

GEMEENTE BUNNIK

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

BEHOREND BIJ HET

BESTEMMINGSPLAN SPOORKRUISINGEN BUNNIK

Auteur : gemeente Bunnik

Opdrachtnummer :

Datum : april 2013

Versie : 2

Inhoudsopgave Nota van Zienswijzen

1.	INLEIDING	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Leeswijzer	5
2.	INGEDIENDE ZIENSWIJZEN	6
2.1	Buurt- en belangenvereniging De Engboogerd, p/a Huib van de Vechtlaan 13, 3981 WB Bunnik	6
2.2	H. Hanssen, Maatschapslaan 34, 3981 AX Bunnik	9
2.3	F.B. van Duijneveldt, Provincialeweg 94, 3981 AS Bunnik	13
2.4	W. van Putten, Jos Mulder BV / Mubutex Holding BV, Groeneweg 27, 3981 CK Bunnik	14
3.	AANPASSINGEN AAN ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Aanpassingen n. a. v. zienswijzen	15
3.3	Ambtshalve aanpassingen	15

1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Ontwerpbestemmingsplan 'Spoorkruisingen Bunnik'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorkruisingen Bunnik' heeft op grond van artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken (van 1 februari tot en met 14 maart 2013) ter visie gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen bij de gemeenteraad. De gemeente heeft zes reacties ontvangen. Vijf hiervan betroffen zienswijzen, waarbij één zienswijze nog is voorzien van een nadere aanvulling daarop. Het advies van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden vormde de zesde reactie, welk advies met instemming van het Hoogheemraadschap ambtshalve is verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan. Alle door de gemeente ontvangen reacties zijn binnen de gestelde termijnen binnengekomen en daarom ontvankelijk.

Ontwerpbesluit verlenen hogere waarden

De geplande realisering van het bestemmingsplan resulteert bij diverse woningen in een overschrijding van de grenswaarde, zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Om de uitvoering van het bestemmingsplan toch mogelijk te maken, wenst het college van B&W gebruik te maken van de mogelijkheid om hogere (geluids)waarden te verlenen. Met het oog daarop heeft de gemeente het ontwerpbesluit 'Verlenen hogere waarden Groeneweg te Bunnik' ter inzage gelegd gedurende dezelfde periode als het ontwerpbestemmingsplan. Tijdens deze termijn konden belanghebbenden zienswijzen naar voren brengen bij het college B&W. De gemeente heeft géén zienswijze ontvangen gericht tegen dit ontwerpbesluit.

De procedure voor het 'Verlenen hogere waarden Groeneweg te Bunnik' en de bestemmingsplanprocedure van het plan 'Spoorkruisingen Bunnik' betreffen twee (verschillende en) geheel zelfstandige procedures. Niettemin moet het college van B&W de betreffende hogere (geluids)waarden hebben verleend vóórdat de gemeenteraad het bestemmingsplan kan vaststellen. Daarom is in deze inleiding kort aandacht besteed aan deze procedure 'Verlenen hogere waarden Groeneweg te Bunnik'.

1.2 Leeswijzer

In deze Nota van Zienswijzen wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ingediende zienswijzen en het gemeentelijke antwoord daarop. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van de wijzigingen die in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd. Het betreft hier wijzigingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen.

2. INGEDIENDE ZIENSWIJZEN

1. Buurt- en belangenvereniging De Engboogerd, p/a Huib van de Vechtlaan 13, 3981 WB Bunnik

Samenvatting zienswijze

De zienswijze van indiener richt zich op de consequenties van het bestemmingsplan voor de volgende drie aspecten:

1. de verkeersstromen in de wijk De Engboogerd; Deze verkeersstromen wijzigen als gevolg van de opheffing van de spoorwegovergang bij de Groeneweg. De vereniging verwacht een verkeerstoename op de Zuster Spinhovenlaan en de Molenweg en als gevolg daarvan een *verkeerstoename op de daarvoor ongeschikte kruisingen* Spinhovenlaan/Molenweg en Molenweg/Stationsweg (ter hoogte van de RK-kerk). Op deze kruisingen dient de gemeente passende maatregelen te nemen;
2. De verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers; In tegenstelling tot eerdere gemeentelijke uitspraken neemt het verkeer op de Provincialeweg niet af, waardoor de veiligheid voor voetgangers en fietsers in het geding is. Daarom verzoekt de vereniging de gemeente om het nemen van passende maatregelen aan de kruisingen Provincialeweg/Camminghalaan, Molenweg/Dorpsstraat en Kerstraat/Koningin Julianalaan. Hetzelfde geldt voor de oversteek voor het langzame verkeer ter hoogte van de RK-kerk;
3. Toenemende parkeerdruk bij het station en in de wijk Engboogerd; Ondanks de recente uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bij het station parkeren forenzen uit allerlei kernen nog steeds veelvuldig aan de Groeneweg. Het probleem ten aanzien van het parkeren van forenzen in de wijk Engboogerd zal toenemen als gevolg van de uitvoering van het bestemmingsplan indien uitbreiding van de P&R-faciliteiten bij het station niet gelijktijdig of voorafgaand plaatsvindt aan de bouw van de geplande onderdoorgang.

Antwoord gemeente

Ad. 1.

Hoewel de door indiener genoemde kruisingen geen deel uitmaken van het plangebied van het bestemmingsplan 'Spoorkruisingen Bunnik', is dit onderdeel van de zienswijze wel relevant voor het bestemmingsplan. Reden hiervoor vormt de gemeentelijke plicht tot kennisvergaring omtrent relevante feiten en af te wegen belangen op grond van de Algemene wet bestuursrecht.

In het algemeen geldt voor verkeersonderzoek dat gemeenten door middel van modelstudies de gevolgen van een maatregel redelijkerwijs op hoofdlijnen kunnen onderbouwen. Daardoor worden vooral de effecten op de drukkere wegen inzichtelijk. De basis voor de modelstudies vormen periodieke tellingen op de hoofdwegen en drukke woonstraten. Daarnaast houdt de gemeente voor sommige projecten specifieke voor- en natellingen om de effecten van een maatregel te evalueren.

Verkeerstellingen en modelonderzoek vinden in het algemeen niet plaats op woonstraten met een beperkt verkeersaanbod (minder dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal). Redenen hiervoor zijn de doorgaans beperkte gevolgen van maatregelen in woonstraten, de minder grote nauwkeurigheid van modelstudies op dat schaalniveau (grotere foutmarge in de cijfers door de lagere frequentie) en de juist erg hoge kosten.

In het geval van dit bestemmingsplan geldt dat de gemeente Bunnik op de hoofdwegen in de omgeving van het station periodieke verkeerstellingen heeft verricht (i.c. Baan van Fectio, Runnenburg, Provincialeweg, Stationsweg, Schoudermantel en Kosterijland). Op basis daarvan heeft een modelstudie plaatsgevonden, die inzicht geeft in de verwachte verkeersstromen op de hoofdwegen. Met het uitgevoerde onderzoek heeft de gemeente aan haar onderzoeksverplichting in het kader van de bestemmingsplanprocedure voldaan. Met het plan is een goede ruimtelijke ordening gegarandeerd. Om echter nog tegemoet te komen aan de wensen van de Buurt- en belangenvereniging 'De Engboogerd', heeft de gemeente voor- en natellingen gepland.

Voor wat betreft de situatie *rondom de wijk Engboogerd* is van belang dat het vervallen van de spoorwegovergang aan de Groeneweg resulteert in een wijziging van de verkeersstromen. Afwikkeling van verkeer uit en naar de wijk en van en naar het bedrijventerrein 'De Twaalf Apostelen' zal namelijk plaatsvinden via de Runnenburg en de Provincialeweg. Uit uitgevoerde modelberekeningen blijkt dat er minder verkeer door de bebouwde kom van Bunnik zal rijden en meer via de Baan van Fectio en de N411 (buiten de bebouwde kom). Voor de kruising Molenweg / Stationsweg (ter hoogte van de RK-kerk) zou dit een positieve ontwikkeling betekenen gezien de verwachte verkeersafname op de Stationsweg. Zoals hiervoor aangegeven, verricht de gemeente (in aanvulling op de gedane onderzoeken) in 2013 tellingen. Na voltooiing van het project wordt een nameting uitgevoerd op enkele kruisingen aangrenzend aan de woonwijk.

Voor wat betreft de situatie *in de wijk Engboogerd* onderschrijft de gemeente de gedachte van de Buurt- en belangenvereniging 'De Engboogerd' dat de verkeersstromen (ook) hier veranderen. De gemeente is het niet eens met de stelling dat deze veranderingen op voorhand noodzaken tot het nemen van verkeersmaatregelen in de wijk. Alvorens een uitspraak te doen over de wenselijkheid van het nemen van maatregelen op allerlei locaties, wenst de gemeente meer duidelijkheid te krijgen over de precieze ontwikkeling van de verkeersstromen. De resultaten van een monitoring moeten deze duidelijkheid verschaffen. Daarom verricht de gemeente, zoals boven vermeld, nog enkele tellingen op een aantal plaatsen in de wijk.

Ad. 2.

De stelling van indiener dat het verkeer op de Provincialeweg in tegenstelling tot eerdere gemeentelijke uitspraken niet afneemt, is niet correct. Op grond van de uitgevoerde modelberekeningen wordt een afname voorzien van het verkeer door de bebouwde kom, rijdend over de Stationsweg en het deel van de Provincialeweg gelegen ten oosten van de Runnenburg. Verder wordt hier verwezen naar het gemeentelijke antwoord onder *Ad. 1.* (zie hiervoor).

Ad. 3.

De uitvoering van het bestemmingsplan heeft *geen* (toename van) parkeerproblemen tot gevolg. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is namelijk als uitgangspunt gehanteerd dat het bestaande aantal openbare parkeerplaatsen in de directe nabijheid van het station gehandhaafd blijft. Daarbij voorziet dit bestemmingsplan niet in de vestiging van functies met een verkeersaantrekkende werking.

Voor wat betreft de herontwikkeling van het gebied aan de zuidzijde van het station geldt dat dit is opgenomen in het geldende gemeentelijke structuurplan (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 31 januari 2008). De gemeente stelt zich niet actief op bij de realisatie van die herontwikkeling. De initiatieven hiervoor laat ze over aan marktpartijen, wat betekent dat in het kader van dit bestemmingsplan geen realisering plaatsvindt van P&R-faciliteiten.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond in die zin dat deze niet heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2. H. Hanssen, Maatschapslaan 34, 3981 AX Bunnik

Samenvatting zienswijze + aanvulling op zienswijze

De zienswijze en de latere aanvulling daarop van indiener richten zich op de volgende aspecten:

1. De keuze van de gemeente om de overweg bij de Groeneweg op te heffen. Dit aspect vormde ook een onderdeel van de inspraakreactie van indiener. In de 'Vooroverleg- en inspraaknota' heeft de gemeente haar keuze voor opheffing van juist die betreffende overweg verantwoord met het argument dat daar sprake is / was van de hoogste verkeersfrequentie. Indiener geeft aan dat dit argument om drie redenen onjuist is. In de eerste plaats is nooit aangetoond dat de verkeersfrequentie bij de Groeneweg hoger was dan bij de overweg Schoudermantel. Ten tweede was de verhoogde verkeersfrequentie bij de overweg Groeneweg slechts van tijdelijke aard. Ten derde heeft de gemeente voor wat betreft de situatie op de overweg Achterdijk ten onrechte niet de toekomstige ontwikkelingen in haar afwegingen betrokken. De verkeersfrequentie zal hier namelijk explosief toenemen als gevolg van de ontwikkelingen op het nabijgelegen Fort bij Vechten;
2. De keuze van de gemeente om de overweg bij de Groeneweg af te sluiten voor gemotoriseerd én langzaamverkeer. Indiener draagt als alternatief aan de afsluiting van de overweg Groeneweg voor uitsluitend gemotoriseerd verkeer. Voordelen daarvan zijn: a) het voorkómen van sluipverkeer van de Runnenburg naar de Baan van Fectio, b) bewoners en bedrijven aan de Groeneweg, ten zuiden van de overweg, worden niet meer geconfronteerd met het drukke doorgaande verkeer, c) de noodzaak tot gronduitruil met Calibris vervalt, evenals de noodzaak tot aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel, van liften en trappen naar de perrons en van nieuwe openbare parkeerplaatsen aan de Runnenburg, d) het intact blijven van de openbare parkeerplaats met 24 plaatsen en van het gerenoveerde stationsplein. Het zodoende bespaarde geld kan beter gebruikt worden, namelijk ter voorkoming van de toenemende onveiligheid op de overweg Achterdijk;
3. De noodzaak van plaatsing van een verkeersregelininstallatie (VRI) op de gevaarlijke kruising Groeneweg – Baan van Fectio. Uitsluitend deze maatregel waarborgt een echte inperking van de snelheid, het veilig invoegen vanaf de Groeneweg op de Baan van Fectio (en omgekeerd) en het veilig oversteken van de Baan van Fectio. Indiener onderstreept het voorgaande in een aanvulling op de zienswijze en illustreert dit met een krantenartikel, waarin is aangegeven dat het verkeer op de Koningsweg N411 met 50% toeneemt door aanleg van de spoortunnel in Bunnik;
4. De luchtkwaliteit in en rondom de verkeerstunnel. Een andere uitvoering van het tunneldak voorkómt een verslechtering van de luchtkwaliteit. Tevens dient in het bestemmingsplan te worden opgenomen dat maatregelen vereist zijn voor verbetering van de luchtkwaliteit.

Antwoord gemeente

Ad. 1.

Indiener schrijft in zijn zienswijze dat de gemeenteraad heeft besloten de overweg bij de Groeneweg op te heffen omdat daar sprake was van de hoogste verkeersintensiteit. Diens uitspraak is gebaseerd op het gemeentelijke antwoord in de 'Vooroverleg- en inspraaknota, bestemmingsplan spoorkruisingen Bunnik' (december 2012, blz. 11, punt 2). Het gemeentelijke antwoord daarin is echter niet correct. De overweg Groeneweg is wat verkeersintensiteit betreft ondergeschikt aan de overweg Schoudermantel (ca. 6.700 motorvoertuigen per etmaal versus ca. 14.000 motorvoertuigen per etmaal). Graag maakt de gemeente van deze gelegenheid gebruik haar in de Vooroverleg- en inspraaknota gegeven antwoord te corrigeren.

Dit project is primair het gevolg van een opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) aan Prorail. Deze opdracht komt voort uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport in het kader van het (spoor)traject Oost en behelst het sluiten van één van de twee overwegen in de kern Bunnik voor alle verkeer. Doel hiervan is het verbeteren van en anticiperen op de spoorwegveiligheid, mede in het licht van de toekomstige intensivering van de treinfrequentie.

De gemeente Bunnik heeft de keuze gekregen om te bepalen welke van de beide, in de kern gelegen, overgangen ze zou willen afsluiten. De gemeente heeft reeds in 2003 haar keuze laten vallen op de overweg Groeneweg. Reden hiervoor is dat een ondertunneling (een doorgang onder het spoor door) ter plaatse van de huidige overweg in de Schoudermantel zou leiden tot een toename van het doorgaande verkeer naar Zeist door de woonkern.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft de gemeente de bestemmingsplantoelichting aangepast. De toelichting is aangevuld met de hierboven weergegeven verantwoording voor de afsluiting van de overweg bij de Groeneweg.

Voor wat betreft de overweg Achterdijk is van belang dat de gemeente Bunnik het voornemen heeft om in de Achterdijk een (spits)afsluiting te realiseren. Hierdoor zal de verkeersintensiteit over de hele dag beschouwd afnemen. Daarnaast is de hoofdontsluiting van Fort Vechten voorzien via de Parallelweg (ten zuiden van de A12) en niet via de Achterdijk. Er zal dus geen sprake zijn van een sterk verhoogde verkeersfrequentie over de overweg Achterdijk als gevolg van de door indiener bedoelde toekomstige ontwikkelingen.

Ad. 2

Indiener stelt voor om de spoorwegovergang Groeneweg uitsluitend af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Zoals hiervoor aangegeven, is dat echter niet in overeenstemming met de opdracht van het Ministerie aan Prorail om een overweg af te sluiten voor álle verkeer. Daarnaast is het door indiener aangedragen alternatief vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst. Een gedéeltelijke afsluiting heeft namelijk tot gevolg dat géén doortrekking plaatsvindt van de Baan van Fectio. Dit zou betekenen dat al het verkeer dan over de overweg Schoudermantel moet rijden. Een dergelijke maatregel leidt

dus tot een grote toename van het autoverkeer binnen de kern Bunnik met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van dien. Bovendien is de veiligheid juist en vooral gebaat bij een afsluiting voor langzaamverkeer.

Op grond van het voorgaande kan de gemeente niet haar goedkeuring geven aan het aangedragen alternatief. Daarom zijn de door indiener onder c) en d) genoemde voordelen van zijn alternatief (zie pagina 10 onder 2.) niet haalbaar. De door indiener onder a) en b) genoemde voordelen van zijn alternatief, worden ook met dit bestemmingsplan behaald. Voor wat betreft de bewering van indiener betreffende de toenemende onveiligheid op de overweg Achterdijk wordt hier deels verwezen naar het gemeentelijke antwoord onder *Ad. 1*. De door indiener gesuggereerde toename van onveiligheid door een hogere verkeersfrequentie als gevolg van de door hem bedoelde toekomstige ontwikkelingen, is niet aan de orde.

Ad. 3.

De gemeente onderschrijft niet de noodzaak tot plaatsing van een verkeersregelinstallatie (VRI) op de door indiener aangegeven locatie.

In het algemeen kan men stellen dat een VRI pas een serieuze optie wordt als een rotonde of een kruispunt zonder VRI om redenen van afwikkelcapaciteit niet tot de mogelijkheden behoren. Deze stelling is in overeenstemming met verkeerskundige richtlijnen. Met het plaatsen van een VRI alleen omwille van verkeersveiligheid moet zeer omzichtig worden omgegaan (CROW, publicatie 164c, Handboek Wegontwerp, Gebiedsontsluitingswegen, blz. 46) .

In deze *specifieke situatie* bestaan de volgende redenen om niet tot plaatsing van een VRI over te gaan. Ter weerszijden van de kruising bevinden zich (na uitvoering van het project) VRI's, die voor de nodige hiaten in de verkeersstroom zorgen wat oversteken en invoegen goed mogelijk maakt. Verder is in het ontwerp voorzien in een linksafstrook en een breed middeneiland/middenopstelstrook, zodat men in fasen kan oversteken. Deze voorzieningen worden gerealiseerd op de Baan van Fectio, direct aansluitend bij de Groeneweg en zijn gericht op het goed laten functioneren van het kruispunt. Daarnaast geldt dat de kruising zelf wordt voorzien van snelheidsremmende plateaus en een asverspringing, ondersteund met de nodige bebording. Dit zorgt voor een snelheidsverlaging tot circa 50 km/u. Overigens bevinden zich op deze kruising geen fietsers, zodat voor hen geen maatregelen nodig zijn.

Ad 4

De wijze van uitvoering van het tunneldak betreft uitsluitend een uitvoeringsvraagstuk wat niet relevant is voor de bestemmingsplanprocedure. Verder is de door indiener naar voren gebrachte stelling dat in het bestemmingsplan dient te worden opgenomen dat maatregelen voor verbetering van de luchtkwaliteit zijn vereist, niet correct. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft (wettelijk voorgeschreven) onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de planuitvoering op de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat de luchtkwaliteit voldoet aan de geldende grens- en richtwaarden (voor NO₂ en PM₁₀). Voor het overige wordt hier verwezen naar paragraaf 5.3 van de bestemmingsplantoelichting.

Conclusie

De zienswijze is deels gegrond en heeft geleid tot aanvulling van de bestemmingsplantoelichting met een verantwoording voor de afsluiting van de overweg bij de Groeneweg.

3. F.B. van Duijneveldt, Provincialeweg 94, 3981 AS Bunnik

Samenvatting zienswijze

De zienswijze van indiener richt zich op de volgende aspecten:

1. De wijze van berekenen van de verwachte geluidhinder in het jaar 2024: Indiener vraagt duidelijkheid omtrent de vraag of bij de berekeningen rekening is gehouden met de komst / aanwezigheid van het Rijsbruggerwegtracé. Ook vraagt indiener of een toelichtende opmerking hierover in de tekst wellicht beter zou zijn;
2. De noodzakelijke saneringen in verband met een te verwachten hogere geluidsbelasting. Indiener vraagt duidelijkheid omtrent de vraag of zijn woning aan de Provincialeweg 94 behoort tot de te saneren woningen in het kader van dit bestemmingsplan.

Antwoord gemeente

Ad. 1.

In het akoestische onderzoek is, waar relevant, inzicht gegeven in de gecumuleerde geluidsbelasting, waarbij ook de bijdrage van het Rijsbruggerwegtracé is meegenomen. Dit blijkt uit bijlage 5 bij dit onderzoek, dat is opgenomen als bijlage 1 bij de bestemmingsplantoelichting. Ofschoon de gemeente van mening is dat het hier om ingewikkelde materie gaat, acht ze de tekst voor het daarmee beoogde doel in de huidige vorm voldoende duidelijk. Daarnaast komt uit het akoestische onderzoek tevens naar voren dat de bijdrage van het Rijsbruggerwegtracé voor de woning van indiener niet relevant is.

Ad. 2.

De gemeente Bunnik heeft in het verleden aangegeven welke woningen als saneringswoning dienen te worden aangemerkt. Hiertoe behoort ook een aantal woningen langs de N411, waaronder de woning van indiener. Bij deze woning is echter sprake van een afgehandelde saneringssituatie. Dit betekent dat de woning van indiener aan de Provincialeweg 94 enkel wordt beschouwd in het kader van de aanpassing van de N411. Uit onderzoek is gebleken dat géén sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat sanering bij de woning al heeft plaatsgevonden én er zoals hiervoor aangegeven bij de betreffende woning geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, bestaan voor de woning van indiener geen verdere verplichtingen meer.

Conclusie

De ingediende zienswijze is ongegrond in die zin dat ze niet heeft geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

**4. W. van Putten, Jos Mulder BV / Mubutex Holding BV,
Groeneweg 27, 3981 CK Bunnik**

Samenvatting mondelinge en schriftelijke zienswijze

Indiener heeft zowel een mondelinge als schriftelijke zienswijze ingediend. Met beide zienswijzen beoogt indiener hetzelfde, namelijk het zeker stellen dat op grond van het bestemmingsplan géén geluidswal van (circa) 3,5 meter wordt gerealiseerd aangrenzend aan of nabij de terreinen van Jos Mulder en Goes / Mubutex Holding BV. Een dergelijke geluidswal zou ongewenst zijn omdat:

- a. deze de terreinen (de bedrijven) van Jos Mulder en Goes/Mubutex Holding BV aan het zicht zou onttrekken;
- b. deze een minimaal nettoresultaat zou hebben;
- c. deze een onrustig beeld geeft in de omgeving.

Antwoord gemeente

In de planregels van het ontwerp-bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden tot oprichting van geluidwerende voorzieningen op alle gronden met de bestemming 'Verkeer' (artikel 4). Op de door indiener aangegeven locatie(s) wenst de gemeente echter géén geluidwerende voorziening te realiseren. De gemeente is op basis van geluidonderzoek en haar gemeentelijke geluidsbeleid uitsluitend voornemens een geluidwerende voorziening te realiseren ter hoogte van de nummers 168 tot en met 172 langs de Baan van Fectio.

Op grond van het voorgaande luidt de conclusie dat het niet noodzakelijk is op alle gronden met de bestemming 'Verkeer' de mogelijkheid te bieden tot realisering van een geluidwerende voorziening. Daarom zijn de planregels en in combinatie daarmee de verbeelding zodanig aangepast dat deze een dergelijke voorziening alleen mogelijk maken ter hoogte van voornoemde nummers langs de Baan van Fectio. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de zienswijze van indiener.

Conclusie

De zienswijze is gegrond en heeft geleid tot aanpassing van de planregels en verbeelding van het bestemmingsplan. Oprichting van een geluidwerende voorziening is uitsluitend nog mogelijk ter hoogte van de nummers 168 tot en met 172 langs de Baan van Fectio.

3. AANPASSINGEN ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN

3.1 Inleiding

Het bestemmingsplan dient gewijzigd te worden vastgesteld. In het vast te stellen bestemmingsplan is namelijk een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Het betreft hier veranderingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen én aanpassingen, waarvan de gemeente zelf vindt dat ze plaats moeten hebben. Bij deze laatste gaat het om de zogeheten ambtshalve wijzigingen. In paragraaf 2 van dit hoofdstuk worden de aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen puntsgewijs weergegeven. De derde paragraaf bevat een overzicht van de ambtshalve aanpassingen.

3.2 Aanpassingen n.a.v. zienswijzen

De ingediende zienswijzen hebben geleid tot een drietal wijzigingen, te weten:

- in de toelichting

1. opname van een verantwoording voor de afsluiting van de overweg bij de Groeneweg, deels in paragraaf 1.2 en deels in hoofdstuk 4;

- in de planregels

2. opname van een bepaling met de strekking dat oprichting van een geluidwerende voorziening uitsluitend mogelijk is ter plaatse van de betreffende aanduiding op de verbeelding;

- op de verbeelding

3. opname van een specifieke aanduiding ter hoogte van de nummers 168 tot en met 172 langs de Baan van Fectio. Uitsluitend ter plaatse van deze aanduiding is oprichting van een geluidwerende voorziening mogelijk.

3.3 Ambtshalve aanpassingen

In het bestemmingsplan als geheel zijn in de eerste plaats enige tekstonderdelen geactualiseerd en verscheidene kleine redactionele aanpassingen doorgevoerd. Hierbij gaat het onder meer om het corrigeren van taalfouten, het aanpassen van de layout en het herstellen van onjuiste verwijzingen. Daarnaast zijn in de toelichting en regels en bijbehorende bijlagen de volgende wijzigingen aangebracht:

- Ambtshalve aanpassingen in de toelichting + bijlagen

1. opname van een procedureschema van dit bestemmingsplan aan de binnenzijde van het titelblad van de toelichting;
2. wijziging van een tekstgedeelte uit paragraaf 5.2 van de toelichting. De nieuwe tekst luidt dat "de Minister de maximaal toelaatbare geluidbelastingen niet hoeft te verlenen voordat vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad van Bunnik kan plaatsvinden";
3. vervanging tekst onder kopje 'waterkwaliteit' in paragraaf 5.6. van de toelichting door paragraaf 6.3 uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan;
4. vervanging tekst onder kopje 'waterkwantiteit' in paragraaf 5.6 van de toelichting door paragraaf 6.4 uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan;
5. vervanging tekst onder kopje 'kunstwerken niet zijnde waterkeringen' in paragraaf 5.6 van de toelichting door paragraaf 6.5 uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan;
6. vervanging tekst onder kopje 'riolering' in paragraaf 5.6 van de toelichting door paragraaf 6.6 uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan;
7. vervanging tekst onder kopje 'beheer en onderhoud' in paragraaf 5.6 van de toelichting door paragraaf 6.8 uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan;
8. opname paragraaf 6.7 'Afvoercapaciteit' uit het geactualiseerde waterhuishoudingsplan in paragraaf 5.6 van de toelichting;
9. wijziging van verscheidene figuren in paragraaf 5.10 (Verkeer) van de toelichting;
10. actualisering tekst onder kopje 'zienswijzen ontwerpbestemmingsplan' in paragraaf 8.2 van de toelichting;
11. opname geactualiseerd akoestisch onderzoek in bijlage 1 bij de toelichting;
12. vervanging van het waterhuishoudkundigplan door het geactualiseerde waterhuishoudingsplan in bijlage 5 bij de toelichting;
13. (in verband met bovenstaande punt 3.) aanpassing van verscheidene figuren in het 'Memo verkeer' in bijlage 12 bij de toelichting (conclusies rapport blijven in stand).

- Ambtshalve aanpassingen in de bijlage bij de regels

1. aanpassing kilometrering (KM) en bijbehorende tekst in bijlage 1.