



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Nota zienswijzen bestemmingsplan 'Sportlaan 67 Driebergen-Rijsenburg'

Beantwoording van zienswijzen

Datum: 31 augustus 2022

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	3
1.1	Het plangebied.....	3
1.2	Inhoud van deze Nota.....	3
2.	Procedure.....	3
3.	Zienswijzen	5
1.	Zienswijze Park Welgelegen 5	5
2.	Zienswijze Olympia 10	6
3.	Zienswijze Parkstraat 15BS Utrecht.....	7
4.	Zienswijze Olympia 24	8
5.	Zienswijze Buurtbewoners Sportlaan 67 Driebergen.....	9
6.	Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist.....	26
7.	Vereniging Hof van Driebergen	39
8.	Natuur en milieufederatie Utrecht.....	42
4.	Staat van wijzigingen.....	49
5.	Bijlagen.....	50

1. Inleiding

1.1 Het plangebied

Deze 'Nota zienswijzen' heeft betrekking op alle ingebrachte zienswijzen tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan 'Sportlaan 67 Driesbergen-Rijsenburg'. Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug bevinden zich verschillende locaties in eigendom van de gemeente die niet meer voor de oorspronkelijke functie in gebruik zijn. Deze locaties worden, afhankelijk van de ligging, aangemerkt als potentiële inbreidingslocaties of ontwikkellocaties. De locaties variëren in omvang en beslaan maximaal 2 tot 3 hectare per gebied. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is voornemens de locaties te ontwikkelen naar woningbouw.

Een van de locaties betreft de voormalige gemeentewerf en woonwagenlocatie aan de Sportlaan 67 in Driebergen-Rijsenburg. Voornoemde ontwikkeling van de nieuwbouw is op deze locatie niet mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan. Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het juiste kader voor de gewenste ontwikkeling. Hiernaast voorziet dit bestemmingsplan in het wijzigen van de bedrijfsbestemming van het perceel Sportlaan 65.

1.2 Inhoud van deze Nota

Na deze inleiding zullen in de Nota achtereenvolgens aan de orde komen:

1. de stand van zaken met betrekking tot de procedure;
2. een overzicht van de zienswijzen en de beantwoording van deze reacties;

2. Procedure

Op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan van 6 april 2021 tot en met 17 mei 2021 ter inzage gelegen en bestond de gelegenheid voor eenieder om zienswijzen in te dienen.

Er zijn in totaal 8 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de termijn van de terinzagelegging ingediend en zijn dan ook ontvankelijk.

Alle zienswijzen zijn integraal en geanonimiseerd opgenomen in de Nota zienswijzen. Vervolgens is elke zienswijze van een gemeentelijke reactie voorzien en is in een gemeentelijke conclusie opgenomen of de zienswijze al dan niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

De Nota zienswijzen met gemeentelijke reactie en conclusie stuurt het college van burgemeester en wethouders toe aan alle indieners van zienswijzen op het moment dat het bestemmingsplan ter vaststelling aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Tijdens de BOB-cyclus van de gemeenteraad

(Beeldvorming, Oordeelsvorming en Besluitvorming) bestaat de mogelijkheid voor eenieder om tijdens beeldvorming in te spreken op de gemeentelijke reactie gegeven in de Nota zienswijzen. Zij krijgen hiertoe van de griffie een uitnodiging.

Indien het bestemmingsplan door de gemeenteraad gewijzigd wordt vastgesteld ten opzichte van het ontwerp wordt het raadsbesluit onverwijld naar onder andere de provincie gestuurd. Deze heeft zes weken de tijd om eventueel een reactieve aanwijzing te geven.

Pas na die periode kan het raadsbesluit worden bekendgemaakt en ter inzage worden gelegd voor zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het besluit treedt in werking één dag na afloop van de beroepstermijn. Indien binnen de beroepstermijn naast het beroepschrift een verzoek om voorlopige voorziening bij de voorzitter is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

3. Zienswijzen

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 6 zienswijzen ingediend. Deze zijn binnen de termijn van ter inzage legging binnengekomen en in behandeling genomen. De zienswijzen en de gemeentelijke reactie hierop zijn onderstaand weergegeven.

1. Zienswijze Park Welgelegen 5

1

Dit is een geweldige locatie voor nieuwbouw. Met de huidige woningnood is het van groot belang om alle mogelijkheden binnen onze gemeente om huizen te bouwen zo goed mogelijk te benutten. Tevens zal het deze wijk rondom de Sportlaan enorm goed doen/op vrolijken. Het braakliggende terrein doet de wijk geen goed, het verdient een mooi nieuwbouw project waar we met elkaar heel veel plezier van gaan beleven!!

Ons antwoord

We nemen de zienswijze ter kennisname aan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

2. Zienswijze Olympia 10

Wat mij opvalt is dat in het plan wordt gekozen om meer parkeergelegenheid te realiseren, maar dat ik de toekomstgerichtheid hierbij mis. We weten dat we met z'n alle minder auto zullen moeten gaan rijden, en als we het dan toch doen, dat met hernieuwbare energie zal moeten. Het lijkt mij verstandig om:

1. De aangewezen parkeerplaatsen geschikt te maken voor het opladen van elektrische voertuigen;
2. De afstand tussen auto en woning zo groot mogelijk te maken;
3. Te zorgen voor veel en goede parkeergelegenheid voor de fiets, vooral nabij de woning. De drempel om de fiets te pakken moet veel lager zijn dan de drempel om met de auto te gaan. Dit zal ook bijdragen aan het beperken van de extra druk op de sportlaan en past prima in de groene omgeving.

Ons antwoord

Hieronder zijn puntsgewijs onze antwoorden opgenomen.

1. *Het is beter om de locaties voor het opladen van elektrische auto's te situeren langs doorgaande routes, zodat de oplaadpunten voor eenieder goed bereikbaar zijn. Dit is niet het geval in de Sportlaan. De Sportlaan betreft daarbij een doodlopende weg. De locatie van laadpalen wordt trouwens niet in een bestemmingsplan geregeld.*
2. *Wij zien geen reden om die afstand zo groot mogelijk te maken. Wij merken daarbij op dat de Sportlaan niet goed bereikbaar is met openbaar vervoer. Dit betekent dat de nieuwe bewoners voor hun vervoer grotendeels zijn aangewezen op de auto. De maatregel, welke gebruik van andere vervoermiddelen zou moeten bevorderen, is op deze plek dan ook niet doelmatig.*
3. *Het Bouwbesluit regelt dat bij elke nieuwbouwwoning voldoende stallingsruimtes voor fietsen aanwezig moet zijn. Het nogmaals regelen in het bestemmingsplan is dan ook niet noodzakelijk.*

Conclusie

Wij delen de zienswijze niet en passen het bestemmingsplan dan ook niet aan.

3. Zienswijze Parkstraat 15BS Utrecht

Geachte,

Mijn naam is. Bij deze wil ik samen met mijn vriendin erg graag onze zienswijze indienen m.b.t. ontwerpbestemmingsplan Sportlaan 67 (voormalige gemeentewerf). Sinds vorig jaar heb ik samen met mijn compagnon mijn eigen sportschool mogen starten op de Diederichslaan te Driebergen. Als ondernemer in de Utrechtse Heuvelrug zou het geweldig zijn om de optie te hebben in de buurt te komen wonen, en zeker op zo'n fantastische plek! Driebergen-Rijsenburg krijgt vanzelfsprekend steeds meer populariteit de afgelopen jaren, en als 29 jarige jongeman die is opgegroeid in deze mooie omgeving (Driebergen) is het erg lastig een stap te maken richting een woning. De Sportlaan had vroeger vanuit mijn ervaring een behoorlijke negatieve 'reputatie', maar na de komst van de nieuwbouw op Olympia is dit naar mijn idee al enorm verbeterd. Ik zie dit zelf door de komst van dit nieuwbouwproject nog een extra stap vooruit gaan. Als laatst zou ik graag willen vermelden dat ik erg bekend ben met het natuurgebied Bornia, maar ook met Heidestein & Noordhout. Ik zou het een hoop mensen gunnen van deze mooie natuur te kunnen genieten op dezelfde manier als ik doe. Naar mijn idee zou een fijne wijk tegen de bosrand aan een mooie ingang kunnen bieden naar de natuur. Net zoals dit bij de Sparrenlaan in Soest naar de Soesterduinen leid. Vanuit persoonlijk perspectief zou dit een droom locatie zijn om te kunnen wonen met kinderen in de toekomst!

Ons antwoord

We nemen de zienswijze ter kennisname aan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

4. Zienswijze Olympia 24

L.S.,

Als bewoners van Olympia 24 hebben wij direct vanuit de woonkamer (en slaapkamers) onbelemmerd zicht op de bosrand. In het ontwerp bestemmingsplan leidt de locatie van de gestapelde bouw in het oosterlijke deel van het te bouwen perceel, tot een breuk van deze zichtlijnen. Dit wordt veroorzaakt 1. de specifieke locatie van de gestapelde bouw; 2. het bestaande reliefverschil op het te bouwen deel leidt tot een maximale bouwhoogte van >10m.

1. Straatprofiel en gemeentelijk gebied

1

Locatie gestapende bouw in het oosterlijk deel van het te bouwen perceel: de ingetekende gestapelde bouw, met max 10m bouwhoogte is niet in lijn met bestaande bebouwing aan de Sportlaan. De huizen aan de Sportlaan zijn allemaal dicht bij de weg gebouwd en hebben diepe tuinen. De beoogde oostelijke gestapelde bouw wijkt hier van af, doordat deze op afstand van de Sportlaan-as wordt gebouwd en verder richting bosrand strekt. Dit strookt niet met het Gemeentelijke Beleid waarin wordt geschreven dat het 'straatprofiel niet door de bebouwing mag worden aangetast' en 'de hoofdbebouwing is op de openbare ruimte is gericht'. Dit leidt tot een onnodige inbreuk op de bestaande zichtlijnen richting bos.

2. Maximum bouwhoogte en bestaand reliëf

2

Momenteel is de grond ter plaatse van de te bouwen gestapelde bouw in het oosterlijk deel, circa 3 meter hoger dan de rest van het perceel. Het is onduidelijk in hoeverre de maximale bouwhoogte van 10m hier rekening mee houdt. Het is niet gewenst om gestapelde bouw te realiseren welke circa 13 meter uitstijgt boven het bestaande landschap. Zeker niet omdat de gestapelde bouw, in tegenstelling tot de overige bouw, meer zicht zal wegnemen. Het is daarom wenselijk om de maximale bouwhoogte van 10m voor alle bouwwerken te handhaven waarbij het uitgangspunt is dat de daken/nokken zich op gelijke hoogte bevinden (en niet variëren over het bouwveld). Wij vertrouwen erop dat wij u voldoende hebben geïnformeerd en kijken graag uit naar uw reactie. Vriendelijke groet,

Ons antwoord

- 1. De ontwikkellocatie kent een eigen stedenbouwkundige context op geruime afstand van de bestaande bebouwing langs de Sportlaan. Het is daarom ook niet bezwaarlijk dat de gestapelde bouw afwijkt van de wijze waarop de bestaande woningen langs de Sportlaan zich verhouden tot die weg. Wij begrijpen niet waarom de gestapelde bouw het straatprofiel van de Sportlaan zal gaan aantasten. De gestapelde bouw komt op ruime afstand van de bestaande Sportlaan.*
- 2. Uit de digitale hoogtekartaat voor heel Nederland blijkt niet dat sprake is van het door u gestelde hoogteverschil van 3 meter. Er zijn dan ook geen redenen om de bouwhoogte aan te passen.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

5. Zienswijze Buurtbewoners Sportlaan 67 Driebergen

Geachte Raad,

Met onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Sportlaan 67' willen wij namens de bewoners van de Sportlaan en Olympia onze zorgen en inzichten aan u melden.

Hieronder onze belangrijkste bevindingen samengevat in drie hoofdzaken.

1. Ontwerpbestemmingsplan is in strijd met provinciale (1) en gemeentelijke (2) uitgangspunten:

- De robuuste eenheid van het aangrenzende bosgebied wordt aangetast. De bestaande Sportlaanpercelen hebben 40 tot 70 meter lange tuinen aan de bosrand die een groene buffer garanderen. De grens aan de bosrand van het plangebied krijgt voor 85% een 'woonbestemming' met een zodanige hoeveelheid huizen dat van een groene overgang, zoals van de Sportlaan, absoluut geen sprake kan zijn. Dit wijkt af van de maat en schaal van het bestaande woongebied en druist daarmee in tegen de Provinciale Ruimtelijke Verordening (herijking 2016) (hierna: PRV).
- De Sportlaan is volgens kerncijfers van het CBS een 'weinig stedelijk' gebied met een door ons berekend gemiddeld van 495m² per woonadres. Voor het plangebied van 1.5ha komen wij bij een vergelijkbaar aantal m² per adres niet hoger dan 20 woningen. Het gemeentelijk uitgangspunt '*in maat en schaal passend binnen de omliggende verkavelingsstructuur*' voldoet met 49 woningen dus niet aan de geldende gemeentelijke welstandcriteria.

De 49 woningen van het ontwerp bestemmingsplan veroorzaakt een directe aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving en van het groene ruimtelijke volume. Maat en schaal moet worden aangepast aan die van de Sportlaan.

2. Onderzoek toekomstige verkeerssituatie

- Voor het plangebied is, in het kader van de luchtkwaliteit met de NIMB-tool, 294 voertuigbewegingen gemiddeld per weekdag berekend. Deze cijfers zijn ook veelzeggend voor het toekomstige verkeersbeeld van de Sportlaan. Het bestaande woongebied komt met deze tool, gezien de categorie woningen en bedrijvigheid, op zo'n 500 verkeersbewegingen per dag. Elke dag zullen er dus bijna 800 voertuigbewegingen door de Sportlaan gaan. Het betreft een 'worst-case berekening', maar houdt weer geen rekening met gemotoriseerde recreanten en de toegenomen verkeersdruk door bezorgdiensten.

- Planspecifiek is volgens het gemeentelijk welstandsbeleid de Sportlaan '*vooral voor het verkeer ingericht*' en wordt vergeten dat dit volgens de norm anno ±1965 inderdaad het geval was. De Sportlaan heeft een wegbreedte waar twee voertuigen elkaar niet kunnen passeren omdat geparkeerde auto's er altijd zullen zijn, ook na aftrek van de 13 extra plekken in het plangebied. Bovenstaande wijst op een onverantwoord zware en gevaarlijke verkeersbelasting voor de Sportlaan. Te meer het hier een verblijfsgebied betreft, onderbouwt de verkeersprognose de noodzaak tot herinrichting van de Sportlaan. Deze consequentie wordt in het ontwerp bestemmingsplan ontkent.

3. Transparantie huishoudboek gemeente

Binnen het plan komen twee positieve gemeentelijke belangen samen: Het bouwen van nieuwe woningen én een zo hoog mogelijke opbrengst van de grond. Maar dit zijn hier tegenstrijdige belangen. De grondexploitatie is alleen gericht op de bouw van 49 woningen op het plangebied. Een aantal dat tot stand kwam om sanering betaalbaar te maken. De noodzakelijke maatschappelijke kosten buiten het plangebied worden genegeerd, hierdoor verdwijnt alle draagvlak voor het plan in de directe omgeving. Er is geen gedegen onderzoek gedaan naar de effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid in de directe omgeving van het plangebied. De maatschappelijke kosten die het behoud van een evenwichtig verblijfsgedrag versus verkeersafwikkeling met zich meebrengt, dienen in dit bestemmingsplan te worden meegenomen. Een realistische inschatting van de maatschappelijke kosten die het plan met zich meebrengt, moet vooraf inzichtelijk worden gemaakt. Dit betekent een inzichtelijke grondexploitatie die gebaseerd is op twee realistische uitgangspunten:

1. Een acceptabel aantal woningen dat past bij de maat en schaal van de Sportlaan.
2. Herinrichting van de Sportlaan die recht doet aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid van deze karakteristieke woonbuurt voor 150 volwassenen en 60 kinderen.

Wij pleiten ervoor ons als partij serieus te nemen en met inachtneming van onze zorgen en bezwaren in deze zienswijze, het ontwerp bestemmingsplan aan te passen alvorens het vast te stellen.

Wij vertrouwen erop dat wij worden betrokken bij de verdere procedure en tijdelijk worden geïnformeerd over besluiten.

Met een respectvolle groet,

De vertegenwoordigers van en namens alle Sportlaan- en Olympia bewoners



Inleiding:

DE GESCHIEDENIS VAN DE SPORTLAAN IS EEN SUCCESVERHAAL.

Sinds 1904, dankzij de Doornsche Golfclub aan het eind van de straat, de eerste 'Sportlaan' van Nederland! In die periode ook in het Driebergse archief als 'Een straat van bezemlui en ander vrij volk'. In de naoorlogse jaren werd de Sportlaan van zandweg 'gepromoveerd' tot grintweg. Over de 50er jaren zegt wijlen mevrouw Nab in een krantinterview 'Omdat de gemeente alleen het eerste deel van Sportlaan, tot waar die nieuwbouwhuizen stonden, had geasfalteerd, spraken wij altijd over 'het deftige stukje'.' Die drie huizen zijn nu de enige sociale huurwoningen in de Sportlaan. Dankzij de Tirubfabriek en de Gemeentewerf kwam begin 60er jaren eindelijk het asfalt door de hele laan. Duurzaam, want dat ligt er nog steeds. Het was vaak roerig en problematisch in de Sportlaan. Het woonwagencamp anno 1980 floreerde en later ook de Zigeunerfamilie. Het heeft onze gemeente een lieve duit gekost, maar ze zijn in 2012 ook weer verdwenen.

Het 'opwaarderen van de Sportlaan' kwam in 2006, dankzij voormalig wethouder Vogel, op de gemeentegenda toen de rubberfabriek plaats maakte voor het woonwijkje Olympia. De gemeentewerf verhuisde en de braakliggende terreinen lagen te lonken. De buurt wachtte af en het werd 2016. De gemeente kwam met een plan voor maximaal 44 woningen. Dat vonden wij echt véél te veel...



SINDS DE VOORMALIGE GEMEENTEWERF:

In onze gesprekken met de Wethouder en fractieleden opperde zij, bij het horen van onze zorgen, dat het aan- en afrijdend verkeer tijdens de jarenlange aanwezigheid van de gemeentewerf ook nooit een probleem was. Ja, we leefden er mee zoals 'vrij volk' dat doet. De zaterdagochtend noemden wij 'karretjes-dag' en we kuierde er volle kruiwagens heen en met een 'nieuwe' aanwinst weer terug. Bij navraag nu blijkt dat sommige kinderen pas na sluitingstijd van de werf op straat mochten spelen. De Sportlaan werd indertijd bewoond door veel senioren en oorspronkelijke bewoners en een paar nieuwe jonge gezinnen die blij waren eindelijk een betaalbaar klushuis te bezitten.

De Sportlaan telde 20 jaar geleden niet meer dan 17 kinderen. In 2020, met Olympia erbij, zijn het er 54. Er spelen, steppen, karren en fietsen 41 kinderen, jonger dan 12 jaar, in ons buurtje!

HET VERKEER & PARKEREN IN 2021

Anno 2021 is de Sportlaan, qua verkeer en parkeren, onoverzichtelijk en chaotisch geworden. Op veel plekken ontstaan smalle doorgangen tussen links en rechts geparkeerde auto's. Een probleem voor vrachtverkeer, pakket- en winkelbezorgers die, met de tijd, een enorme groei zal blijven beleven. De entree van Olympia staat vol en is smal en pal op die straathoeken staan geparkeerde auto's. Busjes en vrachtwagens manoeuvreren of staan klem en moeten op zoek naar de eigenaar van de geparkeerde auto. Dit geldt dus ook voor vuilniswagens, de brandweerauto en ambulance. Buurtbewoners zagen het verergeren en willen niet wachten tot het mis gaat. Die Sportlaan van de 60er jaren is niet ingericht op het autobezit van nu.

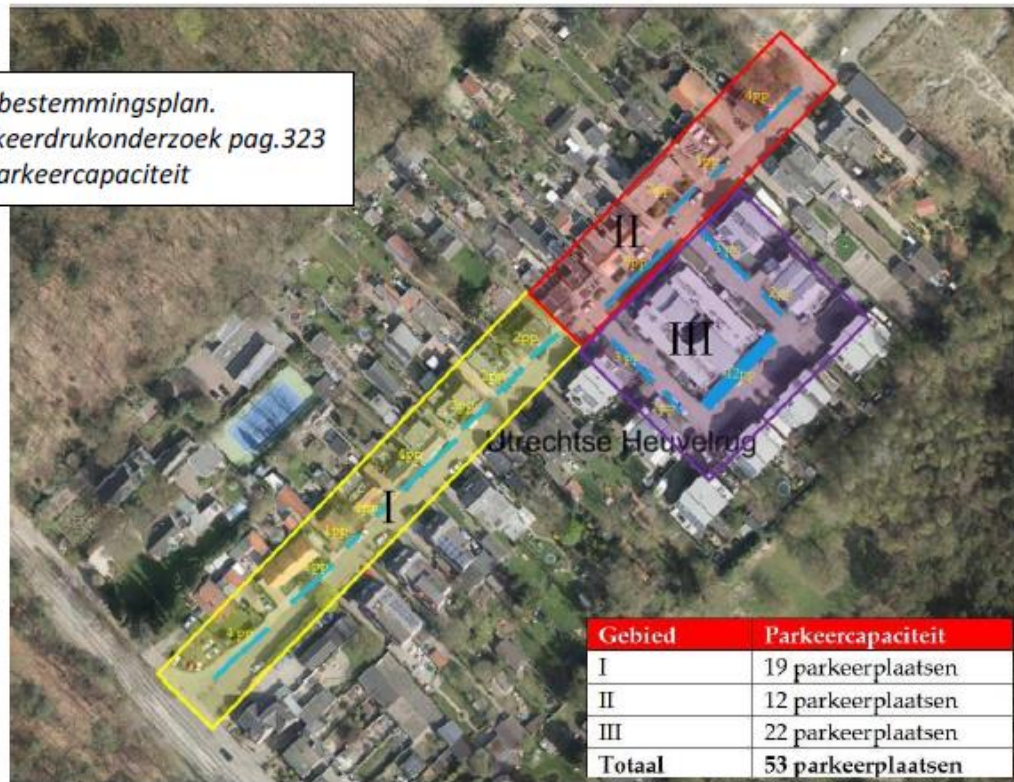


Feiten waar wij de aandacht op willen vestigen:

- Het autobezit in de Sportlaan komt met 91 auto's voor 52 huishoudens aan een hoge norm. Het moet gezegd: het upgraden van de Sportlaan als buurt, waarmee de gemeente 16 jaar geleden de bouw van Olympia promootte, is geslaagd. De waarde van de woningen is bijna verdubbeld en daardoor hebben goed verdienende jonge gezinnen met een hoge norm voor autobezit hun ideale woonplek gevonden. Het upgraden van de infrastructuur in de Sportlaan is, verhoogde WOZ en andere gemeentebelastingen ten spijt, achterwege gelaten.
- Ongeacht het inkomen; de meeste bewoners zouden graag meer van de fiets gebruik maken en hun autobezit te beperken. Jammer genoeg niet realistisch voor een gezinsrijke buurt die op meer dan twee kilometer van de dichtstbijzijnde winkels en scholen ligt.
- Ons buurtje heeft een bovengemiddeld aantal bedrijfsauto's, aanhangers en bussen van de ambachtelijke en dienstverlenende ondernemingen. Ze rijden, bij thuiskomst, heen en weer zoekend naar een plek, want een bus is bij verschillende burens voor het raam niet gewenst. Daar houden ze rekening mee, maar het komt de sfeer, in een sociale en vriendelijke buurt als de onze, niet ten goede.

PARKEREN

Uit: Ontwerpbestemmingsplan.
Bijlage 9 Parkeerdrukonderzoek pag.323
4.3 Kaart 1 Parkeercapaciteit



PARKEREN VOLGENS HET CAPACITEIT-ONDERZOEK

Het capaciteiten-onderzoek i.o.v. de gemeente erkent parkeerproblemen en geeft aan dat 31 parkeerplaatsen de werkelijke capaciteit van de Sportlaan is. Daarin is meegenomen dat auto's waar mogelijk op eigen terrein staan, de overige aan één zijde worden geparkeerd én niet op de stoep én vanaf 5 meter van de kruisingen. De blauwe lijntjes op de plattegrond geven dit aan. Wij hebben deze lijnen ter plaatse nagemeten en komen voor de Sportlaan (Gebied I en II op plattegrond) tot een realistische parkeercapaciteit van slechts 26 en op Olympia (Gebied III op plattegrond) tellen wij 20 veilige en wettelijk gedragen parkeerplekken. Er zijn dus in totaal 46 openbare parkeerplekken in ons buurtje terwijl er behoefte is aan 60 plaatsen. Geen wonder dat de Sportlaan chaotisch en onoverzichtelijk oogt met links en rechts op de stoep geparkeerde auto's. Geen wonder dat vrachtwagens vast komen te zitten en busjes elkaars spiegels eraf rijden. Geen wonder dat de vuilniswagen de bocht naar Olympia niet kan maken en dat een draaiende vrachtwagen de verkeerspaal krom rijdt. Geen wonder dat wij ons zorgen maken over eventuele hulpdiensten die snel op de plek des onheils moeten komen.



BEIDE MANEUVRES ZIJN UITEINDELIJK NIET GELUKT



OP DE STOEP
IS NORMAAL



DUBBEL PARKEREN
BIJ OPLAADPAAL

Uit: Ontwerp Bestemmingsplan Hoofdstuk 4.11 Verkeer en Parkeer.

In het bestemmingsplan is een parkeerregel die borgt dat binnen plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Verder is een extra regel opgenomen die borgt dat ten behoeve van het naastgelegen woongebied nog extra 13 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Uit parkeeronderzoek naar de parkeerdruk in het naastgelegen woongebied (zie bijlage 9) blijkt dat de parkeerdruk te hoog is en op sommige momenten boven de 100% komt. Hierdoor ontstaan in het naastgelegen woongebied onoverzichtelijke situaties en daardoor verkeeronveilige situaties. Binnen de woonbuurt is geen ruimte om dit probleem adequaat op te lossen. Er is daarom gekozen om dit binnen het nieuwe plan te doen.

4

De 13 parkeerplaatsen binnen het bestemmingsplan die voor de Sportlaan op de nieuwbouwlocaties zijn geborgd geven ons geen vertrouwen als oplossing.

- De Sportlaan is t/m plangebied bijna 400 meter lang. Door de afstand zijn deze extra plekken alleen een alternatief voor mensen in het tweede deel van de Sportlaan. Door de overcapaciteit aan auto's zal men inderdaad gebruik gaan maken van het nieuwbouwterrein als parkeerlocatie.
- Maar: deze dertien parkeerplaatsen zullen ook gebruikt gaan worden door de nieuwe bewoners, door hun gasten en door de recreanten voor Heidestein en Bornia. De eventuele 49 nieuwe huishoudens, met hun aanwas van 1.2 tot 1.9 auto's, zullen op hun krappe 1,6 ha in dezelfde parkeerproblemen komen als de bewoners van de Sportlaan op dit moment.



MOUNTAINBIKE-RECREANTEN
 PARKEREN EN LADEN HUN FIETSEN
 AF/OP IN DE SPORTLAAN

Bovendien wordt in het ontwerp steeds gesproken over *'het naastgelegen woongebied'*. Wij benadrukken dat de terreinen voornamelijk tot 'ons' woongebied behoren en willen dat een eventuele nieuwbouw een uitbreiding is van ons buurtje en niet een losse geïsoleerde enclave!



Uit; Ontwerp Bestemmingsplan Hoofdstuk 4.11 Verkeer en Parkeer.

Bereikbaarheid.

De planlocatie wordt op de Sportlaan ontsloten welke een directe verbinding heeft met de Arnhemse Bovenweg. Hiermee is de locatie goed bereikbaar. De verwachting is dat er een beperkte toename zal zijn van extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling. Dit verkeer kan nagenoeg rechtstreeks via de Arnhemse Bovenweg uit het dorp worden geleid. Additionele verkeersmaatregelen worden dan ook niet nodig geacht. De realisatie van de beoogde woningen op deze locatie zal niet leiden tot onaanvaardbare verkeershinder.

Verkeer

DE SPORTLAAN ALS ONTSLUITING

Het stemt ons cynisch als we lezen dat *'de beperkte toename van extra verkeer'* vanuit de planlocatie via de Sportlaan *'nagenoeg rechtstreeks via de Arnhemse Bovenweg uit het dorp (kan) worden geleid'*. Het klinkt als een reclame folder waarin men liever niet meldt dat er een overvolle Sportlaan tussen ligt. In bovenstaande kader wordt met zes zinnen de verkeerssituatie kort gesloten. Onze zorgen en bezwaren behoeft, qua verkeer, een aantal zinnen meer.



ONZE VERKEERSITUATIE VOLGENS HET GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan)

Erftoegangswegen

Bij erftoegangswegen is de voornaamste functie het bereikbaar maken van de aanliggende woningen. De verblijfsfunctie heeft de prioriteit. Fietsers rijden tussen het overige verkeer. Het verkeer heeft bijna altijd een bestemming in het gebied waardoor het langzaam rijdt. De wegen worden zodanig ingericht dat hard rijden nauwelijks mogelijk is. Hierdoor is spelen op straat mogelijk.

Toepassing:

Alle wegen die niet zijn aangewezen als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of wijkontsluitingsweg zijn aangewezen als erftoegangsweg.

Het wegensysteem in een verblijfsgebied wordt zodanig ingericht dat het niet aantrekkelijk is voor doorgaand verkeer. Bestaande snelle verbindingen worden onaantrekkelijk gemaakt door afsluitingen, eenrichtingsverkeer en/of snelheidsvertragende maatregelen. Door woonwijken compact te houden, is er meer sociale controle mogelijk en zijn er minder snelheidsvertragende maatregelen noodzakelijk. Bij de uitvoering van deze maatregelen dienen de hulpdiensten nadrukkelijk betrokken te worden. Voor



DE SPORTLAAN ALS ERFTOEGANGSWEG

De Sportlaan is een erftoegangsweg. Echter: de straat zal in de toekomst door bewoners van de nieuwbouw voelen en gebruikt worden als een gebied- of wijkontsluitingsweg. Het huidige verkeer binnen de chaotische inrichting van de laan, met overstekende, spelende en fietsende kinderen, is nu al gevaarlijk. Maar wat als de Sportlaan-auto's, dankzij een eventuele parkeeroplossingen, niet meer onoverzichtelijk links en rechts op de stoepen geparkeerd staan? Dan voelt de Sportlaan als een heerlijke kaarsrechte geasfalteerde gebied- of wijkontsluiting. Aantrekkelijk dus om vaart te maken. Het klinkt misschien als subjectieve bangmakerij, maar is realistisch te onderbouwen.



DE SPORTLAAN ALS VERBLIJFS- OF VERKEERSRUIMTE

Het SHARED SPACE principe in het GVVP

Kiezen tussen verblijfs- of verkeersruimte

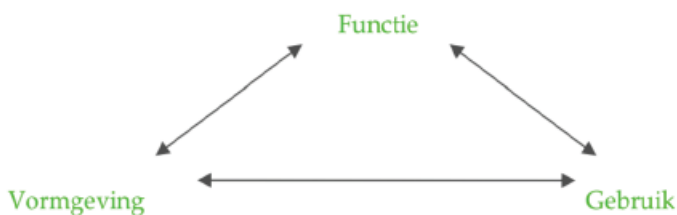
De verschillen tussen verblijfsgedrag en verkeersgedrag en de wrijving die ontstaat wanneer beide gedragingen in dezelfde ruimte voorkomen, maken het nodig dat er bij de inrichting van een plek of een gebied een duidelijke keuze wordt gemaakt. Wat is hier dominant, verblijf of verkeer? En welk gedrag is hier dus gewenst? Sociaal gedrag of verkeersgedrag?

Is de keuze gemaakt, dan moet de ruimte duidelijkheid scheppen over het gewenste en te verwachten gedrag: sociaal gedrag of verkeersgedrag. Met een ontwerp en middelen die passen bij het karakter van de ruimte. In verblijfsgebieden en op plekken waar sociaal verkeersgedrag gewenst is, ligt versterking van het verblijfskarakter door accentuering van ruimtelijke of landschappelijke elementen voor de hand. In verkeersruimten wordt het gewenste verkeersgedrag aangemoedigd door inzet van verkeerstechnische instrumenten.

De ruimte zelf moet een boodschap vertellen die maar voor een uitleg vatbaar is. Een ruimte die bevordert dat een deel van de gebruikers vooral technisch/juridisch verkeersgedrag vertoont, terwijl een ander deel de ruimte beschouwt als sociale verblijfsruimte, vraagt om moeilijkheden. Veilig

In het GVVP wordt het belang van een keuze maken tussen ‘verblijfsgedrag’ en ‘verkeersgedrag’ duidelijk beschreven. De Sportlaan is (inclusief Olympia) voor ruim 200 bewoners een verblijfsgebied en dient als zodanig te worden ingericht zodat het sociaal gedrag afdwingt. Zoals eerder uitgelegd: Voor de a.s. nieuwbouwbewoners, die vanuit of richting de Arnhemse Bovenweg rijden, is onze straat niet vanzelfsprekend een sociale verblijfsruimte. De veiligheid wordt, nog meer dan nu, bedreigd als snelheid en sociaal gedrag niet door ruimtelijke en landschappelijke elementen wordt afgedwongen.

De relatie tussen functie en inrichting is logisch en direct. De weggebruiker ervaart de functie van de weg door de vormgeving en de doorstromingskwaliteit en past hierop zijn gedrag aan.



*Uit het GVVP: Hoofdstuk 7
Inleiding gemotoriseerd verkeer.*

HERINRICHTING VOOR EEN VEILIGE SPORTLAAN

Een verblijfsgebied, een sociale ruimte of een erftoegangsweg? Hoe je de Sportlaan ook noemt, de inrichting ervan wordt nu bepaald door fout geparkeerde auto's. Wij hebben als bewoners ideeën genoeg hoe functie, gebruik en vormgeving op elkaar kunnen worden afgestemd. De gemeente heeft de ervaren deskundigen en uitvoerders. Wij zijn niet te beroerd om hier zelf bankjes, boompjes of plantenbakken aan bij te dragen.

Een onverantwoord zware en gevaarlijke verkeersbelasting voor de Sportlaan.

Voor het plangebied worden, volgens de NIMB-tool t.b.v. de luchtkwaliteit, 294 extra voertuigbewegingen gemiddeld per weekdag berekend. Deze cijfers zijn veelzeggend voor het toekomstige verkeersbeeld van de Sportlaan: totaal 800 tot 1000 verkeersbewegingen per dag (= 80 per uur). Planspecifiek is volgens het gemeentelijk welstandsbeleid de Sportlaan 'vooral voor het verkeer ingericht'. Inderdaad. Maar er staat niet voor hoeveel verkeer...

Een herinrichting is ten behoeve van de veiligheid voor de bewoners van de Sportlaan en Olympia essentieel en voor de gemeente een belangrijke taak.

5 Het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan, de inzichten van SHARED SPACE, de verkeerswet, de NIMB-tool en onze ervaringen geven genoeg aanleiding te constateren dat onze zorgen reëel zijn. Bovendien heeft het gemeentelijk bestuur van de Utrechtse Heuvelrug zich eerder voor de herinrichting van minder chaotische straten hard gemaakt. Wat is er bestuurlijk niet serieus te nemen aan de Sportlaan? Ja, het is geen entree van het dorpscentrum....



HET AANSTAANDE BOUWVERKEER

6 Het bouwverkeer t.b.v. de nieuwbouw is in onze uiteenzetting nog niet genoemd, maar is wel een grote zorg. Stelt u zich het aanstaande heen en weer rijdende vrachtwagens voor. Zware bakken met zand, opleggers met stenen en betondelen door de Sportlaan zoals deze nu is 'ingericht'.

VÓÓR WONINGEN

Wij zijn niet tégen woningbouw. Alle zoekenden moeten zo snel mogelijk toegespitst en betaalbaar kunnen wonen. Maar achterin de doodlopende Sportlaan met momenteel 52 woningen zijn 49 huishoudens erbij een heel slecht plan. Dit is een verdubbeling van heen en weer autorijdende bewoners, van kinderen op fietsen en van pakketbezorgers en vrachtwagens. Enfin, u heeft het gelezen en gezien...

Met deze zienswijze willen wij als bewoners van de Sportlaan en Olympia het gemeentebestuur uitleggen en op het hart te drukken dat 49 té veel en véél te onveilig is.

DAAROM DRINGEN WIJ AAN OP EEN HERINRICHTING VAN DE SPORTLAAN VOORDAT DE EERSTE PAAL WORDT GESLAGEN & GEEN 49 WONINGEN ERBIJ

Aantal nieuwbouwwoningen naar reële draagkracht van ons buurtje: VEILIG & SOCIAAL



Ecologie

Kenmerkend voor de Sportlaan en Olympia is dat zij zich midden tussen twee unieke natuurgebieden bevinden; De landgoederen Bornia en Heidestein. De huidige lintbebouwing van de Sportlaan met de woningen in het midden gelokaliseerd en de lange tuinen grenzend aan het bos, is een garantie voor de rust en een minimale lichtvervuiling die de omliggende wilde fauna en flora nodig hebben..

Tuinen als een groene buffer langs het bosgebied.



3.2.2. Provinciale Ruimtelijke Verordening.

De robuuste eenheid wordt geenszins aangetast ten opzichte van de voormalige en huidige situatie. Voorts is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen die de aanwezige groene zones in het plangebied grotendeels waarborgt. Zodoende vindt een overgang plaats van de woonfunctie naar het bosgebied.



Grootste deel van de groene zone ligt dwars door het plangebied o.a. vanwege de noodzakelijke wadi. Van de 366 meter die aan het bosgebied grenst krijgt slechts 53 meter de bestemming 'groen'. Dat betekent dat 86% aan 'woongebied' grenst. Daar komen waarschijnlijk ondiepe tuinen van huizen of een groenstrook rond de gestapelde bouw.
Hoe dan ook: dit is géén gewaarborgde groene buffer tussen bos- en woongebied.

7

Belangrijk uitgangspunt voor de nieuwbouw zou moeten zijn dat de impact voor de natuur en het milieu nihil is. Dat betekent dat ook bij de bebouwing op de drie percelen de huizen gecentreerd zouden moeten worden, met de tuinen dus aan de buitenzijde als een geleidelijke overgang naar het omringende en aangrenzend natuurgebied.



In het gebied leven verschillende soorten vleermuizen. Het is verboden om vliegroutes van vleermuizen te verstoren. Verder is ook andere wet- en regelgeving van toepassing. Het is van belang dat de biotoop wordt meegenomen in de beschikking. De ecologische samenhang van de biotoop is essentieel. In het gebied zijn de volgende iconsoorten aangetroffen: gierzwaluw, zandhagedis, grote veldhommel en veldkrekel. Daarnaast zijn er veel reeën, dassen, vossen, marters en eekhoorns. Ook zeldzame plantsoorten (waaronder soorten van de Rode Lijst) groeien er op dit moment.



VOS EN REE OP DE BOUWLOCATIE - MET ONZE WILDCAMERA VASTGELEGD - 20 EN 16 JUNI 2020

8

De bouwpercelen grenzen aan de natuurgebieden Bornia en Heidestein. Beide natuurgebieden staan op de lijst van Natuurparels van de provincie Utrecht. Het Utrechts Landschap kan momenteel de druk op de gebieden al niet aan en is afgelopen voorjaar en zomer overgegaan tot langdurige afsluiting van het heidegebied. Deze druk zal alleen maar verder toenemen en ook blijvend worden vergroot wanneer er nieuwe huizen tegen de bosrand worden gebouwd!



RECREANTEN OP DE 'PARKEERPLAATSEN' AAN DE ARNHEMSE BOVENWEG BIJ DE ENTREE VAN HEIDESTEIN EN OP 'T HAAGJE VOOR BORNIA

ONZE ECOLOGISCHE ZIENSWIJZE:

9

Op grond van bovenstaande en de impact op het natuurgebied in ogenschouw nemend is onze inschatting dat het genoemde aantal van 49 huizen te veel is voor de beschikbare grond. Wij vinden hiervoor steun uit de omgeving en bij de natuur- en milieuorganisaties. De geplande huizen moeten in aantal worden afgeschaald en het zou een doelstelling moeten zijn dat duurzaam en energieneutraal gebouwd wordt met huizen die circulair zijn en zelfvoorzienend

N.b. De voetnoten en bewonersenquête behorende bij de zienswijze is toegevoegd als bijlage 1 bij deze nota van zienswijzen.

Ons antwoord

Hieronder zijn puntsgewijs onze antwoorden opgenomen.

- 1. Het plangebied ligt op grond van de Provinciaal ruimtelijke verordening volledig binnen de aanduiding bestaand stedelijk gebied. Binnen dit gebied is verstedelijking volgens de PRV toegestaan. In de PRV is verder geen eis opgenomen dat die verstedelijking qua maat- en schaal moet aansluiten op het bestaande woongebied en daarom een groene overgang naar het bestaande bosgebied noodzakelijk is. Er is geen sprake van strijd met de PRV. Voor de ontwikkeling zijn nieuwe aanvullende welstandscriteria opgesteld, omdat, zoals u terecht stelt, de huidige welstandscriteria niet zijn toegesneden op nieuwe ontwikkelingen. Welstand wordt verder niet geregeld in het bestemmingsplan, maar in de welstandsnota. Voor de nieuwe welstandscriteria wordt een apart traject doorlopen, waarbij u de kans krijgt om op die criteria te reageren.*
- 2. Er is inmiddels verkeersonderzoek door een verkeerskundige gedaan, waaruit blijkt dat de verkeersveiligheid niet in het geding is. Wij verwijzen naar ons antwoord onder nr. 5*
- 3. Gebleken is dat ontwikkelen van de Boshuislocatie niet haalbaar is en deze locatie maakt daarom geen onderdeel meer uit van het plangebied. Hier blijft het bos behouden. Per saldo betekent dat meer groen aanwezig zal zijn. Verder is zoals ook blijkt uit onderstaande beantwoording van de zienswijze heel zorgvuldig gekeken naar de effecten die de realisatie van 44 woningen heeft op de aangrenzende woonbuurt.*
- 4. De parkeerbehoefte is bepaald op basis van het aantal te ontwikkelen woningen. Daarnaast is op basis van opmerkingen van inwoners over de huidige parkeersituatie in de Sportlaan een parkeeronderzoek uitgevoerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk alleen te hoog is op het laatste deel van de Sportlaan en niet aan het begin van de Sportlaan. Dit probleem wordt opgelost door extra parkeerplaatsen in het plangebied te creëren. Die liggen dan wel niet binnen een mogelijk acceptabele loopafstand van de bewoners aan het begin van de Sportlaan, maar wel voor de bewoners aan het einde van de laan, waar juist het parkeerprobleem speelt. Het plan is niet direct ontworpen met een filosofie dat parkeren direct voor de deur mogelijk moet zijn. Loopafstanden van minimaal 100 meter vinden wij geen probleem. Het klopt dat recreanten ook deze parkeerplaatsen kunnen gebruiken, echter die zullen hier overdag parkeren en niet in de avonden. Overdag is blijkens het parkeerdrukonderzoek het probleem minder groot en is dan ook niet de volledige extra capaciteit van 13 parkeerplaatsen noodzakelijk. Ten aanzien van de vrees dat bezoekers die op bezoek gaan bij de bewoners van de nieuwe woningen, de parkeerplaatsen gaan gebruiken, merken wij op dat in de parkeernormen die gelden voor de nieuwe woningen rekening wordt gehouden met bezoekers. Voor bezoekers wordt 0,3 parkeerplaats per woning aangelegd.*
- 5. Er is advies gevraagd aan onze verkeerskundige. Die heeft beoordeeld of het extra verkeer tot problemen gaat leiden. Het verkeeradvies van de verkeerskundige is opgenomen als bijlage 10 bij het bestemmingsplan. Uit het advies blijkt het volgende. De drukste momenten zijn de spitsuren. 10% van de etmaalintensiteit vindt tijdens die uren plaats. De realisatie van 44 woningen betekent circa 27 auto's per uur. Die verkeersbelasting kan de Sportlaan gemakkelijk aan. Ook leidt het aantal extra*

verkeersbewegingen tijdens de spits niet tot een opstopping bij de toerit naar de Arnhemse Bovenweg.

De 13 parkeerplaatsen die in de nieuwe woonwijk komen, betekent niet dat het parkeren langs de Sportlaan niet meer noodzakelijk is. Verder blijkt uit metingen van de snelheid op Sportlaan niet dat hard wordt gereden, ook niet op moment dat de parkeerdruk laag is (overdag). De Sportlaan is echter niet en zal ook niet een woonerf worden waar ruimte is voor kinderen om te spelen. Hiervoor is simpelweg niet de ruimte. Om ruimte te bieden aan spelende kinderen, komt in de nieuwe wijk een groenzone met daarin ruimte voor speelvoorzieningen. In het bestemmingsplan is ook een voorwaardelijke verplichting opgenomen om een rondweg voor autoverkeer aan te leggen. Hiermee is het probleem dat zwaar verkeer niet kan draaien op de Sportlaan straks niet meer aanwezig.

- 6. Voorheen werd de Sportlaan ook gebruikt voor zwaar transport richting de werf. De Sportlaan is dus niet ongeschikt voor dergelijk verkeer. Probleem is wel dat zwaar verkeer niet kan draaien op de Sportlaan. Wij gaan er echter vanuit dat op het bouwterrein wat aan de einde van de Sportlaan komt er ruimte komt voor vrachtwagens om te draaien.*
- 7. Bij de opzet van het plangebied is zoveel als mogelijk getracht om te bewerkstelligen dat groen en tuinen een buffer gaan vormen tussen de woningen. Uitgangspunt voor een groot deel van de nieuwe wijk is dan ook een rondweg waaraan de woningen komen te staan, hierdoor komt het merendeel van de achtertuinen te grenzen aan de natuur. Ook is er een groenzone voorzien die het gebied doorsnijdt.*
- 8. Wij verwijzen in eerste plaats naar ons antwoord onder nr. 7. Bovendien wijzen wij er op dat de drukte in de natuurgebieden een direct gevolg was van de beperkingen die door onze regering zijn opgelegd in verband met de bestrijding van het COVID-19 virus. Die drukte was van tijdelijke aard. Wij merken ook nog op dat het oude gebruik als gemeentewerf en als woonwagenlocatie een grote belasting van de aanwezige natuur inhield. Die belasting komt in de nieuwe situatie niet meer terug.*
- 9. De duurzaamheidseisen voor de nieuwbouwwoningen wordt niet geregeld in het bestemmingsplan, maar is landelijk geregeld via het Bouwbesluit. In dit besluit staat aan welke duurzaamheidseisen voldaan moet worden. Wij kunnen dan ook niet dit soort zaken regelen in het bestemmingsplan.*

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

6. Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist

Geachte leden van de gemeenteraad,

In o.a. de Stichtse Courant is bekendgemaakt dat het: ‘Ontwerpbestemmingsplan Sportlaan 67, Driebergen-Rijsenburg’ gedurende de periode van dinsdag 06 april t/m maandag 17 mei 2021 voor het indienen van zienswijzen ter inzage is gelegd. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden gelegenheid gebruik een zienswijze inzake het betreffende ontwerpbestemmingsplan in te dienen. Eerst zal nog kort worden ingegaan op het planproces, waarin een inhoudelijke reactie zal worden gegeven. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Planproces

Na het vrijkomen op de Sportlaan van zowel het woonwagenkamp, als ook de gemeentewerf (van de voormalige gemeente Driebergen) heeft de gemeente besloten beide locaties te herontwikkelen, net als overigens een aantal ander locaties, sommige locaties vanwege overtaligheid/overbodigheid vanwege de fusie van een aantal gemeenten in het oostelijke deel van de provincie Utrecht tot de gemeente Utrechtse Heuvelrug (zie in deze dus o.a. het raadsbesluit: 'Scenario analyse grondexploitaties en MPG 1-7-2015', d.d. 12 november 2015).

In 2018 heeft daartoe o.a. een nader overleg met een aantal natuurorganisaties plaatsgevonden, waaronder de NMU, het Utrechts Landschap, evenals de Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering (THW), de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en ook de Stichting Milieuzorg Zeist e.o.. In dat overleg hebben de betreffende organisaties aangegeven op zich geen bezwaren tegen een bepaalde herontwikkeling van de betreffende locaties te hebben, maar daarbij hebben zij toen wel ook een aantal kansen aangegeven. Mede n.a.v. het betreffende overleg is toen door met name het NMU een aantal ontwikkelsuggesties aangegeven (zie in deze dus met name ook de als zodanig bijgevoegde Bijlage: 'Reactie NMU'), evenals door het Utrechts Landschap en lokale milieu- en natuurorganisaties ook een aantal aanbevelingen (zie in deze ook Bijlage 2: 'Reactie Utrechts Landschap, Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, Tussen Heuvelrug en Wetering en Stichting Milieuzorg Zeist e.o.'). Die ontwikkelsuggesties en aanbevelingen zijn dan met name ook gebaseerd op het gegeven dat als dan ter plaatse een nieuwe woonwijk wordt gerealiseerd deze ook meteen echt een voorbeeldwijk op het gebied van duurzaamheid (in het algemeen) zou kunnen (en eigenlijk moeten) worden, dus circulair, natuurinclusief en ook met ook een ruime groene buffer t.a.v. de direct aangrenzende natuurgebieden van de Heidestein en Bornia, landgoederen die een integraal deel uitmaken van het Nationale Natuurnetwerk (NNN).

Na het betreffende overleg is het dan lange tijd stil geweest, waarna vrij recent de betreffende organisaties ervan op de hoogte zijn gesteld dat een bestemmingsplanprocedure is opgestart, dat dus door het formeel ter inzage leggen van een ontwerp-bestemmingsplan. Wel is kennelijk in het kader van het zogenaamde vooroverleg Bro Art, 3.1.1 het voorontwerp-bestemmingsplan voorgelegd aan de zogenaamde overlegpartners, maar dus niet aan de eerder betrokken

organisaties, evenals ook niet aan de bewoners, etc., althans niet voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend.

Wel is dus tussentijds, dat dus mede op basis in die zin uitgevoerde ecologische onderzoeken bij de provincie Utrecht in 2019 een Ontheffing aangevraagd in het kader van de Wet Natuurbescherming. Dat aangezien op de beide locaties van zowel de voormalige gemeentewerf als ook het voormalige woonwagencentrum er populaties van een aantal beschermde reptielen voorkomen, althans voorkwamen, te weten van zandhagedissen, levendbarende hagedissen en ook hazelwormen, die dan bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk niet zouden kunnen worden gehandhaafd. In die zin dient er dus compensatie plaats te vinden, dat dus d.m.v. een compensatielocatie, alwaar de betreffende dieren kennelijk dan (inmiddels) naar toe zijn verplaatst. Die compensatielocatie zou dan in overleg met het Utrechts Landschap zijn gevonden in het aangrenzende natuurgebied van Heidestein/Bornia. Mede op basis van een in die zin door Laneco opgesteld: ‘Projectplan Flora en Fauna Woningbouwproject Sportlaan 67 te Driebergen’ is de betreffende Ontheffing dan op 20 mei 2020 door de provincie Utrecht verleend (zie in deze dus ook de in die zin bij het: ‘Ontwerp-bestemmingsplan Sportlaan 67, Driebergen-Rijsenburg’ gevoegde bijlagen).

Aangezien het plangebied dan kennelijk later is uitgebreid met een ‘braakliggend perceel’ aangrenzend aan de voormalige woonwagenlocaties, maar dus wel met de bestemming: ‘Bos’, zou het aanvankelijk aantal van 44 woningen zijn verhoogd met 5 woningen tot maximaal 49 woningen.

Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat met name uit de Raadsinformatiebrief van 22 juli 2020 heeft kunnen afleiden zou dan met name op basis van de participatie met de omwonenden een globale opzet van de toekomstige woonwijk zijn gemaakt Raadsinformatiebrief, d.d. 22 juli 2020). In het midden van het plangebied komt dan een groengebied voor wat doorloopt in het bosgebied. De hoofdontsluiting heeft dan de vorm van een rondweg. In het voorliggende bestemmingsplan zouden dan alleen de locaties voor de kennelijk eveneens voorgenomen gestapelde bouw, de hoofdgroenstructuur en ook de hoofdontsluiting zijn vastgelegd.



Fig.: Mogelijke verkaveling nieuwe woonwijk (uit: Raadsinformatiebrief, d.d. 20 juli 2020)

Wat betreft het planproces ziet de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het toch als een gemiste kans, dat ook gezien het eerdere overleg, dat ook de milieu- en natuurorganisaties niet actief bij de planopzet voor de nieuwe wijkje zijn betrokken, dat teneinde samen met bewoners van de Sportlaan tot een door alle betrokkenen gedragen plan te kunnen komen, eventueel inclusief een inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan. In vergelijkbare zin geldt dat ook t.a.v. de ter inzage legging van het voorontwerp-bestemmingsplan. Door alle mogelijke betrokkenen in de gelegenheid te stellen daarop een reactie te geven, dus niet alleen de Provincie Utrecht en het Waterschap, had er toch ook de mogelijkheid geweest het plan op punten eventueel nog aan te passen, alvorens het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage was gelegd. De ervaring leert immers dat als een plan eenmaal in een dergelijk stadium is, dat dus in planologisch-juridische zin, het vaak moeilijk is het nog bij te sturen.

2. Inhoudelijke aspecten

In het bestemmingsplan wordt dan eerst de aanleiding geschetst, evenals een beeld gegeven van de geldende bestemmingsplannen, alvorens een beeld wordt gegeven van de huidige en toekomstige situatie.

Uitgaande van de toekomstige situatie, vindt vervolgens de toetsing plaats aan aantal wettelijke kaders, waaruit dan wordt geconcludeerd dat het plan niet strijdig zou zijn met bepaalde wettelijke kaders, dat overigens ook doordat inmiddels door de provincie Utrecht een Ontheffing is verleend om de populaties aan wettelijk beschermde reptielen zoals deze ter plaatse voorkomen naar een compensatielocatie te verplaatsen.

Eerst zal nog een algemene reactie worden gegeven, waarna nog op een aantal specifieke aspecten zal worden ingegaan.

2.1 Algemeen

Zoals ook al onder het hoofdstuk 1: 'Planproces' aangegeven ziet de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het toch als een gemiste kans dat zij na eerste overleg in 2017 niet verder bij de planvorming is betrokken.

Zoals ook uit het voorgaande kan worden afgeleid is er dus kennelijk wel op basis van met name het overleg met omwonenden een mogelijke verkavelingsopzet van de nieuwe woonwijk gemaakt, zij het dat die opzet zelf niet in het bestemmingsplan is opgenomen, maar alleen in de Raadsinformatiebrief van 20 juli 2020. Eveneens zijn in het bestemmingsplan in met name hoofdstuk 2.2: 'Toekomstige situatie' ook een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten en voorwaarden aangegeven, waaraan dan bij de toekomstige ontwikkeling zou moeten worden voldaan en die dan in het bestemmingsplan in planologische zin zijn doorvertaald. Alhoewel dus wel een van de uitgangspunten/voorwaarden die aan de toekomstige ontwikkeling worden gesteld, is dat: *'de groene zones met boomgroepen, aanwezig in het zuidwestelijke en oostelijke rand van de voormalige gemeentewerf, dienen gedeeltelijk gehandhaafd en ingepast te worden in de nieuwe verkavelingsstructuur'* hetgeen dus in die zin ook in het voorliggende bestemmingsplan is doorvertaald, hetgeen op zich ook wordt gewaardeerd, betekent dat wel dat er op bepaalde plekken dus wel degelijk nog tot aan de randen van de aangrenzende natuurgebieden van Heidestein en Bornia, die dus deel uitmaken van het NNN, kan worden gebouwd, ook bijvoorbeeld tot aan de noordelijke rand van de voormalige gemeentewerf, waar eveneens een aantal waardevolle bomen/boomgroepen voorkomt. Zoals met name in de eerdere: 'Reactie van de NMU' en ook de: 'Reactie van het Utrechts Landschap, Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, Tussen Heuvelrug en Wetering en Stichting Milieuzorg Zeist e.o.' aangegeven, zijn de betreffende organisaties niet alleen een voorstander van 'natuurinclusief ontwerpen', dus bij ontwikkelingen vanaf het begin rekening houden met de op een locatie aanwezige natuurwaarden, hetgeen dus in zekere zin wel ook is gedaan, zij het dus niet voor alle op de betreffende locaties aanwezige natuurwaarden, waaronder waardevolle boomgroepen, maar dus óók van het aanhouden van een ruime groene buffer van 20-50 m t.a.v. de aangrenzende natuurgebieden van Heidestein en Bornia die beide deel uitmaken van het NNN. In die zin blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan toch de vraag waarom dan de bestemming: 'Groen' niet alleen aan bepaalde boomgroepen/bos zoals deze in zuidelijk gedeelte van de voormalige gemeentewerf en ook in het midden en oostelijke deel voorkomen, waaronder ook een aantal waardevolle inheemse eiken, is gegeven, maar bijvoorbeeld niet ook aan de bomen/boomgroepen zoals deze in het noordelijke gedeelte van de gemeentewerf voorkomen. Juist door zowel een ruime groene buffer aan de houden aan de randen van het toekomstige woongebied(en), dus daar waar het NNN aanwezig is, maar ook midden in het woongebied, evenals te zorgen voor een groene verbinding tussen beiden, kun je zo o.i. ook echt een groene woonwijk ontwikkelen, met ook hoge natuurwaarden, mits natuurlijk op de juiste wijze ingericht en ook beheerd, met dus ook waar mogelijk diverse biotopen. Voor het groen waaraan dan kennelijk wel een bepaalde bescherming is gegeven, dus dat dan op de plankaart is aangeduid met de bestemming: 'Groen', zijn daarbinnen dus wel weer ook diverse

activiteiten mogelijk, zoals de aanleg van een wadi, paden, speelvoorzieningen, etc., dat dus zonder bijbehorend omgevingsvergunningstelsel, zodat ook de binnen de betreffende bestemming voorkomende bomen niet tot nauwelijks enige bescherming hebben, behalve dan mogelijk via de gemeentelijk 'Bomenverordening gemeente Utrechtse Heuvelrug 2013', althans voor zover het betreffende gebied is gelegen binnen het gebied dat deel uitmaakt van de kaart: 'Grens bebouwde kom in kader Boswet/Wet natuurbescherming'. Ook in die zin zou dus kunnen worden overwogen toch aan die gebieden waar dan bomen/boomgroepen voorkomen, zeker waar dat aan de rand het geval is, alsnog de bestemming 'Bos' te geven, naast dus aan bepaalde gebieden de bestemming 'Groen', maar dan beide wel met een bijbehorend 'omgevingsvergunningstelsel' teneinde voorkomende waarden wel adequaat te kunnen beschermen.

2

Wat betreft het realiseren van een ruime groene buffer van de toekomstige woonwijk t.o.v. het NNN moet deze dan niet alleen van belang worden geacht voor een adequate bescherming van het NNN zelf, dat dus ook door bepaalde uitstralingseffecten (van licht en geluid) te kunnen voorkomen, maar kan zou zo dus meteen ook rekening worden gehouden met de bevindingen zoals deze uit de: 'Geactualiseerde quickscan Flora en Fauna' die door Laneco is uitgevoerd naar voren komen en waarbij is aangegeven, ook al is daarna dan geen specifiek onderzoek uitgevoerd, dat met name de bomen/boomgroepen zoals deze aan randen voorkomen wel degelijk ook voor vleermuizen van betekenis moeten worden geacht, dat dus als vliegroute (en dus ook om te foerageren). Wat betreft die effecten op het NNN wordt dan weliswaar in de: 'Geactualiseerde quickscan Flora en Fauna' aangegeven dat voor het NNN niet langer met de zogenaamde 'externe Effecten' rekening behoeft te worden gehouden, maar dat betekent natuurlijk geenszins dat die effecten er niet zullen zijn. Juist ook in die zin wordt met name in de: 'PRS (Herijking 2016)' aan de gemeenten verzocht nadrukkelijk wel degelijk met het NNN rekening te houden (zie in deze dus ook de: 'PRS (Herijking 2016)', pag. 62)¹. Wat betreft die effecten is het o.i. bijvoorbeeld niet uit te sluiten dat er door het wegvangen van de aanwezige beschermde reptielen op de locaties van zowel de voormalige gemeentewerf als het voormalige woonwagencentrum er wel degelijk ook op populatieniveau bepaalde effecten op de binnen het aangrenzende NNN mogelijke aanwezige populaties aan reptielen zullen optreden, dat dus doordat daar nu zodanig kleine populaties zullen resteren, dat deze niet meer levensvatbaar zullen zijn.

3

Meer in het bijzonder is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. verder toch ook onduidelijk hoe dan het aangrenzende natuurgebied in de toekomst ontsloten gaat worden, dat zodanig dat ook daarbij rekening wordt gehouden met aldaar aanwezige natuurwaarden, dus door een goede zonering van bijvoorbeeld de paden. Ook nu al is immers de druk op dit gebied hoog, dus zou het o.i. goed zijn ook hier naar te kijken, dat dan samen met uiteraard met de eigenaar van Heidestein en Borna, dus het Utrechts Landschap.

4

Dan moet tenslotte wel degelijk ook de verkeersafwikkeling en daarmee ook de parkeerproblematiek zoals deze zich aan de Sportlaan voordoet en zoals deze ook naar voren komt uit het in die zin uitgevoerde parkeeronderzoek van belang worden geacht (zie in deze dus ook

het rapport: 'Resultaten parkeerdrukonderzoek Sportlaan Driebergen- Rijsenburg'). Daaruit zou dan naar voren komen dat er in ieder geval een tekort van 13 parkeerplaatsen zou zijn, waaraan dan in de nieuwe woonwijk tegemoet zou moeten worden gekomen (zie in deze dus ook de in die zin in de: 'Planregels', Art. 6.3.4 opgenomen: 'Voorwaardelijke verplichting parkeerplaats'). Ook in die zin is o.i. mogelijk toch een meer integrale oplossing mogelijk, bijvoorbeeld door samen met de bewoners van de Sportlaan te zoeken naar een oplossing van de parkeer- en daarmee ook verkeersproblematiek op de Sportlaan zelf. Verder zou het mooi zijn, zoals ook in het overleg met de gemeente aangegeven, als hier ook echt een natuurinclusieve woonwijk zou komen, dus bij voorkeur een ecowijk met niet alleen groene daken en tuinen, maar ook een wijk die autovrij/autoluw is, met bijvoorbeeld alleen enkele elektrische deelauto's. Daardoor zou o.i. al de verkeersbelasting van de Sportlaan dus sterk kunnen worden teruggebracht, evenals door bijvoorbeeld toch een minder intensieve bebouwing.

Kortom, de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zou gaarne zien dat alsnog naar diverse ontwikkelsuggesties en aanbevelingen zoals deze eerder door natuur- en milieuorganisaties zijn gedaan wordt gekeken teneinde hier ook echt een natuurinclusieve woonwijk tot ontwikkeling te brengen, waarbij uiteindelijk niet het aantal woningen centraal komt te staan, maar juist de ruimtelijke kwaliteit, inclusief het groen, dat mede ook in relatie tot de groene omgeving, evenals ook rekening houdend met wensen omwonenden.

2.2 Specifieke aspecten

Hierbij zal nog bij bepaalde specifieke aspecten worden stilgestaan en dan in het bijzonder een aantal wettelijke toetsingskaders. Daarbij zal zoveel mogelijk de Toelichting worden gevolgd. Ook zal nog bij bepaalde Planregels en de Verbeelding worden stilgestaan.

Rijk

Ladder duurzame verstedelijking

Hierbij wordt dan aangegeven dat aangezien de behoefte in voldoende mate is aangetoond, evenals de ontwikkeling binnen wat dan als binnenstedelijk gebied plaatsvindt, dus in het voorkomende geval binnen het gebied dat dan overeenkomstig de: 'PRV (Herijking 2016)' als 'stedelijk gebied' wordt aangeduid, dus het gebied dat voorheen als rode contour werd aangeduid, wordt voldaan aan de voorwaarden die overeenkomstig de: 'Ladder voor duurzame verstedelijking' aan ruimtelijke ontwikkelingen wordt gesteld.

Wat betreft het aantonen van de woningbehoefte wordt dan verwezen naar de: 'Actualisatie woonvisie gemeente Utrechtse Heuvelrug 2018 – 2020' en op basis waarvan die woonbehoefte zou blijken. Alhoewel er bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus op zich geen bezwaren bestaan tegen een bepaalde herontwikkeling van deze locatie, dat ook gezien de historie, zij het wel onder bepaalde voorwaarden, zoals het zorgvuldige rekening houden met de op de terreinen aanwezige natuurwaarden en ook die in de nabije omgeving, dus het NNN, is het wel zo dat bij de behoefte aan woningen zoals deze uit de: 'Actualisatie woonvisie 2018 – 2020' naar voren komen door haar

ook al eerder bepaalde kanttekeningen zijn geplaatst, dat ook aangezien er binnen de gemeente dus feitelijk van een sterfteoverschot sprake is (zie in deze dus o.a. ook het rapport: 'Woningmarktonderzoek voor de kernen - Gemeente Utrechtse Heuvelrug (Companen, 2020)'). Voor deze locatie moet dit o.i. evenwel minder van belang worden geacht, dat niet alleen aangezien de woningbehoefte van deze locatie o.i. nog wel kan worden aangetoond, maar ook aangezien het hier dus om locaties gaat die in feite herontwikkeld worden, ook al komen er dus wel degelijk bepaalde natuurwaarden voor, dat mede ook aangezien de locaties na (een bepaalde) sanering zo lang braak hebben gelegen.

Provincie Utrecht

CHS

6

Het gebied maakt dan weliswaar deel uit van het gebied dat in de: 'PRS/PRV (Herijking 2016)' (en ook de nieuwe 'Omgevingsvisie/Omgevingsverordening') als: 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur - Historische buitenplaatszone' is aangewezen/aangeduid, maar zou er volgens de Toelichting aangezien de huidige locatie in het binnenstedelijke gebied is gelegen, evenals ook het (voormalige) gebruik van de betreffende locaties dus m.b.t. de toekomstige ontwikkeling geen sprake zijn van een aantasting van aanwezige cultuurhistorische waarden. Formeel mag dat dan zo zijn, wel zou o.i. juist ook gezien de lange(re) historie van het gebied en ook de Sportlaan, dat als deel van oude zandweg die deel uitmaakte van het landgoed Bornia, kunnen worden gezien hoe nu juist op die historie bij de toekomstige ontwikkeling zou kunnen worden ingespeeld, bijvoorbeeld door een daarbij passende inrichting, evenals ook keuze groen, dus in aansluiting op de groene kwaliteiten van de (thans) aangrenzende landgoederen.

Landschap

7

Zoals ook in de Toelichting aangegeven valt het gebied dus binnen het: 'Landschap Utrechtse Heuvelrug' met de daarbij van toepassing zijnde kernkwaliteiten (zie in deze dus ook de: 'PRV (Herijking 2016)', 'Bijlage Kernkwaliteiten Landschap' en met name ook de 'Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen - Gebiedskatern Utrechtse Heuvelrug (Provincie Utrecht, 2011)').

Ook t.a.v. dit aspect had dus bij de toekomstige ontwikkeling kunnen worden gezien hoe hierop had kunnen worden ingespeeld, o.a. wat betreft de keuze voor de beplanting van de openbare beplanting en tuinen (vergelijk bijvoorbeeld ook de: 'Campagne Heuvelrugtuinen').

Natura 2000-gebieden

8

Alhoewel dus van de beoogde ontwikkeling er geen directe effecten op Natura 2000- gebieden zijn te verwachten, kan deze door indirecte effecten niet geheel worden uitgesloten, zoals dus door bijvoorbeeld stikstof die in de aanlegfase of gebruikfase vrijkomt. Wat betreft de eventuele effecten van stikstof is dan een zogenaamde Aerius-berekening uitgevoerd (zie in deze dus ook het rapport: 'Memo effectbeoordeling stikstofdepositie Sportlaan 67 te Driebergen, Laneco, 2019'). Daaruit zou dan blijken dat er in die zin geen effecten optreden. Overeenkomstig het rapport is dan gerekend met het model van Aerius uit 2018. In die zin zou het o.i. goed zijn alsnog met het meest actuele

model van AERIUS te rekenen, waarbij ook rekening is gehouden met de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 m.b.t. de zogenaamde PAS.

9

NNN

Hierbij is dus onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' al stilgestaan. O.i. had het in die zin dus goed geweest als bij de toekomstige ontwikkeling van deze locatie dus nadrukkelijk met de ligging nabij het NNN was rekening gehouden, dat dus ook door het aanhouden van de ruime groende bufferzone van 20 - 50 m t.o.v. dat NNN, evenals ook door het aanhouden van een beperkt aantal entrees.

In ieder geval kunnen o.i. dus bepaalde effecten op het NNN, zoals op aanwezige beschermde soorten, toch niet geheel worden uitgesloten, alleen al door het wegvangen van voorkomende beschermde soorten op het terrein van de voormalige gemeentewerf en ook het voormalige woonwagencamp, hetgeen toch op populatieniveau mogelijk ook bepaalde effecten op de populaties van betreffende soorten in het aan de locatie grenzende natuurgebied kan hebben, dus het NNN, althans voor zover deze ook daar natuurlijk voorkomen.

Ook kan er dus sprake zijn van effecten van uitstraling van licht en geluid, dus ook daaraan zouden duidelijke voorwaarden moeten worden gesteld, zo mogelijk ook in de 'Planregels' (zie overigens ook hieronder onder het hoofdje: '*Beschermde soorten/Ontheffing/Compensatie UL*')

10

Beschermde soorten/Ontheffing/Compensatie UL

Zoals ook onder het hoofdstuk: 'Planproces' reeds aangegeven, is dus al voor met name de beschermde reptielen, zoals deze op de locaties van zowel de voormalige gemeentewerf en ook het voormalige woonwagencentrum voorkomen (zie in deze dus met name ook het onderzoek: 'Reptielenonderzoek Sportlaan 67' (Laneco, 2017), door de Provincie Utrecht een Ontheffing verleend. Dat op basis van een daartoe door Laneco opgesteld: 'Projectplan Flora en Fauna Woningbouwproject Sportlaan 67 (Laneco, 2019)'.

Inmiddels zouden dan de binnen het plangebied, althans voorzover het om de voormalige gemeentewerf en ook het voormalige woonwagencentrum gaat, voorkomende reptielen, dus zandhagedissen, levendbarende hagedissen en hazelwormen, zijn weggevangen en naar een compensatiegebied gelegen op Heidestein/Bornia zijn overgeplaatst. Dat in overleg met het Utrechts Landschap.

Alhoewel dan de betreffende Ontheffing is verleend, evenals daar door de Stichting indertijd geen bezwaar tegen is aangetekend, heeft zij daarbij toch bepaalde vraagtekens. Dat betreft dan met name de wijze waarop de compensatie vorm is gegeven en waarbij dus een gebied is aangewezen dat deel uitmaakt van Heidestein en Bornia. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is indertijd door het Utrechts Landschap op de hoogte gesteld van de natuurverbetering zoals zij deze op de overgang van de gebieden van Heidestein en Bornia was voornemens uit te voeren, dus het gebied dat dan

nu ook in een keer als compensatie (met een oppervlakte van 11.969 m², dus 125 0Z₀ van de oppervlakte die thans verloren gaat) is aangewezen voor het verlies aan biotoop voor zowel de zandhagedis, de levendbarende hagedis en ook de hazelworm dat t.g.v. de nu voorgenomen stedelijke ontwikkeling op de locatie Sportlaan verloren gaat. Juist ook gezien de doelstelling van de natuurverbetering, is het dus o.i. de grote vraag of nu juist dit gebied als zodanig wel als compensatielocatie kan worden aangewezen, juist ook aangezien het dus al het doel was hier in die zin tot een natuurverbetering te komen, inclusief ook voor de betreffende soorten.

11

Verder wordt in de door Laneco uitgevoerde: 'Geactualiseerde quickscan flora en fauna Sportlaan 67' ook aan de toekomstige ontwikkeling een aantal voorwaarden gesteld (zie in deze dus het rapport: 'Geactualiseerde quickscan flora en fauna Sportlaan 67 te Driebergen (Laneco, 2020)', Hoofdstuk 3.5: 'Consequenties'), zoals m.b.t. vleermuizen het rekening houden met de verlichting van de nieuwe woonwijk, evenals ook aantal aanbevelingen gedaan (zie in deze dus ook het rapport: 'Geactualiseerde quickscan flora en fauna Sportlaan 67 te Driebergen (Laneco, 2020)', Hoofdstuk 3.5, zoals m.b.t. 'natuurinclusief bouwen', maar blijft het vooralsnog onduidelijk of daarmee ook in de toekomstige ontwikkeling van de woonwijk daadwerkelijk rekening zal worden gehouden. In die geval zou het o.i. dus goed zijn voor zover mogelijk de betreffende voorwaarden en aanbevelingen ook in de Planregels te verankeren en anders in het: 'Programma van eisen' voor de aanbesteding of in een 'Anterieure overeenkomst' tussen de gemeente en de toekomstige ontwikkelaar.

12

Gemeentelijk beleid

Aangegeven wordt dat het plan zou passen binnen het gemeentelijke beleid, maar met name wat betreft het: 'Welstandbeleid' heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daar toch zo haar vraagtekens bij. In het algemeen gaat het bij woningen aan de Sportlaan om woningen met ruime kavels, dus is het in die zin de vraag of de ontwikkeling zoals deze nu wordt voorgestaan, inclusief met name ook 'gestapelde bouw', ook al zou de bouwhoogte en dus ook het aantal bouwlagen relatief beperkt zijn, wel past bij de bestaande karakteristiek.

13

Milieuaspecten

Bodem

Zoals ook uit het uitgevoerde bodemonderzoek naar voren komt, komen er dus op verschillende plaatsen bodemverontreinigingen (met o.a. zware metalen en PAK's) voor die gesaneerd dienen te worden (zie in deze dus ook het rapport: 'Actualiserend en aanvullend bodemonderzoek (AMOS, 2019)'. De vraag is dan of de kosten daarvan dan op de toekomstige woningbouwontwikkeling zou moeten worden verhaald, dus in de grondexploitatie zou moeten worden meegenomen, tenminste als het geval is, dat ook aangezien het toch verontreinigingen zijn die door eerdere activiteiten zijn ontstaan.

14

Geluid

Aangezien wat betreft de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde met name vanwege de A-12 voor bepaalde woningen in de toekomstige woonwijk wordt overschreden, namelijk voor

(bepaal)de woningen in wat dan als bouwvlak IV wordt aangeduid, dient voor de bouw van die woningen dus een hogere geluidswaarde procedure plaats te vinden (zie in deze dus ook het rapport: 'Akoestisch onderzoek 3 bestemmingsplannen gemeente Utrechtse Heuvelrug (M+P raadgevende ingenieurs BV, 2020)'). Die hogere geluidswaarde procedure is dus inmiddels tezamen met de ter inzage legging van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan opgestart. Bij de resultaten zou dan naast de wettelijke cumulatie, ook met de cumulatie van het gemeentelijk geluidsbeleid zijn rekening gehouden (zie in deze dus ook het rapport: 'Akoestisch onderzoek 3 bestemmingsplannen gemeente Utrechtse Heuvelrug (M+P raadgevende ingenieurs BV, 2020)', Bijlage B: 'Rekenresultaten Geomilieu V2020.0').

Ook wordt dus in het betreffende geluidsrapport meteen ook ingegaan op consequenties van de invoering van de Omgevingswet, ook wat betreft de eventuele gevolgen voor locatie Sportlaan 67 (zie in deze dus ook het: 'Akoestisch onderzoek 3 bestemmingsplannen gemeente Utrechtse Heuvelrug (M+P raadgevende ingenieurs BV, 2020)', Hoofdstuk 4.5: 'Consequenties invoering omgevingswet'), maar onduidelijk blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan bijvoorbeeld toch nog wat dit voor eventuele toekomstige omgevingsvergunning betekent.

15

Duurzaamheid/ecowijk

Dan is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er dus zoals uit het voorgaande duidelijk zal zijn een groot voorstander van dat hier ook echt een duurzame wijk tot ontwikkeling zal komen, dus niet alleen een aardgasvrije wijk, evenals 'nul op de meter', maar dus ook een natuurinclusieve wijk, dus eco-wijk met hoge natuurwaarden. Niet alleen in de reacties van de natuur- en milieuorganisaties wordt hierbij stilgestaan, maar dus ook in het rapport: 'Geactualiseerde quickscan flora en fauna Sportlaan 67 te Driebergen (Laneco, 2020)' en dan in het bijzonder ook in het betreffende hoofdstuk 3.6: 'Aanbevelingen'. Voor zover dit niet via het bestemmingsplan is te regelen, dus in de Planregels, zou het dus goed zijn dit hetzij bij de aanbesteding in het daarbij gegeven 'Programma van eisen' zwaar mee te laten meewegen, hetzij in een eventuele 'Anterieure overeenkomst'.

16

Planregels en Verbeelding

Planregels

In ieder geval zou dus ter bescherming van binnen de bestemming 'Groen' aanwezige waarden, een omgevingsvergunningstelsel moeten worden opgenomen, o.a. voor de eventuele kap van bomen.

17

Verbeelding

Zoals uit het voorgaande duidelijk zal zijn, is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er dus een voorstander van dat alsnog aan een groter gebied de bestemming 'Groen' gaat worden gegeven en dan met name ook aan een ruime 'groene bufferzone' t.o.v. aangrenzende natuurgebieden, dus t.a.v. Heidestein en Bornia. Ook is het haar onduidelijk waarom bijvoorbeeld niet aan de gehele boszone zoals deze in zuidelijke gedeelte van de voormalige gemeentewerf voorkomt de bestemming 'Groen' is gegeven.

Meer in het bijzonder zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er dus een voorstander van zijn, dat daar waar nu opgaande bomen/boomgroepen/bos voorkomen daar ook meteen de bestemming 'Bos' aan wordt gegeven, inclusief ook een bijbehorend omgevingsvergunningenstelsel.

3. Conclusie

Op zich bestaan er bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tegenover de herontwikkeling van de locatie Sportlaan op zich geen overwegende bezwaren bestaan. Wel is zij van mening dat nog wel wat betreft een adequate bescherming van het bestaande groen, inclusief ook dat van het omringende NNN, evenals ook de toekomstige ontwikkeling van het groen in de nieuwe woonwijk nog wel een kwaliteitsslag mogelijk is, dat ook in lijn eerdere reacties vanuit de natuur- en milieuorganisaties t.a.v. de ontwikkeling van de locatie Sportlaan 67. In die zin wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u verzoeken naar de toen gegeven suggesties aanbevelingen nog eens goed te kijken en deze alsnog ter harte te nemen, alvorens het plan aan de gemeenteraad ter besluitvorming aan te bieden.

Hoogachtend,

N.b. Bij de zienswijze zijn twee brieven als bijlage opgenomen. Deze zijn als bijlage 2 aan deze nota toegevoegd.

Ons antwoord

Hieronder zijn puntsgewijs onze antwoorden opgenomen.

- 1. Wij kennen binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug een standard wijze van bestemmen, zodat de bestemmingsplannen die gelden binnen de gemeente, voor zover mogelijk, eenzelfde opzet kennen. Die eenduidigheid maakt het voor onze ingezetenen makkelijker om bestemmingsplan te raadplegen. Binnen deze standaard gebruiken wij niet de bestemming 'Bos', die u graag aan bepaalde delen van het plangebied zou willen toekennen. Ten overvloede merken wij op dat van een echt bos ter plaatse van het plangebied en zeker ter plaatse van de bestemming 'Groen' geen sprake is. Sowieso zal naast het gebruik van groenvoorzieningen de bestemming groen ook gebruikt gaan worden voor waterberging en speelplek. De bestemming 'Groen' is dan ons inziens passender dan de bestemming 'Bos'.*
- 2. U verzoekt om meer te doen dan wettelijke noodzakelijk is als het gaat om de bescherming van NNN en ook externe effecten vanuit het plangebied op NNN zoveel mogelijk te beperken onder meer voor vleermuizen. U verwijst daarbij naar de quickscan Flora en fauna en de aanbevelingen die daar zijn gedaan. Wij merken op dat wij bij de opzet van het plangebied wel degelijk oog hebben voor de ligging van het plangebied aangrenzend aan NNN en wijzen daarbij op de volgende zaken:*

- *Er is gekozen voor een rondweg in het midden van het plangebied, waarmee de versturende werking van het verkeer op deze weg op NNN wordt beperkt door afscherpende werking van de omliggende woongebouwen en anderzijds door de afstand van de weg ten opzichte van NNN.*
- *Er is een minimale diepte van achtertuinen voorgeschreven van 7 meter. Die achtertuinen worden, vanwege de opzet van het plangebied, deels aangrenzend aan NNN gerealiseerd, waardoor een buffer ontstaat tussen de woningen en het NNN.*
- *In het midden van het plangebied komt een groenzone die het gehele plangebied doorsnijdt.*
- *Het blijkt niet haalbaar om de Boshuislocatie te ontwikkelen. Dit betekent dat dit perceel niet meer is opgenomen binnen dit bestemmingsplan en hier de bestemming 'Bos' blijft gelden en de aanwezige natuur hier niet wordt aangetast door deze ontwikkeling. De locatie gaat dus als buffer richting een deel van de NNN dienen.*

Hiernaast nemen wij in de tender op dat een ontwikkelaar extra punten kan verdienen met een goede ecologische inpassing van de woningen.

3. *Het is bedoeling om de omliggende NNN bereikbaar te maken via de groenzone die het plangebied doorsnijdt. Die groenzone heeft de bestemming 'Groen' en binnen die bestemming is geregeld dat alleen ter plaatse van de aanduiding ontsluiting een verharde ontsluitingsweg is toegestaan. Die aanduiding is niet aangrenzend aan NNN gelegen, maar maakt de rondweg mogelijk. Binnen de bestemming 'Groen' zijn daarnaast paden toegestaan. Het betekent dat de ontsluiting op het omliggende NNN zal dus plaatsvinden via een pad. Wij achten daarmee voldoende geregeld hoe de ontsluiting zal plaatsvinden. Het exact vastleggen van het aantal en de precieze ligging van de paden achten wij in deze fase van de planvorming nog niet wenselijk en is vanuit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook niet noodzakelijk. Er is juist enige ruimte gelaten om de stedenbouwkundige verkaveling binnen de kaders van het plan nader uit te werken. Dat had anders geweest indien de locatie gelegen zou zijn binnen NNN.*
4. *De ontwikkeling van het plangebied biedt een kans om de parkeerproblematiek die bestaat op de Sportlaan op een eenvoudige manier op te lossen. Andere oplossingen zijn bekeken, maar bieden onvoldoende soelaas of kennen onvoldoende draagvlak. Uw voorstel om van de nieuwbouwwijk een autoloze / autoluwe wijk te maken is in onze optiek niet realistisch gezien de beperkte oobereikbaarheid van de locatie.*
5. *Wij nemen u zienwijze op dit punt ter kennisgeving aan.*
6. *Er zijn geen cultuurhistorische waarden in het plangebied aanwezig. We hoeven dan ook geen rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Er is ook geen sprake van dat het plangebied een onderdeel was van het landgoed Bornia. Voorheen waren in het plangebied een gemeentewerf en woonwagens aanwezig.*
7. *Wij zien geen redenen om verplicht te stellen hoe de tuinen bij de woningen en de openbare groenstrook ingeplant moeten worden. Het plangebied kent namelijk geen hoge landschappelijke waarde. Dat omliggende gebied wel landschappelijke waarde kent doet daar niets af.*
8. *Er is een nieuwe berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd. Ook uit die berekening blijkt dat geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie. De berekening is als bijlage 5 bij het bestemmingsplan gevoegd.*
9. *Wij verwijzen naar onze antwoorden onder punt 2 en 3.*

10. *U stelt hierbij de ontheffing die afgegeven is voor de ringslang en de zandhagedis ter discussie. U had de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen die ontheffing, dat heeft u echter nagelaten. In het kader van dit bestemmingsplan wordt alleen beoordeeld of de Wet natuurbescherming aan de uitvoerbaarheid van de uitvoering van het plan in de weg staat. Nu de ontheffing onherroepelijk is en dus rechtens onaantastbaar is geworden, staat de Wet natuurbescherming niet aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in de weg.*
11. *Wij verwijzen naar ons antwoord onder punt 2.*
12. *Voor de ontwikkeling zijn nieuwe aanvullende welstandcriteria opgesteld, omdat zoals u terecht stelt de huidige welstandscriteria niet zijn toegesneden op nieuwe ontwikkeling. Welstand wordt verder niet geregeld in het bestemmingsplan, maar in de welstandsnota. Voor de nieuwe welstandscriteria wordt een apart traject doorlopen, waarbij u de kans krijgt om op die criteria te reageren.*
13. *Voor zover er verontreinigingen zijn op de voormalige woonwagenstandplaats, zijn wij als gemeente verantwoordelijk. Voor saneren van die verontreinigingen is dan ook kostenpost in grondexploitatie opgenomen. De Boshuislocatie vormt geen onderdeel meer van dit bestemmingsplan en wordt dan ook niet gesaneerd.*
14. *Het is voor u onduidelijk wat de verwijzing van 'geluid' met betrekking tot de 'omgevingswet' betekent voor de eventuele toekomstige omgevingsvergunning. Het besluit hogere waarden is tezamen met het bestemmingsplan in procedure gebracht. Dit betekent dat voor de toekomstige omgevingsvergunning reeds beoordeeld is dat deze verstrekt kan worden binnen de wettelijke normen ten aanzien van geluid – ook wanneer de omgevingsvergunning binnen de nieuwe omgevingswet wordt verleend. Indien de volledige procedure binnen de nieuwe omgevingswet zou worden doorlopen, wijzigen de conclusies en consequenties uit het huidige akoestische rapport hier niet door.*
15. *Wij verwijzen naar ons antwoord onder nr. 2.*
16. *Wij zien geen reden om een extra beschermingsregime op te nemen binnen de bestemming 'Groen'. Het betreft hier namelijk niet nieuwe natuur / bos, waarvan u lijkt uit te gaan, maar groenvoorziening die hoofdzakelijk ten dienste staat van de woonwijk.*
17. *Wij verwijzen naar ons antwoord onder nummer 1 en 2.*

Conclusie

De zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

7. Vereniging Hof van Driebergen

Geachte,

In reactie op het bestemmingsplan Sportlaan 67, Driebergen-Rijsenburg stuurt Vereniging Hof van Driebergen deze zienswijze in. De visie van het bestemmingsplan wordt onderschreven door Hof van Driebergen. Een duurzaam en milieuvriendelijk wijkje met gemeenschappelijke buitenruimte die ook een verrijking biedt voor het bestaande deel van de Sportlaan is een goede invulling. Hof van Driebergen is enkele jaren geleden opgericht in de hoop, met eventuele partners (bouwer, corporatie), de toekomstige tender te winnen en als bewonersgroep een duurzaam wijkje te bouwen. Op een aantal punten is er volgens vereniging Hof van Driebergen verbetering mogelijk, of zelfs noodzakelijk.

Dit betreft met name het aantal sociale huurwoningen, de dakhelling, verkeer (zowel parkeren als de omvang van de keerlus), oriëntatie en de duurzaamheidseisen waaraan de woningen moeten voldoen.

Sociale huurwoningen

1 In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is een grote vraag naar sociale huurwoningen. In de Woonvisie 2018-2022 is daarom ook vastgelegd dat er bij nieuwbouwprojecten van 10 tot 49 woningen minimaal 25% sociale huur (13 woningen) gerealiseerd dient te worden. De toelichting van het bestemmingsplan vermeldt echter dat slechts 16% sociale huur (8 woningen) gerealiseerd dient te worden. Vereniging Hof van Driebergen heeft een aantal leden dat aangewezen zal zijn op sociale huur en verzoekt de gemeente dan ook om het minimum percentage sociale huur in overeenstemming te brengen met het percentage sociale huur zoals vastgelegd in de Woonvisie 2018-2022.

Dakhelling

2 Op de locatie aan het einde van de Sportlaan, op de grens tussen rood en groen is natuurinclusief bouwen van grote waarde. Dit blijkt ook uit de aanbevelingen op het vlak van ecologie in paragraaf 4.7 van de toelichting. Dakvlakken die vanwege hun oriëntatie niet geschikt zijn voor zonnepanelen kunnen middels grasdaken bijdragen aan de natuurinclusiviteit van de wijk. Bij een dakhelling van maximaal 30 graden is het mogelijk om in plaats van een sedumdak een grasdak te realiseren. Op een grasdak is het mogelijk inheemse vegetatie te gebruiken, hetgeen op een sedumdak onmogelijk is. De gemeente wordt verzocht de minimale dakhelling te verlagen zodat alle typen vegetatiedak mogelijk zijn.

Verkeer

De Sportlaan heeft ook nu al een parkeer- en verkeersprobleem. Hoewel meer parkeerplaatsen het parkeerprobleem kunnen oplossen zullen deze de verkeersdruk verhogen. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan benoemt dat parkeren en autogebruik op gespannen voet staan met

leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Het behoeft geen betoog dat hetzelfde geldt voor milieu en duurzaamheid. Specifiek voor de Sportlaan komt daar nog bij dat de aansluiting met de Arnhemsebovenweg reeds overbelast is, hetgeen een aanvullende reden is om autogebruik te ontmoedigen. De nabijheid van het OV-knooppunt Station Driebergen-Zeist en deelautoconcepten bieden grote kansen om de parkeerdruk te verlagen.

3 Om zowel het parkeerprobleem als de verkeersdruk te minimaliseren is een wijkinrichting die autogebruik ontmoedigt wenselijk. Verkeersluwe woonstraten verhogen de leefbaarheid, zijn veiliger voor opgroeiende kinderen en geven meer ruimte voor de gewenste gezamenlijke ontmoetingsplek. De huidige aangegeven zeer ruime keerlus maakt het realiseren van verkeersluwe woonstraten in een aanzienlijk deel van het plangebied onmogelijk.

Parkeermogelijkheden hebben een grote invloed op autogebruik en autobezit. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan stelt hierover:

“Eén centrale parkeerplaats voor de hele woonwijk levert uiteindelijk minder autoritten op en vooral bij korte ritten (die het meest milieuvervuilend zijn) wordt eerder de fiets gepakt.”¹

4 Deze ene centrale parkeerplaats kan goed gecombineerd worden met een keerlus bij de overgang tussen de bestaande Sportlaan en de nieuwe woningbouw. Vanaf deze keerlus kunnen er dan verkeersluwe woonstraten naar de verschillende huizenblokken aangelegd worden.

Indien er gekozen wordt voor een autogebruik ontmoedigende plan-inrichting kan de parkeernorm ook aanzienlijk omlaag. Volgens de toelichting bij het bestemmingsplan zouden er 71 parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen en 13 voor de bestaande woingen gerealiseerd moeten worden. Dit is meer dan volgens de elders in de gemeente geldende normen (zie pagina 59 van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan). Voor Hof van Driebergen inspirerende reeds gerealiseerde projecten laten zien dat er in duurzame wijken veel minder auto's zijn dan in gemiddelde wijken. De bewoners stimuleren elkaar, delen meer, hebben soms deelauto's en deelbakfietsen en dergelijke. Huidig autobezit bij vier projecten uit de regio: Het Groene Dak 0,56, De Kersentuin 0,75, Zonnespreng 0,85, Mandora 0,94.

5 Hof van Driebergen is ervan overtuigd dat een parkeernorm (ruim) onder de 1,0 ook in deze ontwikkeling mogelijk is. Dit kan door ontmoedigen autogebruik vanwege de nabijheid van het OV-knooppunt Station Driebergen-Zeist en door deelauto's. Een parkeernorm die toepasbaar zou kunnen zijn op deze ontwikkeling is (mede vanwege de nabijheid van het station) de Utrechtse parkeernorm B2 (Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto 2019 (Bijlage I Nota Stallen en parkeren) Utrecht) welke zou leiden tot 53 + 13 parkeerplaatsen. Parkeerplaatsen zouden in eerste instantie niet allemaal fysiek aangelegd hoeven worden. Ze zouden op een dusdanige wijze gereserveerd kunnen worden dat deze parkeerplaatsen aanvankelijk groen zijn en pas parkeerplaats worden indien de behoefte eraan blijkt.

Een illustratie van een mogelijke inrichting met een bescheidener keerlus die tevens ruimte biedt aan een centrale parkeerplaats is als bijlage aan deze zienswijze gehecht. Deze inrichting biedt tevens gereserveerde ruimte voor langsparkeren aan de woonstraten die pas omgezet hoeft te worden van groen naar parkeren indien de behoefte daaraan blijkt.

De vereniging Hof van Driebergen vraagt de gemeente in het bestemmingsplan een wijkinrichting op te nemen waarmee autogebruik door de toekomstige bewoners ontmoedigd wordt. Hierdoor kan een parkeernorm van maximaal 1,1 volstaan.

Oriëntatie

6 De schets bij het ontwerpbestemmingsplan geeft aan waar groen moet komen (ook in de bijlage aangegeven). Hof van Driebergen is groot voorstander van veel groen, maar preferereert wel dat het bestemmingsplan de ligging ervan openlaat, zodat een bezonningsstudie bepalend is voor de ligging van de woningen op de kavel, om optimaal van zonne-energie (elektra en warmte) gebruik te kunnen maken. Wij verzoeken de gemeente daarom een percentage te noemen: minimaal zoveel procent van de kavels moet groen worden danwel zoveel procent van het bestaande groen moet behouden blijven.

Duurzaamheidseisen

7 Het bouwen van nieuwe woningen is een grote kans om te verduurzamen. Het is vele malen eenvoudiger om bij de bouw duurzaamheidsmaatregelen te realiseren dan een reeds gebouwde woning op een later moment te verduurzamen. Door hogere duurzaamheidseisen op te leggen kan het bestemmingsplan ervoor zorgen dat de woningen dermate duurzaam zijn dat zij tot na 2050 geen verdere verduurzaming behoeven. Per 2021 is BENG de norm. Het is niet exact dezelfde systematiek, maar BENG leidt doorgaans al tot een norm voor energie die in elk geval mogelijk maakt om een groenhypotheek te kunnen krijgen (EPC «0,26).

Inmiddels kiezen steeds meer overheden in binnen- en buitenland (waaronder ook de gemeente Zeist) voor strengere duurzaamheidseisen. Nul op de meter (NOM) woningen zijn in hoog tempo de nieuwe norm aan het worden. Een in de omringende landen en door sommige Nederlandse architecten veel gebruikte berekening heet PHPP (zie passiefbouwen.nl). Uitgangspunt is een warmtevraag van 15 kWh/nrté per jaar. Dat levert NOM-woningen op. Wij verzoeken de gemeente om een hogere ambitie na te streven m.b.t. duurzaamheidseisen en de EPC-norm te verlagen naar maximaal «0,26 opdat op deze locatie een toekomstbestendige en duurzame wijk gerealiseerd wordt.

N.b. bij de zienswijze is een bijlage toegevoegd met 2 mogelijke inrichtingsschetsen. Deze bijlage is toegevoegd als bijlage 3 bij deze nota van zienswijzen.

Onze reactie

- 1. Aan het percentage uit de Woonvisie 2018-2022 van minimaal 25% wordt voldaan, echter niet op bestemmingsplanniveau, maar op niveau van alle ontwikkellocaties tezamen.*
- 2. Wij zien geen reden om de dakhelling aan te passen en merken daarij op dat zonnepanelen niet perse op hoofdgebouw moeten, maar ook op bijbehorende bouwwerken kunnen en op maaiveld.*
- 3. Er is geen sprake van een zeer ruime keerlus, maar van een rondweg waaraan het merendeel van de woningen komt te staan. Ook die rondweg kan, gezien de lage verkeerintensiteit, ingericht worden als verkeerluwe woonstraat;*
- 4. De huidige wijze van bestemmen, maakt het niet onmogelijk om aan het begin van de Sportlaan een centraal parkeerterrein aan te leggen. Binnen de bestemming 'Woongebied' zijn parkeerplaatsen toegestaan. Dit maakt het dus ook mogelijk om grote delen van de rondweg autoluw in te richten.*
- 5. Het klopt dat station Driebergen – Zeist in de buurt is. Dit station is echter met OV vanaf de locatie niet goed bereikbaar. De meest nabijgelegen bushalte is namelijk 11 minuten lopen. Feitelijk is de locatie slecht bereikbaar met openbaar vervoer. Van een lagere parkeernorm kan dan ook geen sprake zijn.*
- 6. Het bestemmingsplan en de globale wijze van bestemmen bieden voldoende ruimte om het plangebied zodanig in te richten de optimaal van de zon gebruikt kan worden als energiebron. Met het opnemen van een groengebied dat het plangebied doorsnijdt, hebben we geborgd dat in voldoende mate groen binnen het plangebied aanwezig zal zijn. Er daardoor verder geen noodzaak om voor te schrijven dat een minimale hoeveelheid groen aangelegd moet worden.*
- 7. In bestemmingsplan kunnen wij geen duurzaamheidseisen opnemen. Die staan namelijk in het Bouwbesluit en dit betref hogere regeleving die bindend is..*

Conclusie

Wij delen de zienswijze niet en passen het bestemmingsplan niet aan.

8. Natuur en milieufederatie Utrecht

Geachte Raad,

Op verschillende momenten in het traject dat heeft geleid tot voorliggend ontwerpbestemmingsplan hebben de Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging tussen Heuvelrug en Wetering en Utrechts Landschap zich over dat plan uitgesproken. In de toelichting komt de denkrichting van onze suggesties wel terug, maar helaas zijn er aan deze denkrichting onvoldoende stevige regels verbonden. Voor onze organisaties is met name de rol en bescherming van de natuur in de voorliggende ontwikkelingen van doorslaggevend belang. Het plangebied grenst aan een in dat opzicht zeer bijzonder en waardevol gebied van het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN). Wij hopen u met deze zienswijze te ondersteunen om tot een steviger raamwerk te komen om op deze locatie omgeven door het NNN tot een natuur- en milieuvriendelijke woonomgeving te komen. Natuur en Milieufederatie Utrecht, Vereniging tussen Heuvelrug en Wetering en Utrechts Landschap zouden ook graag betrokken willen blijven

bij de volgende fases van deze ontwikkeling en hopen daarover actief geïnformeerd te worden door de gemeente.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied grenst langs 3 zijdes aan het NNN. Hierom dient er bij de inrichting aansluiting gezocht te worden met de omliggende natuur. De groenvoorzieningen in de bestemming groen dienen derhalve te bestaan uit soorten die in het omliggende natuurgebied voorkomen of daarbij aansluiten. De aanbevelingen uit paragraaf 4.7 van de toelichting worden onderschreven maar zijn in de planregels onvoldoende verankerd. Deze aanbevelingen dienen te worden vast gelegd in artikel 3.1 van de planregels. De te behouden groene zones met boomgroepen zijn onvoldoende duidelijk vastgelegd in de planregels, waardoor het risico ontstaat dat de bestaande bomen verloren zullen gaan (met name tijdens de bouwfase) en vervangen zullen worden door minder waardevolle nieuwe aanplant. Het behoud van de te behouden bestaande bomen dient derhalve in de planregels te worden vastgelegd. Vanwege de nabijheid bij het NNN dient de afstand tussen zowel hoofd- als bijgebouwen en het NNN zo groot mogelijk te zijn. Hiertoe dient overall waar het plan grenst aan het NNN een bufferzone van 15 meter breed te worden opgenomen waar geen enkele vorm van bebouwing of verharding is toegestaan, maar enkel groen, of tuinen. De bouwhoogte dient beperkt te worden tot 8 meter zodat het contrast tussen bebouwing en natuur verminderd wordt. Het mogelijk maken van groene daken, of zelfs het verplicht stellen versterkt de aansluiting met de omliggende natuur.

1

Er dient voorkomen te worden dat er naast de bestaande toegang in het verlengde van de Sportlaan nieuwe toegangen tot het NNN ontstaan, dit dient te worden vastgelegd in artikel 9.1 van de planregels. Tussen de tuinen en het NNN dient een onbebouwde en onverharde bufferzone te zijn en een duidelijk en natuurvriendelijk hekwerk geplaatst te worden om te voorkomen dat toekomstige bewoners vanuit hun tuin buiten de paden het NNN betreden. De verplichting tot de plaatsing van het duidelijke natuurvriendelijke hekwerk dient zowel in de planregels, als in de tendervoorwaarden, als in de anterieure overeenkomst vast te worden gelegd. De openbare verlichting dient zodanig gerealiseerd te worden dat deze niet leidt tot lichtvervuiling in het NNN. Hierbij valt te denken aan lage, naar beneden gerichte oriëntatieverlichting in plaats van reguliere straatverlichting.

Niet alleen bij de inrichting van het plangebied dient er rekening te worden gehouden met het omliggende NNN. De toekomstige bewoners dienen ook in hun gedrag rekening te houden met het omliggende NNN. Hiertoe dienen er middels het bestemmingsplan regels te worden vastgelegd te aanzien van onder andere geluid, huisdieren (met name honden en katten) en een verbod op gevel- en tuinverlichting aan de natuurzijde van de woningen ter voorkoming van verstoring van het NNN.

Milieu en klimaat

2

Op deze locatie omgeven door natuur verdienen milieu en duurzaamheid extra aandacht. In de toelichting is de wens daartoe te lezen, maar in de planregels ontbreekt het aan voldoende heldere regels om deze wens te verwezenlijken.

Er dient te worden vastgelegd dat er bij de bouw gebruik moet worden gemaakt van circulaire materialen, en indien deze niet beschikbaar zijn bouwmaterialen met een zo laag mogelijke CO₂ uitstoot. Tevens zou in de planregels moeten worden opgelegd dat de woningen energieleverend worden. Dit is inmiddels technisch goed mogelijk als de warmtevraag wordt beperkt met isolatie en er adequaat gebruik van de daken voor zonne-energie.

Mobiliteit

Het plangebied ligt op een uitzonderlijke locatie qua mobiliteit. De bereikbaarheid met de auto is slecht vanwege de moeilijke aansluiting van de Sportlaan op de Arnhemsebovenweg. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer is juist bijzonder goed vanwege de nabijheid van de OV-knoop Driebergen-Zeist. Vanwege de kracht op OV vlak en de zwakte op automobilitéitsvlak dient deze locatie autoluw te worden ingericht, zodat autogebruik ontmoedigd wordt.

Parkeermogelijkheden hebben een grote invloed op autogebruik en autobezit. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan stelt hierover:

“Eén centrale parkeerplaats voor de hele woonwijk levert uiteindelijk minder autoritten op en vooral bij korte ritten (die het meest milieuvervuilend zijn) wordt eerder de fiets gepakt.”

Deze ene centrale parkeerplaats kan goed gecombineerd worden met een keerlus waarvandaan verkeersluwe woonstraten de woningen ontsluiten. Hierdoor hoeft kerend verkeer niet nodeloos dicht bij het NNN te komen.

Verdere reductie van autogebruik is te realiseren door in te zetten op buurtmobiliteit. Middels deelauto's en deelbakfietsen kan er zo tot een optimale mobiliteitsmix gekomen, waarbij de accu's van de deelauto's middels we-drive-solar gebruikt kunnen worden als energiebuffer zodat het elektriciteitsnetwerk niet belast zal worden met productie- en vraagpieken.

Wat betreft de parkeernorm kan er het beste aansluiting gezocht worden bij de parkeernormen in de gemeente Almere in de zone A, eveneens in de nabijheid van OV-knooppunten. Hierdoor zouden er totaal 58+13 parkeer-plaatsen gerealiseerd moeten worden.

Door al het mogelijke te doen om het autobezit en -gebruik tot een minimum te beperken wordt geborgd dat de enige mogelijke ontsluiting, via de Sportlaan, bruikbaar blijft. Het is immers niet mogelijk en evenmin wenselijk een nieuwe ontsluiting door het NNN te realiseren.

Water

Vanwege het omliggende NNN kan er enkel gebruik gemaakt worden van retourbemaling.

Bronbemaling waarbij het grondwater wordt niet teruggebracht in de bodem leidt tot verdroging en daarmee schade aan het NNN. De plicht om retourbemaling toe te passen dient in de planregels opgenomen te worden.

Met het oog op klimaatbestendigheid dient de infiltratie van hemelwater zo dicht mogelijk bij de bron plaats te vinden. Daartoe dient de hemelwaterafvoer losgekoppeld te worden van het riool. Ook dient er in artikelen 5.1 en 6.1 een maximum verhardingspercentage van de tuinen van 30% te worden vastgelegd.

Bijlages

De memo effectbeoordeling stikstofdepositie is verouderd en bevat enkele evidente onjuistheden. Sinds het opstellen van de memo effectbeoordeling stikstofdepositie op 13 februari 2019 zijn de inzichten op het vlak van stikstof-depositie bovendien gewijzigd, onder andere onder invloed van de uitspraak van de Raad van State. Actualisatie is dus vereist. Bij deze actualisatie kan het aantal verkeersbewegingen in overeenstemming gebracht worden met de toelichting die 386,4 voertuigbewegingen per dag vermeldt. Ook zien wij graag een separate PDF van de AE-RIUS-berekening omdat deze anders niet getoetst kan worden in AERIUS.

Samenvattend

Er dient meer rekening gehouden te worden met het omliggende NNN. Hiertoe dient er een groene onbebouwde en onverharde bufferzone tussen de woningen en het NNN worden opgenomen, dienen de aanbevelingen uit paragraaf 4.7 van de toelichting in de planregels te worden vastgelegd en dienen er regels ten aanzien van lichtvervuiling, geluidsoverlast en huisdieren opgenomen te worden in de gebruiksregels. Tevens dient de bouwhoogte te worden beperkt tot 8 meter om het contrast tussen de nieuwe bebouwing en de natuur te verminderen. Op deze uitzonderlijke locatie op de overgang tussen rood en groen moet in de regels te worden vastgelegd dat er gebruik moet worden gemaakt van circulaire, althans met duurzame bouwmaterialen.

Gezien de moeilijke ontsluiting en de klimaatproblematiek in het algemeen, moet al het mogelijke worden gedaan om autobezit en -gebruik tot een minimum te beperken. Daartoe moet er gekozen worden voor een centrale parkeerplaats, een lage parkeernorm en buurtmobiliteit. Indien daar behoefte aan is zijn indieners bereid deze zienswijze nader aan te vullen en te verduidelijken. De gemeente kan zich indien gewenst met vragen tot NMU wenden.

Bijlage: Wijzigingsvoorstellen planregels

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen waaronder bosgebieden en bermen, waarbij gebruik wordt gemaakt van inheems bes- en bloemdragende struiken en planten, met bijzondere aandacht voor kleinschalige elementen, zoals hagen en/of bosjes;
- b. behoud van de bestaande groene elementen;
- c. een wadi;
- d. plantsoenen;
- e. water;
- f. een verharde ontsluitingsweg uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting';

met daarbij behorend:

- f. paden, in- en uitritten, kunstwerken, geluidswerende voorzieningen, speelvoorzieningen, speelveldjes, voorzieningen voor verblijf en ontmoeting zoals een jongerenontmoetings-plaats, kunstobjecten, nutsvoorzieningen, straatmeubilair en waterhuishoudkundige voorzieningen, waarbij straatverlichting dusdanig wordt aangebracht dat deze niet leidt tot verstoring van het omliggende NNN.

5.1 Bestemmingsomschrijving

- b. tuinen en erven, paden, waterhuishoudkundige voorzieningen en parkeren op eigen terrein, waarbij het verharde oppervlak ten hoogste 30% van het beschikbare oppervlak mag dragen.

5.2.2 Bouwen van hoofdgebouwen

e. de goot- en bouwhoogte mogen respectievelijk maximaal 6 m en 8 m bedragen;

6.1 Bestemmingsomschrijving

b. wegen, straten, voet- en rijwielpaden en pleinen met een verkeers- en verblijfsfunctie, , waarbij het verharde oppervlak ten hoogste 10% van het beschikbare oppervlak mag be-dragen.

met daarbij behorend:

d. tuinen en erven, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken, kunstobjecten, straatmeubilair, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen, , waarbij het verharde oppervlak ten hoogste 30% van het beschikbare oppervlak mag bedragen;

e. ter plaatse van de aanduiding 'groene zone' is geen verharding toegestaan.

6.2.2 Bouwen van hoofdgebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende regels:

c. de goot- en bouwhoogte mogen respectievelijk maximaal 6 m en 8 m bedragen;

d. indien hoofdgebouwen worden afgedekt met een kap, dan bedraagt de dakhelling van de kap minimaal 25° en maximaal 65°;

f. in afwijking van sub c, d en e geldt voor gestapelde woningen uitsluitend een maximale bouwhoogte van 8 m;

g. de voorgevel van hoofdgebouwen dient op minimaal drie meter vanaf de rand van de weg te worden gerealiseerd.

h. ter plaatse van de aanduiding 'groene zone' is geen bebouwing toegestaan.

6.2.3 Bouwen van bijbehorende bouwwerken

Voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken gelden de volgende regels:

a. mogen uitsluitend binnen het bouwvlak en niet ter plaatse van de aanduiding 'groene zone' worden gebouwd;

8.3 Duurzaamheid

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden in beginsel circulaire bouwmaterialen gebruikt. Indien er aantoonbaar geen geschikte circulaire bouwmaterialen beschikbaar zijn worden er bouwmaterialen gebruikt waarvan de CO2 uitstoot zo laag mogelijk is.

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden uitsluitend energieleverende gebouwen gebouwd.

9.1 Verboden gebruik

b. Onder verboden gebruik wordt in elk geval verstaan: 10. een gebruik van gronden dat tot aantasting van de natuurwaarden in het omliggende NNN leidt. Enkele voorbeelden van gebruik dat leidt tot aantasting van de natuurwaarden zijn: verlichting van gevel en/of tuin aan de natuurzijde van de wo-ningen, geluidsbelasting in het NNN en huisdieren die de tuin verlaten of kunnen verlaten.

Aan de noordwest- noordoost- en zuidoostzijde van het plangebied dient een strook met aanduiding "groene zone" opgenomen te worden van ten minste 15 meter breed waar geen enkele verharding of bebouwing toege-staan is.

Onze reactie

1. *Wij merken op dat het plangebied niet gelegen is binnen NNN en de NNN geen externe werking kent. Dit betekent dat wij geen maatregelen hoeven te nemen om externe effecten van ontwikkelingen buiten NNN op het NNN te beperken. Wij zien dan ook geen reden om de maatregelen die u voorstelt in het bestemmingsplan op te nemen. Wij merken verder op dat wij bij de opzet van het plangebied wel degelijk oog hebben voor de ligging van het plangebied aangrenzend aan NNN en wijzen daarbij op de volgende zaken:*
 - a. *Er is gekozen voor een rondweg in het midden van het plangebied, waarmee de versturende werking van het verkeer op deze weg op NNN wordt beperkt door afscherpende werking van de omliggende woongebouwen en anderzijds door de afstand van de weg ten opzichte van NNN.*
 - b. *Er is een minimale diepte van achtertuinten voorgeschreven van 7 meter. Die achtertuinten worden, vanwege de opzet van het plangebied, deels aangrenzend aan NNN gerealiseerd, waardoor een buffer ontstaat tussen de woningen en het NNN.*
 - c. *In het midden van het plangebied komt een groenzone die het gehele plangebied doorsnijdt.*
 - d. *Het blijkt niet haalbaar om de Boshuislocatie te ontwikkelen. Dit betekent dat dit perceel niet meer is opgenomen binnen dit bestemmingsplan en hier de bestemming 'Bos' blijft gelden en de aanwezige natuur hier niet wordt aangetast door deze ontwikkeling. De locatie gaat dus als buffer richting een deel van de NNN dienen.*

Hiernaast nemen wij in de tender op dat een ontwikkelaar extra punten kan verdienen met een goede ecologische inpassing van de woningen.

2. *Wij wijzen u er op dat de eisen bij de bouw van de woningen en de eis dat woningen energieleverend niet ruimtelijk relevant zijn en niet als zodanig in een bestemmingsplan opgenomen kunnen worden. Eisen met betrekking tot de energiezuinigheid van de woningen zijn verder dwingend geregeld in het Bouwbesluit 2012. In dit Bouwbesluit is geen eis opgenomen dat bij nieuwbouw van woningen deze energieleverend moeten zijn.*
3. *In tegenstelling tot hetgeen u stelt zijn wij van mening dat de locatie niet goed bereikbaar is met openbaar vervoer. Het klopt wel dat station Driebergen - Zeist in de buurt is. Dit station is echter met openbaar vervoer vanaf de locatie niet goed bereikbaar. De meest nabijgelegen bushalte is namelijk 11 minuten lopen. De woonwijk autoluw maken is dan ook vanwege voorgaande niet wenselijk en is ook niet doelmatig. De door u voorgestelde maatregelen kunnen beter wordt toegepast in gebieden waar sprake is van goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en waar meer personen wonen, zodat het bereik van de maatregelen groter is. Wij zien dan ook geen reden om de maatregelen die u voorstelt om het autogebruik te beperken door te voeren in dit bestemmingsplan. We merken nog wel op dat wij verplicht een rondweg voorschrijven, waardoor ruime afstand zal bestaan tussen het autoverkeer en de NNN.*
4. *Wij verwijzen als het gaat om schade aan NNN naar ons antwoord onder punt 1. Er is verder geen reden om binnen plangebied gebruik te maken van bron- dan wel retourbemaling. Deze type bemaling wordt toegepast om problemen met grondwater te voorkomen, onder meer bij de bouw van grote ondergrondse gebouwen. Er zijn binnen het plangebied echter geen problemen met de*

grondwaterstand en het is in principe niet de bedoeling om binnen plangebied ondergrondse gebouwen te realiseren. Hemelwater wordt verder afgekoppeld van het riool en bij de omgevingsvergunning bouw wordt beoordeeld of voldoende waterberging op het erf bij een woning aanwezig is om overlast vanwege hemelwater te voorkomen. Wij zien dan ook geen noodzaak om een verhardingspercentage van de tuin op te nemen, zoals u voorstelt.

- 5. Er is nieuw onderzoek naar stikstofdepositie gedaan. Dit onderzoek is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Ook uit dit onderzoek blijkt dat geen sprake is van stikstofdepositie op nabijgelegen natuurgebieden*

Conclusie

Wij delen de zienswijze niet en passen het bestemmingsplan niet aan.

4. Staat van wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen

- 1. In de toelichting is het aantal woningen aangepast naar 44 en is duidelijk gemaakt dat de boshuislocatie niet meer behoort tot het plangebied;*
- 2. Paragraaf 3.1.3 is geactualiseerd met de laatste prognose voor de woningbouwbehoefte;*
- 3. Paragraaf 3.2.1 is herschreven omdat inmiddels de Omgevingsvisie van de Provincie het meest actuele provinciale beleid is;*
- 4. In paragraaf 3.3.2 is opgenomen dat een aanvullend welstandskader wordt vastgesteld.*
- 5. Er is een nieuwe paragraaf 3.2.2 toegevoegd over de Interim Omgevingsverordening van de Provincie.*
- 6. In paragraaf 4.10 is de in februari vastgestelde lokale adaptiestrategie opgenomen;*
- 7. In paragraaf 4.11 zijn de resultaten van een verkregen verkeersadvies opgenomen en is de recent vastgestelde Parkeerbeleidsnota opgenomen;*
- 8. De begrenzing van het plangebied is aangepast. De boshuislocatie maakt geen deel meer uit van dit bestemmingsplan*
- 9. De grenzen van de bestemming 'Groen en 'Woongebied zijn aangepast.*
- 10. De grenzen van de aanuiding 'ontsluiting' zijn aangepast;*
- 11. In artikel 3.1 sub e is het woord parkeerplaatsen opgenomen*
- 12. Sub a van artikel 3.2.3 is geschrapt, nu op de verbeelding binnen de bestemming 'Woongebied' geen bouwvlakken zijn opgenomen;*
- 13. De verwijzing naar een bouwvlak in sub c en d van artikel 3.2.3 is geschrapt;*
- 14. Artikel 4.33, waarin een verplichting om een wadi aan te leggen was opgenomen, is geschrapt. In de plaats hiervan is in artikel 6.5.3. een voorwaardelijke verplichting opgenomen die de waterberging regelt.*
- 15. In artikel 6.2.1 onder a is het aantal woningen aangepast naar 44 en is opgenomen dat dit het minimale en maximale aantal te realiseren woningen betreft.*
- 16. In artikel 6.3.3. is de verwijzing naar het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan geschrapt en wordt nu verwezen naar de nieuwe parkeerbeleidsnota 2021*
- 17. In artikel 6.5.3 is een voorwaardelijk verplichting opgenomen die regelt dat het openbaar gebied zodanig wordt ingericht dat een bui van 70 mm per uur kan worden verwerkt.*
- 18. In artikel 6.5.4 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die regelt dat een rondweg voor gemotoriseerd verkeer wordt aangelegd.*

5. Bijlagen

Bijlage 1 : Voetnoten en bewonersenquête behorende bij zienswijze nr. 5

Bijlage 2 : Brieven toegevoegd als bijlagen bij zienswijze 6

Bijlage 3 : Inrichtingssechtsen bij zienswijze 7