



TOELICHTING

VAN HET
BESTEMMINGSPLAN

SPOORWEGONDERDOORGANG
DEN DOLDER

GEMEENTE ZEIST

Opdrachtnummer : 99.285

IDnr. : NL.IMRO.0355.BPSpooronderdgDD-VS01

Datum : jan2016

Versie : 7

Auteurs : *maatschap* voor Ruimtelijke Ordening b.v.

Vastgesteld d.d. : 29 maart 2016 / Besluitnr. 16RV010



INHOUDSOPGAVE VAN DE TOELICHTING

1	INLEIDING	5
1.1	AANLEIDING EN DOEL	5
1.2	LIGGING EN BEGRENZING PLANGEBIED	5
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	8
1.4	OPBOUW TOELICHTING	10
2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	11
2.1	RUIMTELIJK-STEDENBOUWKUNDIGE STRUCTUUR DEN DOLDER	11
2.2	VERKEERSSTRUCTUUR	14
2.3	RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE BESCHRIJVING PLANGEBIED	15
3	BELEIDSKADER	17
3.1	RIJKSBELEID	17
3.2	PROVINCIAAL BELEID	18
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	23
4	PLANBESCHRIJVING	31
4.1	INLEIDING	31
4.2	NUT EN NOODZAAK	31
4.3	HET ONTWERP VAN DE SPOORWEGONDERDOORGANG	31
5	RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN	36
5.1	GELUID	36
5.2	BODEM	38
5.3	LUCHTKWALITEIT	38
5.4	EXTERNE VEILIGHEID	40
5.5	WATER	41
5.6	ECOLOGIE	42
5.7	ARCHEOLOGIE	45
5.8	KABELS EN LEIDINGEN	46
5.9	TRILLINGEN RAILVERKEER	46
5.10	VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING	47
6	JURIDISCHE ASPECTEN	48
6.1	ALGEMEEN	48
6.2	OPBOUW REGELS EN VERBEELDING	49
6.3	TOELICHTING OP DE ARTIKELN	50
7	FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	52
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	53
8.1	OVERLEG EX ARTIKEL 3.1.1 BRO EN INSpraak	53
8.2	ZIENSWIJZEN	55

Bijlagen bij toelichting:

1. Akoestisch onderzoek Langzaam verkeertunnel Den Dolder, ODRU, augustus 2015 (nr. Z-2015-15547 /22117);
2. Bodem, asfalt- en funderingsonderzoek onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Tauw, 6 augustus 2015;
3. Adviesnota Den Dolder Spoorkruising Drieluik Watertoets, Movares Adviseurs&Ingenieurs, 12 mei 2015 (nr. RM002890);

4. Quicksan flora en fauna, Onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Ekoza, 27 mei 2015;
5. Vormvrije m.e.r.-beoordeling onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Prorail, 15 april 2015 (kenmerk GJZ/#3724242-V2).
6. Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, januari 2016.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Met dit bestemmingsplan is beoogd een spoorwegonderdoorgang mogelijk te maken voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Tolhuislaan in Den Dolder. Via de onderdoorgang wordt de aan de noordzijde van de spoorlijn Amersfoort-Utrecht gelegen Schroeder van der Kolklaan/Willem Arntszlaan verbonden met de Tolhuislaan, welke ten zuiden van het spoor ligt. De spoorwegonderdoorgang is uitsluitend bestemd voor langzaam verkeer. Voor autoverkeer is de spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Tolhuislaan niet toegankelijk.

Deze spoorwegonderdoorgang is nodig om een veilige fiets- en voetgangersverbinding te realiseren voor met name jonge verkeersdeelnemers naar de brede school en sportvelden ten noorden van het spoor (zie paragraaf 4.2 van deze toelichting). De realisering van deze spoorwegonderdoorgang is niet afhankelijk van andere verbeteringen/maatregelen aan de spoorwegovergang op de Dolderseweg. De besluitvorming rond de spoorwegovergang Dolderseweg zal los van dit bestemmingsplan worden voortgezet.

Het ten noorden van de spoorlijn geldende bestemmingsplan 'Den Dolder Noord' (2008), het ten zuiden van het spoor geldende plan 'Den Dolder Zuid, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord' en het op 7 juli 2015 vastgestelde bestemmingsplan 'Woningbouw Tolhuislaan Den Dolder' bieden onvoldoende mogelijkheden om de gewenste spoorwegonderdoorgang te realiseren. Daarvoor is een gedeeltelijke herziening van deze bestemmingsplannen noodzakelijk. Het onderhavige bestemmingsplan 'Spoorwegonderdoorgang Den Dolder' zal deze ter plaatse geldende bestemmingsplannen vervangen.

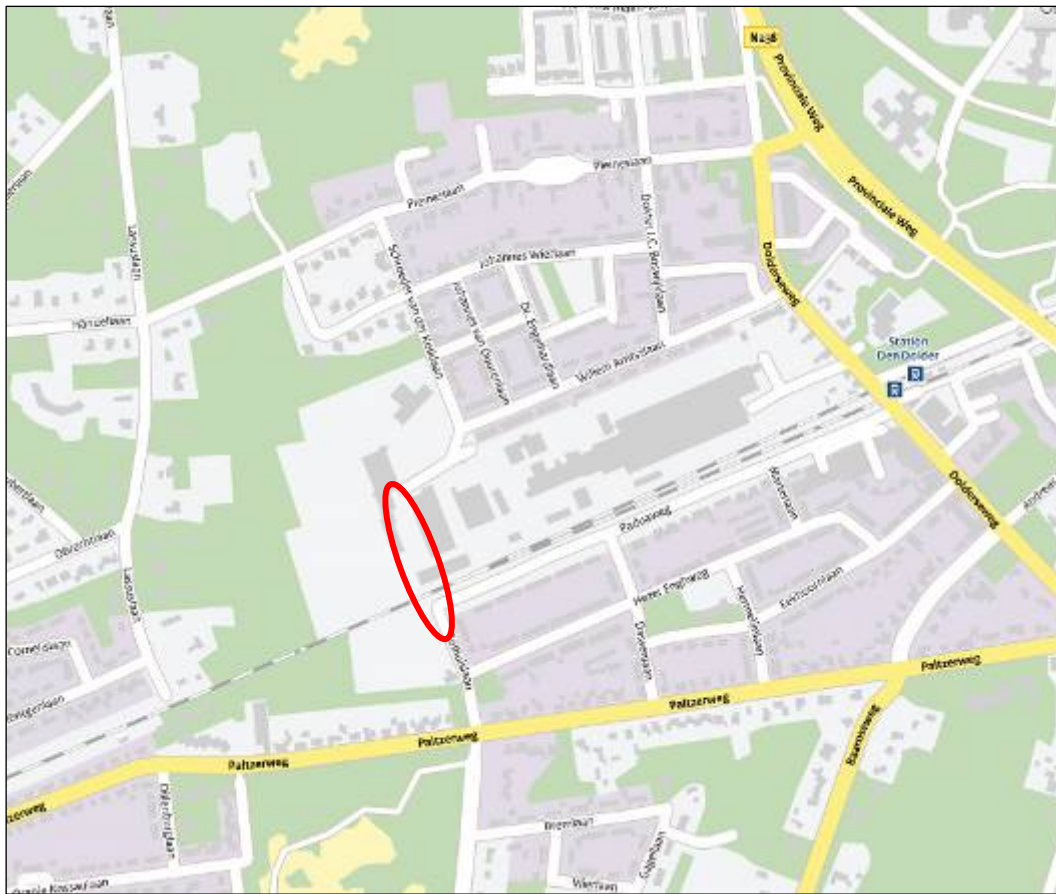
1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied voor de onderdoorgang van een langzaamverkeersroute ligt in het westen van de kern Den Dolder (gemeente Zeist) en heeft betrekking op zowel gronden ten noorden van de spoorbaan Utrecht-Amersfoort, alsook gronden ten zuiden hiervan.

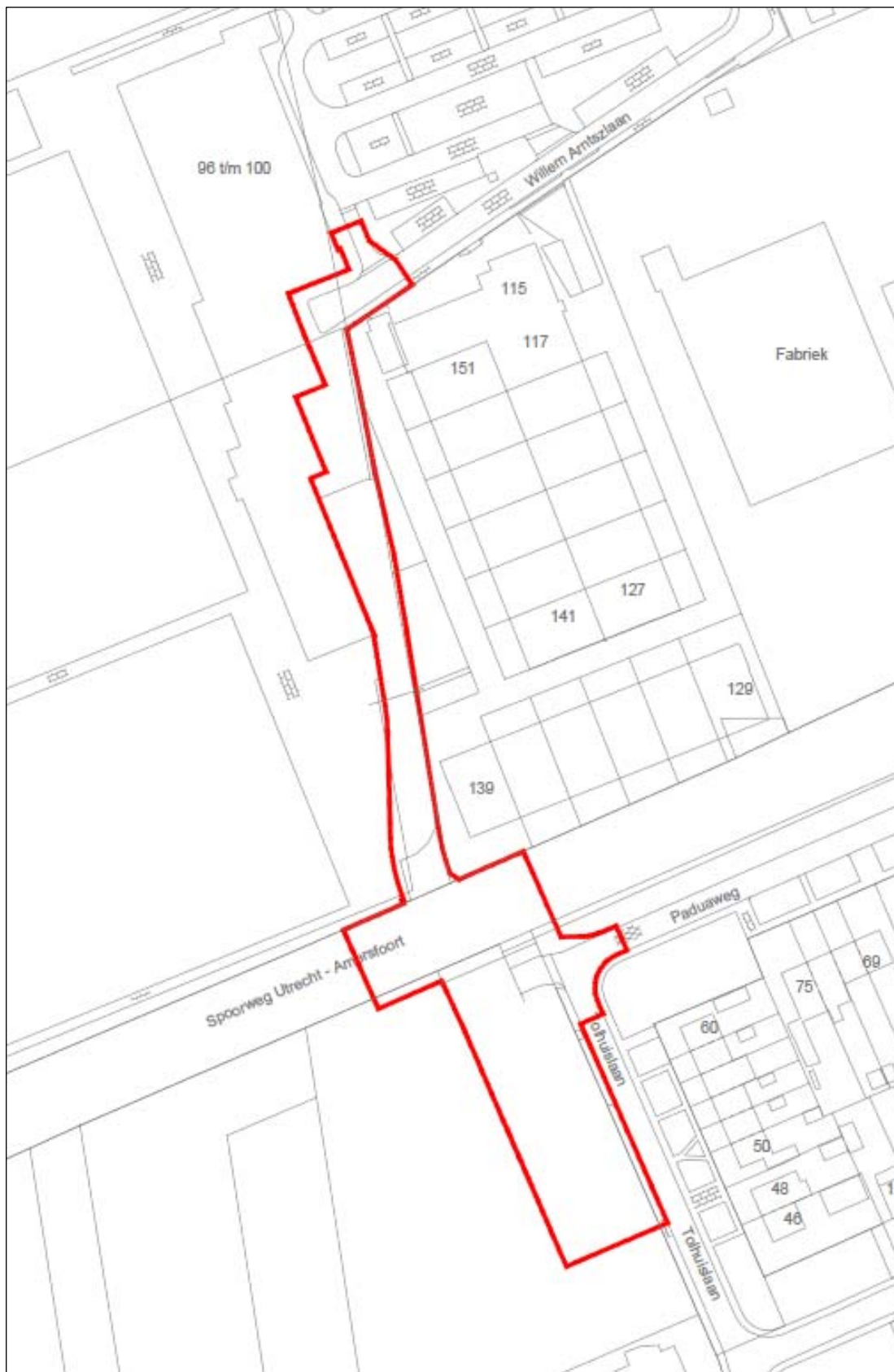
In het noorden wordt de planlocatie begrensd door de Willem Arntszlaan, met in het verlengde daarvan de Schroeder van de Kolklaan. In het oosten is bedrijvigheid aanwezig en in het westen ligt het Sportpark Den Dolder. Op dit terrein is een sporthal / jeu de bouleshal gesitueerd, alsook diverse sportvelden (voetbal) en een jeu de boules baan.

Ten zuiden van het spoor ligt een braakliggend terrein waar woningen zullen worden gebouwd. Oostelijk hiervan ligt de bestaande Tolhuislaan, met in het verlengde hiervan en parallel aan het spoor de Paduaweg.

In totaal is het plangebied circa 4300m² groot. De ligging van het plangebied is in bijgaande figuren weergegeven.



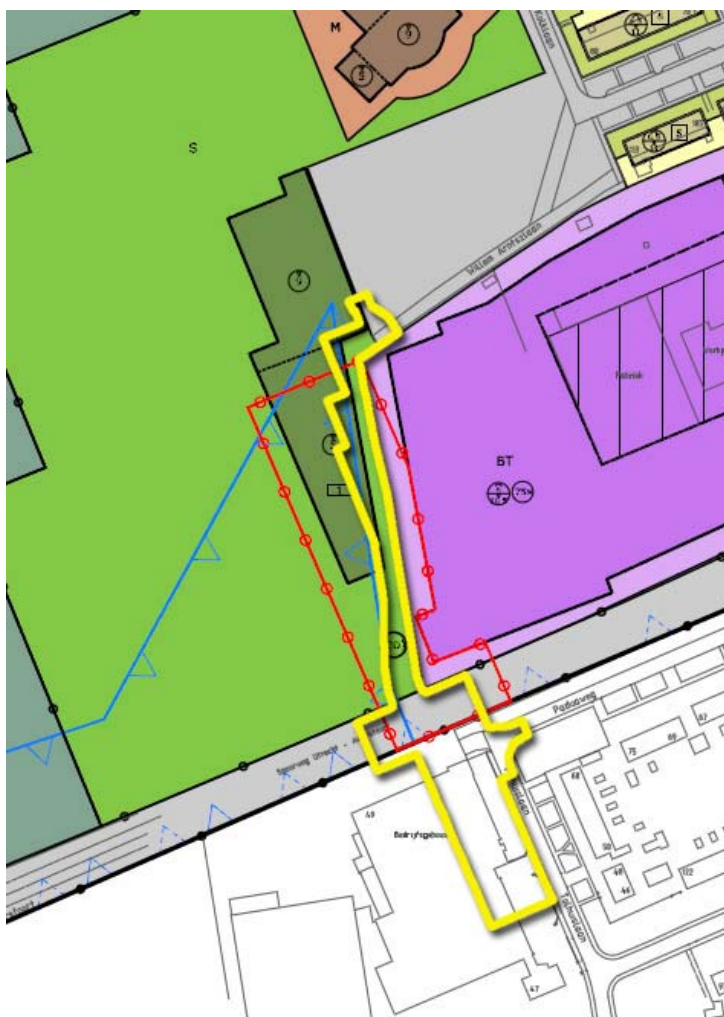
Globale ligging van het plangebied op een topografische ondergrond



Begrenzing plangebied op de Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN) en kadastrale kaart

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied maakt momenteel deel uit van een drietal vigerende bestemmingsplannen, te weten 'Den Dolder Noord' voor het gebied ten noorden van de spoorbaan en 'Den Dolder Zuid, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord' en 'Woningbouw Tolhuislaan Den Dolder' voor het gebied ten zuiden van het spoor.



Plangrens op Den Dolder Noord (2008) met begrenzing plangebied.

Het bestemmingsplan 'Den Dolder Noord' is vastgesteld door de gemeenteraad van Zeist op 23 juni 2008 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Utrecht op 10 februari 2009.

De gronden hebben hierin de bestemming 'Bedrijventerrein' (BT), 'Sport' (S), 'Verkeer-Spoorweg' (V-S) en 'Verkeer-Verblijf' (V-V) als bedoeld in respectievelijk artikel 2.4, 2.11, 2.14 en 2.15 van de bijbehorende regels.

In dit plan is al een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (Wijzigingsgebied 1 - Spoorwegtunnel en -viaduct Tolhuislaan), waarmee de voorkomende bestemmingen kunnen worden gewijzigd ten behoeve van de realisering van een spoorweg-ondertunneling of brug voor het langzaamverkeer, met bijbehorende voorzieningen (de huidige werken ten behoeve van de tunnel

zijn echter deels buiten dit wijzigingsgebied gelegen, zodat daarvan geen gebruik kan worden gemaakt).

Ten zuiden van het spoor valt het plangebied grotendeels binnen het bestemmingsplan 'Woningbouw Tolhuislaan Den Dolder', vastgesteld op 7 juli 2015 door de gemeenteraad van Zeist. In het bestemmingsplan 'Woningbouw Tolhuislaan Den Dolder' hebben de gronden deels de bestemming 'Verkeer' zoals bedoeld in artikel 4 van de bijbehorende regels, en de bestemming 'Groen' zoals bedoeld in artikel 3 van deze regels.

Slechts een klein gedeelte van het gebied (oostelijke punt) ten zuiden van het spoor, valt nog binnen het bestemmingsplan 'Den Dolder Zuid, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord' zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 april 2012. Hoewel voor dit plan ook een 'Reparatieherziening' is opgesteld (vastgesteld op 19 november 2013), heeft dit plan geen inhoudelijke consequenties voor het plangebied.

In het bestemmingsplan 'Den Dolder Zuid, Bosch en Duin en Huis ter Heide Noord' hebben de gronden de bestemming 'Verkeer' (V), zoals bedoeld in artikel 15 van de bijbehorende regels, en groen zoals bedoeld in artikel 7 van deze regels.



Verbeelding vastgesteld bestemmingsplan 'DDZ, BenD en HtH Noord' (2012) en het bestemmingsplan 'Woningbouw Tolhuislaan Den Dolder (2015), in relatie tot het plangebied (in rood)
(bron: ruimtelijkplannen.nl, bewerkt mRO)

De groenbestemmingen staan in de weg aan de realisering van een spoorwegonderdoorgang. Om te voorkomen dat er verschillende bestemmingsplannen voor de beoogde spoorwegonderdoorgang gaan gelden, is er voor gekozen om voor het gehele projectgebied van de spoorwegonderdoorgang een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. Dat betekent dat de 3 bovengenoemde bestemmingsplannen op de locatie van het projectgebied voor de spoorwegonderdoorgang zullen worden vervangen door het onderhavige bestemmingsplan.

1.4 Opbouw toelichting

In de toelichting komt als eerste in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie aan bod. Hierbij komen zowel ruimtelijke als functionele aspecten aan de orde. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleid van zowel het Rijk, de provincie als de gemeente beschreven. De uitgangspunten voor het plan worden in hoofdstuk 4 verwoord. Hoofdstuk 5 omvat de verschillende randvoorwaarden en onderzoeken, waaronder milieuaspecten die betrekking hebben op het plan. In hoofdstuk 6 is een toelichting op de verbeelding en de regels opgenomen, waarna hoofdstuk 7 de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan beschrijft. Ten slotte gaat hoofdstuk 8 in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

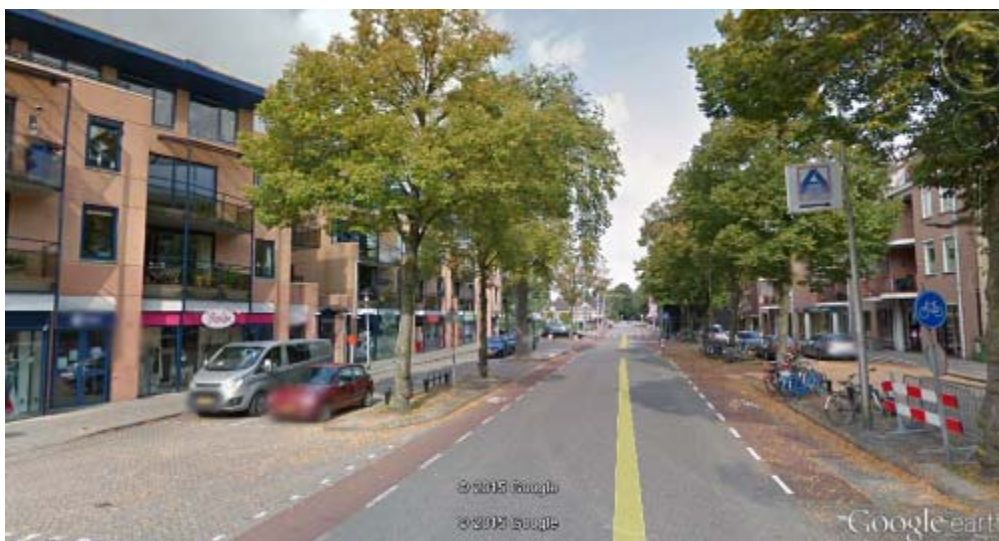
2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

Alvorens wordt ingezoomd op het plangebied zelf, wordt in eerste instantie kort de bestaande structuur van de kern Den Dolder beschreven.

2.1 Ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur Den Dolder

De bebouwde kom van Den Dolder wordt doorsneden door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die het dorp daarmee verdeelt in een noordelijk en zuidelijk deel.

Den Dolder-Zuid wordt gekenmerkt door centrumvoorzieningen met daaromheen compacte naoorlogse woningbouw in veelal rijenwoningen. De centrumvoorzieningen zijn geconcentreerd aan de Dolderseweg en Paduaweg, nabij het station van Den Dolder, en bestaan uit verschillende kleinere winkels, twee supermarkten, horeca en andere kleinschalige bedrijfsactiviteiten.



Dolderseweg, zuidelijk richting spoorwegovergang (bron: Google Streetview)

Meer in zuidelijke richting worden de straten en aangrenzende woningen, veelal vrijstaand en twee-onder-een kap, ruimer van opzet. De Paltzerweg vormt met de aangrenzende groene bermen, een overgangsgebied tussen het strak opgezette Den Dolder-Zuid en het beboste en qua structuur los opgezette gebied van Bosch en Duin.



Paltzerweg ter hoogte van de Baarnseweg (bron: Google Streetview)

Naast een centrumgebied, herbergt Den Dolder-Zuid ook een bedrijventerrein, het bedrijventerrein Fornhese. Dit terrein is een opvallend element in de ruimtelijke opbouw van Den Dolder door de ligging langs de spoorlijn aan de oostkant van de kern. Direct ten zuiden van het bedrijventerrein ligt de rijksinrichting Almata (voorheen Den Engh), een instituut voor het opvoeden en behandelen van jongeren met ernstige gedragsproblemen. Dit instituut valt ruimtelijk gezien op door zijn grote schaal in vergelijking tot de totale omvang van Den Dolder-Zuid.



Bedrijventerrein Fornhese (bron: Google Streetview)

De structuur Den Dolder-Noord wordt vooral bepaald door de aanwezige (doorgaande) wegen en het spoor. De wegenstructuur is daarbij eenvoudig van opzet. De straten lopen hoofdzakelijk evenwijdig aan elkaar en staan haaks op elkaar. In dit deel van de kern voert de woonfunctie de boventoon. Een andere functie die zowel in ruimtelijke alsook functionele zin opvalt, is het bedrijventerrein ten noorden van het spoor en ten zuiden van de Willem

Arntszlaan. Dit bedrijventerrein wordt voor een groot gedeelte in gebruik genomen door de Remiafabriek.



Remiafabriek Den Dolder (bron: website Remia)

Daarnaast is op het terrein een bedrijfsverzamelgebouw aanwezig. Het bedrijventerrein wordt door een aarden wal gescheiden van het aangrenzende woongebied.

Door de grote omvang van de gebouwen en de strakke opstelling langs het spoor is dit terrein kenmerkend voor de kern Den Dolder.

Direct ten westen van dit terrein liggen aan de Willem Arntszlaan / Schroeder van de Kolklaan de nieuwe sportvelden van DOSC, gecombineerd met een clubhuis en sporthal. Ook is er een jeu de bouleshal aanwezig, evenals een jeu de boules baan (buitenbaan). Tezamen maken deze functies en voorzieningen deel uit van het Sportpark Den Dolder.

Direct ten noordoosten hiervan is tevens een brede school (De Schilden) gevestigd.



Sporthal, sportvelden en brede school (bron: Google Streetview)

2.2 Verkeersstructuur

Zoals genoemd wordt de structuur van de kern Den Dolder vooral bepaald door de aanwezige (doorgaande) wegen en het spoor.

Het spoor doorsnijdt het dorp en verdeelt het in een noordelijk en een zuidelijk deel. De twee huidige noord-zuid verbindingen zijn de Dolderseweg (in het centrum van het dorp) en de Nieuwe Dolderseweg (de verbinding voor het doorgaande verkeer).

De Nieuwe Dolderseweg (N238) ligt ten oosten van de kern en vormt een noord-zuid verbinding van de Soestdijkerweg naar de kern Zeist, welke aansluit op de A28.

De Dolderseweg vormt de belangrijkste (doorgaande) verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de kern.

De structuur van de overige wegen, veelal ingericht als woonstraten en/of verblijfsgebieden met een bijbehorend snelheidsregime (30 km/uur), is eenvoudig van opzet. De straten lopen hoofdzakelijk evenwijdig aan elkaar en staan haaks op elkaar.

De bovenregionale spoorlijn Utrecht-Amersfoort loopt dwars door de kern Den Dolder en zorgt daarmee voor de genoemde tweedeling van het dorp.

Ter hoogte van het centrumgebied en in de directe nabijheid van het station is een gelijkvloerse spoorwegovergang (Dolderseweg) aanwezig.

2.3 Ruimtelijke en functionele beschrijving plangebied



Uitsnede luchtfoto met ligging plangebied (bron: BingMaps)

Het plangebied is thans deels in gebruik als openbare ruimte en deels als jeu de boules buitenbaan en parkeerterrein bij de bedrijven. Ten zuiden van de spoorlijn ligt het plangebied deels op het voormalige bedrijfsterrein van Overtoom en is het deels in gebruik als openbare weg (Tolhuislaan).



Tolhuislaan en voormalige Overtoomterrein in zuidelijke richting (bron: Google Streetview).

De Tolhuislaan is thans ook al in gebruik als auto ontsluiting voor het aangrenzende woongebied. Het verkeer kan via de Padualaan richting winkelcentrum en Dolderseweg en in zuidelijke richting naar Bosch en Duin.



Zicht vanaf noordelijke punt plangebied richting zuiden (bron: Google Streetview)

De gebouwen van de sporthal en de jeu de boulesbaan staan dicht op de plangrens. Het gebied is toegankelijk voor parkeren, maar verder rustig met verkeer omdat er geen doorgaande verbinding is. Vanwege de smalle doorgang is het gebied niet geschikt voor doorgaand autoverkeer. Voor een doorgaande langzaam verkeersverbinding is er voldoende ruimte.

3 BELEIDSKADER

De meest relevante beleidsaspecten die betrekking hebben op het plangebied worden in dit hoofdstuk uiteengezet.

Onderscheid is aangebracht in rijksbeleid (paragraaf 3.1), provinciaal beleid (paragraaf 3.2) en gemeentelijk beleid (paragraaf 3.3).

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De kaders van het nieuwe rijksbeleid zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 13 maart 2012 door de Minister van I&M is vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte en heeft als credo "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig".

De SVIR omvat drie hoofddoelen, die als volgt zijn geformuleerd:

1. *Concurrerend*
Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. *Bereikbaar*
Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. *Leefbaar en veilig*
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Deze nationale belangen hebben onder andere betrekking op ruimte voor waterveiligheid, behoud van nationale unieke cultuurhistorische kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk van natuur.

Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

Relatie met het plangebied

Met de beoogde ontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding. Het gebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied en buiten de ecologische hoofdstructuur. Ook heeft de beoogde planontwikkeling geen invloed op het spoorwegennet aangezien de spoorlijn Utrecht – Amersfoort ongewijzigd blijft.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Met het vastgestelde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011), ook wel Barro genoemd, geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen/inpassingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in regelgeving geborgd.

Doel van dit Besluit is om bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Relatie met het plangebied

Zoals reeds aangegeven heeft de beoogde spoorwegonderdoorgang geen invloed op het spoorwegennet aangezien de spoorlijn Utrecht – Amersfoort ongewijzigd blijft. Verder maakt de planlocatie geen deel uit van de bovengenoemde gebieden. Daarmee wordt er van uitgegaan dat de beoogde ontwikkeling in voorliggend bestemmingsplan niet strijdig is met het nationaal ruimtelijk belang, zoals neergelegd in het Barro.

3.1.3 Waterbeleid

Een ander belangrijk onderwerp in het rijksbeleid is duurzaam waterbeheer. De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt hierbij een belangrijke rol. De richtlijn moet er immers voor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden van water en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

In de ruimtelijke plannen, waaronder het bestemmingsplan, moet een Waterparagraaf worden opgenomen. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.4 Overige wettelijke kaders

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Wet op de archeologische monumentenzorg, de Flora- en faunawet, besluit externe veiligheid, Wet geluidhinder. Ook op deze aspecten zal in hoofdstuk 4 nader worden ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 vastgesteld. In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028.

Daarbij wordt aangegeven welke doelstellingen het provinciaal beleid heeft, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe de provincie dit beleid gaat uitvoeren. Met betrekking tot dit laatste speelt ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening (zie hierna) een belangrijke rol.

De PRS heeft als doelstelling om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. De provincie met een kwalitatief hoogwaardige fysieke

leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. Deze uitgangspositie rust op drie pijlers, te weten:

- Utrecht ligt centraal, vanwege de centrale ligging is de provincie een aantrekkelijke vestigingsplaats voor wonen en werken;
- Utrecht heeft aantrekkelijke steden en landschappen, de rijke schakering van woon-, werk en natuurgebieden op korte afstand van elkaar zorgt voor een aantrekkelijke schaal van de leefomgeving;
- Utrecht is sterk in kennis en cultuur, inwoners hebben een relatief hoog opleidingsniveau en er zijn kansen voor een bloeiende kenniseconomie.

De provincie wil de kracht van de regio verder ontwikkelen. De provincie Utrecht blijft alleen een sterke regio als het aantrekkelijk is en blijft om te wonen, werken en recreëren. Het beleid is erop gericht deze aantrekkelijkheid te ontwikkelen. Voor het op te stellen bestemmingsplan zijn daarbij vooral de beleidsaspecten 'vitale dorpen en steden' en 'verkeer en vervoer' van belang.

Algemene beleidslijn verstedelijking

Het verstedelijkingsbeleid is gestoeld op het voorgaande provinciale beleid en ambieert vitale dorpen en steden binnen de rode contouren.

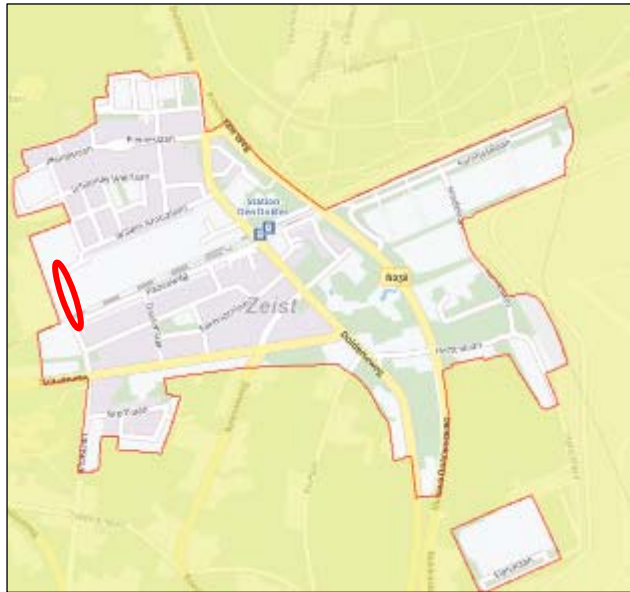
De provincie richt zich daarbij primair op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied: op die manier blijven de steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Ten behoeve van de leefbaarheid en bereikbaarheid wil de provincie de verstedelijking zoveel mogelijk koppelen aan haltes en knopen van het openbaar vervoersnetwerk.

Stedelijk gebied en rode contouren

De provincie maakt in het ruimtelijk beleid gebruik van rode contouren als begrenzing van het stedelijk gebied. Dit is een belangrijk instrument: het draagt bij aan het handhaven van de kwaliteit van het landelijk gebied en ondersteunt het realiseren van de binnenstedelijke ambities. Binnen de rode contour hebben gemeenten beleidsvrijheid, met inachtneming van de in de PRV opgenomen algemene regels voor wat betreft wonen, bedrijventerreinen, kantoren, infrastructuur e.d..

Met andere woorden, de verstedelijkingsambities moeten plaatsvinden binnen de rode contouren. Efficiënt, intensief, meervoudig en duurzaam gebruik van de ruimte speelt hierbij een belangrijke rol.

Dit geldt zonder meer voor het plangebied in voorliggend bestemmingsplan, omdat de beoogde spoorwegonderdoorgang die het plan mogelijk maakt plaatsvindt op een locatie die binnen de rode bebouwingscontour ligt. Bovendien maakt het plangebied geen deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS).



Situering rode contour, in relatie tot het plangebied terrein van de kaart 'wonen en werken' uit de PRS (bron: interactieve kaart, Provincie Utrecht)

Verkeer en vervoer

De provincie wil de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. Dit betekent dat de provincie bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen rekening wil houden met de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen, en dat bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid ook rekening wordt gehouden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, kwaliteit leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarbij streeft de provincie vooral naar een bij het vigerende mobiliteitsbeleid passende bereikbaarheid van de belangrijke werkgelegenheidslocaties. Maar ook voor andere bovenlokale functies is het beheersen van de mobiliteitsdruk van belang. Daarvoor is een voldoende robuust netwerk essentieel.

In het verlengde daarvan vindt de provincie dat het fiets- en wandelverkeer een belangrijk onderdeel is van een doelmatig verkeer- en vervoersysteem. Ingezet wordt dan ook op het behoud van het bestaande (provinciale) fietsroutenetwerk en de aanpak van knelpunten hierin. Het langzaam verkeernetwerk moet locaties voor wonen, leren, werken, recreëren enz. daarbij zo optimaal mogelijk met elkaar verbinden. Tegelijkertijd constateert de provincie dat snel-, spoor- en waterwegen vaak barrières vormen voor langzaam verkeer. Waar dit speelt zijn voorzieningen niet altijd optimaal met elkaar verbonden. De provincie streeft er in dit kader naar om bij ingrepen in het auto-, spoor- en waternetwerk de bestaande verbindingen voor langzaam verkeer te ontzien en infrastructurele verbeteringen te realiseren. Nieuwe fietsverbindingen, los van bestaande wegen, behoeven een zorgvuldige integrale afweging.

De beoogde spoorwegonderdoorgang voor fietsers en voetgangers die in dit plan mogelijk wordt gemaakt, past naadloos binnen het hierboven beschreven provinciale beleid en bijbehorende ambitie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013

Gelijktijdig met de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013 vastgesteld. Het doel van de verordening (PRV) is om een aantal provinciale belangen uit de PRS te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. In de PRV worden daarom regels gesteld ten aanzien van deze belangen. Deze provinciale belangen hebben betrekking op de drie pijlers van het ruimtelijk beleid uit de PRS, en luiden als volgt:

Pijler duurzame leefomgeving

1. Ontwikkelen van een robuust en duurzaam bodem- en watersysteem en een waterveilige provincie.
2. Behoud van strategische watervoorraden.
3. Ruimte voor duurzame energiebronnen.
4. Anticiperen op de langetermijneffecten van klimaatverandering.
5. Behouden en versterken van de kernkwaliteiten van het landschap.
6. Behouden en ontwikkelen van de kwaliteit van de cultuurhistorische hoofdstructuur en de aardkundige waarden.

Pijler vitale dorpen en steden

1. Realiseren van voldoende en op de behoefte aansluitend woningaanbod, met een accent op binnenstedelijke ontwikkeling.
2. Een vitale en innovatieve regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden.
3. Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte.
4. Een goede bereikbaarheid voor woon-, werk en vrijetijdsverkeer

Pijler landelijk gebied met kwaliteit

1. Uitnodigende stadlandzones die stad en land verbinden en bijdragen aan de kwaliteit van het binnenstedelijk leefmilieu.
2. Behouden en ontwikkelen van een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden.
3. Een economisch vitale en duurzame landbouwsector.
4. Behouden en ontwikkelen van de mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding (recreatie en toerisme).
5. Behouden van gebieden waar rust en stilte kan worden ervaren.

De pijlers uit de PRV zijn onderverdeeld in 10 thema's (paragrafen):

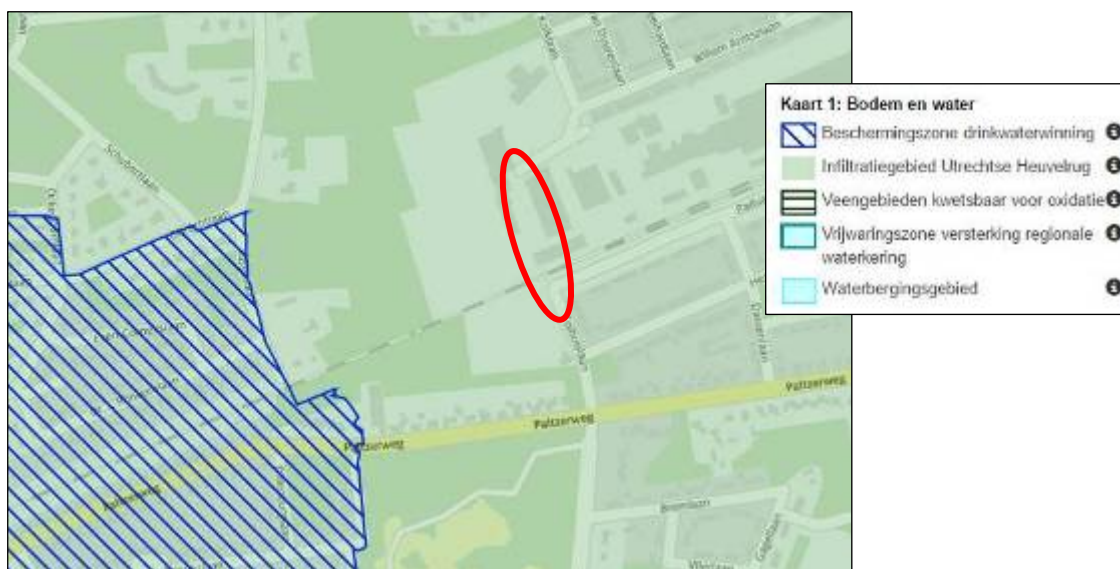
1. Bodem;
2. Water;
3. Energie;
4. Cultureel erfgoed;
5. Wonen;
6. Werken;
7. Verkeer en Vervoer;
8. Landelijk gebied;
9. Landschap;
10. Recreatie;

Vooral de thema's 'Water', 'Cultureel erfgoed' en 'Verkeer en vervoer' hebben betrekking op het plangebied in voorliggend bestemmingsplan.

Water

Hoewel het plangebied geen deel uitmaakt van een beschermingszone drinkwaterwinning, is het plangebied wel aangewezen als 'infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug'.

Dit betekent onder meer dat een functiewijziging in deze zone niet mag leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van het grondwater. Indien nodig moeten maatregelen genomen worden om dit te voorkomen. Omdat met voorliggend plan een functiewijziging naar vooral een verkeersbestemming wordt beoogd, en de aanleg van een langzaamverkeersverbinding geen activiteit is die van invloed is op de kwaliteit van het grondwater, worden hieromtrent geen problemen verwacht. Een nadere (aanvullende) beschermingsregeling is niet nodig.



Ligging beschermingszone drinkwaterwinning in relatie tot het plangebied (in rood)
(bron: Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013)

Cultureel erfgoed

Met betrekking tot het aspect 'Cultureel erfgoed' betekent dit dat onder meer aangegeven moet worden hoe de in het plangebied aanwezige cultuurhistorisch waardevolle structuren, alsmede archeologische waarden in het plan worden beschermd. In dit kader wordt aangesloten bij het gemeentelijk archeologiebeleid en is het beschermingsregime daarop afgestemd. Het plangebied is in dit kader aangeduid als een gebied met een 'lage' verwachtingswaarde. De bijbehorende maatregel luidt: ingrepen kleiner dan 10 hectare vereisen geen archeologisch vooronderzoek. Voor het plangebied om de spoorwegonderdoorgang mogelijk te maken is derhalve geen archeologisch onderzoek vereist. Zie hiervoor ook paragraaf 5.7.

Verkeer en Vervoer

In de toelichting van een plan waarin nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, dient een beschrijving te worden opgenomen van het aantal verplaatsingen die de ruimtelijke ontwikkeling tot gevolg heeft. Bovendien dient in beeld gebracht te worden of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het ontsluitende en omliggende verkeersnetwerk voor de

diverse modaliteiten kunnen ontstaan. Indien sprake is van relatief grote verkeerseffecten, wordt een mobiliteitstoets verplicht gesteld.

Met het voorliggende plan wordt niet zozeer een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt die op zich zelf meer verplaatsingen tot gevolg heeft, maar wordt door middel van een spoorwegonderdoorgang juist een betere en vooral meer veiligere verbinding tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de kern Den Dolder mogelijk gemaakt. De spoorwegonderdoorgang is daarbij uitsluitend bestemd voor fietsers en voetgangers. Voor autoverkeer is de nieuwe spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Tolhuislaan niet toegankelijk. Door deze strikte scheiding van verkeersstromen worden geen knelpunten op het omliggende (doorgaande) verkeersnetwerk verwacht.

3.2.3 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie Utrecht voor de periode 2010-2015. Met dit plan, door Provinciale Staten op 23 november 2009 vastgesteld, voldoet de provincie aan de verplichting van de Waterwet om voor een periode van zes jaar een regionaal waterplan op te stellen. Het vervangt het Waterhuishoudingsplan 2005-2010, dat hiermee vervalt.

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 bevat geen specifieke informatie over de gemeente Zeist. Van de verschillende kaarten die zijn opgenomen in het Waterplan is wel informatie af te leiden. Hieruit blijkt onder meer dat het plangebied binnen het infiltratiegebied Utrechtse Heuvelrug ligt (zie ook de PRV). Dit betekent onder meer dat bij functiewijzigingen rekening gehouden moet worden met de eventuele aantasting van het grondwater.

3.3 Gemeentelijk Beleid

3.3.1 Structuurvisie Zeist 2020

Op 1 maart 2011 heeft de gemeenteraad van Zeist de 'Structuurvisie Zeist 2020' vastgesteld. Deze structuurvisie bouwt voort op het eerder ontwikkelde Ontwikkelingsperspectief 2030. In dit perspectief werden vier kernwaarden geformuleerd: natuur en landschap, cultuurhistorie, duurzaam en zorgzaam en de kwaliteit van vijf kernen met een eigen identiteit. Deze kernwaarden zijn nu vertaald naar tien hoofdkeuzes. Deze keuzes geven een beeld van het toekomstig wonen, werken, sporten, zorgen, uitgaan en recreëren. De keuzes dragen zorg voor een duurzaam en zorgzaam Zeist waar groen en cultuurhistorie een prominente rol spelen en waar kwaliteit altijd centraal staat. Hieronder staan de tien belangrijkste keuzes.

1. Groen versterken.
2. Verleden zichtbaar maken.
3. Ervaren en gebruiken.
4. Kracht van buurten, wijken en kernen.
5. Leefomgeving en milieu: zone A28, onderzoek overkapping.
6. Beter bereikbaar.
7. Bouwen en wonen: maatwerk en kwaliteit voorop.
8. Centrum aantrekkelijk.
9. Economisch gezond en duurzaam.

10. Van visie naar uitvoering.

Deze hoofdkeuzes zijn verwerkt in een structuurvisiekaart, zoals hierna afgebeeld.



Uitsnede Structuurvisiekaart: Ruimtelijk overzicht van de hoofdkeuzes zoals in 2020 nagestreefd worden (bron: Structuurvisie Gemeente Zeist 2020, maart 2011)

Voor Den Dolder heeft de gemeente als doel om de relatie tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Den Dolder (noord-zuidverbinding) te versterken onder andere door middel van routes, bebouwing en groen. De ondertunneling van het spoor, hoewel lastig volgens de Structuurvisie, blijft een punt op de agenda voor de lange termijn en wordt als er zich mogelijkheden voordoen opgepakt en onderzocht.

Voorts wil de gemeente de relatie van Den Dolder met de groene omgeving versterken. De aanwezige cultuurhistorische elementen moeten zichtbaar worden gemaakt. Met betrekking tot het laatste is het de bedoeling dat de gemeente samen met diverse eigenaren een cultuurhistorische fiets- en wandelroute maakt langs de oude zeepfabriek, Willem Arntszhoeve en noordelijker naar de Laagte Van Pijnenburg.

De beoogde spoorwegonderdoorgang betekent een extra noord-zuidverbinding voor het dorp en een extra aansluiting/doorsteek voor fiets- en wandelroutes.

3.3.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Op 9 juli 2013 is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoers Plan (GVVP 2014-2023) vastgesteld door de Gemeenteraad van Zeist.

In het GVVP 2014-2023 staan de volgende items centraal:

1. De gemeenteraad heeft aan het GVVP kaders meegegeven op rijks-, regionaal- en lokaal niveau. Binnen deze kaders kunnen vanuit de

samenleving ideeën worden aangedragen. Vrijheid om zaken te ontwikkelen bestaat vooral op het gebied van de wegcategorisering, duurzaamheid en fietsverkeer.

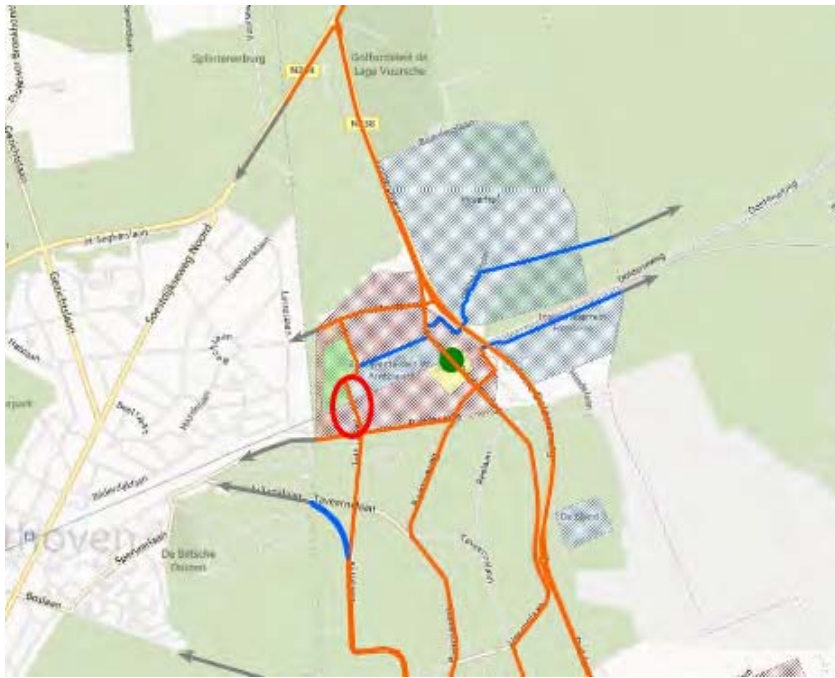
2. Duurzaamheid speelt in alle onderdelen van de conceptnota een grote rol. De 'ladder van Verdaas'¹ is richtinggevend geweest voor de vormgeving van het GVVP, OV en fietsverkeer worden gestimuleerd. Duurzaam verkeer wordt gestimuleerd (elektrische laadpunten, verduurzamen gemeentelijk wagenpark, verlengen convenant slim werken slim reizen).
3. Bereikbaarheid speelt een andere belangrijke rol, vooral voor wat betreft stimulering van een goede doorstroming door een betere benutting van het wegennet. De auto wordt zeker niet weggepest: er is sprake van een win-win-win situatie met OV en fietsverkeer.
4. Veiligheid is een andere pijler van het GVVP: aandacht is er voor een goede oversteekbaarheid voor met name voetgangers.
5. Waar mogelijk worden parallellen gelegd met andere projecten die gelijktijdig worden ontwikkeld. Gedacht kan hierbij worden aan het Centrumplan, de evaluatie van het Fietsactieplan en de luchtnota.

Nabij het plangebied is de Nieuwe Dolderseweg aangewezen als hoofdweg van de 1^e orde. Op deze weg gelden maatregelen zoals een snelheidsregime van 80 km/uur buiten de bebouwde kom, een afstelling van verkeersregelininstallaties waarbij prioriteit wordt gegeven aan het doorgaande gemotoriseerd verkeer en scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer. Verder is de kern Den Dolder in z'n geheel aangewezen als verblijfsgebied. Hierin heeft het langzaam verkeer prioriteit boven het gemotoriseerde verkeer. In deze gebieden worden onder meer de volgende maatregelen (op termijn) nagestreefd:

- een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur binnen de bebouwde 60 km/uur buiten de bebouwde kom;
- snelheidsremmende voorzieningen;
- zo nodig instellen van verkeerscirculaties;
- in principe geldt op kruispunten: rechts heeft voorrang (in de toekomst ook fietsers);
- ten aanzien van profiel en inrichting herkenbaar (onder meer door snelheidsremmende maatregelen en het ontbreken van lengtemarkering);
- menging van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer;
- oversteekvoorzieningen voor het langzaam verkeer.

Voorts zijn niet alleen de Nieuwe Dolderseweg en Dolderseweg aangewezen als hoofdfietsroutes, maar wordt ook de spoorwegonderdoorgang aan de Tolhuislaan opgenomen in het hoofdfietsnetwerk.

¹ De Ladder van Verdaas is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Dit zijn: ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur, nieuwe infrastructuur.



Figuur: Hoofd fietsroutes (oranje) en plangebied (rode ovaal).

3.3.3 Groenstructuurplan

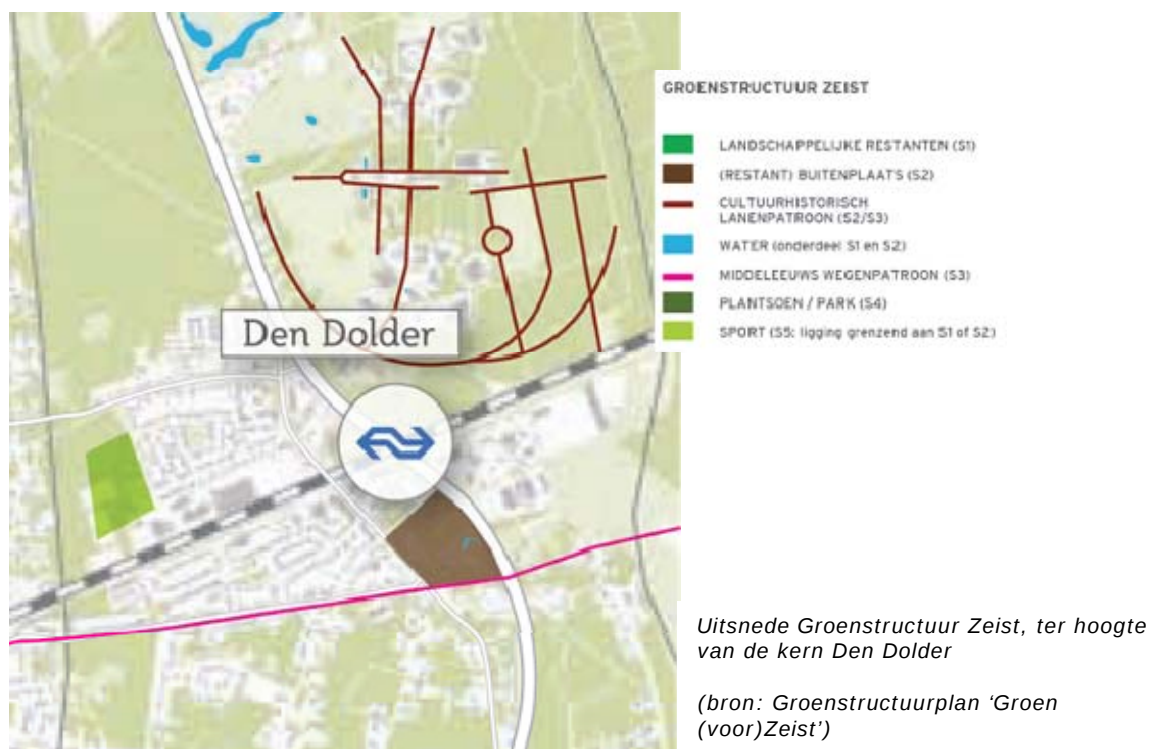
Het groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist' (mei 2011) schetst de hoofdlijnen van het beleid voor het openbaar groen binnen de bebouwde kom van de kernen van Zeist. Het is een kader voor beheer en onderhoud van het groen en het levert input vanuit het groen bij ruimtelijke of andere ontwikkelingen. Het is één van de toetsingskaders bij afwegingen tussen verschillende belangen.

Daarbij zet de gemeente in op het veiligstellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist, dat bestaat uit een rijkdom van samenstellende, kenmerkende groene structuren.

Daarbij worden 5 structuurkenmerken (S) en 5 thema's (T) onderscheiden, elk met een eigen beleidsdoel, te weten:

- S1; Landschappelijke structuur en Ecologische Hoofdstructuur Zeist (EHZ)
Het herkenbaar houden van de verschillende landschapstypen, doorlopend tot in de directe woonomgeving van mensen, als drager van de EHZ, ook op privéterreinen.
- S2; Het groene cultuurhistorische raamwerk
Het koesteren, zichtbaar houden en versterken van de groene samenhang binnen het cultuurhistorisch raamwerk als geheel, inclusief laanpatronen en lopen van oude waterwegen
- S3; Het netwerk van lanen en wegen
Inzetten op het netwerk van lanen (en wegen) als dragers van de groenstructuur en als beeldkenmerk van Zeist.
- S4; Parken en plantsoenen
Parken en plantsoenen moeten qua geschiedenis, beeld en gebruikswaarde de aandacht krijgen die ze verdienen.

- S5; De collage van kenmerkende groene karakters van de buurten van Zeist
Deze collage moet worden gekoesterd, zichtbaar worden gehouden en versterkt, waarbij de vervlechting met de stedenbouwkundige karakteristieken en de rest van de groenstructuur kenmerkend is (en blijft).
- T1; Bomen
Inzetten op bomen als belangrijkste beeldkenmerk van de Zeister groenstructuur.
- T2; Recreatief medegebruik
Optimaal ruimte bieden voor recreatief medegebruik van het groen in de woonomgeving, in een grote verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden.
- T3; Natuurwaarden
Bij voldoende ruimte, natuurontwikkeling en -beleving bevorderen in de woonomgeving van mensen, waarbij acceptatie van de verschijningsvorm een belangrijke rol speelt.
- T4; Tuinen
De tuinen van de inwoners van Zeist als thema in beeld brengen en ervoor zorgen dat met ter beschikking staande middelen het belang ervan voor de Zeister groenstructuur wordt uitgedragen.
- T5; Buurt- en wijkinitiatieven
Buurt- en wijkinitiatieven toetsen aan bovenstaande beleidsuitgangspunten.



Den Dolder

De kern Den Dolder ligt in het boslandschap van de Heuvelrug. De Dolderseweg vormt de ruggengraat van de meest oostelijke zone van het groene cultuurhistorische raamwerk. Lanen en straatbomen maken

nadrukkelijk onderdeel uit van de groenstructuur van Den Dolder. Parken en plantsoenen zijn niet aan de orde. Rondom Den Dolder ligt de Ecologische Hoofdstructuur, zoals die door de provincie is vastgesteld.

In de woongebieden wordt een landelijke groene uitstraling nagestreefd. Bij ruimtelijke projecten is een goede overgang naar het omliggende landschap nadrukkelijk uitgangspunt.

De locatie van de beoogde spoorwegonderdoorgang is relatief smal en ligt met name aan de noordkant van het spoor ingeklemd tussen bestaande bebouwing en verharding. De tunnel en het fietspad daar naartoe worden zoveel mogelijk groen ingepast.

3.3.4 Milieubeleidsplan gemeente Zeist 2008-2011

Dit milieubeleidsplan heeft tot doel de prettige, gezonde en duurzame leefomgeving van Zeist te behouden en te verbeteren. Het plan 'steunt' op drie pijlers: wonen, leven en werken. De uitdaging en de kansen voor het milieubeleid 2008 – 2011 komen hoofdzakelijk voort uit de volgende vier ontwikkelingen. Ten eerste staat Zeist voor een woningbouwopgave. Dit legt een druk op de milieukwaliteiten, maar biedt ook kansen voor verbeteringen. De tweede uitdaging ligt bij duurzaam bouwen en energie/klimaat. Door de relatief grote woningbouwopgave liggen er grote kansen voor gebruik van duurzame bouwmethoden, en energiezuinige of zelfs klimaatneutrale maatregelen. De derde uitdaging is gelegen in het groene karakter van de gemeente. Milieu en groen kunnen elkaar versterken. Een gezond milieu is een voorwaarde voor het behoud van de ecologische waarden, maar anderzijds kan de groenstructuur ook bijdragen aan milieukwaliteit. Ten slotte leidt de typische Zeister verkeerssituatie tot de vierde uitdaging voor het milieubeleid.

De Zeister milieupgave maakt het noodzakelijk dat milieu beter integreert met het ruimtelijke beleid. Daarom is in het Milieubeleidsplan gebiedsgericht milieubeleid opgenomen. Dit houdt in dat er niet meer overal dezelfde milieunorm wordt nagestreefd, maar dat de milieukwaliteit wordt gekozen die past bij het karakter van een gebied. Voor Zeist zijn er acht gebiedstypen geformuleerd: centrum, subkernen, woonwijken, wonen en werken in het groen, kantoren en publieksintensieve voorzieningen, bedrijventerreinen, natuurlijke buitengebieden en verkeersassen. Voor elk soort gebied is een zogenaamd milieukwaliteitsprofiel ontwikkeld. In deze profielen zijn voor alle belangrijke milieuthema's een basis- en streefqualiteit geformuleerd die past bij het karakter van het gebied. De bedoeling is om deze te gebruiken als referentiekaders bij het opstellen van bestemmingsplannen, grote ruimtelijke projecten, beleidsplannen of de structuurvisies. De wettelijke normen blijven gewoon bestaan. De gedachte achter gebiedsgericht milieubeleid is dat er in



Legenda

- subkernen
- woonwijken
- bedrijventerreinen
- wonen en werken in het groen
- natuurlijke buitengebieden
- verkeersassen

Gebiedstypen volgens het
Milieubeleidsplan Zeist 2008-2011

bepaalde gebieden naar gestreefd moet worden om een gebiedsspecifieke milieukwaliteit te behouden/bewerkstelligen.

Uit bijgaande figuur blijkt dat het plangebied als gebiedstype 'woonwijken' is aangewezen en bovendien is voorzien van de aanduiding 'verkeersassen'. Voor wat betreft de aanduiding 'verkeersassen' betekent dit dat rekening gehouden moet worden met de grotere invloedssfeer van het verkeer. Door hier ruimere milieunormen te hanteren, kan, door de afscherpende werking van de bebouwing, de leefkwaliteit in het gebied daarachter juist hoger zijn. Voor een nadere beschrijving van de gebiedstypen, alsmede de te hanteren ambitieniveaus, wordt verwezen naar het gemeentelijk milieubeleidsplan.

3.3.5 Waterplan Zeist

In 2004 is een integraal waterplan voor de gemeente Zeist vastgesteld. Dit plan is een samenwerking tussen gemeente, hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Hydron Midden Nederland en provincie Utrecht. Met dit plan wordt beoogd de effectiviteit en efficiëntie van het water(keten)-beheer in Zeist te verhogen. Dit heeft betrekking op zowel waterkwaliteit als waterkwantiteit.

Het water in Zeist vervult een belangrijke rol voor de beleving, cultuurhistorie, ecologie en aan- en afvoer van water. De ambitie van het waterplan is om zorgvuldig met water om te gaan. Daarom geldt voor heel Zeist, dat er zuinig moet worden omgegaan met grondwater en oppervlaktewater. De kwaliteit van het grondwater wordt verbeterd door de sanering van bronnen van verontreiniging. Door het zoveel mogelijk vasthouden van regenwater en kwelwater kan de verdroging worden bestreden en kan de inlaat van gebiedsvreemd water zoveel mogelijk worden beperkt. Deze benadering past goed binnen de trits "vasthouden-bergen-afvoeren". Om het gebiedseigen water in Zeist vast te houden wordt waar mogelijk verhard oppervlak afgekoppeld van de riolering en geïnfiltreerd in de bodem; de Utrechtse Heuvelrug is een belangrijk inrijgebied. De kwaliteit van het grondwater en oppervlaktewater mag niet verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Verbetering van de waterkwaliteit is een belangrijk doel. Er blijft water van buitenaf nodig voor aanvulling en verversing om waterkwaliteitsproblemen te voorkomen en de beleving te verbeteren. Dit gebiedsvreemde water wordt alleen gebruikt voor stedelijk en agrarisch gebied. Natuurgebieden worden zoveel mogelijk zelfvoorzienend door maximaal gebruik van de aanwezige kwel en het instellen van flexibel peilbeheer om water vast te houden. De schakels in de waterketen worden goed op elkaar afgestemd, waaronder het beheer en onderhoud.

Voor een beschrijving van de wateraspecten in het plangebied wordt verwezen naar de 'waterparagraaf' in paragraaf 5.5 van deze plantoelichting.

3.3.6 Gemeentelijk Archeologiebeleid

Nederland heeft als lid van de Raad van Europa het Verdrag van Valletta (Malta, 1992) ondertekend. Dit verdrag heeft als doel het Europese archeologische erfgoed veilig te stellen. Eén van de verdragsverplichtingen voor de Nederlandse overheid is dat zij moet streven naar afstemming en overeenstemming tussen de onderscheiden behoeften van de archeologie en de ruimtelijke ordening, door er op toe te zien dat archeologen worden betrokken bij het planningsbeleid ten einde te komen tot evenwichtige strategieën voor de bescherming, het behoud en het beter tot hun recht doen

komen van plaatsen van archeologisch belang. Om behoud van het bodemarchief te realiseren wordt in het Verdrag aangegeven dat het archeologisch belang zo vroeg mogelijk tijdens, of zelfs voorafgaand aan processen van ruimtelijke plan- en besluitvorming dient te worden meegewogen. Hiertoe dient de Nederlandse overheid waarborgen te creëren voor stelselmatig overleg tussen archeologen, stedenbouwkundigen en planologen. Daartoe zou bij de voorbereiding van bestemmingsplannen meer aandacht moeten worden besteed aan de mogelijke aanwezigheid van archeologische resten en bij de aanwezigheid hiervan zouden meer beschermende regelingen in het plan moeten worden opgenomen. Daarbij dient volgens het Verdrag het uitgangspunt te zijn dat 'de bodemverstoorder betaalt'.

Per 1 september 2007 is als uitwerking van het Verdrag van Valetta de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Archeologische taken en verplichtingen, die voortvloeien uit de Wamz, liggen vanaf die datum bij de gemeenten. Van hen wordt verwacht dat zij een archeologisch beleid met bijbehorende instrumenten ontwikkelen. De belangrijkste verplichting ingevolge de Wamz is dat de gemeenteraad bij vaststelling van bestemmingsplannen rekening moet houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten. Zie hierover paragraaf 5.7 van deze toelichting.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

Met dit bestemmingsplan is beoogd om een spoorwegonderdoorgang mogelijk te maken voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Tolhuislaan in Den Dolder. Via de onderdoorgang wordt de Schroeder van der Kolklaan/Willem Arntszlaan aan de noordzijde van het spoor verbonden met de Tolhuislaan ten zuiden van het spoor. De spoorwegonderdoorgang is uitsluitend bestemd voor langzaam verkeer. Voor autoverkeer is de spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Tolhuislaan niet toegankelijk.

De spoorwegonderdoorgang moet voorzien in een derde noord-zuid verbinding in het dorp. De spoorlijn doorsnijdt immers het dorp en in de huidige situatie zijn er maar twee noord-zuid verbindingen, waarvan de spoorwegovergang aan de Dolderseweg veel door het langzame verkeer wordt gebruikt.

4.2 Nut en noodzaak

Realisering van de spoorwegonderdoorgang is noodzakelijk om voor jonge verkeersdeelnemers te kunnen voorzien in een veilige fiets- en voetgangersverbinding naar de brede school en sportvelden ten noorden van het spoor. De huidige verbinding via de spoorwegovergang Dolderseweg is voor jonge verkeersdeelnemers erg onoverzichtelijk.

De onderdoorgang van de Nieuwe Dolderseweg en de onderdoorgang aan de Paltzerweg zijn voor het merendeel van de scholieren en sporters te ver omfietsen en vormen geen reëel alternatief.

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.

Zowel basisschool De Kameleon als de Dolderse sportvereniging DOSC hebben in hun zienswijzen op het bestemmingsplan dan ook laten weten blij te zijn met de verkeersveilige voorziening.

4.3 Het ontwerp van de spoorwegonderdoorgang

Voor het ontwerp van de spoorwegonderdoorgang zijn onder andere de landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) en de ontwerpvoorschriften van ProRail leidend geweest.

De onderdoorgang is voorzien in een grotendeels bestaande bebouwde omgeving.



Uitsnede luchtfoto met ligging plangebied (bron: BingMaps)

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.

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 hier gevisualiseerd, en zullen in het aanbestedingsdossier worden opgenomen.



3D Visuals voorlopig ontwerp onderdoorgang (bron: ProRail, juni 2015)

De onderdoorgang krijgt een doorrijhoogte van 2.50m, conform de landelijke ontwerprichtlijnen, en is hoog genoeg voor de beoogde gebruikers van de onderdoorgang.

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).

De onderdoorgang krijgt een fietspad met een breedte van 3.50m en een voetpad met een breedte van 2.50m.

Met het beoogde ontwerp is het zicht voldoende en is het gebruik van de onderdoorgang voor de fietser goed.

Het voetpad van de onderdoorgang zal aansluiten op het bestaande voetpad langs DOSC richting de parkeerplaats.



Vanaf het maaiveld van de tolhuislaan gaat er een trap naar het voetpad in de onderdoorgang. Om de overgang van de trap naar de helling van het voetpad in de onderdoorgang te vergemakkelijken wordt onder aan de trap voorzien in een bredere op- en afstap (plateau).



3D Visuals voorlopig ontwerp onderdoorgang (bron: ProRail, juni 2015)

Ook aan de sociale veiligheid is veel aandacht besteed, 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.

Voorts zal de tunnel deel gaan uit maken van het hoofdfietsnetwerk van Zeist. Daardoor zullen ook andere fietsers dan scholieren en sporters daarvan gebruik maken, zal het gebruik met andere woorden verbreden, hetgeen de sociale veiligheid ten goede komt.

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, en is met een groot deel van de aanwonenden overeenstemming bereikt over het groen.

Ter illustratie is bijgaand nu een bovenaanzicht van de onderdoorgang geprojecteerd op de luchtfoto (Movares, voorontwerp, 16 nov. 2015).



Figuur: Bovenaanzicht spoorwegonderdoorgang, Movares d.d. 16 nov. 2015

5 RANDVOORWAARDEN – MILIEUASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt een aantal milieu- en omgevingsaspecten behandeld die relevant (kunnen) zijn voor de beoogde spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Tolhuislaan in Den Dolder.

5.1 Geluid

5.1.1 Spoorweglawaaï

Wettelijk kader

Het wettelijk kader voor dit project wordt gevormd door hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (Wm) waarin regels zijn vastgelegd met betrekking tot de geluidproductie van hoofdspoorwegen en rijkswegen.

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer bevat wetgeving over geluidproductieplafonds (GPP's). De GPP's zijn geluidwaarden die gelden op referentiepunten. De kern van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is dat de GPP's door de beheerder van de spoorweg, ProRail, moeten worden nageleefd (Wmartikel 11.20). ProRail moet hierover jaarlijks rapporteren (Wm artikel 11.22) aan de minister van IenM.

Onderzoek geluidsaspecten railverkeer

Onderzocht is of de geluidproductie na realisatie van het project past binnen de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP). Uit het Nalevingsverslag geluidproductieplafonds 2013 (ProRail P909215 van 29-9-2014) blijkt dat de geluidproductie als gevolg van het railverkeer in 2013 op alle referentiepunten lager is (meer dan 4 dB) dan de vastgestelde GPP's.

Als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang vinden er geen wijzigingen plaats aan de baan en het gebruik van het spoor. Het project kan dan derhalve gerealiseerd worden zonder extra geluidmaatregelen. De vastgestelde GPP's blijven van kracht en behoeven niet te worden gewijzigd. Voor dit project is verder geen nader akoestisch onderzoek nodig naar het railverkeergeluid. Er worden geen geluidmaatregelen getroffen. De bestaande geluidmaatregelen blijven gehandhaafd.

5.1.2 Wegverkeerslawaaï

Wettelijk kader en onderzoeksplicht

Op grond van de Wet geluidhinder is geen akoestisch onderzoek vereist in verband met de aanleg van een langzaam verkeerstunnel. Het plan hoeft niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder, die het geluid van (lokaal) wegverkeer reguleert. Er is immers geen sprake van een aanleg of wijziging van een weg die door gemotoriseerd verkeer gebruikt kan worden. Ook worden er geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Voor het geluid dat brommers mag veroorzaken bij de omliggende woningen bestaat geen wettelijk kader.

Omdat de tunnel ook gebruikt zal worden door scooters, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening inzicht worden gegeven in de effecten van de tunnel op de (toekomstige) omgeving. Het geluid van brommers kan het beste worden beoordeeld op basis van de richtlijn bedrijven en milieuzonering van de VNG. Deze methode is beter geschikt dan het eventueel gebruik maken van de Wet geluidhinder met het bijbehorende reken- en meetvoorschrift. Dit omdat het nu mogelijk de effecten van de tunnel goed te onderzoeken en de optredende piekniveaus te kunnen beoordelen.

Daartoe is in augustus 2015 een akoestisch onderzoek uitgevoerd door de Omgevingsdienst Regio Utrecht². Hierna zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek weergegeven. Het onderzoek is als bijlage achter deze toelichting opgenomen.

Akoestisch onderzoek langzaam verkeerstunnel

Op grond van het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat ten gevolge van de te verwachten brommers en scooters door de langzaamverkeertunnel gemiddelde geluidsniveaus zullen optreden van ten hoogste 50 dB(A) in 2026. Deze waarde komt overeen met de richtwaarde van 50 dB(A), aangezien de omgeving wordt gekenmerkt als gemengd gebied.

Op de toekomstige gevels van de in het plan Tolhuislaan te realiseren woningen bedragen de optredende piekniveaus ten hoogste 70,5 dB(A) in de dagperiode en 69,1 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Ter plaatse van de voorgevels van de bestaande woningen zijn de piekniveaus ten hoogste 64,9 dB(A). Hiermee kan niet worden voldaan aan de streefwaarde van 70/65/60 dB(A) in de dag/avond/nachtperiode. Het aantal piekoverschrijdingen is beperkt en de te verwachten verkeersintensiteit van gemotoriseerd langzaam verkeer is gering. Er is derhalve geen sprake van onevenredige afbreuk van het bestaand woon- en leefgenot ter plaatse van de te realiseren tunnel.

Het is niet mogelijk de piekniveaus te verlagen. De ligging van de tunnel is uitgebreid onderzocht op veiligheid en bruikbaarheid en geluidsschermen langs het fietspad zijn niet inpasbaar in het plangebied en bovendien ongewenst vanuit veiligheidsoverwegingen. Daarnaast zullen (bij de bestaande woningen) huidige brommerbewegingen op de Tolhuislaan hogere piekniveaus veroorzaken, omdat deze dicht bij de gevels van deze woningen rijden.

Het equivalente geluidsniveau (L_{Aeq}) vanwege de autonome ontwikkeling van de scooters en brommers die via de Tolhuislaan rijden bedraagt in 2026 op de gevels van (nieuwbouw)woningen ten hoogste 51 dB(A). Het bekleden van de tunnelwanden en het tunnelplafond heeft akoestisch gezien een beperkte invloed.

² Akoestisch onderzoek Langzaam verkeertunnel Den Dolder, ODRU, augustus 2015, Z-2015-15547/22117.

5.2 Bodem

5.2.1 Wettelijk kader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden bekeken of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Daarbij dient ook de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en de daarmee beoogde aanleg van een langzaam verkeerstunnel te worden bekeken.

In dat kader is een bodem-, asfalt- en ballastonderzoek uitgevoerd door Tauw³. Hierna zijn de belangrijkste conclusies van het onderzoek weergegeven. Het onderzoek is als bijlage achter deze toelichting opgenomen.

5.2.2 Onderzoek bodem, asfalt en fundering

Volgens het onderzoek is er in de nabijheid van het plangebied, op de locatie Voormalig Overtoomterrein (ten zuiden van het spoor) en op de locatie Willem Arntszlaan 115 (ten noorden van het spoor), na eerdere bodemsaneringen enige restverontreiniging blijven zitten. In verband daarmee zal ten behoeve van de uitvoering van de grondwerkzaamheden voor de spoorwegonderdoorgang nog nader onderzoek plaatsvinden en wordt rekening gehouden met een eventuele saneringsopgave.

Daarbij zal rekening worden gehouden met het waterwingebied en het 100-Jaarsaandachtgebied die beiden op ruime afstand van het plangebied zijn gesitueerd.

Op basis van het asfalt onderzoek wordt geadviseerd om alle asfaltverharding binnen het onderzoeksgebied af te voeren als Teer houdend Asfalt Granulaat. Ook de puinlaag onder het asfalt is niet zo maar geschikt voor hergebruik en moet worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 5 titel 2, onderdeel luchtkwaliteitseisen, is op 15 november 2007 (Stb. 2007, 434) in werking getreden. Omdat hoofdstuk 5 titel 2 handelt over luchtkwaliteit staat deze nieuwe titel ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'.

In de Wet luchtkwaliteit (Wlk) zijn grenswaarden opgenomen voor onder meer de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO). Verder zijn er voor een aantal stoffen richtwaarden opgenomen in de Wlk. Uit hoofdstuk 5, artikel 5.16, lid 2, onder e, Wm van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) volgt de wettelijke plicht om aan te tonen dat uitvoering van het project voldoet aan de wetgeving voor luchtkwaliteit.

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Langs rijkswegen en wegen in bebouwde omgeving komt overschrijding van de grenswaarden van andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof niet voor. Deze luchtkwaliteitstoets

³ Bodem, asfalt- en funderingsonderzoek onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, 6 augustus 2015, Tauw.

richt zich derhalve op de toets van de concentraties fijn stof (PM10) en stikstofdioxide aan de grenswaarden.

Als uitwerking van de Wlk is het Besluit niet in betekenende mate opgesteld. In dit Besluit is vastgelegd dat wanneer een ontwikkeling niet meer bijdraagt dan 3% aan de grenswaarde, deze niet hoeft getoetst te worden aan de wettelijke grenswaarden. Doorvertaald betekent dat meer dan 1,2 microgram per m³ wordt aangemerkt als in betekenende mate.

5.3.2 Toets Luchtkwaliteit

Met dit bestemmingsplan is beoogd een spoorwegonderdoorgang mogelijk te maken voor langzaam verkeer, ter hoogte van de Tolhuislaan in Den Dolder. Via de onderdoorgang wordt de aan de noordzijde van de spoorlijn Amersfoort-Utrecht gelegen Schroeder van der Kolklaan/Willem Arntszlaan verbonden met de Tolhuislaan, welke ten zuiden van het spoor ligt. De spoorwegonderdoorgang is uitsluitend bestemd voor langzaam verkeer. Voor autoverkeer is de spoorwegonderdoorgang ter hoogte van de Tolhuislaan niet toegankelijk.

Voor het spoor gaat het met name om stikstofdioxide(NO₂) en fijn stof (PM10) van dieseltractie. Fijn stof van remmen en van de bovenleiding (koper) is zeer beperkt en is daarmee niet relevant.

Als gevolg van de realisatie van de onderdoorgang vinden er aan de railvervoerszijde geen wijzigingen plaats.

Ten aanzien van de bijdrage van het langzame verkeer op de luchtkwaliteit is het de verwachting dat deze, net als die van railverkeer, verwaarloosbaar is op het achtergrondniveau. Het aantal langzaam gemotoriseerde voertuigen dat volgens de verkeersprognose van de tunnel gebruik zal gaan maken is dermate gering dat dit geen substantieel effect op de luchtkwaliteit zal hebben.

Daarbij wordt nog het volgende opgemerkt. Bij tunnels kunnen de concentraties luchtvervuiling verhoogd zijn nabij de tunnelmonden, vanwege cumulaties van de uitstoot van luchtvervuiling door het wegverkeer. Dit is echter van toepassing op tunnels met een lengte van meer dan 50 meter. De lengte van deze onderdoorgang is korter zodat wordt aangenomen dat geen sprake zal zijn van een lokaal verhoogde concentratie en het risico op het overschrijden van de wettelijke grenswaarden nihil is. Het feit dat de nieuwe onderdoorgang uitsluitend voor langzaam gemotoriseerde voertuigen is bestemd, versterkt deze aanname.

Conform het Besluit niet in betekenende mate zal de beoogde onderdoorgang voor langzaam verkeer ontwikkeling niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Daarnaast bevindt het plangebied zich niet nabij de Rijksweg of een drukke doorgaande weg en hoeft daarom niet te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling voldoet aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

5.4 Externe Veiligheid

5.4.1 Wettelijk kader

Het externe veiligheidsbeleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in het 'Besluit transportroutes externe veiligheid' (Btev), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet. Deze laatste is per 1 april 2015 van kracht geworden.

Basisnet maakt onderscheid tussen de vervoerszijde en de ruimtelijke zijde. Op wijzigingen aan de vervoerszijde is de Beleidsregel Externe Veiligheidbeoordeling tracébesluiten (verder aangeduid met Beleidsregel EV-beoordeling) van toepassing. Hoewel er voor het project onderdoorgang Tolhuislaan geen tracébesluit is vereist is wel getoetst aan de Beleidsregel EV-beoordeling. Op basis van de Beleidsregel EV-beoordeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico, het groepsrisico (inclusief eventuele verantwoording van het groepsrisico) en het plasbrandaandachtsgebied.

5.4.2 Onderzoek

De verantwoordelijkheid voor plaatsgebonden risico en groepsrisico wordt in Basisnet gesplitst tussen enerzijds ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In de vervoerstabel (Basisnettabellen Bijlage 2 van de Regeling Basisnet) staan alle relevante gegevens van de trajecten waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats kan vinden (zoals snelheid, aanwezigheid wissels, aard en omvang transport).

In de tabellen wordt de plaatsgebonden risicocontour (1×10^{-6}) als risicoplafond vastgesteld. De plaatsgebonden risicocontouren 1×10^{-7} en 1×10^{-8} worden als maximale bijdrage van het vervoer gevaarlijke stoffen aan het groepsrisico beschouwd. Hiermee is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen dus ook voor het groepsrisico een norm vastgesteld.

Aan de eisen die worden gesteld aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico wordt voldaan, doordat de personendichtheid voor het groepsrisico niet verandert, omdat de onderdoorgang alleen betrekking heeft op verkeersdeelnemers en gebruikers van de openbare ruimte. Verkeersdeelnemers en gebruikers van de openbare ruimte worden niet opgenomen in de personendichtheid voor het berekenen van de risicobron.

De spoorlijn bij Den Dolder is niet aangewezen als onderdeel van het basisnet. Als gevolg hiervan veroorzaakt het spoor geen significant (groeps)risico.

Transport gevaarlijke stoffen door buisleidingen:

Er moet rekening worden gehouden met transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Volgens de "provinciale risicokaart" liggen er in of nabij het plangebied geen buisleidingen voor transport van gevaarlijke stoffen. Het gasnet voor huishoudens en bedrijven valt niet binnen het kader van externe veiligheid. De plantoelichting noemt dit onderdeel niet specifiek.

Bedrijven:

Tenslotte ligt de onderdoorgang in het invloedsgebied van het risico van het BEVI bedrijf de Remia fabriek. De voornaamste veroorzaker is de

Ammoniakopslag die op het bedrijfsterrein aanwezig is aan de zijde van de beoogde onderdoorgang. Aangezien de onderdoorgang geen (beperkt) kwetsbaar object is, hoeft er geen nader onderzoek plaats te vinden. Er zijn in de directe omgeving geen bedrijven gevestigd met een overig veiligheidsrisico.

5.5 Water

5.5.1 Inleiding

Ten behoeve van de beoogde spoorwegonderdoorgang aan de Tolhuislaan is er door Movares een adviesnota opgesteld met betrekking tot de watertoets⁴. De tekst van het advies is hierna overgenomen. Het integrale advies is als bijlage achter deze toelichting opgenomen. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft met de adviesnota ingestemd.

5.5.2 Plan

Het plan betreft de bouw van een onderdoorgang voor langzaam verkeer. De onderdoorgang ligt aan de noordzijde op grondgebied van de gemeente Zeist, de zuidzijde op grondgebied van ProRail. De onderdoorgang Tolhuislaan ligt binnen de bebouwde kom van Den Dolder.

Oppervlaktewater

In de omgeving is geen oppervlaktewater aanwezig. De hoogte van het maaiveld bedraagt circa NAP +7,5 m. De gemiddelde hoogste grondwaterstand bedraagt NAP +3,1 m.

Verharding (wateroverlast)

Het verhard oppervlak van de toeritten bedraagt circa 780 m², het oppervlak van de groene taluds bedraagt circa 400 m².

Uitgangspunt in het beleid van HDSR is dat versnelde afvoer van hemelwater naar oppervlaktewater dient te worden voorkomen. Dit kan worden bereikt door infiltratie van hemelwater in de bodem. De bodem op de locatie is hiervoor immers zeer geschikt. In het plan is hiermee rekening gehouden door 3 infiltratieputten in het groen naast de Tolhuislaan te realiseren.

Hemelwater en afvalwater (waterkwaliteit)

Zoal hierboven aangegeven zal een groot deel van het hemelwater worden geïnfiltreerd in de bodem. Gezien het gebruik (langzaam verkeer) zal dit water geen verontreinigende stoffen bevatten.

Hemelwater dat op de toeritten valt, wordt afgevoerd naar een pompkelder. De gemeente Zeist heeft aangegeven zo min mogelijk water op de riolering te willen. Daarom wordt er in het plan vanuit gegaan dat het water vanuit de pompkelder wordt gepompt naar een infiltratievoorziening.

Grondwater

⁴ Adviesnota Den Dolder Spoorkruising Drieluik Watertoets, Movares Adviseurs&Ingenieurs, 12 mei 2015, RM002890.

De locatie bevindt zich in de boringsvrije zone van het waterwingebied Bilthoven. Dit houdt dat in dat activiteiten zijn toegestaan mits deze niet dieper plaats vinden dan 40 m –mv.
Er vinden geen permanente activiteiten plaats onder de grondwaterstand, mogelijk is voor de bouw van de spoorkruisende moot een beperkte bemaling noodzakelijk.

Werkzaamheden nabij/in/op water of waterhuishoudkundige werken:

Volgens de Legger Waterkeringen ligt de locatie niet nabij een primaire of regionale waterkering.

In het plan is geen wijziging in de bestaande waterhuishouding voorzien.

5.5.3 Conclusies

Het plan leidt tot een toename van verhard oppervlak. Het hemelwater wordt geïnfiltreerd in de bodem waarbij gebruik gemaakt wordt van 3 infiltratieputten in het groen naast de Tolhuislaan.

Er vinden geen wijzigingen plaats in de waterhuishouding, aanvraag van een watervergunning voor de eindsituatie is derhalve niet noodzakelijk. Mogelijk is voor de bouw een bemaling noodzakelijk, hiervoor dient een melding te worden verricht of een vergunning te worden aangevraagd.

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen zijn voor het plan.

5.6 Ecologie

5.6.1 Algemeen

Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de natuurbeschermingswetgeving. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming (o.a. Natuurbeschermingswet 1998) en soortenbescherming (Flora- en faunawet). Met deze wetten zijn de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn verankerd in de nationale wetgeving. Onder gebiedsbescherming valt ook de toetsing aan het provinciaal ecologisch beleid, waarmee bepaalde gebieden en landschapselementen worden beschermd, zoals de Ecologische Hoofdstructuur en het weidevogelgebied en het gemeentelijk beleid.

5.6.2 Toets in het kader van gebiedsbescherming

De gebiedsbescherming is vastgelegd in de Natuurbeschermingswet 1998. Deze wet is de implementatie van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn voor wat betreft de gebiedsbescherming. Hierdoor vallen beschermde natuurmonumenten en de gebieden die op grond van de beide Europese richtlijnen zijn aangewezen als speciale beschermingszones (de zogenoemde Vogel- en Habitatricht-lijngebieden) onder het regime van de Natuurbeschermingswet 1998. De bescherming van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en belangrijke weidevogelgebieden, is geregeld via de Provinciale Verordening Ruimte resp. de Provinciale Structuurvisie. Wanneer er ruimtelijke ontwikkelingen in EHS-gebieden en belangrijke weidevogelgebieden plaatsvinden, geldt het nee, tenzij-principe.

5.6.3 Toets in het kader van soortenbescherming

De toets in het kader van de soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (FFW). De FFW bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij elk plan dat ingrijpt op dergelijke plaatsen dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten. De wet en het bijbehorende Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten ('vrijstellingenbesluit') kent drie verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten:

Categorie 1	algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden bij bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkeling. Anders is wel ontheffing nodig voor verstoren of vernietigen en geldt altijd de zorgplicht (art.2).
Categorie 2	soorten waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden, behalve als er gewerkt wordt volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Ontheffing kan worden verleend als de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt.
Categorie 3	zeldzame soorten, Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels). Altijd moet ontheffing aangevraagd worden. Ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan alle volgende criteria: én - er sprake is van een in de wet genoemd belang én - er geen alternatieven zijn én - de ingreep geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de soort

Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht (art. 2 Flora- en faunawet). Indien het voortbestaan op locatie van beschermde soorten planten of dieren uit categorie 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed wordt, is het daarnaast nodig ontheffing aan te vragen van verboden handelingen op grond van de Flora- en faunawet. Het bevoegd gezag hiervoor is het Ministerie van EZ.

5.6.4 Onderzoek

Ten behoeve van de beoogde realisering van een spoorwegonderdoorgang aan de Tolhuislaan in Den Dolder is een ecologische Quickscan uitgevoerd door Ekoza⁵. De belangrijkste conclusies zijn hierna weergegeven. Het integrale onderzoek is als bijlage achter deze toelichting opgenomen.

De belangrijkste conclusies van de Quickscan luiden als volgt:
Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied is de Oostelijke Vechtplassen op circa 7 km van het plangebied. Gelet op deze afstand zijn er geen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen te verwachten. Een vergunning volgens de Natuurbeschermingswet is niet nodig.

⁵ Quickscan flora en fauna, Onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Ekoza, 27 mei 2015.

Het plangebied maakt geen deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur en deze heeft in Utrecht ook geen externe werking. De beoogde ingreep kan op basis van het beleid plaatsvinden.



*Globale ligging plangebied ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland
(bron: Quickscan flora en fauna - Onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Ekoza Ekoza)*

De Flora- en faunawet is gericht op de duurzame instandhouding van soorten in hun natuurlijke leefgebied. Niet alleen de instandhouding van verblijfplaatsen is hiervoor van belang, maar ook de instandhouding van het leefgebied. Te allen tijden dient men de zorgplicht in acht te nemen. Deze zorgplicht houdt in dat men nadelige gevolgen voor de flora- en fauna zoveel mogelijk dient te voorkomen. De zorgplicht geldt voor iedereen en voor alle planten en dieren, beschermd of niet. Bij beschermde planten en dieren geldt de zorgplicht ook als een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Voor alle tabel 1 soorten die in het plangebied voor kunnen komen, geldt een algehele vrijstelling voor het overtreden van enkele verbodsbepalingen en wanneer sprake is van bestendig beheer en onderhoud en bestendig gebruik, of van werkzaamheden in het kader van een ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

Grondgebonden zoogdieren

Zwaardere beschermde grondgebonden zoogdieren worden in het plangebied niet verwacht.

Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

Vleermuizen

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 geluidscherm 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.

Ondanks dat geen vliegroute is aangetroffen, wordt aanbevolen bij het gebruik van licht rekening te houden met vleermuizen. Vleermuizen zijn gevoelig voor verstoring door licht.

Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

Vogels

Het eventueel kappen van bomen en struiken dient buiten de broedperiode van vogels te worden uitgevoerd. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Dit omdat het broedseizoen van soort tot soort en van jaar tot jaar kan verschillen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode van 15 maart tot 15 juli worden aangehouden. Het is ook mogelijk voor een eventuele kap de bomen en struiken te controleren op de aanwezigheid van nesten. Van belang is dat tijdens het kappen geen broedgevallen aanwezig zijn.

Reptielen, amfibieën en vissen

Zwaarder beschermde reptielen en amfibieën worden in het plangebied niet verwacht.

Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

Flora

Zwaarder beschermde planten worden in het plangebied niet verwacht.

Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

Ongewervelden

Beschermde soorten ongewervelden worden niet verwacht. De ingreep heeft geen negatief effect op ongewervelden.

Een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet is niet nodig.

5.6.5 Conclusie

Het bepaalde in de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet staat niet in de weg aan de beoogde ontwikkeling.

De verlichting langs de langzaamverkeersverbinding en in de tunnel zal niet op het geluidscherm en de aansluitende groenelementen gericht zijn, zodat negatieve effecten worden voorkomen.

5.7 Archeologie

5.7.1 Beleidskader

In het kader van de in paragraaf 3.3.6 beschreven nieuwe wetgeving heeft de gemeente Zeist voor haar gehele grondgebied een archeologische verwachtingskaart laten vervaardigen. In het plangebied Den Dolder-Noord komen, naast gebieden met een lage verwachtingswaarde, een aantal middelhoge archeologische verwachtingen voor en twee locaties met een hoge archeologische verwachting. Ter plaatse van de onderdoorgang (en er ruim

omheen) geldt een lage archeologische verwachting, of is de bodem reeds verstoord.

Op basis van de verwachtingenkaart is een zogenaamde beleidsadvieskaart gemaakt. Hierin is voor de verschillende gebieden (hoge, middelhoge en lage verwachtingswaarde) het beleid voor wat betreft de bescherming van de archeologische waarden aangegeven. In het bestemmingsplan worden de gebieden met middelhoge en hoge archeologische waarde of verwachtingswaarde beschermd door een dubbelbestemming 'Archeologisch waardevol gebied'. De gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde zijn niet beschermd.

5.7.2 Toetsing

De planlocatie van onderhavig bestemmingsplan ligt in een "zone met lage verwachting". Voor bodemverstoringen die kleiner zijn dan 10 ha gelden hier geen restricties voor de planvorming en hoeft geen nader onderzoek plaats te vinden.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Het voorgaande betekent niet dat archeologische vondsten uitgesloten zijn. Indien tijdens de werkzaamheden een archeologische vondst wordt gedaan, geldt de wettelijke meldingsplicht van artikel 53 Monumentenwet.

5.8 Kabels en Leidingen

In het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Tijdens de uitvoering van het project zullen kabels en leidingen van derden in overleg met de betreffende leidingbeheerders worden verlegd indien dit noodzakelijk is.

5.9 Trillingen railverkeer

Voor de beoordeling van trillingen ontbreekt een wettelijk kader. Sinds 18 april 2012 is de Beleidsregel trillingen spoor (Bts) van kracht voor tracébesluiten voor de aanleg en wijziging van landelijke spoorwegen. Deze richtlijn wordt voor de beoordeling van de trillingen in deze verkennende studie ook als uitgangspunt gehanteerd. De Bts is een specifieke uitwerking van de SBR richtlijn deel B hinder voor personen. Hiervoor is gekozen omdat de SBR richtlijn niet goed is toegesneden op het beoordelen van toekomstige trillingshinder bij railinfrastructuur.

In de Bts wordt voor de wijziging van een bestaande situatie aangehouden dat een toename van de trillingssterkte (V_{max}) toelaatbaar is, mits deze toename maximaal 30% bedraagt. Bij een overschrijding van deze grenswaarde moeten er maatregelen getroffen worden die ertoe leiden dat de trillingssterkte wordt gereduceerd tot de grenswaarde of lager.

Als gevolg van de aanleg van de onderdoorgang vinden er geen wijzigingen plaats aan de baan en het gebruik van het spoor. Ten opzichte van de huidige

situatie vindt er geen wijziging plaats in de aard van het treintype die van dit traject gebruik maakt.
Dit betekent dat er ten opzichte van de huidige situatie geen verandering in de trillingsniveaus zal ontstaan. Het project zal niet leiden tot een verandering in de trillingsniveaus welke op kunnen treden als gevolg van passerende treinen.

5.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

ProRail heeft ten behoeve van de beoogde spoorwegonderdoorgang een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld⁶. Op basis van deze memo is geconcludeerd dat de beoogde spoorwegonderdoorgang niet zal leiden tot (aanzienlijke) negatieve (cumulatieve) milieueffecten. Het bestemmingsplan is daarom niet m.e.r. (beoordelings-)plichtig.
In het kader van voorliggend plan is dan ook geen m.e.r.-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r..
De vormvrije m.e.r.-beoordeling is als bijlage achter deze toelichting opgenomen.

⁶ *Vormvrije m.e.r.-beoordeling onderdoorgang Tolhuislaan Den Dolder, Prorail, 15 april 2015.*

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

6.1.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht hoe de nieuwe situatie is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor de gebruiksmogelijkheden en bouwmogelijkheden. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor de toepassing van deze regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Het belangrijkste onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifiek te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

6.1.2 Digitaliseringsvereisten

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) zijn ook digitaliseringsverplichtingen aan een bestemmingsplan gesteld. De regels en de verbeelding dienen daarom te zijn opgesteld volgens IMRO en SVBP, onderdeel van de zogenaamde RO Standaarden.

IMRO staat voor Informatie Model Ruimtelijke Ordening en heeft betrekking op de inrichting van de ruimtelijke instrumenten van de Wro. Het is het informatiemodel voor het opstellen en het uitwisselen van visies, plannen, besluiten, verordeningen en algemene regels op alle bestuurlijke niveaus. Het model is geschikt voor uitwisseling van informatie tussen de organisaties op het gebied van de ruimtelijke ordening en aanverwante werkerterreinen. SVBP staat voor Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen. Doel van deze standaard is het op vergelijkbare wijze inrichten, vormgeven en verbeelden van bestemmingsplannen en de daarbij behorende uitwerkings- en wijzigingsbesluiten.

Vanaf 1 juli 2013 zijn de RO Standaarden 2012, als opvolger van de RO Standaarden 2008, verplicht. Concreet betekent dit dat nieuwe bestemmingsplannen vanaf die datum volgens deze nieuwe standaard opgesteld en gepubliceerd moeten worden. Het voorliggende bestemmingsplan is overeenkomstig deze nieuwe vereisten opgesteld en is hiermee gereed om digitaal beschikbaar te stellen voor een ieder.

6.2 Opbouw regels en verbeelding

6.2.1 Regels

Zoals gezegd is voor de planregels de gestandaardiseerde opbouw uit de SVBP2012 aangehouden. Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering van werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

6.2.2 Analoge verbeelding (plankaart)

Voor de ondergrond van de analoge verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN). Straatnamen en huisnummers zijn op de analoge verbeelding weergegeven. Deze kaart heeft een schaal van 1:1000.

In de legenda van de verbeelding is de versie van het bestemmingsplan vermeld (voorontwerp/ontwerp/vastgesteld). Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

De analoge verbeelding (plankaart) is verder opgesteld volgens de Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplan Kaart (PRABPK2012). Hieruit volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond (grijs) en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven.

6.3 Toelichting op de artikelen

Artikel 1 Begrippen

De begripsomschrijvingen zijn opgenomen zoals deze verplicht zijn voorgeschreven door de SVBP2012, aangevuld met de begrippen uit de modelregels voor bestemmingsplannen die de gemeente Zeist hanteert.

Peil

Voor het peil binnen de bestemming 'Verkeer-Spoorweg' hanteert ProRail een standaardbepaling, waarbij het peil wordt bepaald door de hoogte van de spoorstaaf.

Artikel 2 Wijze van meten

Ook de regels voor 'de wijze van meten' zijn opgenomen zoals deze verplicht zijn voorgeschreven door de SVBP2012, aangevuld met de modelregels van Zeist.

Artikel 3 Groen

Gronden met de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor groenvoorzieningen. In de groenbestemming zijn geen gebouwen toegestaan maar wel overige bouwwerken zoals straatverlichting.

Artikel 4 Verkeer

Deze bestemming is afgestemd op de direct aangrenzende bestemmingsplannen waarbij de woonstraten de bestemming 'Verkeer' hebben gekregen. In de regels wordt uitgegaan van een weg met twee rijstroken. Een rijstrook is de strook die breed genoeg is voor een auto. De meest voorkomende vorm van een weg met twee rijstroken is de weg met één strook heen en één strook terug.

Omdat de spoorwegonderdoorgang uitsluitend bestemd is voor langzaam verkeer, zijn de verbindingswegen ten noorden en zuiden van het spoor ook als 'langzaam verkeer' aangeduid. Autoverkeer is hier niet toegestaan. Daarbij is overigens wel rekening gehouden met de ontsluiting van de beoogde woningbouw (voormalig Overtoomterrein) op Paduaweg en Tolhuislaan.

Ook is het bestaande (en aan te passen) geluidscherm aangeduid.

Artikel 5 Verkeer - Spoorweg

De bestemming 'Verkeer-Spoorweg' is gebruikt voor de bestaande spoorweg inclusief een nieuwe spoorwegonderdoorgang.

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of het aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan. Door het "overhevelen" van gronden tussen percelen, via al of niet tijdelijke huurcontracten of eigendomsoverdrachten, zou op een van de percelen of op alle betrokken percelen uiteindelijk een bebouwde oppervlakte kunnen ontstaan, die groter is dan het bestemmingsplan blijkens de regels beoogt toe te staan.

Artikel 7 Algemene bouwregels

In dit artikel zijn regels opgenomen voor ondergronds bouwen. Aangesloten is bij de modelregels voor de gemeente Zeist.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In de planregels is een algemene gebruiksregel opgenomen in artikel 8, welke geldt in aanvulling op de algemene regel die in artikel 2.1 van de Wabo is opgenomen. Deze bepaling is van toepassing op het gebruik binnen alle in het plan voorkomende bestemmingen.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

De regels bevatten een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken.

Artikel 10 Algemene wijzigingsregels

Middels een algemene wijzigingsregel kunnen bestemmingsgrenzen en grenzen van aanduidingen op de verbeelding in beperkte mate worden verschoven.

Artikel 11 Overgangsrecht

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan.

De overgangsrechtelijke regels dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging.

Bouwwerken en gebruiksvormen die al strijdig zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie.

Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De regels van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze regels zijn zodoende overgenomen.

Artikel 12 Slotregel

Bij deze regel is vermeld hoe het plan kan worden aangehaald.

7 FINANCIIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voorliggend bestemmingsplan beoogt de realisering van een spoorwegonderdoorgang voor het langzaam verkeer mogelijk te maken. Daarmee is er geen sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening en is er ook geen noodzaak tot het vaststellen van een exploitatieplan waarmee (plan)kosten kunnen worden verhaald.

Desalniettemin dient de financieel-economische uitvoerbaarheid overeenkomstig artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wel nader te worden gemotiveerd. In dit kader wordt het volgende opgemerkt.

Tussen de gemeente Zeist en Prorail als initiatiefnemer van de planontwikkeling is op 22 juli 2013 een overeenkomst ondertekend waarin diverse afspraken zijn vastgelegd over de financiering van het plan, inclusief een clausule met betrekking tot eventuele planschade.

Voor de realisering van het project is binnen ProRail budget beschikbaar gesteld welke voldoende is om de te realiseren onderdoorgang te bekostigen. Ook de gemeente Zeist levert een financiële bijdrage, welke in de bovengenoemde overeenkomst is vastgelegd en waar inmiddels aan is voldaan.

Gezien het voorgaande is de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro en inspraak

Er is geen inspraak gehouden over het bestemmingsplan. Het project kent een lange historie en realisatie van de onderdoorgang is dringend gewenst. Wel wordt er met de direct omwonenden, bewonersorganisaties, bedrijven en belangengroepen sinds begin 2015 intensief overleg gevoerd over het ontwerp van de tunnel. Op deze wijze zijn de belangrijkste belanghebbenden nauw betrokken bij de totstandkoming van de onderdoorgang. Eenieder heeft bovendien nog de gelegenheid gehad om over het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen in te dienen. Op 15 september 2015 is tevens een informatieavond gehouden

Het plan is verder in concept toegestuurd naar de betrokken wettelijke vooroverlegpartners. Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, de Gasunie en de provincie Utrecht hebben positief gereageerd op het plan en aangegeven daartegen geen bezwaren te hebben. De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft een aantal opmerkingen gemaakt die verwerkt zijn in paragraaf 5.4.2. De opmerkingen van de VRU leiden overigens niet tot wijziging van het plan. Verder heeft de VRU aangegeven dat de aanleg van de onderdoorgang kansen biedt om de bereikbaarheid voor hulpverleningsvoertuigen bij grote incidenten beter te waarborgen. Wij begrijpen deze wens, maar de afmetingen van de onderdoorgang zijn afgestemd op het langzame verkeer. De onderdoorgang wordt niet groter gedimensioneerd om alle hulpdiensten hiervan gebruik te kunnen laten maken. Naast het kostenaspect spelen ook technische aspecten hierbij een rol. De onderdoorgang wordt 2,50 meter hoog, waardoor sommige voertuigen van de hulpdiensten er door heen kunnen als het moet. Hoger wordt de onderdoorgang niet, anders wordt de helling te steil.

Hierna zijn de ingekomen reacties en beantwoording daarvan kort weergegeven.

Gasunie

<i>Vooroverleg reactie:</i>	Het plan is getoetst en geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.
<i>Reactie gemeente:</i>	Het plan zal gereed worden gemaakt voor de vaststelling.

HHRS De Stichtse Rijnlanden (HDSR), Poldermolen 2 Houten

<i>Vooroverleg reactie:</i>	Voor dit plan is een waternotitie opgesteld waarin staat beschreven op welke manier met water in dit gebied kan worden omgegaan. Het waterschap heeft op 30-4-2015 een positief advies gegeven ten aanzien van deze notitie. De inhoud van de notitie is overgenomen in de
-----------------------------	--

	toelichting van het bestemmingsplan. Ik concludeer dat de waterthema's en de gevolgen voor water goed beschreven zijn in de toelichting. Het waterschap heeft, gezien bovenstaande, geen bezwaren op het plan.
<i>Reactie gemeente:</i>	Het plan zal gereed worden gemaakt voor de vaststelling.

Provincie Utrecht, Team GRO

<i>Vooroverleg reactie:</i>	Het plan is getoetst en geeft geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.
<i>Reactie gemeente:</i>	Het plan zal gereed worden gemaakt voor de vaststelling.

8.2 Zienswijzen

De formele bestemmingsplanprocedure start met de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan. Volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan het bepaalde in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit betekent dat het college van burgemeester en wethouders het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken, voor een periode van 6 weken ter inzage dient te leggen. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen naar voren brengen.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Spoorwegonderdoorgang Den Dolder' heeft met ingang van 10 september 2015 t/m 21 oktober 2015 ter inzage gelegen. In deze periode zijn er 6 zienswijzen ingediend. In 3 daarvan wordt de steun met het project betuigd. Dit zijn de Belangenvereniging Den Dolder, Basisschool De Kameleon en de Dolderse sportvereniging D.O.S.C. D.O.S.C. heeft wel nadrukkelijk aangegeven dat de plangrens aangepast moet worden om te kunnen blijven beschikken over 16 jeu de boules banen. Tevens heeft zij aandacht gevraagd voor zaken die een relatie hebben met de aanleg van de onderdoorgang.

In 3 zienswijzen worden bezwaren naar voren gebracht. Deze zijn ingebracht door de Belangenvereniging Tolhuislaan e.o. en 2 omwonenden die tevens lid zijn van deze belangenvereniging. In de Nota van Zienswijzen die als bijlage achter deze toelichting is opgenomen zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord.