Wijzigingsplan Rotonde Jan Steenlaan
2013

GEMEENTE DE BILT

VASTGESTELD

BügelHajema
Plek voor ideeën

Wijzigingsplan Rotonde Jan Steenlaan
2013

V A S T G E S T E L D

Inhoud

Toelichting met bijlage
Regels
Verbeelding

14 mei 2013
Projectnummer 024.00.03.15.00

Ideeën voor een plek

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP

T o e l i c h t i n g

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7

2 Planbeschrijving 9
- 2.1 Huidige situatie 9
- 2.2 Geldende planologische situatie 9
- 2.3 Toekomstige situatie 10

3 Uitvoerbaarheidsaspecten 11

4 Juridische toelichting 13

5 Uitvoerbaarheid 15
- 5.1 Economische uitvoerbaarheid 15
- 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 15

1 Inleiding

In 2009 is voor de herontwikkeling van het centrum van Bilthoven door de gemeenteraad het Masterplan centrum Bilthoven vastgesteld. Een deel van dit plan voorziet in de aanpak van het stationsgebied in Bilthoven. In dit gebied worden twee onderdoorgangen onder het spoor gerealiseerd, waarvan één voor het snelverkeer. Het autoverkeer wordt via een bypass onder het spoor door geleid en vervolgens door een kruispuntconstructie aangesloten op de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg Noord. Ter hoogte van het station is aan deze bypass tevens een tweetal bushaltes voorzien.

Vanwege de (regionale) ambities en kansen voor het realiseren van een extra impuls voor het station Bilthoven in het regionale openbaar vervoer netwerk, is een wijziging van deze plannen aan de orde. Het station wordt nadrukkelijker een voorstadshalte van Utrecht, met name voor de verbinding met De Uithof. Dit is vastgelegd in de regionale openbaar vervoer visie van het Bestuur Regio Utrecht en het in maart 2012 door de gemeenteraad vastgesteld Gemeentelijk Vekeers- en Vervoers Plan (GVVP).
Er is naar de toekomst toe meer ruimte nodig voor het stoppen en vertrekken van bussen. Daarbij wordt het station tevens een eind- en beginpunt voor een aantal lijnen van en naar Utrecht en De Uithof. Er is dus ook voldoende ruimte nodig voor het opstellen van bussen die moeten wachten op aansluiting met de trein. Daarbij dient een goede keervoorziening voor deze bussen te worden aangelegd.
Ten behoeve daarvan zijn verschillende modellen onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor een oplossing die voorziet in de uitbreiding van de halteplaatsen voor de bussen aan beide zijden van de bypass en de aanleg van een rotonde in plaats van de eerder ontworpen kruising ter hoogte van de Jan Steenlaan.
De aanpassing van de halteplaatsen voor de bussen kan worden gerealiseerd binnen het geldende bestemmingsplan. Deze rotonde valt deels binnen bestemming ‘Centrum – 1’ van het geldende bestemmingsplan ‘Stationsgebied Bilthoven’. Binnen deze bestemming past geen verkeersfunctie. In het bestemmingsplan is wel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan een overschrijding van een bestemmingsvlak plaats kan vinden. Om de rotonde te kunnen realiseren, wordt van deze wijzigingsmogelijkheid gebruik gemaakt. Ten behoeve daarvan is dit wijzigingsplan opgesteld.

Hierna wordt in hoofdstuk 2 nader ingegaan op de planontwikkeling waarbij zowel de bestaande als de toekomstige situatie aan bod komt. In hoofdstuk 3 komen de uitvoerbaarheidsaspecten aan bod. Hoofdstuk 4 gaat in op de juridische regeling en in hoofdstuk 5 komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.

Planbeschrijving 2

2.1 Huidige situatie

Er wordt gewerkt aan de herinrichting van het stationsgebied op basis van het bestemmingplan 'Stationsgebied Bilthoven'. De basis voor de herontwikkeling rond het stationsgebied is gelegd in het 'Masterplan Centrum Bilthoven'

In het plangebied van het stationsgebied komen verschillende functies voor, zoals winkels, horecagelegenheden en een maatschappelijke functie (het NS-station). De belangrijkste doelstelling uit het Masterplan is het realiseren van een verkeersveilige en aantrekkelijke oplossing voor de kruising tussen twee drukke verkeersstromen: de Soestdijkseweg en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Daarnaast wordt met het Masterplan beoogd de detailhandelsstructuur te versterken door de relatie tussen het stationsgebied en het kernwinkelgebied te verbeteren. In het bestemmingsplan 'Stationsgebied Bilthoven' wordt om voornoemde reden detailhandel toegestaan.

Het centrum van Bilthoven is zowel met de trein, de auto als de fiets goed bereikbaar. De spoorwegovergang bij de Soestdijkseweg werd gezien als een knelpunt in het stationsgebied. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en om de doorstroming van het doorgaande verkeer beter te garanderen en af te leiden uit het centrumgebied is gekozen voor de ontwikkeling en realisering van een tweetal onderdoorgangen onder het spoor; één voor het autoverkeer en één voor het langzame verkeer.

2.2 Geldende planologische situatie

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Stationsgebied Bilthoven' dat is vastgesteld op 28 oktober 2010. Het te wijzigen gebied valt binnen de bestemming 'Centrum – 1'. Binnen deze bestemming is op de begane grond detailhandel met ondergeschikte horeca toegestaan en op de verdiepingen wonen. Binnen de bestemming is een maximale goothoogte van 11 m toegestaan en een maximale bouwhoogte van 15 m.
In het bestemmingsplan is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen op grond waarvan burgemeester en wethouders bevoegd zijn de bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen. Dit is mogelijk voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband

met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijding mag maximaal 5 m bedragen.

2.3
Toekomstige situatie

In het Masterplan centrum Bilthoven en het bestemmingsplan 'Stationsgebied Bilthoven' wordt uitgegaan van een halte voor bussen aan beide zijden van de bypass en de aanleg van een kruising bij de verbinding met de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg Noord. Het stationsgebied Bilthoven zal in de toekomst worden voorzien van twee onderdoorgangen onder het spoor een voor het snelverkeer en een voor het langzame verkeer.
Het autoverkeer wordt via een bypass onder het spoor door geleid en vervolgens door een kruispuntconstructie aangesloten op de Jan Steenlaan en de Soestdijkseweg Noord. Ter hoogte van het station is aan deze bypass tevens een tweetal bushaltes voorzien.

Het station wordt nadrukkelijker een voorstadshalte van Utrecht, met name voor de verbinding met De Uithof. Ten behoeve daarvan is er naar de toekomst toe meer ruimte nodig voor het stoppen en vertrekken van bussen. Het eerdere ontwerp voorzag daar niet in.
Het station wordt tevens een eind- en beginpunt voor een aantal lijnen waardoor er voldoende ruimte nodig voor het opstellen van (gelede)bussen die moeten wachten op aansluiting met de trein. Daarbij dient een goede keervoorziening voor deze bussen te worden aangelegd.

In overleg met betrokken partijen zijn er meerdere modellen ontwikkeld waarin de wensen ten aanzien van de extra mogelijkheden voor busvervoer zijn uitgewerkt. Uiteindelijk is gekozen voor een oplossing met een uitbreiding van de halteplaatsen aan beide zijden van de bypass en de realisatie van een rotonde in plaats van de kruising ter hoogte van de Jan Steenlaan. Met de aanleg van de rotonde ontstaat de mogelijkheid de beginnende en eindigende lijnen bij het station van en naar Utrecht op een veilige, snelle, korte en overzichtelijke manier te laten keren. Daarnaast levert de rotonde een verbetering op voor de doorstroming en oversteek van fietsers naar de Jan Steenlaan en zal het autoverkeer vloeiender kunnen doorstromen.

Een deel van de rotonde valt over de bestemming 'Centrum – 1'. Binnen deze bestemming is een verkeersfunctie zoals voorzien met de rotonde niet toegestaan. Er zijn alleen toegangswegen, -paden en verblijfsgebied toegestaan. Doordat de overschrijding van de Centrumbestemming niet meer dan 5 m bedraagt, is het mogelijk gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid die in het bestemmingsplan is opgenomen.

3 Uitvoerbaarheids-aspecten

De indertijd uitgevoerde onderzoeken voor het vigerende bestemmingsplan en daarmee de uitvoerbaarheidsaspecten zijn nog steeds actueel. Daarnaast is de impact van de wijziging maar zeer beperkt. De uitkomsten van de onderzoeken en dus de uitvoerbaarheidsaspecten veranderen daarom niet en hoeven dus niet opnieuw te worden onderzocht.

Een uitzondering hierop vormt echter het onderzoek naar geluid. Doordat de verkeerssituatie veranderd en er binnen de Centrumbestemming wonen op de verdiepingen is toegestaan is dit aspecten opnieuw onderzocht.

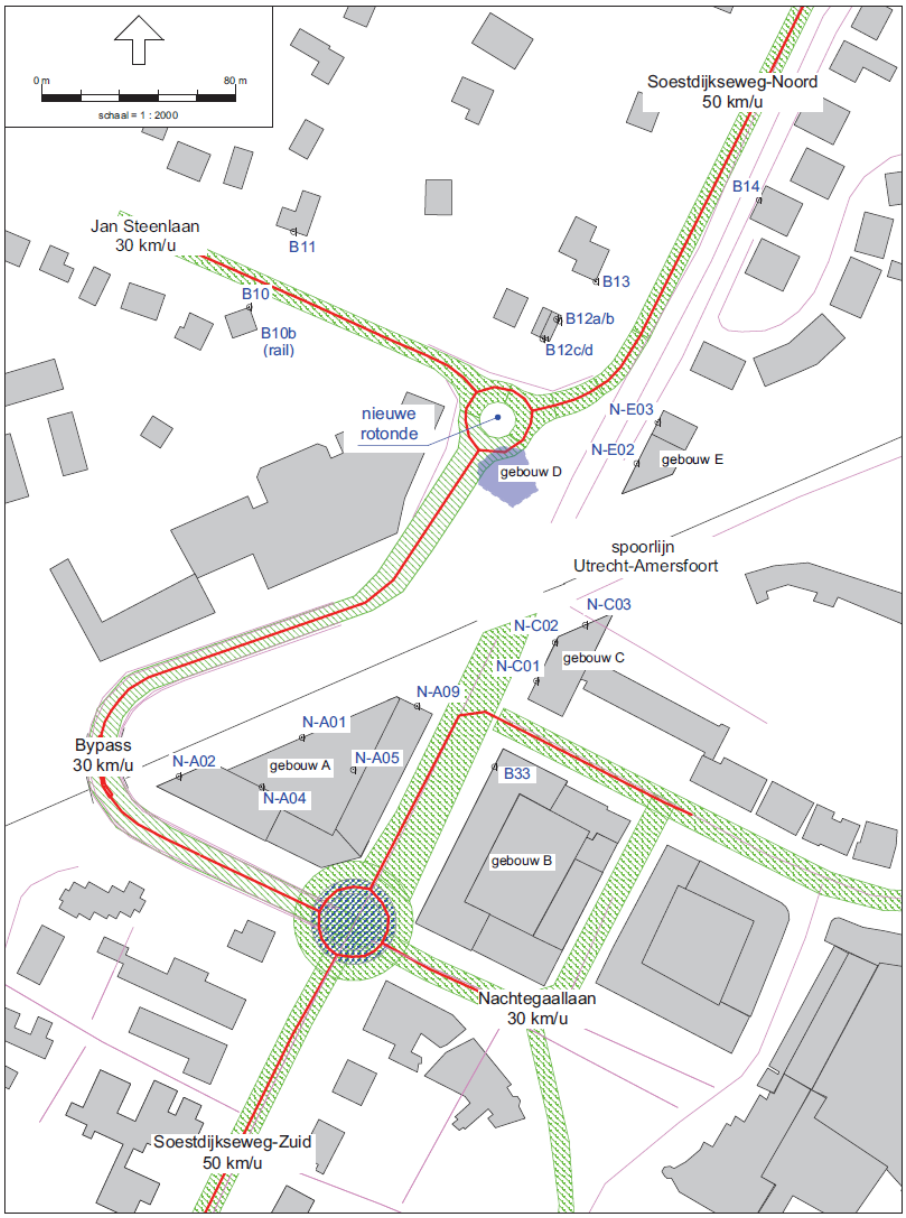
Akoestisch onderzoek

Er is onderzoek verricht[1] naar het wegverkeerslawaai en het railverkeerslawaai. Overige geluidsaspecten zijn niet aan de orde.

Wegverkeer

De gesommeerde geluidbelasting van alle relevante wegen in de nabijheid van het stationsgebied bedraagt met het wijzigingsplan ten hoogste 64 dB Lden (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh). Ten opzichte van de geluidbelasting conform het vigerende bestemmingsplan neemt de geluidbelasting van het wegverkeer uitgaande van het beschouwde wijzigingsplan af dan wel gelijk blijft. Ter hoogte van twee posities van het geprojecteerde gebouw A (positie A01 en A02, zie figuur Akoestisch onderzoek) treedt een beperkte toename van de geluidbelasting op van 1 à 2 dB. Gezien de reeds optredende geluidbelasting van railverkeer op deze positie leidt een beperkte toename van de geluidbelasting van wegverkeer niet tot een relevante toename van de gecumuleerde geluidbelasting. Derhalve leidt het wijzigingsplan niet tot een relevante verslechtering van het akoestisch klimaat in de nabijheid van het stationsgebied.

[1] Geluid in de omgeving ten gevolge van het wijzigingsplan
Stationsgebied Bilthoven, Peutz, Rapportnummer OB 229-1-RA d.d. 21 februari 2013



Figuur: Akoestisch onderzoek

Railverkeer

Het effect van het niet realiseren van gebouw D, zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan, leidt tot een toename van de geluidbelasting ter hoogte van de bestaande woningen aan de Jan Steenlaan van 1 dB. Ten opzichte van de huidige situatie met gelijkvloerse spoorwegovergang en zonder aanvullende geluidreducerende maatregelen aan het spoor (zoals raildempers) neemt de geluidbelasting echter af met ten minste 6 dB.

Conclusie

Aldus wordt geconcludeerd dat de geluidbelasting ten gevolge van zowel weg- als railverkeer met het wijzigingsplan overeenstemt met een goede ruimtelijke ordening.

4 Juridische toelichting

Er vindt uitsluitend een verschuiving plaats tussen twee bestemmingen. Doordat de bestemmingen inhoudelijk niet veranderen bestaat de juridische regeling, naast de inleidende bepalingen en slotregel, uitsluitend uit een schakelbepaling. Met deze schakelbepaling worden de regels van het bestemmingsplan 'Stationsgebied Bilthoven' van toepassingen verklaard op dit wijzigingsplan.
Het wijzigingsgebied betreft uitsluitend de bestemming 'Verkeer'. De bestemming regelt de wegen en voet- en fietspaden, inclusief bijbehorende parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, bermen en waterlopen. Het bouwen van gebouwen is in deze bestemming uitgesloten. De bestemming staat een de bouwhoogte van 10 m toe ten behoeve van voorzieningen zoals lichtmasten en de geleiding van het verkeer. Overige bouwwerken mogen niet hoger zijn dan 4,5 m.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Het wijzigingsplan maakt onderdeel uit van de totale ontwikkeling rond het stationsgebied welke is opgenomen in het bestemmingsplan 'Stationsgebied Bilthoven'. Voor het bestemmingsplan heeft de gemeente de financiële haalbaarheid getoetst. Het Masterplan, waarin de visie voor het plangebied is ontvouwd, laat een tekort op de totale exploitatie zien.
Dit betreft een exploitatie exclusief de financiering en aanleg van de onderdoorgangen en waarvan het tekort wordt gedekt uit de algemene middelen van de gemeente. Ten behoeve van de financiering en aanleg van de onderdoorgangen in het bestemmingsplangebied 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 en daaraan gerelateerde infrastructurele werken, waaronder de voorgestane aanpassing met uitbreiding van de bushaltes en de realisatie van de rotonde.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorbereiding van het Masterplan centrum Bilthoven en het bestemmingsplan Stationsgebied heeft in uitgebreide samenspraak met maatschappelijke organisaties en een vertegenwoordiging van ondernemers en inwoners van het centrum plaats gevonden. Deze partijen zijn verenigd in de Klankbordgroep Centrumplan Bilthoven. De aanpassing van de plannen zoals in dit wijzigingsplan opgenomen zijn eveneens met de Klankbordgroep besproken.