

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Behoort bij raadsbesluit d.d. 26 juni 2014 tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Onderdoorgang Leijenseweg'.

Inleiding

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerp bestemmingsplan ‘Onderdoorgang Leijenseweg Bilthoven’ van 16 januari 2014 tot en met 26 februari 2014 bij de informatiebalie van het gemeentehuis ter inzage gelegen.

Het ontwerp bestemmingsplan is, conform de wettelijke vereisten, digitaal gepubliceerd en beschikbaar op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke website. Het was binnen voornoemde periode mogelijk om zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Er is tijdens de informatieavond op 30 januari 2014 en in de ingediende zienswijzen vooral gereageerd op de tijdelijke situatie gedurende de realisatiefase van het project, bijvoorbeeld de wens voor een tijdelijke spoorwegovergang en de tijdelijke verkeerssituatie.

Om de zienswijzennota overzichtelijk en leesbaar te houden is er voor gekozen om één uitgebreide reactie te geven op de eerdergenoemde thema's in Hoofdstuk 1 en in de reactie op de individuele zienswijzen hier naar te verwijzen en waar nodig specifiek inhoudelijk te reageren.

Tegen het ontwerp bestemmingsplan zijn 21 zienswijzen ingediend, waarvan 2 zienswijzen door één persoon, welke als één zienswijze is behandeld. Een groot gedeelte van de zienswijzen betreft primair de situatie welke ontstaat gedurende de daadwerkelijke realisatie van de beoogde onderdoorgang. De realisatiefase bedraagt circa 1,5 jaar.

Tot slot is in de nota van wijzigingen (hoofdstuk 3) een overzicht van de voorgestelde wijzigingen als gevolg van de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen opgenomen.

Hoofdstuk 1: Algemeen

- Tijdelijke overweg
- Verkeer
- Bereikbaarheid
- Doorstroming openbaar vervoer
- Bereikbaarheid hulpdiensten
- Afstemming projecten

Hoofdstuk 2: Zienswijzen, samenvatting en beantwoording

Hoofdstuk 3: Nota van wijzigingen.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Algemeen

Tijdelijke overweg

Met de aanleg van de onderdoorgang bij de spoorwegovergang bij de Leijenseweg komt er een einde aan de lange wachttijden bij één van de meest risicovolle spoorwegovergangen. De nieuwe onderdoorgang zal in combinatie met de nieuw aan te leggen rotondes zorgen voor een betere verkeersafwikkeling ter plaatse.

Deze onderdoorgang kan alleen aangelegd worden met extern gefinancierde gelden. Omdat het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie, het BRU en ProRail de noodzaak van een onderdoorgang ook inzien, hebben zij eenmalig en op korte termijn geld beschikbaar gesteld. Dit geld komt vooral van projecten die landelijk niet (tijdig) zijn doorgedaan.

Met het beschikbaar gestelde bedrag kan een sobere en doelmatige onderdoorgang gerealiseerd worden. Er is geen geld beschikbaar gesteld voor de aanleg van een tijdelijke overweg. Het realiseren van een tijdelijke en veilige overweg is kostbaar en tijdrovend; niet alleen de voorzieningen ter plekke, maar ook de infrastructuur van de treinen moet opnieuw worden ingeregeld. Verder heeft ProRail al in een vroegtijdig stadium laten weten niet te willen meewerken aan een tijdelijke overweg, juist met het oog op de veiligheid. De financiers hebben daarbij opgemerkt dat er in de nabije omgeving voldoende veiligere alternatieven zijn (omleiding via onderdoorgang bij station Bilthoven en fietsonderdoorgang bij de Berlagelaan). De Raad heeft bij de vaststelling van de uitgangspunten -en het daarbij behorende budget- geen extra bedrag beschikbaar gesteld voor de realisatie van een tijdelijke overweg. De externe financiering is beschikbaar gesteld onder de voorwaarde dat in 2014 gestart wordt met de realisatie van de onderdoorgang.

De aanleg van de onderdoorgang duurt ruim anderhalf jaar. De gemeente realiseert zich dat dit langere tijd overlast met zich meebrengt voor bewoners en ondernemers in De Leijen en in de omgeving van de Leijenseweg. De gemeente is onder andere in overleg met de Wijkraad om te kijken welke maatregelen zij kan treffen om de overlast te beperken en kijkt daarbij naar aspecten als bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.

Ook met de hulpdiensten heeft overleg plaats gevonden. Zij bevestigen dat zij tijdens de bouw van de onderdoorgang nog steeds binnen de wettelijke aanrijdtijden de wijk De Leijen kunnen bereiken.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Voordat er met de aanleg van de onderdoorgang wordt gestart, zal eerst bij de Leijenseweg/Massijslaan een rotonde worden aangelegd, waarbij fietsers voorrang krijgen.

Verkeer

De spoorovergang op de Leijenseweg zal ongelijkvloers worden uitgevoerd. De start van deze aanleg staat gepland voor december 2014 en zal ongeveer anderhalf jaar gaan duren. De spoorovergang is gedurende deze periode gesloten voor al het verkeer. Hierdoor zal al het verkeer van de wijk De Leijen via de Jan Steenlaan gaan rijden en gebruik maken van de reeds aangelegde onderdoorgang Soestdijkseweg. De maximale omrijtijd zal daarmee variëren van 5 tot 10 minuten voor gemotoriseerd verkeer.

Voldoende doorstroming van het verkeer over de Soestdijkseweg tijdens de afsluiting van de Leijenseweg is om een aantal redenen gewenst:

- De bereikbaarheid van de wijk de Leijen voor bewoners en bezoekers.
- Het waarborgen van de aanrijdtijden vanuit het zuiden voor de hulpdiensten (onder andere de brandweer).
- Vanaf 9 december 2013 rijdt de HOV-lijn 72 op de Soestdijkseweg Zuid in een frequentie van 4x per uur. De buslijn heeft een eindhalte op de Soestdijkseweg ter hoogte van het stationsplein en keert via de rotonde Jan Steenlaan in zuidelijke richting. Deze bushalte bij het stationsplein dient zonder noemenswaardig oponthoud voor de HOV-bussen bereikbaar te zijn. De bus dient daarom zo min mogelijk vertraging op te lopen als gevolg van mogelijke wachtrijvorming op de zuidtak van de rotonde Jan Steenlaan.

Voor het beoordelen van de verkeerssituatie ten tijde van de werkzaamheden, is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel. Dit model is een weergave van de situatie zoals die buiten op straat gaat ontstaan, zodat wij een inschatting kunnen maken of het wegennet voldoende capaciteit heeft om de doorstroming te waarborgen.

Bereikbaarheid wijk de Leijen

Het autoverkeer dat gebruik maakt van de rotonde Jan Steenlaan is in de ochtendspits wat lager dan in de avondspits. Daar staat tegenover dat er tussen 8.00 en 8.30 uur meer fietsers gebruik van de oversteek op de noordtak van de rotonde Jan Steenlaan. Er is dan een sterke piek van schoolgaande jeugd.

Autoverkeer moet op de rotonde voorrang verlenen aan overstekende fietsers, waardoor de afwikkelcapaciteit van de rotonde voor het autoverkeer afneemt.

Uit de simulatie blijkt echter dat, ondanks veel overstekende fietsers, de afwikkeling van het autoverkeer op de rotonde in het algemeen goed verloopt. Weliswaar vindt op de toeleidende takken van de rotonde enige wachtrijvorming plaats tijdens het oversteken van groepen fietsers, maar de wachtrijen van auto's lossen daarna snel weer op. Ook verkeer vanaf de Jan Steenlaan kan de rotonde vlot op- en afrijden.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Overigens verloopt ook de afwikkeling van het verkeer op de rotonde ten zuiden van het spoor vlot en goed. Ditzelfde geldt ook voor de avondspits.

De wachtrijvorming leidt in de avondspitsperiode tot langere rijtijden op de Soestdijkseweg. De extra rijtijd op het traject tussen de Groenekanseweg en de Jan Steenlaan als gevolg van de zwaardere verkeersbelasting bedraagt tijdens de piek ongeveer één minuut. Dit is geen grote vertraging en gelet op de tijdelijkheid van de situatie (anderhalf jaar) is dit dan ook als acceptabel te omschrijven.

De vertraging van één minuut is nog altijd minder dan in de voormalige situatie met een gelijkvloerse spoorwegovergang Soestdijkseweg, waarbij het verkeer 35 minuten per uur staat te wachten voor het spoor.

De avondspitssimulatie voor het jaar 2007 gaf namelijk een gemiddeld rijtijdverlies van anderhalf tot twee minuten. Bij gesloten spoorbomen liep de wachttijd in de simulatie zelfs op tot meer dan drie minuten.

Doorstroming openbaar vervoer op de Soestdijkseweg

Door de korte wachtrijen voor de rotonde is de halte bij het stationsplein voor de bus komende vanuit het zuiden zonder noemenswaardig oponthoud te bereiken. Vertrekkend busverkeer vanaf deze halte kan doorrijden tot aan de rotonde en ondervindt dus geen hinder van het autoverkeer op de toerit naar de rotonde. Bij de verkeerslichten op de kruisingen van de Soestdijkseweg met de Leijenseweg en Boslaan krijgen de bussen groenprioriteit en kunnen in voldoende mate doorrijden.

De aanrijtijden van de hulpdiensten

De tijd tussen de melding van een incident en het moment dat het eerste blusvoertuig van de brandweer ter plaatse is, is de opkomsttijd. Deze is opgebouwd uit drie elementen: de meldkamerverwerkingstijd, de uitruktijd en de aanrijtijd. Dit is vastgelegd in het dekkingsplan dat door de veiligheidsregio (in dit geval de VRU) wordt opgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuw dekkingsplan, waarin meer gespecificeerd gaat worden naar type locaties/functies etc. Momenteel geldt nog het dekkingsplan uit 2005. In het huidige dekkingsplan uit 2005 wordt gewerkt met een gemiddelde opkomsttijd van 8 minuten.

In het Besluit Veiligheidsregio's is echter een nieuw onderscheid gemaakt in opkomsttijden op basis van de verschillende functies die gebouwen kunnen hebben.

- Geen opkomsttijd hoger dan achttien minuten.
- 10 minuten bij gebouwen met een kantoorfunctie, industrie functie, sportfunctie, bijeenkomstfunctie of een overige gebruiksfunctie.
- 8 minuten bij gebouwen met een andere woonfunctie, of met een winkelfunctie, gezondheidszorgfunctie, onderwijsfunctie, of logiesfunctie.
- 6 minuten bij portiekwoningen, portiekflats of gebouwen met een woonfunctie voor verminderd zelfredzame personen.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

- 5 minuten bij gebouwen met een winkelfunctie met een gesloten constructie, gebouwen met een woonfunctie boven een gebouw met een winkelfunctie of gebouwen met een celfunctie.

De burgemeesters in de regio, die samen het bestuur van de VRU vormen, krijgen in de wet de mogelijkheid om te besluiten om voor specifieke locaties af te wijken van de bovengenoemde opkomsttijden. Dit kan alleen als de beslissing duidelijk gemotiveerd wordt. De maximale opkomsttijd bedraagt 18 minuten. Hiervan mag niet worden afgeweken. In het nieuwe dekkingsplan worden de opkomsttijden in beeld gebracht, geanalyseerd en voorzieningen en maatregelen beschreven. Dit nieuwe dekkingsplan is nog niet beschikbaar.

De benodigde reistijd (als onderdeel van de uitruktijd) van vrijwilligers is erg afhankelijk van de plaats waar zij wonen. Uit een overzicht van alle vrijwilligers van de brandweer is op te maken dat er voldoende vrijwilligers ten zuiden van het spoor wonen om een wagen met de juiste bemanning gevuld te krijgen bij een oproep. Met de postcommandant is geconcludeerd dat de kosten voor tijdelijke maatregelen om tijd te winnen bij een oproep niet in verhouding staan tot elkaar. Vrijwilligers ten noorden van het spoor zullen ten tijde van de aanleg van de onderdoorgang gebruik moeten maken van de onderdoorgang aan de Berlagelaan (te fiets) of de Soestdijkseweg.

De maximale aanrijtijd voor de brandweer vanuit de brandweerkazerne naar de wijk De Leijen bedraagt tijdens de onderdoorgangbouwwerkzaamheden in de avondspits ongeveer zeven minuten. We gaan er hierbij uit van de bestemming direct over het spoor op de Leijenseweg. Buiten de spitsperiode, bij een ongestoorde afwikkeling in de daluren, is de rijtijd via deze route ongeveer vijf minuten. De vertraging is daarmee niet groter dan tot voor kort de huidige wachttijd bij de spoorwegovergang Leijenseweg/Soestdijkseweg.

Met behulp van een calamiteitenregeling kunnen de aanrijdtijden van de brandweer geoptimaliseerd worden. Hiervoor zijn verschillende opties mogelijk. Dit kan handmatig ingesteld worden ter plaatse, vanaf de meldkamer of via een KAR-systeem (groenprioriteit bij verkeerslichten).

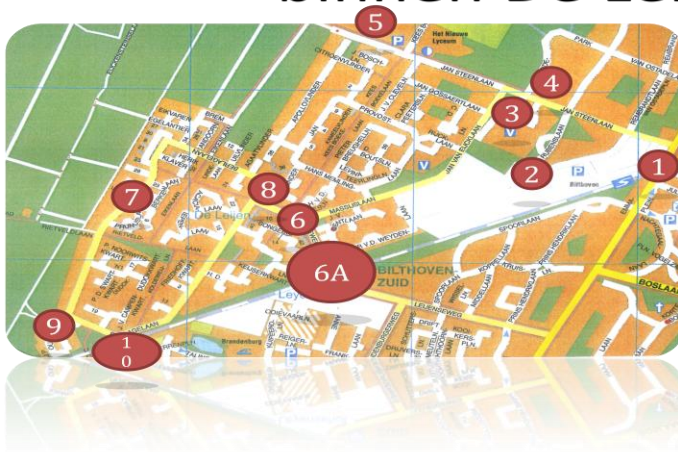
Het aantal uitrukken naar wijk de Leijen was in 2011 14 keer en in 2012 40 keer.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

De verschillende (bouw)projecten in de wijk de Leijen zijn op elkaar afgestemd

De komende jaren spelen verschillende (bouw)projecten in de wijk de Leijen. Het tegelijkertijd uitvoeren van deze projecten zou mogelijk problemen kunnen opleveren. Om hierin een goed inzicht te krijgen zijn alle lopende projecten geïnventariseerd en in de planning weggezet. Op basis van dit overzicht en bijbehorende plannings wordt binnen De Leijen een maatregelenpakket samengesteld om de ontsluiting gedurende de bouw zo goed mogelijk te laten verlopen. Dit pakket wordt nauwkeurig afgestemd met de betrokken hulpdiensten. Hieruit blijkt dat alleen de bouwactiviteiten rond De Leijen-zuid samenvallen met de bouw van de onderdoorgang. Het bouwverkeer blijft dan beperkt tot deze ontwikkeling.

Te verwachten ontwikkelingen binnen De Leijen



- 1) **Spoor centrum gebied,**
Jan Steenlaan/ Soestdijkseweg
- 2) **Rembrandtlaan,**
Rembrandtlaan/ Jan Steenlaan
- 3) **Nieuw- en verbouw Huize “Het Oosten”,**
Massijslaan / Jan Jan Steenlaan
- 4) **Hotel Heidepark,**
Jan Steenlaan/ Heidepark
- 5) **Kees Boekeschool**
Jan Steenlaan/ Kees Boekelaan
- 6) **Onderdoorgang Leijenseweg rotonde**
Leijenseweg/ Massijslaan
- 6 A) **Onderdoorgang Leijenseweg**
Leijenseweg
- 7) **Aanpassen Berlagelaan**
- 8) **Plannen Plus,**
Leijenseweg/ Berlagelaan
- 9) **De Leijen Zuid**
Berlagelaan/ Leijenseweg
- 10) **De Leijen zuid geluidsscherm**
Berlagelaan/ Leijenseweg

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Fietsveiligheid Jan Steenlaan

Om de (ervaren) verkeersonveiligheid ter plekke van een aantal oversteken op en in de omgeving van de Jan Steenlaan te verminderen, kunnen enkele aanvullende maatregelen worden gerealiseerd. Enerzijds gericht op het verhogen van de attentiewaarde van de oversteken door toepassing van een signaalverlichting in de oversteek op basis van het 'zebra-safe' principe. Anderzijds door het fysiek nadrukkelijker en duidelijker geleiden van de verschillende verkeersstromen op de Jan Steenlaan in samenhang met de oversteek. Daarvoor wordt op een deel van de Jan Steenlaan een extra middengeleider gemaakt. Op dit moment zijn de maatregelen al getroffen. Zebra-safe wordt binnenkort aangelegd. Dit geeft gelegenheid tot evaluatie voordat de Leijenseweg wordt afgesloten.

Na afsluiting van de Leijenseweg voor de bouw van de onderdoorgang ter plekke, zal de drukte op de Jan Steenlaan verder toenemen. De voorgestelde maatregelen worden vooralsnog voldoende geacht om ook gedurende de periode van afsluiting van de Leijenseweg voor een voldoende veilige afwikkeling van alle verkeer op de Jan Steenlaan te zorgen. Door de maatregelen nu uit te voeren, kan de werking ervan na de zomer 2014 worden geëvalueerd, waarna kan worden gezien of verdere optimalisatie nodig is.

Tijdelijke routes

De gemeente De Bilt onderzoekt of andere tijdelijke routes kunnen bijdragen aan een verminderen van de verkeersdrukke op de Jan Steenlaan, bijvoorbeeld het instellen van eenrichtingsverkeer in de driehoek Jan Steenlaan, Rembrandtlaan en Jan van Eycklaan. Hierdoor ontstaat ruimte in het profiel van de Jan Steenlaan, zodat fietsers meer ruimte krijgen. Een andere optie is het openstellen van de route Dwarslaan-Eyckensteinselaan (eenrichtingsverkeer), zodat verkeer in noordelijke richting de wijk De Leijen ook via deze route kan rijden, zodat de Jan Steenlaan wordt ontlast.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

1. Zienswijzen

Ingediende zienswijzen

Van de volgende personen is een zienswijze binnen de zienswijzenperiode ontvangen, deze zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk.:

Nummer	Naam
1.	Hoogheemraadschap “De Stichtse Rijnlanden, Ir. C.M. van Vliet namens de Dijkgraaf en hoogheemraden.
2.	Wijn & Stael Advocaten namens Plus Bilthoven, Plus Retail B.V. en Plus Vastgoed B.V.
3.	Mw. mr. F.A.M. van Gils-Buiskool Toxopeus & dhr. B.B. van Gils, Leijenseweg 30
4.	Politie Midden-Nederland, Leijenseweg 38 Bilthoven
5.	B.J. Nekeman, Jan Steenlaan 19 Bilthoven
6.	C.H. Wijn, Jan Steenlaan 21 Bilthoven
7.	Mevr. Hemmes van ’t Hoff, 2 ^e Brandenburgerweg 72 Bilthoven
8.	Van Riet Advocaten namens Rembrandtbeheer
9.	H.E. Frijlink, Leijenseweg 99 Bilthoven
10.	E.D.G.A. Hofstede, H.v.d. goeslaan 8 Bilthoven
11.	Mw. D.J.F. Hulk, P. Breughellaan 14, Bilthoven
12.	A.J. Janse, 2 ^e Brandenburgerweg 80 Bilthoven
13.	Mw. D Kievit – De Graaf, Leijenseweg 36 Bilthoven
14.	De Vos, Rouma en Van Suchtelen, Perenlaan 8, 12 en 14 Bilthoven
15.	Mw. M. Van Oyen, Hans Memlinglaan 20 Bilthoven
16.	W,M. Van der wielen, Hans Memlinglaan 10 Bilthoven
17.	M.M.C. van Verschuer, Bongerdlaan 38 Bilthoven
18.	Lemstra, Berlagelaan 56 Bilthoven
19.	Ypma, Anna Maria V Schuurmanlaan 16, Bilthoven
20.	Mw. T. Te Pas, Berlagelaan 161 Bilthoven

Beantwoording zienswijzen

Hierna worden de ingekomen zienswijzen naar aard en inhoud samengevat weergegeven. Tevens is het gemeentelijk commentaar, waartoe de desbetreffende zienswijzen aanleiding geven, opgenomen

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Hoogheemraadschap “De Stichtse Rijnlanden, Ir. C.M. van Vliet namens de Dijkgraaf en hoogheemraden.

Samenvatting zienswijze:

Naar aanleiding van overleg in het voortraject en de nadere uitwerking van de waterhuishouding door Movares is het waterschap akkoord met de berekening, dimensionering en werking van de wadi's.

Het Hoogheemraadschap ziet geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Ook ten aanzien van toelichting, regels en verbeelding van het definitieve ontwerp zijn er geen opmerkingen.

Reactie gemeente De Bilt

De gemeente neemt de reactie voor kennisgeving aan en dankt het Hoogheemraadschap voor haar constructieve bijdrage.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Wijn & Staal Advocaten namens Plus Bilthoven, Plus Retail B.V. en Plus Vastgoed B.V.

Samenvatting zienswijze:

1. Plan is in strijd met een goede ruimtelijke ordening en onvoldoende financieel onderbouwd. Er is een lappendeken van plannen, afwijkende vergunningen en beleid en knip- en plakwerk
2. Uitvoering is onderdeel van het (bestemmings)plan, men betwist dat een tijdelijke overweg niet mogelijk zou zijn en verwijst naar de opzet voor een tijdelijke overweg door Arcadis i.o.v. Plus die bij de zienswijze bij de Gebiedsvisie al is ingediend
3. Redenering dat er geen budget is voor een tijdelijke overweg en dat de subsidie voor de onderdoorgang slechts tijdelijk is, is naar mening van indiener in strijd met behoorlijk bestuur door onvoldoende zorgvuldige voorbereiding en motivering.
4. Alternatieve route Jan Steenlaan behandelt slechts de rotonde, niet de hele route, men vreest voor opstoppen.
5. De rotonde t.b.v. de bypass is te krap voor groot verkeer, waardoor gevaar ontstaat voor overig verkeer, het plan kan dus niet veilig worden uitgevoerd en is daarmee onzorgvuldig voorbereid.
6. Er was en is naar mening van indiener voldoende tijd om een tijdelijke overweg te realiseren, tijdsdruk is naar mening van indiener een onjuist en tardief argument. Ook het feit dat niet alle gronden in bezit zijn van de gemeente maakt dat zij moet onteigenen en dat vergt jaren waardoor tijdsdruk bij de realisatie van de onderdoorgang geen argument is volgens indiener.
7. Men stelt dat een tijdelijke overweg betaalbaar is en verwijst daarbij naar rapporten van Movares en Arcadis. Tevens heeft men aangegeven bij te willen dragen aan een tijdelijke overweg. Tevens wordt gewezen dat nadeelcompensatie substantieel kan zijn.
8. Indiener stelt dat niet is gemotiveerd waarom een gelijkvloerse kruising met extra veiligheidsvoorzieningen niet zou kunnen.
9. Men stelt dat variant 2 uit het Value engineering rapport een betere optie is.
10. Indiener stelt dat ten onrechte geen MER is uitgevoerd
11. Men stelt dat de waterparagraaf niet voldoet
12. Indiener stelt dat een goede belangenafweging ontbreekt
13. De toelichting is tegenstrijdig met de onderbouwing over de tijden dat de bomen dicht zijn.
14. In de toelichting worden verschillende bedragen genoemd aangaande het projectbudget. Inzicht in de genoemde bedragen ontbreekt. Voor de Plus geldt dat uit onderzoek blijkt dat er aanzienlijke schade geleden wordt als gevolg van de tijdelijke afsluiting. Niet is gebleken dat deze schade meegewogen wordt in de belangenafweging.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

15. Aan de Leijensweg 125 is een supermarkt gevestigd. Deze nieuwe supermarkt is niet betrokken in de financiële gevolgen van het plan. Door de aan te leggen bypass wordt deze locatie een betere locatie waardoor de Plus extra schade ondervindt.
16. De nieuwe situatie is doorberekend en leidt tot aanzienlijke schade. Bij de opstelling van dit plan is hiermee geen rekening gehouden. Het plan is derhalve ook niet uitvoerbaar.
17. De artikelen 7 en 8 zijn zodanig ruim dat het plan leidt tot rechtsonzekerheid.

Reactie gemeente De Bilt

Ad 1: De Gebiedsvisie is het leidende document waarin de ontwikkelingen in onderlinge samenhang zijn beschreven, indiener heeft tegen voornoemd plan reeds zijn zienswijzen in kunnen dienen en daar is ook op gereageerd. In dit geval wordt de stelling ook niet verder onderbouwd. De Wet ruimtelijke ordening verzet zich niet tegen het ‘opknippen’ van het gemeentelijk grondgebied in meerdere bestemmingsplannen.

Ad 2: zie algemene deel

Ad 3: Het bestemmingsplan voorziet in het ruimtelijk kader voor de onderdoorgang en is niet het kader voor de uitvoeringsfase. Dat in de uitvoeringsfase hinder ondervonden wordt is vervelend maar het voorzieningenniveau wordt niet blijvend verstoord als gevolg van de tijdelijke situatie. Anderzijds moet opgemerkt worden dat het bestemmingsplan zich niet verzet tegen een tijdelijke oplossing. Dat er geen budget beschikbaar is voor een tijdelijke overweg is een gegeven. Daarnaast dienen de voordelen van een tijdelijke overweg afgezet te worden te de (maatschappelijke)kosten. Hierin heeft de raad een weloverwogen besluitgenomen. Dit besluit is voor dit bestemmingsplan een van de uitgangspunten. Voor de realisering van de onderdoorgang is budget beschikbaar gesteld. Conform de gemaakte afspraken zal tijdig aanspraak gemaakt worden op dit budget voor fysieke werkzaamheden. Hiermee komt het ‘tijdelijke karakter’ van de toegezegde gelden te vervallen. Het plan voldoet aan een zorgvuldige voorbereiding.

Ad 4: zie algemene deel

Ad 5: De rotonde is op een juiste wijze gedimensioneerd. Groot verkeer zal bij de bochten van de bypass gebruik moeten maken van beide rijstroken. Deze situatie is niet ongebruikelijk en komt in zijn algemeenheid vaker voor. Dit betekent niet dat deze situatie per definitie verkeersonveilig is. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de situatie verkeersveilig is. Vorenstaande laat onverlet dat verbetering wel denkbaar is.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 6: Of een tijdelijke overweg in tijd gezien aangelegd kan worden is geen ruimtelijk relevant aspect dat in het kader van dit bestemmingsplan beoordeeld wordt. Een verdere inhoudelijke reactie is dan ook niet noodzakelijk. Het is duidelijk dat na het wegen van alle aspecten niet gekozen is voor een tijdelijke overweg. Deze afweging is een op zichzelf staande afwegingen welk geen directe relatie kent met het ruimtelijk nagestreefde eindbeeld. Het feit dat niet alle gronden in eigendom zijn van de gemeente is meegenomen is deze afweging.

Ad 7: Van nadeelcompensatie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening zal naar verwachting geen sprake zijn omdat daar een vergelijk gemaakt wordt van de eindsituatie. In de eindsituatie is het bedrijf van reclamant beter bereikbaar dan dat nu het geval is. Of ook tijdelijke schade vergoedbaar is in het kader van de Wet ruimtelijke ordening laat zich op voorhand, gezien de jurisprudentie op dit aspect, lastig in schatten. Naar het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan kan het college, na het indienen van een verzoek hiertoe, een gewogen besluit nemen. Daarnaast kan er schade ontstaan bij een rechtmatig overheidshandelen. Hiervan is pas sprake als er onevenredige -dat wil zeggen: boven het normale bedrijfsrisico uitstijgende- schade ontstaat die op een beperkte groep ondernemers drukt. In deze gevallen komt het égalité beginsel in beeld. Of daarvan sprake is moet worden vastgesteld op grond van de omstandigheden van het geval.

Ad 8: Bij een gelijkvloerse kruising is de kans op een aanrijding niet uit te sluiten. De spoorbomen van de overweg bij de Leijenseweg zijn voor een groot gedeelte per uur gesloten. Extra veiligheidsvoorzieningen kunnen niet voorkomen dat ongeduldige passanten bij het dicht gaan of dicht zijn van de spoorbomen toch het spoor passeren. Daarnaast hebben in het verleden verschillende incidenten, waaronder met dodelijke afloop, plaatsgevonden waarbij het verkeer ingesloten raakte tussen de gesloten spoorbomen. Dit vormt mede de aanleiding om de overweg te vervangen voor een onderdoorgang.

Ad 9: Dit bestemmingsplan is een uitwerking van een eerder gemaakte keuze in het kader van de ‘Value engineering studie’. Voor de argumentatie betreffende de gemaakte keuze wordt terug verwezen naar het toenmalige besluit. Wat nu voorligt is de planologische uitwerking van de meest wenselijk variant.

Ad 10: De activiteit, het aanleggen wijzigen of uitbreiden van een landelijke spoorweg is benoemd in kolom 1. Een MER plicht ontstaat indien het een aanpassing over meer dan 5 kilometer betreft. In casu is hier geen sprake van. Derhalve kan volstaan worden met een vormvrije MER beoordeling. In het kader van het bestemmingsplan zijn alle relevante milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Daarmee is de gemeenteraad van De Bilt in staat alle milieugevolgen mee te wegen in haar

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

besluitvorming en is invulling gegeven aan de vormvrije MER beoordeling. In de plantoelichting is dit niet terug te lezen. De toelichting zal aangepast worden zodat duidelijk is op welke wijze invulling is gegeven aan de vormvrije MER.

Ad 11: De waterparagraaf is afgestemd en goed bevonden door het Hoogheemraadschap. Hiermee wordt voldaan aan de verplichtingen zoals opgenomen in het Bro en heeft water in voldoende mate onderdeel uitgemaakt van de besluitvorming.

Ad 12: De te maken belangenafweging valt uiteen in meerdere aspecten. Het nu voorliggende bestemmingsplan ziet op de ruimtelijke eindsituatie. Het behoeft in de optiek van de gemeente geen uitgebreid betoog dat in casu een ongelijkvloerse kruising ruimtelijk prevaleert boven een gelijkvloerse kruising. Dat dit in het algemeen ruimtelijk prevaleert, bij een hoge spoorintensiteit, is een gegeven.

Ad 13: De toelichting is hierin inderdaad niet volledig eenduidig. Dit wordt aangepast.

Ad 14: De onduidelijkheid over het projectbudget zal worden verduidelijkt in de plantoelichting. Voor inzicht in de financiële haalbaarheid is het van belang dat op hoofdlijnen inzichtelijk is of het plan financieel uitvoerbaar is. De financiële gegevens zoals deze nu beschikbaar zijn geven dit inzicht in voldoende mate. In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.

Ad 15: De vestiging van de supermarkt aan de Leijenseweg 125 is geen direct gevolg van dit bestemmingsplan. Dat de locatie gunstiger komt te liggen als gevolg van de bypass kan zo zijn. In het kader van de civieltechnische ingreep is dit echter lastig mee te wegen. Meer in het algemeen dient meegewogen te worden of het voorzieningen niveau onevenredig wordt aangetast als gevolg van dit bestemmingsplan. Hiervan is geen sprake. Daarnaast is er in optiek van de gemeente geen sprake van een causaal verband in deze.

Ad 16: In de plantoelichting zal nader onderbouwd worden hoe omgegaan wordt met de eventuele omzetschade. In de besluitvorming over het bestemmingsplan zal specifiek bij de gemeenteraad aandacht gevraagd worden voor dit aspect. Op voorhand kan wel gesteld worden dat in de algehele belangenafweging het belang van een verkeersveilige spoorwegovergang prevaleert boven het tijdelijke ongemak. Vorenstaande laat onverlet dat wanneer het tijdelijke ongemak het bedrijfsrisico overstijgt een verzoek tot tegemoetkoming in de kosten op grond van de Algemene wet bestuursrecht ingediend kan worden.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 17: De betreffende artikelen zullen nader geclausuleerd worden.

Aanpassing

Toelichting	In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.
Regels	De artikelen 7 en 8 worden nader geclausuleerd. Artikel 7 lid C komt te vervallen. In artikel 8 wordt verduidelijkt wat verstaan wordt onder een technisch betere realisering.
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Mw. mr. F.A.M. van Gils-Buiskool Toxopeus & dhr. B.B. van Gils, Leijenseweg 30

Samenvatting zienswijze:

1. Men vreest geluidsoverlast, de Omgevingsdienst geeft in haar rapport aan dat onderzoek naar railgeluid gewenst is, er zouden ook metingen worden gedaan naar het spoorgeluid aan de achterzijde van de woning, dat is niet gebeurd, beloofde extra informatie van mw. Tomaso van ProRail is ook niet gekomen.
2. Indiener vreest trillinghinder door drempels en verzoekt een type drempel toe te passen dat voor zo min mogelijk hinder of schade kan geven
3. Indiener kan op het ontwerp niet zien of de afspraken m.b.t. breedte inritten ter plaatse worden nagekomen
4. Het hekwerk langs de zijwanden is een klimrek voor kinderen, haag is vooral in het begin onvoldoende, verzoek tot aanpassing (groen)ontwerp
5. College houdt te weinig rekening met lokale belangen, als risicodrager is de gemeente verantwoordelijk voor schade en kosten voor de omgeving, budgetoverschrijding is een doelredenering en wordt niet onderbouwd

Reactie gemeente De Bilt

Ad 1: Er is door de geluidskundige van ProRail een “expert judgement” gemaakt van de geluidsemissie veroorzaakt door spoorweglawaai. De wijziging van het bestemmingsplan voor de onderdoorgang ter hoogte van de Leijenseweg betreft een wijziging van het wegverkeer. Het spoor wijzigt niet. De onderdoorgang maakt ook geen ander gebruik van de spoorlijn mogelijk, zoals een hogere snelheid of een grotere treinintensiteit. De nieuwe spoorbaanconstructie die nodig is voor de onderdoorgang ter hoogte van de Leijenseweg is qua geluidsemissie gelijk of gelijkwaardig. Evenals in de bestaande situatie wordt het spoor aangelegd als een lang gelast spoor met betonnen dwarsliggers in ballast.

De geluidsemissie van de spoorlijn ter hoogte van de Leijenseweg zal daarom niet wijzigen ten gevolge van de bouw van een onderdoorgang. De variabelen die samen de geluidsemissie bepalen blijven gelijk, zoals: de snelheid, het type bovenbouwconstructie of de geluidschermen. Omdat het spoorgebruik niet wijzigt, wijzigen ook de zogenaamde gpp-waarden niet als gevolg van dit project. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan Onderdoorgang Leijenseweg is daarom geen berekening uitgevoerd.

Ad 2: Door de Omgevingsdienst zijn trillingsberekeningen gemaakt. Er is gerekend met een hoge veiligheidsmarge. Op basis van deze resultaten heeft de gemeente besloten drempels met een hoogte van 8 cm en/of een oprit-afrit van 1.50 meter lengte uit te voeren, waarmee de kans op trillingshinder afneemt. Wanneer na realisatie van de rotonde met drempels trillingshinder wordt ondervonden, kunnen er trillingsmetingen

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

worden verricht. Deze metingen geven een veel grotere nauwkeurigheid dan de berekeningen nu kunnen weergeven. Wettelijk zijn er geen normen voor trillingshinder. Wel zijn er richtlijnen.

Ad 3: Het bestemmingsplan spreekt zich niet uit over de minimale of maximale breedte van een inrit. Deze is enkel planologisch toegestaan. In het technische uitvoeringsbestek is terug te zien of alle gemaakte afspraken zijn meegenomen.

Ad 4: Het bestemmingsplan spreekt zich enkel en alleen uit over de maximale hoogte van een hekwerk. De gemaakte opmerking is dan ook ruimtelijk niet relevant. Uiteraard wordt de opmerking wel meegenomen in de verdere technische uitwerking.

Ad 5: Indien als gevolg van een rechtmatig overheidshandelen, in casu het vaststellen van het bestemmingsplan, in de uitvoering schade ontstaat welke aan te merken is als onevenredige schade kan hiervoor verzocht worden om een tegemoetkoming in de schade, niet zijnde planschade. Bij het bepalen van het schadebedrag zal wel rekening gehouden moeten worden met een zeker maatschappelijk risico.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Politie Midden-Nederland, Leijenseweg 38 Bilthoven

Samenvatting zienswijze:

1. De politie wil graag in overleg over de mogelijke verkoop van de gronden, het wijzigen van de planologische rechten en de realisatie van woningbouw of kleine bedrijven in de toekomst
2. Er is geen specifiek geluidsonderzoek gedaan naar het pand van de politie, en de intensiteiten en belasting nemen toe, men vreest geluidsoverlast en vraagt de gemeente hoe zij een goed werkklimaat garandeert
3. Men vreest stofoverlast door de dichtbij komende bypass en vraagt de gemeente hoe zij een goed werkklimaat garandeert
4. Men vreest door trillingshinder schade aan het gebouw
5. Daar vreest men voor de veiligheid, aangezien de bypass op korte afstand van de gevel komt.
6. Hoe blijft de bereikbaarheid van het politiebureau tijdens de aanleg van de onderdoorgang gegarandeerd.

Reactie gemeente De Bilt

Ad 1: Van deze opmerking wordt kennisgenomen. Het gevraagde overleg zal door de betreffende betrokken ambtenaar geïnitieerd worden.

Ad 2: Een kantoorgebouw is, in het kader van de Wet geluidhinder, geen geluidsgevoelige bebouwing. In de toelichting op het bestemmingsplan is gemotiveerd dat voldaan wordt aan de geldende wet en regelgeving. Daarnaast is door ProRail aangegeven dat de geluidsemissie als gevolg van de aanpassing van het spoor in vergelijking met de bestaande situatie niet of nauwelijks veranderd. De bypass wordt in gericht als een 30 km/u weg. In het kader van de Wet geluidhinder kent een dergelijke weg geen onderzoekszone naar geluidshinder.

Ad 3: In en nabij het plangebied van de onderdoorgang van de spoorlijn Utrecht – Amersfoort worden de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof niet overschreden. Dit betekent dat de ontwikkelingen voldoen aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer. Hiermee wordt ook voldaan aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent dat de onderdoorgang voor het aspect luchtkwaliteit haalbaar is. De Milieudienst acht deze ontwikkeling ook wenselijk, omdat het verkeer beter zal doorstromen. Uit het onderzoek van de ODRU valt blijkt dat de concentratie stikstofdioxide en fijn stof zich ruimschoots beneden de wettelijk toegestane jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram per m³ bevinden. De uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide wordt vanaf concentraties boven de 60 microgram per m³ overschreden. De concentraties in het plangebied bedragen maximaal 32 microgram per m³, wat betekent dat ook aan de

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

uurgemiddelde grenswaarde wordt voldaan. In de huidige situatie staan ontstaat wachtrijvorming wanneer de spoorbomen gesloten zijn. Ook zien we dat er bij de kruising 2e Brandenburgerweg/Leijenseweg in de spits ter hoogte van de 2e Brandenburgerweg wachtrijvorming ontstaat. De concentratie stikstofdioxide neemt door het verdwijnen van de wachtrijvorming af.

Ad 4: Door de Omgevingsdienst zijn trillingsberekeningen gemaakt. Er is gerekend met een hoge veiligheidsmarge. Op basis van deze resultaten heeft de gemeente besloten drempels met een hoogte van 8 cm en/of een oprit-afrit van 1.50 meter lengte uit te voeren, waarmee de kans op trillingshinder afneemt. Wanneer na realisatie van de rotonde met drempels trillingshinder wordt ondervonden, kunnen er trillingsmetingen worden verricht. Deze metingen geven een veel grotere nauwkeurigheid dan de berekeningen nu kunnen weergeven. Wettelijk zijn er geen normen voor trillingshinder. Wel zijn er richtlijnen. Binnen deze richtlijnen wordt een kantoorgebouw in mindere mate als trillingsgevoelig aangemerkt.

Ad 5: In overleg met reclamant zal bekeken worden of fysieke maatregelen noodzakelijk zijn. Binnen het planologisch kader kunnen deze maatregelen getroffen worden.

Ad 6: Dat het politiebureau bereikbaar moet zijn is een gegeven. In de werkplannen en met de inrichting van het werkterrein zal hiermee rekening gehouden worden. Indien gewenst kan in een nog in te plannen overleg dit nader worden toegelicht.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze B.J. Nekeman

Samenvatting zienswijze:

De Leijen moet gedurende de werkzaamheden bereikbaar blijven. Hiervoor worden twee redenen aangevoerd.

1. De Leijen moet voor hulpdiensten snel toegankelijk zijn. Als de toegangsroute tot de wijk wordt beperkt tot enkel via de Jan Steenlaan, zal De Leijen in geval van congestie of van een ongeval op de Jan Steenlaan voor autoverkeer nagenoeg onbereikbaar zijn.
2. De Jan Steenlaan is reeds een zeer drukke straat waardoor in het schoolseizoen per dag honderden schoolkinderen fietsen. Een forse aanwas van het autoverkeer zal de veiligheid van de fietsers in de straat ernstig in het gedrang brengen.

Reactie van de gemeente De Bilt

De zienswijze bevat geen inhoudelijke reactie op het bestemmingsplan en het nagestreefde eindbeeld. De zorg wordt uitgesproken over de feitelijke situatie gedurende de periode van bouw. In het algemene deel van de Nota zienswijzen wordt hierop in gegaan.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze C.H. Wijn

Samenvatting zienswijze:

De Leijen moet gedurende de werkzaamheden bereikbaar blijven. Hiervoor worden twee redenen aangevoerd.

1. De Leijen moet voor hulpdiensten snel toegankelijk zijn. Als de toegangsroute tot de wijk wordt beperkt tot enkel via de Jan Steenlaan, zal De Leijen in geval van congestie of van een ongeval op de Jan Steenlaan voor autoverkeer nagenoeg onbereikbaar zijn.
2. De Jan Steenlaan is reeds een zeer drukke straat waardoor in het schoolseizoen per dag honderden schoolkinderen fietsen. Een forse aanwas van het autoverkeer zal de veiligheid van de fietsers in de straat ernstig in het gedrang brengen.

Reactie van de gemeente De Bilt

De zienswijze bevat geen inhoudelijke reactie op het bestemmingsplan en het nagestreefde eindbeeld. De zorg wordt uitgesproken over de feitelijke situatie gedurende de periode van bouw. In het algemene deel van de Nota zienswijzen wordt hierop in gegaan.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Mevr. Hemmes van 't Hoff

Samenvatting zienswijze:

1. Als gevolg van de plan gaan in de openbare ruimte parkeerplaatsen verloren. Hierdoor moet er langer gelopen worden.
2. Waarom niet ingang parkeergarages aan de andere kant?
3. Geen noodoverweg is onverantwoord gedurende de periode van bouw

Reactie van gemeente De Bilt

Ad 1: Het aantal openbare parkeerplaatsen blijft nagenoeg onveranderd. Daarmee treedt er geen wijziging op als gevolg van het plan. In planologisch opzicht doet het plan geen uitspraken over het aantal parkeerplaatsen. Deze zijn binnen de ruime bestemmingslegging in theorie overal mogelijk. Wel is het zo dat uit de toelichting in onvoldoende mate inzicht is gegeven in de parkeersituatie. Het plan wordt hierop aangepast.

Ad 2: Aan de andere kant van deze woningen zijn andere woningen gepland. Het toevoegen van inritten om bij de parkeergarages te komen, gaat ten koste van de perceelgroottes van deze woningen. Ook kan dit in de praktijk leiden tot een toename van de parkeerdruk op de Tweede Brandenburgerweg, aangezien bewoners en bezoeker toch het liefst voor de voordeur parkeren.

Ad 3: Verwezen wordt naar het algemene deel van de beantwoording.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze van Van Riet Advocaten namens Rembrandtbeheer

Samenvatting zienswijze:

1. In paragraaf 4.9 van de plantoelichting is expliciet vermeld dat ook het spoor wordt aangepast. Als gevolg hiervan staat vast dat het ontwerpbestemmingsplan een plan is als bedoeld in onderdeel C 2 van de bijlage van het Besluit Milieueffectrapportage, zodat het maken van een milieueffectrapportage verplicht is.
2. De aanpassing van de Leijenseweg en de ontsluitingsweg, evenals de aanleg van de bypass zijn aan te merken als een autoweg als bedoeld onder 1a. van onderdeel A van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Het opstellen van een MER rapportage is derhalve verplicht.
3. De onderdoorgang is aan te merken als een bijzondere constructie als bedoeld in onderdeel D 2.2 van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, ingevolge waarvan het maken van een milieueffectrapportage verplicht is.
4. In artikel 3.1 lid 3 Provinciale verordening is bepaald dat de toelichting op een ruimtelijk plan binnen het 'Stedelijk gebied' een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet toegelicht op welke wijze in het ontwerpbestemmingsplan rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen. Het plan is daarmee in strijd met de Provinciale verordening.
5. In artikel 2.3 lid 2 PRV is bepaald dat een ruimtelijk plan binnen het 'Infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug' bestemmingen en regels bevat die de grondwaterkwaliteit met het oog op de drinkwaterwinningen en de kwelstromen naar natuurgebieden beschermen bij functiewijzigingen. In de planregels van het ontwerpbestemmingsplan ontbreken bestemmen en regels als bedoeld in artikel 2.3 lid 2 PRV.
6. In het bestemmingsplan wordt onvoldoende rekening behouden met de aanwezige bodemvervuiling op het Inventum-terrein. Bronbemaling kan tot gevolg hebben dat middels grondwaterstromen de vervuiling zich verder verspreid.
7. In artikel 3.7 leden 2 en 3 PRV is bepaald dat een ruimtelijk plan binnen het als 'Mobiliteitstoets' aangewezen gebied een beschrijving bevat van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben en of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de diverse modaliteiten kunnen ontstaan, alsmede dat, indien sprake is van relatief grote verkeerseffecten, een mobiliteitstoets zoals beschreven in de bijlage Mobiliteitstoets, behorende bij de PRV, wordt uitgevoerd.
8. In de plantoelichting is vermeld dat het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, niet akkoord was met de waterparagraaf, maar nergens wordt

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

toegelicht waarom de waterbeheerder niet akkoord was met de waterparagraaf, terwijl ook niet wordt toegelicht welk wateradvies de waterbeheerder heeft verstrekt, laat staan dat wordt toegelicht hoe rekening is gehouden met dat wateradvies.

9. In paragraaf 5.2.1 van het DuBo-Convenant wordt vermeld dat het NP GGW door de gemeente De Bilt zal worden gehanteerd bij het opstellen en beoordelen van bestekken voor GGW werken, waarbij zoveel mogelijk zal worden gekozen voor duurzame alternatieven. In paragraaf 4.5 van de plantoelichting wordt het voormelde herhaald. Echter, iedere uitwerking hiervan ontbreekt, zowel in de planregels als in de plantoelichting.
10. In het bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan variant 1, zoals opgenomen in de vastgestelde gebiedsvisie. Variant 2 zou in een later stadium ook gerealiseerd kunnen worden. Voorgaande bevestigt het standpunt van reclamant dat er geen stedenbouwkundige en verkeerskundige afweging heeft plaatsgehad, maar dat de gemeenteraad zijn oren heeft laten hangen naar de bewoners van de Anne Frankbuurt. Als variant 2 in een later stadium wellicht zou kunnen, dan ziet belanghebbende namelijk niet in waarom dit nu niet het geval zou kunnen zijn.
11. In artikel 4.1 onder f van de planregels van het ontwerpbestemmingsplan is bepaald dat de voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder meer parkeervoorzieningen. Onduidelijk is echter of er daadwerkelijk parkeervoorzieningen zullen worden gerealiseerd, waar dit exact zal gebeuren en hoeveel dit er zullen zijn, terwijl eveneens volstrekt onbekend is of deze parkeervoorzieningen louter zullen voorzien in de parkeerbehoefte van de huurders van het bedrijvenpark Leyensehof, of dat het openbare parkeervoorzieningen zullen zijn. Reclamant concludeert dan ook dat het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende zekerheid biedt als compensatie voor de parkeerplaatsen die worden wegbestemd, waardoor belanghebbende onder meer niet langer kan voldoen aan de voorwaarde, zoals deze is verbonden aan de destijds aan haar verleende vrijstelling en bouwvergunning voor de oprichting van de drie bedrijfsgebouwen.
12. Uit het verkeersadvies blijkt dat bij de aansluiting op de rotonde en de bocht naar de overkluizing van de Leijenseweg vrachtwagencombinaties de gehele rijbaan nodig hebben om de bocht te kunnen maken. Dit wordt als verkeersonveilig ervaren. Daarnaast wordt in het verkeersadvies vermeld dat bij de aansluiting van de bypass op de rotonde fietsers in de knel komen bij het passeren van juist een truck met oplegger, zodat wordt voorgesteld een doorsteek voor fietsers te maken. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hierover echter niets vermeld.
13. In artikel 3.1.6 lid 1 onder f Bro is bepaald dat de plantoelichting de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan dient te bevatten, waaronder de financiële en economische uitvoerbaarheid. Er is niet onderbouwd hoe het projectbudget

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

is samengesteld. Uit niets blijkt hoe hoog de kosten zijn, dat de kosten daadwerkelijk binnen het projectbudget zullen blijven of zelfs met welke kosten rekening is gehouden. Ieder inzicht daarin ontbreekt. Daarnaast ontbreekt ook inzicht in het verwervingsbudget en het aangehouden budget voor nadeelcompensatie.

14. Reclamant kan zijn verhuurdersverplichting niet meer nakomen als gevolg van het wegvallen van parkeervoorzieningen.
15. PLUS Bithoven zal als gevolg van de tijdelijke afsluiting van de spoorovergang gedurende één tot anderhalf jaar minder goed bereikbaar zijn en daardoor omzetting lijden.
16. Uit het bestemmingsplan blijkt niet hoe omgegaan wordt met de bovengenoemde schadegrondslagen en of het plan uitvoerbaar is.
17. Gelet op de rechtszekerheid van belanghebbenden dient in een afwijkingsbevoegdheid in voldoende mate te worden bepaald in welke gevallen en onder welke voorwaarden hiervan gebruik mag worden gemaakt. De in artikel 7 opgenomen afwijkingsregels zijn in onvoldoende mate begrensd. Daarnaast zijn de regels niet in overeenstemming met de beleidsregels in het kader van het BOR.
18. Reclamant is van mening dat de wijzigingsbevoegdheid onvoldoende objectief is begrensd. Het criterium dat "een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken" of "de werkelijke toestand van het terrein" toepassing van de wijzigingsbevoegdheid noodzakelijk zouden moeten maken, is veel te subjectief.

Reactie van de gemeente De Bilt

Ad 1: De activiteit, het aanleggen wijzigen of uitbreiden van een landelijke spoorweg is benoemd in kolom 1. Een MER plicht ontstaat indien het betreft een aanpassing over meer dan 5 kilometer. In casu is hier geen sprake van. Derhalve kan volstaan worden met een vormvrije MER beoordeling. In het kader van het bestemmingsplan zijn alle relevante milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Daarmee is de gemeenteraad van De Bilt in staat alle milieugevolgen mee te wegen in haar besluitvorming en is invulling gegeven aan de vormvrije MER beoordeling. In de plantoelichting is dit niet terug te lezen. De toelichting zal aangepast worden zodat duidelijk is op welke wijze invulling is gegeven aan de vormvrije MER.

Ad 2: Verwezen wordt naar de begripsbepalingen van het Besluit, onderdeel A. De aanwezigheid van een MER-plicht ontstaat indien de activiteit is vermeld in onderdeel C en voor welke plannen dit geldt. In casu is er geen MER-plicht. Hierboven is nader uitgelegd op welke wijze invulling is gegeven aan de vormvrije MER. Voor de volledigheid moet opgemerkt worden dat de aanleiding voor deze vormvrije MER niet gelegen is in de verlegging, aanpassing of aanleg van de in het bestemmingsplan betrokken wegen.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 3: De activiteit is benoemd in kolom 1. Een MER plicht ontstaat indien het een bijzondere constructie betreft met een lengte van meer dan 500 meter. In casu is hier geen sprake van. Derhalve kan volstaan worden met een vormvrije MER beoordeling. In het kader van het bestemmingsplan zijn alle relevante milieuaspecten inzichtelijk gemaakt. Daarmee is de gemeenteraad van De Bilt in staat alle milieugevolgen mee te wegen in haar besluitvorming en is invulling gegeven aan de vormvrije MER beoordeling. In de plantoelichting is dit niet terug te lezen. De toelichting zal aangepast worden zodat duidelijk is op welke wijze invulling is gegeven aan de vormvrije MER.

Ad 4: Het bestemmingsplan is voorgelegd aan de provincie Utrecht ter beoordeling. Hierbij is door de provincie Utrecht geen strijdigheid geconstateerd met de Provinciale verordening. Daarnaast moet verwezen worden naar de toelichting op het betreffende artikel. Hierin is terug te lezen dat: *“Bij zowel het bouwen als renoveren van kantoren en woningen en bedrijfsruimten als het herstructureren of aanleggen van woonwijken en bedrijventerreinen is het van belang dat gemeenten en initiatiefnemers nadenken over het gebruik van alternatieve vormen van energie en energiebesparende technieken (onder andere toepassen van restwarmte, Warmte Koude Opslag en aardwarmte). Hiermee dragen ruimtelijke plannen bij aan het doel van 10% duurzame energiegebruik in 2020 zoals verwoord in de PRS.”*. Het behoeft geen verdere toelichting dat het betreffende artikel niet is opgenomen voor infrastructurele werken.

Ad 5: Het onderhavige bestemmingsplan is voorgelegd aan de provincie Utrecht ter beoordeling en wordt in overeenstemming geacht met de verordening. Anderszijds moet opgemerkt worden dat het bestemmingsplan maar in zeer beperkte mate voorziet in functiewijzigingen. Agevraagd kan worden of überhaupt aanvullende bepalingen opgenomen dienen te worden. Anderzijds wordt in de plantoelichting nauwgezet in gegaan op de gevolgen van de planontwikkeling op de waterhuishouding. Hier ontstaan geen knelpunten.

Ad 6: Ruimtelijk dient getoetst te worden of de aanwezige bodemkwaliteit zich verzet tegen het ‘nieuwe gebruik’. De bodemkwaliteit binnen het plangebied verzet zich hier niet tegen. Vorenstaande laat onverlet dat de ogen niet gesloten kunnen worden voor de aanwezige bodemvervuiling op het naastgelegen terrein. Zoals in de toelichting is vermeld dient voorkomen te worden dat verontreinigd grondwater of vervuiling wordt verplaatst, de werkzaamheden mogen de grondwatersanering niet belemmeren. In de verdere planuitwerking en uitvoering van de werkzaamheden zal hier rekening mee gehouden worden. Voorgaande brengt niet met zich mee dat de aanwezige bodemkwaliteit zich verzet tegen het vaststellen van dit bestemmingsplan, temeer de sanering van het Inventum terrein in financieel opzicht niet drukt op het onderhavige plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 7. Uit de toelichting op het betreffende artikel is te herleiden dat indien een ruimtelijke ontwikkeling omvangrijke verkeersstromen veroorzaakt middels een mobiliteitstoets beoordeeld moet worden wat voor gevolgen dit heeft voor het verkeersnetwerk. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een herontwikkeling van de bestaande verkeersstructuur. De herontwikkeling op zichzelf beschouwd genereert geen extra verkeer. Een mobiliteitstoets is daarom dan ook achterwege gelaten.

Ad 8: Het hoogheemraadschap kon zich niet vinden in de voorgestelde infiltratievoorziening. Hierover heeft nader overleg plaatsgevonden met Movares en het Hoogheemraadschap. In reactie op het ontwerp bestemmingsplan heeft het Hoogheemraadschap zich te kunnen vinden in het ontwerpbestemmingsplan en de voorgestelde infiltratie voorziening.

Ad 9: Het is juist dat een verdere uitwerking ontbreekt. In de plantoelichting is aangegeven welk toetsingskader wordt gebruikt bij de verdere planuitwerking en vergunningverlening. In het ruimtelijk kader wat het bestemmingsplan creëert is geen verdere sturing mogelijk. Daarnaast dient vermeld te worden dat in de bestekfase hier pas verdere duidelijkheid over te geven is. Voor de vaststelling van het ruimtelijke kader, lees het bestemmingsplan, is dit geen belemmering dan wel is dit in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Ad 10: De raad heeft in het kader van de gebiedsvisie een gewogen beslissing genomen welke variant de voorkeur geniet. Het is evident dat reclamant zich niet kan vinden in deze keuze. Echter deze keuze is gemaakt op grond van meerdere motieven en overwegingen. Hiervoor wordt verwezen naar de besluitvorming omtrent de gebiedsvisie. De vastgestelde gebiedsvisie is het beleidsmatige kader waarbinnen het bestemmingsplan opgesteld dient te worden. Uiteraard kan dit kader ter discussie gesteld worden maar de vraag die voorligt is of het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze vraag kan positief beantwoord worden. In de zienswijze wordt niet gemotiveerd welk belang er voor reclamant in gelegen is te kiezen voor variant 2 of welke belangen geschaad worden doordat er een keuze is gemaakt voor variant 1.

Ad 11: De opgenomen bestemming maakt de aanleg van parkeerplaatsen mogelijk. Uit de tekening welke is opgenomen in de plantoelichting blijkt dat op het nieuwe voorterrein fysiek ruimte is voor de aanleg van 36 parkeerplaatsen. Hiermee kan voorzien worden in voldoende parkeergelegenheid. Per saldo komt er slechts een parkeerplaats te vervallen. Echter met een verdere optimalisatie van de inrichting is het mogelijk te voorzien in een gelijk aantal parkeerplaatsen.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 12: Uit het geciteerde onderzoek van Grontmij blijkt dat ook in de eindsituatie er sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor dit onderdeel is het bestemmingsplan dan ook in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan zoals deze ter inzage heeft gelegen kent een ruime verkeersbestemming. Binnen deze ruime bestemming is het mogelijk de verbetervoorstellen van Grontmij te incorporeren. Dat de plantoelichting niet specifiek alle oplossingen beschrijft staat niet in de weg aan de aanleg van de doorsteek zoals door de Grontmij is beschreven.

Ad 13: Of binnen de kosten kan worden gebleven is op voorhand niet te zeggen bij een dergelijk project. Uiteraard wordt hier wel op gestuurd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient aannemelijk gemaakt te worden of het beoogde plan financieel uitvoerbaar is. Hiervoor dient er inzicht te zijn in de kosten en de wijze waarop deze kosten gedragen kunnen worden. Uit jurisprudentie blijkt dat ‘enig inzicht’ geboden moet worden. Hiervan is in casu sprake. Dat er geen inzicht worden geboden in het verwervingsbudget voor gronden van derde en compensatiebedragen spreekt voor zich. Indien hier op voorhand inzicht in wordt gegeven zou dit de financiële positie van de gemeente verslechteren. Wanneer hiervan sprake is hoeft geen inzage gegeven te worden van deze bedragen.

Ad 14: Zoals reeds eerder is gemotiveerd komen de 37 parkeerplaatsen niet te vervallen. De opgenomen bestemming verzet zich niet tegen de aanleg van parkeervoorzieningen. Blijkens de inrichtingstekening is de aanleg van voldoende parkeervoorzieningen mogelijk. Reclamant wordt dan ook niet gevolgd in zijn stelling dat hij niet meer kan voldoen aan zijn verhuurdersverplichting. De gemeente is van mening dat de situatie voor de huurders juist beter wordt in de voorgestelde situatie.

Ad 15: Niet uitgesloten wordt dat er sprake zal zijn van omzetsderving. Hoofregel is wel dat in een geordende samenleving ook enige ongemakken geduld moeten worden. Slechts ingeval dat er sprake is van schade welke boven het normale bedrijfsrisico uitstijgt kan er aanleiding zijn tot nadeelcompensatie. - In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.

Ad 16: Financiële uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan betreft primair de vraag of de voorgenomen bestemmingswijziging financieel realiseerbaar is. Onderdeel van deze uitvoerbaarheid is ook de eventuele planschade die hieruit voorkomt. De schade welke, eventueel geleden worden, ten gevolge van de tijdelijke situatie is naar verwachting niet aan te merken als planschade. Wel kan er aanleiding zijn door nadeelcompensatie. Uit de exploitatie doorrekening, waarvan op hoofdlijnen een weerslag is opgenomen in de plantoelichting, blijkt dat het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is. Zoals reeds is aangegeven wordt schade, als gevolg van het niet na komen van

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

verhuurdersverplichtingen niet voorzien. Eventuele omzetschade, voor zover deze een normaal bedrijfsrisico overstijgt, kan voor vergoeding in aanmerking komen. Dit komt ten laste van het geraamde budget voor de aanleg van de spoorvoorziening. In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.

Ad 17: Artikel 7 betreft de algemene afwijkingsregels. In de afwijkingsregels zijn objectieve normen gesteld, te weten inhoudsmaten en hoogtematen. Hiermee zijn de afwijkingsregels in voldoende mate begrensd. De verwijzing naar de beleidsregels in het kader van het BOR gaat in dit geval niet op. De beleidsregels geven een nadere invulling aan de bevoegdheden die het college heeft in het kader van het BOR. Hier betreft het de beleidsruimte die de gemeenteraad geeft, in het kader van het bestemmingsplan, aan het college.

Ad 18: De gemeente is van oordeel dat de wijzigingsbevoegdheid in voldoende mate is begrensd. Waar reclamant van oordeel is dat met deze bevoegdheid ook bestemmingen buiten het plangebied gewijzigd kunnen worden kan reclamant hierin niet gevolgd worden. Waar verwezen wordt naar het woord technisch is niet bedoeld op technologische ontwikkelingen maar betreft het bouwtechnische inpassing van bouwwerken.

Aanpassing

Toelichting	- De uitkomsten van de vormvrije MER worden in de plantoelichting opgenomen - De waterparagraaf wordt aangepast op de instemming van het Hoogheemraadschap - In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.
Regels	- Artikel 7 lid c komt te vervallen - In artikel 8 wordt de ‘technisch betere realisering’ verder verduidelijkt.
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze is deels gegrond en leidt tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Frijlink

Samenvatting zienswijze:

1. Door de rotonde verdwijnen twee parkeerplaatsen. Deze worden elders in het gebied gecompenseerd zo is toegezegd in het bewonersoverleg. In het bestemmingsplan wordt dit niet teruggevonden.
2. In het huidige ontwerp zijn drempels getekend en op verzoek aangepast. Dit zou de trillingen verminderen. Dit betekent niet dat de trillingen en de daarbij behorende overlast is opgelost. Het uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op huizen met een betonnen vloer. Dit is niet representatief voor de woning van reclamant. De woning heeft een houtenvloer. Houten vloeren geleiden geluid en trillingen op een andere wijze dan betonnen vloeren.
3. Verzocht wordt de fietspaden aan te passen zodat deze eenzijdig bereden worden. Hiermee wordt filevorming voorkomen en blijft het voordeel van de aanleg van de onderdoorgang bestaan.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: Het bewonersoverleg over de daadwerkelijke inrichting is een continu proces tot overeenstemming bereikt is over het daadwerkelijke ontwerp. Het bestemmingsplan en de daarin opgenomen afbeeldingen is een momentopname. Derhalve zijn tekeningen van de inrichting achterhaald. In het vast te stellen plan zal de meest recente inrichtingstekening opgenomen worden.

Ad 2: Het klopt dat houten vloeren geluid en trillingen op een andere wijze geleiden dan betonnen vloeren. Om dit exact te kunnen berekenen zijn specifieke bouwkundige gegevens van de betreffende woningen noodzakelijk, zoals gegevens wat betreft de fundering en maximale overspanningen. De door de Omgevingsdienst gemaakte trillingsberekeningen zijn indicatief. Er is gerekend met een hoge veiligheidsmarge. Op basis van deze resultaten heeft de gemeente besloten drempels met een hoogte van 8 cm en/of een oprit-afrit van 1.50 meter lengte uit te voeren, waarmee de kans op trillingshinder nog verder afneemt. Een nauwkeurigere berekening zal enkel meer schijnzekerheden tot gevolg hebben. Wanneer na realisatie van de rotonde met drempels trillingshinder wordt ondervonden, kunnen er trillingsmetingen worden verricht. Deze metingen geven een veel grotere nauwkeurigheid dan de berekeningen nu kunnen weergeven. Als de metingen de trillingshinder onderschrijven, kan er voor een gewijzigde uitvoering van de drempel(s) worden gekozen. Een wijziging van het planologische regime is hiervoor niet noodzakelijk.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 3: De keuze voor tweerichtingsverkeer voor fietsers heeft te maken met het ontwerp van de onderdoorgang. Een eenrichting fietspad aan twee zijden van de onderdoorgang bleek een te grote investering. Dit is de reden dat gekozen is voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de onderdoorgang. De rotonde op de kruising Tweede Brandenburgerweg/Leijenseweg krijgt dus te maken met een tweerichtingen fietspad aansluiting. Bij een eenrichtingsrotonde moet een fietser vanuit de 2^{de} Brandenburgerweg de rotonde helemaal rondfietsen om op dit fietspad uit te komen. De ervaring leert dat fietsers die niet gaan doen, maar de weg oversteken tegen de richting in. De afweging is tussen een rotonde met fietsers in eenrichting waarbij veel tegen de richting wordt ingereden en automobilisten dit niet verwachten, of een rotonde met fietsers in tweerichtingen, waarbij dit goed wordt aangegeven en automobilisten dit wel verwachten. De keuze is op de tweede variant gevallen. Om de veiligheid van de fietsers te waarborgen is ervoor gekozen het fietspad verhoogd aan te leggen door middel van plateaus. Dit remt de snelheid van het autoverkeer, zodat de automobilist meer tijd heeft om de rotonde te overzien. Het weghalen van de plateaus om mogelijke minimale trillingen tegen te gaan, komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Hofstede

Samenvatting zienswijze:

Reclamant maakt geen bezwaar tegen de aanleg van de onderdoorgang maar spreekt zijn zorgen uit over de tijdelijke situatie gedurende de bouw. De zorgen bestaan uit:

1. Is de wijk de Leijen in het geval van een ongeval op de Jan Steenlaan nog wel bereikbaar voor de hulpdiensten?
2. Welke verzoeken om advies heeft u bij de Veiligheidsregio Utrecht ingediend?
3. Welke adviezen heeft de Veiligheidsregio Utrecht hierover gevraagd dan wel ongevraagd uitgebracht, respectievelijk welke protocollen heeft zij opgesteld voor het optreden tijdens een dergelijke situatie?
4. Een samenhangende risicoanalyse naar de tijdelijke situatie ontbreekt.
5. Verzocht wordt de bouwmogelijkheid van een GSM mast van 50 meter te schrappen.

Reactie van de gemeente De Bilt

Ad 1: De Jan Steenlaan is niet de enige weg naar de wijk, omdat de drukte bij de overweg zorgde voor een grote vertraging. Zie ook algemeen – aanrijtijden hulpdiensten De Leijen in het geval van een calamiteit. Zo zijn de Rembrandtlaan, de Rubenslaan, Heidepark, Dwarsweg- Eijckensteinselaan ook beschikbaar. Bovendien werken de hulpdiensten van De Bilt nu in regionaal verband. Wel vaker is het voorgekomen dat hulpdiensten vanuit Baarn/Soest te hulp schoten.

Ad 2: Er hebben meerdere bilaterale overleggen plaatsgevonden. Sinds kort valt de brandweer onder de VRU. Voorheen was de brandweer een gemeentelijke organisatie en was er veelvuldig overleg.

Ad 3: Over de tijdelijke situatie heeft overleg plaatsgevonden met de hulpdiensten. Gebleken is dat voldaan kan worden aan de geldende opkomsttijden. Ongevraagde adviezen zijn er niet ontvangen. Ook in de tijdelijke situatie wordt gewerkt conform de gebruikelijke protocollen.

Ad 4: Uit eerder (ambtelijk) onderzoek naar de verkeerssituatie tijdens de werkzaamheden aan de onderdoorgang Leijenseweg is gebleken dat de nieuwe onderdoorgang Soestdijkseweg en de kruising Jan Steenlaan het verkeer in voldoende mate kan verwerken. In dit rapport werd in eerste instantie uitgegaan van verkeerslichten op de kruising Jan Steenlaan/Soestdijkseweg. Nu er sprake is van een rotonde, hebben wij het onderzoek geactualiseerd. Uit het geactualiseerde onderzoek (Grontmij d.d. 6 december 2013) blijkt dat de ontsluiting via de onderdoorgang Soestdijkseweg en de rotonde Jan Steenlaan op al deze aspecten een acceptabele verkeerssituatie oplevert wat betreft de doorstroming.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 5: Hoewel het geen direct bouwrecht betreft bestaat er geen bezwaar tegen de mogelijkheid te schrappen. De afwijkmogelijkheid wordt uit de planregels gehaald.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Artikel 7 lid c wordt geschrapt.
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Hulk

Samenvatting zienswijze

1. Gedurende de bouwfase is er geen tijdelijke overweg ter plaatse van de Leyense weg. Reclamant is van mening dat dit wel noodzakelijk is. Al het autoverkeer moet via de Jan Steenlaan de Leyen in en uit. In 2010 is er in een rapport van Movares duidelijk vastgesteld dat er een tijdelijke overweg moet komen. In verband met geldgebrek is echter in januari 2012 besloten om dat niet te doen. Verzocht wordt in de tijdelijke situatie te voorzien in een tijdelijke overweg.

Reactie van de gemeente De Bilt

De zienswijze bevat geen inhoudelijke reactie op het bestemmingsplan en het nagestreefde eindbeeld. De zorg wordt uitgesproken over de feitelijke situatie gedurende de periode van bouw. De opgave is om een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn te ontwerpen, geschikt voor alle verkeer. Als basis voor de VE studie is het “Schetsontwerp onderdoorgang Leijenseweg”, versie 4.0, d.d. 12-11-2010 van Movares gebruikt. Dit ontwerp bestaat uit een onderdoorgang geschikt voor alle verkeer en een bypass ten behoeve van ontsluiting van de Anne Frank buurt met zwembad, fitness en een Multimate bouwmarkt. Een ander aspect in het basisontwerp is de krappe beschikbare ruimte waardoor relatief veel kosten zitten in de bouwfasering.

Doelstelling van de VE studie is om te komen tot een optimaal en door de stakeholders gedragen ontwerp. Dit houdt in;

- het handhaven van de benodigde functionaliteit tegen lagere kosten;
- het kritisch beschouwen huidige plan. “Schetsontwerp onderdoorgang Leijenseweg”, versie 4.0, d.d. 12-11-2010 van Movares.
- het komen tot een resultaat van de VE studie welke gedragen wordt door alle bij de studie betrokken belanghebbenden.

In een team bestaande uit de gemeente De Bilt, ProRail en het ingenieursbureau Movares is gedurende 2,5 dag gewerkt aan het beschouwen en optimaliseren van het huidige ontwerp van de onderdoorgang Leijenseweg.

In de studie is zijn alle stappen in het Value Engineering proces doorlopen. Dit heeft geleid heeft tot de uitwerking van 11 varianten waarvan uiteindelijk 6 varianten beoordeeld zijn op prestaties en kosten. Op basis van deze beoordeling heeft de raad een keuze gemaakt. Deze keuze voorziet niet in een tijdelijke overweg.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Janse

Samenvatting zienswijze:

1. Door de rotonde verdwijnen twee parkeerplaatsen. Deze worden elders in het gebied gecompenseerd zo is toegezegd in het bewonersoverleg. In het bestemmingsplan wordt dit niet teruggevonden.
2. In het huidige ontwerp zijn drempels getekend en op verzoek aangepast. Dit zou de trillingen verminderen. Dit betekent niet dat de trillingen en de daarbij behorende overlast is opgelost. Het uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op huizen met een betonnen vloer. Dit is niet representatief voor de woning van reclamant. De woning heeft een houtenvloer. Houten vloeren geleiden geluid en trillingen op een andere wijze dan betonnen vloeren.
3. Verzocht wordt de fietspaden aan te passen zodat deze eenzijdig bereden worden. Hiermee wordt filevorming voorkomen en blijft het voordeel van de aanleg van de onderdoorgang bestaan.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: Het bewonersoverleg over de daadwerkelijke inrichting is een continu proces tot overeenstemming bereikt is over het daadwerkelijke ontwerp. Het bestemmingsplan en de daarin opgenomen afbeeldingen is een momentopname. Derhalve zijn tekeningen van de inrichting achterhaald. In het vast te stellen plan zal de meest recente inrichtingstekening opgenomen worden.

Ad 2: Het klopt dat houten vloeren geluid en trillingen op een andere wijze geleiden dan betonnen vloeren. Om dit exact te kunnen berekenen zijn specifieke bouwkundige gegevens van de betreffende woningen noodzakelijk, zoals gegevens wat betreft de fundering en maximale overspanningen. De door de Omgevingsdienst gemaakte trillingsberekeningen zijn indicatief. Er is gerekend met een hoge veiligheidsmarge. Op basis van deze resultaten heeft de gemeente besloten drempels met een hoogte van 8 cm en/of een oprit-afrit van 1.50 meter lengte uit te voeren, waarmee de kans op trillingshinder nog verder afneemt. Een nauwkeurigere berekening zal enkel meer schijnzekerheden tot gevolg hebben. Wanneer na realisatie van de rotonde met drempels trillingshinder wordt ondervonden, kunnen er trillingsmetingen worden verricht. Deze metingen geven een veel grotere nauwkeurigheid dan de berekeningen nu kunnen weergeven. Als de metingen de trillingshinder onderschrijven, kan er voor een gewijzigde uitvoering van de drempel(s) worden gekozen. Een wijziging van het planologische regime is hiervoor niet noodzakelijk.

Ad 3: De keuze voor tweerichtingsverkeer voor fietsers heeft te maken met het ontwerp van de onderdoorgang. Een eenrichting fietspad aan twee zijden van de onderdoorgang bleek een te grote investering. Dit is de reden dat gekozen is voor een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de onderdoorgang. De rotonde op de kruising Tweede Brandenburgerweg/Leijenseweg krijgt dus te maken van een

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

tweerichtingen fietspad aansluiting. Bij een eenrichtingsrotonde moet een fietser vanuit de 2^{de} Brandenburgerweg de rotonde helemaal rondfietsen om op dit fietspad uit te komen. De ervaring leert dat fietsers die niet gaan doen, maar de weg oversteken tegen de richting in. De afweging is tussen een rotonde met fietsers in eenrichting waarbij veel tegen de richting wordt ingereden en automobilisten dit niet verwachten, of een rotonde met fietsers in tweerichtingen, waarbij dit goed wordt aangegeven en automobilisten dit wel verwachten. De keuze is op de tweede variant gevallen. Om de veiligheid van de fietsers te waarborgen is ervoor gekozen het fietspad verhoogd aan te leggen door middel van plateaus. Dit remt de snelheid van het autoverkeer, zodat de automobilist meer tijd heeft om de rotonde te overzien. Het weghalen van de plateaus om mogelijke minimale trillingen tegen te gaan, komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze De Kievit – De Graaf

Samenvatting zienswijze

1. De in het ontwerp aangegeven oplossing voor ontsluiting van de wijk Brandenburg en het voormalig Inventum terrein en kantorenpark Leijensehof inclusief detailhandel, is vanuit verkeerskundig, milieutechnisch en maatschappelijke kosten baten een slechte keuze. De gekozen variant leidt tot meer verkeersbewegingen langs de woning van reclamant.
2. Door de toename van het autoverkeer treedt er een verdere verslechtering op van de luchtkwaliteit.
3. Bij een eventuele zondagsopenstelling van winkels wordt reclamant geconfronteerd met vrachtverkeer gedurende de hele week. Wordt de bypass voor alle dagen opgesteld voor vrachtverkeer?
4. Reclamant wordt door het ontwerp bestemmingsplan ernstig benadeeld. Het betreft een slechtere luchtkwaliteit, geluidhinder en trillingen plus significante waardevermindering van mijn eigen woning.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: De raad heeft in het kader van de gebiedsvisie een gewogen beslissing genomen welke variant de voorkeur geniet. Het is evident dat reclamant zich niet kan vinden in deze keuze. Echter deze keuze is gemaakt op grond van meerdere motieven en overwegingen. Hiervoor wordt verwezen naar de besluitvorming omtrent de gebiedsvisie. De vastgestelde gebiedsvisie is het beleidsmatige kader waarbinnen het bestemmingsplan opgesteld dient te worden. Uiteraard kan dit kader ter discussie gesteld worden maar de vraag die voorligt is of het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Deze vraag kan positief beantwoord worden.

Ad 2: In het kader van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek, welke als bijlage aan het bestemmingsplan is toegevoegd, blijkt dat voldaan wordt aan alle gestelde wettelijke normen.

Ad 3: Reclamant wordt niet gevolgd in de stelling dat bij een zondagsopenstelling ook op deze dag bevoorrading zal plaatsvinden. Er komt geen geslotenverklaring voor vrachtverkeer gedurende bepaalde dagen of tijden.

Ad 4: Indien er een benadeling plaatsvindt welke het normaal maatschappelijk risico overstijgt kan hiervoor om een tegemoetkoming in schade worden gevraagd. Echter opgemerkt moet worden dat voldaan wordt aan alle wettelijke normen. Daarnaast treedt er geen verslechtering op van de situeringswaarde. Van een ernstige benadeling is in de optiek van de gemeente geen sprake.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze De Vos

Samenvatting zienswijze

1. Reclamant maakt bezwaar tegen de kap van een groot aantal bomen.
2. Een gemotiveerde afweging waarom de inrichting van de groenstrook als werkterrein noodzakelijk is wordt gemist in het ontwerpbestemmingsplan.
3. Een akoestisch onderzoek naar spoorweg lawaai wordt gemist. De woningen aan de Perenlaan zijn, zo blijkt uit verschillende bronnen, geluidsbelast onderzoek naar spoorweglawaai incl. cumulatie met het wegverkeer wordt noodzakelijk geacht.
4. In de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.9) wordt verondersteld dat het geluidsproductplafond niet wordt overschreden. Reclamant acht dit onjuist. Op referentiepunt 26568 (Perenlaan) wordt de GPP-norm wel overschreden. De cumulatie van geluid (spoor en wegverkeer) kan niet worden bepaald zonder akoestisch onderzoek naar spoorweglawaai.
5. De groenstrook heeft een functie als 'groene buffer' en compenseert de geluidsoverlast. Groen heeft een psychologisch effect en een bewezen positief effect op de gezondheid. Door de aanwezigheid van groen wordt geluid draaglijk. Met het inrichten van het groengebied als werkterrein ontstaat een onleefbare situatie temeer ook het werkterrein de nodige overlast veroorzaakt.
6. De groenstrook is niet meegenomen in het onderzoek naar explosieven.
7. Reclamant vraagt zich af hoe bereikbaarheid de woningen Perenlaan 12 t/m 18 zijn voor hulpdiensten als de groenstrook wordt ingericht als werkterrein.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: De kap van de bomen kent een op zich zelfstaand vergunningen traject en maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Wel is het zo dat onderhavig bestemmingsplan de onderdoorgang mogelijk maakt. Als gevolg hiervan moeten een groot aantal bomen gekapt worden. Het nieuwe inrichtingsplan voorziet in de plant van nieuwe bomen. Hiermee komt het nu aanwezige groene karakter op termijn weer terug.

Ad 2: Het bestemmingsplan ziet alleen op de eindsituatie. Derhalve is geen motivatie opgenomen aangaande de situering van werkterreinen. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat de fysieke ruimte voor werkterrein beperkt is. Derhalve moet uitgeweken worden naar de bewuste groenstrook. Hierover is overleg geweest. Daarnaast is het terrein tot een minimum beperkt ten opzichte van eerdere ‘studies’ naar werkterreinen is het ruimte beslag gehalveerd. Een verdere beperking is niet mogelijk gebleken.

Ad 3: Er is door de geluidsdeskundige van ProRail een “expert judgement” gemaakt van de geluidsemissie veroorzaakt door spoorweglawaai. De wijziging van het bestemmingsplan voor de onderdoorgang ter hoogte van de Leijenseweg betreft een

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

wijziging van het wegverkeer. Het railverkeer wijzigt niet. De onderdoorgang maakt ook geen ander gebruik van de spoorlijn mogelijk, zoals bijvoorbeeld een hogere snelheid of een grotere treinintensiteit. De nieuwe spoorbaanconstructie die nodig is voor de onderdoorgang ter hoogte van de Leijenseweg is qua geluidemissie gelijk of gelijkwaardig. Evenals in de bestaande situatie wordt het spoor aangelegd als een lang gelast spoor met betonnen dwarsliggers in ballast.

De geluidemissie van de spoorlijn ter hoogte van de Leijenseweg zal daarom niet wijzigen ten gevolge van de bouw van een onderdoorgang. De variabelen die tezamen de geluidemissie bepalen blijven gelijk, zoals: de snelheid, het type bovenbouwconstructie of de geluidschermen. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan Onderdoorgang Leijenseweg wordt daarom geen geluidberekening voor het spoorweglawaai gemaakt. Voor het wegverkeer wordt maatregelen getroffen om aan de Wet geluidhinder te kunnen voldoen. Hierdoor is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en is bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting niet aan de orde.

Ad 4: Voor berekeningen ter naleving van het geluidproductieplafond wordt verwezen naar het jaarrapport dat in 2014 door het ministerie van I&M beschikbaar zal worden gesteld. (zie ook de toelichting onder de titel: Naleving van de geluidproductieplafonds) Sinds 1 juli 2012 zijn geluidproductieplafonds (GPP) ingevoerd in de Wet milieubeheer onder de noemer van het acronym SWUNG, (SamenWerken aan de Uitvoering van de Nieuwe wet Geluid-hinder). De systematiek van de vernieuwde geluidwetgeving is dat tussentijdse wijzigingen aan de spoorweg–infrastructuur of wijzigingen van de treinintensiteit zonder procedure kunnen plaatsvinden, mits de geluidemissie binnen het geluidproductieplafond blijft. ProRail is verantwoordelijk voor de naleving van de plafonds. Jaarlijks stuurt ProRail aan de minister een nalevingsrapport van de geluidproductieplafonds. (art. 11.22 Wm).

In het Geluidregister (<http://puhaps0066:8080/pub/geluidregisterspoor.html>) zijn de GPP-waarden weergegeven. Per 1 juli 2012 zijn er voor de hoofdspoorweg-infrastructuur GPP-waarden vastgesteld. Te Bilthoven zijn de GPP's gebaseerd op de “Heersende waarde”. De heersende waarde bij eerste vaststelling was de gemiddelde geluidemissie in de jaren 2006, 2007 en 2008 plus een werkruimte van 1,5 dB.

Het Geluidregister laat zien dat er in de omgeving van de Leijenseweg sprake is van een “Heersende waarde” die hoger is dan de waarden van het GPP (zie bijvoorbeeld referentiepuntnummers 26560 t/m 26576, even nummers ten noorden van de spoorlijn). Dit betekent dat de gemiddelde geluidemissie in de jaren 2006, 2007 en 2008 hoger was dan de door de minister vastgestelde waarde. Onderzocht zal worden wat hiervan de oorzaak is. Dit onderzoek staat los van de bestemmingsplan wijziging ten behoeve van de Leijenseweg en speelt in deze procedure derhalve geen rol. Dit omdat de feitelijke geluidssituatie niet wijzigt.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Jaarlijks onderzoekt ProRail of de huidige geluidemissie - de zogenaamde nalevingswaarde - binnen de vastgestelde waarde van het GPP is gebleven. De resultaten worden in een nalevingsverslag samengevat. Het eerste nalevingsverslag (over het jaar 2013) zal voor 1 oktober 2014 naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu worden verstuurd. Dit rapport wordt door het ministerie elektronisch beschikbaar gesteld. ProRail zal rapporteren op basis van berekeningen, een onafhankelijke partij zal in opdracht van de minister op basis van steekproefsgewijze metingen verslag doen van de validatie van de berekeningen. (art. 11.22 lid 4 c Wm).

Het berekenen van de cumulatie is niet noodzakelijk. Zoals door Prorail aangegeven wijzigt er ten gevolge van het spoor niets. Uit het akoestisch onderzoek voor wegverkeer blijkt dat hogere waarden noodzakelijk zijn, tenzij geluidsreducerende maatregelen worden genomen. De gemeente De Bilt heeft voor dit laatste gekozen, door stilasfalt toe te passen. Hierdoor is geen sprake meer van een toename van het geluid vanwege de Leijenseweg en zijn geen hogere waarden noodzakelijk. Om deze reden is het ook niet noodzakelijk om de cumulatie te bepalen.

Ad 5: Groen heeft geen geluidsafschermende werking. Het psychologisch effect is persoonsafhankelijk en wetenschappelijk niet bewezen. Het werkterrein kent een tijdelijk karakter en kan formeel buiten beschouwing gelaten worden daar het een tijdelijke situatie betreft. Het bestemmingsplan bevat geen regeling voor de tijdelijke situatie en regelt enkel de eindsituatie. Vorenstaande laat onverlet dat in overleg met de bewoners wordt getreden om te kijken hoe overlast gedurende de bouw tot een minimum beperkt kan worden.

Ad 6: Omdat voor het betreffende gebied geen ingrijpende bouwwerkzaamheden of graafwerkzaamheden zijn voorzien is dit gebied geen onderwerp geweest van onderzoek. Hiertoe bestaat ook geen aanleiding.

Ad 7: De betreffende woningen blijven bereikbaar voor hulpdiensten. Verwezen wordt naar het algemene deel van de beantwoording.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Van Oyen

Samenvatting zienswijze

1. Door de geplande afsluiting van de belangrijkste doorgang naar de wijk, de spoorwegovergang op de Leijenseweg, gedurende een periode van minimaal 15 maanden, wordt de doorstroom van het verkeer ernstig gehinderd. Het gevolg hiervan is dat alle motorvoertuigen via de Jan Steenlaan geleid zullen worden. Dit veroorzaakt een onevenredige belasting voor deze weg.
2. Onderdeel van het bestemmingsplan is de stelling dat er tijdens de realisatie van de onderdoorgang geen tijdelijke overweg komt. Hierbij wordt vermeldt dat het niet mogelijk is om een tijdelijke overweg te realiseren. Deze redenering is onjuist en in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur, in ieder geval die van de eis van zorgvuldige voorbereiding.
3. Een juist en volledig inzicht in de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid ontbreekt.
4. Opmerkelijk is dat in sub c van artikel 7 sprake is van de plaatsing van een mast voor mobiele telecommunicatie van 50 meter hoog.
5. Uit het onderzoek van Grontmij blijkt dat de voorziene rotonde te klein is om groot vrachtverkeer veilig te laten passeren. Een vrachtwagencombinatie zal de volle 2 rijstroken nodig hebben om een draai te kunnen maken. Een risicovolle beslissing, wetende dat er voor fietsers geen aparte fietsstrook is voorzien.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Ad 2: Het juist dat deze stelling onjuist is. Een tijdelijke overweg is technisch mogelijk maar financieel niet haalbaar gebleken. Het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel aangepast.

Ad 3: Uit jurisprudentie blijkt dat in het kader van de financiële uitvoerbaarheid ‘enig inzicht’ geboden moet worden. Hiervan is in casu sprake. Maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt lopende de wettelijke procedure nader aangevuld. Deze Nota zienswijzen is hiervan een onderdeel.

Ad 4: Deze regeling volgt uit de gemeentelijke standaard voor bestemmingsplannen. Er is geen concreet voornemen tot het plaatsen van een mast. De bepaling komt daarmee te vervallen.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Ad 5: Uit het geciteerde onderzoek van Grontmij blijkt dat ook in de eindsituatie er sprake is van een verkeersveilige situatie. Voor dit onderdeel is het bestemmingsplan dan ook in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan zoals deze ter inzage heeft gelegen kent een ruime verkeersbestemming. Binnen deze ruime bestemming is het mogelijk de verbetervoorstellen van Grontmij te incorporeren.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Artikel 7 lid c wordt geschrapt.
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Van der Wielen

Samenvatting zienswijze

Het niet voorzien in een tijdelijke oplossing gedurende de bouw van de onderdoorgang is niet acceptabel en onjuist.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Verschuer

Samenvatting zienswijze

1. Bezwaar wordt gemaakt tegen de hoogte van de kosten van de onderdoorgang.
2. Reclamant maakt bezwaar tegen het afsluiten van haar rechtstreekse route voor circa 15 maanden richting de plus.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1. De kosten zijn omvangrijk maar worden door diverse instanties gedragen. De gemeente De Bilt is van oordeel dat nog langere wachttijden voor de overgang niet acceptabel zijn en de te maken kosten rechtvaardigen.

Ad 2. Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Lemstra

Samenvatting zienswijze

Het niet voorzien in een tijdelijke oplossing gedurende de bouw van de onderdoorgang is niet acceptabel en onjuist.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Ypma

Samenvatting zienswijze

1. Het niet voorzien in een tijdelijke oplossing gedurende de bouw van de onderdoorgang is niet acceptabel en onjuist.
2. De veiligheid is in het geding.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Ad 2: Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Zienswijze Te Pas

Samenvatting zienswijze

1. Het niet voorzien in een tijdelijke oplossing gedurende de bouw brengt de veiligheid in het geding indien een ambulance noodzakelijk is.
2. De afsluiting brengt met zich mee dat de Plus in haar bestaan bedreigd wordt dit is slecht voor de leefbaarheid van de Leijen.

Antwoord van de gemeente De Bilt

Ad 1: Verwezen wordt naar de algemene beantwoording op dit punt.

Ad 2: Het niet voorzien in een tijdelijke oplossing kan leiden tot een omzetverlies. Echter de mate van omzetverlies is niet van dien aard dat daarmee de supermarkt in haar bestaansrecht wordt bedreigd.

Aanpassing

Toelichting	Geen aanpassing
Regels	Geen aanpassing
Verbeelding	Geen aanpassing

De ingediende zienswijze leidt niet tot aanpassing van het plan.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

3. Nota van wijzigingen

Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen: en ambtshalve voorgestelde wijzigingen

Wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen

Regels

- De artikelen 7 en 8 worden nader geclausuleerd. Artikel 7 lid C komt te vervallen. In artikel 8 wordt verduidelijkt wat verstaan wordt onder een technisch betere realisering.

Toelichting

- In de plantoelichting zal nader gemotiveerd worden hoe omgegaan worden met eventuele omzetschade en op welke wijze hier in de projectfinanciering is voorzien.
- De uitkomsten van de vormvrije MER worden in de plantoelichting opgenomen
- De waterparagraaf wordt aangepast op de instemming van het Hoogheemraadschap

Ambtshalve wijzigingen

Hieronder worden de ambtshalve door te voeren wijzigingen weergegeven.

Verbeelding:

- Plangrens aanpassen
 - Zuidzijde gelijktrekken/aansluiten bij plangrens Inventumterrein
 - Westhrenen, plangrens verkeer volgens vigerend BP

Regels

- De beschrijvingen van Groenvoorzieningen in de artikelen 3.1.a, 4.1.g en 5.1e worden gelijklopend gemaakt
- Artikel 3.2 lid d wordt de zinsnede: ‘in de openbare ruimte’ verwijderd.
- In artikel 4.2 wordt een afwijkingsbevoegdheid opgenomen worden voor het toestaan van palen en masten tot 10 meter;
- In artikel 7 wordt nog een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor het afwijken van de regels voor het toestaan van ondergeschikte bouwonderdelen minder dan 3 meter’ en ‘overschrijden van de bouwhoogte van ondergeschikte bouwonderdelen kleiner dan 5 meter’ conform de gemeentelijke standaard regels.
- In de regels wordt geborgd, middels een voorwaardelijke verplichting, dat ‘stilasfalt’ wordt gebruikt.

Nota zienswijzen ontwerp bestemmingsplan “Onderdoorgang Leijenseweg”

Toelichting

- Diverse tekstuele verbeteringen en stijlaanpassingen.
- Artikel 2: de wijze van meten voor de inhoud van een bouwwerk wordt toegevoegd.