

Bestemmingsplan Hollandsche Rading 2004

Gemeente De Bilt



ROYAL HASKONING
thinking in
all dimensions

Bestemmingsplan Hollandsche Rading 2004

Gemeente De Bilt

Utrecht, 27 januari 2005

Inhoudsopgave

Toelichting

[voorschriften](#)

1.	Inleiding	1
1.1.	Begrenzing van het plangebied	1
1.2.	Aanleiding tot het plan	1
1.3.	Vigerende regelingen	1
1.4.	Historische ontwikkeling	2
2.	Beleidskader	3
2.1.	Rijksbeleid	3
2.2.	Provinciaal beleid	4
2.3.	Intergemeentelijk beleid	6
2.4.	Gemeentelijk beleid	7
3.	Ruimtelijke opbouw	9
3.1.	Algemeen	9
3.2.	Structuurelementen	9
3.3.	Eindbeeld plangebied	10
4.	Functionele opbouw	12
4.1.	Algemeen	12
4.2.	Bevolking	12
4.3.	Wonen	12
4.4.	Voorzieningen	14
4.5.	Bedrijvigheid	15
4.6.	Verkeer	15
4.7.	Water en waterhuishouding	16
4.8.	Beschermde natuurwaarden	17
5.	Milieuaspecten	19
5.1.	Algemeen	19
5.2.	Geluidhinder	19
5.2.1.	Algemeen	19
5.2.2.	Wegverkeerslawaaï	19
5.2.3.	Spoorweglawaaï	20
5.2.4.	Cumulatie-effect	20
5.3.	Luchtverontreiniging	21
5.4.	(Externe) Veiligheid	21
5.5.	Hinder door bedrijven	22
5.6.	Bodemverontreiniging	22
5.7.	Duurzaam bouwen	23
6.	Planopzet	24
6.1.	Algemeen	24
6.2.	Hoofdpijnen van de juridische regeling	24
6.3.	Specifieke bestemmingen	26
6.4.	Vrijstellingen	27
6.5.	Nadere eisen	27
6.6.	Bijzonder gebruiksverbod	28
6.7.	Handhaving	28
7.	Economische uitvoerbaarheid	29
8.	Overlegresultaten	30
8.1.	Overleg met de bevolking	30
8.2.	Artikel 10-reacties	48
8.3.	Provinciale Planologische Commissie	52

Bijlage 1

Bijlage 2

Bijlage 3

1. Inleiding

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

1.1. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied betreft de kern Hollandsche Rading van de gemeente De Bilt. Het plangebied wordt doorsneden door een drietal drukke verkeersaders, de Rijksweg A27 en de provinciale weg N417, alsmede de spoorlijn Utrecht-Hilversum. In het noorden wordt het plangebied begrensd door de gemeentegrens met Hilversum, tevens provinciale grens tussen Utrecht en Noord-Holland.

Het woord "rading" betekent "grens" (de grens tussen het Gooi en het Sticht). Bij de overige drie zijden bestaat de begrenzing globaal gesproken uit de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.

Het plangebied bevat ongeveer 460 woningen en heeft een oppervlak van circa 65 hectare.

In bijlage 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

1.2. Aanleiding tot het plan

Voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de kern Hollandsche Rading hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld;

- voor de kern Hollandsche Rading gelden nu nog meerdere, gedetailleerde en sterk verouderde bestemmingsplannen en herzieningen hierop;
- voor verschillende beleidssectoren is nieuw beleid ontwikkeld, met name op rijks- en provinciaal niveau, waarvan de ruimtelijke implicaties moeten worden meegenomen;
- op gemeentelijk niveau bestaat de wens om de bestemmingsplannen voor het gemeentelijke grondgebied te actualiseren, waarbij besloten is een zodanige regeling op te stellen, dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder extra of nieuwe procedures.

1.3. Vigerende regelingen

Voor de kern Hollandsche Rading is nu een vijftal planologische juridische regelingen van kracht. Het plangebied valt thans grotendeels onder de werking van het bestemmingsplan "Hollandsche Rading 1974". Voor één woning aan de Tolakkerweg is het bestemmingsplan "Hollandsche Rading 1974, 1^e herziening" opgesteld. De Schaapsdrift en directe omgeving valt onder de werking van het bestemmingsplan "Rading West". De woningen gelegen aan het noordelijk deel van de Charles Weddepohllaan en Adri Piecklaan vallen onder de werking van het bestemmingsplan "Hollandsche Rading 1974, 2^e herziening". Het zuidelijk deel van deze straten vallen binnen "Hollandsche Rading II", hetgeen een uitwerking is van eerder genoemde 2^e herziening.

1.4. Historische ontwikkeling

Hollandsche Rading ligt op de grens van het veengebied en de zandgronden. Het ten westen van de kern gelegen open weidegebied (laagveengebied) gaat bij Hollandsche Rading in oostelijke richting over in een afwisselend open en besloten landschap (Utrechtse Heuvelrug).

De ruimtelijke en functionele opbouw van de kern wordt voor een groot gedeelte bepaald door de aanwezige bovenlokale infrastructuur. In eerste instantie de spoorlijn en de Tolakkerweg (provinciale weg) en later de rijksweg A27. Deze opbouw wordt weer voor een groot deel bepaald door de veenontginningen die in het plangebied hebben plaatsgevonden.

De ontginning begon vermoedelijk in het begin van de 13^e eeuw bij de Vecht in de richting van het Gooi en de Vuurse. Dit is nog terug te vinden in de langgerekte kavels, die zich in smalle percelen uitstrekken van de Vecht tot aan het Gooi.

De ontginningen werden mogelijk gemaakt door de aanleg van een hoofddijk en door de aanleg van evenwijdige greppels haaks op de hoofddijk. Aan het eind van deze greppels werd een wetring gegraven voor de uiteindelijke afwatering van het water uit het ontginningsgebied. Op deze wijze is ook de structuur van (een deel van) het plangebied Hollandsche Rading ontstaan.

De veenontginningen vormen als het ware een onderlegger in het landschap, waarop de huidige bebouwing gerealiseerd is. Deze onderlegger functioneert als een structurelement voor met name het westelijk plangebied.

Deze onderlegger is in de loop der jaren altijd gerespecteerd en gebruikt bij de realisering van woningen in het (westelijk) plangebied. Hierdoor is een rechtlijnig patroon ontstaan en is tevens een grondlegger voor de thans bestaande wegenstructuur gecreëerd.

Echter tot de komst van het spoor was het gebied nauwelijks bewoond.

Er bevonden zich slechts enkele boerderijen in de nabijheid van de grens tussen het Sticht en Holland. Door de aanleg van een treinhalte bij Hollandsche Rading in 1885 kwam de kern langzaam tot ontwikkeling.

Rond 1910 was de Tolakkerweg nog nagenoeg onbebouwd.

Door de betere infrastructuur lieten welgestelde stadsmensen een huis bouwen in deze landelijke omgeving. Hollandsche Rading groeide. In 1927 woonden er 187 mensen in 57 woningen. Tot de 2^e wereldoorlog werden de woningen aan de Spoorlaan, Oosterspoorlaan, en Sparrenlaan gerealiseerd. Nadien kwam de Dennenlaan tot ontwikkeling. Pas veel later zijn de straten Schaapsdrift, Charles Weddepohllaan en Adri Piecklaan tot ontwikkeling gekomen (bron: Maartensdijk, geschiedenis en architectuur).

Thans manifesteert Hollandsche Rading zich als een forensendorp.

2. Beleidskader

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

2.1. Rijksbeleid

Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (1993)

In de vierde nota over de ruimtelijke ordening extra zijn de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid samengevat. Ten aanzien van de structuurschema's en andere sectornota's fungeert de planologische kernbeslissing wat betreft de ruimtelijke aspecten als 'parapluplan'. Het ruimtelijke beleid van de rijksoverheid is gericht op de volgende aspecten:

- een gedifferentieerde samenstelling van de woningvoorraad in zowel de centrale steden als in de randgemeenten;
- bundeling van de functionele relaties op het gebied van wonen, werken en verzorging om hiermee een voldoende stedelijk draagvlak te kunnen waarborgen en de groei van (auto) mobiliteit te bepreken;
- het afstemmen van wonen, werken, voorzieningen en openbaar vervoer d.m.v. de realisering van A- en B- locaties in stedelijke gewesten, concentratie van woningbouw in de stadsgewesten en de aanleg van een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- versterken van de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving d.m.v. het veiligstellen van de basiswaarden van onze samenleving en het tijdig tegemoet treden van ontwikkelingen die de dagelijkse leefomgeving vaak ingrijpend veranderen;
- verbeteren van de leefbaarheid en het terugdringen van het autoverkeer in steden en stadsgewesten.

In de actualisering Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra (deel 4, 1999) wordt de in 1993 gekozen beleidslijn gecontinueerd.

Vijfde nota over de ruimtelijke ordening (2001)

In de op 15 december 2000 vastgestelde vijfde nota over de ruimtelijke ordening zijn de hoofdlijnen van het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd. In de vijfde nota over de ruimtelijke ordening worden op vier terreinen stappen gezet ter vernieuwing van het beleid (beleidsdoelstellingen). Deze vier terreinen kunnen als volgt worden samengevat:

- Nederland als Europese regio;
- de kwaliteit van stad en land;
- organiseren in stedelijke netwerken;
- het meebewegen met water.

Beleidsdoelstellingen die binnen deze vier terreinen worden uitgezet en een raakvlak hebben met het plangebied Hollandsche Rading zijn gericht op de verbetering en vernieuwing binnen de volgende onderwerpen;

- vitale en aantrekkelijke stedelijke milieus;
- een terughoudend mobiliteitsbeleid en verbetering van de benutting van de capaciteit van de bestaande vervoersnetwerken;
- variaties in de diverse woon-/werkmilieus door het combineren van wonen en werken;
- effectief en meervoudig ruimtegebruik.

Vanwege de wisselingen van het kabinet is de Vijfde Nota nooit definitief vastgesteld. Op 1 november 2002 heeft het demissionaire kabinet Balkenende I, met betrekking tot de Vijfde Nota, de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid vastgesteld. Inmiddels is het kabinet Balkenende-II van start gegaan. De opdracht uit het regeerakkoord is om de afzonderlijke Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Structuurschema Groene Ruimte en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan op de onderdelen van ruimtelijk beleid samen te voegen tot één Nota Ruimte. De nota bevat daarmee niet alleen de ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waren opgenomen, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), voor zover het kabinet daaraan vasthoudt. Daarnaast worden in de Nota Ruimte ook de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven (GEP) opgenomen. De Nota Ruimte zal zo hét ruimtelijke beleid van het kabinet gaan bevatten en wordt zo een veel meer integraal product. Naar verwachting zal het kabinet deel 3 van de PKB Nota Ruimte (het kabinetsstandpunt) na overleg met de mede-overheden en andere relevante partijen, in april 2004 aan de Tweede Kamer aanbieden.

Vierde Nota Waterhuishouding

Het streefbeeld van de Vierde Nota Waterhuishouding is een veilig en goed bewoonbaar land met gezonde en duurzame watersystemen. In de derde nota is onder de noemer van integraal waterbeheer een nieuwe strategie uitgezet, die als uitgangspunt neemt dat de na te streven doelen voor het waterbeheer alleen door een integrale benadering kunnen worden bereikt. In de vierde nota wordt deze beleidslijn voortgezet en aangepast vanwege nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen, recente wateroverlast, voortgaande bodemdaling, de verwachte klimaatverandering en andere factoren. De nota pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Deze integrale benadering van water zal uitgangspunt moeten zijn voor ruimtelijke plannen.

Nota Belvedere (1999)

Deze nota bevat naast een beleidsvisie een selectie van een aantal cultuurhistorisch meest waardevolle gebieden en steden. Het plangebied valt in het Belvederegebied Vechtplassen. Het betreft hier een selectie op rijksniveau. Aan de afzonderlijke provincies is gevraagd om hier verder uitwerking aan te geven, hetgeen voor de provincie Utrecht is gebeurd middels de nota Niet van Gisteren (zie paragraaf 2.2).

2.2. Provinciaal beleid

Streekplan Utrecht (1994)

Op 1 juli 1994 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht het Streekplan Utrecht vastgesteld. De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid bevat een drietal hoofdlijnen die als volgt kunnen worden samengevat:

- de ruimtelijke mogelijkheden in de provincie Utrecht bepalen de mate waarin aan de berekende c.q. zich manifesterende ruimtebehoefte voor

verdere verstedelijking een ruimtelijke invulling binnen de provincie wordt geboden;

- overwegingen op het vlak van het functioneren van stedelijke gebieden, behoud en ontwikkeling van “groene” structuren, schaalvergroting, mobiliteit en activiteitenpatronen leiden tot de keuze voor concentratie van verstedelijking in de stadsgewesten en restrictief beleid daarbuiten;
- de sterke groei van de (auto)mobiliteit en de daaruit voortvloeiende bereikbaarheids- en leefbaarheidknelpunten noodzaken tot een “flankerend” ruimtelijk beleid.

Hollandsche Rading maakt deel uit van het veen(weide)landschap dat als rijksbufferzone is aangewezen en ligt aan de rand van Het Gooi als beëindiging van de oorspronkelijke ontginningen. Hiervoor geldt een restrictief beleid. Uitbreiding past derhalve niet in het provinciaal ruimtelijk beleid. Door de ruimtelijke beperkingen moeten de woningbehoefte en werkgelegenheid op stadsgewestelijk niveau worden benaderd. Ten aanzien van verkeer en vervoer wordt gestreefd naar de realisering van een hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk. Dit openbaar vervoersnetwerk verbindt zoveel mogelijk rechtstreeks de belangrijkste woon- en werklocaties. Het toekomstige Randstadspoor is een van de pijlers van een stadsgewestelijk OV-net. Daarnaast vormt vergroting van het gebruik van de fiets eveneens een belangrijk uitgangspunt. Voorwaarde hiervoor is dat er een kwalitatief goed stelsel van fietsverbindingen tot stand komt, dat een samenhangend geheel vormt en aansluiting geeft op punten waar fietsers hun herkomst en/of bestemming hebben.

Aanpak nieuw Streekplan Provincie Utrecht (2001)

In het najaar van 2001 is de nota “Op weg naar een nieuw Streekplan” opgesteld. Deze nota vormde de basis voor een breed te voeren discussie over het nieuwe streekplan. In de periode van januari tot juni 2002 is om die reden de zogeheten dialooffase gevoerd, waarmee de streekplanprocedure een interactief karakter heeft gekregen. Van deze dialooffase is een nota opgesteld met de naam “Balans van de dialoog”. In februari 2003 is het 1^e concept ontwerp streekplan voor het eerst oriënterend besproken met Gedeputeerde Staten. In augustus 2003 hebben Gedeputeerde Staten hun eerste standpunt over het ontwerp streekplan ingenomen. Dit eerste standpunt zal in de periode januari tot februari 2004 ter inzage worden gelegd.

De provincie heeft een aantal hoofdbeleidslijnen voor het ruimtelijk beleid geformuleerd op basis van een analyse van de maatschappelijke, bestuurlijke en beleidsmatige context. Deze hoofdbeleidslijnen zijn:

1. Zorgvuldig ruimtegebruik

Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.

2. Water

Water vormt een ordenend principe. Bij nieuwe ruimtelijke afwegingen vormt water een vertrekpunt.

3. Infrastructuur

De beschikbaarheid van bestaande infrastructuur en (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij de keuzes van nieuwe verstedelijkingslocaties.

4. Verstedelijking

De provincie streeft aan een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen. Nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen worden vooral gerealiseerd in de stadsgewesten Utrecht en Amersfoort. Elders in de provincie wordt een terughoudend verstedelijkingsbeleid gevoerd.

5. Landelijk gebied

De provincie voert een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid gericht op versterking van zowel identiteit en landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied.

Cultuurhistorische Hoofdstructuur provincie Utrecht (2002)

In april 2002 is door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht de voorlopige nota "Niet van Gisteren" vastgesteld. De voorlopige nota zal na consultatie met 'het veld' in 2004 definitief worden vastgesteld. De nota is richtinggevend voor het ruimtelijk cultuurhistorisch beleid van de provincie voor de komende jaren. De voorlopige nota levert om die reden dan ook een belangrijke bijdrage aan het nieuwe streekplan. In dit nieuwe streekplan zal het beleid zoals omschreven in de nota "Niet van Gisteren" haar plaats krijgen.

De nota geeft een nadere uitwerking van de nota Belvedere op het provinciale schaalniveau en beoogt de cultuurhistorische samenhang in en tussen gebieden, structuren en elementen in stand te houden en te versterken.

Het bestemmingsplangebied ligt in een zone waarin archeologie in zijn algemeenheid een aandachtspunt is, maar behoort niet tot de zone waar ook daadwerkelijk eisen worden gesteld ten aanzien van archeologie. Daarnaast worden er specifieke eisen gesteld aan het gebied Vechtplassen, waartoe het plangebied behoort, welke overigens in hoofdzaak niet van belang zijn voor het bestemmingsplangebied. Dit met uitzondering van de historische, scherpe grens tussen het Sticht (Utrecht) en Holland, de Weerslooth-Hollandsche Rading. Als projectvoorstel wordt voorgesteld om deze herkenbaar te maken, bijvoorbeeld door het plaatsen van nieuwe grenspalen.

2.3. Intergemeentelijk beleid

Regionaal Structuurplan

Reeds geruime tijd is het Bestuur Regio Utrecht bezig met het opstellen van een nieuw Regionaal Structuurplan voor de planperiode 2005-2015, met een doorkijk naar 2030. Dit regionale structuurplan heeft betrekking op het grondgebied van tien gemeenten, waaronder De Bilt. In december 2002 is de Nota van Hoofdlijnen vastgesteld, welke als basis diende voor de Nota Structuurvisie die in november 2003 is vastgesteld. De Nota Structuurvisie is in januari 2004 het officiële inspraaktraject ingegaan en beoogd wordt om het definitieve regionale structuurplan eind 2004 vast te stellen.

In de Nota van Hoofdpijnen wordt de lagenbenadering gehanteerd waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen drie lagen:

- water, natuur en landschap;
- mobiliteit en infrastructuur;
- stedelijke structuur en economie.

Deze lagenbenadering heeft als input gediend bij het ontwikkelen van een drietal ontwikkelingsvarianten. Deze varianten geven inzicht in de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingsrichtingen voor de regio voor het planjaar 2015.

Per variant zijn de kansen en opgaven geformuleerd. Het doel van de varianten was het zichtbaar maken van de belangrijkste ruimtelijke keuzen voor de toekomst.

Voor het plangebied worden geen grootschalige ingrepen voorgesteld.

2.4. Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid is voor wat betreft het plangebied "Hollandsche Rading" gericht op conservering en consolidering. In het plangebied worden geen grootschalige of structuurveranderende ingrepen voorzien. Er zijn geen wijzigingslocaties.

Lokaal Waterplan De Bilt (2002)

Het Lokaal Waterplan De Bilt (oktober 2002) is op initiatief van de gemeente De Bilt en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden ontstaan. Het is door zowel de gemeenteraad als het bestuur van het Hoogheemraadschap vastgesteld in oktober 2002. De provincie Utrecht en Hydron Midden-Nederland hebben beide actief geparticipeerd in de planvorming, hetgeen heeft geresulteerd in een breed gevormd en gedragen lokaal waterplan. De Bilt was de eerste gemeente in de provincie Utrecht die dergelijk plan opgesteld heeft.

Het waterplan geeft het toekomstige beleid aan voor de inrichting en het gebruik van water. Voorop staan de integrale benadering voor het creëren van een aangenaam leefklimaat voor mens en dier en daarnaast een optimale beleving en duurzame gebruikswaarde van het watersysteem. Er is een aantal duurzaam waterbeheer doelstellingen uitgewerkt op basis waarvan streefbeelden voor de lange termijn zijn geformuleerd voor de onderscheiden gebieden binnen de gemeente. In totaal worden 58 concrete maatregelen voorgesteld om op termijn die streefbeelden te benaderen.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt gedeeltelijk binnen het gebied met streefbeeld 'Spannend Water' (oostelijk deel) en gedeeltelijk binnen het gebied met streefbeeld 'Zichtbaar water' (westelijk deel). De benaming 'Zichtbaar water' is gekozen omdat in het westelijk deel van het streefbeeldgebied (dat veel groter is dan het onderhavige plangebied) kansen zijn voor bovengrondse waterberging, zodat veenbehoud (voorkomen van bodemdaling en afremmen van oxidatie van veen) en het vasthouden van water in het eigen gebied elkaar versterken. De verkaveling in dit gebied is van cultuurhistorische waarde en is ook herkenbaar.

De benaming 'Spannend water' is gekozen omdat er veel dynamiek is en het water in dit streefbeeldgebied beleefd kan worden. Hollandsche Rading is één van vier stedelijke kernen in dit deel van het gebied.

Lokaal loopt het water via goten naar de straat, waar het via wadi's of brede goten verder wordt afgevoerd naar oppervlaktewater.

Verder wordt in het Lokaal waterplan voorgesteld om in ieder bestemmingsplan een waterparagraaf op te nemen.

3. Ruimtelijke opbouw

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

3.1. Algemeen

De ruimtelijke opbouw van het plangebied Hollandsche Rading wordt bepaald door een tweetal structuurelementen. Het voornaamste structuurelement wordt gevormd door de bovenlokale infrastructuur. Daarnaast spelen de randen van het plangebied een belangrijke rol. Door de aanwezigheid van bovengenoemde elementen wordt het plangebied in feite opgesplitst in een drietal gebieden die elk hun eigen karakteristieken en kenmerken bevatten. De bebouwde structuur van Hollandsche Rading is vrij open.

3.2. Structuurelementen

Bovenlokale infrastructuur

Zoals uit de historische ontwikkeling (hoofdstuk 1.4) blijkt is de aanleg van de spoorlijn Utrecht-Hilversum met een station in Hollandsche Rading van essentieel belang geweest voor het ontstaan van deze kern. Vervolgens is veel later (rond 1970) door de aanleg van rijksweg A27 de scheiding tussen de 2 woongebieden nog meer herkenbaar geworden. Door dit element zijn beide woongebieden ook in visueel opzicht van elkaar gescheiden. Er is slechts één functionele verbinding tussen beide woongebieden. Dit is de Vuurse Dreef ter hoogte van de spoorwegovergang en snelwegonderdoorgang. Uit ruimtelijk oogpunt is deze verbinding zwak te noemen.

Randen van het plangebied

Door het bovenlokale beleid, neergelegd in o.a. de 4^e en 5^e Nota over de Ruimtelijke Ordening, het streekplan, de bufferzone, Het Groene Hart en de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zijn de thans bestaande grenzen tussen het open buitengebied en de kernbebouwing hard. Feitelijk betreft het ook een harde overgang. De woonbebouwing houdt abrupt op en gaat over in het buitengebied. De gemeente De Bilt conformeert zich aan dit uitgangspunt.

Deelgebieden

Door de hiervoor genoemde structuurelementen kan het plangebied "Hollandsche Rading" opgedeeld worden in een drietal deelgebieden, te weten:

- De bovenlokale infrastructuur (deelgebied I);
- Gebied ten westen van de A27 (deelgebied II);
- Gebied ten oosten van de A27 (deelgebied III).

Bijlage 2 geeft een overzicht van de verschillende deelgebieden.

Deelgebied I:

Dit deelgebied is uitsluitend bedoeld voor het goederen- en personen vervoer. Dit vervoer is hoofdzakelijk bovenlokaal georiënteerd. De spoorlijn

bestaat uit een dubbel spoor met bermen. Hiervoor is een strook van ruim 40 meter breed beschikbaar.

De snelweg A27 bestaat uit 2 x 2 rijstroken met 2 vluchtstroken en bijbehorende bermen. Een strook met een breedte van ± 65 meter is hiervoor gereserveerd. De snelweg had in het jaar 2000 een verkeersintensiteit van ± 90.000 motorvoertuigen per etmaal voor het gedeelte binnen het plangebied. Ter hoogte van de zuidelijke bebouwing van Hollandsche Rading stijgt de snelweg tot een hoogte van $\pm 5,5$ meter ter plaatse van het viaduct over de Vuurse Dreef.

Deelgebied II:

De woningen in dit deelgebied hebben hoofdzakelijk het karakter van lintbebouwing langs de Tolakkerweg. De bebouwing bestaat uitsluitend uit vrijstaande en twee-onder-één-kap woningen en wordt gekarakteriseerd door een grote variatie in zowel architectuur als gebruikte materialen (steensoorten). De woningen kennen een ruime opzet en een goede kwaliteit.

De situering van de bebouwing volgt het verkavelingspatroon, sluit aan op de verkaveling van het veengebied en is dan ook strak van vorm.

De woningen dateren uit de 1^e helft van de vorige eeuw, met uitzondering van de Schaapsdrift. De woningen aan deze straat zijn in 1985 gerealiseerd. Financiële overwegingen waren het motief om deze woningen te ontwikkelen.

De Tolakkerweg is de provinciale weg N417. Deze weg kende in het jaar 2000 een verkeersintensiteit van ruim 10.000 motorvoertuigen per etmaal binnen het plangebied.

Deelgebied III:

Dit deel kan worden gekenschetst als een rustige woonomgeving. De opzet van de bebouwing is speelser van aard met meer organische vormen.

Dit deel vormt daardoor een soepele overgang naar de nabij gelegen bosrijke omgeving. De straten zijn uitsluitend bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Het overgrote deel van de woningen, bestaande uit vrijstaande en twee-onder-één-kap woningen, is in de 1^e helft van de vorige eeuw gerealiseerd. Slechts het woonwijkje Charles Weddepohllaan/Adri Piecklaan is van meer recente datum. De bebouwing heeft in dit deelgebiedje een grotere variatie.

Het groene karakter door met name de aanwezige laanbeplanting is karakteristiek voor dit deel. Behoud hiervan is essentieel.

3.3. Eindbeeld plangebied

Uit de bovenstaande tekst kan het volgende eindbeeld opgemaakt worden.

Het plangebied Hollandsche Rading wordt doorsneden door een aantal zeer grote verkeersaders. Deze verkeersaders kennen zeer hoge verkeersintensiteiten. De woongebieden in het plangebied worden door de verkeersaders fysiek en ruimtelijk van elkaar gescheiden. Er is dan ook sprake van een opdeling van het plangebied in een drietal deelgebieden.

Deze 3 gebieden bezitten ook ieder een eigen karakter. Door de harde scheidslijnen in het plangebied en de karakteristieke bebouwing in de verschillende deelgebieden, liggen de deelgebieden op zich zelf. Functionele en of ruimtelijke samenhang tussen de verschillende deelgebieden is nagenoeg niet aanwezig. Alleen de Vuurse Dreef vervult in dit kader een rol.

Deze samenhang is echter door het viaduct minimaal, in visueel opzicht althans.

4. Functionele opbouw

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

4.1. Algemeen

Het plangebied Hollandsche Rading heeft overwegend een woon- en verkeersfunctie. De functionele opbouw van het plangebied wordt om die reden dan ook met name bepaald door de aanwezigheid van deze functies. Echter het plangebied kent ook een aantal andere functies die een rol vervullen in de functionele opbouw. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de voornaamste functies in het plangebied.

4.2. Bevolking

Het plangebied heeft ruim 1400 inwoners. Dit is ongeveer 3,4% van de gehele bevolking van de gemeente De Bilt. De bevolkingssamenstelling komt nagenoeg overeen met de samenstelling van de bevolking van de gehele gemeente. Opvallend voor de kern is de ondervertegenwoordiging van de 15 tot 35 jarigen en de grote vertegenwoordiging van 35 tot 65 jarigen. Oorzaak hiervoor zou gezocht kunnen worden in het feit dat de woningvoorraad in deze kern bestaat uit in verhouding dure woningen. Hierdoor kunnen starters zich hier moeilijk vestigen. Voor oudere doorstromers zijn de woningen in het plangebied zeer gewild en zijn de financiële mogelijkheden veelal groter.

Figuur 1 geeft een overzicht van het aantal inwoners in de gemeente De Bilt en het plangebied naar leeftijd.

Leeftijd	Gemeente				Plangebied			
	Man	vrouw	Totaal	Procent	Man	Vrouw	Totaal	procent
0 tot 5	1274	1208	2482	5,9%	52	59	111	7,7%
5 tot 15	2757	2568	5325	12,6%	106	97	203	14,1%
15 tot 25	2110	2116	4226	10,0%	59	55	114	7,9%
25 tot 35	2061	2224	4285	10,1%	58	70	128	8,9%
35 tot 50	4554	4923	9477	22,4%	167	189	356	24,7%
50 tot 65	3991	4350	8341	19,7%	155	145	300	20,8%
65 tot 80	2467	3307	5774	13,6%	88	94	182	12,6%
80 en ouder	736	1656	2392	5,7%	16	31	47	3,3%
Totalen	19950	22352	42302	100,0%	701	740	1441	100,0%

Figuur 1: Aantal inwoners naar leeftijd op 1 januari 2002 (Bron: GBA)

4.3. Wonen

In het plangebied “Hollandsche Rading” staan ± 460 woningen, die verdeeld zijn over verschillende typen van bebouwing. *Figuur 2 geeft een beeld van de verschillende typen woningen in de verschillende deelgebieden.*

Opvallend is dat het plangebied hoofdzakelijk bestaat uit vrijstaande huizen en de twee-onder-één-kap woningen. De woningdichtheid van het plangebied is circa 7,7 woningen per hectare. Vrijwel alle indertijd geplande woonbebouwing is gerealiseerd. Er resten geen uitbreidingsmogelijkheden.

Gebied	Eengezins				Meergezins			Totaal
	Vrij	2 kap	Rij	Gesch	Duplex			
Deelgebied 1	0	0	0	0	0			0
Deelgebied 2	73	78	0	0	0			151
Deelgebied 3	48	142	84	29	10			313
Totaal	121	220	84	29	10			464

Figuur 2: Type woningen per deelgebied en totaal op 1 januari 2002

Monumenten en archeologie

Binnen het plangebied Hollandsche Rading zijn de in 1941 geplaatste spoorbogen langs de lijn Utrecht-Hilversum aangewezen als rijksmonument. Wegens metaalschaarste tijdens WO II werd gekozen voor beton. Aan een dergelijke constructie hebben de spoorwegen zich nooit meer gewaagd. Hierdoor is het traject, dat voor een deel binnen het plangebied ligt, uniek te noemen.

Daarnaast zijn enkele grenspalen net buiten en één binnen het plangebied gesitueerd, die de grens markeren tussen Noord-Holland en Utrecht en staan op beider grondgebied. Na eeuwenlange grensconflicten werd in 1719 overeenstemming bereikt over de definitieve grens. Het (cultuurhistorische) belang van deze grens wordt ook aangehaald in de betreffende provinciale nota Niet van Gisteren. Eén grenspaal, die binnen het plangebied is gelegen op de kruising Vuurse Dreef – Tolakkerweg, is een gemeentelijk monument. De overige grenspalen zijn door de provincie Noord-Holland aangewezen als provinciaal monument.

Verder zijn er nog 3 gemeentelijke monumenten. Het betreft:

- het houten woonhuis (landhuis) “De Houten Steen” aan de Graaf Floris V-weg 4;
- het (voormalig agrarische) woonhuis aan de Tolakkerweg 86;
- het woonhuis (villa) “Huis op 't Hoogt” aan de Vuurse Dreef 42.

Voor monumenten geldt in het algemeen bescherming van de bestaande situatie en een streven naar herstel in die gevallen waar sprake is van verval.

Veranderingen en uitbreidingen mogen uitsluitend van ondergeschikte aard zijn. De rijksmonumenten (de betonnen spoorbogen) worden in dit bestemmingsplan niet afzonderlijk op de plankaart aangeduid en vallen onder de bescherming van de Monumentenwet.

De Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) van de ROB geeft de trefkans op of de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische resten in de bodem weer. Deze kaart is hiernaast afgebeeld. De donkere oranje kleur op de kaart geeft een hoge trefkans weer. Het bestemmingsplan gaat echter uit van bestaande functies en structuren. Er worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien in het plangebied. Bijzondere beschermingsmaatregelen zijn daarom niet getroffen, omdat deze niet zinvol en onnodig beperkend zouden zijn.

4.4. Voorzieningen

Voorzieningen die in het plangebied Hollandsche Rading voorkomen zijn te onderscheiden in groenvoorzieningen of openbare terreinen, scholen en overige voorzieningen.

Groenvoorzieningen/openbaar gebied

In het plangebied Hollandsche Rading komt vrij veel openbaar groen voor. Dit bestaat voor een groot deel uit de aanwezige laanbeplanting. Het vele groen dat verder in het plangebied wordt ervaren bestaat voor het merendeel uit privé groen van de over het algemeen vrij grote tuinen.

Als scheiding tussen de achtertuinen van de woningen aan de Charles Weddepohllaan en de Adri Piecklaan is een duidelijke groenstructuur aanwezig. Ook ligt er een tweetal groenvoorzieningen aan de Tolakkerweg, het zogenaamde "rondje" en "vierkantje". Binnen deze groenvoorzieningen is een aantal kleine speelvoorzieningen aanwezig. Daarnaast kent het gebied een tweetal boslocaties. De eerste is een bosstrook gesitueerd tussen Tolakkerweg en Schaapsdrift. De tweede ligt aan de Vuurse Dreef en vormt het begin van de buiten het plangebied aanwezige bossen.

Winkelvoorzieningen

In het plangebied zijn thans geen winkelvoorzieningen meer aanwezig. Wel komt 2x in de week een rijdende winkel in het plangebied. Voor het overige is men aangewezen op de voorzieningen van Hilversum, De Bilt, Maartensdijk en Utrecht.

Scholen

Binnen het plangebied "Hollandsche Rading" is één basisschool gesitueerd. Dit is de "Bosbergschool" (Protestants Christelijk) aan de Dennenlaan 59-61. Deze basisschool is in het bestemmingsplan positief bestemd.

Overige voorzieningen

Naast het ontbreken van een winkelvoorziening en de wel aanwezige school is er een aantal maatschappelijke voorzieningen in het plangebied aanwezig. Zo kent het plangebied een dorps huis aan de Dennenlaan 57. Staat aan de Tolakkerweg 14 een kerkje (Adventkapel). Ook is er een tenniscomplex aanwezig aan de Charles Weddepohllaan 3.

4.5. Bedrijvigheid

Binnen het plangebied Hollandsche Rading zijn slechts 4 locaties waar bedrijven zijn gevestigd. Aan de Tolakkerweg 94a is een autobedrijf gevestigd, aan de Graaf Floris V-weg 3b een kledingontwerpbedrijf, aan de Graaf Floris V-weg 4c een wijngroothandel en aan de Vuurse Dreef 12 is een fietsenhandel gevestigd. Daarnaast is aan de Vuurse Dreef 14 een dependance van Rabobank Westbroek aanwezig en is aan de Tolakkerweg 3 een Chinees restaurant gevestigd. Genoemde locaties zijn positief bestemd. Verder komt "beroepsuitoefening aan huis" veel voor. Deze activiteiten zijn binnen de woonbestemming toegestaan.

4.6. Verkeer

In het plangebied Hollandsche Rading is een hoeveelheid aan wegen aanwezig. Deze wegen hebben ieder een eigen functie en zijn in verschillende schaalniveaus te verdelen.

Verkeersstructuur

De voornaamste weg in het plangebied is de Rijksweg A27. Deze is van nationale betekenis en is onderdeel van het Nederlandse snelwegennet. Daarna volgt de Tolakkerweg. Deze provinciale weg is een bovenlokale weg met een erfontsluitende functie en als ontsluitingsweg voor de kern Hollandsche Rading van belang. Daarnaast fungeren de overige wegen voor de ontsluiting van de woningen (bestemmingsverkeer). Op deze laatst genoemde wegen speelt het langzaam verkeer een voorname rol. In het bestemmingsplan is het bovengenoemde onderscheid ook aangehouden. Het hoofdontsluitingsnetwerk heeft een verkeersbestemming gekregen, terwijl de overige wegen tot verblijfsdoeleinden zijn bestemd.

Openbaar vervoer

Binnen het plangebied Hollandsche Rading is een busverbinding aanwezig. Dit is lijn 138 van Connexxion met haltes aan de Tolakkerweg ter hoogte van de noordelijke en zuidelijke entree van de kern. De buslijn vormt een verbindingen met Utrecht en Hilversum. Ook is er een (onbemensd) treinstation van de Nederlandse Spoorwegen aanwezig. Dit betreft een halte voor stoptreinen op het traject Utrecht-Hilversum, in beide richtingen 2 maal per uur.

Langzaam verkeer

Binnen het plangebied Hollandsche Rading ligt naast de Tolakkerweg een vrijliggend fietspad. Verder is er geen duidelijk fietspadenstructuur en is het fietsverkeer op het bestaande wegennet aangewezen. In het startprogramma Duurzaam Veilig is een trend gezet om versneld 30 km/h zones in Nederland in te richten. Zo ook voor het grootste deel van de wegen binnen het plangebied Hollandsche Rading, met uitzondering van de Tolakkerweg.

Parkeren

Het parkeren binnen het plangebied Hollandsche Rading vindt overwegend op eigen terrein plaats. In de straten Charles Weddepohllaan en

Adri Piecklaan wordt veelal geparkeerd op verspreid liggende parkeerplaatsen.

Tenslotte parkeren treinreizigers de auto's op de parkeerplaatsen onder het viaduct van de A27 en de parkeerplaats direct ten westen van het station.

4.7. Water en waterhuishouding

Inleiding

Het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen gaan samen de waterproblematiek in Nederland aanpakken. Op 2-7-2003 is hiertoe door deze partijen het Nationaal Bestuursakkoord Water ondertekend. De watertoets – of een paragraaf met betrekking tot waterhuishoudkundige aspecten – is verplicht gesteld (met ingang van 1-11-2003 ook wettelijk) voor ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen.

In het kader van dit bestemmingsplan is er overleg gevoerd met de waterbeheerder(s), mede ten behoeve van het verkrijgen van technische gegevens voor de waterparagraaf/watertoets. Het hoogheemraadschap heeft een aanzet voor een waterparagraaf aangeleverd.

Beheerders

Waterstaatkundig gezien ligt het bestemmingsplangebied binnen het beheersgebied van het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). In het gebied is het HDSR verantwoordelijk voor de waterhuishouding: het waterkwaliteits- en waterkwantiteitsbeheer en de waterkeringen.

De gemeente is als initiatiefnemer en verantwoordelijke voor de inzameling van afvalwater en afstromend hemelwater bij de inrichting van de waterhuishouding betrokken.

De provincie is verantwoordelijk voor het grondwaterbeheer en beoordeelt het bestemmingsplan. Op waterhuishoudkundig vlak vraagt zij tevens advies van de andere waterbeheerders.

Beleid

Voor waterbeheer zijn de volgende beleidsnota's van belang: derde en vierde nota waterhuishouding (ministerie VenW), beleid waterbeheer 21e eeuw (ministerie VROM), provinciaal waterhuishoudingsplan (provincie Utrecht), het Keur, waterbeheersplan 1996-2000, waterstructuurvisie deel 1 Visie op lange termijn, nota Dempingen, nota Oeverinrichtingen, Rioleringsnota Afkoppeling hemelwater, Beleidsplan secundaire waterkering en beweidingsnota, nota Vaarwater beheer (hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) en het Lokaal Waterplan van de gemeente De Bilt.

Het beleid is gericht op kwaliteitsverbetering van het oppervlaktewater (schoonwater tracé) en het streven naar een duurzaam watersysteem en -beheer. In het Lokaal Waterplan worden 58 concrete maatregelen voorgesteld om op termijn de doelstellingen te benaderen.

Beschrijving huidige watersysteem

Het plangebied bevat vrijwel geen oppervlaktewater. De bodem bestaat uit zand en er zijn ook leembanken in de bodem aanwezig. Waterlopen in het gebied zijn de sloten langs de snelweg en spoorlijn, waarvan de functie is het

afvoeren van regenwater. De waterafvoer vindt plaats middels poldergemalen op de boezem.

Afvoer van het overtollige boezemwater vindt plaats in zuidelijke richting, via het gemaal Overvecht Zuid op het watersysteem in de wijk Overvecht. Het water wordt in principe aangevoerd vanuit de Kromme Rijn via Fort Blauwkapel Groene Vaart/Gelderwetering.

Wateronttrekkingen en retentiegebieden zijn in dit gebied niet aan de orde. In het plangebied is geen water met recreatieve gebruikswaarde, cultuurhistorische en landschappelijke waarde of ecologische waarde aanwezig.

Het rioolstelsel in het plangebied is een gemengd stelsel. Nabij het plangebied is 1 overstort aanwezig.

Aandachtspunten watersysteem

In het plangebied zijn op dit moment geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. In geval van ruimtelijke ontwikkelingen wordt geadviseerd om met de waterbeheerder te overleggen om zodoende kansen te benutten om te komen tot een duurzaam watersysteem en –beheer.

Er gelden de volgende aandachtspunten:

- dempen van water is in principe niet toegestaan zonder compenserende maatregelen binnen het plangebied c.q. peilgebied;
- opheffen van ongerioleerde (huishoudelijke) lozingen door aansluiting op riolering of speciale voorzieningen;
- afkoppelen van de vuilwaterriolering van relatief schone waterstromen;
- bij inrichten van watergangen gebruik maken van onderhoudsarme beschoeiing of (wanneer mogelijk) liever een natuurvriendelijke oeverinrichting;
- (gedeeltelijke) overkluizingen – zoals bruggen en steigers – zijn onder voorwaarden toegestaan; een vergunning op basis van de Keur is vereist;
- beperken van diffuse bronnen/lozingen; voorkomen van gebruik van bestrijdingsmiddelen en bemesten bij beheer van groenvoorzieningen.

Mocht in de toekomst het verhard oppervlak in het poldergebied toenemen, dan dient naar extra waterberging te worden gezocht ter compensatie, bij voorkeur in combinatie met natuurvriendelijke oevers. De gemeente zal de waterbeheerder om advies vragen als er ingrepen worden gedaan die consequenties zouden kunnen hebben voor het watersysteem.

4.8. Beschermde natuurwaarden

De bescherming van belangrijke natuurwaarden is – voor wat betreft soorten – vastgelegd in de Flora- en faunawet. Het doel van de Flora- en faunawet is de instandhouding van de planten- en diersoorten die in het wild in Nederland voorkomen. Een tweede doel van de wet is dat álle in het wild levende planten en dieren in principe met rust worden gelaten, dus niet alleen de zeldzame soorten. Voor ontwikkelingen die een negatief effect zouden kunnen hebben op planten en dieren dient in principe een ontheffing te worden aangevraagd bij het ministerie van LNV.

Het is niet bekend of er zeldzame planten of dieren voorkomen. In het plangebied vindt geen functiewijziging plaats. Negatieve effecten op de flora en fauna worden voorsnog niet verwacht. Het is aannemelijk dat een eventueel benodigde ontheffing in het kader van de Habitat richtlijn en/of Flora- en faunawet kan worden verleend.

5. Milieuaspecten

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

5.1. Algemeen

Hoewel het bestemmingsplan voor het plangebied Hollandsche Rading voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie en geen mogelijkheden biedt voor ontwikkelingen is het van belang dat er inzicht wordt verkregen in de diverse milieuthema's die spelen.

5.2. Geluidhinder

5.2.1. Algemeen

Geluidhinder is in belangrijke mate bepalend voor de leefkwaliteit en de bouwmogelijkheden. Binnen het plangebied wordt geluidhinder veroorzaakt door rijks-, provinciale en overige wegen, alsmede de spoorlijn Utrecht – Hilversum. In de Wet geluidhinder zijn grenswaarden gesteld waaraan voldaan moet worden. Het betreft voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden.

Het bestemmingsplan voorziet niet in een verdichting van bebouwing, maar in het vastleggen van de bestaande toestand en bestaande bouwrechten. Aan of verbouw wordt getoetst aan de geldende situatie van de woning. In het plangebied Hollandsche Rading komen wegen alsmede een spoorlijn voor die in een bepaalde mate zorgen voor geluidhinder. De spoorlijn loopt parallel aan de Rijksweg A27.

5.2.2. Wegverkeerslawaaï

In de Wet geluidhinder zijn zones langs wegen aangegeven die beschouwd worden als aandachtsgebieden. Deze zones zijn zodanig bepaald dat er buiten de zone geen geluidsniveaus voorkomen van meer dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Wegen gelegen binnen een woonerf of wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt zijn vrijgesteld van een zone.

Voor een (snel)weg met 4 rijstroken is een aandachtszone van 400 meter aan weerszijden vastgesteld. Alle bebouwing binnen het plangebied vallen binnen de genoemde zone. Hierdoor dient de gehele kern als buitenstedelijk te worden beschouwd.

Voor een weg bestaande uit twee rijstroken, gelegen in een stedelijk gebied oftewel bebouwde kom, heeft een aandachtszone van 200 meter. Voor de Tolakkerweg betekent dit een zone van 200 meter. Derhalve is een groot gedeelte van de kern ook gelegen is binnen de zone van deze weg.

De overige wegen hebben thans ook een 50 km/h - regime.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarde zoals deze zijn opgenomen in de Wet geluidhinder voor bestaande woningen.

Tabel 1. Overzicht grenswaarden wegverkeerslawaaï.

Waarden	nieuwe situatie		Bestaande situatie	
	Binnenstedelijk	Buitenstedelijk	Binnenstedelijk	buitenstedelijk
Voorkeurswaarde	50	50	50	50

Max. ontheffingswaarde	65	55	65	60
------------------------	----	----	----	----

In het kader van het Bouwbesluit moet bij aanpassingen aan geluidsgevoelige ruimten welke passen binnen het bestemmingsplan voldaan worden aan een binnenniveau van 35 dB(A). Dit betekent dat de geluidswerend (G_A) van het betreffende geveldeel zodanig moet zijn dat deze ten minste gelijk is aan het verschil tussen de gevelbelasting en 35 dB(A). Indien er sprake is van een saneringssituatie is een toetswaarde van 45 dB(A) en een streefwaarde van 40 dB(A) van toepassing.

5.2.3. *Spoorweglawaaai*

Door het plangebied loopt de spoorlijn Utrecht – Hilversum. Op dit traject is het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) van toepassing. Voor het plangebied betekent dit een zone van 100 meter aan beide zijden van de spoorlijn. Gerekend vanaf de buitenste spoorstaven. De grenswaarden voor spoorweglawaaai bestaan eveneens uit een ondergrenswaarde (voorkeursgrenswaarde) en een maximale grenswaarde (maximale ontheffing).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarde zoals deze zijn opgenomen in de Wet geluidhinder voor bestaande woningen.

Tabel 2. Overzicht grenswaarden spoorweglawaaai

Grenswaarde	Bestaande woning
Voorkeursgrenswaarde	57 dB(A)
Maximale ontheffingswaarde	73 dB(A)

In het kader van het Bouwbesluit moet bij aanpassingen aan geluidgevoelige ruimten welke passen binnen het bestemmingsplan voldaan worden aan een binnenniveau van 37 dB(A). Dit betekent dat de geluidswerend (G_A) van het betreffende geveldeel zodanig moet zijn dat deze ten minste gelijk is aan het verschil tussen de gevelbelasting en 37 dB(A). Voor een saneringssituatie is hier eveneens een streefwaarden van 40 dB(A) en een toetswaarden van 45 dB(A) van toepassing.

5.2.4. *Cumulatie-effect*

Op basis van de Wet geluidhinder zijn er geen wettelijke normen voor de toetsing van cumulatief geluid (spoor-, weg-, industrie en luchtverkeerslawaaai). Wel dient conform de Wet geluidhinder aandacht geschonken te worden aan de onderlinge afstemming en samenhang van de onderscheiden te treffen maatregelen.

Het onderhavige bestemmingsplan legt slechts de bestaande situatie en bouwrechten vast. Indien aanpassingen aan geluidgevoelige ruimten plaatsvinden, welke passen binnen het bestemmingsplan en welke zijn gelegen binnen zowel de zone van een weg als de zone van de spoorlijn, dienen deze niet te worden gecumuleerd en dient rekening te worden gehouden met de hoogste gevelbelasting voor de bepaling van de geluidswerend (G_A) voor het betreffende geveldeel.

Het lijkt zinvol om bij nieuwe ontwikkelingen (bijvoorbeeld in geval van vrijstellingen ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) te kijken naar het cumulatieve effect van geluidhinder ter plekke. In de bijlage is hiertoe een methode beschreven.

5.3. Luchtverontreiniging

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit in werking getreden (Staatsblad 2001, 269). Deze is een uitwerking van Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit en vervangt de tot dusverre geldende amvb's luchtkwaliteit. In het besluit is onder meer bepaald dat gemeenten en provincies de lokale luchtkwaliteit in kaart moeten brengen. Knelpunten met luchtkwaliteit komen met name voor op weglocaties met een hoge verkeersintensiteit langs en door stedelijke gebieden.

De provinciale rapportage luchtkwaliteit (2001) geeft een indicatie van de concentraties NO₂ en fijn stof (pm10). Het plangebied valt in de categorie 35-40 µg/m³.¹

Berekeningen over het jaar 2001 geven echter aan, dat langs de rijksweg A27 voor zowel fijn stof (PM10) als voor stikstofdioxide de grenswaarde wordt overschreden.

PM10: Nabij rijkswegen wordt de PM10 grenswaarde voor 24-uur gemiddelde concentraties overschreden. Dit is echter in veel gebieden in Nederland het geval. De aanpak van PM10-uitstoot zal op landelijk niveau moeten gebeuren vanwege de relatief grote bijdrage van de achtergrondconcentratie. Het rijk is op grond van de EU richtlijn verplicht medio 2003 een bestrijdingsplan PM10 vast te stellen.

Voor overschrijding voor fijn stof (PM10) zal de gemeente De Bilt dan ook geen plan van aanpak maken, gezien het feit dat de overschrijding afkomstig is van een rijksweg (A27) en de aanpak van de problematiek op rijksniveau zal plaatsvinden. Met de trend van de dalende emissiefactoren in de toekomst wordt verwacht dat in 2010 geen overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen meer plaatsvindt.

NO₂: De immissiewaarden voor NO₂ die nu onder de plandrempel liggen zullen in 2010 bij gelijkblijvende intensiteiten niet meer leiden tot overschrijdingen van de definitieve grenswaarde van NO₂. Dit is het gevolg van afname van de emissiefactoren voor personen- en met name voor goederenvervoer. De emissiefactoren zullen afnemen doordat er verbeterde brandstoffen beschikbaar komen (bijvoorbeeld schonere diesel) en de verbrandingsmotoren technisch verbeteren, waardoor de uitstoot aan stoffen afneemt.

De verwachting is dat er in de toekomst geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer zullen plaatsvinden.

5.4. (Externe) Veiligheid

Het provinciale beleid op het gebied van externe veiligheid richt zich op het beheersen of verminderen van risico's tot een maatschappelijk aanvaardbaar niveau. Het gaat hier om risico's die het gevolg zijn van de opslag, productie en het transport van gevaarlijke stoffen.

¹ Bron: Ontwerp Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015

Opslag en/of productie is voor het plangebied geen aandachtspunt, aangezien de risicokaart van de provincie² aangeeft dat het is gelegen buiten (veiligheids)zones van bedrijven.

Met betrekking tot vervoer over de rijksweg en het spoor – en dus door het plangebied – geeft de risicokaart van de provincie aan dat er voor de omgeving van betreffende infrastructuur geen verhoogd risico geldt en dat deze niet behoort tot het effectgebied als gevolg van vervoer van lpg en/of chloor over het spoor.

Het rijk en de provincie wensen overigens rondom hoofdinfrastructuur zones aan te wijzen met een breedte van 50 tot 75 meter, die gevrijwaard moeten blijven van bebouwing. Daar waar dit niet mogelijk is – zoals bij bestaand gebied zoals het plangebied – zal gebiedsgericht maatwerk moeten worden geleverd en/of zal soepeler met deze afstanden moeten worden omgegaan.

5.5. Hinder door bedrijven

In het plangebied zelf is slechts zeer beperkt bedrijvigheid aanwezig (zie 4.5). Overeenkomstig de richtlijnen van het ministerie van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening voor milieuzonering die zijn vastgelegd in de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering”, zijn er afstandscriteria tot woningen van derden opgenomen voor een aantal verschillende categorieën van bedrijvigheid. Deze afstandscriteria zijn opgesteld aan de hand van de mate van verspreiding van geluid, stof, gevaar en geur.

De minimale afstandscriteria zijn geen wettelijk geldende afstanden, echter zij geven slechts een indicatie van afstanden die bij nieuwbouw van bepaalde bedrijvigheid of woningen in acht genomen dienen te worden. Bestaande situaties kunnen dus onverkort voortgezet worden. Binnen het plangebied komt categorie 1 en 2 bedrijvigheid voor.

Onder de categorie 1 bedrijvigheid kunnen we de fietsenhandel aan Vuurse Dreef 12, de Rabobank aan Vuurse Dreef 14 en het kledingontwerpbedrijf aan Graaf Floris V-weg 3b plaatsen.

Onder de categorie 2 bedrijvigheid kunnen we het autobedrijf aan Tolakkerweg 94a, de wijngroothandel aan Graaf Floris V-weg 4c en het chinees restaurant aan Tolakkerweg 3 plaatsen. Categorie 1 – en 2-bedrijven zijn bedrijven die tussen of onmiddellijk naast woningen toelaatbaar zijn in een rustige woonwijk.

5.6. Bodemverontreiniging

Voor het plangebied Hollandsche Rading is op basis van historiografisch onderzoek geen bodemverontreiniging bekend. Mocht in incidentele gevallen sprake zijn van woningbouw op grond van een bestaande bouwtitel, dan zal voorafgaand aan de realisering daarvan een geschiktheidsverklaring voor het gewenste gebruik moeten worden afgegeven.

² Bron: internet

5.7. Duurzaam bouwen

Duurzaam bouwen is bouwen met zo min mogelijk schade voor het milieu en de gezondheid. Op alle overheidsniveaus wordt momenteel gewerkt aan het vormgeven en uitwerken van beleid op het gebied van duurzaam bouwen. Belangrijke aspecten waaraan in het kader van duurzaam bouwen aandacht wordt besteed, zijn:

- integraal ketenbeheer (o.a. het sluiten van de stofkringlopen);
- energie extensivering (energiebesparende en de inzet van duurzame energiebronnen);
- kwaliteitsbevordering (toekomstwaarde).

In de lijn van deze drie aspecten wordt bij de bouw van eventuele nieuwe woningen alsmede bij de eventuele (her)inrichting van openbare ruimte, als uitgangspunt gehanteerd dat er zo min mogelijk materialen worden toegepast en dat de materialen die worden toegepast zo min mogelijk milieubelastend zijn.

In het kader van het convenant "Duurzaam bouwen" wordt verstaan onder:

- bouwen: invulling geven aan het bouwproces, dat wil zeggen de gehele levensloop van een bouwwerk (initiatieffase, planfase, gebruiks-, onderhouds- en renovatiefase en de sloopfase), op zowel stedenbouwkundig-, gebouw- als materiaalniveau;
- duurzaam bouwen: een wijze van bouwen (tevens planvorming en beheer) die erop is gericht een gevarieerd en kwalitatief hoogwaardig woon- en leefmilieu te realiseren met een zo laag mogelijke milieubelasting.

6. Planopzet

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

6.1. Algemeen

Bij het opstellen van het bestemmingsplan “Hollandsche Rading” is de wens uitgesproken voor een meer globale en flexibele regeling. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is dat het een zodanig flexibel en globaal karakter moet hebben dat veranderingen in de bestaande situatie mogelijk zijn zonder dat dit leidt tot extra en/of nieuwe procedures.

De beeldbepalende en structurerende elementen met een betekenis op gebiedsniveau, zoals hoofdwegen, bebouwde structuur en groenstructuren worden gewaarborgd. Ook de functies en het karakter van de deelgebieden gelden als uitgangspunt. De keuze voor een meer globalere opzet is gemaakt om;

- ruimtelijk en functioneel beleid te kunnen voeren op hoofdzaken;
- het aantal procedures te verminderen;
- noodzakelijke procedures te vereenvoudigen en te bekorten.

De planopzet sluit aan bij die van de eerdere bestemmingsplannen in de actualiseringsreeks, waaronder De Leyen/Jan Steenlaan 2000, Kloosterpark 2002 en Weltevreden-Heemstrakwartier 2003.

6.2. Hoofdpijnen van de juridische regeling

Het plan is opgesteld in de vorm van een globaal eindplan. In deze bestemmingsplanvorm wordt het ruimtelijk beleid in hoofdpijnen omschreven en wordt ook het eindbeeld aangegeven. Het kaartbeeld is relatief eenvoudig. In de voorschriften worden de verschillende bestemmingen geregeld. Afhankelijk van de doeleinden van de verschillende bestemmingen zijn de voorschriften in meerdere of mindere mate gedetailleerd. In die zin is deze planvorm te vergelijken met een gedetailleerd bestemmingsplan. Het plan vormt, hoewel het technisch globaal is, een directe toetsingsnorm en geeft een direct bouwrecht, het behoeft niet nader te worden uitgewerkt. Het bestemmingsplan is derhalve flexibel te noemen.

Beschrijving in hoofdpijnen

De bestemmingsregeling bevat als meest kenmerkende element de beschrijving in hoofdpijnen. Daarin wordt omschreven op welke wijze de in het plan aangegeven doeleinden worden nagestreefd. In de beschrijving in hoofdpijnen zijn de meer algemene en de beleidsmatige en programmatische aspecten voor het gehele plangebied verwoord die van toepassing zijn op alle in het plan opgenomen bestemmingen. De beschrijving in hoofdpijnen is daarom in een afzonderlijk voorschrift opgenomen. Door de beschrijving in hoofdpijnen in de voorschriften op te nemen, vormt deze samen met de afzonderlijke bestemmingsregelingen een referentiekader voor de toetsing van vergunningaanvragen.

Hierin zijn onder meer geregeld: het karakter van de deelgebieden en de harde randen, de verschillende bebouwingskarakteristieken, de bedoeling van de dwarsprofielen van de hoofdwegen, de speelgelegenheden in de

bestemming groenvoorzieningen en verblijfsdoeleinden, het parkeren op eigen terrein en de criteria, waaraan het uitoefenen van een aan huis verbonden beroep moet voldoen. Aan de hand van de geformuleerde criteria kan een zorgvuldige en gemotiveerde belangenafweging plaatsvinden. Wat in dit bestemmingsplan onder een aan huis verbonden beroep wordt verstaan is gedefinieerd in de voorschriften (artikel 1a). De in het plan opgenomen regeling sluit aan bij de landelijk tendens, het door de Kamers van Koophandel nagestreefde beleid in dit kader en de door de provincie in de nota *Haarfijn Bestemmen* geformuleerde voorwaarden waaraan gemeentelijke ruimtelijke plannen moeten voldoen met betrekking tot aan huis verbonden beroepen.

De bij de voorschriften behorende Staat van bedrijfsactiviteiten bevat de toegelaten bedrijfsactiviteiten in dit kader (maximaal categorie 2). De daarin vermelde activiteiten zijn zodanig van aard, dat deze aanvaardbaar zijn binnen woonbuurten. De opsomming is ontleend aan de uitgave van de VNG *“Bedrijven en milieuzonering”*, 1999.

Ook is in de beschrijving in hoofdlijnen een verwijzing opgenomen naar relevant waterbeleid dat naast het bestemmingsplan van toepassing is.

Voorschriften

Bij het opzetten van de bestemmingsregeling is nadrukkelijk aangesloten op de stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening. Het betreft immers een gerealiseerde woonkern, waarin geen grootschalige en/of structuurveranderende ingrepen worden verwacht of zijn voorzien.

De waarden en normen die bij de vigerende plannen hebben geleid tot een gedetailleerd kaartbeeld zijn in dit bestemmingsplan weergegeven in de voorschriften. Hierbij speelt de beschrijving in hoofdlijnen een belangrijke rol. De stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening maken bij de bouwplanbeoordeling een goede vertaling van globale bestemmingsvlakken naar een individueel bouwplan mogelijk. Bouwinitiatieven in het gebied dienen gerealiseerd te worden in de bestaande rooilijn. Dit is in feite een verbale regeling van de in de vigerende regelingen weergegeven bouwgrenzen.

Een afzonderlijke regeling voor dakkapellen is, evenals in de nog vigerende plannen, niet opgenomen. De gemeente hanteert voor het toestaan van dakkapellen de uitgangspunten, zoals die zijn verwoord in de gemeentelijke nota *“Dakkapellen en bouwregelgeving”* van februari 1993.

Met ingang van 1 januari 2003 zijn dakkapellen aan de achterzijde van woningen onder strikte voorwaarden bouwvergunningsvrij.

De regeling voor tuin- of erfbebouwing is afgestemd op de verschillen in grootte van bouwpercelen. Daarnaast is geregeld, dat het rechtens is toegestaan om onder bepaalde voorwaarden hoofdgebouwen uit te breiden aan de bestaande achtergevel. Daarmee is bedoeld de achtergevel van het hoofdgebouw, zoals deze bij de bouw daarvan is gerealiseerd. In het algemeen in meerdere bouwlagen in dit plangebied.

Deelgebieden en karakter

Het plan maakt duidelijk onderscheid in hoofdstructuurelementen en de daardoor ontsloten gebieden. Het karakter van deze gebieden verschilt door de ligging.

Kaartbeeld

Het kaartbeeld is een directe afgeleide van de beschreven structuurelementen en deelgebieden. De plankaart geeft daardoor een duidelijk beeld van de stedenbouwkundige hoofdstructuur. Ter wille van de hanteerbaarheid in de dagelijkse praktijk is gekozen voor een kaartbeeld in schaal 1:2.000.

Functionele structuur

De functionele structuur van het plangebied valt grotendeels samen met de bebouwings- en verkeersstructuur. Dit heeft geleid tot een opdeling van het plangebied in een beperkt aantal (grotere) bestemmingsvlakken. Functies die niet zonder meer in de karakteristiek van een deelgebied passen, hebben een aparte daarop toegesneden bestemming gekregen of zijn in het grotere bestemmingsvlak nader aangeduid.

6.3. Specifieke bestemmingen

In het bestemmingsplan is slechts een beperkt aantal bestemmingen opgenomen. De volgende bestemmingen komen binnen het bestemmingsplangebied voor:

Woondoeleinden	:	binnen deze bestemming vallen de bestaande woningen inclusief bestaande bouwrechten, met de daarbij behorende tuinen en erven. Voor de bestaande galerie in het oostelijk deelgebied is een nadere aanduiding binnen deze bestemming opgenomen;
Recreatiewoningen	:	binnen deze bestemming vallen de bestaande recreatiewoningen. Permanente bewoning en onderkeldering van deze recreatiewoningen zijn niet toegestaan;
Maatschappelijke doeleinden	:	voor de diverse sociaal maatschappelijke voorzieningen die in het plangebied aanwezig zijn, te weten de kerk, de basisschool en het dorpshuis;
Recreatieve doeleinden	:	voor het bestaande tenniscomplex;
Bedrijfsdoeleinden	:	voor de vier bedrijven die in het plangebied voorkomen; het garagebedrijf is daarbinnen nader aangeduid;
Kantoren	:	voor de Rabobank die aan de Vuurse Dreef is gevestigd;
Horeca	:	voor het bestaande restaurant;
Agrarische doeleinden, onbebouwd	:	voor de onbebouwde weilenden ten westen van de Tolakkerweg;
Nutsdoeleinden	:	voor de in het deelgebied ten westen van de rijksweg A27 en spoorlijn aanwezige nutsgebouwtjes die groter zijn dan 50 m ³ ;

Verkeersdoeleinden	:	voor de hoofdwegen binnen het plangebied met een stroomfunctie voor het doorgaande verkeer. Rijksweg A27 is nader aangeduid daarbinnen. Voor de inrichting van deze wegen zijn dwarsprofielen opgenomen;
Verblijfsdoeleinden	:	voor de buurtontsluitingswegen, met kleinere groenvoorzieningen, parkeerplaatsen, speelvoorzieningen, etc;
Spoorwegdoeleinden	:	voor de aanwezige spoorlijn Utrecht-Hilversum en de daarbij behorende gronden en bermen;
Groenvoorzieningen	:	voor de structuurbepalende groenvoorzieningen in het plangebied. Deze groenvoorzieningen zijn aanwezig aan de Tolakkerweg (het rondje en het vierkantje) en tussen de Adri Piecklaan en de Charles Weddepohllaan. De bestaande bosstrook tussen Tolakkerweg en Schaapsdrieff en het bosperceel aan de Vuurse Dreef zijn nader aangeduid op de plankaart en beschermd door middel van een aanlegvergunningstelsel;
Gastransportleiding	:	voor de aan de noordzijde van het plangebied gelegen ondergrondse gastransportleiding;
Water	:	voor de waterlopen met een functie voor de waterhuishouding en waterberging in het westelijk deel van het plangebied.

6.4. Vrijstellingen

In het bestemmingsplan zijn vrijstellingsbevoegheden opgenomen bij een aantal bestemmingen ter wille van de gewenste flexibiliteit.

6.5. Nadere eisen

In verschillende voorschriften is de bevoegdheid opgenomen voor burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing, gelet op de bebouwingskarakteristiek en parcellering van de omgeving en/of gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken. In het plan als het onderhavige, waarin sprake is van grote bestemmingsvlakken en een flexibele bestemmingsregeling moet het immers mogelijk zijn om op onderdelen te kunnen "sturen".

Ook is een nadere-eisen-regeling opgenomen voor het kunnen handhaven van parkeergelegenheid op eigen terrein. Door het toenemend autobezit en het toenemend aantal woninguitbreidingen "tot het maximaal mogelijke" zou de situatie kunnen ontstaan, dat parkeergelegenheid op eigen terrein vervalt of onvoldoende wordt. Ook in deze gevallen is het wenselijk te kunnen "sturen" en door middel van het stellen van nadere eisen parkeergelegenheid op eigen terrein kunnen behouden.

6.6. Bijzonder gebruiksverbod

In de voorschriften is een bijzonder gebruiksverbod opgenomen teneinde het gebruik van gebouwen en/of bijgebouwen ten behoeve van seksinrichtingen uit te sluiten. Het plangebied Hollandsche Rading is immers een overwegend woongebied waar het behoud en het versterken van de woonfunctie voorop staat en bedrijfsmatige functies niet mogen toenemen.

Het aantal niet-woonfuncties is zeer beperkt. Het gebied leent zowel qua karakter (een overwegend woongebied) als qua ontsluitingsstructuur niet voor verkeersaantrekkende functies. Aldus is ook het beleid, zoals dat ten aanzien van seksinrichtingen in de APV is vastgelegd, vertaald. In de begripsomschrijvingen zijn de relevante begrippen nader gedefinieerd.

6.7. Handhaving

Op 28 november 2002 is door de gemeenteraad de Nota Handhaving vastgesteld, die als doel heeft: de handhaving van bestemmingsplan- en bouwregelgeving.

Met het vastleggen van regels in het bestemmingsplan heeft de gemeente zichzelf de beginselplicht opgelegd de naleving van bestemmingsplanregels te controleren en, waar nodig, te handhaven. De gemeente is belast met het toezicht op de naleving van regelgeving. De gemeente heeft naast deze toezichtstaak ook een toezichtsbelang. De vele claims op de schaarse ruimte en de daarmee gepaard gaande dreigende achteruitgang van de kwaliteit van het gebied vragen om een duidelijk samenhangende visie van het gemeentebestuur op de inrichting en het gebruik van het gemeentelijk grondgebied. Onderdeel van een dergelijke visie is het toezicht, ofwel de handhaving.

In de Nota Handhaving zijn vijf doelstellingen geformuleerd, die worden nagestreefd bij de uitvoering van handhaving binnen de gemeente De Bilt:

1. het creëren van politiek, ambtelijk en maatschappelijk draagvlak voor de naleving van regels;
2. het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving;
3. het waarborgen van de rechtszekerheid van burgers;
4. het waarborgen van gelijke behandeling van burgers;
5. het beperken van schadeclaims.

Voor het bestuursrechtelijke en strafrechtelijk instrumentarium in het kader van de handhaving wordt verwezen naar de Nota Handhaving.

Uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen in het kader van de actualiseringsreeks is, dat de opgenomen regels eenduidig, helder en handhaafbaar moeten zijn.

7. Economische uitvoerbaarheid

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

Het bestemmingsplan Hollandsche Rading 2003 heeft een consoliderend karakter en bevat geen bijzondere ingrepen en of nieuwe ontwikkelingen die leiden tot voorafgaande financiële verantwoording. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar.

8. Overlegresultaten

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

8.1. Overleg met de bevolking

Gelijktijdig met het overleg ex. artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan in de inspraak gebracht. Het voorontwerp heeft in dat kader ter inzage gelegen met ingang van 23 januari 2003 gedurende vier weken.

Op 5 februari 2003 is een inloopavond gehouden, waar gelegenheid was voor het stellen van vragen en het geven van reacties.

Een samenvatting van de in het kader van de inspraak ontvangen mondelinge en schriftelijke reacties is in dit hoofdstuk opgenomen en per onderdeel, cursief, voorzien van gemeentelijk commentaar.

Schriftelijke reacties inspraak

Naar aanleiding van de informele tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan "Hollandsche Rading 2003" conform artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn schriftelijke reacties ontvangen van:

•	1. Vereniging Hart voor Groen, p/a Sparrenlaan 9, 3739 KK Hollandsche Rading;
•	2. M.J.C. Laméris, Tolakkerweg 114, 3739 JS Hollandsche Rading;
•	3. R. Klaassen, Dennenlaan 29, 3739 KM Hollandsche Rading;
•	4. H.J.W. Bruggeman en A.M. de Jong, Graaf Floris V weg 6, 3739 NA Hollandsche Rading;
•	5. W.G.F. Schellings, Graaf Floris V weg 4, 3739 NA Hollandsche Rading;
•	6. G. van den Berg, Graaf Floris V weg 3a, 3739 NA Hollandsche Rading;
•	7. J. Ernsting, Graaf Floris V weg 3, 3739 NA Hollandsche Rading;
•	8. S. Land, Schaapsdrift 9, 3739 NE Hollandsche Rading;
•	9. A.J.B. Siebesma, Dennenlaan 34, 3739 KP Hollandsche Rading;
•	10. E. Rost van Tonningen, Tolakkerweg 50, 3739 JP Hollandsche Rading;
•	11. K.D. Szameitat, Charles Weddepohllaan 7, 3739 LD Hollandsche Rading;
•	12. J.J.A. Slats, en L.H. Peters, Spoorlaan 56, 3739 KE Hollandsche Rading;
•	13. P.J. van der Kooij, Vuurse Dreef 68, 3739 KV Hollandsche Rading;
•	14. C. Leeftang en A. Janmaat, Adri Piecklaan 9, 3739 LG Hollandsche Rading;
•	15. A.P. Becht, Vuurse Dreef 44a, 3739 KV Hollandsche Rading;
•	16. S. Buhling, Vuurse Dreef 42, 3739 KV Hollandsche Rading;
•	17. Tennisvereniging Hollandsche Rading, p/a Dennenlaan 52, 3739 KP Hollandsche Rading;
•	18. Jeugd Jongerenwerk, p/a Vuurse Dreef 44a, 3739 KV Hollandsche Rading;
•	19. Bosbergschool Hollandsche Rading, Dennenlaan 59-61, 3739 KM

	Hollandsche Rading;
•	20. Fam. Elstrodt en fam. Pijl, Adri Piecklaan 5 en 17, 3739 LG Hollandsche Rading;
•	21. J. Pijl, Adri Piecklaan 17, 3739 LG Hollandsche Rading;
•	22. Stichting stop geluidhinder maartendijk, p/a Schaapsdrift 13, 3739 NE Hollandsche Rading;
•	23. M.A. Pannevis e.a., p/a Spoorlaan 83, 3739 KC Hollandsche Rading;
•	24. R.A.J. Graafsma, Tolakkerweg 112, 3739 JK Hollandsche Rading;

1. Vereniging Hart voor Groen

a. Wensen:

- fiets- en wandelverbinding onder snelweg en spoorlijn tussen einde Spoorlaan en Tolakkerweg in het kader van recreatie en calamiteiten;
 - aanbrengen snelheidsremmende voorzieningen en aanleg trottoir op Graaf Floris V weg in het kader van de verkeersveiligheid;
 - uitbreiding parkeercapaciteit nabij station;
de mogelijkheid om een kleine supermarkt bij het station te exploiteren;
 - *de voorgestelde bouw van een fiets-/voetgangerstunnel tussen de Spoorlaan en de Tolakkerweg past niet binnen het bestemmingsplan. Wij zien geen aanleiding een dergelijke verbinding in het plan op te nemen. Het plangebied heeft voldoende aansluitingen op bestaande fiets- en wandelverbindingen, alsmede ten behoeve van calamiteitenverkeer. Bovendien is er geen enkele aanwijzing dat realisering binnen de planperiode tot de mogelijkheden behoort;*
 - *de aan de noordkant van het plangebied gelegen Graaf Floris V-weg zorgt voor de ontsluiting van het westelijke gedeelte van het plangebied. Aan deze weg is in het plan de bestemming "Verkeersdoeleinden" toegekend. Deze bestemming staat niet in de weg aan de aanleg van een wandelpad of trottoir langs deze weg;*
 - *indien zich ter plaatse verkeersonveilige situaties voordoen, kunnen verkeersmaatregelen, zoals het beperken van de maximumsnelheid, worden genomen. De beoordeling welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprodecure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving. De noordzijde van deze weg valt buiten het kader van dit bestemmingsplan en is gelegen op grondgebied van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland;*
 - *de bestaande parkeervoorzieningen bij het station zijn als zodanig opgenomen in het bestemmingsplan. Gelet op de beperkte functie van het station zien wij geen aanleiding deze voorzieningen uit te breiden;*
 - *de bestemming "Spoorwegdoeleinden" maakt de vestiging van een detailhandelsbedrijf of (kleinschalige) supermarkt niet mogelijk. Mede gelet op de beperkte functie van het station, zien wij geen aanleiding hier detailhandelsactiviteiten toe te staan. Overigens zijn deze gronden in eigendom bij de NS.*
- b. De plangrens moet op onderdelen worden aangepast vanwege de lokale verbondenheid van de bevolking met betreffende gronden.
Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de

gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.

De omstandigheid dat allerlei kleine recreatie- en landschapselementen buiten het plangebied vallen, betekent niet dat deze elementen niet bij het dorp horen of dat deze elementen niet planologisch behoeven te worden beschermd.

De in het geldende bestemmingsplan geboden bescherming aan de gestelde waarde van deze elementen kan in deze procedure niet aan de orde komen. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.

- c. De volgende monumenten moeten in het plan worden opgenomen: de spoorbogen, de grenspaal op de hoek Graaf Floris V weg en Tolakkerweg, de watertappunt op de hoek Vuurse Dreef en Dennenlaan. *In de plantoelichting is aangegeven dat de spoorbogen langs de spoorlijn Utrecht-Hilversum zijn aangewezen als rijksmonument. Wij achten het niet noodzakelijk deze bogen ook elk afzonderlijk op de plankaart aan te geven. De bogen zijn reeds beschermd op basis van de Monumentenwet.*
Het watertappunt op de hoek van de Vuursche Dreef en de Dennenlaan is niet aangewezen als monument, zodat er geen redenen aanwezig zijn dit tappunt als zodanig op de plankaart en in de toelichting aan te duiden. De grenspaal op de hoek van de Graaf Floris V-weg en de Tolakkerweg ligt precies op de grens van het plangebied met het grondgebied van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland. Deze grenspaal zal alsnog op de plankaart en in de toelichting worden opgenomen.
- d. Het gezichtbepalend groen dient positief bestemd te worden tot groenvoorziening.
De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.
Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.
- e. De strook waardevol elzen-berkenbos ten westen van de spoorlijn dient de bestemming natuur of groenvoorziening te krijgen in plaats van spoorwegdoeleinden.
De op de plankaart voor "Spoorwegdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee wordt voldoende recht gedaan aan de betekenis van het elzen-berkenbos ten westen van de spoorlijn. Overigens zijn deze gronden onderdeel van de spoorverbinding en eigendom van de NS.
- f. Vrijstelling van de voorschriften mag niet eerder plaatsvinden dan nadat de burens hiermee hebben ingestemd.
De beslissing van B&W om vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het plan, staat open voor bezwaar en beroep. Deze procedure biedt voldoende waarborgen voor derden. Bij de voorbereiding en het nemen

van een beslissing om vrijstelling te verlenen zijn B&W op grond van de wet verplicht de nodige zorgvuldigheid in acht te nemen en alle daarbij betrokken belangen af te wegen.

- g. Het is ongewenst en overbodig om een vrijstelling te kunnen verlenen voor een mast van 50 meter voor mobiele communicatie.
De in het plan opgenomen bestemmingen laten de bouw van masten ten behoeve van mobiele telecommunicatie niet toe. De mogelijkheid vrijstelling te verlenen van dit verbod is opgenomen uit een oogpunt van flexibiliteit. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid moeten de daartoe in artikel 20 van de planvoorschriften gestelde regels in acht worden genomen. Een vrijstellingsbesluit staat open voor bezwaar en beroep. Bij het nemen van een dergelijk besluit moet een zorgvuldige afweging van belangen plaatsvinden.

2. M.J.C. Laméris

- a. Bestaande recreatiewoning is niet in het plan opgenomen.
Het plan zal op dit onderdeel worden aangepast.
- b. De grens tussen woondoeleinden en agrarische doeleinden loopt dwars door boomgaard en schuur. Aanpassing is gewenst.
Aan de door inspreker bedoelde gronden is in het plan de bestemming "Agrarische doeleinden onbebouwd" toegekend. Deze gronden zijn bestemd voor gras- en weilanden en voor het handhaven c.q. herstellen van de landschappelijke waarden. Deze bestemming staat in de weg aan de bouw van bouwwerken.
Wij zien in hetgeen inspreker aanvoert, geen reden aan deze gronden de bestemming "Woondoeleinden" toe te kennen. Met het toekennen van een dergelijke bestemming wordt de bouw van bijgebouwen mogelijk gemaakt. Ook zijn dan vergunningsvrije bouwwerken op grond van de per 1 januari jongstleden gewijzigde Woningwet dan toegestaan. Deze bouwwerken achten wij op de bedoelde gronden niet gewenst.

3. R. Klaasen

- a. De groenvoorzieningen langs de Dennenlaan en de Schaapsdrift zijn gezichtsbepalend en dienen dan ook expliciet als groenvoorziening te worden bestemd in plaats van de globale bestemming verblijfsdoeleinden. Ditzelfde geldt voor de strook achter de woningen (oostzijde) aan de Charles Wededepohllaan en de elzensingel aan de westzijde van de spoorlijn (thans spoorwegdoeleinden).
De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Spoorwegdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.
Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt. De stroken langs de Dennenlaan en de Schaapsdrift worden bovendien gebruikt voor parkeren, een functie die binnen de bestemming "Groenvoorzieningen" niet is toegestaan.

- b. Het trapveldje achter de Bosbergschool is functioneel verbonden met de kern Hollandsche Rading en moet daarom in het plan worden opgenomen.
Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.
De omstandigheid dat het trapveldje achter de Bosbergschool buiten het plangebied valt, betekent niet dat dit trapveldje niet bij het dorp hoort. De in het geldende bestemmingsplan opgenomen bestemming kan in deze procedure niet aan de orde komen. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.
- c. De tennisbanen dienen positief te worden bestemd.
De op de plankaart voor "Recreatieve doeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor sport- en recreatievoorzieningen. De tennisbanen zijn daarmee positief bestemd. Een onderscheid tussen sportvoorzieningen (algemeen) en tennisbanen is planologisch niet relevant. Het maken van een dergelijk onderscheid is daarom in een bestemmingsplan niet geoorloofd.
- d. De bestemming van de A27 dient in het plan te worden beperkt tot 2 x 2 rijstroken. Voorts dient het plan te waarborgen dat het geluidsniveau van de A27 beperkt blijft tot max. 55 dB(A) ook bij de autonome groei van het verkeer.
Aan de gronden waarop de rijksweg A27 ligt, is de bestemming "Verkeersdoeleinden" met de nadere aanduiding "rijksweg" toegekend. Ook is een dwarsprofiel opgenomen op de plankaart. Daarmee is het ruimtebeslag en het gebruik van de gronden vastgelegd.
Het aantal rijstroken op de rijksweg heeft betrekking op de inrichting van de weg. De beoordeling hoeveel rijstroken noodzakelijk zijn, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij de besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.
De toegestane waarde van de geluidbelasting aan de gevel is geregeld in de Wet geluidhinder. Het daadwerkelijk beperken van de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de A27 tot maximaal 55 d(BA) bij autonome groei van het verkeer kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Het bestemmingsplan staat niet in de weg aan het aanbrengen van geluidsbeperkende voorzieningen langs de A27. Dergelijke geluidsbeperkende voorzieningen zijn reeds aanwezig.
- e. De monumentale spoorbogen en de aanwezige grenspaal dienen planologisch te worden beschermd.
De spoorbogen langs de spoorlijn Utrecht-Hilversum zijn reeds beschermd op basis van de Monumentenwet. Wij achten het niet noodzakelijk deze bogen ook elk afzonderlijk op de plankaart aan te geven.
De grenspalen tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland liggen deels buiten het plangebied, zodat deze grenspalen niet in dit plan kunnen worden opgenomen. Eén grenspaal ligt precies op de grens van het plangebied en zal alsnog op de plankaart en in de toelichting worden opgenomen.

- f. Aangedrongen wordt op het creëren van een vrijliggend wandelpad langs de Graaf Floris V weg.

De aan de noordkant van het plangebied gelegen Graaf Floris V-weg zorgt voor de ontsluiting van het westelijke gedeelte van het plangebied. Aan deze weg is in het plan de bestemming "Verkeersdoeleinden" toegekend. Deze bestemming staat niet in de weg aan de aanleg van een wandelpad langs deze weg. Het plangebied wordt ter hoogte van de Graaf Floris V-weg begrensd door de gemeentegrens en provinciegrens. De noordzijde van deze weg, buiten het onderhavige plangebied, is gelegen op grondgebied van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland.

Dat betekent dat de plangrens ter plaatse niet kan worden verlegd ten behoeve van de ontwikkeling van een vrijliggend wandelpad.

Indien zich ter plaatse verkeersonveilige situaties voordoen, kunnen verkeersmaatregelen, zoals het beperken van de maximumsnelheid, worden genomen. De beoordeling welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.

4. H.J.W. Bruggeman en A.M. de Jong

- a. Het pand Graaf Floris V weg 6 is niet aangewezen als een gemeentelijk monument.

Het plan zal op dit onderdeel worden aangepast.

- b. Het bijgebouw is in gebruik als bedrijfsruimte.

Volgens het overgelegde uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Utrecht en omstreken van 3 januari 2002 is aan de Graaf Floris V-weg 6 sinds 24 december 2001 de besloten vennootschap Larix Gardenware BV gevestigd. Dit bedrijf exploiteert een groot- en detailhandel in gereedschappen en meubilering voor huis en tuin en overige artikelen.

Aan de gronden aan de Graaf Floris V-weg 6 is de bestemming "Woondoeleinden" toegekend. Volgens de in artikel 4 van de planvoorschriften opgenomen beschrijving in hoofdlijnen is onder bepaalde voorwaarden in een woning (niet in een bijgebouw) een aan huis verbonden beroep toegestaan.

Voor zover de activiteiten van Larix Gardenware BV voldoen aan deze voorwaarden, zijn de bedrijfsactiviteiten ter plaatse als zodanig bestemd. Op basis van de overgelegde gegevens zien wij vooralsnog geen aanleiding ter plaatse de uitoefening van andere bedrijfsactiviteiten toe te staan. Het beleid is erop gericht de overwegende woonfunctie van het plangebied te handhaven en de mate van functiemenging zoveel mogelijk te beperken.

De uitoefening van andere bedrijfsactiviteiten dan een aan huis verbonden beroep achten wij binnen een omgeving met uitsluitend woonfuncties en langs een weg als de Graaf Floris V weg niet passend en uit planologisch oogpunt niet gewenst.

- c. De aanwezige bebouwing is niet juist op de plankaart aangegeven.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest actuele kadastrale ondergrond. Het kan voorkomen dat bebouwing

niet geheel overeenkomstig de bestaande situatie op de kaart is aangegeven. Dit behoeft geen consequenties te hebben, omdat de bouwtekeningen die behoren bij de afgegeven bouwvergunning, doorslaggevend zijn.

- d. De groenstrook ten noorden van de Graaf Floris V weg dient niet binnen de bestemming verkeersdoeleinden te vallen.
De op de plankaart voor "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemming aanwezige, openbaar groen positief bestemd.
- e. Een in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan ontwikkeld bouwplan past niet in het nieuwe plan. Verzocht wordt het plan op het bouwplan aan te passen.
In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. Een bestemmingsplan wordt periodiek herzien. De gemeenteraad kan als gevolg van gewijzigde planologische inzichten andere bestemmingen en voorschriften voor gronden vaststellen.
De omstandigheid dat insprekers enige jaren geleden een bouwplan hebben ontwikkeld dat binnen het geldende bestemmingsplan valt, kan op zichzelf geen reden vormen het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat uitvoering van dit bouwplan mogelijk blijft. Wij zien ook overigens geen aanleiding het bestemmingsplan op dit onderdeel aan te passen. Bedoeld bouwplan is niet officieel ingediend.
- f. Door de voormalige gemeente Maartensdijk is toegezegd dat aan het realiseren van een extra woning op het perceel zal worden meegewerkt. Dit dient in het plan te worden verwerkt.
Bij voorstel van 1 december 1994 hebben B&W van de voormalige gemeente Maartensdijk de gemeenteraad voorgesteld te besluiten tot verkoop van gronden aan de Graaf Floris V weg 6 aan insprekers. In dat voorstel hebben B. en W aangegeven dat zij bereid zijn mee te werken aan een toekomstige wijziging van de bestemming (in woondoeleinden). In het voorstel wordt geen melding gemaakt van een toezegging tot medewerking aan de bouw van een extra woning. Dit voorstel van B. en W. is overigens teruggedenkt en heeft destijds niet tot een verkoopbesluit geleid. Op 28 september 1995 is alsnog conform het voorstel uit 1994 besloten tot grondverkoop.
In het nieuwe bestemmingsplan is aan de betrokken gronden de bestemming "Woondoeleinden" toegekend. Op deze gronden mogen niet meer hoofdgebouwen/ woningen worden gerealiseerd dan ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan bestaan. Deze bestemming laat dus geen bouw van nieuwe of extra woningen toe. Wel zijn op deze gronden bijgebouwen op grond van het onderhavige plan toegestaan alsmede vergunningsvrije bouwwerken in de zin van de Woningwet.
In het voorstel van B. en W. van 1 december 1994 en het besluit van 28 september 1995 van de voormalige gemeente Maartensdijk zien wij geen aanleiding om ter plaatse de bouw van een extra woning toe te staan. Ook overigens zien wij geen aanleiding ter plaatse de bouw van een extra woning toe te staan. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de bouw van een extra woning ter plaatse niet past binnen de

bebouwingskarakteristiek van de omgeving en met name het stedenbouwkundig beeld van de Schaapsdrift zou verstoren.

5. W.G.F. Schellings

- a. In het dwarsprofiel van de Graaf Floris V weg is een voetpad aangegeven met een variabele breedte. Er is geen voetpad en de ruimte hiervoor ontbreekt. Dit is verwarrend.

Ter plaatse is dwarsprofiel 3 op de plankaart van toepassing.

De breedte van de weg bedraagt volgens het dwarsprofiel 5 m.

Met de variabele maatvoering in dat dwarsprofiel wordt bedoeld dat die bewuste functie wel of niet aanwezig kan zijn langs die weg. En dat is in overeenstemming met de feitelijke situatie langs die weg.

Wij zullen als aanvulling in de beschrijving in hoofdlijnen in de voorschriften opnemen dat verkeersremmende maatregelen zijn toegestaan in afwijking van het dwarsprofiel.

- b. De bedrijven op de percelen Graaf Floris V weg 3b en 4c dienen overeenkomstig het huidige gebruik positief te worden bestemd, waarbij een uitbreiding naar categorie 1 en 2 bedrijven is uitgesloten.

Het kledingontwerpbedrijf aan de Graaf Floris V-weg 3b en de wijngroothandel aan de Graaf Floris V-weg 4c vallen binnen de bedrijfscategorieën 1 en 2. Deze bedrijfscategorieën zijn toelaatbaar in een rustige woonwijk.

Aan de betrokken gronden is de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" toegekend. Voor zover op de plankaart niet anders is aangegeven, laat deze bestemming uitsluitend bedrijfsactiviteiten in de categorie 1 en 2 toe. De bedrijven zijn met deze bestemming positief bestemd.

6. G. van den Berg

- a. In het dwarsprofiel van de Graaf Floris V weg is een voetpad aangegeven met een variabele breedte. De feitelijke situatie dient duidelijker te worden aangegeven.

Ter plaatse is dwarsprofiel 3 op de plankaart van toepassing.

De breedte van de weg bedraagt volgens het dwarsprofiel 5 m.

Met de variabele maatvoering in dat dwarsprofiel wordt bedoeld dat die bewuste functie wel of niet aanwezig kan zijn langs die weg. En dat is in overeenstemming met de feitelijke situatie langs die weg.

Wij zullen als aanvulling in de beschrijving in hoofdlijnen in de voorschriften opnemen dat verkeersremmende maatregelen zijn toegestaan in afwijking van het dwarsprofiel.

- b. De bedrijven op de percelen Graaf Floris V weg 3b en 4c dienen overeenkomstig het huidige gebruik positief te worden bestemd, waarbij geen verdere uitbreiding wordt gegeven aan de bedrijfsbestemming.

Het kledingontwerpbedrijf aan de Graaf Floris V-weg 3b en de wijngroothandel aan de Graaf Floris V-weg 4c vallen binnen de bedrijfscategorieën 1 en 2. Deze bedrijfscategorieën zijn toelaatbaar in een rustige woonwijk.

Aan de betrokken gronden is de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" toegekend. Voor zover op de plankaart niet anders is aangegeven, laat deze bestemming uitsluitend bedrijfsactiviteiten in de categorie 1 en 2 toe. De bedrijven zijn met deze bestemming positief bestemd.

7. J. Ernstig

De bedrijven op de percelen Graaf Floris V weg 3b en 4c dienen overeenkomstig het huidige gebruik positief te worden bestemd, waarbij geen verdere uitbreiding wordt gegeven aan de bedrijfsbestemming.

Het kledingontwerpbedrijf aan de Graaf Floris V-weg 3b en de wijngroothandel aan de Graaf Floris V-weg 4c vallen binnen de bedrijfscategorieën 1 en 2. Deze bedrijfscategorieën zijn toelaatbaar in een rustige woonwijk.

Aan de betrokken gronden is de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" toegekend. Voor zover op de plankaart niet anders is aangegeven, laat deze bestemming uitsluitend bedrijfsactiviteiten in de categorie 1 en 2 toe. De bedrijven zijn met deze bestemming positief bestemd.

8. S. Land

a. De plannen dienen op de gemeentelijke website te worden geplaatst.

Gestreefd wordt naar het zo snel mogelijk realiseren hiervan. Wanneer de gemeente zo ver is, zal daar via de plaatselijk verspreide krant ruchtbaarheid aan worden gegeven.

b. Op het perceel Graaf Floris V weg is thans geen kleding ontwerpbedrijf meer gevestigd. Bedrijfsvestiging uit de categorie 1 en 2 moet niet mogelijk worden gemaakt.

Het bestemmingsplan is erop gericht om bestaande bedrijvigheid op hun huidige locatie voort te zetten. Bij bedrijfsbeëindiging mogen nieuwe bedrijfsactiviteiten worden ontplooid, uitsluitend voor zover dit binnen de lichte bedrijfscategorieën 1 en 2 gebeurt.

c. Ook voor het perceel Graaf Floris V weg 4c dient het huidige gebruik (paardenstal/wijngroothandel) positief te worden bestemd.

De ter plaatse aanwezige wijngroothandel is als zodanig in het bestemmingsplan opgenomen. Bij het opstellen van het bestemmingsplan was ter plaatse geen paardenstalling aanwezig.

d. Het groen binnen het plangebied, m.n. de bermen van de Schaapsdrift, het kerkepad en het Groene Laantje, dient positief te worden bestemd.

De op de plankaart voor "Woondoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.

Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

e. Het aanlegvergunningstelsel voor gronden met de aanduiding 'bos' dient te worden gewijzigd in een gebods- en verbodsbepaling gericht op handhaving, zodat ingrepen niet mogelijk zijn.

Aan de bosstrook tussen de Tolakkerweg en de Schaapsdrift is de bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend met de nadere aanduiding "bos". Deze gronden zijn bestemd voor bos. Op grond van het binnen deze bestemming opgenomen aanlegvergunningstelsel zijn ingrepen die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de landschappelijke waarde van de bosstrook verboden zonder een aanlegvergunning. Bij de beoordeling

van vergunningaanvraag dienen B&W te beoordelen of de ingreep afbreuk zal doen aan het boskarakter. Daarmee is handhaving van de landschappelijke waarde van de bosstrook voldoende gewaarborgd.

- f. De plangrenzen dienen aan te sluiten bij de grenzen zoals voorgesteld in het beroep tegen het bestemmingsplan Buitengebied. Voor de kern Hollandsche Rading van betekenis zijnde landschapselementen buiten het plangebied dienen in het plan te worden beschreven.
Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.
De omstandigheid dat allerlei kleine recreatie- en landschapselementen buiten het plangebied vallen, betekent niet dat deze elementen niet bij het dorp horen of dat deze elementen niet planologisch behoeven te worden beschermd.
De in het geldende bestemmingsplan geboden bescherming aan de gestelde waarde van deze elementen kan in deze procedure niet aan de orde komen. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.
 - g. De vrijheid om te bouwen en om kantoor aan huis te hebben, dient binnen het stedelijk gebied niet teveel te worden beperkt.
Het bestemmingsplan voor het plangebied Hollandsche Rading voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie. Ook zijn mogelijkheden opgenomen, binnen redelijke maten, voor aan huis verbonden beroepen, bijvoorbeeld kantoor aan huis. In hetgeen inspreker heeft aangevoerd, zien wij geen grond om te concluderen dat het plan de mogelijkheden van inspreker onnodig of onaanvaardbaar beperkt.
 - h. De tuin voor de woningen Tolakkerweg 120 en 120a dient als tuin te worden bestemd.
De bedoelde gronden zijn in gebruik als toegang en parkeerplaats ten behoeve van een achterliggend hoveniersbedrijf. Met de toegekende bestemming "Verblijfsdoeleinden" zijn deze toegang en parkeervoorzieningen als zodanig bestemd.
 - i. Inspreker schaaft zich verder achter de reacties die door de vereniging Hart voor Groen zijn ingediend.
Wij verwijzen hier naar ons commentaar op de reacties van de vereniging Hart voor Groen onder punt 1.
9. A.J.B. Siebesma
- a. Een geluidsnorm voor de A27 ontbreekt.
De toegestane waarde van de geluidbelasting aan de gevel is geregeld in de Wet geluidhinder. Het daadwerkelijk beperken van de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de A27 tot maximaal 55 d(BA) bij autonome groei van het verkeer kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Het bestemmingsplan staat niet in de weg aan het aanbrengen van geluidsbeperkende voorzieningen langs de A27.

- b. Het groen in de Dennenlaan, langs de Vuurse Dreef dient de bestemming groenvoorziening te krijgen in plaats van verblijfs- c.q. verkeersdoeleinden.

De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd. De stroken langs de Dennenlaan worden bovendien gebruikt voor parkeren, een functie die binnen de bestemming "Groenvoorzieningen" niet is toegestaan. De rijweg is er niet breed genoeg om er ook te parkeren.

Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

- c. Een extra verkeersverbinding onder A27 en spoorlijn ontbreekt.
De voorgestelde bouw van een fiets-/voetgangerstunnel tussen de Spoorlaan en de Tolakkerweg past niet binnen het bestemmingsplan. Wij zien geen aanleiding een dergelijke verbinding in het plan op te nemen.

- d. Ontbrekende monumenten zijn: grenspaal, watertappunt hoek Dennenlaan/Vuurse Dreef, en de spoorbogen.
In de plantoelichting is aangegeven dat de spoorbogen langs de spoorlijn Utrecht-Hilversum zijn aangewezen als rijksmonument. Wij achten het niet noodzakelijk deze bogen ook elk afzonderlijk op de plankaart aan te geven. De bogen zijn reeds beschermd op basis van de Monumentenwet.

Het watertappunt op de hoek van de Vuursche Dreef en de Dennenlaan is niet aangewezen als monument, zodat er geen redenen aanwezig zijn dit tappunt als zodanig op de plankaart aan te duiden.

De grenspaal op de hoek van de Graaf Floris V weg en de Tolakkerweg ligt precies op grens van het plangebied met het grondgebied van de provincie Noord-Holland en de gemeente Hilversum. Deze grenspaal zal alsnog op de plankaart en in de toelichting worden opgenomen.

10. E. Rost van Tonningen

- a. In het zogenaamde "vierkantje" zijn (helaas) geen speelvoorzieningen aanwezig, zoals in de tekst staat vermeld. Dit is wel een wens.
Aan de in de plantoelichting als "rondje" en "vierkantje" aangeduide gronden aan de Tolakkerweg is de afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze bestemming maakt onder meer de aanleg van speel- en groenvoorzieningen mogelijk. De vraag of deze voorzieningen feitelijk aanwezig zijn, heeft betrekking op de uitvoering van het plan en kan in het kader van de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen. Indien op basis van het gemeentelijk beleid ten aanzien van speelvoorzieningen in het zogenaamde "vierkantje" deze voorzieningen gewenst zijn, dan is plaatsing daarvan op grond van de in het plan opgenomen bestemmingsomschrijving mogelijk.
- b. Het bestemmingsplan maakt ten onrechte niet meer de bouw mogelijk van een tweede woning aan de Tolakkerweg 50.

Aan de gronden aan de Tolakkerweg is de bestemming "Woondoeleinden" toegekend. Op deze gronden mogen niet meer hoofdgebouwen/ woningen worden gerealiseerd dan ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan bestaan. Deze bestemming laat dus geen bouw van nieuwe of tweede woningen toe. In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. Een bestemmingsplan wordt periodiek herzien. De gemeenteraad kan als gevolg van gewijzigde planologische inzichten andere bestemmingen en voorschriften voor gronden vaststellen. In hetgeen inspreker heeft aangevoerd, zien wij geen aanleiding om ter plaatse de bouw van een extra woning toe te staan. Overigens is ook in het nog geldende bestemmingsplan ter plaatse geen extra woning toegestaan.

- c. De afstand tot de zijdelingse perceelgrens die in acht moet worden genomen bij bebouwing, is groter dan bij de overige woningen aan het "vierkantje". Verzocht wordt de mogelijkheden voor alle woningen gelijk te trekken.

Uitgangspunt van het onderhavige bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie. Om die reden is aangesloten bij het nu nog geldende bestemmingsplan en zijn de bestaande woningen vastgelegd. De in artikel 5 (Woondoeleinden), tweede lid, van de planvoorschriften opgenomen bebouwingsvoorschriften gelden voor alle woningen die zich bevinden op gronden met deze bestemming. De perceelsoppervlakte bij de woning aan de Tolakkerweg 50 is groter dan bij de overige woningen in de rij. In zoverre is de situatie aan de Tolakkerweg 50 niet vergelijkbaar met de situatie bij de andere woningen. Er is echter, gelet op het planuitgangspunt, geen sprake van ongerechtvaardigde beperkingen.

11. K.D. Szameitat

- a. Het grasveldje voor Charles Weddepohllaan 5 en 7 dient de bestemming groenvoorziening te krijgen.

Aan de bedoelde gronden aan de Charles Weddespohllaan is de bestemming "Verblijfsdoeleinden" toegekend. Deze gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemming aanwezige, openbaar groen positief bestemd.

Aan een aantal gronden is in het plan een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

- b. Aan het eind van het fietspad vanuit Maartensdijk dient in het kader van de verkeersveiligheid een hek te worden geplaatst.
De beoordeling welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.

12. J.J.A. Slats en L.H. Peters e.a.

Het plantsoen ter hoogte van Spoorlaan 56 - 62 valt binnen de bestemming verblijfsdoeleinden in plaats van groenvoorziening in het thans geldende

bestemmingsplan. Wat is de reden hiervan en wat is het bezwaar tegen handhaving van de bestemming groenvoorziening.

De gronden met de bestemming "Verblijfsdoeleinden" zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemming aanwezig, openbaar groen positief bestemd.

Aan een aantal gronden is in het plan een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door insprekers aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

13. P.J. van der Kooij

De Vuurse Dreef dient, voor het deel na de Dennenlaan, de bestemming verblijfsdoeleinden te krijgen in plaats van verkeersdoeleinden, omdat aldaar geen doorgaand verkeer aanwezig is.

De Vuurse Dreef fungeert als ontsluitingsweg van de kern Hollandsche Rading. Omdat de weg geen doorgaande weg is zoals de andere in het plangebied aanwezige wegen voor doorgaand verkeer zal voor deze weg de bestemming "Verblijfsdoeleinden" worden opgenomen.

14. C. Leeftang en A. Janmaat

a. Waardering voor de inloopavond. Kanttekening is de beperkte aankondiging.

Aankondigingen zoals de terinzagelegging en inloopavond vinden op de binnen de gemeente De Bilt gebruikelijke wijze plaats. Inmiddels heeft het gemeentebestuur besloten om naast de publicaties in de Biltse en Bilthovense Courant de publicaties ook in De Vierklank te plaatsen.

b. Wens is om het trapveldje achter de Bosbergschool in het plan op te nemen.

Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.

De omstandigheid dat het trapveldje achter de Bosbergschool buiten het plangebied valt, betekent niet dat dit trapveldje niet bij het dorp hoort.

De voor deze gronden in het geldende bestemmingsplan opgenomen bestemming kan in deze procedure niet aan de orde komen. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.

c. Meer openbaar groen dient positief te worden bestemd.

De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezig, openbaar groen positief bestemd.

Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door insprekers aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

15. A.P. Becht

a. De groenstrook ten noorden van de Vuurse Dreef en diverse verspreid liggende groenelementen dienen positief te worden bestemd.

De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.

Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

- b. *Adri Pieckplein moet als recreatiedoeleinden worden opgenomen. Het Adri Pieckplein maakt geen deel uit van het tennispark, maar is openbaar gebied. Wij zien dan ook geen aanleiding de bestemming "Recreatieve doeleinden" ook aan deze gronden toe te kennen.*

16. S. Bühling

- a. *De groenstrook ten noorden van de Vuurse Dreef en diverse verspreid liggende groenelementen dienen positief te worden bestemd. De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.*

Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreker aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.

- b. *Adri Pieckplein moet als recreatiedoeleinden worden opgenomen. Het Adri Pieckplein maakt geen deel uit van het tennispark, maar is openbaar gebied. Wij zien dan ook geen aanleiding de bestemming "Recreatieve doeleinden" aan deze gronden toe te kennen.*

17. Tennisvereniging Hollandsche Rading

- a. *De tennislocatie dient de bestemming tennisvereniging i.p.v. sportveld te krijgen.*

De op de plankaart voor "Recreatieve doeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor sport- en recreatievoorzieningen. De tennisbanen zijn daarmee positief bestemd. Een onderscheid tussen sportvoorzieningen (algemeen) en tennisbanen is planologisch niet relevant. Het maken van een dergelijk onderscheid is daarom in een bestemmingsplan niet geoorloofd.

- b. *Veldje achter de Bosbergschool dient binnen het bestemmingsplan te worden opgenomen. Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied. De omstandigheid dat het trapveldje achter de Bosbergschool buiten het plangebied valt, betekent niet dat dit trapveldje niet bij het dorp hoort.*

De in het geldende bestemmingsplan opgenomen bestemming kan in deze procedure niet aan de orde komen. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.

- c. Openbaar groen rond de tennisbanen dient de bestemming "Groenvoorziening" te krijgen.
De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemming aanwezige, openbaar groen positief bestemd. Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door inspreekster aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.
 - d. De parkeerplaats bij de tennisbanen dient als onderdeel van de tennisclub te worden aangemerkt.
De parkeerplaatsen bij het tennispark maken geen deel uit van het tennispark, maar zijn openbaar gebied. Wij zien dan ook geen aanleiding de bestemming "Recreatieve doeleinden" ook aan deze gronden toe te kennen.
18. Jeugd Jongerenwerk
- a. Graag info over o.a. de bestemming Groenvoorziening.
De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd. Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen.
 - b. Ook info over het feit dat het Dorpshuis en de school onder één bestemming zijn opgenomen.
Aan de gronden ter plaatse van het dorpshuis en basisschool De Bosberg is de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" toegekend. Met deze bestemming zijn deze sociaal maatschappelijke voorzieningen positief bestemd. Een eventueel onderscheid tussen een dorpshuis en een school is planologisch niet relevant. Het maken van een dergelijk onderscheid is daarom in een bestemmingsplan niet geoorloofd.

19. Bosbergschool Hollandsche Rading

- a. Veldje achter de Bosbergschool opnemen in het plan met een recreatieve bestemming.
Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied. De omstandigheid dat het trapveldje achter de Bosbergschool buiten het plangebied valt, betekent niet dat dit trapveldje niet bij het dorp hoort. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.

- b. De school en het Dorpshuis zijn beide onder de bestemming Maatschappelijke doeleinden opgenomen. Opgemerkt wordt dat de doelgroep van beide voorzieningen verschilt.
Aan de gronden ter plaatse van het dorpshuis en basisschool De Bosberg is de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" toegekend. Met deze bestemming zijn deze sociaal maatschappelijke voorzieningen positief bestemd. Een eventueel onderscheid tussen een dorpshuis en een school is planologisch niet relevant. Het maken van een dergelijk onderscheid is daarom in een bestemmingsplan niet geoorloofd.
20. Fam. Elstrodt & fam. Pijl
- a. Insprekers zien graag dat het trapveldje achter de Bosbergschool in het plan wordt opgenomen.
*Het plangebied heeft betrekking op de kern Hollandsche Rading. Bij het bepalen van de begrenzing van het gebied is aangesloten bij de gemeentegrens en bij de overgang van de kernbebouwing naar het open buitengebied.
 De omstandigheid dat het trapveldje achter de Bosbergschool buiten het plangebied valt, betekent niet dat dit trapveldje niet bij het dorp hoort. Wij zien in hetgeen is aangevoerd, geen aanleiding de plangrens te wijzigen.*
- b. Insprekers zien graag dat een wandelpad wordt opgenomen tussen de Schaapsdrift en het vierkantje.
Wij zien geen aanleiding ter plaatse een wandelpad aan te leggen. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de aanleg van het voorgestelde wandelpad zal leiden tot een versnippering van de aanwezige agrarische gronden die nu visueel één geheel vormen.
- c. Insprekers vinden dat te weinig groenelementen positief zijn bestemd.
*De op de plankaart voor "Verblijfsdoeleinden" of "Verkeersdoeleinden" aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen. Daarmee is het binnen deze bestemmingen aanwezige, openbaar groen positief bestemd.
 Aan een aantal gronden is een afzonderlijke bestemming "Groenvoorzieningen" toegekend. Deze afzonderlijke bestemming is alleen toegekend aan gronden die zichzelf duidelijk onderscheiden van de aangrenzende bestemmingen. Het door insprekers aangegeven groen kan niet als zodanig worden aangemerkt.*
- d. Insprekers zien graag een vrijliggend fiets- en voetpad langs de Vuurse Dreef vanaf de Tolakkerweg tot aan de Dennenlaan.
*De aan de noordkant van het plangebied gelegen Vuurse Dreef zorgt voor de ontsluiting van het oostelijke gedeelte van het plangebied. Aan deze weg is in het plan de bestemming "Verkeersdoeleinden" toegekend. Deze bestemming staat niet in de weg aan de aanleg van een wandelpad langs deze weg. Het plangebied wordt ter hoogte van de Vuurse Dreef begrensd door de gemeentegrens. Dat betekent dat de plangrens ter plaatse niet kan worden verlegd ten behoeve van de ontwikkeling van een vrijliggend wandelpad.
 Indien zich ter plaatse verkeersonveilige situaties voordoen, kunnen verkeersmaatregelen, zoals het beperken van de maximumsnelheid, worden genomen. De beoordeling welke verkeersmaatregelen*

noodzakelijk zijn, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving. De gronden aan de noordzijde van deze weg zijn overigens gelegen op grondgebied van de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland.

- e. Insprekers wensen een vergroting van het parkeerterrein nabij het station.
De bestaande parkeervoorzieningen bij het station zijn als zodanig opgenomen in het bestemmingsplan. Gelet op de beperkte functie van het station zien wij geen aanleiding deze voorzieningen uit te breiden.
- f. Insprekers wensen voorzieningen die de verkeersveiligheid rond het spoor, op alle niet doorgaande wegen en bij de Bosbergschool verbeteren.
De beoordeling of het treffen van verkeersmaatregelen noodzakelijk is in verband met de verkeersveiligheid, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.

21. J. Pijl

Het bestemmingsplan dient voor de gronden ten oosten van Adri Piecklaan 17 de mogelijkheid te bieden aldaar één woning te bouwen.
Het bestemmingsplan voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie. De gronden zijn momenteel in gebruik als tuin. Ook in het nog vigerende bestemmingsplan is op deze plaats geen bouwrecht opgenomen. Wij zien derhalve geen aanleiding ter plaatse de bouw van een nieuwe woning toe te staan. Daarbij nemen wij in aanmerking dat de bouw van één nieuwe woning niet past binnen de bebouwingskarakteristiek van de directe omgeving, waar uitsluitend aaneengebouwde en geschakelde woningen voorkomen.

22. Stichting stop geluidhinder Maartensdijk

- a. Volgens een raadsbesluit van de voormalige gemeente Maartensdijk dient voor woningen langs de A27 een geluidsniveau van 55 dB(a) te worden aangehouden. In het plan zijn deze normen ten onrechte niet opgenomen.
De toegestane waarde van de geluidbelasting aan de gevel is geregeld in de Wet geluidhinder. Het daadwerkelijk beperken van de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de A27 tot maximaal 55 d(BA) bij autonome groei van het verkeer kan niet in een bestemmingsplan worden geregeld. Het bestemmingsplan staat niet in de weg aan het aanbrengen van geluidsbeperkende voorzieningen langs de A27. Dergelijke voorzieningen zijn ook nu reeds aanwezig langs de A27.
- b. De A27 heeft de bestemming verkeersdoeleinden zonder vermelding van het aantal rijbanen. Er dient een beperking te worden opgenomen tot 2 x 2 rijbanen.
Aan de gronden waarop de rijksweg A27 ligt, is de bestemming "Verkeersdoeleinden" met de nadere aanduiding "rijksweg" toegekend. Daarmee is het ruimtebeslag en het gebruik van de gronden vastgelegd. Ook is een dwarsprofiel op de plankaart opgenomen. Het aantal rijstroken op de rijksweg heeft betrekking op de inrichting van de weg. De beoordeling hoeveel rijstroken noodzakelijk zijn, valt buiten

het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij de besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.

23. M.A. Pannevis

- a. De geluidswal langs de A27 staat niet op de plankaart. Deze voorziening werkt niet afdoende tegen het toenemende verkeerslawaaï.
Aan de gronden direct langs de A27 is de bestemming "Verkeersdoeleinden" met de nadere aanduiding "rijksweg" toegekend. Deze bestemming voorziet in bouw van geluidsbeperkende voorzieningen. De ter plaatse aanwezige geluidswal is daarmee opgenomen in het bestemmingsplan. De vraag of deze geluidswal voldoende effectief is, kan niet in de bestemmingsplanprocedure aan de orde komen.
- b. Luchtverontreiniging is onacceptabel hoog. Een snelheidsbeperking is op z'n plaats.
Het treffen van snelheidsbeperkende maatregelen moet worden aangemerkt als verkeersmaatregelen. De beoordeling welke verkeersmaatregelen ter plaatse nodig zijn, valt buiten het kader van de bestemmingsplanprocedure. Deze vraag kan aan de orde worden gesteld bij besluitvorming op basis van wegenverkeersregelgeving.
- c. Op diverse plaatsen zijn bestaande bijgebouwen niet op de plankaart weergegeven.
Bij het opstellen van het bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de meest actuele kadastrale ondergrond. Het kan voorkomen dat bebouwing niet geheel overeenkomstig de bestaande situatie op de kaart is aangegeven. Dit behoeft geen consequenties te hebben, omdat de bouwtekeningen die behoren bij de bouwvergunning, doorslaggevend zijn.

24. R.A.J. Graafsma

Verzocht wordt het nieuwe bestemmingsplan aan te passen aan het schetsplan (uitbreiding) voor woning met kantoor.
Het bestemmingsplan voorziet in het vastleggen van de bestaande situatie. De bebouwingsvoorschriften bij de bestemming "Woondoeleinden" maken onder voorwaarden een uitbouw van de achtergevel en de bouw van bijgebouwen mogelijk. Het door inspreker overgelegde schetsplan past niet binnen de in deze voorschriften opgenomen grenzen. Wij zien geen aanleiding om af te wijken van de opgenomen bebouwingsvoorschriften en realisering van het schetsplan toe te staan. De regels worden als standaard voor de gehele gemeente opgenomen en zijn ook op die manier in het bestemmingsplan Parapluregelingen opgenomen.

Inloopavond 5 februari 2003

Tijdens de inloopavond, gehouden in het Dorpshuis te Hollandsche Rading, bestond de mogelijkheid om het voorontwerp bestemmingsplan "Hollandsche Rading 2003" buiten de normale kantooruren en binnen de eigen kern in te zien.

De onderwerpen die op deze avond aan de orde zijn gekomen en de opmerkingen die hierover zijn gemaakt, komen overeen met de schriftelijke reacties die hiervoor zijn behandeld.

8.2. Artikel 10-reacties

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is op 14 januari 2003 in het kader van het overleg ex. Artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening toegezonden aan een aantal overleginstanties. Dit zijn:

1. Provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht;
2. VROM-Inspectie regio Noord-West, Postbus 1006, 2001 BA Haarlem;
3. Bestuur Regio Utrecht, Postbus 14107, 3508 SE Utrecht;
4. Kamer van Koophandel en fabrieken voor Utrecht en omstreken, Postbus 48, 3500 AA Utrecht;
5. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 444, 2740 AK Waddinxveen;
6. KPN Operator Vaste Net, Postbus 16300, 3500 CH Utrecht;
7. Ministerie van Economische Zaken, regio Noordwest, Jansweg 15, 2011 KL Haarlem;
8. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Utrecht, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein;
9. ProRail, Postbus 2520, 1000 CM Amsterdam;
10. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist;
11. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, Postbus 550, 3990 GJ Houten;
12. Gemeente Hilversum, Postbus 9900, 1201 GM Hilversum;
13. Hydron Midden - Nederland, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht;
14. Eneco Energie Zeist en omgeving, Antonlaan 185, 3707 KA Zeist;
15. PUWC/PUMC, Postbus 115, 3980 CC Bunnik;
16. Ministerie van Defensie, Dienst DGW&T, directie West t.a.v. B.D.H. van Buchem, Postbus 8002, 3503 RA Utrecht.

Hieronder zijn de in het dat kader ontvangen reacties samengevat en per (onderdeel van de) reactie cursief van beantwoording voorzien.

1. Provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen
 - a. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciaal beleid/streekplan.
Voor kennisgeving aangenomen.
 - b. Branchebepalingen, zoals erotische massagesalon als onderdeel van het begrip 'seksinrichting', mogen niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.
In en recente uitspraak van de rechtbank in Assen is een dergelijk onderscheid geoorloofd geacht. Ook in de annotatie bij de uitspraak d.d. 22 mei 2002, no. 200102324/1) is aangegeven dat bij de regulering van prostitutiebedrijven functiedifferentiatie een belangrijke rol kan spelen. Horecadifferentiatie is reeds jarenlang algemeen geaccepteerd in bestemmingsplannen. Om die reden en omdat ook andere provincies en De Digitale Leest (voorschriften) van het NIROV een dergelijke bepaling hanteren, wordt geconstateerd dat een dergelijk onderscheid wel degelijk geoorloofd is en wordt de desbetreffende passage in de begripsbepaling gehandhaafd.
 - c. Het verdient aanbeveling meer aandacht te schenken aan de ruimtelijke onderbouwing t.a.v. de gebruiksbepaling (verbod) over seksinrichtingen.
De toelichting geeft reeds duidelijk aan, dat in casu sprake is van een overwegende woonfunctie in het plangebied en een zeer beperkte mate

van functiemenging. De in het plangebied aanwezige bedrijfsbestemmingen zijn beperkt (nl 4) en mogen niet verder toenemen. Ook in de beschrijving in hoofdlijnen is verwoord dat de mate van functiemenging zo veel mogelijk beperkt zal blijven. Het ruimtelijk beleid van het gemeentebestuur is hiermee voldoende duidelijk verwoord en gemotiveerd op dit punt.

- d. De tabel in paragraaf 5.2, alsmede de normen voor vervangende nieuwbouw zijn onjuist. Bovendien is inzicht in de stand van zaken m.b.t. de sanering van wegverkeerslawaaï wenselijk.
Paragraaf 5.2 is aangepast en aangevuld op dit punt.
- e. In de toelichting dient aandacht te worden geschonken aan de externe veiligheid en de luchtkwaliteit vanwege de snelweg A27, de provinciale weg N417 en de spoorlijn Utrecht - Hilversum.
De toelichting is op dit punt aangevuld.
- f. Het verdient aanbeveling de kaart van de IKAW in de plantoelichting op te nemen, alsmede in de voorschriften een bepaling op te nemen dat bij onderkeldering archeologische onderzoek moet plaatsvinden.
Het laten verrichten van archeologisch bodemonderzoek bij onderkeldering van de bestaande woningen achten wij niet zinvol en onnodig beperkend. Wel zal de toelichting worden aangevuld op dit punt.
- g. De betonnen spoorbogen moeten op de plankaart worden aangeduid.
In de toelichting is melding gemaakt van de status van rijksmonument van de spoorbogen. De bescherming van deze monumenten vindt plaats via de Monumentenwet en niet via het bestemmingsplan. Gelet op het belang dat het gemeentebestuur hecht aan de leesbaarheid van de plankaart is het niet mogelijk - en ook niet noodzakelijk - deze spoorbogen alle afzonderlijk op de plankaart aan te geven.
- 2. VROM - inspectie, regio Noord-West
 - a. In de toelichting dient nader op het aspect veiligheid (risico berekening) te worden ingegaan.
De toelichting is op dit punt aangevuld.
 - b. Waterparagraaf ontbreekt. de waterhuishoudkundige aspecten zoals veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging dienen te worden beschreven. Hier dient het advies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De ruimtelijke relevante afspraken tussen gemeente en waterbeheerder moeten in de voorschriften en op de plankaart worden vertaald.
De toelichting is op dit punt aangevuld. Hierover is overleg geweest met de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.
 - c. Op het Besluit luchtkwaliteit is niet ingegaan.
De toelichting is op dit punt aangevuld in hoofdstuk 5.
 - d. In het plan is geen aandacht aan ecologie/Flora- en Faunawet besteed.
De toelichting is op dit punt aangevuld in hoofdstuk 4.
 - e. Geadviseerd wordt om in de gebruiksbepalingen (art. 21) permanente

bewoning van recreatiewoningen uit te sluiten en ook de overgangsbepalingen (art. 22, lid 2) hierop aan te passen. *De gebruiksbepaling is op dit punt aangevuld.*

- f. Daarnaast dient ook een handhavingsparagraaf in het plan te worden opgenomen.
Recent is een Handhavingsnota opgesteld. Hierin is onder andere de wijze van handhaving van het ruimtelijk beleid vastgelegd. Het opnemen van een aparte handhavingsparagraaf wordt niet zinvol geacht. Wel zal naar deze nota worden verwezen in de toelichting van het bestemmingsplan, in hoofdstuk 6, dat handelt over de planopzet.
3. Bestuur Regio Utrecht
Er bestaan geen bezwaren tegen betreffend voorontwerp.
Voor kennisgeving aangenomen.
4. Kamer van Koophandel en gasfabrieken voor Utrecht en omstreken
De bijgebouwen mogen niet worden gebruikt voor beroepsuitoefening aan huis. Deze beperking moet uit de voorschriften worden gehaald.
Er is bewust voor gekozen om in de nieuwe bestemmingsplannen in het kader van actualiseringsreeks een uniforme regeling op te nemen voor bedrijvigheid aan huis. Deze vorm van bedrijvigheid is beperkt tot de woning en de bijgebouwen zijn hiervan uitgesloten. Het beleid voorkomt hiermee eventuele zelfstandige bedrijfsfuncties in bijgebouwen. Ervaring heeft geleerd dat dit een ontoelaatbare inbreuk kan maken c.q. maakt op de woonomgeving. Bedrijvigheid aan huis is derhalve wel toegestaan, mits dit ondergeschikt blijft aan de woonfunctie en zich beperkt tot een gedeelte van de woning.
5. N.V. Gasunie
 - a. Een binnen het plangebied aanwezige aardgastransportleiding is niet op de plankaart aangegeven.
De plankaart is overeenkomstig aangepast.
 - b. In verband met veiligheid dienen bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bepaalde afstanden in acht te worden genomen. Hiertoe wordt verzocht een nieuw voorschrift 'Leidingen' toe te voegen.
In het onderhavige plangebied is geen sprake van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor de bescherming van de bovengenoemde leiding is in de voorschriften een passende regeling opgenomen.
6. KPN Operator Vaste Net
Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
Voor kennisgeving aangenomen.
7. Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord-West
Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van op- of aanmerkingen.
Voor kennisgeving aangenomen.
8. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Utrecht
 - a. Naar aanleiding van de Spoedwet wegverbreding is op de oostbaan (Utrecht-Eemnes) een benuttingsmaatregel (plusstrook) gepland. Hiervan wordt in de toelichting geen melding gemaakt. Geconcludeerd wordt dat

het plan hiervoor niet aangepast behoeft te worden, omdat de maatregel binnen de huidige bestemming gerealiseerd kan worden.

Ten tijde van het opstellen van dit voorontwerp stond zowel de Speedwet als de gewenste maatregel geenszins vast. De getrokken conclusie is evenwel juist.

- b. Het op blz. 12 (wegverkeersgeluid) gegeven overzicht en aangegeven waarden bij vervangende nieuwbouw zijn onjuist.
De toelichting is op dit onderdeel aangepast.
- c. De watertoets ontbreekt in het plan. Dit dient alsnog plaats te vinden.
Het plan is op de punt aangepast.

9. ProRail

Vanwege de slechte ruimtelijke samenhang tussen de deelgebieden zou de wens kunnen ontstaan tot realisatie van een nieuwe (extra) spoorwegkruising. Op voorhand wordt opgemerkt dat slechts ongelijkvloerse nieuwe spoorwegovergangen worden toegestaan.

Het plan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen en ook niet in nieuwe kruisingen met de spoorverbinding.

10. Rijksdienst voor de Monumentenzorg

- a. Het plangebied maakt deel uit van het Belvedere-gebied Vecht- en Plassengebied en is daardoor uit cultuurhistorisch oogpunt van belang. Dit dient in paragraaf 2.1 Rijksbeleid te worden opgenomen. Hiermee moet rekening worden gehouden bij toekomstige stedelijke infrastructurele ontwikkelingen.
De toelichting is op dit punt aangepast. Voor de goede orde wordt opgemerkt dat het plan niet voorziet in nieuwe ontwikkelingen.
- b. In paragraaf 2.2 Provinciaal beleid ontbreekt een verwijzing naar de nota 'Niet van Gisteren'.
De toelichting is op dit punt aangevuld.

11. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden

Geen reactie ontvangen. Wel is in september 2003 alsnog nader overleg gevoerd over de waterparagraaf voor dit bestemmingsplan en is deze alsnog in de toelichting opgenomen.

12. Gemeente Hilversum

Het plan geeft geen aanleiding hierop te reageren.
Reactie voor kennisgeving aangenomen.

13. Hydron Midden-Nederland

- a. In het bestemmingsplan is geen aandacht aan het waterplan besteed.
De toelichting is op dit punt aangevuld met een waterparagraaf.
- b. Bij openbare wegen dient ruimte te worden gereserveerd voor leidingen en kabels.
In casu gaat het om een bestaand gebied, waar geen ontwikkelingen zijn voorzien. Het bestemmingsplan is conserverend van aard. De bedoelde ruimte is aanwezig bij de openbare wegen.

- c. Het beleid voor bedrijventerreinen is erop gericht de kosten voor aanleg/verplaatsing van hoofdleidingen aan de gemeente door te berekenen. Dit dient in de exploitatie-opzet te worden meegenomen. *Binnen het plangebied is geen bedrijventerrein aanwezig en zal ook niet worden ontwikkeld. In casu gaat het om een bestaand gebied, waar geen ontwikkelingen zijn voorzien. In het hoofdstuk over de economische uitvoerbaarheid is een en ander ook duidelijk verwoord. Er is derhalve in casu geen relatie met de exploitatie-opzet.*

14. Eneco Energie Zeist en omgeving
Geen reactie ontvangen.

15. PUWC/PUMC
Geen reactie ontvangen.

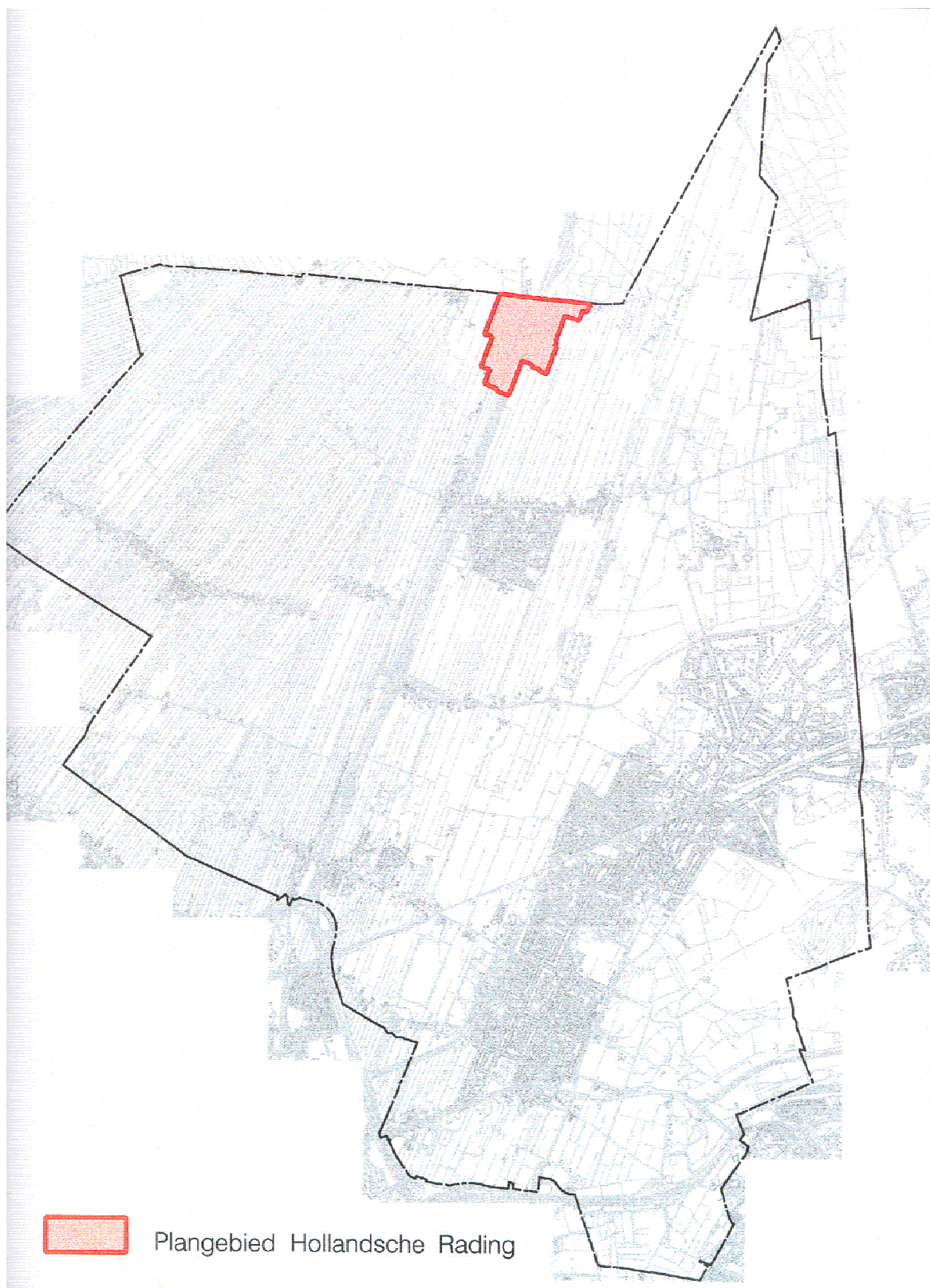
16. Ministerie van Defensie, dienst DGW&T, directie West
Het plan maakt geen inbreuk op defensiebelangen.
Voor kennisgeving aangenomen.

8.3. Provinciale Planologische Commissie

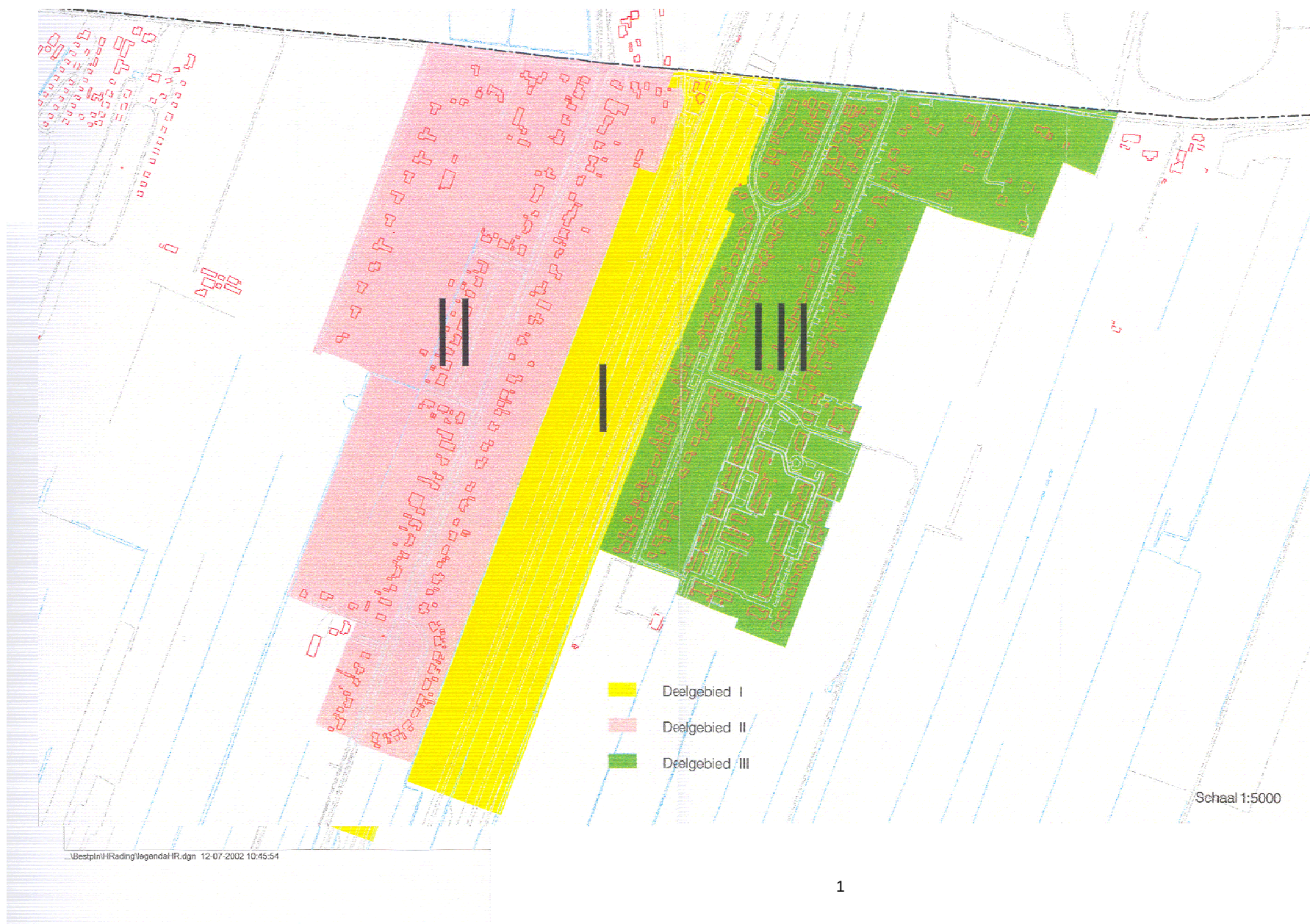
De PPC heeft in de vergadering van 7 januari 2004 na behandeling van het voorontwerp van het bestemmingsplan Hollandse Rading de volgende opmerkingen gemaakt.

1. Verzocht wordt (kleinschalige) bedrijvigheid-aan-huis in bijgebouwen mogelijk te maken.
Er is bewust voor gekozen om in het kader van de actualiseringsreeks een uniforme regeling op te nemen voor bedrijvigheid aan huis. Deze vorm van bedrijvigheid is beperkt tot de woning en de bijgebouwen zijn hiervan uitgesloten. Reden is dat hierdoor voorkomen wordt dat zelfstandige bedrijven losgekoppeld worden van de woning. Ervaring heeft geleerd dat dit een ontoelaatbare inbreuk maakt c.q. kan maken op de woonomgeving. In eerdere recente bestemmingsplannen was deze regeling ook reeds opgenomen en inmiddels goedgekeurd..
2. Verzocht wordt aandacht te schenken aan de archeologie.
In de toelichting is nu aandacht geschonken aan de archeologie. Ook het IKAW kaartje is daarbij opgenomen. Verwezen wordt naar hoofdstuk 4, paragraaf 4.3., onder: Monumenten en archeologie.

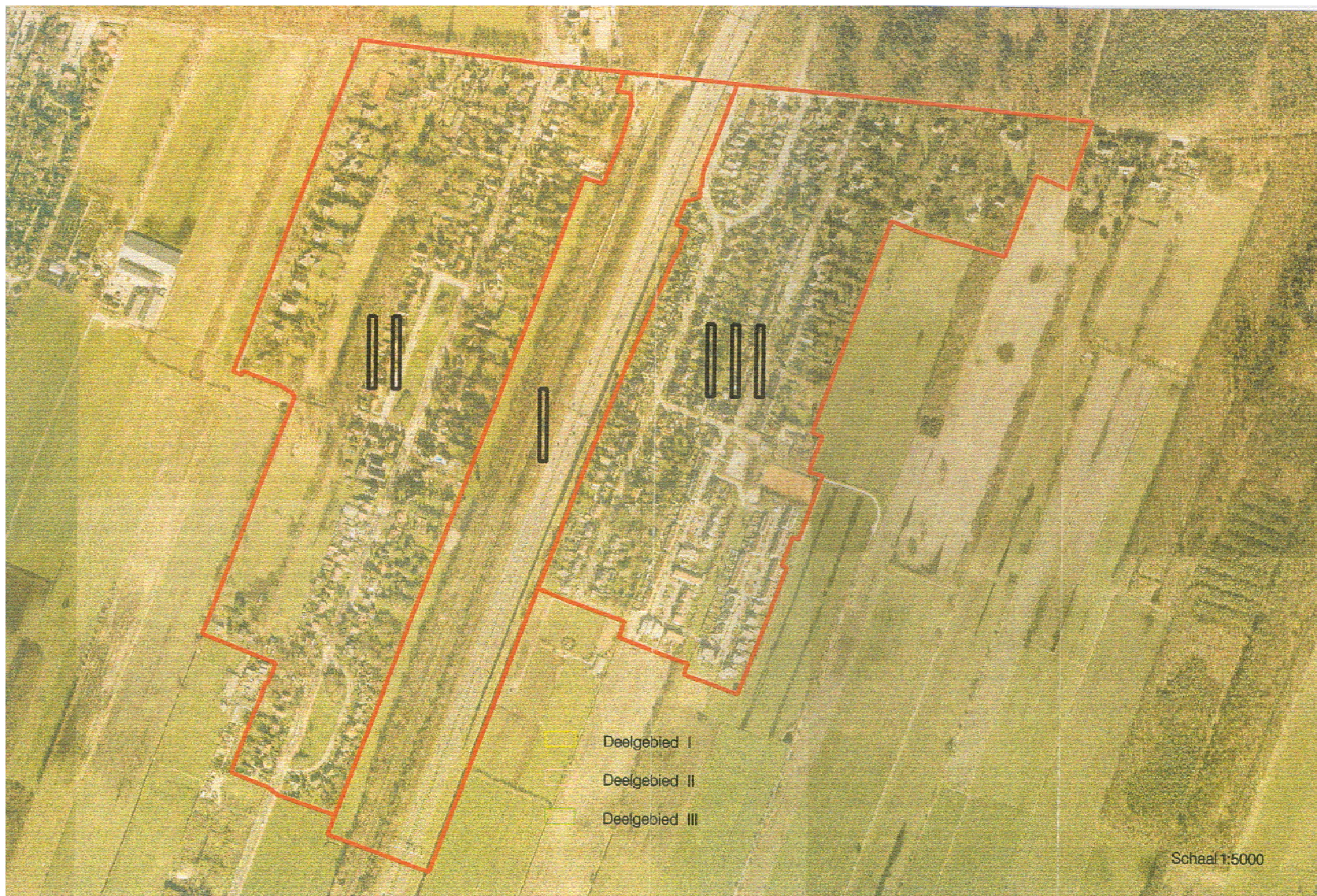
Bijlage 1



Bijlage 2a



Bijlage 2b



Bijlage 3 Methode cumulatie geluid

[Inhoudsopgave](#) [voorschriften](#)

Door het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is in de publicatiereeks "Verstoring" het rapport "Geluid, geur en milieukwaliteit" (Milieu Kwaliteit Maat (MKM) normering voor geluid en geur) uitgegeven. Deze normering beschrijft een methodiek die het mogelijk maakt cumulatie van verschillende geluidsbronnen en geur in rekening te brengen door middel van een getal. Dit getal loopt van <40 tot >70 en geeft een kwalificatie in de beoordeling van goed tot extreem slecht (zie tabel 3). De L_{etm} waarde voor wegverkeer (niet snelweg), die evenveel hinder veroorzaakt als een combinatie van geluidsbronnen, wordt hier de MKM (geluid) genoemd.

Tabel 3: Beoordeling cumulatie van geluid.

MKM	
Beoordeling	Integraal
Goed	< 40
tamelijk goed	40 – 45
redelijk	45 – 50
matig	50 – 55
tamelijk slecht	55 – 60
slecht	60 – 65
zeer slecht	65 – 70
extreem slecht	> 70

Uitgangspunt zijn de verschillende bijdragen in dag-, avond- en nachtperiode van de geluidsbronnen snelwegverkeer, overig wegverkeer, vliegverkeer, railverkeer, industrielawaai (zonder impulsgeluid) en impulsgeluid. Deze bronnen die ieder een bepaalde beoordeling met zich meedragen in de graad van goed tot extreem slecht, worden via een wegingsfactor opgeteld per periode. De wegingsfactoren (zie tabel 4) worden bepaald al naar gelang hinderscore ondervonden door de mens. Hierbij dient de hinderscore van wegverkeer (geen snelweg) als referentiewaarde (1,00). Uit onderzoek blijkt dat deze hinder voor railverkeer het laagst is en dit vertaalt zich in een wegingsfactor van 0,82. Impulsgeluid heeft een iets hogere hinderscore van 0,84. Voor snelweg en industrielawaai (geen impuls) geldt dat zij als hinderlijker worden ondervonden en deze krijgen een wegingsfactor van 1,21. De grootste hinder wordt ondervonden tengevolge van luchtverkeer. De wegingsfactor is hier 1,31. De verschillende bijdragen worden gewogen logaritmisch opgeteld en vertalen zich in een MKM (geluid) score per periode. De periode met de hoogste waarde dient als MKM (geluid) bijdrage: de zogenaamde etmaalwaarde.

Tabel 4: Wegingsfactoren bijdragen in cumulatieve geluidbelasting.

GELUIDBRON	b_i	Wegingsfactor a_i
Snelwegverkeer	40	1,21
Onderliggend wegennet	40	1,00
Railverkeer	40	0,82
Vliegverkeer	40	1,31
niet impulsachtig industrielawaai	40	1,21
Impulslawaai	40	0,84

De verschillende bronbijdragen per periode worden aangegeven met $LA_{eq,i}(07-19)$, $LA_{eq,i}(19-23)$ en $LA_{eq,i}(23-07)$ waarmee respectievelijk de dag-, avond en nachtperiode wordt voorgesteld. In deze benadering geeft de index i het type bron aan. Met behulp van de volgende formules wordt voor elk van de drie perioden de som van de geluidsbijdragen van de individuele bronnen afgeleid:

$$\begin{aligned}
 Y_{geluid}(07-19) &= \sum_i 10^{(a_i * [LA_{eq,i}(07-19) - b_i]/10)} \\
 Y_{geluid}(19-23) &= \sum_i 10^{(a_i * [LA_{eq,i}(19-23) + 5 - b_i]/10)} \\
 Y_{geluid}(23-07) &= \sum_i 10^{(a_i * [LA_{eq,i}(23-07) + 10 - b_i]/10)}
 \end{aligned}$$

In de formule voor de avond- en nachtperiode wordt een straffactor van 5 en 10 toegepast op de werkelijk berekende waarden. Op de positie in de formule aangegeven met a_i en b_i worden de getallen gebruikt zoals aangegeven in tabel 5.

De hoogste van drie resulterende waarden leidt tot de L_{etm} voor wegverkeer (niet snelweg) dat even hinderlijk zou zijn als de beoordeelde combinatie van geluidsbronnen. De L_{etm} in dB(A) wordt gedefinieerd als:

$$MKM(geluid) = L_{etm} = 10 * 10 \log(Y_{geluid}) + 40$$

De individuele bijdragen van de geluidsbronnen worden afzonderlijk beoordeeld in de gradatie van goed tot extreem slecht. In tabel 5 wordt aangegeven welke geluidsniveaus voor de verschillende bronnen als uitgangspunt in de beoordeling gebruikt worden.

Tabel 5: Beoordeling bijdragen geluidsbronnen.

Letmaal geluid [dB(A)]						
Beoordeling	overig weg- verkeer	snelwe g- verkeer	Vlieg- Verkeer	rail- verkeer	Impuls	industrie (geen impuls)
Goed	< 40	< 40	< 40	< 40	< 20	< 40
tamelijk goed	40 - 45	40 - 44	40 - 44	40 –	20 - 26	40 - 44
redelijk	45 - 50	44 - 48	44 - 48	46	26 - 32	44 - 48
matig	50 - 55	48 - 52	48 - 51	46 –	32 - 38	48 - 52
tamelijk slecht	55 - 60	52 - 57	51 - 55	52	38 - 44	52 - 57
slecht	60 - 65	57 - 61	55 - 59	52 –	44 - 50	57 - 61
zeer slecht	65 - 70	61 –	59 - 63	58	50 - 56	61 – 65
extreem slecht	>70	65 > 65	> 63	58 – 64 64 – 70 70 – 77 > 77	> 56	> 65

Royal Haskoning
Divisie Ruimtelijke Ontwikkeling

Entrada 301
Postbus 94241
1090 GE AMSTERDAM

Telefoon
(020) 5697700
Telefax
(020) 5697766
e-mail
info@amsterdam.royalhaskoning.com

projectnummer
9M4089

opdrachtgever
Gemeente De Bilt

projectleider
Theo Hanou

V22 Toe BP Hollandsche Rading
V20 Vrs BP Hollandsche Rading