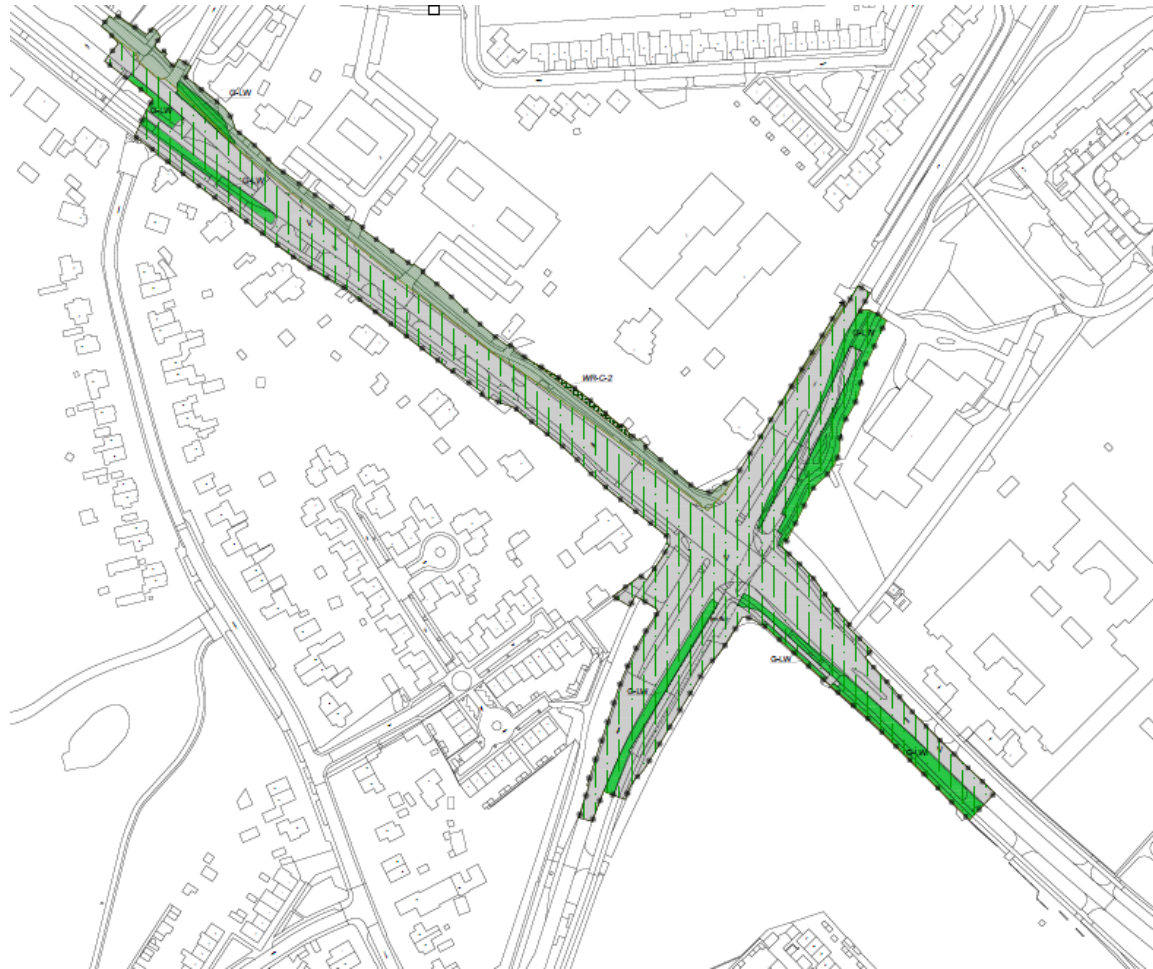


Zienswijzennota bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg



9 januari 2020

1. Inleiding

9 januari 2020

De verkeersdruk op de Utrechtseweg in Zeist is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. Het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan is belangrijk voor de ontsluiting van Zeist, zowel voor het verkeer dat Zeist inkomt als het verkeer dat Zeist uitrijdt. In de huidige vormgeving kan dit kruispunt de toekomstige verkeersstromen niet meer afwikkelen. Om de bereikbaarheid te verbeteren is een plan opgesteld met daarin de verbreding van de Utrechtseweg en het aanleggen van een fietstunnel. De beoogde plannen voor verbetering van de doorstroming en de fietstunnel passen niet (geheel) in het bestemmingsplan 'Zeist - West en Utrechtseweg-Noord' en 'Zeister Warande'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

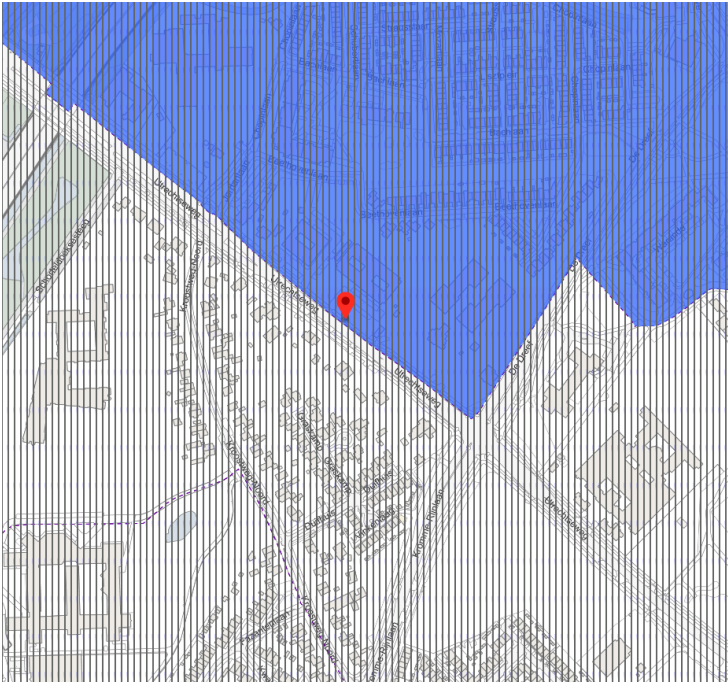
Het ontwerpbestemmingsplan 'Doorstroming Utrechtseweg' heeft vanaf 5 september 2019 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. In totaal zijn 3 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ingediend binnen de termijn en voldoen aan de daarvoor geldende eisen.

Zienswijzen

1. Vitens
2. Stichting Milieuzorg Zeist
3. Werkgroep Natuurlijk Zeist-West

In de voorliggende zienswijzennota worden de zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien. Tevens wordt inzicht gegeven in de onderdelen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn gewijzigd.

2. Zienswijzen

1. Vitens		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
1.1	Indiener wijst erop dat het plangebied in een grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied gelegen is. Deze gebieden dienen opgenomen te worden in de verbeelding en de planregels. Voorstel indiener m.b.t. de verbeelding: <i>'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' respectievelijk 'gebiedsaanduiding milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied' opnemen op de verbeelding.</i> Voorstel indiener m.b.t. de planregels: <i>Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' zijn de aangeduide gronden:</i> <i>a. primair bestemd voor berging van grondwater en de winning van drinkwater met daarbij behorende voorzieningen en werken;</i> <i>b. secundair bestemd voor de doeleinden als omschreven in andere bestemmingen die deze gronden hebben.</i> <i>In deze zone zijn de provinciale regels van toepassing. Het roeren van gronden, zoals het maken van boorputten, grond- en funderingswerken, dieper dan 30 m onder maaiveld is niet toegestaan, tenzij hiervoor toestemming van de provincie Utrecht is verkregen. Hetzelfde geldt voor het op of in de bodem lozen van afstromend hemelwater afkomstig van verhardingen binnen de bebouwde kom.</i> <i>Ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied' zijn de gronden naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, mede bestemd voor bescherming van de grondwaterwinning. Op deze zone zijn de provinciale regels van toepassing.</i>	Regels ten behoeve van de bescherming van grond- en drinkwater zijn onderdeel van provinciaal beleid. Wij zullen het voorstel overnemen op de verbeelding en in de regels en toelichting van het bestemmingsplan. Overigens wordt wel opgemerkt dat de voorgestelde gebiedsaanduiding hoofdzakelijk een attentiefunctie heeft. Daarnaast ligt het plangebied hoofdzakelijk in het 100-jaars aandachtsgebied. De Utrechtseweg zelf en de locatie van de tunnel liggen buiten het grondwaterbeschermingsgebied, zoals uit onderstaande afbeelding blijkt. De blauwe kleur geeft het grondwaterbeschermingsgebied aan.  Bron: Bodem-, Water- en Milieuplan 2016 – 2021 van provincie Utrecht.

1.2	De indiener stelt dat de toelichting van het grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied niet toereikend is. De indiener komt met het volgende tekstvoorstel om toe te voegen aan de waterparagraaf: <i>Het plangebied ligt in het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied Beerschoten. Ter bescherming van de grondwaterkwaliteit voor de drinkwatervoorziening stelt de provincie Utrecht in haar PMV 2013 in artikel 14 t/m 18 dat een aantal activiteiten aan voorschriften is gebonden. Het betreft onder andere een verbod op boor-, grond- en funderingswerkzaamheden dieper dan 30 meter onder het maaiveld, het toepassen van bodemenergiesystemen, diepinfiltratie van grondwater en het op of in de bodem lozen van verontreinigd hemelwater. Specifiek is voor dit bestemmingsplan het lozingsverbod voor afstromend hemelwater afkomstig van verhardingen binnen de bebouwde kom van belang. Onder voorwaarden zijn vrijstellingen op deze verboden mogelijk. Daarnaast geldt voor iedereen de bijzondere zorgplicht (artikel 4 van de PMV 2013). Dit houdt in dat verontreiniging van het grondwater moet worden voorkomen of, voor zover het niet kan worden voorkomen, zoveel mogelijk moet worden beperkt of ongedaan gemaakt.</i>	Het tekstvoorstel wordt overgenomen in de waterparagraaf, met de aantekening dat het plangebied hoofdzakelijk in het 100-jaarsaandachtsgebied ligt. Daarnaast verwijzen wij naar het 'Afkoppelconvenant Utrechtse Heuvelrug' waar Vitens en provincie Utrecht (als bevoegd gezag voor de grondwaterwinning) partner van zijn. Dit convenant is vooral bedoeld om concreet richting te geven aan de regels vanuit de Provinciale Milieu Verordening. Op basis van dit convenant kunnen/mogen wij het projectgebied afkoppelen met een IT-riool.
	Conclusie	De zienswijze wordt gedeeld. Het bestemmingsplan wordt als volgt aangepast: - <u>Verbeelding</u>: toevoegen gebiedsaanduidingen 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' en 'milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied'; - <u>Regels</u>: toevoegen nieuw artikel 9 'Algemene aanduidingsregels' conform verzoek; - <u>Toelichting</u>: toevoegen beschrijving waterparagraaf en juridische plantoelichting.

2. Stichting Milieuzorg Zeist		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
2.1	Indiener stelt dat de opgenomen ontwerptekeningen onvoldoende duidelijk en te globaal zijn. Er is bv. geen duidelijk beeld van de toekomstige groeninrichting.	Wij passen in de toelichting de beschrijving van de toekomstige situatie aan, zodat duidelijker wordt welke ingrepen plaatsvinden. De beschrijving wordt ondersteund met een integrale ontwerptekening van de verkeerskundige ingrepen en de toekomstige groeninrichting. Wij merken op dat in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning mogelijk nog wijzigingen en detailleringen doorgevoerd kunnen worden. De (ontwerp)tekeningen zijn dus vooral bedoeld ter ondersteuning van de onderbouwing in het bestemmingsplan.

2.2	De indiener stelt dat de nut-noodzaak van de verbreding van de Utrechtseweg onvoldoende duidelijk is op basis van de uitgevoerde verkeersonderzoeken. Uit de onderzoeken blijkt onvoldoende dat de verbreding voor een verbetering van de doorstroming van het OV zorgt, in het bijzonder vanuit Zeist richting Utrecht/De Bilt. Hetgeen toch ten grondslag lag aan de beoogde verbreding van de Utrechtseweg. Daar komt nog bij dat de aanleg van de fietstunnel ook leidt tot een versnelde verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Utrechtseweg met De Dreef en de Kromme Rijnlaan. Het is de vraag of de beoogde verbreding van de Utrechtseweg in verkeerskundige zin dan nog wel noodzakelijk is. Het zou ten minste goed zijn om de referentiesituatie, inclusief de aanleg van de fietstunnel, afzonderlijk door te rekenen.	De aanleg van de fietstunnel heeft een positief neveneffect op de doorstroming van de Utrechtseweg. De oorsprong van de aanleg ligt echter in de toename van de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en verbetering van de doorstroming van fietsverkeer van en naar Utrecht Science Park. De uitdrukkelijke verwachting is dat het fietsverkeer door de aanleg van de fietstunnel zal toenemen. Omdat een belangrijke verkeersstroom in de circulatietijd van de verkeerslichten wordt weggenomen, verbetert de doorstroming op de Utrechtseweg. Deze op zichzelf zeer positieve effecten voor doorstroming en veiligheid zijn echter nog niet voldoende om de toekomstige toename van de verkeersintensiteiten, zeker na de ontwikkeling van de Zeister Warande, af te kunnen wikkelen. Verbreding van de Utrechtseweg blijft hierdoor noodzakelijk. Om de nut-noodzaak van de verbreding van de Utrechtseweg beter in beeld te brengen is in de bijlage een extra onderzoek van Vialis B.V. toegevoegd. De resultaten tonen de gehaalde reistijdwinsten en bevestigen daarmee de nut en noodzaak als beschreven in de rapportage van DTV uit 2016, welke de toekomstige verkeersafwikkeling prognosticeert zonder én met herinrichting.
2.3	De indiener vraagt om een integrale aanpak met betrekking tot U-NED. Er wordt gevraagd wat de relatie met de plannen van U-NED is.	Eén van de vier programmalijnen uit het U-Ned programma betreft de zogenaamde 'no-regret-maatregelen' die nodig zijn voor 2025. Eén van deze maatregelen betreft het aanleggen van een busbaan tussen Utrecht Science Park en Zeist. Om de overstap tussen auto en bus en fiets en bus te stimuleren, hoort hier ook de doorontwikkeling van de F+R (Fiets + Reis) Mooi Zeist bij. De reconstructie van de Utrechtseweg belemmert op geen enkele manier de maatregelen die in het kader van U-Ned worden voorgesteld en houden daar juist rekening mee. Zo is de bushalte aan de Jordanlaan vormgegeven in samenspraak met de busmaatschappijen en de provincie Utrecht. Daarbij is rekening gehouden met de maatregelen vanuit U-Ned. De halte aan de Jordanlaan wordt in combinatie met de F +R Mooi Zeist een OV-overstap(knoop)punt.
2.4	Volgens de indiener is de gekozen locatie voor de fietstunnel niet in het belang van de grootste fietsstroom. De indiener stelt voor om de tunnel in het verlengde van de Utrechtseweg te realiseren zodat het grotere aantallen fietsers kan dienen.	In de huidige situatie is fietsverkeer haaks op de Utrechtseweg lastig begaanbaar. Er is geen noord-zuid verbinding anders dan via de verkeerslichten. De fietstunnel maakt een veilige en comfortabele kruising met de Utrechtseweg in noord-zuid richting mogelijk. De verwachting is dat hierdoor het fietsverkeer richting Utrecht minder via de Jordanlaan - Schorteldoeksesteeg gaat en meer gebruik maakt van de tunnel. Ook andere

	Daarnaast stelt indiener dat met de aanleg van de fietstunnel feitelijk vooruit wordt gelopen op de aanleg van het fietspad tussen de Uithof en Zeist-West, zoals beoogd door de provincie.	fietsbewegingen zullen zich verplaatsen en meer gebruik gaan maken van de tunnel. De verwachting is dat de tunnel een grote aantrekkende werking heeft op het fietsverkeer. Fietsers die parallel aan de Utrechtseweg fietsen, liften mee met de doorstroming op de Utrechtseweg. Het is juist de loodrechte beweging die conflicteert met de doorstroming en daarmee de veiligheid. Verder is de locatieafweging voor de fietstunnel uitvoerig onderbouwd. Verschillende locaties zijn onderzocht door de provincie (in 2016). Wij verwijzen kortheidshalve naar bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan (onderbouwing nut en noodzaak fietstunnel). Het voordeel van de voorgestelde locatie wordt dan ook niet gedeeld. De fietstunnel onder de Utrechtseweg wordt aangelegd in het kader van VERDER. Kort gezegd werken binnen het project VERDER overheden uit de regio Utrecht samen met het Rijk aan mobiliteitsoplossingen in Midden Nederland. De provincie Utrecht heeft budget beschikbaar gesteld voor de aanleg van deze fietstunnel. De tunnel draagt bij aan een snelle fietsverbinding tussen Utrecht Science Park (USP) en Zeist. Dat daarmee mogelijk vooruit wordt gelopen op de aanleg van een fietspad, doet daar niet aan af.
2.5	De indiener vraagt om het toevoegen van een 'Groenplan' om inzichtelijk te krijgen welke herstel- en herinrichtingswerkzaamheden plaatsvinden m.b.t. de groenvoorzieningen.	Wij voegen in de bijlage bij de toelichting een integrale ontwerp-tekening van het nieuwe wegontwerp inclusief de toekomstige groeninrichting toe. Het ontwerp van de reconstructie en de onderdoorgang zijn optimaal ingepast in de groene omgeving. Daar waar groen kan worden toegevoegd, is dit meegenomen in het ontwerp. De bomenstructuur van de Utrechtseweg, als onderdeel van de historische Lustwarande, wordt hersteld waar dit kan.
2.6	De effecten van de beoogde ontwikkeling op Natura 2000 gebieden blijken onvoldoende duidelijk. De indiener vraagt om een AERIUS-berekening om de effecten van de ontwikkeling in beeld te brengen.	De afstand tussen het plangebied en Natura 2000 is dermate groot dat er een enorme toename van stikstofuitstoot moet zijn om te leiden tot stikstofdepositie op Natura 2000. Om een beter beeld te krijgen over de noodzaak om dit in detail te onderbouwen, zijn verschillende conservatieve AERIUS-berekeningen gemaakt. Daarmee is een beeld verkregen van de orde van grootte van de werkzaamheden, of de verkeerskundige effecten van de herinrichting, die mogelijk leiden tot een toename van stikstofdepositie. Uit deze conservatieve berekening bleek dat een toename van 100.000 motorvoertuigen (50.000 motorvoertuigen per weg) nog niet leidt tot een

		toename van stikstofdepositie op Natura 2000. Ook is een berekening gedaan voor de realisatiefase, waaruit bleek dat zelfs een berekening van een enorm grote stikstofbron (vergelijkbaar met ca. 15.000 draaiuren van een graafmachine, >24.000 vrachtwagenbewegingen en 36.000 verkeersbeweging licht vervoer) niet leidt tot stikstofdepositie op Natura 2000. Op basis van deze fictieve proefberekeningen met een enorm hoge stikstofuitstoot kan met zekerheid worden geconcludeerd dat er ten gevolge van de feitelijke werkzaamheden geen toename van stikstofdepositie op Natura 2000 zal optreden. Wij zien daarom niet de noodzaak om een verdere berekening te maken omdat al op basis van een grove overschatting van de feitelijke uitstoot geen depositie optreedt. Wij voegen de conservatieve berekeningen toe aan het bestemmingsplan in paragraaf 4.8 van de toelichting.
2.7	De indiener wijst op nader onderzoek in het kader van de ontwikkeling van de 'Zeister Warande', waaruit blijkt dat de groene structuren aan de Kromme Rijnlaan en de Utrechtseweg, wel degelijk als migratie- en foerageerroutes voor vleermuizen van belang moeten worden geacht. In die zin was het goed geweest als hiernaar voor het plangebied een nader onderzoek had plaatsgevonden. De indiener stelt voor om de groenstructuren voor zover mogelijk te behouden, waarbij er rekening wordt gehouden met vleermuizen.	De aanwezigheid van rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen is uitgesloten op basis van de afwezigheid van oudere bomen met holen en spleten. Tevens wordt er voor de herinrichting geen bebouwing gesloopt waarin verblijfplaatsen aanwezig kunnen zijn. Het gebruik van de betreffende wegen ter plaatse van het kruispunt als vliegroute voor vleermuizen is onaannemelijk omdat het drukke wegen betreft die tevens verlicht worden in de avond en nacht, waardoor deze voor vleermuizen weinig geschikt zijn. Bovendien blijft er een lijnvormige structuur bestaan op iets grotere afstand van de huidige weg als er bomen gekapt worden. Als er vleermuizen gebruik zouden maken van het plangebied als vliegroute, dan blijft dat mogelijk omdat er nog altijd een geleidende structuur intact blijft. Dit is ook in de ecologische quickscan opgeschreven op p.3: <i>Het werkgebied grenst aan de omliggende tuinen. Over het algemeen betreffen dit ruime tuinen met veel bomen en beplantingen en afwisselingen met open en gesloten ruimtes. Ten opzichte van de weg zijn deze tuinen veel donkerder omdat er beduidend minder verlichting aanwezig is ten opzichte van de verlichte wegen. Eventueel aanwezige vleermuizen zullen dan ook via deze tuinen migreren in plaats van via de verlichte weg. Het is daarom zeer onwaarschijnlijk dat de bomenrijen fungeren als migratieroute voor vleermuizen.</i> Om tijdens de werkzaamheden negatieve effecten op vleermuizen te voorkomen, kan als voorwaarde in de vergunning worden opgenomen dat er geen bouwverlichting wordt toegepast of dat er gebruik wordt gemaakt van

		vleermuisvriendelijke verlichting. Voor het bestemmingsplan is de uitvoerbaarheid voldoende aangetoond.
2.8	In het gebied komt de eekhoorn voor. De indiener vraagt om bij de inrichting en boomsoort keuze hier rekening mee te houden.	In de omgeving van het plangebied is de aanwezigheid van eekhoorns bekend. Het plangebied zelf herbergt echter geen essentiële functies voor de eekhoorn. De bomen langs de weg zijn overwegend klein en de omgeving al te zeer verstoord om de aanwezigheid van nesten te verwachten. De boomkronen raken elkaar niet waardoor eekhoorns op de planlocatie ook niet via de bomen de weg kunnen oversteken. De herinrichting leidt er daarom ook niet toe dat delen van het leefgebied van elkaar afgesneden raken. Negatieve effecten op de eekhoorn ten gevolge van de herinrichting van het kruispunt zijn daarom niet te verwachten.
2.9	De indiener vraagt om in de toelichting van het bestemmingsplan nader toe te lichten wat de effecten van de beoogde ontwikkeling zijn op de aanwezige cultuurhistorische waarden.	Wij vullen de paragraaf 'cultuurhistorie' in de toelichting aan op dit punt. Daarbij geven wij aan dat het plangebied in de (provinciale) cultuurhistorische hoofdstructuur ligt, in het deelgebied historische buitenplaatszone (Stichtse Lustwarande). Daarnaast motiveren wij nader dat de uitvoering van het bestemmingsplan niet leidt tot een onevenredige aantasting van in het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden.
2.10	De toetsing aan 'Structuurvisie Zeist schrijf je met een Q' dient nader toegelicht te worden o.a. de langs de Utrechtseweg gelegen buitenplaatszone van de Stichtse Lustwarande.	Zoals aangeven onder 2.9 wordt een nadere onderbouwing opgenomen voor het aspect cultuurhistorie. Dit passen wij tevens aan in de tekst over de Structuurvisie Zeist
2.11	In aanvulling op de genoemde zienswijze in 2.5, vraagt de indiener om het herstel van groen ook planologisch te waarborgen in de regels. Het voorstel is om daarvoor een voorwaardelijke verplichting in de planregels op te nemen.	Het ontwerp van de reconstructie en de onderdoorgang zijn optimaal ingepast in de groene omgeving. Het herstel van groenvoorzieningen is daarmee een integraal onderdeel van het ontwerp en van belang voor de aanvaardbaarheid van het plan. Daarbij is het van belang dat de gemeente zelf initiatiefnemer is voor de reconstructie en onderdoorgang. De gronden in het plangebied zijn in eigendom bij de gemeente en daarmee heeft de gemeente het in zijn macht om de maatregelen te treffen. Er is financiële dekking voor uitvoering van het project (inclusief de aanleg van groenvoorzieningen). Verder zijn er geen andere belemmeringen die zich tegen het treffen van maatregelen verzetten. In de winter van 2019/2020 wordt een deel van de maatregelen zelfs al uitgevoerd, namelijk de aanplant van nieuwe bomen langs de Utrechtseweg. Desalniettemin zullen wij, op verzoek van indiener als aanvulling hierop een voorwaardelijke verplichting opnemen.

2.12	De indiener ziet bij de toetsing aan de 'Brede Milieuvisie' graag dat er aanvullend op de bestaande toetsing, aan extra thema's wordt gerefereerd.	In het bestemmingsplan worden in de toetsing alle relevante thema's betrokken. Indien nodig worden er thema's toegevoegd aan de toetsing. De paragraaf over de Brede Milieuvisie Zeist wordt hierop aangevuld.
2.13	Nut-noodzaak van de fietstunnel en verbreding Utrechtseweg is onvoldoende aangetoond volgens de indiener.	Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.2 en 2.4.
2.14	Indiener noemt dat betreffende de luchtkwaliteit, de zogenaamde WHO-normen worden overschreden.	In de toelichting van het bestemmingsplan is aangetoond dat er ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Er is daardoor sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De WHO-normen zijn adviesnormen en hebben geen wettelijke grondslag.
2.15	Ontwerptekeningen van de beoogde wadi ontbreken in het bestemmingsplan. De indiener vraagt om deze toe te voegen.	Bij het ontwerpen van de wadi wordt uitgegaan van de volgende ontwerpprincipes. Bij een zeldzame bui die eens in de 10 jaar valt, mag er geen water op straat blijven staan. Bij een zeldzame die eens in de 100 jaar kan voorkomen, mag er geen schade aan woningen ontstaan. De marktpartij die de wadi gaat aanleggen, krijgt de opgave om de juiste vorm en afmeting van de wadi te ontwerpen, uitgaande van de genoemde ontwerpprincipes. Tevens is op dit moment het exacte ontwerp van de wadi nog niet bepaald en is het geen onderdeel van het plangebied.
2.16	De indiener vraagt om een 'Groenplan' toe te voegen waarin de compensatie van het verlies aan groen duidelijk wordt. Hierbij vraagt de indiener om een voorwaardelijke verplichting op te nemen om te waarborgen dat het verlies aan natuur- en daarmee ook cultuurhistorische waarden die met de ontwikkeling gepaard gaat wordt gecompenseerd.	Wat betreft het groenplan verwijzen wij naar de beantwoording onder 2.5. Wat betreft het opnemen van een voorwaardelijke verplichting verwijzen wij naar de beantwoording onder 2.11.
2.17	De indiener vraagt om het toevoegen van de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' aan de planregels en verbeelding.	Een klein gedeelte van het plangebied heeft een overlap met de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie 2' uit het bestemmingsplan Zeist-West en Utrechtseweg-Noord. Deze regeling wordt overgenomen in het plan.
2.18	De indiener vraagt om de bestemming 'Groen – Landschappelijke waarde' op te nemen op de verbeelding ter plaatse van de groenstroken langs de Utrechtseweg.	Algemeen uitgangspunt is dat karakteristieke en landschappelijke/ecologische groenstructuren ook als zodanig worden bestemd en beschermd. Het huidige bestemmingsplan Zeist-West en Utrechtseweg-Noord bevat daarom op diverse plekken langs de Utrechtseweg, Kromme Rijnlaan en De Dreef de bestemming Groen – Landschapswaarden. Ook in het voorliggende bestemmingsplan is deze bestemming opgenomen ter plaatse van landschappelijke/ecologische groenstructuren. De rest van de Utrechtseweg is bestemd als 'Verkeer'. De gronden voor deze bestemming zijn mede aangewezen voor bermen en

		groen. Naar aanleiding van uw reactie hebben wij nogmaals beoordeeld of er meer groenbestemmingen opgenomen moeten worden. Op de verbeelding is op twee locaties de bestemming 'Groen – Landschappelijke waarde' uitgebreid. Daarnaast wordt de entree van Zeist versterkt door het herstel van de historische laanstructuur langs de Utrechtseweg. Op de 'kop' van de Utrechtseweg wordt daarom eveneens een groenbestemming toegevoegd. Voor de overige locaties biedt de bestemming 'Verkeer' de flexibiliteit voor eventuele aanpassingen aan het ontwerp. Dit biedt onder andere ruimte voor een groener ontwerp.
	Conclusie	De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd: - <u>Verbeelding:</u> 1. Toevoegen dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie 2; 2. Uitbreiden van de bestemming Groen – Landschapswaarden; - <u>Regels:</u> 1. Toevoegen nieuw artikel Waarde – Cultuurhistorie 2; 2. Toevoegen voorwaardelijke verplichting groene inpassing in artikel 4; - <u>Toelichting:</u> 1. Aanpassen paragraaf over toekomstige situatie, met toevoeging van ontwerptekeningen (in de bijlage) van de verkeerskundige maatregelen en de toekomstige groeninrichting; 2. Toevoegen AERIUS berekening en aanpassing paragraaf Ecologie; 3. Aanvullen paragraaf cultuurhistorie; 4. Aanvullen beleidsparagraaf structuurvisie; 5. Aanvullen paragraaf over Brede Milieuvisie Zeist; 6. Aanvullen toelichting op de planregels. 7. Toevoegen onderzoek Vialis en aanvullen verkeersparaaf.

3. Werkgroep Natuurlijk Zeist-West		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
3.1	Indiener geeft aan dat geen participatie heeft plaatsgevonden over de vertaling van het inhoudelijk plan naar regels in het bestemmingsplan. De planregels en de plankaart moeten ter bescherming van groen beter worden uitgewerkt. Verzocht wordt om participatie over de regels en de plankaart voordat de gemeenteraad hierover beslist.	Wij hebben diverse belanghebbenden (waaronder Werkgroep Natuurlijk Zeist-West) en omwonenden/bedrijven langs de Utrechtseweg in het voortraject intensief en actief betrokken bij de inhoudelijke uitwerking van de plannen voor de verbreding van de Utrechtseweg en de fietstunnel. De plannen zijn daar waar mogelijk aangepast aan de wensen van omwonenden en belanghebbenden. De plannen zijn vervolgens opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan, dat als ontwerp ter inzage heeft gelegen. Een ieder heeft de mogelijkheid gekregen te reageren op de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan via het indienen van een zienswijze. De inhoud van de zienswijzen wegen wij mee bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan kan naar aanleiding van zienswijzen ook gewijzigd worden vastgesteld. Dat is ook het geval bij het voorliggende bestemmingsplan. Een ontwerpbestemmingsplan is daarmee nog geen eindproduct dat de raad zonder meer vaststelt. Gelet op het voortraject hebben wij in redelijkheid een ontwerp bestemmingsplan ter inzage kunnen leggen, zonder dat specifiek overleg heeft plaatsgevonden met de indiener over de inhoud van de regels en de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan. De Werkgroep heeft een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan naar voren kunnen brengen en is derhalve niet in haar belangen geschaad.
3.2	Voor het plan moeten bomen worden gekapt. Er geldt geen herplantplicht in het bestemmingsplan of de bomenverordening. Daardoor is het extra bezwaarlijk dat het bestemmingsplan geen regeling bevat voor behoud van groen en cultuurhistorie.	Uit de beantwoording onder 2.5 blijkt dat er inderdaad groen verdwijnt en bomen moeten worden gekapt om het project te kunnen realiseren. Het ontwerp voorziet echter ook in de aanleg van nieuwe groenvoorzieningen en de aanplant van bomen. Aanplant van nieuwe bomen is deels al uitgevoerd. Bovendien is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen als waarborg voor een groene inpassing. Wat betreft een regeling voor behoud van cultuurhistorie en groen wordt verwezen naar de beantwoording onder 2.17 en 3.12.
3.3	Het is volgens de indiener onjuist om geen regels op te nemen om het beleid uit het Groenstructuurplan en Structuurplan vast te leggen. In de genoemde plannen staat dat er langs de Utrechtseweg en de Kromme Rijnlaan – De Dreef ecologische verbindingen lopen. Het bestemmingsplan heeft negatieve effecten op deze verbindingen, door het verdwijnen van bomen en groen. De indiener stelt voor om regels op te nemen om de overgang over de	Wij geven nogmaals aan dat er tegenover het verdwijnen van groen en bomen de aanplant van nieuwe bomen en groenvoorzieningen staat. De bomenstructuur van de Utrechtseweg, als onderdeel van de historische Lustwarande, wordt hersteld waar dit kan. Wij verwijzen ook naar de beantwoording onder 3.12.

	Utrechtseweg te blijven ondersteunen m.b.t. de binnenstedelijke ecologische verbindingszone.	
3.4	De Utrechtseweg is de as van de Stichtse Lustwarande. De toelichting op het bestemmingsplan waarin de relatie tot cultuurhistorie wordt beschreven is op sommige punten onjuist en mager.	De relatie tot de aanwezige cultuurhistorie wordt verder uitgewerkt in de toelichting. Hierin wordt met name gerefereerd aan de Stichtse Lustwarande. Wij verwijzen ook naar de beantwoording onder 2.9.
3.5	De indiener stelt dat de effecten van het beoogde plan op kleine zoogdieren en insecten onvoldoende zijn aangetoond.	Op p.6 van de quick scan flora en fauna staat geschreven: <i>“Het plangebied omvat een doorgaande weg met aan weerszijden verspreid staande relatief jonge bomen (voornamelijk eiken) met een onder begroeiing van een soortenarme intensief onderhouden kruidachtige vegetatie met voornamelijk grassen (zie afbeelding 2). In de bomen zijn geen holtes, scheuren en spleten waargenomen. Er zijn ook geen nesten in de bomen en op de grond waargenomen. In de kruidachtige vegetatie zijn geen beschermde planten waargenomen”</i>. Een veldbezoek d.d. 6 november 2019 bevestigt nogmaals deze indruk van het plangebied. Het feit dat het een wegberm naast drukke wegen betreft, die bovendien betreden en gemaaid wordt, betekent dat de verwachting van beschermde soorten nihil is. Er kunnen ter plaatse wel algemene soorten zoogdieren (bv. muizen) en insecten voorkomen, maar soorten die zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming verlangen specifieke habitatten die simpelweg ter plaatse niet aanwezig zijn. Tijdens de werkzaamheden moet overigens wel invulling worden gegeven aan de algemene zorgplicht die geldt voor alle in het wild levende inheemse soorten. Om dit te borgen kan in de omgevingsvergunning evt. een voorwaarde worden opgenomen dat de werkzaamheden onder ecologische begeleiding zullen plaatsvinden. Ook moet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels door buiten het broedseizoen te werken of door voorafgaand aan de werkzaamheden door een ecooloog te laten vaststellen dat er geen broedgevallen aanwezig zijn die door de werkzaamheden verstoord kunnen worden.
3.6	Het blijkt onduidelijk te zijn op welke manier de toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd m.b.t. tot waterbeheer.	Op basis van het laatste ontwerp bedraagt de toename van het verhard oppervlak minder dan 500 m², in tegenstelling tot de circa 700 m² die in het bestemmingsplan was genoemd. Daarnaast zijn in overleg met het Waterschap afspraken gemaakt over het afvoeren van oppervlaktewater door toepassing van wadi's en IT riolering, waardoor afgezien is van compenserende maatregelen.

3.7	Indiener vraagt om een nadere toelichting naar het mogelijke gebruik van de fietstunnel als waterberging.	Uitgangspunt is dat de fietstunnel alleen in uitzonderlijke (nood)gevallen van zeer zware buien als overstort naar omliggende voorzieningen kan dienen. Dit is een vorm van noodopvang om verdere schade of hinder aan de omgeving te minimaliseren. De gemeente onderzoekt nog hoe dit effect (water in de tunnel) kan worden geminimaliseerd. Bijvoorbeeld door oppervlakkige infiltratie (minder water naar de tunnel), grotere bergingen en grotere pompen.
3.8	De indiener voorziet negatieve effecten op het milieu door de manier waarop waterinfiltratie op dit moment is geregeld in het ontwerp.	Op basis van de 'leidraad afkoppelen Utrechtse Heuvelrug' (zie bijlage van de zienswijzennota) wordt de Utrechtseweg aangemerkt als beperkt verontreinigd oppervlak. Bovendien ligt de Utrechtseweg niet in het grondwaterbeschermingsgebied. Het scheiden van regenwater met 'vuilvracht' van het vuilwaterriool (afkoppelen) is daardoor zonder verdere voorzieningen toegestaan. De gemeente onderzoekt de optimale waterinfiltratie met de meeste milieukundige voordelen. Het gaat daarbij om de juiste balans tussen oppervlakte en infiltratie afwatering. Afwatering in de bermen geeft als extra voordeel dat de bovengrond fungeert als filter.
3.9	Het valt op dat de tunnel op de plek komt waar het minste aantal fietsers ervan profiteren. Indiener verzoekt om de gelegenheid te krijgen om aanvullend zienswijzen in te dienen over de onderbouwing van de getallen uit het memo 'Onderbouwing Fietstunnel', door de onderbouwingen alsnog ter inzage te leggen. De indiener heeft bedenkingen bij sommige genoemde getallen uit de verkeersonderzoeken. Zoals het aantal fietsers en de reisurensbesparing.	In de betreffende memo is aangegeven dat het gemiddeld aantal fietsers per etmaal blijkt uit verkeerstellingen. In 2010 en 2016 zijn visuele tellingen uitgevoerd op onder andere het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme Rijnlaan. De intensiteiten van fietsers (en voetgangers) zijn te vinden in de rapportages 'Verbreding Utrechtseweg – onderzoek naar de verkeersafwikkeling in verschillende varianten', d.d. 4 april 2013 en 'Verbreding Utrechtseweg – onderzoek naar nut en noodzaak', d.d. 30 mei 2016. Beide rapportages zijn onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 3 en bijlage 4 van de toelichting). Daarbij merken wij op dat verkeerstellingen een momentopname zijn. De tellingen geven geen inzicht in de toename van fietsverkeer in de toekomst. Wel is er natuurlijk een cijfermatig te bepalen toename van fietsbewegingen te zien over de jaren, maar de grootste toename van fietsbewegingen zit in het aanleggen van de fietstunnel zelf. Hierachter zit een belangrijke verkeerspsychologische component die zich niet laat berekenen. Deze component is van belang bij de verwachte forse toename van fietsbewegingen op de locatie waar de fietstunnel is voorzien. In de memo is ook aangegeven dat door de tunnel de wachttijd voor fietsers daalt van gemiddeld 100 naar 0 seconden, per keer dat de tunnel wordt

		gebruikt om de Utrechtseweg te kruisen. In de drukke uren loopt de reistijdwinst per fietser verder op in vergelijking met de huidige situatie. Hoe meer fietsers gebruik maken van de tunnel, hoe hoger de totale reistijdwinst per jaar zal zijn. Er waren specifiek bedenkingen bij een aantal genoemde cijfers op pagina 3 en 4 van de memo. Hieronder worden deze nader toegelicht: Bovenaan pagina 3 van de memo wordt het volgende beschreven: <i>Uit verkeerstellingen blijkt dat het gemiddeld om circa 1.200 fietsers per etmaal gaat.</i> Dit getal is gebaseerd op de verkeerstellingen zoals opgenomen in Bijlage 3 van de toelichting 'Verkeersonderzoek verbreding Utrechtseweg'. Op pagina 27 van deze bijlage zijn de intensiteiten van het fietsverkeer opgenomen dat de Utrechtseweg kruist ter plaatse van het kruising met De Dreef/Kromme-Rijnlaan. In zowel het ochtend- als avondspitsuur passeren circa 120 (brom)fietsen. Uitgaande van het algemeen gehanteerde verkeerskundig uitgangspunt dat de verkeersintensiteit in een ochtend- of avondspitsuur circa 10% van de etmaalintensiteit bedraagt, leidt dat tot een etmaalintensiteit van 1.200 fietsen per etmaal. Dit aantal van 1.200 fietsen per etmaal wordt ook genoemd in '2017-01-17 Uitvoeringsvoorstel fietstunnels De Bilt en Zeist VERDER a 270.pdf' op pagina 2 onderaan (bij 'Effect fietstunnel 2') Bovenaan pagina 4 van de memo wordt het volgende beschreven: <i>Van de nieuwe verbinding tussen Zeist en het Utrechts Sciencepark De Uithof zullen per etmaal zo'n 4.400 fietsers gebruik maken. Daarvan zullen naar schatting zo'n 3.000 fietsers per etmaal van de nieuwe tunnel gebruik maken.</i> In 2017 heeft adviesbureau Mobycon in opdracht van de provincie Utrecht de effecten van mogelijk nieuwe fietsverbinding onderzocht op de verkeersaantrekkende werking. Op pagina 21 van de rapportage over dit onderzoek ('Scenario's Brutus fietsmodel - Mobycon.pdf') is aangegeven dat de omvang van het fietsverkeer op een nieuw fietspad naar de Uithof 4.400 fietsen per dag zal bedragen. In deze rapportage is onderstaande figuur opgenomen waarop te zien is waar de omvang van het fietsverkeer rond deze nieuwe verbinding toeneemt (rood) of afneemt (blauw). Duidelijk is te zien dat de omvang van het fietsverkeer op de Kromme-Rijnlaan zal toenemen. Te zien is dat het fietsverkeer zowel op de fietsvoorziening aan de westzijde als aan de oostzijde langs de Kromme-Rijnlaan toeneemt. Beide
--	--	--

		fietsstromen kruisen de Utrechtseweg, waaruit is op te maken dat het model nog geen rekening houdt met de komst van een fietstunnel die de Kromme-Rijnlaan ter plaatse van de Utrechtseweg ongelijkvloers met De Dreef verbindt. Dan zullen beide fietsstromen immers samen aan de oostzijde van de Kromme-Rijnlaan dit kruispunt via de tunnel passeren. Voor de fietsvoorziening aan de oostzijde van de Kromme-Rijnlaan is nabij de kruising met de Utrechtseweg aangeven dat de omvang van het fietsverkeer hier met 1.100 fietsen per etmaal toeneemt. Bij de fietsvoorziening aan de westzijde van de Kromme-Rijnlaan is geen intensiteit genoemd. Het feit dat de omvang van het fietsverkeer op de Bisschopsweg met 3.000 fietsen afneemt, kan helpen een gevoel te geven bij de omvang van de totale toename van het fietsverkeer op de Kromme Rijnlaan. Samen met de omvang van huidige fietsverkeer van 1.200 fietsen per etmaal en de inschatting dat de fietsroute als gevolg van de tunnel ook aantrekkelijk wordt voor fietsverkeer tussen Zeist-West en Zeist-Noord, is ingeschat dat de omvang van het fietsverkeer na realisatie van het fietspad naar de Uithof circa 3.000 fietsen per etmaal zal bedragen. 2.300 fietsen daarvan zijn zeker: de huidige 1.200 en de toename van 1.100 na de komst van het nieuwe fietspad naar de Uithof. De resterende 700 is een inschatting bij gebrek aan concrete cijfers in de figuur. Alles overziende is 3.000 fietsen wellicht een optimistische inschatting. Een aantal van tenminste 2.600 à 2.700 fietsen per etmaal zal naar zeer waarschijnlijk wel worden behaald.
--	--	---

		
3.10	Indiener is van mening dat er te snel is gekozen voor een tunnel op de locatie De Dreef. Fietzers die richting De Uithof gaan, hebben geen voordeel van deze tunnel. Want om vanaf de Kromme Rijnlaan naar de Uithof te rijden moeten ze gebruik maken van de Noordweg of de Kroostweg. Dit zijn minder comfortabele wegen met geparkeerde auto's en zonder fietspaden. Het is waarschijnlijker dat fietsers gebruik maken van de oversteek bij de Jordaanlaan, want dat is korter en comfortabeler. Bovendien heeft de tunnel geen regionale functie. Verzocht wordt de onderzoeken naar andere tunnelmogelijkheden alsnog ter inzage te leggen	In de huidige situatie is fietsverkeer haaks op de Utrechtseweg lastig begaanbaar. Er is geen noord-zuid verbinding anders dan via de verkeerslichten. De fietstunnel maakt een veilige en comfortabele kruising met de Utrechtseweg in noord-zuid richting mogelijk. De verwachting is dat hierdoor het fietsverkeer richting Utrecht minder via de Schorteldoeksesteeg gaat en meer gebruik maakt van de tunnel. De verwachting is dat de tunnel een aantrekkende werking heeft op het fietsverkeer. Daarnaast verbeteren wij het overige netwerk voor fietsverkeer in de nabije toekomst waardoor het fietscomfort toeneemt. Bovendien profiteert ook het openbaar vervoer van de aanleg van de tunnel omdat de bus zonder conflicten het langzame verkeer haaks op de Utrechtseweg kan passeren. Het langzaam verkeer hoeft niet langer in de verkeersregeling te worden meegenomen, waardoor de cyclustijd wordt verkort. Dit geldt natuurlijk ook voor het overige snelverkeer. Kortom, fiets-, bus- en autobewegingen profiteren van deze onderdoorgang op lokaal niveau. Maar ook op regionaal niveau is de keuze voor deze onderdoorgang te rechtvaardigen. De Utrechtseweg is onderdeel van een groter regionaal fiets-, OV en autonetwerk in de regio Utrecht. Een betere doorstroming op de Utrechtseweg verbetert de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en

		Utrecht in hoge mate. In algemene zin draagt de fietstunnel bij aan het stimuleren van fietsgebruik in de regio. Over mogelijke alternatieve locaties voor de tunnel merken wij het volgende op: De fietstunnel onder de Utrechtseweg wordt aangelegd in het kader van VERDER. Kort gezegd werken binnen het project VERDER overheden uit de regio Utrecht samen met het Rijk aan mobiliteitsoplossingen in Midden Nederland. De provincie Utrecht heeft budget beschikbaar gesteld voor de aanleg van deze fietstunnel. De beste locatie voor de fietstunnel is uitgebreid onderzocht door de provincie. In eerste instantie zou er een tunnel onder de N237 komen bij landgoed Vollenhoven (tussen Zeist en De Bilt). Deze locatie viel af omdat er te weinig fietsers van deze fietstunnel gebruik zouden maken. Daarna is een locatie bij het Herman Jordan college onderzocht (Jordanlaan - Schorteldoeksesteeg). Tijdens dit onderzoek kwam ook het nabij gelegen kruispunt Utrechtseweg - De Dreef - Kromme-Rijnlaan in beeld. Beide locaties zijn uitvoerig onderzocht en met elkaar vergeleken. Het betreft een gewogen vergelijking waarbij de getallen een verschil weergeven in relatieve zin. Uit deze vergelijking volgt een duidelijke voorkeur voor de locatie bij het kruispunt met De Dreef/ Kromme-Rijnlaan. Bij de recente aanpassing van de Jordanlaan is opnieuw door de gemeente een tunnel op de locatie Schorteldoeksesteeg/Jordanlaan overwogen. Gebleken is dat inpassing van een tunnel op deze locatie technisch-veilig vrijwel onmogelijk is. In het besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 23 mei 2017 tot aanleg van de fietstunnel is de afweging tussen beide locaties opgenomen. Het betreffende besluit van GS is aan indiener beschikbaar gesteld. Overigens heeft ook de provincie Utrecht (in 2015) verkeerstellingen uitgevoerd in het kader van het locatie onderzoek. De tellingen van fietsbewegingen zijn gebruikt ter relatieve vergelijking van de twee varianten. De rapportage van deze verkeerstellingen is aan indiener beschikbaar gesteld.
3.11	Indiener pleit voor een plan dat gericht voorrang geeft aan het openbaar vervoer en de fiets, in plaats van de auto.	Het toekomstbeeld laat zien dat de rijrichting vanuit Zeist de komende tijd (meer) belast zal gaan worden. Vanuit het oogpunt van veiligheid, milieu en doorstroming worden de beoogde maatregelen nu genomen om te voorkomen dat het verkeer echt vastloopt.

		In de beantwoording onder 3.10 is aangegeven dat het realiseren van een onderdoorgang positieve effecten heeft op het fietsverkeer, maar zeker ook op de doorstroming van zowel busverkeer als autoverkeer. Daarnaast komt er op de Kromme Rijnlaan een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer. Door de tunnel en de extra 'linksaffer' wordt de cyclustijd van de verkeerslichten aanzienlijk verkort, wat ten gunste komt van de doorstroming van het openbaar vervoer. In het in november 2019 opgestelde rapport van Vialis B.V. zijn de verschillende ontwerpkeuzes van de Utrechtseweg onderzocht op o.a. de doorstroming. Dit rapport is toegevoegd als bijlage 16 bij de toelichting. Naast de fysieke maatregelen aan de Utrechtseweg, worden er op de kruising met de Jordanlaan en de kruising met de Dreef/Kromme Rijnlaan nieuwe verkeerregelinstanties geplaatst. Deze installaties zullen worden gekoppeld aan internet waardoor direct online gegevens geregistreerd worden en verwerkt in de automaat. Dit betekent een directe verbetering van doorstroming en veiligheid waarbij de prioritering van de bus minder prominent hoeft te zijn om toch de doorstroming te verbeteren. Kortom, de voorgestelde reconstructie van de Utrechtseweg draagt bij aan een betere doorstroming voor busverkeer en fietsverkeer en daarmee wordt het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen aantrekkelijker gemaakt. Zoals blijkt uit het rapport van Vialis zou een nadrukkelijker prioritering van het OV zorgen voor een toename van de verliestijden van het overige verkeer. Het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer doet dus niets af aan het feit dat de doorstroming voor het fiets- en voetgangersverkeer en openbaar vervoer ook verbetert.
3.12	Voorstel van de indiener om aan de planregels toe te voegen: “Wij stellen voor dat de bestemmingen Waarde Cultuurhistorie, Waarde Ecologie en Waarde Archeologie worden toegevoegd aan het hele plangebied, waarin ondermeer de volgende bepalingen worden opgenomen: A. Verbod vellen houtopstand en beplantingen Het is verboden om houtopstand te vellen en beplantingen te rooien behoudens vergunning. B. Verbod verhardten van groenvoorzieningen Het is behoudens vergunning verboden groenvoorzieningen te verhardten. Een vergunning wordt alleen verleend als in de nabijheid compensatie plaatsvindt.”	<i>Waarde Ecologie</i> Algemeen uitgangspunt is dat karakteristieke en landschappelijke/ecologische groenstructuren ook als zodanig worden bestemd en beschermd. Het huidige bestemmingsplan Zeist-West en Utrechtseweg-Noord bevat daarom op diverse plekken langs de Utrechtseweg, Kromme Rijnlaan en De Dreef de bestemming Groen – Landschapswaarden. Ook in het voorliggende bestemmingsplan is deze bestemming opgenomen ter plaatse van landschappelijke/ecologische groenstructuren. Binnen de bestemming Groen – Landschapswaarden is een specifieke omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (het voormalige

		aanlegvergunningstelsel) van toepassing, gericht op het behoud en versterken van de landschappelijke en ecologische waarden. Zo is bijvoorbeeld een omgevingsvergunning nodig voor het vellen en rooien van bomen, hakhout en andere houtopstanden. Gelet op de bepalingen binnen deze bestemming zijn wij van mening dat een dubbel bestemming Waarde – Ecologie geen meerwaarde heeft. <i>Waarde Archeologie en Cultuurhistorie</i> Voor het aspect cultuurhistorie is de structuur en de ligging van de Utrechtseweg van groot belang. Vòòr 1818 was de Utrechtseweg als structuur waardevol vanwege de aansluiting van Zeist (Brink/Kerk) met het bisdom Utrecht. Dit zou te herleiden kunnen zijn via archeologisch onderzoek. Uit archeologisch onderzoek is echter gebleken dat overal binnen het plangebied, inclusief het deelgebied van de fietstunnel, de bodem tot grotere diepte is verstoord dan de diepte die naar verwachting zal worden bereikt tijdens de uitvoering van de geplande werkzaamheden. In verband hiermee en in verband met het volledig ontbreken van relevante archeologische indicatoren, geven de resultaten van het onderzoek geen aanleiding om archeologisch vervolgonderzoek te adviseren. Bescherming van archeologische waarden in het plangebied via een dubbelbestemming heeft dan ook geen meerwaarde. Ná 1818 is de Utrechtseweg als structuur waardevol als as van de Stichtse Lustwarande. De ketting van landgoederen en buitenplaatsen behorende bij de Stichtse Lustwarande vormt de structuur van de Utrechtseweg. De tuin- en parkaanleg van deze landgoederen en buitenplaatsen zijn (via de geldende bestemmingsplannen) beschermd evenals de monumenten behorende bij de lustwarande. De indeling van de Utrechtseweg, het aantal rijstroken, de aanwezigheid van stoplichten etc. is niet van belang voor de cultuurhistorische waarde en veranderingen hierin tasten de waarde niet aan. Een dubbelbestemming voor cultuurhistorie voor de weg zelf, is niet noodzakelijk om het cultuurhistorisch belang van de weg te waarborgen. De buitenplaatsen langs de Utrechtseweg kennen een planologische bescherming voor cultuurhistorie. Wij zullen de dubbelbestemming voor cultuurhistorie voor deze buitenplaatsen overnemen uit het vigerende bestemmingsplan. Dit zal tevens opgenomen worden in de regels. Het waardevolle groen langs de weg heeft een bestemming groen met landschappelijke waarden.
--	--	---

3.13	De indiener stelt voor om de locatie van de tunnel in het bestemmingsplan nog open te houden door in de bestemmingen 'verkeer' en 'groen' op te nemen dat het verboden is tunnels aan te leggen behoudens een vergunning. Indiener vraagt zich af waarom er een bepaling binnen de bestemming Verkeer is opgenomen voor een fietsenstalling.	Op basis van de door DTV Consultants uitgevoerde verkeersonderzoeken is de locatie voor de tunnel gekozen. Voordat tot deze locatiekeuze is gekomen, zijn andere locaties onderzocht en afgewogen. Op basis van de gekozen locatie zijn de definitieve ontwerptekeningen gemaakt en is het bestemmingsplan met rechtstreekse bouwtitel opgesteld. Nut en noodzaak van de tunnel is daarbij in het voorliggende bestemmingsplan onderbouwd. Dit betekent echter niet dat er geen vergunning nodig is voor aanleg van de tunnel. Vergunningaanvragen worden getoetst aan het bestemmingsplan. De regel over het kunnen afwijken van de bouwregels binnen de bestemming Verkeer voor een fietsenstalling, is onveranderd overgenomen uit het huidige bestemmingsplan Zeist-West en Utrechtseweg-Noord.
3.14	Indiener vraagt in het kader van participatie dat toekomstige veranderingen gekoppeld moeten worden aan inspraak. Om dit te borgen stelt de indiener voor om vergunningverlening via de voorbereidingsprocedure uit artikel 3.4 van de Awb te laten lopen.	Zowel het bestemmingsplan als de vergunningverlening volgen de wettelijke procedures zoals vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening en de Wabo. Inspraak is daarbij alleen aan de orde indien de gemeentelijke inspraakverordening dit vereist.
3.15	De indiener vraagt om in de verbeelding de groenstroken, met name langs de Utrechtseweg, te bestemmen met de bestemming 'Groen – Landschappelijke waarde'.	Wij verwijzen naar de beantwoording onder zienswijze 2.18.
3.16	De ruimte voor de tunnel gaat ten koste van de laanbeplanting langs de Kromme Rijnlaan. De indiener stelt dat de laanbeplanting langs de Kromme Rijnlaan moeten worden beschermd als Groen.	Zoals onder 3.13 aangegeven ligt de locatie van de tunnel vast en is deze daarom specifiek aangeduid op de verbeelding. Langs de tunnel ter plaatse van de kromme Rijnlaan wordt de groenstructuur hersteld, aansluitend op de bestaande groenstructuur, bijvoorbeeld door de aanplant van nieuwe bomen. Ter plaatse van karakteristieke en landschappelijke/ecologische groenstructuren is de bestemming Groen – Landschapswaarden toegekend.
3.17	De bestemming op de hoek van de Kromme Rijnlaan-Utrechtseweg ter hoogte van huisnummer 22 is volgens de indiener ten onrechte bestemd als 'verkeer'.	Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij opnieuw beoordeeld wat de geschikte bestemming voor deze locatie is. Ten aanzien van het beoogde ontwerp en de flexibiliteit die het bestemmingsplan moet bieden, vinden wij de bestemming 'Verkeer' passend op deze locatie. Deze bestemming biedt voldoende ruimte voor het ontwikkelen van een groenstrook.
3.18	De indiener is van mening dat er berekend moet worden of er geen negatieve stikstofeffecten optreden naar aanleiding van de ontwikkeling.	Zie beantwoording zienswijze 2.6.

	Conclusie	De zienswijze wordt gedeeltelijk gedeeld. De volgende aanpassingen worden doorgevoerd: <u>Verbeelding:</u> 1. Toevoegen dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie 2; 2. Uitbreiden van de bestemming Groen – Landschapswaarden; <u>Regels:</u> 1. Toevoegen nieuw artikel Waarde – Cultuurhistorie 2; <u>Toelichting:</u> 1. Toevoegen ontwerptekening van de groeninrichting; 2. Toevoegen AERIUS berekening en aanpassing paragraaf Ecologie; 3. Aanvullen paragraaf cultuurhistorie; 4. Aanvullen toelichting op de planregels.
--	-------------------------	--

3. Aanpassingen ontwerp bestemmingsplan

3.1 Inleiding

Naar aanleiding van de zienswijzen is het bestemmingsplan op onderdelen aangepast. Daarnaast zijn ook een aantal ambtshalve wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd. Hierna is een overzicht gegeven van alle aanpassingen. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen (paragraaf 3.2) en ambtshalve aanpassingen (paragraaf 3.3).

Uitzondering vormen vernummeringen en de kleine tekst en redactionele aanpassingen, die niet specifiek zijn benoemd.

Tegen een bestemmingsplan staat alleen beroep bij de rechter open voor degene die eerder een zienswijze heeft ingediend. Maar tegen onderdelen van het bestemmingsplan die gewijzigd worden vastgesteld, staat voor een ieder beroep open, ook als niet eerder een zienswijze werd ingediend.

Aanpassingen van de verbeelding en de regels leiden tot een wijziging van het besluit zelf. Het bestemmingsplan wordt dan gewijzigd vastgesteld.

Aanpassingen van de toelichting leiden niet tot een wijziging van het besluit zelf, maar enkel tot een wijziging van de motivering van het besluit. Wijzigingen van de toelichting leiden niet tot een gewijzigde vaststelling.

3.2 Wijzigingen als gevolg van ingediende zienswijzen

Als gevolg van de zienswijzen zijn er aanpassingen in de Toelichting, Regels en Verbeelding op het bestemmingsplan voorgesteld.

Toelichting

- Het voorstel van de indiener 1 is opgenomen in paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan. Hierbij wordt tevens gerefereerd aan het 'Afkoppelconvenant Utrechtse Heuvelrug'.
- In de juridische plantoelichting (Hoofdstuk 5) is een beschrijving van 'Artikel 9 Algemene aanduidingsregels' opgenomen. Hierin wordt gerefereerd aan de nieuw toegevoegde gebiedsaanduidingen 'Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' en 'Milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied'.
- In paragraaf 2.2 is een afbeelding van een meer gedetailleerde ontwerptekening toegevoegd waarin zowel het nieuwe wegontwerp als het groenplan is opgenomen. De volledige tekening is tevens opgenomen als bijlage bij de toelichting. Tevens is de tekst in paragraaf 2.2 herschreven, waardoor het nieuwe ontwerp nu duidelijker beschreven is.
- In paragraaf 4.2 is de nut-noodzaak van het nieuwe wegontwerp beter toegelicht. Onder het kopje 'Verkeersafwikkeling' is de volgende tekst toegevoegd: *Om de effecten van het nieuwe ontwerp voor de Utrechtseweg aan te tonen heeft in november 2019 Vialis B.V. de effecten van het ontwerp van de Utrechtseweg op de doorstroming doorgerekend. Dit op basis van de meest recente verkeergegevens (14 november 2019) en voor de kruispunten met de Jordanlaan en de Dreef, separaat én integraal. De resultaten tonen de gehaalde reistijdwinsten en bevestigen daarmee de nut en noodzaak als beschreven in de rapportage van DTV uit 2016, welke de toekomstige verkeersafwikkeling prognosticeert zonder én met herinrichting. De rapportage is opgenomen als bijlage 1 bij de toelichting van dit bestemmingsplan.* Het betreffende onderzoek van Vialis B.V. is opgenomen als bijlage bij de toelichting.
- In paragraaf 4.7 is de toename van het verhard oppervlak aangepast van circa 700 m² naar minder dan 500 m².
- In paragraaf 4.8 is door middel van AERIUS-berekeningen aangetoond dat negatieve effecten op stikstofgevoelige natuurgebieden uitgesloten worden. Een verantwoording van de berekeningen voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase is opgenomen in de ecologie paragraaf.
- In paragraaf 4.10 is onder cultuurhistorie verder toegelicht waarom de beoogde ontwikkeling niet zorgt voor aantasting van de cultuurhistorische waarde van de Stichtse Lustwarande. Onder het kopje 'onderzoek' is de volgende tekst toegevoegd: *Het plangebied heeft geen status als gemeentelijk of rijksmonument. In de nabije omgeving van het plangebied zijn wel cultuurhistorische waarden aanwezig. Het plangebied ligt in de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur binnen het deelgebied de Stichtse Lustwarande. Dit gebied bestaat uit een lange structuur van meer dan honderd villa's en landgoederen aan de zuidwestelijke rand van de Utrechtse Heuvelrug. Deze structuur is vanaf de zestiende eeuw ontstaan toen rijke stedelingen, vooral Amsterdammers, buitenplaatsen bouwden om daar een deel van de zomer door te brengen. In de negentiende eeuw werd de Utrechtse Heuvelrug populair als vestigingsoord voor kapitaalkrachtige kooplieden en renteniers. Er ontstond toen een reeks van luxe buitenplaatsen tussen Driebergen en Rhenen. De Utrechtseweg is als structuur waardevol als as van de Stichtse Lustwarande. De ketting van landgoederen en villa's behorende bij de Stichtse Lustwarande vormt de structuur van de Utrechtseweg. Zeist telde maar liefst 67 buitenplaatsen en landgoederen. Aangrenzend aan het plangebied bevinden zich een aantal van deze villa's.*

De ontwikkeling tast echter de cultuurhistorische waarden van de Stichtse Lustwarande niet aan omdat er geen grote wijzigingen aan de structuur van de weg plaatsvinden. De indeling van de Utrechtseweg is daarnaast niet van belang voor de cultuurhistorische waarde.

Tevens zijn de landgoederen en villa's beschermd en monument en blijft alles binnen de percelen van de villa's behouden. Het plan maakt een versterking van de oorspronkelijke structuur mogelijk door het planten van extra bomen en het toevoegen van beplanting.

- Naar aanleiding van de toegevoegde dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie' is in dit ook in de juridische plantoelichting verwerkt. De volgende tekst is toegevoegd in paragraaf 5.3:

Artikel 5 Waarde – Cultuurhistorie 2

Ten behoeve van de instandhouding van de cultuurhistorische waarden binnen het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie 2' opgenomen. De bestemming beschermt de buitenplaatsen langs de Utrechtseweg, of restanten daarvan, al dan niet met landhuis en bijbehorende bouwwerken en tuin met parkbos.

- Indiener heeft gevraagd om meer aandacht te besteden aan het aspect cultuurhistorie in de toetsing van het beleid van Structuurvisie Zeist 2020. Dit aspect is verder onderbouwd in de betreffende cultuurhistorie paragraaf in hoofdstuk 4. Bij de toetsing aan de structuurvisie is daar op de volgende manier aan gerefereerd: *Zoals beschreven in paragraaf '4.10.2 Cultuurhistorie', doet de beoogde ontwikkeling geen afbreuk aan het karakter van de Stichtse Lustwarande en draagt het bij aan het herstel van de oorspronkelijke structuur.* De toetsing aan de Brede Milieuvisie Zeist is aangevuld met de volgende tekst: *Daarnaast draagt het plan bij aan het stimuleren van fietsgebruik doordat een snelle en veilige oversteek van de Utrechtseweg mogelijk wordt. Waar mogelijk wordt bij de reconstructie materiaal hergebruikt. Ook wordt led verlichting toegepast.*

Planregels

- Onder hoofdstuk 3 is een nieuw artikel 9 'Algemene aanduidingsregels' toegevoegd conform het verzoek van de indiener. In dit artikel zijn regels opgenomen m.b.t. de gebiedsaanduidingen 'Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' en 'Milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied'. In deze regels wordt gerefereerd aan de regels uit de provinciale verordening.
- Wegens de toevoeging van de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie 2' zijn er hiervoor regels opgenomen in artikel 5, hoofdstuk 2 van de planregels. De aangewezen gronden voor deze bestemming zijn mede bestemd voor de instandhouding van de cultuurhistorische waarden van de buitenplaatsen langs de Utrechtseweg, al dan niet met landhuis/villa en bijbehorende bouwwerken en tuin met parkbos.
- In artikel 4 is een voorwaardelijke verplichting (lid 4.2.1) opgenomen voor een groene inpassing.

Verbeelding

- Op de verbeelding zijn op 3 locaties de groenbestemmingen uitgebreid.
- De gebiedsaanduidingen 'Milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' en 'Milieuzone – 100-jaarsaandachtsgebied' zijn opgenomen in de verbeelding.
- De dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie - 2' is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord'.

3.3 Ambtshalve wijzigingen

Toelichting

- Als gevolg van gewijzigde wetgeving is het noodzakelijk een vormvrije m.e.r beoordeling uit te voeren. In de toelichting, hoofdstuk 4, wordt dit toegevoerd. Tevens wordt een aanmeldnotitie toegevoegd aan de bijlagen bij de toelichting.

Verbeelding

- Op basis van het laatste ontwerp is gebleken dat op 2 plaatsen een kleine correctie benodigd is van de plangrens. Het betreft de ligging van 2 fietspaden.

Vuilvracht	3b Verontreinigd oppervlak	Niet afkoppelen	Niet afkoppelen
	3a Verontreinigd oppervlak: uitloogbare daken en gevels	Ja, mits	Niet afkoppelen
	2 Beperkt verontreinigd oppervlak	Ja, afkoppelen	Ja, mits
	1 Schoon oppervlak	Ja, afkoppelen	Ja, afkoppelen
		Buiten GBG	Binnen GBG

Grondwaterbescherming

1. Schoon oppervlak

- alle daken en gevels van bestaande bebouwing, mits de dakbedekking en gevelbekleding uit niet-uitloogende bouwmaterialen bestaan;
- vrijliggende voet- en fietspaden*;
- schoolpleinen*;
- kleine parkeergelegenheden (minder dan 10 plaatsen) voor personenauto's in woongebieden*;
- woonerven*;
- toegangswegen van woonwijken*.

Voor dakgoten geldt dat deze wel uitgevoerd kunnen zijn met uitloogbare bouwmaterialen om als schoon oppervlak beschouwd te worden. Gezien het kleine oppervlak van dakgoten dat in contact komt met hemelwater, is de vuilvracht voldoende klein om het als schoon te betitelen.

2. Beperkt verontreinigd

Hieronder vallen oppervlakken waarop PAK, minerale olie of zware metalen worden verwacht:

- provinciale- en rijkswegen;
- busbanen;
- winkelstraten en -centra;
- grotere parkeerterreinen (meer dan 10 plaatsen).

3. Verontreinigd oppervlak

Verontreinigde oppervlakken zijn onderverdeeld in twee typen:

- daken en gevels (3a): Daken en gevels (het betreft dakbedekking en gevelbekleding, niet de dakgoten) met uitloogbare bouwmaterialen worden vanwege een groot contactoppervlak met hemelwater separaat ingedeeld.
- overige verontreinigde oppervlakken (3b): De overige verontreinigde oppervlakken betreffen bedrijfsterreinen (niet de bebouwing), marktpleinen, laad- en losplaatsen, overslag-terreinen, busstations, trambanen en tunnels, terreinen waar foutieve aansluitingen of lozingen verwacht worden.

Figuur 8: Beslisschema afkoppelen en infiltreren op de Utrechtse Heuvelrug 2015
GBG=grondwaterbeschermingsgebied