

Verslag artikel 3.1.1 Bro overleg

Het concept van het bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan de volgende overlegpartners:

- Provincie Utrecht
- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden
- Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving
- Gemeente De Bilt
- Fietsersbond, afdeling Zeist
- Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zeist

In onderstaand schema zijn de reacties samengevat weergegeven en waar nodig van een beantwoording voorzien.

Overlegpartner	Reactie	Beantwoording
Provincie Utrecht	Het bestemmingsplan geeft geen aanleiding opmerkingen te plaatsen in het kader van het provinciaal belang, zoals dat is opgenomen in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (herijking 2016).	Wij nemen kennis van deze reactie.
Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden	Tijdens de bijeenkomst op 09 juli (<i>inloopbijeenkomst over reconstructieplan</i>) werd gesproken van een afname van verhard oppervlak. In het plan staat dat er sprake is van een toename van verhard oppervlak. Gevraagd wordt ter verduidelijking een tabel op te nemen in de toelichting met daarin het huidige verhard oppervlak en het toekomstig verhard oppervlak.	Doordat er een laatste ontwerp is gemaakt aan het uiteinde van het projectgebied, is het totale verharde oppervlak ook enigszins gewijzigd. Dit betekent dat volgens de laatste berekening er een lichte toename van 900m ² verhard oppervlak is. Dat vooralsnog geen tabel in het bestemmingsplan over de toename van verhard oppervlak is toegevoegd, heeft te maken met het feit dat dit niet als onoverkomelijk wordt beschouwd. Met het Hoogheemraadschap is besproken dat <i>“Normaliter in andere gebieden (bijvoorbeeld polderlandschap) sprake van vuistregel 15% ten aanzien van toename verhard oppervlakte compenseren met nieuw oppervlaktewater. Gezien het landschapskarakter (bosgebied op zandgronden) lijkt deze compensatie niet</i>

		<p><i>realistisch. Veel oppervlaktewater is in de nabijheid van het project ook niet aanwezig. Hier geldt dan ook: Ten aanzien van elke m2 toegenomen verharding moet minimaal 45mm water geborgen kunnen worden.”</i></p> <p>→ Zie: 'Verslag HDSR 10-11-2017 d1.0' (bijgevoegd).</p> <p>En <i>“Er is niet of nauwelijks sprake van toename van verhard oppervlakte. Gezien daarnaast een IT-riool wordt aangelegd en deze doorgerekend wordt op buit =100, is een compensatie met oppervlaktewater niet noodzakelijk Het DO zal met het HDSR gedeeld worden. Dit overleg is in feite al de watertoets en wordt geformaliseerd na indienen DO”</i></p> <p>→ Zie: 'Verslag HDSR 28-05-28 Concept' (bijgevoegd).</p> <p>Er wordt van uitgegaan dat het ontworpen systeem robuust genoeg is om de toename verhard oppervlak te verdisconteren in het infiltratiesysteem. Dit systeem dient echter gedetailleerd uitgewerkt te worden door de uitvoerende partij (aannemer) in de vervolgfase.</p> <p>De technische uitwerking van het DO wordt naar verwachting in week 33 conceptueel afgerond. Deze wordt voorzien van de definitieve berekening toename verhard oppervlak. Het DO zal als afgesproken gedeeld worden met het Hoogheemraadschap. Desgewenst kan een en ander nog toegelicht worden.</p>
	<p>Op de bijeenkomst bleek dat voor de opvang van hemelwater gekozen wordt voor een combinatie van een IT-riool en wadi, welke er samen voor zorgen dat al het water ter</p>	<p>Verwezen wordt naar de 'Memo Schetsontwerp HWA UTW Zeist', waarin een schetsontwerp voor een nieuw infiltratieriool is opgenomen. Dit dient verder uitgewerkt te worden door</p>

	<p>plaatse wordt geïnfiltreerd. Gevraagd wordt deze oplossingen in de waterparagraaf nader toe te lichten. Hierbij ook de bergingscapaciteit van de voorzieningen opnemen.</p>	<p>uitvoerende partij. De memo wordt toegevoegd als bijlage bij de waterparagraaf</p>
	<p>Het hoogheemraadschap adviseert een extreme situatie (120 mm) door te rekenen om zo een indruk te krijgen waar overlast ontstaat en afgewogen kan worden of dit acceptabel is.</p>	<p>Dit is gedaan. Zie 'Memo Schetsontwerp HWA UTW Zeist'. Op basis van de resultaten is het ontwerp waar nodig geoptimaliseerd. Denk aan extra kolken, aanpassing van de verkanting en het toepassen van opsluitbanden. Ook wordt de pompkelder van de fietstunnel gebruikt als overstort bij extreme buien."</p>
	<p>Voor het graven van de tunnelbak zal conform de beleidsregels uit de keur art. 57. 'Grondwateronttrekking voor werkzaamheden in de bodem (laagwaardig gebruik)' waarschijnlijk een vergunning aangevraagd moeten worden. Het hoogheemraadschap adviseert hier rekening mee te houden en deze tijdig aan te vragen, zodat dit het verdere uitvoeringsproces niet belemmerd.</p>	<p>Er is reeds een bemalingsadvies opgesteld voor de bouw van de fietstunnel. Hierin is aangegeven: <i>'De bemaling voldoet aan alle bovenstaande punten en is daarmee meldingsplichtig. Er hoeft geen vergunning aangevraagd te worden.'</i></p> <p>Wel wordt ook vermeld dat <i>'De vergunningverlener moet zich echter nog uitspreken over de wenselijkheid en uitvoeringswijze van lozing (riool, oppervlaktewater, toegestane debieten), net als dat zij dat nog moet doen over toegestane grondwatereffecten en risico's, gedetailleerd bemalingsplan en het uitvoeringsplan.'</i></p> <p>In een vervolgfase zal de uitvoerende partij dan ook de uitvoeringswijze en een gedetailleerd bemalingsplan afstemmen met het Hoogheemraadschap, waaruit zal blijken of de aanvraag van een vergunning noodzakelijk is.</p>
	<p>Het hoogheemraadschap doet een voorstel hoe 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' op te nemen in de regels van het bestemmingsplan.</p>	<p>De regels van het bestemmingsplan zijn aangepast naar aanleiding van het voorstel van het hoogheemraadschap.</p>

<p>Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving</p>	<p>De commissie acht het noodzakelijk dat dit tracé wordt aangepakt en ziet veel voordelen in de beoogde aanpassingen. Men is verheugd dat met de aanpassingen ook daadwerkelijk voor (veilige) doorstroming is gekozen. Het risico van participatie bij verkeersprojecten is dat de stem van aanwonenden wel wordt gehoord, maar van verkeersdeelnemers niet of minder. De Utrechtseweg is een hoofdverkeersader, daar past een 30-kilometer-achtige inrichting niet, zoals wel bij de Krakelingweg is gebeurd.</p>	<p>De hoofdrijbaan van de Utrechtseweg blijft een 50 kilometer per uur regime houden en wordt hier ook op ingericht. Een 30 kilometer-achtige inrichting is dan ook niet aan de orde. De nieuw aan te leggen parallelweg, welke ingericht wordt als fietsstraat, kent wel een 30 km per uur regime (en inrichting).</p>
	<p>De commissie pleit er voor om bij nieuwbouwtwikkelingen in de directe omgeving veel aandacht te hebben voor andere vormen van vervoer, dan de auto (bijv. via het instrument van aangepaste parkeernormen). Zo kun je nieuwe bewoners aan de voorkant stimuleren voor ander vervoer te kiezen.</p>	<p>Het project stimuleert de doorstroming van openbaar vervoer door de toepassing van slimme verkeersregelininstallaties en het vergroten van de capaciteit op de kruising Utrechtseweg / de Dreef / Kromme-Rijnlaan. Met de aanleg van een fietstunnel tussen de Dreef en de Kromme-Rijnlaan wordt fietsen gestimuleerd.</p>
	<p>De commissie pleit voor het verantwoord afkoppelen van hemelwater van wegen en andere verharding. Verantwoord betekent bijvoorbeeld via een humuslaag in bermen.</p>	<p>Het verantwoord afkoppelen van hemelwater is één van de doelstellingen binnen het project. De zanderige ondergrond leent zich uitstekend voor een wadi (infiltratievoorziening) en een infiltratieriool. In de groenzone tussen de nieuwbouwtwikkeling 'Zeister Warande' en de Utrechtseweg zal een ruime wadi komen waarin hemelwater vanaf de nieuwe fietstunnel en de Utrechtseweg zal afstromen en infiltreren. Onder de Utrechtseweg zal eveneens een infiltratieriool komen, hiervoor is reeds een ontwerp opgesteld.</p>
	<p>De commissie vraagt aandacht voor aansluiting van het groen in het plangebied op het aangrenzende groen. Dit kon op basis van de documenten niet beoordeeld worden.</p>	<p>Een optimale inpassing van groen binnen het plangebied en een optimale inpassing van het plangebied binnen het groen van de omgeving is één van de belangrijkste pijlers geweest in</p>

		<p>het ontwerpproces. Een landschapsarchitect heeft een groenvisie gemaakt voor het plangebied en de omgeving. Op basis van deze visie is een groenplan opgesteld en is het ontwerp waar nodig, en mogelijk, aangepast. Zo is voor de plek waar het project herinrichting Utrechtseweg en de nieuwbouwontwikkeling 'Zeister Warande' elkaar snijden gezamenlijk met belangenverenigingen en de landschapsarchitect een integraal groenontwerp opgesteld.</p>
	<p>Tot slot wijst de commissie op het belang om Zeist, tijdens de uitvoering, bereikbaar te houden. Afstemming met bijv. het project 'Stationsgebied' is nodig.</p>	<p>Hier zijn wij ons terdege van bewust. Op voorhand wordt met de verkeersmanager van de gemeente Zeist een aantal randvoorwaarden voor de planning en fasering opgesteld, welke aan geïnteresseerde uitvoerders wordt voorgelegd. Daarnaast worden aanbieders tijdens de aanbestedingsprocedure gevraagd een goed doordacht verkeersmanagement-/bereikbaarheidsplan met hinderbeperking op te stellen. Dit zal een belangrijk afwegingsonderdeel (EMVI) zijn in de uiteindelijke keuze voor een uitvoerende partij.</p>

Verslag HDSR

Project: Doorstroming Utrechtseweg Zeist
Projectnummer: INFRA150160
Locatie: **Gemeente Zeist, Het Rond 1, Zeist**
Datum: Vrijdag 10 november 2017 13:00 – 14:00
Betreft: **Wateropgave**

Aanwezig

████████████████████	Gem. Zeist	Beheerder Riolering en Water
████████████████████	HDSR	Adviseur Klimaatadaptatie en Omgevingswet
████████████████████	Iv-Infra	Ontwerp/omgevingsmanager

Werkzaamheden riolering project 'Doorstroming Utrechtseweg':



A) Kruising Jordanlaan - Leiding Gemengd Beton Ø 480 uit 1965 van Jordanlaan naar Kroostweg-Noord.

B) Zuidzijde - Hier loopt een Gemengd PVC Ø 315 vanaf de Utrechtweg 22 (bij kruising Utrechtseweg-Kromme Rijnlaan) naar de leiding Gemengd Beton Ø 480 (in de huidige berm tussen de rijbaan en fietspad) uit 1993. **Uitgangspunt is hemelwater hier afkoppelen en aanleg infiltratieriool.**

* Onder het trottoir en de voortuinen van UTW 18 en 20 ligt een in 1993 dichtgeschuimd Beton Ø 500. Rooien van deze leiding is geen optie gezien ligging in kabels en leidingen strook en onder privéterrein.

C) Noordzijde - HWA Beton Ø 300 uit?: Leiding is naar boven gekomen tijdens inspectie 25 april 2017 door gemeente Zeist en sluit aan op put t.h.v. Jordanlaan (leiding Gemengd Beton Ø 480). Vanuit huidige staat en feit dat deze in de nieuwe situatie onder de rijbaan komt te liggen, wordt er voor gekozen deze te laten **vervallen en rooien waar mogelijk. Hiervoor in de plaatst een infiltratieriool aanleggen.**

* Een gemengd stelsel met huisaansluitingen loopt vanaf de knoop bij de Jordanlaan parallel aan bovengenoemde leiding tot en met Utrechtseweg 25. Deze loopt over privéterrein en zal ongeroerd blijven.

D) Noordzijde - HWA Beton Ø 300 uit 1976?: Leiding loopt af richting Zeist Centrum en kruist daarbij hoofdriool ter hoogte van kruising Utrechtseweg / Kromme Rijnlaan. Op dit deel lijkt 1 huisaansluiting (UTW 31) aanwezig te zijn, en voor het overige vermoedelijk kolken. Vanuit huidige staat en feit dat deze in de nieuwe situatie onder de rijbaan komt te liggen, wordt er voor gekozen deze te laten **vervallen en rooien waar mogelijk. Hiervoor in de plaatst een infiltratieriool aanleggen.**

DWA-riool/huisaansluiting vanaf UTW 31: Onder fietspad aanbrengen en bij realisatie aansluiten op hoofdriool Zeist (De Dreef – Kromme Rijnlaan).

E) Kruising Utrechtseweg – Kromme Rijnlaan Hier loopt een hoofdriool vanaf de Dreef naar de Kromme Rijnlaan. Onder de Dreef is dit een Gemengd Beton Ø 800 uit 1969. Vanaf kruising UTW loopt onder de



Kromme Rijnlaan een Gemengd Beton Ø 1000 uit 1978. Hiernaast loopt parallel een HWA/RWA Ø 300 uit 1979 richting het zuiden. De status van het riool onder de Kromme Rijnlaan is goed (o.b.v. inspectie uit 2015). Ondanks de bomen die boven het riool staan, is er zeer beperkt sprake van wortel-ingroei. Gezien de diepteligging van het riool en de huidige staat wordt verwacht dat het riool gehandhaafd (voorkeur) kan worden, wel zullen beschermende maatregelen tijdens de uitvoering noodzakelijk zijn.

Algemeen: Indien mogelijk directe infiltratie vanuit de kolken, anders vanuit verzamelleiding.

Jan Cornelis: Rangvolgorde afvoer hemelwater: 1. Infiltratie (infiltratieriool), 2. Berging (wadi's) en 3. Afvoer (via gemengd rioolstelsel).

Toename verhard oppervlakte

Albert: Normaliter in andere gebieden (bijvoorbeeld polderlandschap) sprake van vuistregel 15% ten aanzien van toename verhard oppervlakte compenseren met nieuw oppervlaktewater. Gezien het landschapskarakter (bosgebied op zandgronden) lijkt deze compensaties niet realistisch. Veel oppervlaktewater is in de nabijheid van het project ook niet aanwezig.

Hier geldt dan ook: Ten aanzien van elke m² toegenomen verharding moet minimaal 45mm water geborgd kunnen worden.

Jan: Gemiddelde Hoogste stand: +1.86 NAP en Gemiddeld Laagste Stand: +1.30 Nap. (Tekening Schetsontwerp fietstunnel Provincie gaat uit van een gemiddelde grondwaterstand van +1.69).

Gezien de grondwaterstanden hier, een maaiveldhoogte van circa +4.00 - +4.50 en een zandlaag (van minimaal circa 2 meter) is deze infiltratie realistisch. Daarnaast kunnen ook wadi's toegepast worden als compenserende maatregel. Een rioleringsontwerp inclusief de borging vanuit de toename van verhard oppervlakte zal door Iv-Infra berekend en uitgewerkt worden.

Jan Cornelis: Berekenen dimensionering stelsel op Bui 10 (Bui 8 wettelijk minimum).

Actie Eddie: Opnemen uitwerking in paragraaf 'water' bestemmingsplan. Afstemming met Marcel en Albert.

Albert: Interessant om te zien hoe het water zal lopen bij een zeer grote bui, waar ligt het laatste punt met oog op overlast? Een van de belangrijkste aandachtspunten bij nieuw ontwerp, Iv-Infra zet daarom weg- en tunnelontwerp op in 3D. (Analyse uitvoeren met 100mm bui?).

De fietstunnel zou een opvang kunnen zijn bij een uitzonderlijke/extreme regenbui. Misschien te koppelen aan een duurzaamheids-/toekomstbestendigheid-doel? Tevens kans op eyecatcher in project. Idee pitchen in projectgroep.

Fietstunnel

Jan Cornelis heeft begrepen dat er wadi's aan de noordzijde van Zeister warande komen. De afvoer van water vanuit het riool is nog een aandachtspunt en mogelijk risico. Waar brengen we dit water naar toe? Voorstel Jan Cornelis: afvoer naar Wadi's in noordwest hoek Zeister Warande. Integratie beide plannen noodzakelijk. Eddie: Onbekend is echter wat nog mogelijk is binnen het groenplan van de Zeister Warande en wat al is vastgesteld?

Actie Jan Cornelis: Nagaan status Zeister Warande en mogelijkheden wadi's.

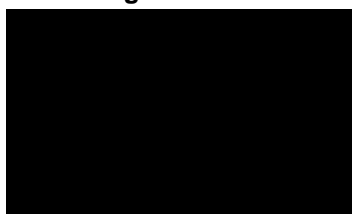




Verslag overleg HDSR

Concept
Bedrijf: Iv-Infra b.v.
Project: Herinrichting Utrechtseweg
Referentie: INFR150160
Locatie: Iv-Infra
Datum: 28 mei 2019
Betreft: Project Utrechtseweg

Aanwezig



Gem. Zeist	Projectleider
Gem. Zeist	Beheerder Riolering en Water
Gem. Zeist	Beheerder Riolering en Water
HDSR	Adviseur Klimaatadaptatie en Omgevingswet
Iv-Infra	Omgevingsmanager

Opmerkingen schetsen rioolontwerp

- Albert: Een overstort op oppervlaktewater als nu in het schetsontwerp is opgenomen zou vergunningplichting zijn. Een overstort op een wadi bij de Warande is dit niet. [Uitwerken scenario].
- Albert: Er is niet of nauwelijks sprake van toename van verhard oppervlakte. Gezien daarnaast een IT-riool wordt aangelegd, en deze doorgerekend wordt op bui t = 100, is een compensatie met oppervlaktewater niet noodzakelijk.
- Het DO zal met het HDSR (Albert) gedeeld worden. Dit overleg is in feite al de watertoets en wordt geformaliseerd na indienen DO

Vragen:

- Is de overstort naar oppervlakte water noodzakelijk?
- Jeffrey: Zijn de groenstrook waar de busbaan vervalt en de groenstrook die in de middenberm aangelegd wordt als greppel/zaksloot te gebruiken voor waterberging?
- Doorrekenen model met rond 400 onder parallelweg 'Jordanoversteek – Schorteldoeksesteeg' met bui t = 100.
- Albert geeft aan dat de huidige t = 100 uitgaat van 60mm. Graag ook een klimaatstresstest van 120 mm per uur uitvoeren.

Opnemen in schetsontwerp:

- IT? Riol binnen herinrichting oversteek Jordanlaan onder parallelweg aanbrengen indien noodzakelijk.
- IT-riool afvoer richting (pompkelder) en dan richting wadi bij Warande.
- IT-riool kruist fietstunnel. Dit is niet mogelijk, om tunnelbak heen leiden via noordzijde.
- Een overstort aanbrengen op de wadi bij de Warande. Niet op de HWA (vanuit de Wadi is er wel weer een slokop naar het HWA).



- Scenario: Overstort It-riool op pompkelder. Via de pompkelder komt het water in de Wadi. Bij een zeer extreme bui staat de fietstunnel dan blank (lokaal en gecontroleerde overlast). Hiermee geen overstort op open water zijde Schorteldoeksesteeg nodig.