worden rechtstreeks uitsluitend vestigingen met een maximale brutovloeroppervlakte van 200m² toegestaan en middels een afwijkingsbevoegdheid ten hoogste 1 vestiging met een maximaal brutovloeroppervlak van 500m². De toelichting wordt overeenkomstig aangepast.
- De verbeelding (plankaart) wordt ter plaatse van Rembrandtlaan 11A aangepast in die zin dat de bij de woning behorende garage de bestemming Wonen krijgt.

5. VERVOLGPROCEDURE

1. Na verwerking van de inspraakresultaten en de resultaten van het art. 3.1.1 Bro overleg wordt het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd. In die periode kunnen zienswijzen tegen het plan bij de Gemeenteraad worden ingediend.
2. Op basis van de ingediende zienswijzen wordt een Nota van Zienswijzen gemaakt waarin de ingediende zienswijzen worden besproken.
3. Het plan wordt door de gemeenteraad (al dan niet gewijzigd) vastgesteld.
4. Na vaststelling door de gemeenteraad volgt een tweede ter visie legging van zes weken met de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.