

ONDERBOUWING INSPRAAKREACTIE BEWONERSVERENIGING GROENEKANSEWEG DE BILT & VERENIGING SCHAPENWEIDE GROEN!

1. Life science, wonen en overig programma

Life science

- 1.1 De gemeenteraad heeft op 11 juli 2019 besloten dat het minimum programma life science op de Schapenweide 50.000 m² bvo bedraagt. Wij zijn van mening dat de behoefte aan 50.000 m² bvo life science niet kan worden onderbouwd, zeker gezien de vrijkomende ruimte door het vertrek van het RIVM van het Antoni van Leeuwenhoekterrein naar Utrecht Science Park (USP).
- 1.2 In het raadsvoorstel voor 11 juli 2019 staat dat *'de actuele vraag naar vestigingsruimte voor de komende paar jaar op dit moment 46.000 m² bvo is'*. Deze aanname is gebaseerd op rapporten van Stec Groep (in opdracht van RVB) en Buck Consultants International (in opdracht van het college). Wij hebben sterk de indruk dat het college Buck destijds heeft gevraagd om de behoefte aan life science te ramen en deze op te hogen ten opzichte van de eerdere behoefte raming van Stec. De onderbouwing in het rapport van Buck is erg mager en gaat volgens ons uit van veel te positieve en daarmee onrealistische groeiscenario's (zeker gezien de gevolgen van Corona). Uit het Stec rapport blijkt nadrukkelijk dat de behoefte aan 50.000 m² bvo life science niet kan worden onderbouwd.
- 1.3 Volgens Stec moet in de aanbodanalyse rekening worden gehouden met de vrijkomende ruimte door het vertrek van RIVM (circa 60.000 m² bvo kantoorruimte en 20.000 m² bvo laboratoriumruimte). In dat kader wordt op pagina 3 in het rapport van Stec geconcludeerd dat *'door het vertrek van het RIVM in de directe omgeving een veelheid aan vierkante meters op de markt komt, die kan concurreren met nieuwbouw op de Schapenweide'*. Sterker nog, ten aanzien van de vrijkomende laboratoriumruimte staat op pagina 13 dat *'dit aanbod in een groot deel van de vraag kan voorzien'*.
- 1.4 Uitgangspunt bij de raming van de behoefte is dat na vertrek van het RIVM en herontwikkeling van het Antoni van Leeuwenhoekterrein er pas vanaf 2025 vestigingscapaciteit beschikbaar komt op USP Bilthoven. Om voor die tijd ruimte te kunnen bieden aan life science is volgens het college extra vestigingsruimte nodig op de Schapenweide. Deze aanname is inmiddels volledig achterhaald, want vestigingsruimte op de Schapenweide is gezien de verwachte doorlooptijd (biedboekprocedure, contractvorming, ontwerp, procedure bestemmingsplan/omgevingsplan, vergunning, bouwrijpmaken en bouw) waarschijnlijk niet veel eerder dan in 2025 beschikbaar. Onze conclusie is dat de eventuele behoefte aan life science vanaf 2025 in eerste instantie op het Antoni van Leeuwenhoekterrein moet landen.
- 1.5 Op grond van het huidige bestemmingsplan 'Antoni van Leeuwenhoekterrein en omgeving 2013' is er ruimte om dat terrein intensiever te bebouwen door middel van sloop-nieuwbouw. Daarnaast zou een aanpassing van dat bestemmingsplan het mogelijk maken om aan de oostkant van het Antoni van Leeuwenhoekterrein, langs de Soestdijkseweg-Zuid, nieuwe laboratoria te bouwen. Het ligt wat ons betreft voor de hand om life science zo veel mogelijk te concentreren op het Antoni van Leeuwenhoekterrein. Daar is ruimte beschikbaar voor uitbreiding. Daar zijn immers al de benodigde voorzieningen (zoals ondergrondse infrastructuur en milieuvergunning) aanwezig.
- 1.6 Wij constateren dat zowel de behoefte aan laboratoriumruimte als aan kantoorruimte onvoldoende wordt onderbouwd. Uit het Stec rapport (pagina 13) volgt dat *'het marktbeeld voor kantoren op de Schapenweide vanwege het grote aanbod in de regio niet gunstig is'*. Daarnaast constateren wij dat het toevoegen van kantoren in strijd is met de Provinciale Thematische Structuurvisie Kantoren 2016-2027. Bovendien is de verwachting dat de behoefte aan kantoren als gevolg van de Coronacrisis sterk zal afnemen. Tijdens een informatiebijeenkomst op 2 september jl. heeft de gemeente bevestigd dat in het Ontwikkelperspectief geen rekening is gehouden met de gevolgen van de Coronacrisis. Dat is kortzichtig en onterecht.

- 1.7 In het kader van de wijziging van het bestemmingsplan (of omgevingsplan) is het verplicht om volgens de methodiek van de Ladder voor duurzame verstedelijking de behoefte aan life science te onderbouwen. Uit het Stec rapport (pagina 15) blijkt dat *'er kwantitatief vrijwel zeker meer aanbod is dan vraag binnen de relevante planperiode'*. Het programma life science is daarmee in strijd met de Ladder voor duurzame verstedelijking. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zal op dit punt dan ook niet kunnen worden aangetoond (tenzij er op dat moment zekerheid is over volledige vulling van het Antoni van Leeuwenhoekterrein). Dit risico staat nergens als voorbehoud genoemd in het Ontwikkelperspectief. Het weglaten van deze informatie kan de gemeente in een lastige positie brengen, omdat bij geïnteresseerde ontwikkelaars verwachtingen over haalbaarheid zijn gewekt. Aan de andere kant zal het wel opnemen van dit voorbehoud kunnen leiden tot afhakende ontwikkelaars en aangepaste biedingen. Een ontwikkelaar zal namelijk minder snel geneigd zijn om een (hoge) bieding uit te brengen als er geen zekerheid is over de behoefte aan life science en er daardoor geen zicht is op het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan (of omgevingsplan).
- 1.8 Wij vinden dat voorkomen moet worden dat op de Schapenweide ruimte voor life science wordt gebouwd, terwijl gebouwen op het Antoni van Leeuwenhoekterrein leeg staan en uitbreidingsruimte voor life science beschikbaar is. In dat opzicht vernemen wij graag in hoeverre er inmiddels zekerheid is over de invulling van de vrijkomende ruimte op het Antoni van Leeuwenhoekterrein, bijvoorbeeld doordat concrete afspraken met partijen uit de life science sector zijn gemaakt. Ook vernemen wij graag of er wellicht ook al afspraken zijn gemaakt met dergelijke partijen over eventuele vestiging op de Schapenweide.
- 1.9 Volgens Agentschap NL bestaat de sector Life Sciences & Health uit *'innovatieve en technologie-intensieve bedrijven en kennisinstellingen in onder meer medische technologie, (bio)farmacie en regeneratieve geneeskunde voor zowel humane als veterinaire toepassingen'*. De door Agentschap NL gehanteerde definitie omvat: *'industrie, groothandel en research and development in farma en medische systemen en apparaten, en academische ziekenhuizen, oncologische en radiotherapeutische instituten en medische laboratoria'*. Wij verzoeken om aan te geven welke deelsectoren van life science wenselijk worden geacht.
- 1.10 In het Ontwikkelperspectief wordt voor life science onderscheid gemaakt in kantoorruimte en laboratoriumruimte. Wij vinden het van belang dat een maximum percentage wordt opgenomen voor kantoorruimte en voor laboratoriumruimte. De impact van kantoor en laboratorium op de woonomgeving (verschijningsvorm, verkeersaantrekkende, parkeernormering en milieuzonering) kan namelijk verschillen.
- 1.11 In het Ontwikkelperspectief wordt uitsluitend een minimum metrage voor life science genoemd. Om ongewenste effecten (zoals verkeer en milieu) te voorkomen en een groene en gezonde woonomgeving te waarborgen vinden wij het noodzakelijk dat er ook een maximum metrage wordt opgenomen. Uit een ruimtelijke verbeelding van het Ontwikkelperspectief (zie **BIJLAGE 1**) blijkt dat, zonder het stellen van een maximum metrage en uitgaande van de geformuleerde spelregels, er in theorie ruim 60.000 m² bvo life science kan worden gerealiseerd. Het maximeren van het metrage is onder meer van belang voor de verkeersgeneratie en parkeernormering (zie onder 2). Zoals hiervoor aangegeven, moet bij het bepalen van de bandbreedte rekening worden gehouden met de actuele behoefte aan life science.
- 1.12 In het Ontwikkelperspectief is geen randvoorwaarde voor de toegestane maximum milieucategorie voor life science opgenomen. Dit is relevant om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen en om duidelijkheid te geven aan geïnteresseerde ontwikkelaars. Het Ontwikkelperspectief voorziet in het toestaan van vaccinproductie (milieucategorie 3.1), gezien de opgenomen 50 meter richtafstand tot wonen. Een laboratoriumfunctie zonder productie valt namelijk in milieucategorie 2 met een bijbehorende richtafstand van 30 meter. Gezien de mogelijke veiligheids- en gezondheidsrisico's van vaccinproductie voor de directe omgeving en daarmee de beperkte mengbaarheid met wonen vinden wij dat productieactiviteiten niet op de Schapenweide maar op het Antoni van Leeuwenhoekterrein moeten worden gevestigd. Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. heeft de gemeente bevestigd dat op de Schapenweide geen productieactiviteiten zijn voorzien. Wij verzoeken dit nadrukkelijk op te nemen in het Ontwikkelperspectief.

- 1.13 Voor de beoogde laboratoria op de Schapenweide is een richtafstand van 50 meter opgenomen ten opzichte van de beoogde woningbouw. Wij vragen ons af in hoeverre deze laboratoria voor veiligheids- en gezondheidsrisico's zorgen voor omwonenden en waaruit blijkt dat een richtafstand van 50 meter voldoende is bij een onverhoopt incident in deze laboratoria. Een recent incident met het vrijkomen van een poliovirus vanaf het Antoni van Leeuwenhoekterrein toont aan dat er sprake is van aanzienlijke risico's voor omwonenden. Onderzoek heeft niet kunnen uitwijzen of het virus afkomstig was van de productie- of van de researchfaciliteiten. Met het oog daarop moeten in het Ontwikkelperspectief strikte randvoorwaarden ten aanzien van veiligheid worden opgenomen. Daarbij geldt dat ook dat de veiligheidsrisico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen moeten worden betrokken.
- 1.14 De gemeente De Bilt zet zich sinds de Kadernota achterblijvende locatie 2005 in om milieuhinderlijke bedrijvigheid uit de woonwijken te verplaatsen naar bedrijventerrein Larenstein. Wij vinden het in dat opzicht opmerkelijk dat de gemeente zich nu inzet om schaarse grond binnen de bebouwde kom (deels) te gebruiken voor vestiging van life science bedrijvigheid. Ook in het geval de te vestigen life science beperkt zou blijven tot milieucategorie 2, een laboratoriumfunctie zonder productie, brengt dit mogelijk milieuhinder en veiligheids- en gezondheidsrisico's voor bewoners met zich mee.
- 1.15 In het Ontwikkelperspectief worden geen concrete kwaliteitseisen gesteld voor de openbaarheid van het life science deel. Daardoor achten wij de kans groot dat het life science deel wordt vormgegeven als een beveiligde en op zichzelf gerichte functie, die met een slagbomen en hekken wordt afgesloten van de omgeving. Als er geen duidelijke randvoorwaarden worden gesteld om dit te voorkomen, zal er volgens ons geen interactie plaatsvinden tussen werknemers en bewoners en zal er weinig terecht komen van het gewenste interactiemilieu en de door het college beoogde ruimtelijke samenhang met het woongedeelte.

Wonen en overig programma

- 1.16 De woningbehoefte in de gemeente De Bilt staat wat ons betreft niet ter discussie. Ook zijn wij er mee bekend dat de Schapenweide binnen de zogenaamde 'rode contour' is gelegen. De Schapenweide is echter niet specifiek als woningbouwlocatie opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028. Uit de ontwerp Omgevingsvisie van de provincie volgt dat een woningbouwlocatie moet passen binnen het provinciale woningbouwprogramma. In dat opzicht vragen wij ons af in hoeverre het college wellicht afspraken met de provincie Utrecht heeft gemaakt over woningbouw op de Schapenweide.
- 1.17 De gemeenteraad heeft op 11 juli 2019 besloten dat het minimum woningaantal op de Schapenweide 150 bedraagt, waarvan 30 procent sociale huur en 30 procent middenhuur. In het kader van de aanwijzing woningbouwlocaties was de locatie begraafplaats door het college aangewezen voor 28 sociale huurwoningen en 14 middenhuurwoningen. In deze situatie zouden er 132 woningen in de categorieën sociale huur en middenhuur komen. Door toevoeging van de begraafplaats aan de Schapenweide worden nu minimaal 200 woningen geprogrammeerd, waarvan 30 procent sociale huur en 30 procent middenhuur. Daarmee komen in deze situatie 120 woningen in de categorieën sociale huur en middenhuur. Per saldo worden door toevoeging van de begraafplaats 12 woningen minder in deze categorieën gerealiseerd.
- 1.18 De locatie begraafplaats blijkt in het Ontwikkelperspectief te zijn bestemd voor life science in plaats van wonen. Wij constateren dat zonder de locatie begraafplaats het minimum van 50.000 m² bvo life science niet gehaald zou worden. Nu offert het college de beoogde huurwoningen op voor de meer lucratieve functie life science. Enerzijds profiteert de gemeente daarvan omdat de begraafplaats door het RVB wordt mee verkocht als onderdeel van de Schapenweide. Anderzijds is er wel sprake van een negatief effect op de gemeentelijke woningbouwopgave. Het RVB krijgt door deze 'wisseltruc' de opbrengst van minimaal 50 woningen erbij, waarvan 20 extra woningen in de vrije sector. Wij zijn van mening dat de ontwikkelruimte op de locatie begraafplaats zou moeten worden toegevoegd aan het woonprogramma en dat dit bij voorkeur in de plaats komt van de life science die in het noordoostelijke deel is voorzien.

- 1.19 In het Ontwikkelperspectief wordt uitsluitend een minimum aantal woningen genoemd. Om ongewenste effecten (zoals verkeer en milieu) te voorkomen en een groene en gezonde woonomgeving te waarborgen is het noodzakelijk dat er ook een maximum woningaantal wordt opgenomen. Uit een ruimtelijke verbeelding van het Ontwikkelperspectief (zie **BIJLAGE 1**) blijkt dat, zonder het stellen van een maximum woningaantal, het in theorie mogelijk is om ruim 450 woningen te realiseren. Daarbij is uitgegaan van de geformuleerde spelregels, maar wel van relatief kleine woningen. Een dergelijk woningaantal is vanwege onder meer de bijbehorende verkeersgeneratie (zie onder 2), niet passend en zeer onwenselijk.
- 1.20 Voor de verdeling van woningcategorieën geldt voor de Schapenweide de verhouding 30 procent sociale huur, 30 procent middenhuur en 40 procent vrije sector. In het Ontwikkelperspectief wordt ruimte geboden om van deze verhouding af te wijken. Wij zouden het logischer vinden dat deze verhouding als harde eis aan ontwikkelaars wordt meegegeven. In ieder geval zou in het Ontwikkelperspectief duidelijk moeten worden gemaakt hoeveel en onder welke voorwaarden kan worden afgeweken.
- 1.21 In het Ontwikkelperspectief wordt de Verordening doelgroepen sociale en middenhuur woningen gemeente De Bilt 2019 genoemd. Wij vinden het onbegrijpelijk dat de inhoud van deze Verordening niet is opgenomen, terwijl die inhoud kaderstellend is voor de uitwerking van het woonprogramma. In de Verordening worden namelijk minimale woninggroottes genoemd voor sociale huur en middenhuur: 60 m² gbo respectievelijk 75 m² gbo. Wij vinden het van belang dat deze minimale woninggroottes als minimum kwaliteitseis, en dus als harde randvoorwaarde, worden opgenomen. Dit is namelijk van belang voor de begrenzing van het maximum woningaantal en daarmee de verkeersgeneratie (zie onder 2).
- 1.22 Horeca en detailhandel worden niet uitgesloten op de Schapenweide, indien dit wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Dit is volgens ons in strijd met het gemeentelijk Detailhandels- en horecabeleid, waarin wordt uitgegaan van concentratie in bestaande centra. Wij vinden horeca en detailhandel op de Schapenweide bovendien onwenselijk in verband met ongewenste effecten zoals verkeersaantrekkende werking en geluidhinder.

2. Verkeersafwikkeling, ontsluiting en parkeren

Huidige en autonome situatie

- 2.1 De Groenekanseweg is in het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. In het GVVP wordt echter ook bevestigd dat de Groenekanseweg niet aan een aantal kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg voldoet: woningen worden direct op de weg ontsloten, er is sprake van langsparkeren en de kwaliteit van de oversteekbaarheid is onvoldoende. Om die reden is in het Verkeerscirculatieplan (VCP) De Bilt op pagina 22 geconcludeerd dat *'de maximaal wenselijke verkeerscapaciteit op de Groenekanseweg circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt'*. Gemeentelijke verkeerstellingen in 2018 hebben bevestigd dat deze maximale wegcapaciteit op het gedeelte tussen Biltse Rading en Dr. Letteplein met ruim 14.500 motorvoertuigen per etmaal nu al ruimschoots wordt overschreden. Ook de Soestdijkseweg-Zuid is aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, waarvoor de maximale verkeersintensiteit 15.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. De genoemde gemeentelijke verkeerstellingen laten zien dat dit maximum al bijna wordt bereikt (14.413 per etmaal). Wij willen dat deze maximale wegcapaciteit voor de Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid als harde randvoorwaarde wordt toegevoegd aan het Ontwikkelperspectief. Deze stellingname wordt ondersteund door advies van *De Verkeerskundige* (zie **BIJLAGE 2**).
- 2.2 Op zowel de Groenekanseweg als de Soestdijkseweg-Zuid is sprake van toenemende verkeersintensiteiten en daarmee samenhangende verkeersonveiligheid en gezondheidseffecten. De Bewonersvereniging Groenekanseweg heeft de gemeenteraad per brief op 5 juni 2020 geïnformeerd over de huidige verkeersproblemen op de Groenekanseweg (zie **BIJLAGE 3**). De doorstroming is beperkt en er staan tijdens de spitsuren files voor de verkeerslichten bij Dr. Letteplein en de rotonde bij de Soestdijkseweg-

Zuid. De overstekbaarheid van de Groenekanneweg voor fietsers en voetgangers is slecht en het is voor bewoners bijna onmogelijk om met de auto veilig hun uitrit te verlaten, terwijl op de Soestdijkseweg-Zuid bewoners met name in de spits de ventweg niet kunnen afkomen. Door het vele autoverkeer ontstaan er bij de rotonde Groenekanneweg – Soestdijkseweg-Zuid gevaarlijke situaties voor de fietsers. Wij vinden dat de huidige verkeersproblemen onvoldoende door de gemeente worden erkend en dat deze problemen nadrukkelijk in het Ontwikkelperspectief moeten worden genoemd. Ter illustratie hebben wij enkele foto's van de grote verkeersdrukte op de Groenekanneweg en Soestdijkseweg-Zuid bijgevoegd (zie **BIJLAGE 4**).

- 2.3 Uit het VCP blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Groenekanneweg, Soestdijkseweg-Zuid en andere omliggende wegen door autonome groei steeds verder toenemen, waardoor de bestaande knelpunten nog groter worden. De verkeersstudie Schapenweide van Sweco, opgesteld in opdracht van het college (maar tot onze verbazing niet als bijlage bij het Ontwikkelperspectief gevoegd), bevestigt dat in de autonome situatie (2030), dat wil zeggen nog zonder ontwikkeling van de Schapenweide, al sprake is van grote uitdagingen voor de verkeersafwikkeling. De drie belangrijkste knelpunten liggen bij de rotonde Biltse Rading, bij de verkeerslichten bij Dr. Letteplein en bij de rotonde bij Groenekanneweg en Soestdijkseweg-Zuid. Sweco constateert dat deze problemen erger worden als gevolg van de ontwikkeling van de Schapenweide en dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Verkeersgeneratie Schapenweide

- 2.4 De ontwikkeling van de Schapenweide genereert een bepaalde hoeveelheid autoverkeer. De uiteindelijke verkeerstoename hangt daarbij uiteraard af van het te realiseren programma. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie kunnen de verkeersproductiecijfers uit de CROW publicatie 256 als leidraad worden gehanteerd (zie ook indicatieve berekening in **BIJLAGE 1**):
- Voor life science gaat het om gemiddeld 2,5 autobewegingen per arbeidsplaats per etmaal. Voor kantoor wordt uitgegaan van 1 medewerker per 30 m² bvo en voor laboratorium wordt uitgegaan van 1 medewerker per 80 m² bvo. Uitgaande van een 40-60 verhouding tussen kantoor en laboratorium bedraagt de verkeersgeneratie bij 50.000 m² bvo life science circa **2.600** autobewegingen per etmaal. In geval van 60.000 m² bvo life science, wat binnen de geformuleerde spelregels in theorie mogelijk is, gaat het om circa **3.125** autobewegingen per etmaal. Bij een hoger aandeel kantoor komt het aantal autobewegingen vanzelfsprekend hoger te liggen.
 - Voor wonen wordt uitgegaan van gemiddeld 5 autobewegingen per etmaal. Uitgaande van minimaal 200 woningen gaat het om circa **1.000** autobewegingen per etmaal. In geval van (afgerond) 400 woningen, wat binnen de geformuleerde spelregels in theorie mogelijk is, gaat het om circa **2.000** autobewegingen per etmaal.
 - Bij het minimum programma (uitgaande van 40-60 verhouding tussen kantoor en laboratorium voor life science) leidt de ontwikkeling van de Schapenweide tot een verkeerstoename van circa **3.600** autobewegingen per etmaal. Bij een maximale invulling gaat het om circa **5.125** autobewegingen per etmaal.
- 2.5 In de verkeersstudie Schapenweide heeft Sweco een aantal programmatische scenario's doorgerekend, waaronder een combinatie van 150 woningen en 28.000 m² bvo life science. Uiteraard moet daarbij worden opgemerkt dat het Ontwikkelperspectief ruimte biedt voor aanzienlijk meer programma. Bij de berekening is Sweco voor life science uitgegaan van een 60-40 verhouding tussen kantoor en laboratorium. Sweco is daarbij van andere verkeersproductiecijfers uitgegaan dan de leidraad CROW. Als wij die toepassen op het programma uit het Ontwikkelperspectief leidt dat tot het volgende beeld:
- Voor kantoor gaat het om gemiddeld 7 autobewegingen per 100 m² bvo per etmaal. Voor laboratorium gaat het om gemiddeld 10 autobewegingen per 100 m² bvo. Bij 50.000 m² bvo life science (verhouding 40-60 kantoor en laboratorium) leidt dit tot circa **4.300** autobewegingen per etmaal. Bij 60.000 m² bvo leidt dit tot circa **5.300** autobewegingen per etmaal.

- Voor sociale huur gaat het om gemiddeld 4,15 autobewegingen per woning en voor overig wonen om gemiddeld 7,3 autobewegingen per woning. Bij 200 woningen, uitgaande van 30-30-40 verhouding, leidt dit tot circa **1.275** en bij 400 woningen tot circa **2.550** autobewegingen per etmaal.
 - Uitgaande van de door Sweco gehanteerde verkeersproductiecijfers leidt de ontwikkeling van de Schapenweide in de minimum variant tot een verkeerstoename van circa **5.575** autobewegingen per etmaal en in de maximum variant tot een verkeerstoename van circa **7.850** autobewegingen per etmaal. De verkeersgeneratie als gevolg van de Schapenweide zou volgens de berekening van Sweco dus aanzienlijk hoger uitvallen.
- 2.6 Een aanzienlijk deel van dit extra verkeer van en naar de Schapenweide zal via de Soestdijkseweg-Zuid (richting Utrechtseweg, Uithof en A28) en via Groenekanseweg (richting dorpskern, Biltse Rading en richting A27) gaan rijden. Dat is verkeerskundig gezien onverantwoord en wat ons betreft volstrekt onacceptabel. De bestaande verkeersproblemen zouden daardoor onevenredig toenemen: de maximale capaciteit van de Soestdijkseweg-Zuid zal daardoor worden overschreden en bestaande overschrijding van de maximale wegcapaciteit op de Groenekanseweg neemt toe en wordt op een groter deel overschreden, de verkeersonveiligheid neemt toe en de doorstroming verslechtert.

Ontsluiting Schapenweide

- 2.7 In het Ontwikkelperspectief staat op pagina 31 dat *'de Schapenweide op een aantal punten dient te worden ontsloten'*. Dit lijkt te zijn bedoeld als een harde randvoorwaarde. Een dergelijke formulering is wat ons betreft voorbarig en daarmee niet wenselijk. Het is immers nog de vraag of de Schapenweide (op een aantal punten) kan worden ontsloten, zonder dat dit tot onverantwoorde verkeerssituaties leidt.
- 2.8 Uit het Ontwikkelperspectief volgt dat het autoverkeer zo veel mogelijk via de Antoni van Leeuwenhoeklaan moet worden geleid. Daarvoor zijn twee indicatieve ontsluitingen opgenomen. Wij constateren dat de randvoorwaardenkaart uitsluitend lijkt te voorzien in een ontsluiting op de Antoni van Leeuwenhoeklaan in oostelijke richting. Dit zal leiden tot een overbelasting van de rotonde bij de Soestdijkseweg-Zuid en lijkt ons om die reden niet wenselijk. Uit de verkeersstudie van Sweco volgt dat een knip op de Antoni van Leeuwenhoeklaan niet wenselijk is. Volgens Sweco is een ingrijpende wijziging nodig voor de aansluiting op de 1^e Brandenburgerweg. Hier is een rotonde of voorrangskruispunt nodig. Wij vragen ons af of een dergelijke ingreep haalbaar en wenselijk is. De conclusie van Sweco en onze kanttekening daarbij lijken ons relevant genoeg om in het Ontwikkelperspectief te benoemen.
- 2.9 Naast de (hoofd)ontsluiting via de Antoni van Leeuwenhoeklaan zijn in het Ontwikkelperspectief twee indicatieve auto- en/of fietsontsluitingen op de Groenekanseweg (ter hoogte van De Akker en St. Laurensweg) opgenomen. Daarbij wordt op pagina 33 opgemerkt dat *'dit niet de primaire zoekrichting is'*. Ontsluitingen voor fietsers lijken ons wel haalbaar. Uit het VCP volgt dat het toevoegen van extra aansluitingen voor auto's op de Groenekanseweg verkeerskundig gezien niet verantwoord is vanwege de maximale wegcapaciteit. Als erfaansluitingen al niet wenselijk zijn, dan is een aansluiting van een hele woonwijk dat ook niet. Ook vanuit het oogpunt van een duurzaam veilige inrichting zijn de aansluitingen ongewenst. Er is weinig zicht en onvoldoende opstel- en invoegruimte, er wordt een drukke fietsroute doorkruist en de doorstroming wordt extra beperkt. Uit de verkeersstudie van Sweco blijkt bovendien dat het 'oplossend vermogen' van directe aansluitingen op de Groenekanseweg beperkt is. Tot slot hebben deze aansluitingen onevenredig nadelige gevolgen voor de bewoners van aangrenzende percelen.
- 2.10 Ook voor Soestdijkseweg-Zuid is een indicatieve ruimtelijke reservering opgenomen voor een aansluiting van de Schapenweide, wat niet de primaire zoekrichting is gezien de huidige belasting van de weg. Bewoners van de Soestdijkseweg-Zuid kunnen nu tijdens de spits de ventweg al niet afkomen, laat staan dat een grotere hoeveelheid voertuigen van een ontsluitingsweg zal kunnen invoegen. Dit zal onherroepelijk tot opstoppingen leiden op de ontsluitingsweg of op de Soestdijkseweg-Zuid en fietsverkeer hinderen op de ventweg die aangelegd is als fietsstraat. Ook hier geldt dat aansluitingen onevenredig nadelige gevolgen hebben voor de bewoners van aangrenzende percelen.

2.11 In het Ontwikkelperspectief staat op pagina 33 over eventuele aansluitingen voor autoverkeer op de Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid dat *'definitieve invulling om verkeerskundig onderzoek tijdens de planontwikkeling vraagt'*. Wij vragen ons af waarom de mogelijkheid wordt opengelaten om directe aansluitingen voor autoverkeer op de Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid te realiseren. In deze planfase moet hierover duidelijkheid worden geboden. Nu wordt de suggestie gewekt dat deze aansluitingen uitvoerbaar zijn, terwijl op voorhand duidelijk is dat deze verkeerskundig onverantwoord zijn. Wij stellen voor om de mogelijkheid van deze aansluitingen voor autoverkeer op de Groenekanseweg en de Soestdijkseweg-Zuid te schrappen of dat in ieder geval bovengenoemde beperkingen en bezwaren bij deze aansluitingen nadrukkelijk als voorbehouden te benoemen.

Goede verkeersafwikkeling

2.12 Een goede verkeersafwikkeling op de omliggende wegen is randvoorwaardelijk voor het kunnen ontwikkelen van de Schapenweide. Daarbij geldt dat niet alleen moet worden gekeken naar de enorme verkeerstoename als gevolg van ontwikkeling van de Schapenweide, maar dat nadrukkelijk ook de verkeersproblemen in de huidige en autonome situatie moeten worden betrokken. Dit wordt bevestigd in het verkeerskundig advies (zie **BIJLAGE 2**). De voorwaardelijkheid van een goede verkeersafwikkeling is ook door de gemeenteraad op 8 november 2018 bevestigd door een motie aan te nemen, waaruit volgt dat *'gelijktijdig met de ontwikkeling van de Schapenweide adequate verkeersmaatregelen moeten worden getroffen'* (zie **BIJLAGE 5**). Deze motie is in 2019 om voor ons onduidelijke redenen van de termijnagenda afgevoerd. Wij willen dat de gemeente daarom herbevestigt dat een goede verkeersafwikkeling randvoorwaardelijk is en dat dit als harde randvoorwaarde in het Ontwikkelperspectief wordt opgenomen.

2.13 In het huidige GVVP is pagina 34 als doelstelling voor bereikbaarheid opgenomen dat ten aanzien van de betrouwbaarheid de reistijd met de auto in de spits op hoofdroutes 1,5 keer de reistijd in daluren in 2020 zou moeten bedragen. De huidige verkeersdruk in de spitsuren op de Groenekanseweg is echter vele malen hoger dan de streefnorm die de gemeente zelf heeft geformuleerd. Die verkeersdruk kan wat ons betreft zonder zicht op effectieve en haalbare maatregelen niet worden opgehoogd met extra verkeer als gevolg van ontwikkeling van de Schapenweide.

2.14 In de verkeersstudie van Sweco zijn criteria genoemd voor een goede verkeersafwikkeling. Verkeerslichten zijn niet acceptabel als verkeer niet in één fase door groen komt. Rotondes zijn niet acceptabel als het kruispunt stroomopwaarts wordt geblokkeerd en/of bij wachtrijen van meer dan 100 meter. In het Sweco rapport is uitsluitend gekeken naar doorstroming. Deze eenzijdige focus op doorstroming is wat ons betreft niet terecht. De maximale wegcapaciteit en verkeersveiligheid zijn niet beoordeeld, terwijl deze aspecten ook kaderstellend zijn voor een goede verkeersafwikkeling van de Schapenweide. Voor verkeersveiligheid geldt dat de huidige situatie en de gevolgen van ontwikkeling van de Schapenweide inzichtelijk moeten worden gemaakt en dat daarvoor randvoorwaarden worden geformuleerd.

2.15 Op 11 juli 2019 heeft de gemeenteraad bij amendement vastgesteld dat *'de verkeersafwikkeling een onlosmakelijk onderdeel is van de planontwikkeling door de ontwikkelaar'* (zie **BIJLAGE 6**). Het oplossen van bestaande verkeersproblemen en het realiseren van benodigde infrastructurele maatregelen buiten het plangebied kunnen echter niet op bordje van toekomstige ontwikkelaar worden gelegd. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente. Dat geldt wat ons betreft ook voor de keuze voor de wijze van ontsluiting van de Schapenweide op de omliggende wegen. De gemeente lijkt te denken dat de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de verkeersproblematiek kan worden afgeschoven en daarmee kan worden doorgeschoven in de tijd. Dat is opportunistisch en kortzichtig.

2.16 Om een toekomstbestendige verkeersstructuur voor De Bilt vast te leggen is een nieuw GVVP nodig. Daarin moet duidelijkheid worden geboden over effectieve en haalbare infrastructurele maatregelen, die een oplossing bieden voor de verkeersproblemen in de huidige en autonome situatie. Aanvullend moet het GVVP maatregelen bevatten die ruimte bieden voor de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van de Schapenweide. De startnotitie GVVP blijkt echter te zijn uitgesteld tot begin 2021, zodat de

uitkomsten van het GVVP niet kunnen worden betrokken in het Ontwikkelperspectief. Als dit niet als voorbehoud wordt opgenomen, is wat ons betreft uitstel van de vaststelling van het Ontwikkelperspectief onvermijdelijk. Door het Ontwikkelperspectief eerder vast te willen stellen dan het GVVP wordt 'het paard achter de wagen gespannen'. Dat is onwenselijk en zou de gemeente in een lastige positie ten opzichte van de toekomstige ontwikkelaar brengen.

- 2.17 Het is noodzakelijk om in het Ontwikkelperspectief nadrukkelijk in te zetten op een samenhangende benadering van gebiedsontwikkeling en verkeersafwikkeling. In dat kader verwijzen wij naar pagina 93 van de ontwerp Omgevingsvisie van de provincie Utrecht: *'We zien wonen, werken en bereikbaarheid in samenhang als onderdeel van een integrale opgave. Grootschalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties is alleen mogelijk door (grote) investeringen in bereikbaarheid'*.
- 2.18 In het verkeerskundig advies (zie **BIJLAGE 2**) wordt geconcludeerd dat de gevolgen van de ontwikkeling voor verkeer door de gemeente De Bilt onzorgvuldig in ogenschouw zijn genomen. Dit wordt als volgt onderbouwd: *'De gemeente staat voor de vraag of de huidige infrastructuur voldoende capaciteit heeft om de verkeersproductie van het ontwikkelprogramma op te kunnen vangen. De gemeente zou eigenlijk fundamenteel andersom moet redeneren: de huidige infrastructuur, eventueel aangevuld met aanvullende verbeteringsmaatregelen, is een harde voorwaarde voor het vaststellen van de omvang van het te ontwikkelen programma voor de Schapenweide. Daarmee dwingt de gemeente de toekomstige ontwikkelaar tot een voor en bij de huidige infrastructuur passend bouwprogramma. Wil de ontwikkelaar meer, dan moet de gemeente eerst (grootschalige) verbeteringen/ingrepen doen in de huidige weg- en verkeerssituatie om een passend programma mogelijk te (kunnen) maken'*.
- 2.19 Het lijkt ons van groot belang dat de gemeente in deze fase geïnteresseerde ontwikkelaars volledig en transparant over de verkeersproblematiek informeert. Dat houdt wat ons betreft in dat een goede verkeersafwikkeling in het Ontwikkelperspectief als belangrijk voorbehoud wordt gepresenteerd en dat wordt benadrukt dat er nog geen zicht is op de effectieve en haalbare infrastructurele maatregelen. Door in deze fase daar duidelijk over te communiceren kan een ontwikkelaar daar tijdens de biedboekprocedure rekening mee houden. Daarmee wordt voorkomen dat de gemeente na verkoop lastige gesprekken moeten voeren met de toekomstige ontwikkelaar.
- 2.20 De uitvoerbaarheid ten aanzien van verkeersafwikkeling hoeft formeel pas in het kader van het bestemmingsplan (of omgevingsplan) te worden aangetoond. In een gedeeltelijke wijziging van een structuurvisie moet echter wel de haalbaarheid op hoofdlijnen worden onderbouwd. Vooral ook omdat een structuurvisie bindend is voor de gemeente zelf. De onderbouwing van de haalbaarheid van een goede verkeersafwikkeling in het Ontwikkelperspectief is volstrekt ontoereikend. Er is geen enkel zicht op effectieve en haalbare infrastructurele maatregelen die zowel ruimte bieden voor het oplossen van de verkeersproblemen in de huidige en autonome situatie als voor de verkeerstoename als gevolg van ontwikkeling van de Schapenweide. Zonder zicht daarop kan de haalbaarheid niet worden onderbouwd en is verkeersafwikkeling een 'showstopper' voor de ontwikkeling. Wij voorzien dat dit groot risico vormt voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan (of omgevingsplan).

Bijdrage infrastructuurfonds

- 2.21 De gemeente kan op grond van artikel 6.13 lid 6 Wro een financiële bijdrage aan de toekomstige ontwikkelaar vragen voor bovenwijkse voorzieningen. Bovenwijkse voorzieningen zijn fysieke ingrepen die niet alleen aan het exploitatiegebied (het plangebied Schapenweide en locatie begraafplaats) zijn toe te schrijven, maar van nut zijn voor meerdere opgaven. In het geval van Schapenweide gaat het om de benodigde infrastructurele maatregelen die deels toerekenbaar zijn aan de Schapenweide. In het huidige GVVP staat daarover op pagina 94/95 het volgende: *'De realisatie van een grote woonwijk kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaande infrastructuur, ook buiten plangebied, ingrijpend moet worden aangepast. Een deel van die kosten kan worden toegerekend aan de planontwikkeling en dus verhaald worden op de initiatiefnemer van de ontwikkeling'*.

- 2.22 Het is wenselijk dat bovenwijkse voorzieningen, waarvoor een bijdrage wordt gevraagd, zijn opgenomen in een structuurvisie. In de huidige structuurvisie zijn de aanleg van HOV en het GVVP genoemd als bovenwijkse voorzieningen die een bijdrage zouden kunnen ontvangen uit een op te stellen mobiliteits- of infrastructuurfonds. In de Nota kostenverhaal 2019 heeft de gemeente de basis gelegd om aan initiatiefnemers een bijdrage te vragen ten behoeve van bovenwijkse voorzieningen. Daaruit volgt welke bijdrage een ontwikkelaar moet betalen. De onderbouwing van de hoogte van deze bijdrage is gebaseerd op de investeringen die op het gebied van infrastructuur in het kader van HOV en GVVP de komende jaren worden uitgevoerd en hoe de financiering daarvan zal verlopen. Het verbaast ons dat in het Ontwikkelperspectief niets is opgenomen over een dergelijke bijdrage van de toekomstige ontwikkelaar aan dit infrastructuurfonds. Wij vinden dat dit moet worden toegevoegd, omdat dit relevante informatie is voor geïnteresseerde ontwikkelaars.
- 2.23 Wij constateren dat een eventuele bijdrage van de toekomstige ontwikkelaar aan het infrastructuurfonds niet gekoppeld kan worden aan infrastructurele maatregelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de Schapenweide. Dergelijke maatregelen volgen namelijk pas uit het nieuwe GVVP en zijn niet opgenomen in het Ontwikkelperspectief. Daardoor ontbreekt op dit moment de benodigde onderbouwing van de samenhang van kosten voor infrastructurele maatregelen en ontwikkeling van de Schapenweide. Het lijkt ons daarom des te meer reden om eerst het GVVP vast te stellen, zodat infrastructurele maatregelen ten behoeve van de Schapenweide in het Ontwikkelperspectief kunnen worden opgenomen en de toekomstige ontwikkelaar kan worden gevraagd een bijdrage te leveren aan die specifieke maatregelen.

Parkeren

- 2.24 In het Ontwikkelperspectief staat op pagina 9 dat *'voor de uitwerking van de aantallen parkeerplaatsen CROW publicatie 381 als leidraad geldt'* en dat *'Bilts beleid van de bandbreedte bij de betreffende parkeerkencijfers het gemiddelde hanteert'*. Wij vinden het vreemd dat in het Ontwikkelperspectief slechts wordt verwezen naar een (alleen tegen kosten) te raadplegen richtlijn. Wij verzoeken om de beoogde parkeernormen concreet op te nemen in het Ontwikkelperspectief.
- 2.25 Uit bovengenoemde CROW richtlijn leiden wij af dat, uitgaande van het gemiddelde van de bandbreedte voor de categorie 'matig stedelijk/rest bebouwde kom', het college voorstelt om onderstaande parkeernormen te hanteren:
- kantoor: 2 parkeerplaatsen per 100 m² bvo
 - laboratorium: 1,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
 - sociale huur: 1,3 parkeerplaatsen per woning;
 - middenhuur: 1,6 parkeerplaatsen per woning;
 - vrije sector: 1,9 parkeerplaatsen per woning;
 - bezoekersparkeren: 0,3 parkeerplaatsen per woning.

Graag vernemen wij of dit daadwerkelijk de parkeernormen zijn die het college voor de ontwikkeling van de Schapenweide wil hanteren, of dit als een minimum of maximum norm wordt gehanteerd en onder welke voorwaarden de gemeente ruimte biedt om van deze normen af te wijken.

- 2.26 Op basis van deze parkeernormen kan het aantal parkeerplaatsen worden bepaald (zie ook indicatieve berekening in **BIJLAGE 1**):
- Voor life science zijn, uitgaande van minimaal 50.000 m² bvo life science en een 40-60 verhouding tussen kantoor en laboratorium, **880** parkeerplaatsen nodig. In geval van 60.000 m² bvo life science, wat binnen de geformuleerde spelregels in theorie mogelijk is, gaat het om **1.056** parkeerplaatsen. Bij een hoger aandeel kantoor komt het aantal parkeerplaatsen vanzelfsprekend hoger te liggen.
 - Voor wonen zijn, uitgaande van minimaal 200 woningen, **326** parkeerplaatsen nodig. Daar komen nog **60** parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers bij. In geval van (afgerond) 400 woningen,

wat binnen de geformuleerd spelregels in theorie mogelijk is, gaat het om **652** parkeerplaatsen en **120** parkeerplaatsen voor bezoekers.

- Bij het minimum programma voor de Schapenweide (uitgaande van 40-60 verhouding tussen kantoor en laboratorium voor life science) zijn totaal **1.266** parkeerplaatsen nodig. Bij een maximale invulling gaat het om **1.828** parkeerplaatsen.

2.27 In het Ontwikkelperspectief zijn op pagina 31 enkele randvoorwaarden en spelregels opgenomen voor het realiseren van parkeerplaatsen: *'parkeren op eigen terrein en minimaal achter de voorgevelrooilijn, kleinschalig geclusterd uit het zicht op een binnenterrein of afgeschermd met groen, ondergronds of halfverdiept of in een gebouwde parkeeroplossing op maaiveld'*. Als spelregel is opgenomen dat gebouwd parkeren voor gestapeld programma zeer wenselijk is. De toekomstige ontwikkelaar zal volgens ons geen (half)verdiepte of gebouwde parkeervoorzieningen realiseren als dat niet verplicht wordt gesteld. Dit is gezien het bebouwingspercentage en de hoge kosten van dergelijke parkeervoorzieningen niet realistisch.

2.28 Uit een ruimtelijke verbeelding van het Ontwikkelperspectief (zie **BIJLAGE 1**) blijkt dat het parkeren, binnen de gestelde randvoorwaarden en spelregels, in principe volledig op maaiveld kan worden opgelost. Uit een indicatieve berekening blijkt dat dit tot een enorm ruimtebeslag leidt, wat een aanslag zou betekenen voor de ruimtelijke kwaliteit en de gewenste hoeveelheid groen. Uitgaande van 25 m² bruto per parkeerplaats en een bandbreedte van 1.266 en 1.828 parkeerplaatsen gaat het om een benodigde oppervlak voor parkeren van maar liefst **31.650 m²** tot **45.700 m²** (dat wil zeggen circa 25 tot 35 procent van het totale plangebied). Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen vinden wij het dan ook noodzakelijk dat, vergelijkbaar met het maximum bebouwingspercentage, het oppervlak voor parkeren op maaiveld wordt gemaximeerd.

2.29 In het Ontwikkelperspectief staat op pagina 9 dat *'een beperkt aantal bezoekersplaatsen in de openbare ruimte wordt gerealiseerd'*. Verder staat op pagina 32 dat *'(woon)straten met aan weerszijden langsparkeren niet wenselijk zijn'* en dat *'parkeren zoveel mogelijk in de deelgebieden rand of veld dienen te worden opgelost'*. Deze uitgangspunten staan wat ons betreft haaks op de gehanteerde norm voor bezoekersparkeren van 0,3 per woning. Concreet gaat het om 60 tot 120 parkeerplaatsen voor bezoekers. Dit leidt tot een aanzienlijke belasting van de openbare ruimte, wat onwenselijk is.

2.30 In het Ontwikkelperspectief is op pagina 9 opgenomen dat *'in overleg met derde partijen in de directe omgeving uitwisseling van parkeerdruk kan worden overwogen'* en dat *'dubbelgebruik van parkeerplaatsen kansrijk is'*. Dit zijn wat ons betreft vage uitspraken, die in concrete kwaliteitseisen moeten worden verrat, zodat een toekomstige ontwikkelaar daadwerkelijk wordt gestimuleerd met creatieve parkeeroplossingen te komen. Bovendien lijkt dubbelgebruik ons weinig realistisch als het life science deel als beveiligd en met hekken en slagbomen afgesloten terrein wordt vormgegeven.

2.31 In het Ontwikkelperspectief wordt nergens gesproken over normen voor (inpadig) fietsparkeren. Zeker met de sterke toename van het aantal elektrische fietsen en bakfietsen vormt dit een belangrijke ruimteclaim. Het lijkt ons onwenselijk dat deze ruimteclaim op de openbare ruimte wordt afgewenteld. Wij vinden het logisch dat daar in deze fase rekening mee wordt gehouden en er concrete eisen voor inpadig fietsparkeren worden opgenomen.

Progressief mobiliteitsbeleid

2.32 Wij constateren dat het Ontwikkelperspectief getuigt van een groot gebrek aan visie en ambitie ten aanzien van mobiliteit en dat een samenhangende benadering van gebiedsontwikkeling en verkeersafwikkeling ontbreekt. Los van het feit dat er geen visie is op verkeersafwikkeling en benodigde infrastructurele maatregelen krijgen auto's alle ruimte door een te ruime parkeernorm te hanteren en het oppervlak aan parkeren niet te begrenzen. Dit bevestigt wat ons betreft dat het college de verkeersproblematiek onvoldoende erkent en geen ambitie heeft om die problematiek serieus aan te pakken. De noodzaak om een ander mobiliteitsbeleid te hanteren voor de Schapenweide is overduidelijk.

- 2.33 Het verbaast ons dat het college in dat opzicht op geen enkele wijze invulling heeft gegeven aan de op 2 juli 2020 aangenomen motie, waarmee de gemeenteraad opdracht heeft gegeven om *'de mogelijkheden van een fietswijk/autoluwe wijk te onderzoeken en daarbij ook de verkeersafwikkeling in de omgeving mee te nemen'* (zie **BIJLAGE 7**). Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. bleek dat de motie inderdaad niet is verwerkt in het Ontwikkelperspectief. Dat is wat ons betreft een grote omissie, die alsnog ingevuld moet worden.
- 2.34 Met de uitgangspunten in het Ontwikkelperspectief wordt autobezit en –gebruik op de Schapenweide gestimuleerd. Gezien de grote verkeersproblemen in de huidige en autonome situatie en de te verwachten verkeerstoename als gevolg van ontwikkeling van de Schapenweide zou het college juist moeten inzetten op een progressief mobiliteitsbeleid, dat uitgaat van het beperken van het autobezit en –gebruik. Dat kan worden bereikt door het gebruik van openbaar vervoer en fiets te stimuleren (en daar met toekomstige life science bedrijven afspraken over maken), een lage maximum parkeernorm te hanteren en in te zetten op autodelen (Mobility as a Service). Wij vinden dat het hanteren van een progressief mobiliteitsbeleid een noodzakelijke randvoorwaarde is voor de ontwikkeling van de Schapenweide en dat dit in het Ontwikkelperspectief moet worden opgenomen.

3. Milieueffectrapport, gezondheid en energie

Milieueffectrapport

- 3.1 In het raadsvoorstel van 18 juni 2019 staat dat *'het Ontwikkelperspectief niet onder de m.e.r. plicht valt, omdat het plan niet voorziet in het mogelijk maken van productievolumes die onder m.e.r. plicht vallen'* (zie **BIJLAGE 8**). Op zich klopt deze constatering, maar de analyse is niet volledig. Bij kaderstellende plannen, zoals een wijziging van de structuurvisie, dient te worden beoordeeld of er belangrijke nadelige gevolgen kunnen zijn voor stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. Daarbij geldt dat een kleine toename al belangrijke negatieve gevolgen kan hebben.
- 3.2 De aanleg (bouwwerkzaamheden) en het gebruik (verkeer) van de Schapenweide kunnen zorgen voor stikstofuitstoot en –depositie in het nabijgelegen Natura 2000 gebied 'Oostelijke Vechtplassen'. Als belangrijke nadelige gevolgen niet kunnen worden uitgesloten bestaat de verplichting tot het opstellen van een passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming. Op grond van artikel 7.2 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer bestaat dan ook de verplichting tot het doorlopen van een plan m.e.r.. In dat geval gelden procedurele verplichtingen om de ontwerp wijziging structuurvisie met het plan MER ter inzage te leggen en moet advies worden gevraagd aan de Commissie voor de m.e.r. Dit zou er dus toe kunnen leiden dat het Ontwikkelperspectief met een plan MER ter inzage moeten worden gelegd.

Gezondheid

- 3.3 In de huidige situatie zorgt de grote hoeveelheid autoverkeer ervoor dat de gezondheid van de bewoners van de Groenekansweg en de Soestdijkseweg-Zuid onder druk staat. Dit neemt door autonome groei alleen maar toe. Wij hebben in toenemende mate last van wegverkeersgeluid en er zit continu een laag fijnstof en roet op onze kozijnen (en waarschijnlijk dus ook in onze longen). Wij willen dat de gemeente deze problemen onderkent.
- 3.4 De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft advieswaarden gesteld voor geluid en luchtkwaliteit, omdat is aangetoond dat blootstelling aan geluidsniveaus en concentraties luchtverontreiniging boven die advieswaarden kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten. De provincie Utrecht heeft in haar ontwerp Omgevingsvisie het streven opgenomen om uiterlijk in 2030 aan de advieswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Blootstelling boven die waarden kan onder meer leiden tot slaapverstoring, stress, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten, longaandoeningen en hersenschade. Uit de Atlas Leefomgeving blijkt dat de geluidbelasting langs de Groenekansweg en de Soestdijkseweg-Zuid in de huidige situatie de

wettelijke voorkeursgrenswaarde (48 dB) en de WHO advieswaarde (53 dB) ruimschoots overschrijdt. Verder blijkt dat in de huidige situatie de WHO advieswaarde voor fijnstof wordt overschreden. De huidige verkeersintensiteit is dus niet alleen verkeerskundig gezien onaanvaardbaar, maar ook vanuit gezondheidsperspectief.

- 3.5 De ontwikkeling van de Schapenweide met het beoogde programma zorgt voor enorme toename van het autoverkeer (zie onder 2.4 t/m 2.6) en daarmee ook voor toename van de negatieve gezondheidseffecten. In het Ontwikkelperspectief wordt op geen enkele wijze aandacht besteed aan de gevolgen van de ontwikkeling van de Schapenweide voor de gezondheid van omwonenden. Ook is er geen zicht op mitigerende of compenserende maatregelen. Dit baart ons grote zorgen. De gemeente lijkt consequent te vergeten dat aan weerszijden van de Groenekanneweg mensen wonen.
- 3.6 Ten aanzien van geluid wordt op pagina 28 aangegeven dat *'voor nieuwbouw van woningen mogelijk onderzoek en het aanvragen van hogere waarden noodzakelijk zijn'*. Dit is een onvolledige weergave van de onderzoeksopgave. In de nadere planuitwerking moeten namelijk ook de gevolgen voor de omgeving inzichtelijk worden gemaakt, omdat de verkeerstoename als gevolg van de Schapenweide tot meer geluid leidt. Daar komt bij dat nieuwe ontsluitingswegen en infrastructurele maatregelen buiten het plangebied nodig zijn om het verkeer goed af te kunnen wikkelen. Er moet onderzocht worden in hoeverre deze ingrepen leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Ook vinden wij het van belang dat wordt getoetst aan de advieswaarden van de WHO.
- 3.7 Op pagina 29 van het Ontwikkelperspectief staat dat *'de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof in het bestemmingsplangebied niet worden overschreden'*. Voor luchtkwaliteit moet worden onderzocht of ontwikkeling van de Schapenweide niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtkwaliteit. Daarnaast vinden wij het van belang dat ook wordt getoetst aan de WHO advieswaarden.
- 3.8 Uit de randvoorwaardenkaart blijkt dat de bestaande laboratoria op het Antoni van Leeuwenhoekterrein voor een milieuzonering zorgen ter plaatse van de Schapenweide. Daarbij gaat het om richtafstanden van 50 meter (milieucategorie 3.1) en 100 meter (milieucategorie 3.2). Wij vragen ons af welke bedrijfsactiviteiten deze richtafstanden veroorzaken en welke milieuaspecten daarbij maatgevend zijn.
- 3.9 Gezien de aard van de werkzaamheden en de risico's zal het life science deel in de avond en nacht sterk verlicht worden en zal sprake zijn van camera- en fysieke bewaking (zoals ook aanwezig is op het huidige Antoni van Leeuwenhoekterrein). Daarnaast zal sprake zijn van geluidhinder als gevolg verkeersbewegingen en installaties voor bijvoorbeeld afzuiging en koeling. Vanuit gezondheidsperspectief vinden wij het van belang dat lichthinder en geluidsoverlast voor omwonenden moeten worden voorkomen en dat dit als randvoorwaarde in het Ontwikkelperspectief wordt opgenomen.

Energie

- 3.10 In diverse beleidsdocumenten heeft de gemeente doelstellingen geformuleerd ten aanzien van energietransitie en -neutraliteit. In het Ontwikkelperspectief zijn tot onze grote verbazing echter geen ambities voor energie geformuleerd, waardoor de beleidsdoelstellingen bij ontwikkeling van de Schapenweide onvoldoende zijn geborgd. De Schapenweide is gezien de omvang bij uitstek geschikt om een bijdrage te leveren aan het realiseren van beleidsdoelstellingen op het gebied van energie. Op pagina 29 van het Ontwikkelperspectief staat dat woningen op de Schapenweide *'bij voorkeur nul-op-de-meter worden gebouwd'* moet zijn. Wat ons betreft zou een energieneutrale wijk uitgangspunt moeten zijn. Dit sluit aan op de ambitie in de ontwerp Omgevingsvisie van de provincie Utrecht, waarin op pagina 152 staat dat *'alle woningen energieneutraal gebouwd worden'*. In de Routekaart Energieneutraal De Bilt 2030 is een haalbaarheidsonderzoek aangekondigd voor de realisatie van een ecowijk. De Schapenweide komt wat ons betreft daarvoor in aanmerking.

- 3.11 In de Routekaart is als uitgangspunt opgenomen dat *'de gemeente het transitieproces faciliteert, initiatieven stimuleert en daarvoor instrumentarium ontwikkelt'*. Van deze faciliterende en stimulerende rol is echter niets terug te lezen in het Ontwikkelperspectief. Wij zien het als een gemiste kans dat de gemeente ontwikkelaars niet uitdaagt om met duurzame plannen voor de Schapenweide te komen. In het Ontwikkelperspectief zouden concrete duurzaamheidseisen moeten worden opgenomen, zodat dit ook kan worden betrokken bij de beoordeling van de ingediende voorstellen van ontwikkelaars.
- 3.12 Uitgangspunt van de gemeente is dat de opwekking van zonnepanelen op daken wordt gestimuleerd. Verder zet de gemeente in op het faciliteren van elektrisch rijden door het plaatsen van laadpalen bij nieuwbouw. Ook worden bedrijven verplicht duurzame maatregelen te nemen. Van deze ambities is niets opgenomen in het Ontwikkelperspectief, terwijl het wat ons betreft juist van belang is om deze ambities in de vorm van duurzaamheidseisen aan de toekomstige ontwikkelaar van de Schapenweide mee te geven.
- 3.13 Het is niet toegestaan om de toekomstige bebouwing op de Schapenweide aan te sluiten op aardgas. Er worden in het Ontwikkelperspectief echter geen richtinggevende uitspraken gedaan over de alternatieven voor aardgas. Uitgangspunt van de Routekaart is opslag in de bodem (aardwarmte, warmtepomp en warmte/koude opslag). Het uitwerken van een alternatief vraagt om uitgebreid onderzoek naar haalbaarheid, omgevingseffecten en participatie met omwonenden. Bovendien moet een warmteplan worden vastgesteld. Wij vragen ons af welke eisen de gemeente stelt aan het toekomstig energiesysteem en hoe het op te stellen warmteplan zich verhoudt tot het Ontwikkelperspectief.

4. Cultuurhistorie, ruimtelijke opzet en beeldkwaliteit

Cultuurhistorie

- 4.1 Bij het bepalen van de ruimtelijke opzet voor de Schapenweide heeft cultuurhistorie een belangrijke rol gespeeld. De kenmerkende kamerstructuur is vormgegeven door de cultuurhistorisch waardevolle groenstructuur en vormt het vertrekpunt voor de indeling van de Schapenweide. Vooropgesteld, wij vinden het positief dat de groene kamerstructuur wordt gerespecteerd en zelfs wordt versterkt. Overigens is het behoud van de kamerstructuur en de landgoedsetting al een voorwaarde in de huidige structuurvisie.
- 4.2 In het Ontwikkelperspectief is veel aandacht voor de historie van De Bilt, maar wat ons betreft te weinig voor de historie van de Schapenweide en de directe omgeving. Veel aandacht gaat uit naar de boerderij in het plangebied, terwijl de cultuurhistorische waarde niet duidelijk wordt beschreven. De volgende cultuurhistorische onderwerpen zouden wat ons betreft beter moeten worden beschreven: de historie van de Groenekanneweg als twaalfde-eeuwse ontginningsdijk, de ontwikkeling van de Soestdijksweg-Zuid van zandweg tot tolgeweg, het voormalig gebruik van de Schapenweide als boomkwekerij (Groenewegen) en de bijbehorende monumentale arbeiderswoningen op Soestdijksweg-Zuid 112 en 114.

Ruimtelijke opzet

- 4.3 Wij vinden dat uit het Ontwikkelperspectief onvoldoende blijkt welke stappen zijn doorlopen om tot de voorgestelde ruimtelijke opzet te komen. Het ontbreekt in het Ontwikkelperspectief aan duidelijke themakaarten met de bouwstenen en ondersteunend beeld- en kaartverbeelding van de kwaliteiten van de Schapenweide en de directe omgeving. Dit getuigt wat ons betreft van een gebrekkige analyse van de huidige situatie en context. Dit moet wat ons betreft worden toegevoegd.
- 4.4 Het beoogde programma voor life science legt volgens ons een onevenredig groot ruimtebeslag op het beschikbare oppervlakte van de Schapenweide (ruim de helft). Daarmee komt het ambitieuze woonprogramma van minimaal 200 woningen op een relatief klein deel van de Schapenweide. Voor de ruimtelijke verdeling tussen wonen en life science wordt geen duidelijke reden gegeven. De delen van de

rand achter de bestaande woningen aan de Soestdijkseweg-Zuid en op de locatie begraafplaats zijn wat ons betreft geschikter voor wonen dan voor life science.

- 4.5 Tussen de delen veld en rand bevindt zich een overgangszone, waar de historische groenstructuur en de interne ontsluitingsroute is voorzien. Dit wordt openbare ruimte. Het is ons echter niet duidelijk welke delen van het plangebied nog meer als openbare ruimte zijn voorzien. Wij verzoeken om in het Ontwikkelperspectief onderscheid te maken in uitgeefbare grond en openbare ruimte, zodat dit op voorhand duidelijk is voor zowel omwonenden als geïnteresseerde ontwikkelaars. Om het gebied meer open te stellen voor omwonenden vinden wij het noodzakelijk dat er meer openbare ruimte wordt aangewezen dan alleen de overgangszone tussen de delen rand en veld.
- 4.6 Voor de overgangszone en andere openbare ruimte worden in het Ontwikkelperspectief geen eisen gesteld aan de inrichting daarvan. Ook worden geen richtlijnen voor het gebruik genoemd, noch wordt de relatie tot de omliggende bebouwing verduidelijkt. Wat ons betreft moeten hiervoor kwaliteitseisen en randvoorwaarden worden opgenomen in het Ontwikkelperspectief.
- 4.7 Uit het Ontwikkelperspectief blijkt dat de exacte grenzen tussen de delen veld en rand niet vastliggen. Op grond daarvan is het voor de toekomstige ontwikkelaar mogelijk om met deze grenzen te schuiven teneinde het 'laadvermogen' van het totaal te vergroten. Wij vinden dit onwenselijk en stellen voor om voor de rand de minimale diepte, zoals opgenomen op de randvoorwaardenkaart, vast te leggen.
- 4.8 Voor de delen veld en rand zijn een gemiddeld maximum bebouwingspercentage en een maximum bouwhoogte opgenomen. Wij vinden het niet wenselijk dat, zoals opgenomen op pagina 8, '*beperkt kan worden afgeweken, mits over het geheel het maximum percentage niet wordt overschreden*'. Door deze flexibiliteitsbepaling op te nemen wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de direct omwonenden. Het hanteren van een maximum bebouwingspercentage en een maximum bouwhoogte is bovendien onvoldoende om het te realiseren bouwvolume te maximaliseren. Dit blijkt ook uit **BIJLAGE 1**. Om het aantal bouwlagen (en daarmee het programma) te begrenzen stellen wij daarom voor om een maximale Floor Space Index (FSI) toe te voegen. Dit is een gangbare eenheid die de intensiteit van bebouwing uitdrukt in het totaal bruto vloeroppervlak gedeeld door het terreinoppervlak.
- 4.9 Tijdens de informatiebijeenkomst voor direct omwonenden op 16 juli jl. en de informatiebijeenkomst op 2 september jl. werd bevestigd dat adviesbureau Inbo volumestudies heeft uitgevoerd naar het 'laadvermogen' van de Schapenweide. Deze studies zijn relevant om inzicht te krijgen in de overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de opgenomen randvoorwaarden en spelregels voor programma en bebouwing. De uitkomsten van deze studies zijn echter niet openbaar gemaakt en staan niet in het Ontwikkelperspectief. Wij verzoeken deze informatie alsnog te delen.
- 4.10 Wij gaan ervan uit dat (al dan niet vergunningvrije) bijgebouwen en bijhorende bouwwerken, zoals aan- en uitbouwen, schuurtjes en bergingen, onderdeel zijn van het maximaal te bebouwen oppervlak. Het lijkt ons relevant dit nadrukkelijk in het Ontwikkelperspectief op te nemen. Dit schept duidelijkheid voor zowel omwonenden als geïnteresseerde ontwikkelaars.
- 4.11 Uit het Ontwikkelperspectief blijkt niet welke mogelijkheden worden geboden voor ondergrondse bebouwing (kelders en souterrains). Als dit wordt toegestaan leidt dit per saldo tot meer bruto vloeroppervlak en daarmee meer programma. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor onder andere verkeer en grondwater. Wij verzoeken hier in het Ontwikkelperspectief duidelijkheid over te geven.
- 4.12 Op pagina 32 van het Ontwikkelperspectief staat dat het '*optillen van het maaiveld in principe mogelijk is*'. Voorkomen moet worden dat dit leidt tot hogere bebouwing dan de gestelde maximum bouwhoogtes, omdat dit nadelige effecten heeft voor het uitzicht en privacy van de direct omwonenden. Om die reden vinden wij het noodzakelijk dat in het Ontwikkelperspectief wordt toegevoegd dat de maximum bouwhoogte wordt gerelateerd aan de huidige maaiveldhoogte.

- 4.13 Op de randvoorwaardenkaart is een bebouwingsvrije zone van minimaal 15 meter breed tot de woning / het hoofdgebouw opgenomen als onderdeel van de deelgebieden in de rand. Deze zones grenzen aan de percelen van de bestaande woningen langs de Groenekanseweg en Soestdijkeweg-Zuid. Op pagina 31 wordt aangegeven dat de bebouwingsvrije zone bedoeld is *'als waarborging van kwaliteiten en privacy bestaande omgeving'*. Dat wordt wat ons betreft nu onvoldoende gewaarborgd. Wij willen dat concrete kwaliteitseisen aan de inrichting van de bebouwingsvrije zone worden gesteld:
- Voor de rand wordt een maximum bebouwingspercentage gehanteerd. Wij gaan ervan uit dat dit bebouwingspercentage alleen betrekking heeft op het te bebouwen deel en dat de bebouwingsvrije zone hierbij niet wordt betrokken. Als de bebouwingvrije zone hier wel onderdeel van zou zijn is feitelijk sprake van een hoger bebouwingspercentage voor het te bebouwen deel van de rand. Wij verzoeken dit in het Ontwikkelperspectief expliciet te maken.
 - Uit **BIJLAGE 1** blijkt dat het uitzicht van direct omwonenden ingrijpend zal wijzigen en de privacy zal worden aangetast, als op 15 meter afstand van de bestaande achtertuinen wordt gebouwd. Een dergelijke verandering vinden wij onaanvaardbaar. Een minimum afstand van 15 meter en een maximum bouwhoogte van 11 meter in de rand zijn wat ons betreft onvoldoende om de belangen van de direct omwonenden voldoende te respecteren. Wij verzoeken daarom om deze zone in overleg met de omwonenden te verbreden en de maximum bouwhoogte in de rand te verlagen.
 - Het inrichten van de bebouwingsvrije zone als ontsluiting van de woning / het hoofdgebouw of als parkeerplaats zou binnen de huidige randvoorwaarde in het Ontwikkelperspectief mogelijk zijn. Dat zou leiden tot ongewenste effecten voor de woon- en leefklimaat van de direct aanwonenden. Wij verzoeken daarom om toe te voegen dat een dergelijke inrichting niet is toegestaan.
 - Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. werd tot onze verbazing aangegeven dat binnen de bebouwingsvrije zone wel bijgebouwen zijn toegestaan. Dit blijkt in geen enkel opzicht uit het Ontwikkelperspectief. Het is bovendien misleidend en onwenselijk dat in een bebouwingsvrije zone ruimte wordt geboden voor bijgebouwen. Dit moet nadrukkelijk worden uitgesloten.
 - Uit het Ontwikkelperspectief blijkt niet of de bebouwingsvrije zone onderdeel is van het uitgeefbaar terrein of dat dit uiteindelijk onderdeel wordt van openbare ruimte. Wij verzoeken om die duidelijkheid in het Ontwikkelperspectief te geven. Zie verder 5.21 t/m 5.24 voor onze zienswijze op deze zone.
- 4.14 De randvoorwaardenkaart voorziet in indicatieve locaties voor onbebouwde doorzichten naar de groene kamerstructuur. Om tot kwalitatieve en functionele doorzichten te komen, stellen wij voor om voor deze doorzichten te voorzien van een minimale breedte. Dit lijkt ons een belangrijke kwaliteitseis die als randvoorwaarde aan de toekomstige ontwikkelaar moet worden meegegeven. Daarnaast valt ons op dat op het meest noordwestelijke bouwveld (locatie uitbreiding begraafplaats) geen onbebouwd doorzicht is opgenomen. Wij zijn van mening dat daar vanuit stedenbouwkundig oogpunt juist een verplicht doorzicht zou moeten worden opgenomen. Door dit doorzicht te fixeren in het verlengde van de centrale as van de bestaande begraafplaats Brandenburg kan een relatie worden gelegd met de begraafplaats.
- 4.15 In de toelichting bij de randvoorwaardenkaart op pagina 8 van het Ontwikkelperspectief is opgenomen dat *'voorkomen dient te worden dat uitsluitend sociale woningbouw gestapeld wordt uitgevoerd'*. Wij vragen ons af of hiermee wordt bedoeld dat ook middenhuur en vrije sector woningen deels gestapeld moeten worden uitgevoerd of dat wordt bedoeld dat er ook deels grondgebonden sociale huurwoningen moeten worden gerealiseerd. Wij verzoeken om dit duidelijk aan te geven.
- 4.16 In het Ontwikkelperspectief zijn enkele 'zachte' spelregels ten aanzien van de ruimtelijke opzet opgenomen, die in de huidige formulering niet verplichtend zijn voor de toekomstige ontwikkelaar. Het gaat onder meer om: *'spiegelen van aangrenzende bestaande bebouwing niet gewenst'*, *'voorkeur voor evenredige spreiding van bebouwing over het bouwveld'* en *'bij voorkeur geen aaneensluitende en/of langgerekte bouwblokken'*. Wij vinden dat deze spelregels als harde randvoorwaarden moeten worden geformuleerd om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen waarborgen.

- 4.17 In de randvoorwaardenkaart zijn enkele percelen langs de Soestdijkseweg-Zuid opgenomen waar een *'kleinschalige invulling'* met wonen respectievelijk life science is toegestaan. Daarbij is opgenomen dat *'deze invulling moet passen bij de aangrenzende context, met behoud van de groene uitstraling van de entree'*. Uit het Ontwikkelperspectief blijkt niet wat met deze kleinschalige invulling wordt bedoeld. Gezien de impact op de aangrenzende percelen lijkt het ons logisch om ook voor deze percelen een maximum bebouwingspercentage, een maximum FSI en een maximum bouwhoogte op te nemen, waarbij wordt aangesloten op de huidige bouwregels in het bestemmingsplan voor de aangrenzende percelen. Het perceel bij de rotonde zou wat ons betreft groen moeten blijven ten behoeve van een groene entree.
- 4.18 Tijdens de bijeenkomst voor direct omwonenden op 16 juli jl. heeft de gemeente aangegeven hoe de toetsing van het ontwerp van de toekomstige ontwikkelaar uiteindelijk zal plaatsvinden. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) toetst tussentijds een schetsontwerp, voorlopig ontwerp en een definitief ontwerp. Het lijkt ons relevant om deze toetsmomenten te benoemen in het Ontwikkelperspectief.

Beeldkwaliteit

- 4.19 De verschijningsvorm van de beoogde bebouwing kan rechtstreeks invloed hebben op het uitzicht van de direct omwonenden. In het Ontwikkelperspectief wordt hier echter beperkt op ingegaan. In het Ontwikkelperspectief staat op pagina 31: *'De bebouwing in de rand sluit aan bij de bestaande bebouwing in hoogte en bij voorkeur in korrelgrootte, maar bij voorkeur niet in verschijningsvorm'*. Een alinea verder staat: *'De rand zoekt qua verschijningsvorm de aansluiting met de bestaande gebouwde omgeving. Dit houdt concreet in dat de verschijningsvorm van de gebouwde omgeving zoals op de Soestdijkseweg-Zuid qua karakter - bouwhoogtes, korrelgroottes - terugkomt in de aangrenzende rand. Hetzelfde geldt voor de rand aan de Groenekaneweg en de rand aan Bildzigt'*. Deze twee uitspraken lijken elkaar tegen te spreken. In onze optiek moet duidelijk gesteld worden dat de bebouwing in de rand nadrukkelijk aansluit bij de bestaande bebouwing in korrelgrootte, bouwhoogte en verschijningsvorm.
- 4.20 Er wordt op pagina 32 aangegeven dat *'de korrelgrootte beperkt blijft tot Biltse begrippen'* en dat *'de lengte en breedte van de volumes refereren aan de Biltse schaal'*. Het blijkt niet uit het Ontwikkelperspectief wat hiermee wordt bedoeld. Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. zijn referenties getoond voor de Biltse korrelgrootte en schaal. Wij vinden het van belang dat deze referenties ook in het Ontwikkelperspectief worden opgenomen en wordt aangegeven dat deze richtinggevend zijn voor de verschijningsvorm. Aanvullend merken wij op dat de gebruikte referenties de hoogste woningen van de Groenekaneweg en Soestdijkseweg-Zuid betreffen en om die reden geen representatief beeld geven voor de overige woningen.
- 4.21 Uit de Welstandsnota 2013 volgt dat het huidige welstandsniveau voor de Schapenweide 'normaal' is. Dit staat ook op pagina 22 van het Ontwikkelperspectief. Er wordt echter nergens iets gemeld over het gewenste welstandsniveau voor de Schapenweide. Wij zijn van mening dat de ontwikkeling van de Schapenweide zich leent voor aanpassing van het welstandsniveau naar 'bijzonder'. Wij verzoeken om in het Ontwikkelperspectief op te nemen welke ambitie de gemeente heeft voor het welstandsniveau.
- 4.22 Naast de aanpassing van het welstandsniveau moet de toekomstige ontwikkelaar, parallel met het opstellen van een bestemmingsplan (of omgevingsplan), een beeldkwaliteitsplan opstellen. Dit is bevestigd tijdens de bijeenkomst voor direct omwonenden op 16 juli jl. Deze verplichting staat niet in het Ontwikkelperspectief opgenomen. Wij verzoeken om deze verplichting alsnog toe te voegen, omdat dit kaderstellend is voor de nadere planuitwerking.
- 4.23 Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. heeft het RVB aangegeven de grond aan één partij te verkopen, maar dat het life science deel en het woondeel naar verwachting door verschillende partijen zullen worden ontwikkeld. Daardoor zal de kans ook groot zijn dat beide delen niet gelijktijdig worden ontwikkeld. In dat opzicht vragen wij ons of hoe de samenhang tussen life science en wonen ten aanzien van korrelgrootte, materialisering en architectuur wordt geborgd.

5. Groen, bodem, water en natuur

Groen

- 5.1 Groen is van groot belang voor ruimtelijke kwaliteit, klimaatadaptatie (opvang van regenwater en tegengaan van hittestress en droogte), gezondheid (bewegen, spelen en ontmoeten), leefbaarheid (CO₂ vastlegging en schonere lucht) en biodiversiteit. In de Kadernota 2020-2024 staat dat de gemeente zich verbindt aan de operatie Steenbreek om de gevolgen van water- en hitteoverlast tegen te gaan en bij te dragen aan een klimaatbestendige en gezonde leefomgeving. Het belang van groen komt in het Ontwikkelperspectief onvoldoende naar voren. Wij vinden dat er in het Ontwikkelperspectief ambities en concrete kwaliteitseisen moeten worden gesteld ten aanzien van groen in het plangebied. Dit vormt wat ons betreft een belangrijk kader voor de biedboekprocedure en de nadere planuitwerking en sluit aan bij landelijke en provinciale beleidsdoelen (zie Klimaatagenda en Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie).
- 5.2 In de Structuurvisie Gemeente De Bilt 2030 wordt op pagina 25 de groene identiteit van de gemeente als een belangrijke kwaliteit genoemd: *'Het vele groen (bomenlanen, parken, groenstroken en tuinen) binnen de kernen draagt ook sterk bij aan de groene identiteit en de leefkwaliteit van de gemeente'*. Ook in het Groenstructuurplan 2014-2024 erkent de gemeente het belang van groen en bomen om het dorpsachtige karakter te behouden. De wijze waarop de ontwikkeling van de Schapenweide bijdraagt aan het behoud en de ontwikkeling van deze kernkwaliteit van de gemeente, zou wat ons betreft nadrukkelijk toegevoegd moeten worden aan het Ontwikkelperspectief.
- 5.3 Uit het Groenstructuurplan blijkt bovendien op pagina 55 dat de Schapenweide onderdeel is van de *'hoofdstructuur beplanting'*. Wij vragen ons af hoe deze aanduiding zich verhoudt tot de voorgestelde ontwikkeling van de Schapenweide.
- 5.4 Wij vinden dat het Ontwikkelperspectief te veel is gericht op het bieden van bebouwingmogelijkheden en te weinig op het voorzien in voldoende groen. Voor de delen rand en veld zijn geen randvoorwaarden of spelregels voor groen opgenomen. Om te voorkomen dat de onbebouwde delen in de bouwvelden grotendeels als parkeerplaats worden ingericht stellen wij voor om het oppervlak voor parkeren te maximeren (zie onder 2.25). Om de aanleg van voldoende groen te borgen en daarmee de beoogde groene uitstraling te garanderen stellen wij aanvullend voor om ook een minimum percentage groen per bouwveld op te nemen. Als voorbeeld verwijzen wij naar de 'groennorm', zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'Antoni van Leeuwenhoekterrein en omgeving 2013'. Uit artikel 5.1 onder h volgt dat *'minimaal 10 procent van het bestemmingsvlak ten behoeve van groenvoorzieningen moet worden ingericht'*.
- 5.5 Onder 4.13 hebben wij aangegeven dat de bebouwingvrije zone gevrijwaard moet worden van bijgebouwen, parkeren en ontsluiting. Om de kwaliteit en privacy van de bestaande omgeving te waarborgen vinden wij het noodzakelijk dat de bebouwingvrije zone groen wordt ingericht en groen moet blijven. Dit moet wat ons betreft als harde randvoorwaarde worden toegevoegd. Op pagina 31 van het Ontwikkelperspectief staat dat *'het groen in de rand een meer opgaand karakter en geslotener karakter heeft dan op het veld'*. Dit zou wat ons betreft duidelijker als randvoorwaarde moeten worden geformuleerd. Uitgangspunt bij de keuze voor het type groen zou wat ons betreft moeten zijn dat er geen sprake is van onevenredige nadelige effecten voor het uitzicht en de privacy van de direct omwonenden.
- 5.6 Bij de inrichting van de buitenruimte op de Schapenweide is het wat ons betreft ook wenselijk om te voorzien in voldoende ruimte voor speelvoorzieningen. Dit komt nergens in het Ontwikkelperspectief aan bod. Wij verzoeken om aan te geven hoe zich dat verhoudt tot het Speelruimtebeleid 2020-2030.
- 5.7 Op pagina 8 van het Ontwikkelperspectief staat de spelregel dat *'de groene kamerstructuur kan worden versterkt door missende verbindingen aan te planten'*. Dit is daarmee geen verplichting voor de toekomstige ontwikkelaar, terwijl het een fundamentele drager is van het stedenbouwkundig raamwerk. Wij vinden dat

de formulering moet worden aangepast, waardoor het versterken van de groene kamerstructuur een verplichting wordt.

- 5.8 In het Ontwikkelperspectief moet duidelijker worden benadrukt dat de bestaande bomen aan de randen van het plangebied worden behouden en ingepast. De boomstructuur aan de zijde van de Groenekanseweg lijkt onderdeel te zijn van de kamerstructuur. Wij hebben echter sterk de indruk dat veel bestaande bomen (onder andere ter plaatse van de mogelijke westelijke ontsluiting op de Groenekanseweg) niet worden ingepast. Ook het aanwijzen van de percelen langs de Soestdijkseweg-Zuid voor ontwikkeling leidt ertoe dat de bestaande bomen daar worden opgeofferd. Ook vragen wij ons af in hoeverre de bomen langs de begraafplaats en de Antoni van Leeuwenhoek worden behouden.

Bodem

- 5.9 Op pagina 25 van het Ontwikkelperspectief staat dat *'tijdens de oorlog verschillende woningen rondom de Schapenweide zijn verwoest door onder andere bombardementen'*. Wij zijn niet bekend met een bombardement in de directe omgeving van de Schapenweide. Mocht deze informatie kloppen, dan moet aan de ontwikkelaar worden meegegeven dat een risicoanalyse conventionele explosieven nodig is.
- 5.10 In het Ontwikkelperspectief wordt op pagina 29 aangegeven dat *'in de huidige situatie geen kabels en leidingen aanwezig zijn die een belemmering vormen'*. Dit is onjuist, omdat in het plangebied een gasleiding met een bebouwingsvrije zone ligt. Daarnaast leidt het ontwikkelen van de Schapenweide ertoe dat in het gebied ondergrondse infrastructuur moet worden aangelegd. Nieuwe kabels en leidingen (riool, drinkwater, elektra, glasvezel) zorgen voor een ruimteclaim en bebouwingsvrije zones. Uit het Ontwikkelperspectief blijkt niet waar deze nieuwe kabels en leidingen zijn voorzien. Gezien de mogelijke beperkingen lijkt het ons van belang daar in deze fase richtinggevende uitspraken over te doen.

Water

- 5.11 In het Ontwikkelperspectief wordt ten aanzien van water slechts ingegaan op enkele beperkingen in de huidige situatie. Er worden opvallend genoeg geen ambities en kaders gesteld ten aanzien van oppervlaktewater, grondwater en regenwater in de toekomstige situatie. Dat is een duidelijke tekortkoming. Wij vinden dat hiervoor ambities en kwaliteitseisen moeten worden opgenomen, die kaderstellend zijn voor de biedboekprocedure en de nadere planuitwerking.
- 5.12 Een klimaatbestendige inrichting van het plangebied is randvoorwaardelijk. Daarover is tot onze verbazing niets van terug te lezen in het Ontwikkelperspectief, terwijl dit een actuele en urgente opgave is. Bovendien heeft de gemeente in de startnotitie Strategie en maatregelen klimaatadaptatie 2021-2025 ambities geformuleerd ten aanzien van klimaatadaptatie. Het lijkt ons wenselijk dat de ambities ook in het Ontwikkelperspectief worden opgenomen en dat een klimaatadaptieve inrichting als kwaliteitseis wordt opgenomen. Daarbij gaat het onder meer om concrete regels voor de opvang, berging en afvoer van regenwater op de te ontwikkelen kavels. Verder zou de toekomstige ontwikkelaar moeten worden gestimuleerd om maatregelen te treffen die hittestress tegengaan.
- 5.13 De ontwikkeling van de Schapenweide zal leiden tot een grote toename van verhard oppervlak. Op grond van de Keur van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden moet 15 procent van deze toename worden gecompenseerd door extra waterberging. Daarnaast moet versnelde waterafvoer naar het oppervlaktewater worden voorkomen door het aanleggen van een infiltratiesysteem van een minimale omvang. Wij zijn van mening dat de verplichting tot het aanleggen van een infiltratiesysteem en het realiseren van extra waterberging belangrijke randvoorwaarden zijn, die nadrukkelijk in het Ontwikkelperspectief moeten worden verwerkt. Deze maatregelen zorgen namelijk voor een aanzienlijke ruimteclaim en zijn daarmee van invloed op de ontwikkelmogelijkheden.

- 5.14 Op pagina 28 van het Ontwikkelperspectief staat beschreven dat *'in het plangebied een tertiaire watergang ligt, waar een beschermingszone van twee meter van toepassing is'*. Wij veronderstellen dat in deze beschermingszone niet gebouwd mag worden. In dat opzicht lijkt het ons relevant dat deze watergang en bijbehorende beschermingszone worden opgenomen op de randvoorwaardenkaart, zodat hier bij de planontwikkeling rekening mee kan worden gehouden.
- 5.15 Uit het Ontwikkelperspectief blijkt niet wat de mogelijkheden zijn voor ondergronds bouwen. Omdat ondergronds bouwen negatieve gevolgen kan hebben voor het grondwater in en rondom het plangebied, moet de ontwikkelaar verplicht worden om de gevolgen van ondergrondse bebouwing voor grondwater nader te onderzoeken.

Natuur

- 5.16 In het Ontwikkelperspectief wordt geen aandacht besteed aan natuur en biodiversiteit. In dat opzicht wijzen wij op de motie over biodiversiteit die op 16 juli 2019 door de gemeenteraad is aangenomen (zie **BIJLAGE 9**). Uit die motie volgt dat *'biodiversiteit als belangrijk uitgangspunt wordt gehanteerd bij het opstellen van plannen met betrekking tot het groen in onze gemeente'*. Wij vinden dat er voor natuur en biodiversiteit concrete ambities en kwaliteitseisen moeten worden opgenomen en dat dit als kader moet worden opgenomen voor de biedboekprocedure en de nadere planuitwerking.
- 5.17 Het bos Houdringe, direct ten oosten van het plangebied, is onderdeel van Natuur Netwerk Nederland (NNN). De ontwikkeling van de Schapenweide mag niet leiden tot significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van dit NNN gebied. Daarvoor is uitgebreid ecologisch onderzoek nodig. Wij stellen voor dit nadrukkelijk te benoemen als verplichting voor de toekomstige ontwikkelaar.
- 5.18 Op pagina 18 van de Ontwikkelstrategie staat dat *'ontwikkelingen op de Schapenweide rekening dienen te houden met de ecologische structuur van omliggende gebieden'*. Uit de groenstructuurkaart op pagina 48 van het Groenstructuurplan 2014-2024 blijkt dat wordt ingezet op een ecologische relatie richting het plangebied vanuit bos Houdringe. Wij constateren dat deze doelstelling in het Ontwikkelperspectief op geen enkele wijze is geborgd. Op pagina 19 van het Ontwikkelperspectief staat verder dat *'het groen op de projectlocatie als transportroute fungeert voor aanwezige diersoorten'*. Wij vragen ons af hoe deze belangrijke functie wordt behouden of versterkt. Hiervoor lijkt het ons van belang om de Soestdijkseweg-Zuid van een faunapassage te voorzien zodat de barrièrewerking vermindert. Als dit nadrukkelijk in het Ontwikkelperspectief wordt opgenomen kan de toekomstige ontwikkelaar mogelijk worden gevraagd om aan deze ontwikkeling een financiële bijdrage te leveren.
- 5.19 Op pagina 28 van het Ontwikkelperspectief staat dat *'op basis van een quickscan wordt geconcludeerd dat beschermde soorten uit de soortgroepen zoogdieren, vleermuizen, jaarrond beschermde vogels, reptielen en amfibieën mogelijk een vaste verblijfplaats hebben in het plangebied'*. Het is ons bekend dat in het plangebied onder meer een dassenburcht aanwezig is. Daarnaast vormen de bomenrijen in en aan de rand van het plangebied een belangrijke foerageerroute voor vleermuizen. In het plangebied zijn ook nesten van jaarrond beschermde vogels aanwezig. De gevolgen van de ontwikkeling voor aanwezige beschermde soorten is echter niet in beeld gebracht. Dit is bepalend of ontheffing van de Wet natuurbescherming nodig is en in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig zijn. Een andere complicerende factor is de aanwezigheid van Japanse duizendknoop in het plangebied. Dit zou, gezien jurisprudentie over aansprakelijkheid, opgenomen moeten worden in het Ontwikkelperspectief.
- 5.20 Om te borgen dat de toekomstige ontwikkelaar in de nadere planuitwerking voldoende rekening houdt met natuur vinden wij het van belang dat hiervoor aan de voorkant kwaliteitseisen worden meegegeven. Veel gemeenten (zoals Amsterdam, Den Haag, Groningen en Ede) hanteren daarbij een puntensysteem voor natuurinclusief bouwen. De gemeente De Bilt heeft op dit gebied geen ambities geformuleerd. Wij vinden dat de gemeente voor de ontwikkeling van de Schapenweide natuurinclusief bouwen moet stimuleren. Dit kan door de ontwikkelaar te verplichten een minimum aantal punten te halen door

natuurinclusieve maatregelen in het plan op te nemen. Voorbeelden daarvan zijn groene daken, groene gevels, hagen als erfafscheiding, wadi's en neststenen voor huismussen en gierzwaluwen.

Groene bufferzone

- 5.21 Het ontwikkelen van de Schapenweide zal onvermijdelijk negatieve gevolgen hebben voor de biodiversiteit, de ecologische relatie met bos Houtringe als NNN gebied (zie 5.17) en het bieden van een vaste verblijfplaats aan beschermde diersoorten (zie 5.18). Wij vinden dat de onbebouwde rand ingevuld moet worden door een groene bufferzone, die als ecologische corridor plaats kan bieden aan de eerder genoemde diersoorten en kan fungeren als natuurlijke klimaatbuffer (zie ook 5.1). Een groene bufferzone kan een belangrijke bijdrage leveren aan het uitvoeren van de motie biodiversiteit en moet wat ons betreft als extra randvoorwaarde aan het Ontwikkelperspectief worden toegevoegd.
- 5.22 In een gesprek met Natuur en Milieufederatie Utrecht is door hen aangegeven dat een dergelijke groene bufferzone een ecologische corridorfunctie kan hebben, indien deze a) een natuurbestemming krijgt, b) geen fiets- en voetpaden bevat, zodat dieren en planten ruimte krijgen, c) met een robuuste, klimaatadaptieve aanplant van bomen ingevuld wordt, d) voldoende diep is ten behoeve van de rust en donkerte, zodat dieren zich er op willen houden en e) beheer gewaarborgd is. Aangezien in de al aanwezige bomenrijen fiets- en voetpaden gepland zijn, zullen deze een dergelijke natuurfunctie niet kunnen vervullen. Wij bepleiten dan ook een groene bufferzone aan de randen van de Schapenweide van minimaal 20 meter diep met een robuuste natuurlijke inrichting.
- 5.23 Ter compensatie van de ontwikkeling van de Schapenweide, is het mogelijk om de toekomstige ontwikkelaar een verplichting tot aanplant en een instandhoudingsverplichting voor de eerste jaren op te leggen. Voor beheer en onderhoud daarna kan in samenwerking met bewoners gezocht worden naar mogelijkheden voor (financiering van) onderhoud en beheer. Van de groenstrook kan een mandelig gebied gemaakt worden waarbij omwonenden aan beide zijden van de groenstrook gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het onderhoud. In veel nieuwbouwwijken kiezen gemeenten en ontwikkelaars er steeds vaker voor om grond in mandeligheid uit te geven. Het beheer van de groenstrook wordt dan verzorgd door een bewonersvereniging waar de mandelige eigenaren verplicht lid van moeten worden. Deze oplossing draagt tevens bij aan een versterking van het gemeenschapsgevoel en sociale cohesie. Tevens kan voor beheer via diverse projecten/fondsen gezocht worden naar mogelijkheden voor advies en financiering.
- 5.24 Een groene bufferzone zal daarnaast bijdragen aan een aangenaam en gezond woon- en leefklimaat voor huidige en toekomstige bewoners. Voor de direct omwonenden van de Groenekansegeweg en Soestdijksegeweg-Zuid kan een groene bufferzone zorgen voor het borgen van de privacy aan de achterzijde en het enigszins compenseren van geluidhinder en luchtverontreiniging aan de drukke voorzijde.

6. Participatie en communicatie

- 6.1 Op grond van artikel 2.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in een structuurvisie worden aangegeven *'op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding daarvan zijn betrokken'*. Op pagina 2 van het Ontwikkelperspectief wordt uitsluitend gemeld dat *'de uitgangspunten zijn aangepast op basis van de input die is verkregen op de participatieavonden van 12 december 2017 en 24 april 2018 en de inspraakreacties die zijn ontvangen'*. Wij hebben echter nooit een terugkoppeling gekregen op onze eerdere inspraakreacties van Bewonersvereniging Groenekansegeweg (zie **BIJLAGE 10**) en Vereniging Schapenweide Groen! (zie **BIJLAGE 11**). Daardoor is voor ons niet duidelijk in hoeverre eerdere inspraakreacties hebben geleid tot aanpassingen in het Ontwikkelperspectief.
- 6.2 In de Nota participatiebeleid 2019 heeft de gemeente geformuleerd dat *'participatie een noodzakelijke en vanzelfsprekende werkwijze is en dat de gemeente grote waarde hecht aan inbreng van burgers omdat zij de dagelijkse praktijk ervaren en daarmee waardevolle kennis kunnen delen'*. Verder staat hierin dat *'door samen*

*te werken de kwaliteit en de uitvoerbaarheid van beleid en projecten kan worden vergroot' en dat 'een goede samenwerking zorgt voor een grotere betrokkenheid bij en een groter draagvlak voor beleid en projecten'. Wij kunnen alleen maar constateren dat geen van deze voornemens bij de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief in praktijk zijn gebracht (zie **BIJLAGE 12**).*

- 6.3 In de communicatie- en participatiekalender Schapenweide (versie 6 februari 2018, zie **BIJLAGE 13**) is het participatieniveau vastgesteld op 'meedenken'. De participatieavonden en informatie aan de omwonenden zijn daarin echter opgenomen met niveau 'meeweten'. Ook wordt hierin bepaald dat een *'reactienota als resultaat van participatie, wat wel en niet is gedaan met de resultaten'* moet komen. Zoals aangegeven onder 6.1 is een dergelijke reactienota er nooit gekomen. Het meedenken is nooit vormgegeven. Opvallend is dat de bijeenkomsten die in 2018 nog werden aangeduid als 'meeweten', achteraf door de gemeente worden gepresenteerd als 'meedenken' (zie **BIJLAGE 14**). Zowel burgers als gemeenteraad wordt hiermee een onjuiste voorstelling van zaken gegeven.
- 6.4 Op 11 juli 2019 heeft de gemeenteraad een amendement (zie **BIJLAGE 6**) aangenomen, waarin is bepaald dat *'meedenken als participatieniveau vast te stellen cq. mee te geven voor het ontwikkelen van de Schapenweide'*. Vervolgens heeft de gemeenteraad op 29 november 2019 een motie (zie **BIJLAGE 15**) aangenomen waarin het college is verzocht *'te onderzoeken hoe de ontwikkeling begraafplaats het beste te combineren is met de ontwikkeling van de Schapenweide en de omwonenden bij deze ontwikkelingen te betrekken zoals in de vervolgstap is bedoeld (meedenken)'*. Het college heeft geen uitvoering gegeven aan zowel het amendement als de motie. In beide gevallen ging het om majeure wijzigingen in het plangebied, waarvoor werd verondersteld dat nieuwe participatie nodig was. Dit is in het contact met de projectleider ook herhaaldelijk toegezegd. De opdracht die de gemeenteraad ten aanzien van participatie aan het college heeft meegegeven is daarmee volledig genegeerd.
- 6.5 Het college heeft na de informatiebijeenkomst op 24 april 2018 geen enkel initiatief genomen om de omwonenden te informeren. De communicatie die tussen de gemeente en de direct omwonenden heeft plaatsgevonden was op initiatief van de omwonenden en vond plaats na langdurig aandringen en bestond uitsluitend uit informeel overleg (zie **BIJLAGE 16**). Wij hebben tijdens de gesprekken, maar ook tussentijds, geen enkele informatie gekregen over de inhoud van het Ontwikkelperspectief, noch is er enige inhoudelijke inbreng van onze kant mogelijk geweest. Conclusie is dat er in geen enkel opzicht sprake is geweest van het vastgestelde participatieniveau 'meedenken'.
- 6.6 Tijdens de informatiebijeenkomst op 2 september jl. werd door de gemeente de suggestie gewekt dat uitvoerige participatie met omwonenden heeft plaatsgevonden en dat invulling is gegeven aan het participatieniveau 'meedenken'. Daarbij is: 1) het versturen van een uitnodiging voor een informatiebijeenkomst opgevoerd als een participatiemoment, 2) een bijeenkomst met vertegenwoordigers omwonenden opgenomen als participatiemoment in mei 2018, dat nooit heeft plaatsgevonden; 3) de in 2020 op ons initiatief gevoerde gesprekken opgevoerd als participatiemomenten. Hiermee wordt een onjuiste en misleidende voorstelling van zaken gegeven.
- 6.7 Wij zijn bij de totstandkoming van het Ontwikkelperspectief genegeerd door het college en voelen ons in geen enkel opzicht serieus genomen. Gezien de Nota participatiebeleid en het vastgestelde participatieniveau 'meedenken', hadden wij ervan uit mogen gaan dat wij als omwonenden tussentijds om advies waren gevraagd en dat onze inbreng herkenbaar in het Ontwikkelperspectief zou worden meegenomen. Daar is werkelijk niets van terecht gekomen. Het college zou een voorbeeld moeten nemen aan gemeenten die wel ruimte bieden voor serieuze burgerparticipatie en daar goede ervaringen mee hebben, waaronder de gemeente Zeist (zie **BIJLAGE 17**).
- 6.8 In de huidige Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en in de ontwerp Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is het USP Bilthoven aangewezen voor 'experimenteeruimte'. In dat kader verwijzen wij naar de ontwerp Omgevingsvisie waar op pagina 158 staat: *'Als uitgangspunt voor het gezamenlijk om te stellen kader gelden voor ons mede de algemene noties over duurzaamheid en omgevingskwaliteit uit deze*

Omgevingsvisie. Het gaat ons er hierbij om dat belangen in een gebied bij elkaar worden gebracht en dat gezamenlijk nagedacht gaat worden over kwaliteiten van een gebied en wat er voor nodig is om een gebied een goede toekomst te gunnen'. Wij delen dit uitgangspunt van de provincie en vinden dat de participatie over de toekomst van de Schapenweide alsnog volgens dit principe moet worden ingevuld.

6.9 In lijn met de aanstaande Omgevingswet stellen wij voor het participatieniveau bij de nadere planuitwerking op te schalen naar meewerken of co-creatie, waarbij de gemeente de burger ziet als partner in de planvorming en het resultaat van de participatie zwaar laat meewegen in de besluitvorming. Verder zien wij graag dat geïnteresseerde ontwikkelaars, vergelijkbaar met de aanpak bij de verkoop van de penitentiaire inrichting Wolvenplein in Utrecht ([link website gemeente Utrecht](#)), in het kader van de voorselectie worden gevraagd een visie te geven over het betrekken van omwonenden en de wijze waarop bij de nadere planuitwerking invulling wordt gegeven aan participatie. Zodoende kunnen de belangen van de omwonenden ook in het vervolgproces worden gewaarborgd.

BIJLAGEN

- BIJLAGE 1** - Ruimtelijke verbeelding Ontwikkelperspectief Schapenweide d.d. 21 augustus 2020
- BIJLAGE 2** - Verkeerskundig advies Ontwikkelperspectief Schapenweide d.d. 5 oktober 2020
- BIJLAGE 3** - Brief Bewonersvereniging Groenekanseweg De Bilt over verkeersproblemen d.d. 5 juni 2020
- BIJLAGE 4** - Foto's verkeersdrukte Groenekanseweg en Soestdijkseweg-Zuid
- BIJLAGE 5** - Motie verkeersafwikkeling ontwikkeling Schapenweide M30-2018 d.d. 8 november 2018
- BIJLAGE 6** - Amendement verkeersafwikkeling en participatie Schapenweide A29-2019 d.d. 11 juli 2019
- BIJLAGE 7** - Motie meer woningen Schapenweide M40-2020 d.d. 2 juli 2020
- BIJLAGE 8** - Raadsvoorstel Ontwikkelperspectief Schapenweide d.d. 18 juni 2019
- BIJLAGE 9** - Motie biodiversiteit M29-2019 d.d. 16 juli 2019
- BIJLAGE 10** - Inspraakreactie Bewonersvereniging Groenekanseweg De Bilt d.d. 30 mei 2018
- BIJLAGE 11** - Inspraakreactie Vereniging Schapenweide Groen! d.d. 30 mei 2018
- BIJLAGE 12** - Mail Vereniging Schapenweide Groen! aan college over participatie d.d. 22 juli 2020
- BIJLAGE 13** - Communicatie- en participatiekalender Schapenweide, versie 6 februari 2018
- BIJLAGE 14** - Antwoordbrief college over participatie Schapenweide d.d. 6 augustus 2020
- BIJLAGE 15** - Motie ontwikkelen bouwlocatie begraafplaats M86-2019 d.d. 28 november 2019
- BIJLAGE 16** - Chronologisch overzicht contact Vereniging Schapenweide Groen! met gemeente
- BIJLAGE 17** - Ervaringen Gebiedsontwikkeling Nieuwe Stijl (GONS) gemeente Zeist d.d. 20 maart 2017