



Plan

BESTEMMINGSPLAN PARTIËLE HERZIENING DE HILT, EEMNES

concept

► ruimte voor ideeën

ruimtelijke
denkers

wissing

Partiële herziening
De Hilt, Eemnes

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Leeswijzer	3
Hoofdstuk 2 Huidige situatie plangebied	5
2.1 Planbegrenzing	5
Hoofdstuk 3 Beleid	7
Hoofdstuk 4 Herziening	9
4.1 Bouwaanduiding aaneengebouwd	9
4.2 Maximaal aantal woningen	9
4.3 Aanpassing bouwvlak / verplaatsen bestemmingsgrenzen	9
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	11
5.1 Bedrijven- en milieuzonering	11
5.2 Geluid	11
5.3 Externe veiligheid	11
5.4 Verkeer en parkeren	11
5.5 Luchtkwaliteit	12
5.6 Flora en Fauna	12
5.7 Stikstof	12
5.8 Archeologie	13
5.9 Bodem	13
5.10 Water	13
Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving	15
6.1 Inleiding	15
6.2 Planvorm	15
6.3 Systematiek bestemmingen	15
Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid	17
Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	19
8.1 Inleiding	19
8.2 Overleg en ter inzage legging	19

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de locatie De Hilt gelegen aan de Hasselaarlaan ter hoogte van nummer 1 in Eemnes is het planvoornemen om de voormalige locatie van een multifunctioneel centrum te herontwikkelen naar woningbouw. Het bestemmingsplan 'De Hilt' maakt de gewenste woningbouwontwikkeling mogelijk met verschillend woningaanbod in de vorm van grondgebonden woningen en appartementen.

Om aan te sluiten op de huidige woningvraag dient er een aanpassing in de woningtypen plaatsvinden. Op dit moment is er beperkt tot geen vraag naar vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen, maar wel veel behoefte aan rijwoningen. In de noordwestelijke hoek van het plangebied van bestemmingsplan 'De Hilt' is het alleen mogelijk om vrijstaande of twee-onder-één-kapwoningen te realiseren en dus geen rijwoningen. Daarom wordt met deze partiële herziening dit deel van het bestemmingsplan 'De Hilt' herzien, zodat hier aaneengebouwde woningen mogelijk wordt gemaakt. Het bestemmingsplan wordt herzien op de volgende punten:

- aanduiding 'aaneengebouwd' toevoegen in plaats van 'vrijstaand' en 'twee-aaneen';
- aantal woningen verhogen;
- bouwvlak en bouwgrenzen verplaatsen.

1.2 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding. Voorliggend document is de toelichting op de regels en de verbeelding. De toelichting is als volgt ingedeeld.

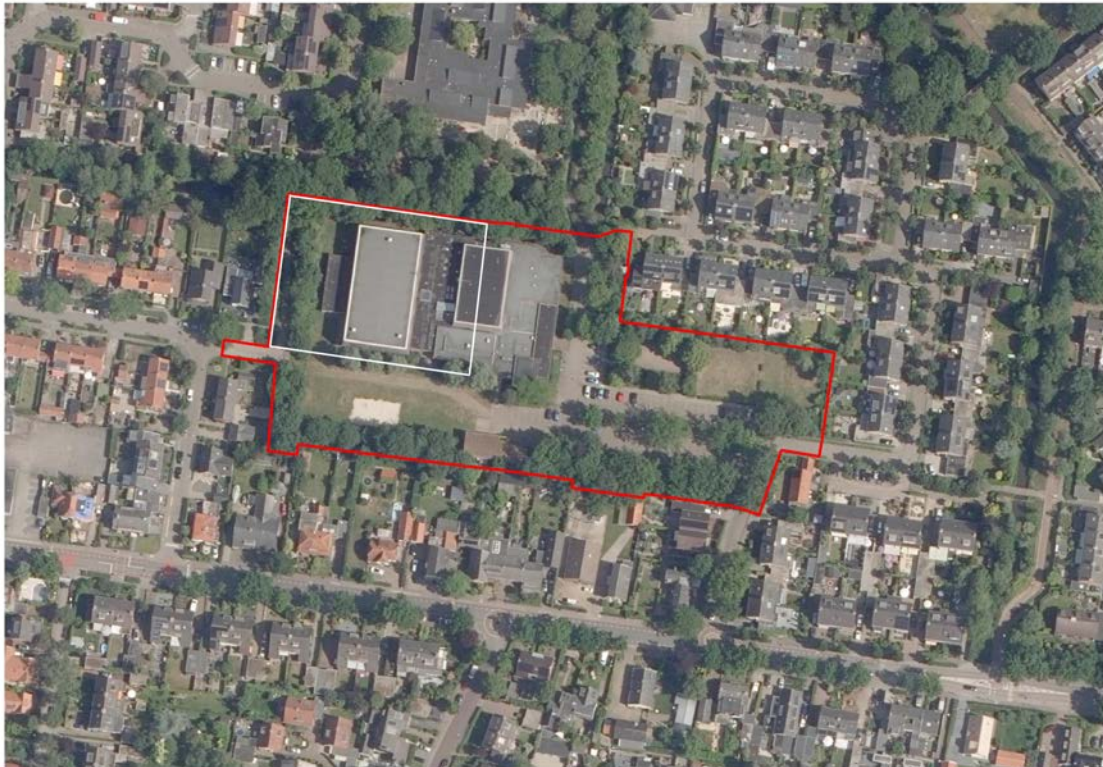
Hoofdstuk 2 beschrijft de planbegrenzing. De voorziene stedenbouwkundige opzet wordt niet opnieuw uiteengezet. Hiervoor wordt verwezen naar het bestemmingsplan 'De Hilt'. De nieuwe (ruimtelijke) beleidskaders die van toepassing zijn op het plangebied en de directe omgeving Hoofdstuk 3 behandeld. In Hoofdstuk 4 worden de aanpassingen van de herziening besproken en onderbouwd. In Hoofdstuk 5 worden de omgevingsaspecten besproken. In Hoofdstuk 6 worden de juridische aspecten van het plan uiteengezet, waar onder meer wordt verwezen naar het bestemmingsplan 'De Hilt'. Hoofdstuk 7 geeft een korte toelichting op de financiële aspecten van het plan. Hoofdstuk 8 tot slot bevat een beschrijving van de manier waarop omgegaan wordt met eventuele overlegreacties.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie plangebied

2.1 Planbegrenzing

Het plangebied ligt aan de Hasselaarlaan (ter hoogte van nr. 1) in Eemnes. Het plangebied is kadastraal bekend als een deel van perceelnummer 4370, sectie A gemeente Eemnes. Het plangebied ligt in de Noordbuurt. De partiële herziening heeft betrekking op het noord-westelijke gedeelte van het plangebied van bestemmingsplan 'De Hilt'.

In onderstaande afbeelding is het plangebied van het bestemmingsplan 'De Hilt' weergegeven in het rood en het plangebied van de partiële herziening is weergegeven in het wit.



Afbeelding ligging plangebied

Hoofdstuk 3 Beleid

De reikwijdte en aanpassingen van deze partiële herziening is zeer beperkt. Voor een onderbouwing van Rijks- en provinciaal beleid wordt verwezen naar het onderliggende geldende bestemmingsplan 'De Hilt'.

Ladder van duurzame verstedelijking

Ondanks de zeer beperkte reikwijdte van het planvoornemen wordt getoetst aan de ladder van duurzame verstedelijking. De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing als er sprake is van een nieuwe 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i Bro: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Toetsing

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op de wijziging van het aantal woningen van 4 naar 8 en het toevoegen van de aanduiding 'aaneengebouwd' waardoor de mogelijkheid ontstaat om rijwoningen te realiseren. In bestemmingsplan 'De Hilt' is onderbouwd dat op regionaal niveau er behoefte is aan passend woningaanbod voor verschillende doelgroepen. Daarnaast is er sprake van een bevolkingsgroei, waardoor doorstroming op de woningmarkt op gang gebracht dient te worden.

Op gemeentelijk niveau is er behoefte aan nieuwbouwwoningen, voldoende betaalbare sociale huurwoningen en woningen in de goedkope en middel dure huursector geschikt voor starters, maar ook voor senioren en rijwoningen voor gezinnen, die ook toekomstbestendig zijn.

Door het toevoegen van 4 extra (koop) rijwoningen draagt het planvoornemen bij aan het realiseren van de gevraagde rijwoningen voor gezinnen om de doorstroming op de woningmarkt op gang te brengen.

Conclusie

Het initiatief is getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking en voldoet hieraan.

Hoofdstuk 4 Herziening

4.1 Bouwaanduiding aaneengebouwd

Om rijwoningen mogelijk te maken is de aanduiding 'aaneengebouwd' opgenomen in deze herziening. Binnen het bestemmingsplan komt deze aanduiding op meerdere plekken voor. De bestaande regels van bestemmingsplan 'De Hilt' voor deze aanduiding worden daarmee ook van toepassing voor dit bouwvlak.

4.2 Maximaal aantal woningen

De wijziging van vrijstaande en twee-onder-één-kapwoningen naar rijwoningen resulteert in 8 in plaats van 4 woningen in het betreffende bouwvlak. Om deze 8 woningen mogelijk te maken is de maatvoering 'maximum aantal wooneenheden: 8' opgenomen.

4.3 Aanpassing bouwvlak / verplaatsen bestemmingsgrenzen

Voor de wijziging in de verkaveling van twee-onder-één-kapwoningen naar rijwoningen is een verschuiving van het bouwvlak en de omliggende bestemmingen noodzakelijk.

1. Voor de extra woningen worden ook extra parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiervoor is de bestemming 'Verkeer' aan de noordzijde verbreed.
2. De bestemmingen 'Wonen' en 'Tuin' verschuiven naar het zuiden door de verbreding van de verkeersbestemming.
3. Ook het bouwvlak is naar het zuiden verschoven vanwege de verbreding van de verkeersbestemming.
4. Vanwege de herverkaveling heeft er op meerdere plekken een aanpassing plaatsgevonden in de ligging van wegen, parkeren en groen. Deze aanpassingen zijn ook in de nieuwe verbeelding opgenomen.



*Links: Verkaveling Bestemmingsplan 'De Hilt' met 2 vrijstaande woningen en een twee-onder-één-kapwoning
Rechts: Aangepaste verkaveling met 8 rijwoningen*

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Bedrijven- en milieuzonering

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' is een onderzoek bedrijven- en milieuzonering uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aspect milieuzonering geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan 'De Hilt'.

Er wordt met dit planvoornemen geen woningbouw gerealiseerd dichtbij milieuhinderlijke functies dan in het bestemmingsplan 'De Hilt'. Derhalve wijzigt de milieukundige situatie ter plaatse niet en is een onderzoek niet noodzakelijk.

5.2 Geluid

Ten behoeve van de partiële herziening is door Stantec een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het te verwachten geluid van het wegverkeer. Het onderzoek is toegevoegd als Bijlage 1.

Het plangebied is niet gelegen in de geluidzone van een weg, spoorlijn of gezoneerd industrieterrein, waardoor vanuit de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. In het onderzoek zijn cumulatieve geluidbelastingen berekend van het verkeer op de Hasselaarlaan en de verbindingsweg van de Hasselaarlaan naar de Veldweg (beide een 30 km/uur-weg).

Uit de berekeningen blijkt dat de cumulatieve geluidbelasting varieert van 27 dB tot en met maximaal 39 dB. Gelet op de berekende cumulatieve geluidbelastingen is de milieukwaliteit (MKM L_{den}) ter plaatse van het bouwvlak voor de 8 woningen als 'goed' is aan te merken. Vanuit akoestisch oogpunt is zodoende sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaai levert geen belemmering op voor de realisatie van het planvoornemen.

5.3 Externe veiligheid

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Hieruit blijkt dat het aspect externe veiligheid niet zorgt voor een belemmering. Er worden geen woningen dichtbij gevaarlijke functies, inrichtingen of transportroutes gerealiseerd. Derhalve wordt gesteld dat voor dit planvoornemen het aspect externe veiligheid niet herbeoordeeld dient te worden.

5.4 Verkeer en parkeren

Verkeer

De verkeersgeneratie van de nieuwe woningen in het bouwplan is bepaald aan de hand van kentallen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeercijfers naar parkeernormen'. De verkeersaantrekkende werking voor zowel de grondgebonden woningen bedraagt 7 motorvoertuigbewegingen per etmaal (mv/etm). Daarbij is aangenomen dat de woningen worden gesitueerd in het gebiedstype 'rest bebouwde kom' en wordt uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk'. De realisatie van 8 woningen leidt tot een totale verkeersgeneratie van 56 mv/etm.

In de oude situatie hadden de 4 dure woningen volgens de CROW-publicatie 381 32 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Hierdoor is er sprake van een geringe toename van 24 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De omliggende wegen, De Hiltlaan en de Laarderweg kunnen deze geringe toename van het verkeer goed verwerken.

Parkeren

In de toelichting van het bestemmingsplan 'De Hilt' is aangegeven dat voor het totale plan 101 parkeerplaatsen nodig zijn

(inclusief de 4 woningen die met dit bestemmingsplan vervallen). Dit zijn 4 dure woningen en hebben daarmee een parkeernorm van 2 pp/woning. Voor deze 4 woningen gaat het dan om 8 parkeerplaatsen. Exclusief deze 4 woningen zijn er 93 parkeerplaatsen nodig (101 - 8).

De 8 nieuwe woningen vallen in de categorie middenduur (6 tussenwoningen) en duur (2 kopwoningen). Middendure woningen hebben een parkeernorm van 1,4 pp/woning. Voor de 6 tussenwoningen moeten er $6 \times 1,4 = 8,4$ parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Voor de 2 kopwoningen moeten $2 \times 2 = 4$ parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Samen zijn er naar boven afgerond 13 parkeerplaatsen nodig. Dit betekent, dat in de nieuwe situatie in totaal 106 parkeerplaatsen benodigd zijn (93 + 13).

In de huidige verkaveling zijn 101 parkeerplaatsen ingetekend (exclusief de plekken op eigen terrein bij de 4 top-dure woningen). Bij de 8 nieuwe woningen worden 8 parkeerplaatsen aangelegd in openbaar gebied. In totaal zijn er dan 109 parkeerplaatsen. Dit betekent, dat er ook na de herontwikkeling voldoende parkeerplaatsen zijn.

Conclusie

De aspecten verkeer en parkeren leveren geen belemmeringen op voor de realisatie van het planvoornemen.

5.5 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is geregeld in de Wet milieubeheer. Een specifiek onderdeel van deze wet is de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Hierin is bepaald wanneer de mate van de bijdrage aan de luchtverontreiniging verwaarloosbaar klein is. In het voorliggend plan is er sprake van het toevoegen van 4 extra nieuwe woningen boven op de 54 reeds toegestane woningen, waardoor de ontwikkeling als NIBM wordt beschouwd. Een toetsing aan de grenswaarden is niet nodig.

Beoordeling concentraties stoffen

Om inzicht te geven in de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging als gevolg van het plan zijn de concentraties uit de digitale monitoringstool, die behoort bij het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) bekeken. Uit de monitoringstool (2021) blijkt dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) ter plaatse van de dichtstbij gelegen doorgaande wegen, Laarderweg en de A27, nergens meer bedragen dan grenswaarden 40 µg/m³. De concentratie NO₂ bedraagt maximaal 19,53 µg/m³ en concentratie PM₁₀ bedraagt maximaal 16,85 µg/m³. De fijnstof (PM_{2,5}) concentraties zijn nergens hoger dan 9,4 µg/m³ (grenswaarde 25 µg/m³). Het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uurgemiddelde concentratie is maximaal 6,4 waardoor het maximum van 35 dagen eveneens niet wordt overschreden.

Conclusie

Gesteld wordt dat vanuit het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling.

5.6 Flora en Fauna

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Ten opzichte van dit onderzoek treden met dit bouwplan geen veranderingen op. Nadere onderzoeken naar dit aspect voor het planvoornemen wordt derhalve niet noodzakelijk geacht.

Wel worden er nieuwe woningen toegevoegd, hiervoor wordt een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd. Zie hiervoor paragraaf 5.7.

5.7 Stikstof

Door Stantec is voor het planvoornemen een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd. Het rapport is als Bijlage 2 bijgesloten.

De berekeningen zijn uitgevoerd met de AERIUS Calculator 2022.1. Uit de berekening blijkt dat de bouwfase en de toekomstige gebruiksfase van de nieuwe woningen niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van de stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. Op grond van de Wet Natuurbescherming geldt

een vrijstelling van de vergunningplicht en is nader onderzoek niet noodzakelijk. De Wet natuurbescherming vormt dan ook geen belemmering voor het planvoornemen.

Conclusie

Gesteld wordt dat vanuit het aspect Stikstof geen belemmeringen zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling.

5.8 Archeologie

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' zijn twee onderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bij de realisatie van de plannen binnen het plangebied geen archeologische waarden zullen worden verstoord en is het plangebied vrijgegeven en is er geen dubbelbestemming opgenomen ter plaatse van het plangebied. Er is hiermee geen belemmering voor de realisatie van het planvoornemen.

5.9 Bodem

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' is een onderzoek bodem uitgevoerd. Omdat er geen nieuwe bodemgevoelige functies worden gerealiseerd kan een nieuw bodemonderzoek achterwegen blijven. Het plan kan vanuit het aspect bodem worden gerealiseerd.

5.10 Water

Voor het bestemmingsplan 'De Hilt' is, op basis van een studie van Agel Adviseurs (tegenwoordig Stantec), een waterparagraaf geschreven. In de waterparagraaf is aangegeven dat binnen het project een waterberging nodig is van 204,57 m³. Het Waterschap Vallei & Veluwe heeft met de waterparagraaf ingestemd.

Door de wijziging in het aantal woningen, woningtypologieën en het verplaatsen van de bebouwing heeft dit gevolgen voor de waterparagraaf.

De totale oppervlakte van de woningen met garage van het oorspronkelijke plan (2 vrijstaand en 2 half vrijstaand) is ca. 385 m². De totale oppervlakte van de 8 rijwoningen is ca. 410 m². Het voetpad verschuift in de nieuwe situatie naar het zuiden en dat betekent door de aansluitingen aan beide zijden een toename van verharding van ca. 12 m². Er worden 8 parkeervakken van waterdoorlatende verharding aangelegd. In het oorspronkelijke plan werd op eigen terrein geparkeerd. Dat betekent een toename van ca. 100 m² waterdoorlatende verharding. Bij het oorspronkelijke plan werd er vanuit gegaan dat verharde inritten tot aan de garage werden aangelegd. Dat betekent in totaal ca. 130 m² verharding. Daar staat tegenover dat in de nieuwe situatie slechts ca. 12 m² aan toegangspadjes worden aangelegd. Dat betekent samengevat

Verharding	Oorspronkelijk plan (m ²)	Nieuw plan (m ²)
Dakvlak	385	410
Inrit	130	
Voetpad		12
Parkeervakken		100
Toegangspadjes		12
Totaal verharding	515	534
Totale toename		19

Het nieuwe plan, inclusief bovenstaande berekening is voor advies voorgelegd aan het Waterschap. Per mail van 28 februari 2023 is namens het Waterschap meegedeeld, dat de toename van verharding minimaal en te verwaarlozen is en dat er nog ruimte in het systeem zit. Het Waterschap is akkoord met de wijziging.

Conclusie

Er hoeft geen watercompensatie plaats te vinden. Het aspect water levert geen belemmeringen op voor het planvoornemen.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt in het kort ingegaan op de opbouw en inhoud van de regels van het bestemmingsplan Partiele herziening De Hilt, Eemnes. In de voorgaande hoofdstukken is de inhoud van de herziening besproken. De regels in dit bestemmingsplan zijn niets meer en niets minder dan de juridische vertaling van de gemaakte keuzes voor dit plangebied.

6.2 Planvorm

In deze herziening van het bestemmingsplan 'De Hilt' is gebruikgemaakt van de landelijke richtlijn Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. Hierin zijn verplichtingen opgenomen ten aanzien van de opbouw en presentatie van het bestemmingsplan. De landelijke richtlijn SVBP is opgenomen in de Wro. Daarnaast geldt per 1 oktober 2010 de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Deze wet introduceert nieuwe begrippen voor bestaande instrumenten, zonder deze (ingrijpend) inhoudelijk te wijzigen. Het bestemmingsplan is hiermee in lijn gebracht

6.3 Systematiek bestemmingen

De planregels zijn opgedeeld in hoofdstukken. Op het plan zijn de regels behorende bij het bestemmingsplan 'De Hilt' van toepassing.

Daarnaast zijn in de partiële herziening regels opgenomen die verplichte onderdelen zijn in de SVBP2012.

In het eerste hoofdstuk worden de inleidende regels gegeven. In Hoofdstuk 2 staan de bestemmingsregels. In Hoofdstuk 3 zijn vervolgens de algemene regels opgenomen. Tot slot staan in Hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de gemeente verplicht bij een procedure waarin bouwplannen zijn opgenomen als aangewezen in artikel 6.12 Wro juncto artikel 6.12 Besluit ruimtelijke ordening, een exploitatieplan vast te stellen. Geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld als het verhalen van kosten anderszins verzekerd is, bijvoorbeeld doordat een anterieure overeenkomst is gesloten met de initiatiefnemer.

In artikel 3.1.6 sub i van het Besluit ruimtelijke ordening is vastgesteld dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt met het bouwplan moet (economisch) uitvoerbaar zijn en kunnen worden gerealiseerd.

De gronden van het sportcentrum de Hilt en omliggende gronden zijn eigendom van de gemeente Eemnes. Voor de Hilt en omgeving heeft de gemeente een grondexploitatie geopend. Op basis van deze exploitatie kan worden geconcludeerd dat de verkoop van de gronden voor de bouw van de koopappartementen en koopwoningen rendabel is voor de gemeente. Ook dit plan is economisch uitvoerbaar.

Hoofdstuk 8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten verwerkt van het bestuurlijke vooroverleg (conform artikel 3.1.1 Bro). Overleg vindt plaats met de besturen van de betrokken gemeenten, waterschappen en met die diensten van de provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in geding zijn. Het genoemde overleg zal plaatsvinden aan de hand van het concept ontwerpbestemmingsplan. De resultaten van dit overleg zal in dit hoofdstuk worden opgenomen.

8.2 Overleg en ter inzage legging

Het ontwerp wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd zodat door belanghebbenden zienswijzen kunnen worden ingediend. Eventuele zienswijzen zullen worden betrokken in het planproces.

