

Zienswijzennota "Soestdijkseweg-Zuid thv Gemeentehuis" Gemeente De Bilt

Op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) heeft het ontwerp bestemmingsplan 'Soestdijkseweg-Zuid thv gemeentehuis' vanaf donderdag 8 december 2016 tot en met woensdag 18 januari 2017 voor een periode van 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis aan de Soestdijkseweg-Zuid 173 De Bilt, op de gemeentelijke website en op www.ruimtelijkeplannen.nl.

Het was binnen voornoemde periode mogelijk om zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Op 10 januari 2017 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden. Tegen het ontwerp bestemmingsplan zijn 3 zienswijzen ingediend. In de ingediende zienswijzen is vooral gereageerd op de nut en noodzakelijkheid, evenals de situering van de geplande, vrij liggende bushaltes aan de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van het gemeentehuis.

Enkele reacties zijn planologisch niet relevant en hebben betrekking op bijvoorbeeld de inrichting van de Soestdijkseweg. De concrete inrichting binnen de bestemming 'Verkeer' wordt door middel van het bestemmingsplan niet vastgelegd. Voorts zijn enkele van de binnen dit bestemmingsplan meegenomen maatregelen reeds mogelijk binnen de huidige vigerende bestemming. Zo is de westelijke haltekom ook passend binnen de geldende bestemming Verkeer. Daarnaast zijn er zienswijzen kenbaar gemaakt tegen bomen en andere inrichtingselementen in het concept DO die niet in het ontwerpbestemmingsplan worden geregeld.

In 2013/2014 heeft reeds een bezwarenprocedure plaatsgevonden betreffende het aanwijzen van bushaltes langs de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van de woning nr. 165. Gezien de voorgenomen ontwikkeling de reeds ingezette verkeersmaatregelen voortzet, wordt allereerst in een samenvatting van het advies van de bezwarencommissie uiteengezet. De zienswijzen zijn vervolgens kort samengevat en voorzien van een gemeentelijk commentaar. In enkele gevallen wordt verwezen naar het advies van de bezwarencommissie uit 2014.

Bezwarencommissie 9 mei 2014

In oktober 2013 heeft reeds een bezwarenprocedure plaatsgevonden betreffende het aanwijzen van bushaltes langs de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van de woning nr. 165. De bezwarencommissie heeft op 9 mei 2014 deze argumentatie ongegrond verklaard. De commissie was van oordeel dat het college voldoende heeft uiteengezet dat aan de doelstelling die met het nemen van het verkeersbesluit wordt beoogd, te weten het ontsluiten van het gemeentehuis per openbaar vervoer, wordt voldaan.

Onderstaand een samenvatting van het standpunt van het college:

Op 9 september 2013 is het Vervoerplan 2014 vastgesteld door het Bestuur Regio Utrecht (BRU). In dit vervoerplan worden de uitgangspunten omschreven waar de vervoerder (Qbuzz) een dienstregeling voor dient op te stellen. Eén van de wijzigingen in het vervoerplan ten opzichte van 2013 betreft het instellen van een rechtstreekse busverbinding tussen Station Bilthoven en de Uithof.

In dit verband heeft het college gesteld dat vanaf 8 december 2013 wordt begonnen met de buslijn Station Bilthoven-Uithof-Nieuwegein en dat deze buslijn via de Soestdijkseweg-Zuid richting de Uithof rijdt.

Het college beoogt met het nemen van het besluit het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en het ontsluiten van het gemeentehuis per openbaar vervoer. Daarbij heeft het college gesteld dat deze halte in afwachting van realisatie van een haltekom aan de rijbaan gepositioneerd wordt.

Met de komst van de buslijn is er bezien of er locaties langs de routes zijn, waarvan het gewenst is om de bus te laten halteren. Hierbij is gekozen voor een beperkt aantal haltes, om de gemiddelde snelheid van de lijndienst zo hoog mogelijk te laten zijn. Immers kost elke halte tijd en wordt deze snelle verbinding minder aantrekkelijk voor de doorgaande reizigers naar de Uithof. De volgende halteringen zijn gepositioneerd langs de Soestdijkseweg-Zuid:

- Station Bilthoven (begin- en eindpunt)
- Gemeentehuis (t.b.v. medewerkers + bezoekers gemeentehuis)
- RIVM
- Grontmij
- Holle Bilt

Voor de haltes is het wenselijk dat deze worden aangelegd in zogenoemde haltekommen. De bus halteert hiermee van de rijbaan af, waardoor de doorstroming op de rijbaan gegarandeerd blijft. Dit is noodzakelijk om de doorstroming en verkeersafwikkeling op de Soestdijkseweg-Zuid te kunnen blijven garanderen.

Alvorens de haltekommen kunnen worden gerealiseerd is gekozen voor een tijdelijke oplossing waarbij de bushalte aan de rijbaan halteert.

Bij het zoeken naar een haltelocatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Halte dient aan weerszijden van de weg te kunnen liggen;
- De situatie dient verkeersveilig te zijn;
- Halte dient op loopafstand van de ingang van het gemeentehuis te liggen;
- Beperken aantasting aanzicht van Jagtlust;
- Halte dient op termijn vervangen te kunnen worden door haltekommen.

Op basis van deze uitgangspunten is gezocht naar een locatie waar de haltes aan weerszijden van de weg gerealiseerd kunnen worden. Hierbij is de afweging gemaakt ten aanzien van diverse locaties. Op basis van deze afweging is gekozen voor een haltering ter hoogte van de zuidelijke aansluiting van het gemeentehuis, de meest gunstige locatie volgens de afwegingen van het college.

Voor de buslijn tussen Station Bilthoven en de Uithof is gekeken naar locaties waar zich belangrijke locaties qua (werk-)voorzieningen aanwezig zijn. Hierbij is gekeken naar de meerwaarde van een verbinding tussen de voorziening en het station. Voor deze meerwaarde is met name gekeken naar de toegevoegde waarde en in mindere mate naar de onderlinge halteafstanden, mits deze niet kleiner werden dan 200 meter.

De halte voor het gemeentehuis dient vooral voor werknemers en bezoekers van het gemeentehuis. Hierdoor stimuleert het college het milieubewust reizen van de werknemers en wordt het gemeentehuis beter bereikbaar voor mensen die niet in staat zijn met de auto of fiets naar het gemeentehuis te komen.

De CROW richtlijnen geven aan dat wanneer de intensiteit van een weg hoger is dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal, een haltekom gewenst is (ASVV 2012, p 630). Over de Soestdijkseweg-Zuid rijden ter hoogte van het gemeentehuis ongeveer 13.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de aanleg van haltekommen meer dan wenselijk.

Zienswijzen

1 Stichting Oranjeconcours De Bilt [18-01-2017]		
1.1	Indiener dient bezwaar in tegen het aanleggen van de halteplaatsen en haltekomen. Door de plaats van de haltekomen is sprake van een verminderde toegankelijkheid en verschuiving van de inrit naar het wedstrijdterrein 'Overveld'. Er ontstaat onvoldoende manoeuvreerruimte. De maatregelen brengen de veiligheid van paarden en koetsen in het geding.	Het Oranjeconcours vindt jaarlijks plaats op Koningsdag. Gedurende die dag vindt vanaf circa 11 uur een scala van activiteiten plaats gerelateerd aan de paardensport. De rest van het jaar wordt het terrein niet gebruikt voor dergelijke grootschalige evenementen. Het terrein blijft voor evenementen over de volledige breedte (200 meter) bereikbaar. Door aanleg van de oostelijke bushalte is nog 125 meter hiervan over. Paarden en wagens kunnen het terrein over het fietspad en fietsoversteek bereiken. Daarmee blijft het terrein in voldoende mate toegankelijk voor dit jaarlijkse evenement.
1.2	Met voorliggende ontwerp, waarbij een haltekom wordt aangelegd en bomen achter de bushalte worden geplant aan de oostzijde van de Soestdijkseweg-Zuid, zal een deel van het wedstrijdterrein worden ingeperkt. Dit betreft een breedte van circa 4 meter vanaf het huidige trottoir en een lengte van circa 65 meter. Indiener stelt dat hiermee de vereiste dispensatie van de KNHS in het geding is en vraagt zich af of het plaatsen van bomen achter de bushalte noodzakelijk is. Bij het achterwegen laten hiervan zal minder ruimte van het wedstrijdterrein in gebruik worden genomen.	De aanplant van bomen is niet in het bestemmingsplan geregeld. Ook is er geen herplantplicht opgenomen in de vergunning voor het kappen van 2 bomen aan de westzijde van de Soestdijkseweg-Zuid. Betreffende bomen zijn wel opgenomen in het concept definitief ontwerp. Bedoeling van deze bomen is de landschappelijke inpassing van de verkeersmaatregelen te verbeteren en de voorheen aanwezige boomgroep rond de zuidelijke inrit naar het gemeentehuis te herstellen. Enkele jaren geleden zijn namelijk enkele bomen oostelijk van de Soestdijkseweg-Zuid na een noodkap verdwenen. Vanuit het belang dat ook de gemeente hecht aan het evenement zal het college de eventuele dispensatie aanvraag van harte ondersteunen en ook bij het KNHS aandringen, indien nodig, op het verkrijgen van de noodzakelijke dispensatie.
1.3	Indiener ziet graag dat 3 bomen aan de noordzijde van het wedstrijdterrein verwijderd worden, nadat toestemming is verkregen van het Utrechts Landschap. Dit zodat meer ruimte beschikbaar komt voor het wedstrijdterrein – ter compensatie van de ruimte die verloren gaat ten behoeve van de ontwikkeling aan de Soestdijkseweg-Zuid (zie ook: ad 1.2).	Betreffende 3 bomen staan buiten het plangrens van het bestemmingsplan en maken geen onderdeel uit van de planontwikkeling. Het voornemen in het concept definitief ontwerp is wel om 2 van deze bomen te verplaatsen naar de nieuwe boomgroep oostelijk van de oostelijke haltekom. Op deze manier krijgt deze boomgroep gelijk meer body en wordt de zichtlijn vanuit het monument Jagtlust naar de overzijde van de Soestdijkseweg-Zuid verbeterd. Hiermee wordt dan toch ook gedeeltelijk tegemoet gekomen aan de wens van indiener.

2 Broekhuis – Beuken, Soestdijkseweg-Zuid 165 [18-01-2017]		
2.1	Indiener stelt dat de gemeente het nut en de noodzaak van een halteplaats ter hoogte van het gemeentehuis niet heeft aangetoond.	Zie advies bezwarencommissie 2014 op pagina 2 en 3 van deze nota zienswijzen. De commissie is van oordeel dat het college voldoende heeft uiteengezet dat aan de doelstelling die met het nemen van het verkeersbesluit wordt beoogd, te weten het ontsluiten van het gemeentehuis per openbaar vervoer, wordt voldaan. Voorts is in het advies van de bezwarencommissie en in reactie 2.23 gemotiveerd dat de bushalte ter plaatse noodzakelijk is in het belang van een doelmatige verdeling van halteplaatsen en passagiers. Nut en noodzaak is daarmee aanwezig en in voldoende mate aangetoond.
2.2	Basis van de huidige ontwikkeling is het Vervoersplan 2014 van de BRU, vastgesteld september 2013. Het aanleggen van een halteplaats op deze locatie druist in tegen deze vastgestelde kaders.	Betreffend Vervoersplan is niet meer van toepassing en ook niet relevant voor deze procedure. Elk jaar stelt de provincie een nieuw Vervoersplan vast. Inmiddels is Vervoersplan 2017-II van kracht. De buslijn heeft een andere route gekregen, maar behoudt binnen Bilthoven / De Bilt hetzelfde vervoersdoel.
2.3	In het Vervoersplan van de BRU wordt genoemd dat het aanleggen van haltekommen niet bijdraagt aan de doorstroming.	Haltekommen dragen niet bij aan het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, maar wel voor het autoverkeer. Ook verbetert de verkeersveiligheid (auto's gaan niet inhalen), de luchtkwaliteit en geluidsniveaus (minder remmende en optrekkende (vracht)auto's). Deze positieve effecten maken dat de beoogde haltekommen vanuit meerdere aspecten wenselijk zijn. De CROW richtlijnen geven aan dat wanneer de intensiteit van een weg hoger is dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal, een haltekom gewenst is (ASVV 2012, p 630). Over de Soestdijkseweg-Zuid rijden ter hoogte van het gemeentehuis ongeveer 13.000 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de aanleg van haltekommen meer dan wenselijk.
2.4	In het Vervoersplan is nadrukkelijk opgenomen dat de gemeente eerst maatregelen moeten treffen om de doorstroming ten gunste van het Openbaar Vervoer te realiseren. Dit betreffen verkeersbeperkende maatregelen, afslagstroken en het oplossen van knelpunten. Hoe is voorzien in verkeersbeperkende maatregelen?	Met het vaststellen van de Corridorstudie 2014 (o.b.v. uitgangspunten GVVP) door de gemeenteraad heeft de raad nadrukkelijk gekozen voor het beter benutten van de infrastructuur van de Soestdijkseweg-Zuid. Doelstelling is het verbeteren van de doorstroming van de bus en fiets en het verbeteren van de oversteekbaarheid, waarbij de doorstroming van het autoverkeer niet verslechtert. Met het maatregelpakket van de Corridorstudie is

		met fase 1 al een start gemaakt om knelpunten op te lossen.
2.5	Welke maatregelen zijn getroffen die rekening houden met de rekenmethode van moderne navigatiesystemen?	Als het verkeer op de Soestdijkseweg-Zuid stil staat, worden alternatieve routes door navigatiesystemen aangegeven. Dit punt is niet relevant voor deze planologische procedure.
2.6	Wat is er gaande om de aanzuigende werking van de Corridor vanuit diverse snelwegen rondom Utrecht tegen te gaan?	De maatregelen van de Corridorstudie hebben geen aanzuigende werking voor verkeer, maar bevorderen de doorstroming van het openbaar vervoer. De gemeente heeft een positieve grondhouding ten aanzien van de verbreding van de rijkswegen rond Utrecht (A27, A28, A1). Hiermee worden deze wegen weer aantrekkelijk om op te blijven rijden i.p.v. op het onderliggende wegennet te gaan rijden.
2.7	Welke oplossingen zijn er genomen om de knelpunten tegen te gaan zoals o.m. bij de rotonde ten noorden van het spoor?	Dit knelpunt is van tijdelijke aard vanwege het omrijden van verkeer als gevolg van het afsluiten van de Leijenseweg. Hier wordt immers een onderdoorgang gemaakt. De verwachting is dat in augustus 2017 de werkzaamheden zijn afgerond en het verkeer weer goed kan doorrijden.
2.8	Indiener citeert memo gemeente: "Het stuiten van Vracht - sluipverkeer door Bilthoven (vanuit A27 naar A12 en vanuit Baarn-Soest naar A2) via Gezichtslaan en Soestdijkseweg heeft een positieve uitkomst op de luchtkwaliteit die nu op te veel punten in de gemeente de norm ver overschrijdt."	Onduidelijk is welke memo hier bedoeld is. Uit recente luchtkwaliteitsonderzoeken, die opgesteld zijn in het kader van de Corridorstudie, blijkt dat de luchtkwaliteit over de hele route voldoende is.
2.9	Voetgangers worden door het ontwerp gedwongen op het fietspad te lopen.	Bij de verdere uitwerking van de plannen bekijken wij de mogelijkheid om dit voetpad iets te verbreden. Juridisch-planologisch heeft dit geen gevolgen. Beide varianten passen binnen de huidige en toekomstige bestemming ter plaatse.
2.10	Het aanleggen van haltekommen op de beoogde locatie heeft grote impact op de verkeersveiligheid. Hoe gaat de gemeente de veiligheid van de weggebruikers garanderen?	Door de aanleg van haltekommen voor bussen, wordt voorkomen dat ongeduldige automobilisten een wachtende bus gaan inhalen, met de nodige risico's die daarmee gepaard gaan. Door de aanleg van een opstelvak voor linksaf slaand verkeer worden kop-staartbotsingen voorkomen. Door de aanleg van een oversteekvoorziening bij de haltekommen en bij de noordelijke inrit naar het gemeentehuis wordt het veiliger om over te steken.
2.11	In het ontwerp is een abri voorzien, evenals het aanleggen van beplanting aan de oostzijde van de	Het bestemmingsplan 'Soestdijkseweg-Zuid thv gemeentehuis' beperkt zich tot het plangebied. De beplanting aan de oostzijde van de Soestdijkseweg-

	Soestdijkseweg-Zuid. Reclamant stelt dat reeds jarenlange inspanningen hebben plaatsgevonden om de criminaliteit op de locatie terug te brengen en in kaart te houden in verband met eerdere ernstige incidenten. Reclamant stelt dat het onwenselijk is dat men zich in een bushokje kan ophouden en alle bewegingen in en rond het vrijstaande monument in kaart kan brengen. In een bushokje kan je iemand niet aanspreken op verblijf, dat kan wel op het bankje.	Zuid valt buiten dit plangebied en maakt hiermee geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Wel is de beplanting opgenomen in het concept definitief ontwerp van de inrichtingsschets. Zie ook motivering 1.2 en 1.3. Inhoudelijk is de sociale veiligheid niet in het geding. Vanuit woning Soestdijkseweg-Zuid is er nog steeds zicht op de 2 bankjes aan de overzijde van de Soestdijkseweg-Zuid tegen de bosrand. Er staat slechts 1 boom extra in het zicht die exact in het verlengde van de boom aan de westzijde van de weg is geplaatst. Daartoe wordt deze boom in het definitief ontwerp 2 m in zuidelijke richting verschoven ten opzichte van de in het concept definitief ontwerp geprojecteerde locatie. Doordat de bomen tot een hoogte van 4 m zijn opgeknipt blijft er vanuit de woning voldoende zicht op de 2 bankjes. De overige extra bomen staan meer in noordelijke richting. Ook deze bomen leiden niet tot een onaanvaardbare belemmering van het zicht op de 2 bankjes, omdat de bomen tot 4 m hoogte zijn opgeknipt. In overleg met de bewoners van Soestdijkseweg-Zuid 165 worden naast eerder genoemde boom nog 2 bomen in het definitief ontwerp iets verschoven ten opzichte van de in het concept definitief ontwerp opdat de zichtlijnen beter zijn.
2.12	Het ontwerp voorziet in het kappen van meerdere monumentale bomen. Dit is in tegenspraak met de door het College vastgestelde kader. Tevens is de beslissing om een tweede monumentale boom op locatie te kappen als noodkap, niet consequent meegenomen in de gemeentelijke plannen.	Voor het realiseren van de westelijke haltekom moeten 2 oude, minder vitale beuken worden gekapt. Hiervoor is 23 december 2016 vergunning verleend. Daarnaast dienen 2 kleine, jonge eiken te worden verplaatst of gekapt. Gezien de maatvoering van deze eiken is daarvoor geen vergunning benodigd. Insteek is deze 2 eiken te verplaatsen naar de oostzijde van de Soestdijkseweg-Zuid. Planning is om na de vaststelling van het bestemmingsplan door de raad en na Koningsdag 2017, de kap en verplaatsing eind april/begin mei 2017 uit te voeren. Ter voorkoming dat er broedende vogels worden verstoord, zullen maatregelen worden getroffen dat in betreffende bomen vogels gaan broeden. De noodkap (van 2 oude eiken laanbomen), die enkele jaren geleden is uitgevoerd doet in deze bestemmingsplanprocedure niet te zake. Bedoeling

		is om ter plaatse van betreffende gekapte bomen nieuwe bomen te planten, zodat de cultuurhistorische inrichting van het terrein voor het monument Jagtlust wordt hersteld. Het bestemmingsplan staat deze herplanting niet in de weg. In het Landschapsplan is opgenomen dat, waar mogelijk, in het plangebied de laanbeplanting langs de Soestdijkseweg-Zuid wordt hersteld.
2.13	Het ontwerp voorziet in het kappen van 2 monumentale beuken aan de westzijde. De bomen zijn echter van groot belang: het is de enige veilig oversteek voor de Eekhoorn en ook de Das maakt gebruik van de route langs de bosschages voor no. 165. Waarom is dit niet meegenomen in het ontwerp?	Eekhoorns kunnen in de directe omgeving andere laanbomen gebruiken om de weg over te steken. In de naaste toekomst zijn ook andere laanbomen zodanig gegroeid dat deze gebruikt kunnen worden door eekhoorns om de weg over te steken. Er verblijven dassen in het gebied Noord-Houdringe. Het vermoeden is dat er sporadisch een das op ontdekkingstocht gaat naar de westzijde van de Soestdijkseweg-Zuid o.a. bij het gemeentehuis. Aan de oostzijde van de weg zitten een aantal gaten in het hekwerk waardoor onder andere dassen de Soestdijkseweg-Zuid kunnen bereiken. Er is door onze ecooloog in de directe omgeving van het gemeentehuis gezocht naar (tijdelijke) verblijfplaatsen van de das, maar die zijn niet aangetroffen. De ecooloog adviseert om de gaten in het hekwerk aan de oostzijde van de Soestdijkseweg-Zuid dicht te maken, zodat de das gestimuleerd wordt om zoveel mogelijk in het veilige leefgebied Noord-Houdringe te blijven. Immers, ten behoeve van de veiligheid van de das is het ongewenst dat zij hier de Soestdijkseweg-Zuid oversteken, om vervolgens in de woonwijk te gaan struinen met alle risico's van dien. Dit advies wordt opgevolgd. Overigens verslechtert de oversteeksituatie voor de fauna niet door de verkeersmaatregelen. Door de aanleg van de haltekommen gaan er immers niet meer voertuigen rijden en ook niet met een hogere snelheid.
2.14	In antwoord op ons bezwaar en in verdere communicatie werd steeds gesproken over een dubbele halte hoek Houtringelaan. Dat is inderdaad niet mogelijk, maar wel een halte zoals gewenst door o.m. de concessiehouder, een halte Hoflaan.	Uit navraag bij Q-buzz komt de reactie dat indien haltes bij de Hoflaan toch inpasbaar zijn, deze niet in plaats van de halte 'Bilthoven, gemeentehuis' te doen, maar als extra haltes toe te voegen. Dan ontstaat een mooie verdeling met halteafstanden. Wat betreft de noodzaak / wenselijkheid wordt door Q-buzz opgemerkt dat niet veel van de vervoerswaarde wordt verwacht. De Oranje Nassauschool is een kleine school (ca. 350 leerlingen), andere

		belangrijke bestemmingen zijn er niet en gezien de woningdichtheid en het type woningen in de omgeving worden daar niet veel reizigers van verwacht. De haltes zijn er nu niet en voor zover bekend zijn er geen verzoeken gekomen om haltes te plaatsen. Verder is de fysieke mogelijkheid onderzocht van een halte op deze locatie. Dit is niet mogelijk gebleken. Een haltekom is hier alleen te maken als er bomen worden gekapt en gronden worden aangekocht van de Oranje Nassaschool. Zelfs al zou het kunnen, dan is het niet wenselijk om een haltepaar te ver uit elkaar te halen. Immers, zo wordt de loopafstand van busreizigers naar een gestalde fiets te groot en hiermee de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verkleind.
2.15	Overweging College 2014; "De halte voor het gemeentehuis dient vooral voor werknemers en bezoekers van het gemeentehuis. Hierdoor stimuleert het college het milieubewuste reizen van de werknemers en wordt het gemeentehuis beter bereikbaar voor mensen die niet in staat zijn met de auto of fiets naar het gemeentehuis te komen."	Daarom is het ook niet goed om de halte te laten vervallen.
2.16	Qbuzz: Geeft aan geen behoefte of noodzaak te hebben voor een haltekom aangezien er over die lengte vanaf het Station Bilthoven niet gewacht hoeft te worden om op het reisschema aan te sluiten.	Voor de bussen is de aanwezigheid van een haltekom minder van belang, maar voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het overig verkeer zijn de haltekommen wel van belang. Dit is ook aanleiding om de beoogde kommen aan te leggen.
2.17	Reclamant neemt SRA als "best-in-class" voorbeeld voor anderen. Zij geven aan dat langshalteren is gewenst vanuit comfort voor de reiziger en chauffeur aangezien het makkelijker is om strak langs de band te halteren t.a.v. een haltekom. Het gevolg is ook dat mensen in een rolstoel of die slecht ter been zijn makkelijker kunnen instappen. Tevens geldt dat het halteren op de weg ervoor zorgt dat het overige verkeer zijn snelheid dient aan te passen, waardoor de	Als de haltekommen worden gerealiseerd met voldoende lengte, is het strak aanrijden langs de band geen probleem. In gevallen waarbij de verkeersintensiteit lager is dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal, geven de landelijke richtlijnen van CROW, inderdaad aan dat het beter is om op de rijbaan te halteren. In dit geval is de intensiteit echter drie keer zo hoog en is hiermee de verkeersveiligheid niet meer te garanderen. De richtlijnen van het CROW zijn hiermee leidend.

	verkeersveiligheid toe neemt volgens de experts.	
2.18	Het huidige ontwerp bestemmingsplan is zeer onlogisch met betrekking tot verzorgingsgebieden, gebruik halte Jagtlust en afstand tussen haltes. De kernafstand tussen de haltes wordt minder dan 270 meter. De kop - staart afstand is echter veel minder, bussen zullen optrekken en onmiddellijk weer moeten afremmen.	In de praktijk worden de haltes in toenemende mate gebruikt (zie beantwoording 2.23). Hiermee voorziet de bushalte in een toegevoegde waarde. Uit het advies van de bezwaarschriftencommissie van 9 mei 2014 (zie pagina 2 en 3) blijkt dat een afstand van minimaal 200 meter tussen twee haltes wordt aangehouden. Hieraan wordt voldaan.
2.19	Het gebouw nr. 165 heeft een kortere ligging aan de weg dan Jagtlust. Gezien de monumentale status van het pand beschikt het over enkel glas. Het gebouw is tevens gevoelig voor trillingen. Hoe is de grotere belasting (impact ten aanzien van geluid, luchtvervuiling en trillingen) te verantwoorden jegens de monumentale status van het gebouw nr. 165?	In de huidige situatie is al sprake van een tijdelijke bushalte nabij het pand Soestdijkseweg-Zuid 165. De afstand van de toekomstige haltekom aan de westzijde wordt groter, doordat deze in zuidelijke richting wordt verschoven en komt daarmee op grotere afstand te liggen. De haltekom aan de oostzijde komt wat zuidelijker naast de rijbaan te liggen. De feitelijke afstand wijzigt nauwelijks. In het advies van de bezwarencommissie d.d. 4 april 2014 stelt het college dat tussen de dichtstbijzijnde halte en de woning de afstand 60 meter bedraagt. Volgens het college verslechteren hierdoor aspecten op het gebied van trillingshinder, geluid en luchtkwaliteit voornamelijk in subjectieve zin. Hierbij gaat het college er vanuit dat, bekend is dat trillinghinder van een drempel groter dan 25 meter niet meer aanwezig is. De afstand tot de woning is dus voldoende groot om te stellen dat er geen trillingshinder optreedt. Ten aanzien van lucht is de kwaliteit langs de Soestdijkseweg reeds binnen de gestelde normen (zie ook beantwoording 2.8). Tot slot is de afstand van 60 meter tussen de woning en de bushalte voldoende om ervoor te zorgen dat er geen geluidsoverlast optreedt. In de huidige situatie zijn bushaltes aanwezig op deze locatie, enkel veranderen deze in haltekomen.
2.20	In de koopovereenkomst van gebouw nr. 165 zijn passages opgenomen omtrent de zichtlijnen van het monument, inclusief boetebeding. Hoe is de voorgenomen ontwikkeling (plaatsen bushaltes) te rijmen met het plaatsen van opstallen e.d. binnen deze	Het bestemmingsplan gaat uit van realisatie vanabri's ten behoeve van het ordentelijk functionerend openbaar vervoer en het bieden van voldoende reizigerscomfort aan OV-reizigers. Abri's zijn voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer en kunnen vergunningsvrij worden

	zichtlijnen?	gerealiseerd, mits deze niet hoger dan 3,0 m en groter dan 15 m² zijn. De opmerking omtrent zichtlijnen wordt niet gevolgd.																				
2.21	De ontwikkeling doet afbreuk aan het uitzicht, dat reeds door stedelijke reclamezuilen wordt vervuild.	Niet ingezien wordt dat regulier straatmeubilair per definitie beschouwd wordt als 'vervuiling'. Dergelijke bebouwing is passend in de omgeving. Plaats en uiterlijk van straatmeubilair zijn bepalend of straatmeubilair passend is in de omgeving. Daar zal bij de uitwerking nog de nodige aandacht aan worden besteedt (maatwerk).																				
2.22	Reclamant stelt dat de verkeerstellingen die zijn gehouden op 21 juni 2016 niet representatief zijn voor het nemen van zulke ingrijpende maatregelen.	Voor het bepalen van nut- en noodzaak van een opstelstrook voor linksaf slaand verkeer zijn verkeerstellingen gehouden van het in- en uitrijden verkeer op de noordelijke en zuidelijke poot van de Soestdijkseweg-Zuid richting gemeentehuis. Hierbij is gekeken wat het drukste uur van de dag was. Logischerwijs is dit de ochtendspits, omdat dan de meeste mensen aankomen vanaf de Soestdijkseweg-Zuid. Met behulp van het ASVV 2012 is te bepalen of een linksaf vak gewenst is. Uit de tellingen blijkt dat 6,6% van het verkeer in de ochtendspits afslaat en met de intensiteiten van de Soestdijkseweg-Zuid een linksaf vak gewenst is. Wat er verder op de dag gebeurt aan huwelijken e.d. is dan minder relevant, want dat valt buiten de spits.																				
2.23	Zijn er tellingen van in- en uitstappende reizigers?	De haltes ter hoogte van het gemeentehuis zijn reeds bestaand en maken onderdeel uit van lijn 31. Uit teldata van de provincie blijkt dat de haltes in toenemende mate worden gebruikt. Hieronder het aantal in- en uitstappers per halte per maand. <table><tr><th></th><th colspan="2">Instappers</th><th colspan="2">Uitstappers</th></tr><tr><th></th><th>2013</th><th>2016</th><th>2013</th><th>2016</th></tr><tr><td>Halte gemeentehuis</td><td>133</td><td>729</td><td>367</td><td>1.276</td></tr><tr><td>Halte RIVM</td><td>164</td><td>1.398</td><td>206</td><td>1.551</td></tr></table> Bij de haltes Gemeentehuis en RIVM is het aantal in- en uitstappers zodanig groot geworden dat beide haltelocaties gehandhaafd dienen te worden in het belang van een efficiënt gebruik van het openbaar vervoer.		Instappers		Uitstappers			2013	2016	2013	2016	Halte gemeentehuis	133	729	367	1.276	Halte RIVM	164	1.398	206	1.551
	Instappers		Uitstappers																			
	2013	2016	2013	2016																		
Halte gemeentehuis	133	729	367	1.276																		
Halte RIVM	164	1.398	206	1.551																		

		Het samenvoegen van de haltes gemeentehuis en RIVM op de locatie van de huidige halte RIVM is niet wenselijk. De loopafstand naar het gemeentehuis vanaf de huidige halte RIVM is te groot om reizigers te verleiden met het openbaar vervoer te reizen in plaats van met de auto. De afstand tussen de haltes gemeentehuis en RIVM (ca. 270 m) is voldoende groot en voldoet aan de minimaal te handhaven afstand van 200 m.
2.24	Wat is de bestemming van die reizigers?	De bestemming van de in- en uitstappers is onbekend. Dat zal deels gemeentehuis en deels RIVM zijn. De bestemming is minder van belang. Belangrijker is dat beide haltes goed worden gebruikt.
2.25	Zijn er tellingen van overstekende voetgangers en fietsers en waar steken deze dan over?	Een oversteek wordt gemaakt voor een veilige en vlotte oversteek voor voetgangers, fietsers en busreizigers. Door de drukte van de Soestdijkseweg-Zuid is het vaak niet te doen om goed over te steken. Als de wachttijd van voetgangers en fietsers te lang wordt, gaan ze risico's nemen met verkeersonveiligheid tot gevolg.
2.26	Reclamant stelt de toezeggingen van burgemeester en wethouders tot het noordelijk opschuiven van de bushalte vanaf de huidige plaats tussen nr. 165 en 173 te kunnen staven. Reclamant stelt een drietal alternatieven voor. De afstand naar de loketten wordt in alle gevallen korter dan met het huidige ontwerp in het ontwerp bestemmingsplan. 1. Handhaven huidige halte zonder opstallen en blijven langshalteren. 2. Halteplaats bij noordelijke inrit Gemeentehuis. 3. Ongelijke halteplaatsen: a) hoek Jagtlaan en b) voor Oranje Nassau school.	Ten aanzien van de eventueel gedane toezeggingen wordt o.a. verwezen naar de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State van 15 februari 2012, nr. 201109207/1/R2. Hierin heeft de Afdeling overwogen dat in het algemeen geen rechten kunnen worden ontleend aan toezeggingen die zijn gedaan door niet ter zake beslissingsbevoegden. De bevoegdheid omtrent het vaststellen van een bestemmingsplan berust niet bij individuele collegeleden, maar bij de raad. Voor zover wij kunnen nagaan hebben de betreffende toezeggingen betrekking op de plaatsing van beplantingen en/of vergunningsvrije bouwwerken. Dergelijke concrete invulling worden niet in het bestemmingsplan geregeld en zijn in het kader van de te doorlopen procedure dan ook niet relevant. De voorgestelde locaties zijn om onderstaande redenen niet wenselijk: 1. Vanwege verkeersonveiligheid en slechtere doorstroming autoverkeer. 2. Haltes komen dan te ver uit elkaar te liggen, wat niet wenselijk is voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook moet een (groot)

		deel van de busreizigers dan te ver lopen. Het is dan ook nodig om een aantal beeldbepalende bomen te kappen op het terrein voor het monument Jagtlust, wat vanuit cultuurhistorisch oogpunt onwenselijk wordt gevonden. 3. Deze opties zijn onderzocht en fysiek niet mogelijk gebleken. Bovendien moet de bus dan ook weer op de rijbaan halteren, met de verkeersonveiligheid die dit met zich meebrengt, met name als dit wordt gecombineerd met een verkeerslicht voor overstekende fietsers. Dit wordt over het hoofd gezien door inhalende auto's. Ook is de vraag of hier voldoende vervoerspotentie is. Wie gaat hier gebruik van maken? De scholieren van de middelbare school komen massaal op de fiets en niet vanaf de trein die in Bilthoven stopt.
2.27	Reclamant stelt voor om het voorstel in het ontwerpbestemmingsplan nabij nr. 165 in te trekken. Dit om de enorme milieuschade, verspilling van belastinggeld en grote veiligheidsrisico's te voorkomen.	Met de voorgenomen ontwikkeling blijven de bestaande bushaltes gehandhaafd. Enkel de wegstructuur wordt zodanig heringericht (middels een aparte linksafstrook, het realiseren van vrijliggende bushaltes en een oversteek voor fietsers en voetgangers) dat dit ten goede komt van de veiligheid en doorstroombaarheid van het verkeer (zie ook beantwoording 2.3, 2.10, 2.12, 2.25 en 2.27). Bovendien betreft dit één van de 15 maatregelen uit de op 4 maart 2014 vastgestelde Corridorstudie, waarmee uiteindelijk een betere doorstroming van het auto- en fietsverkeer en het OV gerealiseerd wordt.

3 Familie Röell, Soestdijkseweg-Zuid 148 [18-01-2017]		
3.1	Reclamant vraagt zich af wat de nut en noodzaak is van het realiseren van vrij liggende bushaltes met verhoogde instap aan beide zijden van de Soestdijkseweg-Zuid ter hoogte van het gemeentehuis. De nut en noodzaak wordt in de toelichting en bijbehorende bijlagen niet aangetoond.	Zie beantwoording Broekhuis (2.23) over aantal in- en uitstappers en advies bezwarencommissie 2014 (pagina 2 en 3).
3.2	Reclamant stelt dat de motivering voor het aanleggen van vrij liggende bushaltes ter hoogte van het gemeentehuis (het leveren van een bijdrage aan een hoogwaardig openbaarvervoerverbinding tussen station Bilthoven en Utrecht Science Park) niet rijmt met de praktijk: een tweetal stopplaatsen binnen een straal van 300 meter. Is er voor de beoogde bushaltes een verzorgingsgebied dat rechtvaardigt dat binnen een straal van 300 meter twee bushaltes worden gerealiseerd voor de HOV-route tussen station Bilthoven en De Uithof?	Zie beantwoording Broekhuis (2.23) over aantal in- en uitstappers en advies bezwarencommissie 2014 (pagina 2 en 3).
3.3	In de conclusie van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan wordt vermeld dat '...uit de resultaten (van het onderzoek) blijkt dat de doorstroming voor het openbaar vervoer beter wordt en die voor de auto op ongeveer gelijk niveau blijft met de huidige situatie.' In het rapport 'Noodzakelijkheid linksafvak bij gemeentehuis (29 juni 2016)' wordt echter op pagina 3 geconstateerd: 'De aanleg van bushaltes verbetert de doorstroming van de bus niet, maar (wel) voor het overige verkeer.' Dit laatste lijkt een logische conclusie als twee stopplaatsen vlak na elkaar worden gerealiseerd. Welnu, de doorstroming van de HOV-verbinding wordt in ieder geval beter als er binnen een straal van 300 meter niet twee bushaltes worden aangelegd.	Haltekommen dragen niet bij aan het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, maar wel voor het autoverkeer. Ook verbetert de verkeersveiligheid (auto's gaan niet inhalen), de luchtkwaliteit en geluidsniveaus (minder remmende en optrekkende (vracht)auto's). De doorstroming van het OV verbetert door de aanleg van het opstelvak voor linksafslaand verkeer. Zie voor de onderlinge afstand tussen de 2 bushaltes advies bezwarencommissie 2014 op pagina 2 en 3 van deze nota zienswijzen.

3.4	Reclamant stelt een alternatief voor: a. Westzijde: een bushalte ter hoogte van de noordelijk inrit naar het gemeentehuis, op eigen terrein van de gemeente. b. Oostzijde: een bushalte ter bij de huidige stoplichten ter hoogte van de Noord-Houdringelaan, na een aanpassing van de weginfrastructuur. De oostelijke bushalte ligt dichterbij de Amandelhof en dient wellicht een groter verzorgingsgebied.	Zie beantwoording zienswijze Broekhuis (onder andere 2.14 en 2.26) en advies bezwarencommissie 2014 (pagina 2 en 3).
3.5	De oostelijk van de Soestdijkseweg-Zuid geprojecteerde bushalte is gelegen op een deel van de 'speelweide' en is derhalve in strijd met de bepalingen van de akte d.d. 24 augustus 1962. Tot op heden is geen gezamenlijk overleg geweest tussen de drie betrokken partijen, te weten: het Utrechts Landschap, gemeente De Bilt en Röell, waarin Röell o.a. het gebruik van de 'speelweide' aan had kunnen stippen. Het verzoek aan de gemeente hoe om te gaan met de situatie dat reclamant niet in heeft kunnen grijpen met betrekking tot de 'speelweide'.	Op 31 januari 2017 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de familie Roëll, het Utrechts Landschap en de gemeente De Bilt over de akte uit 1962. Door de familie Roëll is aangegeven dat de wijze waarop de privaatrechtelijke afhandeling van de erfdienstbaarheden, gevestigd in genoemde akte, zal plaatsvinden afhangt van de wijze waarop de zienswijzen door de gemeente worden afgehandeld. De gemeente heeft kennis genomen van de in 1962 gemaakte privaatrechtelijke verplichting zoals die nog steeds rust op de speelweide. Door het grondbeslag op dit perceel te verkleinen wordt zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk tegemoet gekomen aan de wens om het gebruik als speelweide zoveel mogelijk te waarborgen. De gemeente De Bilt is van mening dat het in de erfdienstbaarheid neergelegde gebruik als 'speelterrein voor de jeugd' <u>zoveel mogelijk</u> in de huidige staat wordt gehouden. Met voorgestelde variant is de voorkeursvariant uit de Corridorstudie uit 2014, die veel meer ruimte van de 'speelweide' had afgesnoept, komen te vervallen. De gemeente heeft daarmee het maximale gedaan om de strook van het 'speelterrein', eigendom van het Utrechts Landschap, zo klein mogelijk te laten zijn. Ondanks dat het 'speelterrein' ca. 250 m² kleiner wordt, is het nog steeds bruikbaar als speelterrein.
3.6	Reclamant heeft reeds enkele malen kenbaar gemaakt aan de gemeente voornemens te zijn de bestaande uitgang van haar terrein, direct grenzend aan de 'speelweide', intensiever te gaan gebruiken. Hierover	Ter ontsluiting van de percelen Soestdijkseweg-Zuid 148 alsmede 148a en 148b mag de huidige inrit op de Soestdijkseweg-Zuid tegenover nr. 165, die momenteel nagenoeg niet wordt gebruikt, intensiever worden gebruikt ter ontsluiting van de geldende woonbestemming op genoemde percelen.

	is meerdere malen en op diverse wijzen contact geweest met de gemeente. Reclamant verzoekt een nadrukkelijke bestuurlijke bevestiging van het recht en de mogelijkheid deze uitgang, ook na de eventuele aanleg van beide bushaltes, intensiever dan nu te gaan gebruiken.	Dat er een haltekom wordt gerealiseerd tegenover deze uitweg is geen probleem voor zowel de haltekom als de uitweg.
3.7	Reclamant verzoekt de reeds voorgestelde uitritconstructie (d.d. 14 oktober 2015) in de planvoorbereiding op te nemen.	De inrit is niet gelegen binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan en maakt daar dus geen onderdeel van uit. Overigens is de beoogde in-uitritconstructie niet in strijd met het aldaar vigerende bestemmingsplan. Er is dan ook geen reden om dit in de planvoorbereiding op te nemen.
3.8	Achter de geprojecteerde bushalte aan de oostelijke zijde van de Soestdijkseweg-Zuid zijn 10 bomen voorzien. Reclamant verzoekt de voorgenomen aanplant achterwege te laten. a. De 10 bomen onttrekken het zicht op een bankje, grenzend aan het terrein van Röell, dat regelmatig door jongeren wordt gebruikt. Hiermee komt de sociale veiligheid in het geding. b. Indien de bomen wel worden geplant, impliceert dit dat het bankje wordt verplaatst? En zo ja, waarheen? c. De bomen tasten de functie en openheid van de speelweide aan. Hierdoor ontstaat er ruimtelijke verdichting die in strijd is met de intentie van de overeenkomst d.d. 24 augustus 1962 om een open gebied tegenover het gemeentehuis veilig te stellen.	a, b) Zie beantwoording zienswijze Broekhuis onder 2.11. Omdat er voldoende zicht is op de bankjes is er geen noodzaak de bankjes te verplaatsen. c) Ondanks dat in de akte uit 1962 een erfdienstbaarheid is opgenomen die ziet op het zonder toestemming van de eigenaren van het heersend erf plaatsen van opstanden en het zoveel mogelijk in standhouden van het 'speelterrein voor de jeugd' voorzien van gras, zou de gemeente graag enkele bomen planten op de speelweide. Doel van deze bomen is het bieden van een stuk natuurcompensatie alsmede het landschappelijk inpassen van de oostelijke haltekom met bijbehorende abri. Tevens worden ter plaatse waar in het recente verleden 2 monumentale bomen zijn verdwenen na een noodkap weer bomen geplaatst. Deze 2 bomen staan op gemeentelijk eigendom. De gemeente hoopt dat Röell hiermee kan instemmen dat er 2 bomen van de ene locatie op het speelterrein richting de haltekom worden verplaatst en 6 bomen extra worden geplaatst, waarvan 2 eiken die moeten wijken voor de westelijke haltekom. Aangezien dit geen onderdeel uitmaakt van dit bestemmingsplan doet het hier verder niet ter zake.