

GEMEENTE ZEIST

Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

behorend bij het

Ontwerpbestemmingsplan

SPOORWEGONDERDOORGANG DEN DOLDER

Auteurs : mRO b.v.

Opdrachtnummer : 99.285

Datum : januari 2016

Versie : v2

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
2	ZIENSWIJZEN	4
2.1	Reclamant 1.....	4
2.2	Reclamant 2.....	4
2.3	Reclamant 3.....	4
2.4	Reclamant 4.....	11
2.5	Reclamant 5.....	12
2.6	Reclamant 6.....	17
3	AANPASSINGEN BESTEMMINGSPLAN	18
3.1	Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen	18
3.2	Ambtshalve aanpassingen.....	18
	Bijlage 1: Eisen en wensen van Belangenvereniging Tolhuislaan en omgeving.	19

1 INLEIDING

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorwegonderdoorgang Den Dolder' heeft met ingang van 10 september 2015 t/m 21 oktober 2015 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder zienswijzen indienen. Er zijn zes zienswijzen ingediend. Eén zienswijze is buiten de termijn ingediend en om die reden niet in behandeling genomen.

In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de reacties samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Hoofdstuk 3 gaat in op de aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van de zienswijzen en de ambtshalve aanpassingen.

De NAW gegevens van de indieners van de zienswijzen zijn als bijlage bij deze nota opgenomen. In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens wordt deze bijlage alleen op papier ter inzage gelegd en niet via internet beschikbaar gesteld.

2 ZIENSWIJZEN

2.1 Reclamant 1

<i>Zienswijze:</i>	Reclamant geeft aan blij te zijn met het uiteindelijke ontwerp van de tunnel en het proces rond de totstandkoming van het ontwerp. Reclamant hoopt dat de tunnel zo snel als mogelijk gerealiseerd kan worden.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Dank voor deze ondersteunende reactie.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

2.2 Reclamant 2

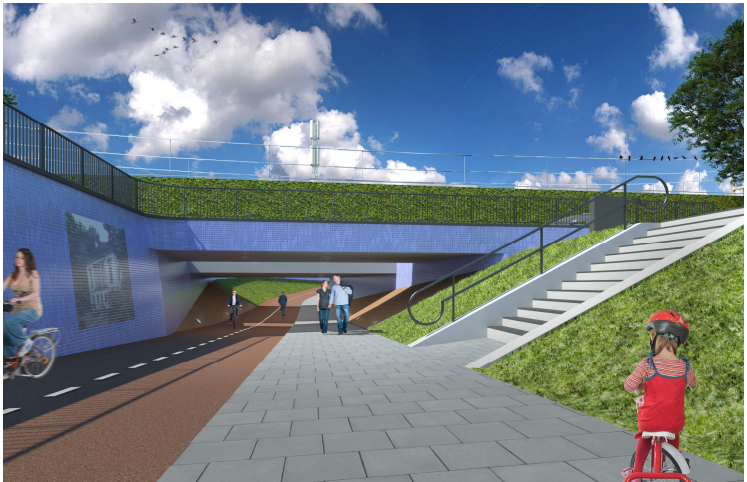
<i>Zienswijze:</i>	Reclamant is blij met het plan en kan niet wachten tot de schop de grond ingaat.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Dank voor de ondersteunende reactie. Wel moeten wij constateren dat deze zienswijze na 21 oktober 2015, en daarmee niet tijdig is ingediend (artikel 6:9, lid 1 Algemene wet bestuursrecht). De zienswijze dient om die reden buiten behandeling te worden gelaten (artikel 3:16 Algemene wet bestuursrecht).</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze dient buiten behandeling te worden gelaten.</i>

2.3 Reclamant 3

<i>Zienswijze 01:</i>	Reclamant stelt dat er geen nut en noodzaak is om de onderdoorgang te realiseren. De betrokken school is inmiddels verdwenen en er wordt van een andere, op korte afstand gelegen, onderdoorgang aan de Paltzerweg gebruik gemaakt.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Aan de noordzijde van het spoor is het gebouw van de brede school gesitueerd en het sportcomplex van DOSC. Zowel de brede school als het sportcomplex trekken veel jonge fietsers, die op dit moment nog vooral gebruik maken van de spoorwegovergang op de Dolderseweg. Deze drukke spoorovergang is voor jonge verkeersdeelnemers niet erg overzichtelijk en vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal. Met name voor deze jonge verkeersdeelnemers voorziet de onderdoorgang aan de Tolhuislaan in een veilige fiets onderdoorgang (en ander langzaamverkeer) tussen Den</i>

	<i>Dolder Zuid en Den Dolder Noord met de brede school en het sportcomplex.</i> <i>Wisselingen in de invulling van de brede school betekenen niet dat er thans en in de toekomst geen behoefte meer is aan de spoorwegonderdoorgang. Voor het nieuwe schoolgebouw is uiteraard een optimale invulling beoogd.</i> <i>Zowel basisschool De Kameleon als de Dolderse sportvereniging DOSC hebben in hun zienswijzen laten weten blij te zijn met de verkeersveilige voorziening.</i> <i>De tunnel aan de Paltzerweg/Klaphekweg is vanwege de afstand (1 km verder) voor het meeste fietsverkeer naar de brede school en het sportcomplex geen reëel alternatief. Om de brede school en het sportcomplex via deze route te bereiken moet een eind worden omgefietst.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 02:</i>	De gemeente wil dat de geplande tunnel onderdeel wordt van een hoofdfietsroute. Hiervan is volgens de CROW normen echter geen sprake (minimaal 2000 fietsers per etmaal).
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Zoals hiervoor beschreven moet de onderdoorgang met name voorzien in een veilige langzaamverkeersroute naar de brede school en het sportcomplex. Daarnaast is volgens het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) beoogd de spoorwegonderdoorgang op te nemen in een hoofdfietsroute van Den Dolder Noord richting Zeist.</i>  <i>Uitsnede GVVP. Fietsnetwerk Zeist. Oranje=Hoofdfietsroute.</i> <i>Deze hoofdfietsroute is onder meer bedoeld voor middelbare scholieren naar de scholen in Zeist en fietsers uit de buitenwijken en dorpen richting het centrum van Zeist. Om</i>

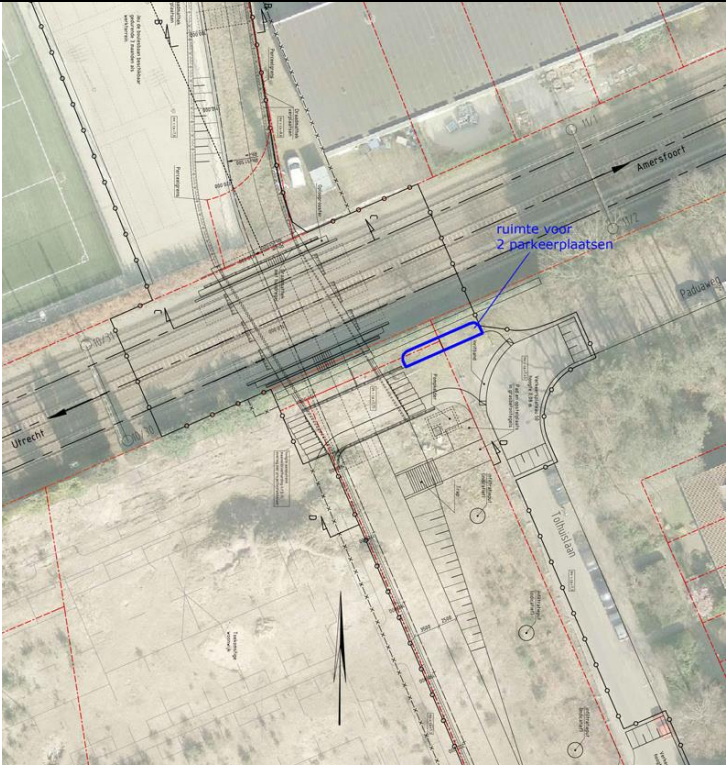
	<i>de spoorwegonderdoorgang te kunnen opnemen in een hoofdfietsroute gelden vanuit het beleid geen normen voor een minimumaantal fietsers per etmaal.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 03:</i>	Er is volgens reclamant geen onderzoek gedaan naar het effect van de tunnel op de algemene verkeersveiligheid. Het plan om dit te onderzoeken als de tunnel er al ligt is mosterd na de maaltijd.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>De tunnel is heel specifiek bedoeld voor de veiligheid van jonge verkeersdeelnemers naar de scholen en sportvelden ten noorden van het spoor. Zij zijn nu aangewezen op de voor jonge verkeersdeelnemers onoverzichtelijke verkeerssituatie op de spoorwegovergang van de Dolderseweg. Hun verkeersveiligheid zal sterk verbeteren. Na ingebruikname van de tunnel zal de gemeente een integraal verkeersveiligheidsonderzoek laten uitvoeren door TNO. Dat is geen mosterd na de maaltijd maar een geplande evaluatie/monitoring om te bezien of eventuele vervolgacties nodig zijn.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 04:</i>	Er is reeds een fietstunnel aanwezig op de Nieuwe Dolderseweg waar weinig gebruik van wordt gemaakt. Bij de overige maatregelen die genomen worden in het kader van de Drieluik kan deze tunnel gaan fungeren als centraal gelegen en sociaal veilige ongelijkvloerse overgang. Hierdoor wordt optimaal gebruik gemaakt van beschikbare middelen.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>De route via de Nieuwe Dolderseweg is nu ook al beschikbaar, maar wordt niet gebruikt omdat de spoorwegovergang aan de Dolderseweg dichterbij is en minder omrijden vergt. Juist omdat de spoorwegovergang voor jonge verkeersdeelnemers erg onoverzichtelijk is en vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal is, wordt voorzien in de aanleg van een verkeersveilige spoorwegonderdoorgang aan de Tolhuislaan. De route via de Nieuwe Dolderseweg is geen reëel alternatief omdat een eind moet worden omgefietst. De spoorwegovergang is de meest centrale oversteek, de nieuwe tunnel ligt ook gunstig gelet op aanwezigheid DOSC en brede school. De fietstunnel langs de Nieuwe Dolderseweg ligt totaal niet centraal en heeft voor Den Dolder zelf amper een functie.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 05:</i>	Reclamant maakt zich zorgen over de sociale veiligheid van

	de onderdoorgang. De onderdoorgang komt te dicht op de gebouwen en de zendmast en door de kromming in de toerit is deze onoverzichtelijk. Dit wordt bevestigd door rapporten die hierover door buurtbewoners zijn opgesteld en bij deze zienswijze zijn gevoegd.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>De onderdoorgang is voorzien in een grotendeels bestaande bebouwde omgeving. Om die reden is een geheel rechte onderdoorgang niet mogelijk. De lichte kromming is noodzakelijk maar zorgt niet voor een verkeersveilige of sociaal onveilige situatie. Zie hieronder de visualisering van het beoogde ontwerp.</i>  <i>Visual: lichte kromming aan de noordzijde.</i>  <i>Visual: taluds en wijkende wanden.</i> <i>De door reclamant meegezonden rapporten zijn bij het ontwerp betrokken. Binnen die gegeven situatie is er met inachtneming van de ontwerprichtlijnen van het CROW en de ontwerpvoorschriften van ProRail zelf, alles aan gedaan om de verkeers- en sociale veiligheid te optimaliseren. Dat is bijvoorbeeld terug te zien in het talud en de wijkende tunnelwanden. De afwerking van de tunnelwanden, de lichte</i>

	<i>kromming van de toerit aan de noordkant en de aanvaardbare helling van de toeritten (maximaal 5%) zijn hierboven gevisualiseerd. Deze visuals zullen in het aanbestedingsdossier worden opgenomen.</i> <i>Na afweging van alle betrokken belangen geven de door reclamanten toegezonden onderzoeksrapporten geen aanleiding voor de conclusie dat een onderdoorgang op deze locatie niet verantwoord is en het beoogde ontwerp niet deugt.</i> <i>Ten aanzien van de sociale veiligheid in de avonduren aan de noordzijde is nog het volgende overwogen. De brede school en het sportcomplex maken deel uit van een parkeerplaats en bedrijventerrein. De gebruikers van de school en het sportcomplex hebben daar hoe dan ook mee te maken.</i> <i>Dan gaat het vooral om bezoekers van het sportcomplex. Verder zijn er in de avonduren ook andere bezoekers aanwezig zowel in de gebouwen als op de buitenvelden naast de spoorwegonderdoorgang. Nu de spoorwegonderdoorgang wordt opgenomen in het fietsnetwerk van Zeist zullen ook andere fietsers daarvan gebruik maken.</i>
Conclusie:	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
Zienswijze 06:	Door de beperkte aanwezige ruimte wordt getwijfeld of er afdoende ruimte is voor het zicht en de comfort van de fietsers. De hellingen zijn waarschijnlijk te steil, de overgang van de helling met de trap te abrupt en er wordt getwijfeld of de onderdoorgang wel hoog genoeg is.
Reactie gemeente:	<i>Bij de uitwerking van het ontwerp zijn deze eerder in de klankbordgroep door reclamant naar voren gebrachte bedenkingen betrokken. Daarnaast is de uitwerking geschiedt op basis van de landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) en de ontwerpvoorschriften van ProRail.</i> <i>De onderdoorgang krijgt een doorrijhoogte van 2.50m. Een doorrijhoogte van 2.50m is conform de landelijke ontwerprichtlijnen en is hoog genoeg voor de beoogde gebruikers van de onderdoorgang.</i> <i>De helling bedraagt maximaal 5% en voldoet aan de landelijke normen. Als de aannemer de dikte van het spoordek weet te optimaliseren zal nog een lager hellingspercentage worden toegepast (de doorrijhoogte blijft in ieder geval 2,50m).</i> <i>Wat betreft de overgang van de trap naar het voetpad van de tunnel wordt onder aan de trap voorzien in een bredere op- en afstap (plateau) om de overgang naar het voetpad te vergemakkelijken.</i> <i>De onderdoorgang krijgt een fietspad met een breedte van 3.50m en een voetpad met een breedte van 2.50m. Dat is een breedte van 6.0meter.</i> <i>Met het beoogde ontwerp is het zicht voldoende en is het gebruik van de onderdoorgang voor de fietser goed.</i>

<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 07:</i>	Er is onvoldoende ingegaan op de nadelige effecten die de extra verlichting rondom de tunnel veroorzaakt op het foerageren van vleermuizen in het gebied.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Er is een quickscan Flora en Fauna uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen en vliegroutes voor vleermuizen aanwezig zijn. Binnen het projectgebied worden ook geen groenelementen gerealiseerd welke voor vleermuizen extra aandacht behoeven. In de nieuwe situatie wordt het te realiseren geluidsscherm aangesloten op het bestaande scherm welke aansluit op de groenstructuur langs het spoor. Hierdoor kan in de nieuwe situatie deze route door mogelijk voorkomende en foeragerende vleermuizen gebruikt blijven worden. De verlichting welke langs de langzaam verkeersverbinding en in de tunnel wordt gerealiseerd heeft daar verder geen negatief effect op omdat deze niet direct op het geluidsscherm en de aansluitende groenelementen gericht zal zijn. Daarnaast zijn rond het plangebied voldoende lijnvormige groenelementen aanwezig welke door foeragerende vleermuizen als alternatieve route gebruikt kunnen worden.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 08:</i>	Reclamant is van mening dat er onvoldoende is gekeken naar de geluidseffecten van de onderdoorgang die worden veroorzaakt door brommers en het feit dat de treinen nu over een tunnel heen rijden in plaats van solide, horizontale grond.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Er is onderzoek verricht naar de geluidgevolgen van het plan. Met betrekking tot het geluid op de tunnel: De akoestische situatie op de onderdoorgang is dezelfde als die van de aarden baan. In beide situaties is namelijk sprake van een voegloos spoor gelegen in een ballastbed. In vergelijking met de huidige situatie zal er dan ook geen sprake zijn van een verslechtering van de geluidssituatie als gevolg van het rijden van treinen over de onderdoorgang. Het feit dat het ballastbed op een onderdoorgang ligt veroorzaakt, vergeleken met een solide ondergrond, geen wijzigingen van de geluidsemisatie vanuit het spoor. In het akoestisch onderzoek is ook gekeken naar het geluid van brommers die gebruik maken van de spoorwegonderdoorgang. De geluidseffecten daarvan zijn aanvaardbaar. Uit het onderzoek blijkt dat de hoogste piekbelasting op de bestaande woningen aan de Tolhuislaan wordt veroorzaakt door brommers die over de bestaande Tolhuislaan rijden op korte afstand van de woningen. Die</i>

	<i>situatie doet zich nu ook al voor. Gelet op het akoestisch onderzoek is er vanuit geluidoopgunt geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor de woon- en leefomgeving.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 09:</i>	Reclamant is van mening dat er in het bestemmingsplan onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat ondergronds bouwen effect heeft op de verspreiding van verontreinigingen en grondwaterstromingen. Daar is nu, ook met het oog op het 100-jaar aandachtsgebied, geen rekening mee gehouden.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Het 100-Jaarsaandachtgebied ligt op ruime afstand van het plangebied (circa 550 meter en meer). Bij de uitvoering van de grondwerkzaamheden voor de spoorwagonderdoorgang wordt rekening gehouden met de zorgplicht in verband met het 100-Jaarsaandachtsgebied. In de nabijheid van het plangebied is na eerdere bodemsaneringen op de locatie Voormalig Overtoomterrein (ten zuiden van het spoor) en op de locatie Willem Arntszlaan 115 (ten noorden van het spoor), enige restverontreiniging blijven zitten. In verband daarmee zal ten behoeve van de uitvoering van de grondwerkzaamheden voor de spoorwagonderdoorgang nog nader onderzoek plaatsvinden en wordt rekening gehouden met een eventuele saneringsopgave.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 10:</i>	Het bestemmingsplan gaat ten koste van twee parkeerplaatsen van het naastgelegen nieuwbouwplan. Onduidelijk is op welke wijze dit wordt gecompenseerd.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Het plan gaat niet ten koste van het twee parkeerplaatsen. Op de overkluizing ten behoeve van de ontsluitingsweg naar het nieuwe woongebied worden 2 parkeerplaatsen gerealiseerd, conform het stedenbouwkundige plan voor de naastgelegen nieuwbouw. Op de figuur hieronder is aangegeven waar deze parkeerplaatsen zijn voorzien.</i>

	 <i>Figuur: tekening onderdoorgang op luchtfoto en locatie pp.</i>
Conclusie:	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

2.4 Reclamant 4

Zienswijze 01:	Reclamant is voor een onderdoorgang. Zij geeft in haar zienswijze aan dat de onderdoorgang een goede zaak is, de bereikbaarheid daardoor drastisch zal verbeteren en ook de verkeersveiligheid op de Dolderseweg zal verbeteren. Reclamant heeft zich altijd positief geschaard achter de komst van de onderdoorgang. Ondanks de positieve opstelling maakt reclamant zich wel grote zorgen over een aantal aspecten. Een ervan is het behouden van 16 jeu de boules banen. Reclamant verzoekt dan ook de erfgrens zodanig aan te passen dat bij herinrichting van het terrein alle 16 jeu de boules banen behouden blijven.
Reactie gemeente:	<i>Dank voor deze ondersteunende reactie.</i> <i>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is in nauw overleg met reclamant bekeken of de plangrens zodanig aangepast kan worden dat op het terrein voldoende ruimte overblijft voor 16 jeu de boules banen en er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor de onderdoorgang. Dat bleek mogelijk zodat de plangrens ter hoogte van het terrein van DOSC iets</i>

	<i>aangepast is.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>Naar aanleiding hiervan is de plangrens van de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast.</i>
<i>Zienswijze 02:</i>	Reclamant verzoekt bij de aanleg van de onderdoorgang rekening te houden met: 1. De aansluiting van de noordelijke toegang in relatie tot de toegangen van het sportcomplex waaronder ook de leveranciers van het paviljoen; 2. Parkeerplaatsen en fietsklemmen te behouden of te compenseren; 3. De verkeersveiligheid op het parkeerterrein te garanderen vanwege de nieuwe fietsroute die hierover gaat lopen; 4. Het aanleggen van het noordelijk deel van de onderdoorgang en de herinrichting van het jeu de boules terrein dient in de winter plaats te vinden. In de zomer worden de banen namelijk gebuikt voor competitiewedstrijden. 5. De herinrichting van de banen na aanleg van de onderdoorgang in al zijn facetten.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Mede naar aanleiding van deze zienswijze wordt in nauw overleg met reclamant gewerkt aan de herinrichting van de ingang, het parkeerterrein en het jeu de boules-terrein, waarbij al de aangevoerde aspecten worden meegenomen. Wat betreft de planning zal al het mogelijke worden gedaan om deze werkzaamheden in de winter te laten plaatsvinden, maar daarbij spelen niet alleen de belangen van de Jeu de Boulevereniging een rol. Voor het project gelden vele randvoorwaarden, waaronder het vrijgeven van het baanvak voor de werkzaamheden.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op deze punten geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

2.5 Reclamant 5

<i>Zienswijze 01:</i>	Reclamant zet vraagtekens bij de nut en noodzaak van de onderdoorgang op deze locatie. Dit mede omdat de stroom scholieren die dagelijks het spoor oversteken grotendeels is verdwenen. Reclamant verzoekt het integrale TNO veiligheidsonderzoek naar de Drieluik af te wachten waarbij de tunnel een belangrijk onderdeel moet worden. Hierbij worden alternatieven aangedragen, die ook voor een ondertunneling nog niet voldoende zijn onderzocht.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>De spoorwegonderdoorgang is bedoeld voor het langzaamverkeer naar de brede school en het sportcomplex, en is in die zin niet afhankelijk van de realisering van het Drieluik. Daarom is het ook niet nodig om de besluitvorming</i>

	<i>rond het Drieluik af te wachten.</i> <i>Aan de noordzijde van het spoor is het gebouw van de brede school gesitueerd en het sportcomplex van DOSC. Zowel de brede school als het sportcomplex trekken veel jonge fietsers, die op dit moment nog vooral gebruik maken van de spoorwegovergang op de Dolderseweg. Deze drukke spoorovergang is voor jonge verkeersdeelnemers niet erg overzichtelijk en vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid niet optimaal.</i> <i>Met name voor deze jonge verkeersdeelnemers voorziet de onderdoorgang aan de Tolhuislaan in een veilige fiets onderdoorgang (en ander langzaamverkeer) tussen Den Dolder Zuid en Den Dolder Noord met de brede school en het sportcomplex.</i> <i>Wisselingen in de invulling van de brede school betekenen niet dat er thans en in de toekomst geen behoefte meer is aan de spoorwegonderdoorgang. Voor het nieuwe schoolgebouw is uiteraard een optimale invulling beoogd.</i> <i>Zowel basisschool De Kameleon als de Dolderse sportvereniging DOSC hebben in hun zienswijzen laten weten blij te zijn met de verkeersveilige voorziening.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 02:</i>	Reclamant heeft een aantal eisen en wensen opgesomd waar een reactie op wordt gevraagd (zie tabel – bijlage 1 bij deze notitie).
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Deze eisen en wensen zijn eerder in de klankbordgroep naar voren gebracht en beantwoord door ProRail (10 juni 2015, Eisen en wensen omgeving), en vervolgens bij de uitwerking van het ontwerp betrokken.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 03:</i>	Vanwege onvoldoende ruimte om goede zichtlijnen te creëren, de beperkte afmetingen (hoogte) van de tunnel en taluds en het gebrek aan sociale controle aan de noordzijde van de onderdoorgang kunnen sociaal onveilige situaties ontstaan.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>De onderdoorgang is voorzien in een grotendeels bestaande bebouwde omgeving. Om die reden is een geheel rechte onderdoorgang niet mogelijk. De lichte kromming is noodzakelijk maar zorgt niet voor een verkeersveilige of sociaal onveilige situatie. Zie hieronder de visualisering van het beoogde ontwerp.</i>



Visual: lichte kromming aan de noordzijde.



Visual: taluds en wijkende wanden.

De door reclamant meegezonden rapporten zijn bij het ontwerp betrokken. Binnen die gegeven situatie is er met inachtneming van de ontwerprichtlijnen van het CROW en de ontwerpvoorschriften van ProRail zelf, alles aan gedaan om de verkeers- en sociale veiligheid te optimaliseren. Dat is bijvoorbeeld terug te zien in het talud en de wijkende tunnelwanden. De afwerking van de tunnelwanden, de lichte kromming van de toerit aan de noordkant en de aanvaardbare helling van de toeritten (maximaal 5%) zijn hierboven gevisualiseerd. Deze visuals zullen in het aanbestedingsdossier worden opgenomen.

Na afweging van alle betrokken belangen geven de door reclamanten toegezonden onderzoeksrapporten geen aanleiding voor de conclusie dat een onderdoorgang op deze locatie niet verantwoord is en het beoogde ontwerp niet deugt.

Ten aanzien van de sociale veiligheid in de avonduren aan de noordzijde is nog het volgende overwogen. De brede school en het sportcomplex maken deel uit van een

	parkeerplaats en bedrijventerrein. De gebruikers van de school en het sportcomplex hebben daar hoe dan ook mee te maken. Dan gaat het vooral om bezoekers van het sportcomplex. Verder zijn er in de avonduren ook andere bezoekers aanwezig zowel in de gebouwen als op de buitenvelden naast de spoorwegonderdoorgang. Nu de spoorwegonderdoorgang wordt opgenomen in het fietsnetwerk van Zeist zullen ook andere fietsers daarvan gebruik maken.
Conclusie:	De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.
Zienswijze 04:	Vanuit zicht en comfort is de ruimte van de onderdoorgang te beperkt om een goed befietsbare en beloopbare tunnel te kunnen creëren.
Reactie gemeente:	Zie op deze punten de beantwoording van de eisen en wensen in de bijlage bij deze Nota van Zienswijzen. Binnen de beschikbare ruimte is een goed befietsbare en beloopbare spoorwegonderdoorgang voorzien, waarbij de ontwerprichtlijnen van het CROW en de ontwerpvoorschriften van ProRail in acht zijn genomen.
Conclusie:	De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.
Zienswijze 05:	Het toelaten van brommers in de tunnel leidt tot verkeersonveilige situaties en geluidsoverlast. Verzocht wordt om middels een hekwerk de tunnel te weren voor bromverkeer. Ook in het bestemmingsplan voor de nieuwbouw is onvoldoende rekening gehouden met geluidsoverlast van dit bromverkeer.
Reactie gemeente:	De geldende verkeersregels ten aanzien van niet op het fietspad toelaatbare motorvoertuigen zijn voldoende om een verkeersveilig fietspad door de spoorwegonderdoorgang te kunnen realiseren. Het voorstel van reclamant om brommers met een hekwerk te weren doet juist afbreuk aan de verkeersveiligheid. Voor het aangrenzende bestemmingsplan Tolhuislaan is apart een procedure doorlopen. Het voorliggende bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de te realiseren spoorwegonderdoorgang. Inhoudelijk kan dan ook niet geageerd worden op de inhoud van het aangrenzende bestemmingsplan Tolhuislaan. In het akoestische onderzoek ten behoeve van de spoorwegonderdoorgang is ook gekeken naar de nieuw te bouwen woningen. Volgens het akoestische onderzoek doen zich hier geen problemen voor.
Conclusie:	De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

<i>Zienswijze 06:</i>	Als bromverkeer niet te weren is dan wenst reclamant te vernemen hoe geluidsoverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de hoogste piekbelasting wordt veroorzaakt door brommers die over de bestaande Tolhuislaan op korte afstand van de woningen rijden. Die situatie doet zich nu ook al voor. Gelet op het akoestisch onderzoek is er vanuit geluidsoogpunt geen sprake van onaanvaardbare gevolgen voor de woon- en leefomgeving, zowel voor de bestaande als de nieuw te bouwen woningen.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 07:</i>	Er is in het bestemmingsplan onvoldoende ingegaan op de nadelige effecten die de extra verlichting rondom de tunnel veroorzaakt op vleermuizen in het gebied.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Er is een quickscan Flora en Fauna uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er in het plangebied geen verblijfplaatsen en vliegroutes voor vleermuizen aanwezig zijn. Binnen het projectgebied worden ook geen groenelementen gerealiseerd welke voor vleermuizen extra aandacht behoeven. In de nieuwe situatie wordt het te realiseren geluidsscherm aangesloten op het bestaande scherm welke aansluit op de groenstructuur langs het spoor. Hierdoor kan in de nieuwe situatie deze route door mogelijk voorkomende en foeragerende vleermuizen gebruikt blijven worden. De verlichting welke langs de langzaam verkeersverbinding en in de tunnel wordt gerealiseerd heeft daar verder geen negatief effect op omdat deze niet direct op het geluidsscherm en de aansluitende groenelementen gericht zal zijn. Daarnaast zijn rond het plangebied voldoende lijnvormige groenelementen aanwezig welke door foeragerende vleermuizen als alternatieve route gebruikt kunnen worden.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
<i>Zienswijze 08:</i>	Bestemmingsplan veroorzaakt nadelige milieugevolgen omdat de verontreiniging in het gebied extra sanering vereist.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Ten behoeve van de uitvoerende werkzaamheden is nog aanvullend onderzoek nodig en wordt rekening gehouden met een eventuele saneringsopgave.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

<i>Zienswijze 09:</i>	Doordat gladheidbestrijding niet is toegestaan in het milieubeschermingsgebied wordt het tunnelgebruik bij gladheid beperkt.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Het grondwaterbeschermingsgebied ligt ten westen van de Tolhuislaan in Bilthoven. De locatie van de beoogde tunnel ligt buiten beschermingsgebied. Het huidige begrenzing is in 2013 gewijzigd bij de wijziging van de Provinciale Milieu Verordening, maar de bijbehorende verkeersborden zijn nooit verwijderd. De situering van de verkeersborden zal worden aangepast aan de geldende begrenzing. Voor wat betreft het indringen van strooizout regen-/smeltwater in de bodem geldt dat, ondanks dat de grondwaterstand diep is het strooizout in het grondwater zou kunnen infiltreren, maar nu alleen bij gladheid strooizout wordt toegepast, zal het aandeel zout in het grondwater beperkt zijn. Er zal in het grondwater wel menging optreden, maar netto zal het grondwater zoet blijven. Wellicht dat een lichte verhoging van het chloridegehalte in het grondwater meetbaar is nabij de infiltratieputten, maar zo lang alleen in uiterste gevallen strooizout wordt toegepast zal het aandeel zout in het grondwater beperkt zijn.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

2.6 Reclamant 6

<i>Zienswijze:</i>	De zienswijze van reclamant is inhoudelijk gelijk aan de zienswijze van de Belangenvereniging Tolhuislaan en omgeving. Korte tijdshalve wordt om deze reden verwezen naar de samenvatting van de zienswijze van reclamant 5.
<i>Reactie gemeente:</i>	<i>Verwezen wordt naar de beantwoording van de zienswijzen van reclamant 5.</i>
<i>Conclusie:</i>	<i>De zienswijze geeft op dit punt geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>

3 AANPASSINGEN BESTEMMINGSPLAN

3.1 Aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen

Naar aanleiding van de zienswijzen is de plangrens van de verbeelding van het bestemmingsplan aangepast, zodat er voldoende ruimte op het terrein van DOSC beschikbaar blijft om 16 jeu de boules banen te realiseren. Ook de toelichting van het bestemmingsplan is op onderdelen aangevuld naar aanleiding van de zienswijzen.

Verder zijn er geen aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen.

3.2 Ambtshalve aanpassingen

Gebleken is dat de bouwaanduiding 'geluidsschermbank' in artikel 4 niet helemaal volgens de systematiek van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 is aangegeven. Om die reden wordt in artikel 4.2.2, onder b de passage aanduiding 'geluidsschermbank' vervangen door 'specifieke bouwaanduiding - geluidsschermbank'. In verband hiermee dient ook de benaming van deze bouwaanduiding op dezelfde wijze te worden aangepast op de verbeelding en de legenda van de verbeelding.

Bovenstaande aanpassingen van de verbeelding en regels (het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan) leiden tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

Bijlage 1: Eisen en wensen van Belangenvereniging Tolhuislaan en omgeving.

Nr	Belangen en wensen belangenvereniging	Reactie gemeente / ProRail
1	Tunnelfmetingen dienen overeen te komen met het schetsontwerp, zoals besloten door de gemeenteraad. Hierin is de tunnelhoogte vastgesteld op 3.30 meter en de breedte op 6 meter. Tevens dient er een vrije ruimte te zijn van 10 meter aan de zuidzijde van de toerit	- In het Raadsbesluit is de doorrijhoogte van de onderdoorgang niet vastgesteld op 3.30m. De 3.30m betreft het hoogteverschil t.o.v. van het begin van de toerit (maaiveld). - De onderdoorgang krijgt een fietspad met een breedte van 3.50m en een voetpad met een breedte van 2.50m. Dat komt overeen met de genoemde breedte van 6.0m. - Het project sluit aan op het ontwerp van de nieuwe woonwijk. Het bouwvlak voor de beoogde nieuwe woningen aan de zuidzijde zijn op meer dan 5 meter van de plangrens gelegen. Vanuit het fietstunnelproject wordt alleen al > 7.5m gerealiseerd.
2	Voor het ontwerp van de tunnel zijn de CROW richtlijnen voor de gemeente en ProRail leidend.	De Uitgangspunten voor het ontwerp van de onderdoorgang zijn onder andere de landelijke ontwerprijlijnen (CROW) en de ontwerpvoorschriften van ProRail.
3	Het voetpad voor de trap van de tunnel naar de Tolhuislaan geheel vlak (CROW-norm)	Voor veilige overgang tussen de horizontale trap(treden) die aansluit op de schuine helling van de tunnel is eerst een horizontaal plateau onderaan de trap gemaakt, van waaraf op de schuine tunnelhelling kan worden gestapt.
4	Randvoorwaarde sociale veiligheid: PKVW norm: Zichtlijnen door hoogte tunnel minimaal 3 meter en breedte van minimaal 5 meter	- De PKVW norm is niet leidend. De Uitgangspunten voor het ontwerp van de onderdoorgang zijn onder andere de landelijke ontwerprijlijnen (CROW) en de ontwerpvoorschriften van ProRail. - De breedte van 5m past binnen de gehanteerde breedte van 6m. - De onderdoorgang krijgt een doorrijhoogte van 2.50m. Een doorrijhoogte van 2.50m is conform de landelijke ontwerprijlijnen. We kiezen bewust voor een lagere hellingspercentage als de aannemer de dikte van het spoordek weet te optimaliseren (de doorrijhoogte blijft dus 2,50m).
5	Randvoorwaarde sociale veiligheid: PKVW-norm: zichtlijnen via geheel rechte tunnel	- De PKVW-norm is niet leidend. - Inpassing in de bestaande omgeving met een aansluiting op de bestaande weginfrastructuur maakt dat er geen sprake kan zijn van een volledig rechte onderdoorgang. Dat neemt niet weg dat er in het ontwerp veel aandacht is besteed aan sociale veiligheid, door de toepassing van verlichting, wijkende wanden die zicht verbreden en een sterk ruimtelijk effect hebben. De afwerking van de tunnelwand en verlichting in/rondom de onderdoorgang is middels de visuals weergegeven en eisen hieromtrent worden in het aanbestedingsdossier opgenomen.
6	Sociale veiligheid heeft topprioriteit: PKVW-norm: er is zicht op de toegangen van de tunnel en de onderdoorgang vanuit tenminste twee woningen, op een afstand van 75 meter	- De PKVW-norm is niet leidend. - Hierboven is al beschreven dat er in het ontwerp veel aandacht is besteed aan sociale veiligheid. Aan de noordzijde staan geen huizen. Aan de zuidzijde is dat voor wat betreft zicht vanaf twee

		nog te bouwen woningen realiseerbaar.
7	Helling voet- fietspad is maximaal 4% Voor fiets met kind voor- en achterop ligt dat lager helling ca. 3%	Het fiets- en voetpad krijgt een hellingspercentage van maximaal 5% en dit voldoet aan de landelijke ontwerprichtlijnen. Een lager hellingspercentage is realiseerbaar als de aannemer de dikte van het spoordek weet te optimaliseren (als de doorrijhoogte 2,50m blijft).
8	Directe aansluiting en een goede toegankelijkheid van toegangswegen vanuit de nieuwe woonwijk op de huidige infrastructuur. De Paduaweg in een rechte lijn verbinden met het verkeersdek over de tunnel	Uit een oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet gewenst, want een rechte aansluiting nodigt uit tot hoge snelheden. Een verlegging van de Paduaweg, ten behoeve van een rechte aansluiting zou tevens betekenen dat er veel bestaand groen moet verdwijnen. Het bestemmingsplan biedt voldoende mogelijkheden voor een verkeersveilige aansluiting.
9	Hoogwaardige geluiddempende tunnelwanden	Het plan voorziet niet in geluiddempende tunnelwanden. Volgens het geluidonderzoek ondervinden de woningen langs de Tolhuislaan de meeste belasting van brommers die over de bestaande Tolhuislaan rijden op korte afstand van hun woning. Dat zijn situaties die zich nu ook al voordoen. De piekbelasting als gevolg van brommers die gebruik gaan maken van de onderdoorgang is aanvaardbaar.
10	Groenplan in samenspraak met direct omwonenden (o.a. het herstel van laanbomen) ten behoeve van drager van groenstructuur	Tijdens de bewonersavond op 14 april 2015 en ook in opvolgende gesprekken is met de omgeving gekeken naar de groeninrichting in/rondom de onderdoorgang. Op basis daarvan is er een groenontwerp op hoofdlijnen gepresenteerd aan de omgeving. Er is overeenstemming bereikt over het groen met de aanwonenden.
11	Instellen van een autoluwe Tolhuislaan en Paduaweg. Verkeerscirculatieplan vooraf vaststellen.	In het inmiddels al vastgestelde VCP zijn geen verkeerscirculatiemaatregelen voorzien. Uit het nog te houden TNO-onderzoek moet eventueel nut en noodzaak blijken uit oogpunt van integrale verkeersveiligheid.
12	Geen kiss en ride plaatsen	Vanuit de BOT is geen draagvlak voor een aparte K&R-voorziening. Hier gaan wij in mee, mede gelet op het feit dat dit ten koste gaat van groen en in mindere mate van de sociale veiligheid (zicht op de onderdoorgang) en van de mogelijkheden van waterberging.
13	Een beheersplan en handhavingsplan opstellen inclusief taken, verantwoordelijkheden, maatregelen en budgettering	ProRail en Gemeente Zeist maken afspraken over beheer en onderhoud in een beheeroverkomst. De Gemeente Zeist stelt vervolgens een beheer- en handhavingsplan op gericht op de uitvoering van het beheer en onderhoud door de gemeente Zeist.
14	Het verrichten van nulmetingen bij tenminste alle woningen aan Tolhuislaan in Den Dolder	Dit betreft de uitvoering. De aannemer zal de bestaande situatie van de gevels van de omliggende woningen vastleggen. Dit gebeurt middels een nulmeting (fotorapportage).
15	Nog meer wateroverlast voorkomen door de riolering van de Tolhuislaan te vernieuwen	Er is gekozen voor een natuurlijke infiltratie van het hemelwater uit de onderdoorgang en niet voor een rechtstreekse lozing op het riool. Het huidige stelsel wordt niet extra belast.
16	Voetpad door laten lopen tot aan de noordzijde van de tunnel.	Het voetpad van de onderdoorgang zal aansluiten op het bestaande voetpad langs DOSC richting de

		parkeerplaats.
--	--	----------------