

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in de gedingen tussen:

1. I.M. Copier, wonend te Zeist,
2. de besloten vennootschap beperkte aansprakelijkheid Antropia B.V., gevestigd te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug,
3. de stichting Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken, gevestigd te Zeist, en andere (hierna: SMZ en andere),
4. G.J. van Kempen en D.E.W. Dijkhorst, beiden wonend te Zeist,
5. H. Hupkes, wonend te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug,
6. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McGregor Fashion Group B.V., gevestigd te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug,
7. de stichting Stichting De Reehorst, gevestigd te Driebergen-Rijsenburg, gemeente Utrechtse Heuvelrug, en andere,
8. D.J. Abbing, wonend te Zeist, en anderen, appellanten,

en

1. de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug,
2. de raad van de gemeente Zeist

verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 3 maart 2014 heeft de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" (hierna: het plan van Utrechtse Heuvelrug) vastgesteld. Bij besluit van 4 maart 2014 heeft de raad van de gemeente Zeist het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" (hierna: het plan van Zeist) vastgesteld

Copier, Antropia, SMZ en andere, Kempen en Dijkhorst, Hupkes en Stichting De Reehorst en andere hebben zowel tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug als het plan van Zeist beroep ingesteld. McGregor heeft alleen beroep ingesteld tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug en Abbing en anderen hebben alleen beroep ingesteld tegen het plan van Zeist.

De raden hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. SMZ en andere, McGregor en de raden hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De raden en McGregor hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaken ter zitting behandeld op 15 januari 2015, waar Copier, bijgestaan door mr. S.D. van Reenen, werkzaam bij DAS, SMZ en andere, vertegenwoordigd door ir. P.B. Greeven, Van Kempen en Dijkhorst, Hupkes, McGregor, vertegenwoordigd door mr. L. Haver Droeze, werkzaam bij Adviesbureau Haver Droeze, ir. J. Lax en C.G. Schimmel, Stichting De Reehorst en andere, vertegenwoordigd door mr. B.A.J. Haagen, advocaat te Amsterdam, Abbing en anderen, bij monde van D.J. Abbing, en de raden, vertegenwoordigd door onder meer mr. J. Gundelach, advocaat te Almelo zijn verschenen. Voorts zijn ter zitting als partijen gehoord de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid ProRail B.V. en het provinciebestuur van de provincie Utrecht, beide vertegenwoordigd door onder meer mr. J. Gundelach, voormeld.

Overwegingen

De plannen

1. De plannen voorzien in de herontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. De plannen maken onder meer een verbreding van het spoor, een verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat, een onderdoorgang van deze weg onder het spoor en een parkeergarage aan de Stationsweg mogelijk.

Ontvankelijkheid

Belanghebbendheid

2. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb kan een belanghebbende bij de Afdeling beroep instellen tegen een besluit omtrent vaststelling van een bestemmingsplan.

3. De beroepen van Stichting De Reehorst en andere zijn mede ingesteld door de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Join Ontwikkeling B.V. en Triodos Nieuwbouw B.V. Triodos Nieuwbouw is voornemens om op landgoed De Reehorst een kantoorgebouw op te richten. Ter zitting is naar voren gekomen dat Stichting De Reehorst het landgoed aan Triodos Nieuwbouw heeft verkocht, maar dat de levering nog niet heeft plaatsgevonden en dat in de koopovereenkomst is bepaald dat deze kan worden ontbonden indien geen in rechte onaantastbare omgevingsvergunning wordt verkregen voor het beoogde kantoorgebouw. Het risico op waardevermindering van het landgoed is derhalve niet overgegaan op Triodos Nieuwbouw. Voorts is ter zitting naar voren gekomen dat Join Ontwikkeling de projectontwikkelaar van het beoogde kantoorgebouw is en dat zij geen eigenaar is van gronden in het plangebied. Gelet op deze omstandigheden kunnen Triodos Nieuwbouw en Join Ontwikkeling niet als belanghebbenden bij de plannen worden aangemerkt.

De beroepen van Stichting De Reehorst en andere voor zover ingesteld door Join Ontwikkeling en Triodos Nieuwbouw zijn niet-ontvankelijk.

4. De Afdeling stelt vast dat Hupkes op een afstand woont van ten minste ongeveer 600 m van de gronden waarop de door hem bestreden plandelen betrekking hebben. Vanuit zijn woning heeft hij geen zicht op deze gronden. Mede gelet op de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die op de door Hupkes bestreden plandelen mogelijk worden gemaakt is deze afstand naar het oordeel van de Afdeling te groot om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen aannemen. Voorts heeft Hupkes geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstand een objectief en persoonlijk belang van hem rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. Voor zover Hupkes aanvoert dat hij het gevoel heeft dat hij als vertegenwoordiger van omwonenden onheus is bejegend in de besluitvormingsprocedure, overweegt de Afdeling dat dit hem geen belanghebbende maakt. Een louter gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is niet voldoende om iemand als belanghebbende aan te merken.

De conclusie is dat Hupkes geen belanghebbende is bij de plannen. De beroepen van Hupkes zijn niet-ontvankelijk.

Artikel 6:13 van de Awb

5. De raden betogen dat de beroepen van Antropia niet-ontvankelijk zijn, omdat zij geen zienswijzen naar voren heeft gebracht over de ontwerpplannen.

5.1. Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb wordt het ontwerpplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht bij de raad.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan geen beroep worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan door een belanghebbende die over het ontwerpplan niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

5.2. Antropia heeft geen zienswijzen naar voren gebracht over de ontwerpplannen. De plannen zijn evenwel gewijzigd vastgesteld, zodat moet worden beoordeeld of Antropia als gevolg van deze wijzigingen in een nadeliger positie is komen te verkeren waardoor haar redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijzen naar voren heeft gebracht.

Wat betreft de wijzigingen in het plan van Zeist stelt de Afdeling vast dat Antropia niet in een nadeliger positie is komen te verkeren als gevolg van deze wijzigingen. De omstandigheid dat haar redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze naar voren te hebben gebracht over het desbetreffende ontwerpplan doet zich niet voor.

Wat betreft de wijzigingen in het plan van Utrechtse Heuvelrug stelt de Afdeling vast dat Antropia niet in een nadeliger positie is komen te verkeren door de meeste van deze wijzigingen. De omstandigheid dat haar redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze naar voren te hebben gebracht over het desbetreffende ontwerpplan doet zich in zoverre niet voor. De Afdeling stelt evenwel vast dat het plan in een bovengrondse parkeergarage met maximaal 600 parkeerplaatsen voorziet, terwijl het ontwerpplan in een ondergrondse parkeergarage zonder een maximaal aantal parkeerplaatsen voorzag. Antropia kan als gevolg van deze wijzigingen in een nadeliger positie komen te verkeren. Zij vreest immers dat de capaciteit van de voorziene parkeergarage niet toereikend zal zijn waardoor zij parkeeroverlast zal ervaren. Voorts is niet op voorhand uitgesloten dat een bovengrondse parkeergarage tot een grotere geluidbelasting ter plaatse van de gebouwen van Antropia kan leiden dan een ondergrondse parkeergarage. Antropia kan dus in zoverre redelijkerwijs niet worden verweten geen zienswijze naar voren te hebben gebracht over het desbetreffende ontwerpplan.

Gelet op het voorgaande is het beroep van Antropia tegen het plan van Zeist niet-ontvankelijk. Ook haar beroep tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug is niet-ontvankelijk, behalve voor zover dat beroep is gericht tegen de wijzigingen ten aanzien van de voorziene parkeergarage.

6. Van Kempen en Dijkhorst hebben geen zienswijzen naar voren gebracht over de ontwerpplannen. Zij zijn niet in een nadeliger positie komen

te verkeren als gevolg van de wijzigingen in het plan van Zeist. De omstandigheid dat Van Kempen en Dijkhorst redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze naar voren te hebben gebracht over het desbetreffende ontwerpplan doet zich niet voor. Voorts zijn zij niet in een nadeliger positie komen te verkeren als gevolg van de wijzigingen in het plan van Utrechtse Heuvelrug, behalve voor zover de voorziene parkeergarage bovengronds is toegestaan. De omstandigheid dat hen redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze naar voren te hebben gebracht over het desbetreffende ontwerpplan doet zich derhalve niet voor, behalve voor zover de voorziene parkeergarage bovengronds is toegestaan.

Gelet op het voorgaande is het beroep van Van Kempen en Dijkhorst tegen het plan van Zeist niet-ontvankelijk. Ook hun beroep tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug is niet-ontvankelijk, behalve voor zover dat beroep is gericht tegen de wijzigingen ten aanzien van de voorziene parkeergarage.

Toetsingskader

7. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft een gemeenteraad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die hij uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raden zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de plannen strekken ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of de bestreden besluiten anderszins zijn voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Procedurele bezwaren

8. SMZ en andere betogen dat de plannen zodanig zijn gewijzigd ten opzichte van de ontwerpen dat deze opnieuw ter inzage hadden moeten worden gelegd. Zij wijzen er daarbij op dat het plan van Zeist gewijzigd is vastgesteld waardoor binnen de bestemming "Bedrijf" parkeerplaatsen mogelijk zijn gemaakt naast de Rijnwijckse Wetering. Voorts is het plan van Zeist ten aanzien van landgoed De Breul gewijzigd vastgesteld. Kempen en Dijkhorst en SMZ en andere betogen dat het plan van Utrechtse Heuvelrug zodanig is gewijzigd dat dit plan opnieuw ter inzage had moeten worden gelegd. In het ontwerp van dat plan was de voorziene parkeergarage bij de Odijkerweg ondergronds toegestaan en in het vastgestelde plan is deze bovengronds toegestaan.

8.1. De Afdeling overweegt dat de raad bij de vaststelling van een plan daarin wijzigingen kan aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Slechts indien de afwijkingen van het ontwerp naar aard en omvang zo groot zijn dat een wezenlijk ander plan is vastgesteld, dient de wettelijke procedure opnieuw te worden doorlopen.

De afwijkingen van de ontwerpen zijn naar aard en omvang niet zo groot dat geoordeeld moet worden dat wezenlijk andere plannen voorliggen.

Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de hoofdstructuur van de plannen niet is gewijzigd, nu zowel de ontwerpen als de vastgestelde plannen op de verbreding van de spoorlijn en de Driebergseweg/Hoofdstraat zien. Voorts hebben de wijzigingen slechts betrekking op een beperkt gedeelte van het plangebied.

De betogen falen.

9. SMZ en andere betogen voorts dat in de nota van zienswijzen bij het plan van Zeist ten onrechte niet is ingegaan op hun zienswijze ten aanzien van de dubbelbestemming "Leiding – Olie" die aan gronden op landgoed De Breul is toegekend.

9.1. Ingevolge artikel 6:22 van de Awb kan een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

9.2. De Afdeling stelt vast dat in de nota van zienswijzen bij het plan van Zeist ten onrechte de zienswijze ten aanzien van de dubbelbestemming "Leiding – Olie" niet is beantwoord. Alleen SMZ en andere hebben ten aanzien van deze dubbelbestemming een zienswijze naar voren gebracht. Het plan van Zeist is in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. De Afdeling ziet evenwel aanleiding dit gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren, nu niet aannemelijk is dat SMZ en andere daardoor zijn benadeeld. Daartoe wordt overwogen dat in het verweerschrift alsnog inhoudelijk is ingegaan op de zienswijze ten aanzien van de dubbelbestemming "Leiding – Olie" en SMZ en andere daarop hebben kunnen reageren. Voorts zijn er geen andere belanghebbenden, nu alleen SMZ en andere ten aanzien van de dubbelbestemming "Leiding – Olie" een zienswijze naar voren hebben gebracht.

Het betoog faalt.

Milieueffectrapportage

10. SMZ en andere betogen dat ten onrechte geen milieueffectrapport (hierna: MER) is gemaakt voor de plannen. Zij wijzen er daarbij op dat in het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist (vormvrije) m.e.r.-beoordeling" (hierna: vormvrije m.e.r.-beoordeling) van 19 december 2013 van Arcadis wordt geconcludeerd dat de plannen significant negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) zullen hebben. Voorts zullen de plannen volgens hen tot een aanzienlijke aantasting van de cultuurhistorische waarden van een aantal buitenplaatsen leiden. Volgens SMZ en andere zijn er reële alternatieven voor de plannen.

10.1. De raden stellen zich op het standpunt dat in de vormvrije m.e.r.-beoordeling terecht is geconcludeerd dat de plannen geen belangrijke nadelige milieueffecten zullen hebben, zodat geen MER behoefde te worden gemaakt.

10.2. Ingevolge artikel 7.2, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) worden bij algemene maatregel van bestuur de activiteiten aangewezen ten aanzien waarvan het bevoegd gezag moet beoordelen of zij belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

Ingevolge het vierde lid worden ter zake van de activiteiten, bedoeld in het eerste lid, onder b, de categorieën van besluiten aangewezen in het kader waarvan het bevoegd gezag krachtens de artikelen 7.17 of 7.19 moet beoordelen of die activiteiten de in dat onderdeel bedoelde gevolgen hebben, en indien dat het geval is, bij de voorbereiding waarvan een MER moet worden gemaakt.

Ingevolge artikel 2, tweede lid, van het Besluit milieueffectrapportage (hierna: het Besluit m.e.r.) worden als activiteiten als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wm aangewezen de activiteiten die behoren tot een categorie die in onderdeel D van de bijlage is omschreven.

Ingevolge het vierde lid worden als categorieën van besluiten als bedoeld in artikel 7.2, derde en vierde lid, van de Wm, aangewezen de categorieën die in kolom 4 van onderdeel C onderscheidenlijk onderdeel D van de bijlage zijn omschreven.

Ingevolge het vijfde lid geldt de verplichting tot het toepassen van de artikelen 7.16 tot en met 7.19 van de Wm voor zover in de bijlage, onderdeel D, bij een categorie van activiteiten categorieën van gevallen zijn aangegeven

a. in zodanige gevallen en

b. in overige gevallen waarin op grond van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is in kolom 1 van categorie 1.2 de verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg aangewezen als activiteit als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wm. In kolom 2 zijn de gevallen waarin deze activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 km of meer aangewezen als gevallen als bedoeld in artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r. In kolom 4 is een bestemmingsplan aangewezen als een besluit als bedoeld in artikel 7.2, vierde lid, van de Wm.

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is in kolom 1 van categorie 2.2 de wijziging of uitbreiding van boven- en ondergrondse spoorwegen aangewezen als activiteit als bedoeld in artikel 7.2, eerste lid, onder b, van de Wm. In kolom 2 zijn de gevallen waarin deze activiteit betrekking heeft de wijziging of uitbreiding van een boven- of ondergrondse spoorweg indien deze bestaat uit een uitbreiding met één of meer sporen met een aaneengesloten tracélengte van 5 km of meer en voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied aangewezen als gevallen als bedoeld in artikel 2, vijfde lid, van het Besluit m.e.r. In kolom 4 is een bestemmingsplan aangewezen als een besluit als bedoeld in artikel 7.2, vierde lid, van de Wm.

10.3. Vast staat dat de voorziene ontwikkelingen niet de drempelwaarden in kolom 2 van categorie 1.2 en categorie 2.2 in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. overschrijden. Voorts is in de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de hand van selectiecriteria als bedoeld in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling beoordeeld of kan worden uitgesloten dat de voorziene ontwikkelingen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen hebben. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt na toetsing van een aantal aspecten zoals bodem en water, natuur, landschap, cultuurhistorie, verkeer en geluid geconcludeerd dat het maken van een MER niet noodzakelijk is. Wat betreft de EHS wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling geconcludeerd dat de voorziene ontwikkelingen tot aantasting van de EHS leiden en dat de effecten zeer negatief zijn beoordeeld. Dit betekent volgens de vormvrije m.e.r.-beoordeling dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS gebied in te richten, inclusief een oppervlaktetoeslag. De effecten na compensatie zijn neutraal beoordeeld. Verder zijn in de vormvrije m.e.r.-beoordeling de effecten op het landschap neutraal beoordeeld vanwege de aandacht voor landschappelijke inpassing.

In hetgeen SMZ en andere hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat aan de vormvrije m.e.r.-beoordeling zodanige gebreken kleven of dat deze zodanige leemten in kennis bevat dat de raden de vormvrije m.e.r.-beoordeling niet ten grondslag hebben kunnen leggen aan de plannen. Weliswaar zal de EHS significant worden aangetast als gevolg van de voorziene ontwikkelingen, maar volgens de vormvrije m.e.r.-beoordeling zullen de effecten op de EHS na compensatie neutraal zijn. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat de conclusie in de vormvrije m.e.r.-beoordeling dat de effecten op het landschap neutraal zijn onjuist is. Voor zover zij aanvoeren dat er alternatieven zijn voor de plannen, overweegt de Afdeling dat de vraag of alternatieven bestaan niet relevant is bij de beoordeling of kan worden uitgesloten dat de voorziene ontwikkelingen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen hebben.

Gelet op de vormvrije m.e.r.-beoordeling hebben de raden zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de voorziene ontwikkelingen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Er behoefde derhalve geen MER te worden gemaakt.

Het betoog faalt.

Verkeer en parkeren

Noodzaak 2x2 rijstroken

11. SMZ en andere betogen dat de voorziene verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat naar 2x2 rijstroken niet noodzakelijk is en dat met 2x1 rijstroken kan worden volstaan. Hiertoe voeren zij aan dat uit het verrichte onderzoek blijkt dat op de meeste rijstroken de maximale verkeerscapaciteit niet wordt overschreden. Om een goede doorstroming bij de kruispunten te verzekeren kunnen volgens SMZ en andere oplossingen, zoals een wisselstrook of "Langzaam Rijden Gaat Sneller" (hierna: LARGAS), worden toegepast waardoor het niet noodzakelijk is om 2x2 rijstroken aan te leggen. Voorts is volgens SMZ en andere de groei van het autoverkeer

overschat in het verkeerskundige model "Verkeersmodel Regio Utrecht (hierna: VRU) 2.1". Volgens hen is het aannemelijk dat vanwege verscheidene ontwikkelingen de groei van het autoverkeer lager zal zijn. SMZ en andere stellen dat daarom het recentere model VRU 2.2 had moeten worden gebruikt.

11.1. De raden stellen zich op het standpunt dat een verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat naar 2x2 rijstroken noodzakelijk is. Weliswaar kan op wegvakniveau met 2x1 rijstroken worden volstaan, maar bij kruispunten is de capaciteit veel lager dan op een doorgaande weg. Op de kruispunten heeft de doorgaande richting op de Hoofdstraat twee voorsorteervakken nodig om het verkeer te kunnen verwerken. De lengte van deze voorsorteervakken dient ongeveer 100 m te zijn. Omdat de kruispunten op korte afstand achter elkaar liggen en om onnodig wisselen van rijstroken te voorkomen is gekozen voor een verbreding naar 2x2 rijstroken over de gehele lengte. Daardoor ontstaat volgens de raden een homogener en veiliger verkeersbeeld. Uit het verrichte onderzoek blijkt volgens de raden dat de door SMZ en andere voorgestelde oplossingen geen adequate oplossingen zijn. Tot slot stellen de raden zich op het standpunt dat het verkeerskundige model VRU 2.1 een representatief beeld geeft van de werkelijkheid.

11.2. Op 23 november 2011 is door Arcadis het rapport "Stationsgebied Dribergen-Zeist Planstudie fase 2B Rapportage Baseline 3" (hierna: het Baseline 3 rapport) opgesteld. In het Baseline 3 rapport staat dat de verkeersprognoses voor 2020 uit het model VRU 2.1 komen. De grootste intensiteit op de Dribergseweg/Hoofdstraat is in de avondspits 2.272 motorvoertuigen per uur. Dit is vanaf de Stationslaan naar de A12. Het gedeelte onder het spoor zit met 2.142 motorvoertuigen per uur daar vlak onder. Als eis is gesteld dat de verhouding tussen intensiteit en capaciteit van een wegvak (de I/C waarde) maximaal 80% mag bedragen. De I/C waarde bij één rijstrook per richting ligt daar boven (86% tussen Stationsweg en A12, 82% onder het spoor). Richting Zeist is de maximale belasting in de ochtendspits 62% tussen de A12 en de Stationslaan. Voorts staat in het Baseline 3 rapport dat zonder uitbreiding van het aantal stroken de capaciteit van een kruispunt altijd kleiner is dan dat van een doorgaand wegvak. De berekeningen aan de verkeersregelininstallaties (hierna: VRI) laten zien dat op de doorgaande richtingen twee rijstroken per richting nodig zijn. De kruispunten liggen zo dicht op elkaar, dat het niet mogelijk is van twee naar één rijstrook te gaan en dan weer terug naar twee rijstroken voor het volgende kruispunt. De gedeelten tussen de kruispunten moeten daarom met twee rijstroken per richting worden uitgevoerd. Dit geldt voor beide richtingen. Per saldo komt dit er volgens het Baseline 3 rapport erop neer dat de Hoofdstraat vanaf het kruispunt bij de A12 tot en met het kruispunt met de Breullaan met 2x2 rijstroken moet worden uitgevoerd.

11.3. Op 12 augustus 2014 is door Arcadis de memo "VRI-berekening rijstrookindeling 2x1-studie" (hierna: de 2x1-memo) opgesteld. In deze memo is aan de hand van het model VRU 2.1 beoordeeld wat de gevolgen voor de verkeersafwikkeling zijn als op de Dribergseweg/Hoofdstraat 2x1 rijstroken zullen worden aangelegd. De 2x1-memo komt tot de conclusie dat

het aanbrengen van een enkele rijstrook vanuit Zeist een verkeerssysteem oplevert met vooral in de avondspits congestie, omdat de capaciteit van de weg niet voldoende is om het verkeer te verwerken. De groene golf vanuit Zeist wordt niet door het verkeer gehaald, waardoor wachtrijen onder het spoorviaduct ontstaan die terugslaan tot op de Driebergseweg en de Breullaan. Voorts wordt in de 2x1-memo geconcludeerd dat het verkeerssysteem met een enkele rijstrook vanuit Driebergen niet voldoende is om de wenselijke groene golf van verkeer voldoende af te wikkelen. Er blijft verkeer achter dat een extra stop moet maken. Deze wachtrij leidt niet tot verdere verstoringen of aangroei van congestie, maar wel tot een blokkade van de voorsorteervakken voor linksaf en rechtsaf. Ook komt er een wachtrij met auto's voor het verkeerslicht bij de Breullaan te staan. Dit is het punt waar de automobilist de tunnel onder het spoor door komt, hetgeen uit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk is.

11.4. In de memo "Eenrichtingsverkeer Breullaan" (hierna: eenrichtingsverkeermemo) van 15 december 2014 van Arcadis is ingegaan op de gevolgen voor de verkeerscirculatie als op de Breullaan eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. De eenrichtingsverkeermemo komt tot de conclusie dat de bereikbaarheid van de omgeving daardoor zal verslechteren. Het bestemmingsverkeer van en naar de Odijkerweg moet omrijden, de bereikbaarheid van de wijk Hoge Dennen/Kerckebosch zal verslechteren en bussen kunnen niet meer in beide richtingen over de Breullaan rijden. Verder zullen de verkeersintensiteiten op de omliggende wegvakken wijzigen. Volgens de eenrichtingsverkeermemo zal het verkeer uit de wijk Hoge Dennen/Kerckebosch via de uitrit van de Oranje Nassaulaan en de Heideweg en de Driebergseweg naar de A12 rijden. Hierdoor ontstaan volgens de verweerders knelpunten, omdat de Oranje-Nassaulaan en het kruispunt Driebergseweg/Heideweg niet zijn berekend op zoveel verkeer. Voorts zijn op de Heideweg minder goede fietsvoorzieningen aanwezig waardoor extra autoverkeer zal leiden tot een verlaging van de verkeersveiligheid op de Heideweg. Het extra verkeer op de Driebergseweg maakt volgens de eenrichtingsverkeermemo het conflict van het doorgaande autoverkeer met het overstekende fietsverkeer groter waardoor de gemiddelde wachttijden zullen toenemen. Voorts zal bij eenrichtingsverkeer op de Breullaan meer verkeer vanuit Driebergen via de Loolaan en de Hoofdstraat naar de A12 rijden. Dit is volgens de eenrichtingsverkeermemo onwenselijk, omdat de verkeersintensiteit op de Loolaan reeds erg hoog is.

11.5. De Afdeling ziet in hetgeen SMZ en andere hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat aan het Baseline 3 rapport zodanige gebreken kleven of dat dit rapport zodanige leemten in kennis bevat dat de raden dit rapport niet ten grondslag hebben kunnen leggen aan de plannen. Voor zover SMZ en andere aanvoeren dat in het model VRU 2.1 de groei van het autoverkeer te hoog is ingeschat, overweegt de Afdeling dat, zoals zij eerder heeft overwogen (uitspraak van 6 juli 2011 in zaak nr. 201009980/1/M2; www.raadvanstate.nl), modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weergeven. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. SMZ en andere hebben niet

aannemelijk gemaakt dat dit het geval is. Daarbij is van belang dat in de 2x1-memo staat dat de verschillen tussen de modellen VRU 2.1 en VRU 2.2 zeer gering zijn. Wat betreft het betoog van SMZ en andere dat er andere oplossingen zijn waardoor het niet noodzakelijk is om 2x2 rijstroken aan te leggen, overweegt de Afdeling als volgt. In de memo "Toelichting LARGAS" (hierna: LARGAS-memo) van 4 juni 2014 van Arcadis wordt aan de hand van de kennismodule van het CROW geconcludeerd dat LARGAS op de Dribergseweg/Hoofdstraat niet goed zal werken en een VRI wenselijk is. SMZ en andere hebben deze memo niet bestreden. Voorts volgt uit de 2x1-memo dat 2x1 rijstroken tot een verkeerssysteem met congestie en een minder goede verkeersafwikkeling zal leiden. Voor zover SMZ en andere aanvoeren dat bij 2x1 rijstroken het verkeer wel goed kan worden afgewikkeld indien eenrichtingsverkeer wordt ingesteld op de Breullaan, overweegt de Afdeling dat de eenrichtingsverkeersmemo tot de conclusie komt dat dit zal leiden tot een verslechtering van de verkeerscirculatie. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is. Verder wordt in de 2x1-memo geconcludeerd dat het gebruik van een wisselstrook verkeerskundig niet zal werken en het moeilijk is een wisselstrook veilig in te passen. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

Gelet op de conclusie in het Baseline 3 rapport dat op de doorgaande richtingen twee rijstroken per richting nodig zijn, die door de LARGAS-memo, de 2x1-memo en de eenrichtingsverkeersmemo wordt bevestigd, hebben de raden zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de voorziene verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat naar 2x2 rijstroken noodzakelijk is. Daarbij neemt de Afdeling ook in aanmerking dat in het deskundigenbericht staat dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid een helder wegontwerp te prefereren is boven een wegontwerp waarbij binnen een kort tracé op verschillende punten rijstroken zijn toegevoegd of juist afvallen.

Het betoog faalt.

Fietspaden

12. SMZ en andere betogen voorts dat de plannen ten onrechte tweerichtingsfietspaden mogelijk maakt. Volgens hen zijn tweerichtingsfietspaden niet noodzakelijk en leiden tweerichtingspaden tot meer ongelukken.

12.1. Volgens de raden is voor de inrichting van de fietspaden aangesloten bij de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het CROW. Naar aanleiding daarvan is uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming gekozen voor tweerichtingsfietspaden. Tweerichtingsfietspaden zijn volgens de raden uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming wenselijk, omdat daardoor kruisende bewegingen met het snelle verkeer zoveel mogelijk worden vermeden. Ook zijn volgens de raden de intensiteiten van het fietsverkeer zodanig dat tweerichtingsfietspaden uit een oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid wenselijk zijn. Voorts staat in het deskundigenbericht dat uit verkeerskundig oogpunt de aanleg van tweerichtingsfietspaden langs de Dribergseweg-Hoofdstraat begrijpelijk is.

SMZ en andere hebben dit standpunt van de raden en het deskundigenbericht op dit punt niet bestreden. Gelet hierop is de Afdeling van oordeel dat de raden zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat tweerichtingsfietspaden noodzakelijk zijn.

Het betoog faalt.

13. Voor zover SMZ en andere aanvoeren dat het plan van Utrechtse Heuvelrug ten onrechte een fietspad mogelijk maakt over de landschapsheuvel van het landgoed "Beerschoten-Willinkshof", overweegt de Afdeling dat dit fietspad niet in het plangebied is voorzien.

Het betoog mist feitelijke grondslag.

14. SMZ en andere betogen verder dat de plannen ten onrechte niet voorzien in een fietstunnel onder het spoor aan de westzijde van het stationsgebied ter plaatse van de Odijkerweg.

14.1. De Afdeling overweegt dat de raden hebben toegelicht dat in 2020 dagelijks 650 fietsbewegingen worden verwacht tussen Odijk en Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de fietstunnel op de Dribergseweg-Hoofdstraat, terwijl een fietstunnel ter plaatse van de Odijkerweg ongeveer € 4,4 miljoen zal kosten. De fiets- en voetgangersroute onder station biedt volgens de raden reeds een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een fietstunnel onder het spoor langs de Odijkerweg is volgens de raden dan ook niet noodzakelijk. De Afdeling acht dit standpunt niet onredelijk.

Het betoog faalt.

Busstation

15. SMZ en andere betogen voorts dat er een alternatief bestaat voor het voorziene busstation waarvoor ruimte is benodigd.

15.1. De Afdeling overweegt dat de raad bij de keuze van een bestemming een afweging dient te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van een plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. In de nota's van zienswijzen hebben de raden te kennen gegeven dat het door SMZ en andere aangevoerde alternatief uit een busstation bestaat dat verdiept en met veel verhard oppervlak is opgezet zonder aansluiting bij de landgoederen met bomen, water en zichtlijnen. Voorts voldoet dit alternatief volgens de nota's van zienswijzen niet aan de vastgestelde randvoorwaarden voor de capaciteit en is dit alternatief niet toekomstvast en flexibel in gebruik. Reizigersstromen zijn uit elkaar getrokken waardoor het Stationsplein niet compact is en sociaal onveilig. Verder zijn bij dit alternatief de verkeersveiligheid voor voetgangers en doorstroming op de kruispunten niet gegarandeerd. Ook is er dan geen ruimte voor de vereiste chauffeursvoorziening en zijn de bouwkosten voor het busstation bij dit alternatief hoger door grotere verdiepte constructies. Gelet op deze nadelen, die niet door SMZ en andere zijn bestreden, is de Afdeling van oordeel dat de raden in redelijkheid niet voor het alternatief van SMZ en andere behoeften te kiezen.

Het betoog faalt.

Bereikbaarheid landgoed De Reehorst

16. Stichting De Reehorst betoogt dat de bereikbaarheid van landgoed De Reehorst onvoldoende is verzekerd. Zij heeft er geen bezwaren tegen dat twee van haar huidige ontsluitingen vervallen en dat de ontsluiting die op de Hoofdstraat ligt naast de toegangsweg naar de boerderij op het perceel Hoofdstraat 26 de hoofdontsluiting wordt. Stichting De Reehorst voert evenwel aan dat niet is gewaarborgd dat dit een zelfstandige ontsluiting zal zijn waarbij zij de eigenaar van deze ontsluiting is.

16.1. Het landgoed De Reehorst ligt ten zuiden van het Stationsplein en ten westen van de Hoofdstraat. In de huidige situatie heeft het landgoed vier ontsluitingen. Twee van deze ontsluitingen komen uit op het Stationsplein, de andere twee op de Hoofdstraat. Van de twee ontsluitingen op het Stationsplein ligt er één aan de westzijde van het Stationsplein en de ander vlak voor de kruising van het Stationsplein met de Hoofdstraat. Van de twee ontsluitingen op de Hoofdstraat ligt er één tegenover het landgoed Beerschoten-Willinkshof. De andere ontsluiting op de Hoofdstraat ligt naast de toegangsweg naar de boerderij op het perceel Hoofdstraat 26 tegenover de toegangsweg naar hockeyclub Shinty. De ontsluiting op de Hoofdstraat tegenover het landgoed Beerschoten-Willinkshof is de hoofdontsluiting van het landgoed.

16.2. Op 19 december 2013 heeft Arcadis het rapport "Uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende landgoederen station Driebergen-Zeist" (hierna: het rapport ontsluitingen) opgesteld. In dit rapport is een aantal opties voor de ontsluiting van het landgoed De Reehorst onderzocht. In het rapport wordt de voorkeur uitgesproken voor optie zeven. Deze optie houdt in dat de huidige toegangsweg naar de boerderij op het perceel Hoofdstraat 26 een gezamenlijke ontsluiting wordt naar zowel de boerderij als het landgoed. Deze ontsluiting wordt de hoofdontsluiting. De ontsluiting op de Hoofdstraat tegenover het landgoed Beerschoten-Willinkshof wordt alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. Ook de ontsluiting vlak voor de kruising van het Stationsplein met de Hoofdstraat wordt alleen toegankelijk voor langzaam verkeer. De ontsluiting aan de westzijde van het Stationsplein wordt toegankelijk voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer. Deze ontsluiting is vooral bedoeld voor het meer incidentele verkeer, zodat niet het gehele landgoed behoeft te worden doorkruist.

16.3. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de bereikbaarheid van landgoed De Reehorst onvoldoende is verzekerd. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad van Utrechtse Heuvelrug, die eigenaar is van de toegangsweg naar de boerderij op het perceel Hoofdstraat 26, ter zitting heeft toegezegd dat via die toegangsweg een ontsluiting naar landgoed De Reehorst zal worden gerealiseerd. Voor zover Stichting De Reehorst aanvoert dat niet is gewaarborgd dat dit een zelfstandige ontsluiting zal zijn waarbij zij de eigenaar van deze ontsluiting is, overweegt de Afdeling dat dit een privaatrechtelijke kwestie betreft die in deze procedure niet aan de orde kan komen.

Het betoog faalt.

Bereikbaarheid landgoed Bloemenheuvel

17. McGregor betoogt dat de gronden voor een beoogde fietsstraat ten onrechte niet in het plan van Utrechtse Heuvelrug zijn opgenomen. Daartoe voert zij aan dat er een onlosmakelijke ruimtelijke samenhang bestaat tussen de beoogde fietsstraat en de voorziene verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat. McGregor wijst er daarbij op dat de beoogde fietsstraat volgens de raad van Utrechtse Heuvelrug noodzakelijk is voor de doorstroming op de Hoofdstraat. Het is de bedoeling dat de beoogde fietsstraat zal dienen als ontsluiting voor het reguliere gemotoriseerde verkeer van en naar landgoed Bloemenheuvel in plaats van de bestaande ingang van dit landgoed aan de Hoofdstraat. McGregor wijst er ook op dat aan de gronden voor de beoogde fietsstraat in het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen 1996" de bestemming "Bos" is toegekend. Volgens haar is de beoogde fietsstraat niet toegestaan binnen deze bestemming. McGregor betoogt voorts dat de bereikbaarheid van landgoed Bloemenheuvel en de verkeersveiligheid als gevolg van de beoogde fietsstraat ernstig zullen worden aangetast. Zij wijst daarbij op het rapport "Aansluiting Bloemenheuvel" (hierna: het rapport van XTNT) van 12 december 2014 van het bureau XTNT. Ook zullen volgens McGregor door het vervallen van de ontsluiting van landgoed Bloemenheuvel aan de Hoofdstraat de cultuurhistorische waarden van landgoed Bloemenheuvel ernstig worden aangetast. Volgens haar is het daarom beter om een kruispunt met een VRI ter hoogte van de bestaande ingang van landgoed Bloemenheuvel aan te leggen in plaats van ter hoogte van de toegangsweg naar het perceel Hoofdstraat 26 en landgoed De Reehorst en de ontsluiting van Hockeyclub Shinty voor gemotoriseerd verkeer, zoals de raad thans beoogt.

17.1. De raad van Utrechtse Heuvelrug stelt zich op het standpunt dat de gronden voor de beoogde fietsstraat niet in het plan behoeven te worden opgenomen, omdat de fietsstraat is toegestaan binnen de bestemming "Bos" van het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen 1996". Verder is het volgens de raad uit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming niet meer wenselijk dat de bestaande ingang van landgoed Bloemenheuvel door gemotoriseerd verkeer wordt gebruikt. De beoogde fietsstraat leidt volgens de raad niet tot verkeersonveilige situaties. Voorts zal volgens de raad het alternatief van McGregor de cultuurhistorische waarden meer aantasten dan de beoogde fietsstraat. Ook is dit alternatief volgens de raad uit een oogpunt van verkeersveiligheid niet mogelijk.

17.2. McGregor is gevestigd op landgoed Bloemenheuvel. Dit landgoed ligt ten oosten van de Hoofdstraat. In de huidige situatie wordt landgoed Bloemenheuvel ontsloten via een ingang aan de Hoofdstraat voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer. Deze ingang ligt naast de toegangsweg naar Hockeyclub Shinty voor langzaam verkeer.

17.3. In het rapport ontsluitingen zijn drie opties voor de ontsluiting van landgoed Bloemenheuvel onderzocht. Het rapport ontsluitingen spreekt de

voorkeur uit voor optie drie. Deze optie houdt in dat de huidige ingang in beginsel komt te vervallen voor het gemotoriseerde verkeer en alleen kan worden gebruikt door langzaam verkeer en incidenteel zwaar expeditieverkeer. De hoofdontsluiting wordt gecombineerd met de toegangsweg voor autoverkeer naar Hockeyclub Shinty waarbij landgoed Bloemenheuvel via een fietsstraat met een breedte van 4,5 m kan worden bereikt. Bij de kruising van deze toegangsweg met de Hoofdstraat komt een VRI te staan. Een voordeel van deze optie is volgens het rapport ontsluitingen dat dit een verkeersveilige aansluiting met een VRI op de Hoofdstraat vormt die de doorstroming op de Hoofdstraat garandeert. Voorts is er geen extra kruising op de Hoofdstraat en blijft de bestaande ingang van landgoed Bloemenheuvel met entreezuilen behouden. Ook zal er een minimale aantasting van het bos zijn. Een nadeel van deze optie is volgens het rapport ontsluitingen dat de menging van langzaam en gemotoriseerd verkeer op de fietsstraat minder veilig is. Voorts is meer verharding nodig vanwege een breed fietspad voor fiets en auto en is deze ingang minder logisch voor bezoekers van McGregor en dagelijkse gebruikers omdat deze moeten omrijden.

17.4. In het rapport van XTNT zijn zowel de variant van de raad als het alternatief van McGregor onderzocht. Volgens het rapport van XTNT is bij de variant van de raad de doorstroming van het verkeer goed. Voorts is bij deze variant de veiligheid voor fietsers vanaf Driebergen naar Zeist minder goed door het samenvallen van de hoofdfietsroute met de ontsluiting van McGregor. De bereikbaarheid bij de variant van de raad is redelijk goed. Wel staan in de ochtend- en avondspits wachtrijen voor het verkeerslicht, is er verkeer in de tegenrichting en rijden er veel fietsers. Als er ook bevoorradend vrachtverkeer via de fietsstraat naar landgoed Bloemenheuvel rijdt, nemen deze problemen volgens het rapport van XTNT toe. De wachtrij maakt het dan nagenoeg onmogelijk om de bocht te nemen. Een bochtverbreding is volgens het rapport van XTNT dan ook noodzakelijk. Bij het alternatief van McGregor wordt de opstellengte voor verkeer vanaf de A12 korter, maar deze zal met 140 m volgens het rapport van XTNT nog ruim voldoende zijn voor de voorspelde maximale wachtrij van 120 m. Het alternatief van McGregor zal er wel toe leiden dat fietsers vaak voor een rood licht moeten wachten, omdat de kruising met het fietspad in het alternatief van McGregor met een VRI zal moeten worden geregeld. Fietsers zullen op rustige tijden volgens het rapport van XTNT wel geneigd zijn om door rood te rijden en dit kan gevaarlijke situaties opleveren. Verder wijst het rapport van XTNT erop dat bij het alternatief van McGregor het verkeer vanaf Bloemenheuvel langer zal moeten wachten dan in de variant van de raad.

17.5. Op 30 december 2014 is door Arcadis de memo "Reactie notitie Aansluiting Bloemenheuvel" (hierna: memo fietsstraat) opgesteld. In de memo fietsstraat staat dat bij het alternatief van McGregor wachtrijen zullen ontstaan op de Hoofdstraat ten zuiden van de kruising. In de aan de bestemmingsplannen ten grondslag liggende verkeersrapportage is deze wachtrij berekend op maximaal 120 m. Volgens de memo fietsstraat is in een inpassingsschets het alternatief van McGregor nader uitgewerkt. De afstand van de stopstreep bij het kruispunt bij McGregor tot het kruispunt bij

de A12 is ongeveer 114 m. De wachtrij bij het verkeerslicht bij McGregor zal dus aangroeien tot op het kruispunt bij de A12 en dit kruispunt dus direct blokkeren. Voorts zal volgens de memo fietsstraat de wachtrij tevens de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de A12 hinderen. Oprijdend verkeer vanaf het kruispunt bij de A12 ziet de staart van de wachtrij staan en zal snelheid terugnemen om met een lage snelheid op de wachtrij af te rijden. De afwikkelingscapaciteit op het kruispunt bij de A12 verslechtert en de kans op terugslag op de A12 in Driebergen neemt hierdoor toe. Daarnaast neemt de kans op kop-staart-ongevallen door snelheidsverschillen sterk toe. Verder staat in de memo fietsstraat dat het aanleggen van een VRI-geregeld kruispunt in het alternatief van McGregor een behoorlijke impact heeft op de cultuurhistorische waarde van in het bijzonder het gemeentelijke monument Bloemenheuvel. Om de VRI op de in/uitrit bij McGregor goed en veilig in te passen, moet de in/uitrit worden aangepast. Deze in/uitrit moet daartoe in ieder geval worden verbreed. De pilaren moeten opschuiven en de begroeiing moet worden verwijderd. Verder komt bij de ingang op het terrein van het gemeentelijke monument een verkeerslicht te staan. Ook moeten een stopstreep en een detectielus worden aangebracht. Ten behoeve van het fietsverkeer moet naast het fietspad en dus voor het gemeentelijke monument en in de nabijheid van de in/uitrit ook een verkeerslicht worden geplaatst. Bovendien zijn volgens de memo fietsstraat vanzelfsprekend ook verkeerslichten nodig voor het autoverkeer dat zich op de Hoofdstraat bevindt. Volgens de memo fietsstraat zal het historische karakter van de in/uitrit en de aanblik van landgoed Bloemenheuvel vanaf de Hoofdstraat dan ook sterk worden aangetast. Deze aantasting is volgens de memo fietsstraat groter dan de impact van de beoogde fietsstraat. Ten behoeve van de fietsstraat behoeft de historische ingang niet te worden aangepast en zullen ook geen beeldaantastende verkeerslichten nabij de ingang worden geplaatst. Voorts staat in de memo fietsstraat dat in het alternatief van McGregor extra voorzieningen dienen te worden aangebracht voor de ontsluiting en parkeervoorzieningen van Hockeyclub Shinty waardoor meer ruimte op landgoed Beerschoten-Willinkshof benodigd is.

17.6. De gronden voor de beoogde fietsstraat zijn opgenomen in het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen 1996". In dat plan is aan de gronden voor de beoogde fietsstraat de bestemming "Bos" toegekend.

Ingevolge artikel 8, eerste lid, onder a en b, van de voorschriften van dat plan zijn de op de plankaart als "Bos" aangewezen gronden onder meer bestemd voor de instandhouding van aldaar voorkomende bossen en de instandhouding en ontwikkeling van ter plaatse voorkomende dan wel daaraan eigen natuur en landschapswaarden met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en andere werken.

17.7. Voor zover McGregor aanvoert dat de gronden voor de beoogde fietsstraat in het plan hadden moeten worden opgenomen, overweegt de Afdeling dat de raad beleidsvrijheid toekomt bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling is van oordeel dat anders dan de raad stelt de beoogde fietsstraat niet is toegestaan binnen de bestemming "Bos" van

het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen 1996". Uit de voorschriften van dat plan volgt dat binnen de bestemming "Bos" alleen andere werken die bij de bestemming behoren zijn toegestaan. De beoogde fietsstraat kan niet als een bij de bestemming "Bos" behorend werk worden aangemerkt. Voor zover de raad op de uitspraak van de Afdeling van 26 november 2014 in zaak nr. 201400508/1/A4 (www.raadvanstate.nl) wijst, overweegt de Afdeling dat in die zaak sprake was van een weg binnen een bestemming waarbij niet uit de planregels volgde dat alleen bij de bestemming behorende verhardingen waren toegestaan, anders dan bij de bestemming "Bos" van het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen 1996". Voorts neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad zich op het standpunt heeft gesteld dat de beoogde fietsstraat noodzakelijk is uit een oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming op de Driebergseweg/Hoofdstraat. Er bestaat derhalve een onlosmakelijke ruimtelijke samenhang tussen de beoogde fietsstraat en de voorziene verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat. Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat de raad door de gronden voor de beoogde fietsstraat niet in het plan op te nemen een begrenzing heeft vastgesteld die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Het betoog slaagt.

17.8. De Afdeling zal uit een oogpunt van finale geschillenbeslechting bezien of de raad in redelijkheid voor de beoogde fietsstraat heeft kunnen kiezen. Niet in geschil is dat een ongereguleerde ontsluiting van landgoed Bloemenheuvel op de Hoofdstraat uit een oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming in de toekomstige situatie niet meer mogelijk is. Voorts is niet in geschil dat uit een oogpunt van verkeersveiligheid aan zowel de beoogde fietsstraat als aan het alternatief van McGregor nadelen kleven, zoals uit het rapport ontsluitingen en het rapport van XTNT volgt. Tussen partijen is wel in geschil of het alternatief van McGregor uit een oogpunt van verkeersveiligheid mogelijk is in verband met de benodigde opstellengte vanaf de A12. Daargelaten het antwoord op deze kwestie, is de Afdeling van oordeel dat de raad in redelijkheid voor een ontsluiting van het landgoed via de beoogde fietsstraat heeft kunnen kiezen uit een oogpunt van behoud van cultuurhistorische waarden. Daarbij is van belang dat uit de memo fietsstraat volgt dat in het alternatief van McGregor de cultuurhistorische waarden van landgoed Bloemenheuvel zullen worden aangetast en meer ruimte benodigd is op landgoed Beerschoten-Willinkshof. McGregor heeft niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Anders dan zij aanvoert, zal de beoogde fietsstraat niet leiden tot een aantasting van de cultuurhistorische waarden van landgoed Bloemenheuvel, nu de bestaande ingang van landgoed Bloemenheuvel met de entreezuilen behouden blijft. De Afdeling overweegt evenwel dat uit het rapport van XTNT volgt dat een bochtverbreding van de beoogde fietsstraat uit een oogpunt van verkeersveiligheid noodzakelijk is. Ter zitting heeft de raad erkend dat een bochtverbreding inderdaad noodzakelijk is. Bij de herziening van het plan zal de raad bij het toekennen van een bestemming aan de beoogde fietsstraat dienen te onderzoeken in hoeverre de bochten van de beoogde fietsstraat moeten worden verbreed.

Parkeerbehoefte

18. Antropia vreest voor parkeeroverlast. Volgens haar zijn te weinig parkeerplaatsen mogelijk gemaakt in de voorziene parkeergarage. Zij wijst er daarbij op dat de Triodosbank voornemens is een nieuw kantoorgebouw op te richten op landgoed De Reehorst.

18.1. De voorziene parkeergarage in het plan van Utrechtse Heuvelrug is in de toekomstige situatie gesitueerd ten zuidoosten van de T-splitsing van de Stationsweg met de Odijkerweg en ten westen van landgoed De Reehorst. Antropia exploiteert een congrescentrum in onder meer het Ionagebouw op landgoed De Reehorst. De afstand van dit gebouw tot de voorziene parkeergarage is ongeveer 145 m.

Aan de voorziene parkeergarage is de bestemming "Verkeer – 2" met de aanduiding "parkeergarage" toegekend.

Ingevolge artikel 6, lid 6.1, aanhef en onder e, van de planregels zijn de voor "Verkeer – 2" aangewezen gronden onder meer bestemd voor een parkeergarage ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage", met een maximaal aantal van 600 parkeerplaatsen.

18.2. De Afdeling overweegt dat de raad van Utrechtse Heuvelrug heeft toegelicht dat de plannen van de Triodosbank voor een kantoorgebouw op landgoed De Reehorst een onvoldoende concrete en onzekere toekomstige ontwikkeling betreffen. Gelet op deze omstandigheid behoeft de raad in redelijkheid geen rekening te houden met de parkeerbehoefte van dit eventuele toekomstige kantoorgebouw bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen in de voorziene parkeergarage.

Het betoog faalt.

Geluid

Geluidbelasting als gevolg van de voorziene parkeergarage aan de Stationsweg en de verlegging van de Stationsweg.

19. Van Kempen en Dijkhorst en Copier vrezen voor ernstige geluidsoverlast als gevolg van de voorziene parkeergarage en de verlegging van de Stationsweg. Daartoe voert Copier aan dat in de rapporten "Stationsgebied Driebergen-Zeist akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï" (hierna: akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï) van 25 november 2013 en rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist Geluidsonderzoek Parkeergarage" (hierna: akoestisch onderzoek parkeergarage) van 21 oktober 2013 van Arcadis ten onrechte geen rekening is gehouden met verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage in de avondperiode. Voorts is volgens haar het aantal verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage te laag ingeschat. Ook zal het verkeer op de Odijkerweg volgens Copier toenemen en is ten onrechte alleen rekening gehouden met het doorgaande verkeer op de Odijkerweg. Er is volgens haar ten onrechte geen rekening gehouden met de omstandigheid dat er verkeer van en naar de parkeergarage via de Odijkerweg kan komen. Antropia vreest voor geluidsoverlast als gevolg van de voorziene parkeergarage. Volgens haar is het Ionagebouw op het landgoed De Reehorst ten onrechte niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.

19.1. De raad van Utrechtse Heuvelrug stelt zich op het standpunt dat de voorziene parkeergarage niet tot ernstige geluidoverlast zal leiden. Voorts zal volgens de raad de verlegging van de Stationsweg niet tot een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) leiden

19.2. Van Kempen en Dijkhorst wonen op het perceel Odijkerweg 100 op een afstand van ongeveer 20 m van de voorziene parkeergarage. Copier woont op het daarnaast gelegen perceel Odijkerweg 98.

19.3. De voorziene parkeergarage zal een inrichting zijn die onder de werking van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt.

Ingevolge artikel 2.17, eerste lid, en onder a, van het Activiteitenbesluit milieubeheer geldt voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau veroorzaakt door de in de inrichting aanwezige installaties en toestellen, alsmede door de in de inrichting verrichte werkzaamheden en activiteiten en laad- en losactiviteiten ten behoeve van en in de onmiddellijke nabijheid van de inrichting dat het niveau op de gevels van geluidgevoelige gebouwen tussen 07:00 en 19:00 uur niet meer dan 50 dB(A) bedraagt. Tussen 19:00 en 23:00 uur mag het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 45 dB(A) bedragen. Tussen 23:00 uur en 07:00 uur mag het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet meer dan 40 dB(A) bedragen. Het maximale geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige gebouwen mag tussen 7:00 en 19:00 uur niet meer dan 70 dB(A) bedragen. Tussen 19:00 en 23:00 uur mag het maximale geluidniveau niet meer dan 65 dB(A) bedragen. Tussen 23:00 uur en 07:00 uur mag het maximale geluidniveau niet meer dan 60 dB(A) bedragen.

19.4. Ingevolge artikel 1 van de Wgh wordt onder reconstructie verstaan een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

19.5. In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is onder meer onderzocht of de verlegging van de Stationsweg tot een reconstructie als bedoeld in de Wgh zal leiden. Voor de toekomstige situatie is daarbij uitgegaan van het jaar 2029. De verkeersgegevens voor dat jaar zijn berekend aan de hand van het verkeerskundige model VRU 2.1. De werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten uit dat model voor het jaar 2020 zijn opgehoogd naar het jaar 2029 op basis van een jaarlijkse verkeersgroei van 1,5%. Voorts zijn de verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage meegenomen. In het model is ook rekening gehouden met het aansluiten van de Odijkerweg via de Stationsweg op de Hoofdstraat. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï komt tot de conclusie dat de verlegging van de Stationsweg niet tot een reconstructie als bedoeld in de Wgh zal leiden.

19.6. In het akoestisch onderzoek parkeergarage is de geluidbelasting als gevolg van de voorziene parkeergarage op de woningen aan de Odijkerweg onderzocht. Daarbij is ervan uitgegaan dat in de dagperiode van 07:00 tot 19:00 uur 1.200 verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage zullen zijn en dat er in de avond- en nachtperiode geen verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage zullen zijn. Voorts is als uitgangspunt genomen dat de gevels van de voorziene parkeergarage gedeeltelijk open zullen worden uitgevoerd. Verder is ervan uitgegaan dat het gemotoriseerde verkeer via de Driebergseweg/Hoofdstraat en het Stationsplein naar de voorziene parkeergarage rijdt. Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt volgens het akoestisch onderzoek parkeergarage ten hoogste 49 dB(A). Het maximale geluidniveau bedraagt volgens het akoestisch onderzoek parkeergarage ten hoogste 62 dB(A). Verder staat in het akoestisch onderzoek parkeergarage dat het equivalente geluidniveau als gevolg van het verkeer van en naar de voorziene parkeergarage ten hoogste 41 dB(A) bedraagt.

19.7. Op 12 augustus 2014 heeft Arcadis de memo "Onderbouwing P&R SDZ" (hierna: memo parkeergarage) opgesteld. In de memo parkeergarage staat dat ervan kan worden uitgegaan dat 550 van de 600 parkeerplaatsen zullen worden gebruikt door P&R gebruikers. Het aankomst- en vertrekpatroon van P&R-voertuigen is volgens de memo parkeergarage sterk spitsgebonden. De plaatsen zullen in de ochtendspits gevuld worden en in de avondspits geleegd. Slechts een beperkt aantal plaatsen wordt door meerdere auto's per dag bezet. Vergelijkbare P&R terreinen bevestigen dit beeld volgens de memo parkeergarage. Verder staat in de memo parkeergarage dat het totaal aantal verkeersbewegingen per dag van en naar de voorziene parkeergarage wordt ingeschat op ongeveer 1.300. De memo parkeergarage schat aan de hand van een representatief aantal P&R locaties in dat 89,2% van dit aantal verkeersbewegingen overdag plaatsvindt, 2,3% 's avonds en 8,5% 's nachts.

19.8. Voor zover het akoestisch onderzoek parkeergarage door Antropia wordt betwist, overweegt de Afdeling dat de raad zich zonder onderzoek in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de voorziene parkeergarage niet tot ernstige geluidoverlast ter plaatse van het Ionagebouw zal leiden, gelet op de afstand van 145 m tussen de beide gebouwen. Gelet hierop behoefde in het akoestisch onderzoek parkeergarage de geluidbelasting op het Ionagebouw als gevolg van de voorziene parkeergarage niet te worden onderzocht.

Het betoog faalt.

19.9. Wat betreft de vrees van Copier en Van Kempen en Dijkhorst voor geluidoverlast als gevolg van de voorziene parkeergarage en de verlegging van de Stationsweg, overweegt de Afdeling als volgt. Er bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het aantal ingeschatte verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage waarvan in de akoestische onderzoeken parkeergarage en wegverkeerslawaaï is uitgegaan zodanig afwijkt van het redelijkerwijs te verwachten aantal verkeersbewegingen dat daarvan niet kon worden uitgegaan. In de memo parkeergarage wordt

immers aan de hand van vergelijkbare P&R terreinen geconcludeerd dat slechts een beperkt aantal plaatsen door meer auto's per dag zal worden bezet. De memo parkeergarage is niet bestreden door Copier en Van Kempen en Dijkhorst. Voorts is in het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï rekening gehouden met een toename van het verkeer in de toekomst. Niet aannemelijk is gemaakt dat de ingeschatte toename van het verkeer zodanig afwijkt van het redelijkerwijs te verwachten aantal verkeersbewegingen dat daarvan niet kon worden uitgegaan. Verder heeft de raad ter zitting toegelicht dat in het verkeerskundig model VRU 2.1 zowel het doorgaande verkeer als het bestemmingsverkeer is meegenomen. Niet aannemelijk is gemaakt dat dit onjuist is. De Afdeling overweegt evenwel dat in het deskundigenbericht staat dat het niet realistisch is om uit te gaan van een scenario dat het verkeer van en naar de parkeergarage uitsluitend via de Stationsweg en de Hoofdstraat zal rijden. Volgens het deskundigenbericht is het aannemelijk dat een deel van de verkeersbewegingen via de Stationsweg en de Odijkerweg zal plaatsvinden. De raad heeft het deskundigenbericht op dit punt niet betwist. Gelet hierop is in de akoestische onderzoeken wegverkeerslawaaï en parkeergarage ten onrechte het verkeer dat via de Odijkerweg van en naar de voorziene parkeergarage zal rijden niet meegenomen. In het akoestisch onderzoek parkeergarage is voorts ten onrechte ervan uitgegaan dat er alleen in de dagperiode verkeer van en naar de voorziene parkeergarage zal zijn. Uit de memo parkeergarage volgt immers dat er ook in de avond- en nachtperiode verkeer van en naar de voorziene parkeergarage zal zijn.

Gelet op het voorgaande kleven aan de akoestische onderzoeken wegverkeerslawaaï en parkeergarage zodanige gebreken dat de raad deze onderzoeken niet ten grondslag kon leggen aan het plan. De raad heeft het plan in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

Uitgangspunten akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï

20. SMZ en andere en Copier betogen dat in het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï" (hierna: akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï) is uitgegaan van onjuiste uitgangspunten. In het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï is ervan uitgegaan dat er geen goederentreinen over het spoor rijden. Volgens SMZ en andere en Copier rijden er in de huidige situatie echter goederentreinen over het spoor en zullen ook in de toekomstige situatie goederentreinen op het spoor blijven rijden. Verder is volgens Copier in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting als gevolg van railverkeer op de achtergevels van woningen aan de Odijkerweg berekend. Zij wijst er daarbij op dat aan de achterzijde van haar woning slaapkamers aanwezig zijn.

20.1. De raden stellen zich op het standpunt dat in het akoestisch onderzoek railverkeer geen rekening behoefde te worden gehouden met goederentreinen op het spoor. De raden wijzen er daarbij op dat dat het aantal goederentreinen over het spoor tussen Utrecht en Arnhem de laatste jaren is afgenomen en dat de verwachting bestaat dat deze afname de

komende jaren zal doorzetten, zodat in de toekomst alleen nog incidenteel goederentreinen over het spoor tussen Utrecht en Arnhem zullen rijden. Verder wijzen de raden erop dat als de plannen in rechte onaantastbaar zijn, de huidige geluidproductieplafonds opnieuw worden berekend op basis van de brongegevens van de plannen. Nu deze geluidplafonds gerespecteerd dienen te worden, zal structureel goederenvervoer over de spoorlijn niet meer mogelijk zijn.

20.2. De Invoeringswet geluidproductieplafonds is op 1 juli 2012 in werking getreden.

Ingevolge artikel XI, eerste lid, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds blijft de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet van toepassing op de onderstaande besluiten of handelingen, totdat deze onherroepelijk zijn geworden:

a. op het vaststellen en goedkeuren van een bestemmingsplan met toepassing van de Wgh waarvan het ontwerp ter inzage is gelegd voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet;

[..]

c. het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting waarvoor de bekendmaking van het voornemen tot het indienen van een verzoek tot het vaststellen van die hogere waarde heeft plaatsgevonden voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet;

[..]

Ingevolge het tweede lid, onder a, kan de Wgh en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet tevens worden toegepast op de in het eerste lid genoemde besluiten, totdat deze onherroepelijk zijn geworden, indien de in de onderdelen a tot en met g genoemde handelingen met betrekking tot deze besluiten hebben plaatsgevonden vóór de eerste dag van de twaalfde maand volgend op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet indien het onderdeel a betreft, daaronder tevens begrepen de onder c opgenomen hogere waarden besluiten die daar mee samenhangen.

Ingevolge het derde lid worden voor de op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet aanwezige of geprojecteerde wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn geplaatst, na het onherroepelijk worden van een besluit als bedoeld in het eerste en tweede lid, dat betrekking heeft op de aanleg of wijziging van een zodanige weg of spoorweg, de eerder voor die weg of spoorweg met toepassing van 11.45 van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) bepaalde geluidproductieplafonds vervangen door de geluidproductie berekend op basis van het bedoelde besluit. Deze plafonds worden aangemerkt als te zijn tot stand gekomen met toepassing van artikel 11.45, tweede lid.

Ingevolge artikel 11.20 van de Wm draagt de beheerder zorg voor de naleving van de geluidproductieplafonds.

Ingevolge artikel 18.2j heeft de minister van Infrastructuur en Milieu tot taak zorg te dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van de bij of krachtens hoofdstuk 11 gestelde verplichtingen.

20.3. De raden hebben ervoor gekozen om op grond van artikel XI, tweede lid, onder a, van de Invoeringswet geluidproductieplafonds de Wgh en de daarop gebaseerde regelgeving zoals deze gold voor 1 juli 2012 toe te passen.

Ingevolge artikel 1 van de Wgh zoals die gold voor 1 juli 2012 werd onder wijziging van een spoorweg verstaan wijziging met betrekking tot een aanwezige spoorweg, die verandering brengt in de omstandigheden welke ingevolge de regels die gelden bij de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege die spoorweg in acht genomen moeten worden en waarvan uit akoestisch onderzoek blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen hoger zal zijn dan 63 dB of, indien die berekende geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar 63 dB of lager zal zijn maar hoger dan een bij algemene maatregel van bestuur aangegeven geluidsbelasting, uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de spoorweg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging zal toenemen met ten minste 3 dB.

20.4. In het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï is onderzocht of de voorziene verbreding van de spoorlijn voldoet aan de bepalingen uit de Wgh en het Besluit geluidhinder. Daarbij is ervan uitgegaan dat alleen personentreinen over de spoorlijn zullen rijden. Indien er sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden is onderzocht of en op welke wijze er alsnog aan de wettelijke grenswaarden kan worden voldaan. Het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï komt tot de conclusie dat als gevolg van verbreding van de spoorlijn ter hoogte van station Driebergen - Zeist sprake is van een wijziging van een spoorweg als bedoeld in de Wgh. Binnen het onderzoeksgebied zijn tevens 53 saneringswoningen gelegen. Omdat er sprake is van een wijziging van een spoorweg zijn in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï maatregelen afgewogen. Deze maatregelen zijn afgewogen overeenkomstig de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wgh. Uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï volgt dat het doelmatig is om ter hoogte van het station over een lengte van 320 m raildempers toe te passen voor de buitenste passeersporen. Voorts is het doelmatig aan de noordzijde een akoestisch absorberend scherm te plaatsen van 78 m lang en met een hoogte van 2 m en aan de zuidzijde een akoestisch absorberend scherm te plaatsen van 45 m lang en met een hoogte van 1 m. Daarnaast is het volgens het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï doelmatig om ter hoogte van de overweg van de Arnhemse Bovenweg voor beide sporen binnen de gehele zichthoek van 825 m raildempers toe te passen. Ter plaatse van de overweg Arnhemse Bovenweg kunnen geen raildempers worden toegepast. De totale lengte van de raildempers wordt daardoor 799 m.

20.5. Wat betreft het betoog dat in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï geen rekening is gehouden met goederentreinen, is de Afdeling van oordeel dat geen rekening behoefde te worden gehouden met de omstandigheid dat in de huidige situatie goederentreinen op het spoor rijden. Deze omstandigheid doet geen afbreuk aan de resultaten van het

akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï. Van een wijziging van een spoorweg is sprake als in de toekomstige situatie de geluidbelasting zonder het treffen van maatregelen hoger dan 63 dB zal zijn of als de geluidbelasting met ten minste 3 dB zal toenemen indien de geluidbelasting 63 dB of lager zal zijn. Bij de beoordeling of in de toekomstige situatie de geluidbelasting zonder het treffen van maatregelen hoger dan 63 dB zal zijn is de huidige situatie niet relevant. Voorts is het bij de beoordeling of de geluidbelasting met ten minste 3 dB zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie minder gunstig indien het huidige goederenvervoer wordt meegenomen. Er is dan minder snel sprake van een geluidstoename van 3 dB of meer, omdat de geluidbelasting in de huidige situatie hoger wordt ingeschat als het goederenvervoer wordt meegenomen. Verder behoefde in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï geen rekening te worden met goederentreinen in de toekomstige situatie. De raden hebben ter zitting toegelicht dat in de toekomst in de normale situatie nul tot ten hoogste twee goederentreinen per dag ter plaatse over het spoor zullen rijden. Er bestaat geen grond voor het oordeel dat deze verwachting niet realistisch is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in het deskundigenbericht staat dat het gebruik van de Betuweroute wordt gestimuleerd door het voor vervoerders financieel aantrekkelijker te maken van die route gebruik te maken. Voorts hebben de raden toegelicht dat het als gevolg van verscheidene ontwikkelingen aantrekkelijker wordt voor vervoerders om van de Betuweroute gebruik te maken waardoor goederentreinen in de toekomst alleen incidenteel het traject Utrecht-Amsterdam zullen gebruiken. Verder moet de spoorwegbeheerder ervoor zorg dragen dat de geluidproductieplafonds worden nageleefd. Deze geluidproductieplafonds worden op grond van de Invoeringswet geluidproductieplafonds vervangen door de geluidproductie die is berekend op basis van de brongegevens van de plannen nadat deze in rechte onaantastbaar zijn geworden. Zo nodig kan om handhaving van deze geluidproductieplafonds worden verzocht bij de minister van Infrastructuur en Milieu.

Het betoog faalt.

20.6. Wat betreft het betoog van Copier dat in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting op de achtergevels op de woningen aan de Odijkerweg is onderzocht, overweegt de Afdeling dat in het deskundigenbericht staat dat vanwege de situering van deze woningen de achtergevels meer zullen worden belast dan de voorgevels. Volgens het deskundigenbericht zal het 45 m lange geluidsscherp dat aan de zuidzijde van het spoor ter hoogte van de Odijkerweg is voorzien dan ook niet effectief zijn in het reduceren van de geluidbelasting ter plaatse van de achtergevels. De raden hebben het deskundigenbericht op dit punt niet betwist. Gelet hierop kleven aan het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï zodanige gebreken en bevat dit zodanig leemten in kennis dat de raden dit onderzoek niet ten grondslag hebben kunnen leggen aan de plannen. De plannen zijn in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

Geluidbelasting landgoed De Reehorst

21. Stichting De Reehorst betoogt dat de gevolgen van de plannen voor de geluidbelasting ter plaatse van landgoed De Reehorst onvoldoende zijn onderzocht.

21.1. De Afdeling stelt vast dat in de akoestische onderzoeken railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting op twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst zijn onderzocht die andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in de Wgh betreffen. Gelet hierop zijn de plannen in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

Doelmatigheid geluidreducerende maatregelen

22. SMZ en andere betogen voorts dat de plannen in onvoldoende geluidreducerende maatregelen voorzien. Zij wijzen er daarbij op dat bij de aanleg van de A12 veel meer geluidreducerende maatregelen zijn genomen. Voorts is volgens hen onvoldoende onderzocht of bij de overweg van de Arnhemse Bovenweg andere geluidreducerende maatregelen dan raildempers kunnen worden toegepast.

22.1. Volgens de raden zullen overeenkomstig de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wgh voldoende geluidreducerende maatregelen worden genomen. Deze regeling houdt in dat de opbrengsten van geluidreducerende maatregelen tegen geluidbelasting worden afgewogen tegen de kosten van die maatregelen. Om deze afweging te kunnen maken wordt in de vorm van punten een waardering toegekend aan geluidbelastingen en de maatregelen. Voor iedere geluidgevoelige bestemming is een budget van zogenoemde reductiepunten beschikbaar om geluidreducerende maatregelen te treffen. Het aantal toegekende reductiepunten is afhankelijk van de geluidbelasting. Hoe hoger de geluidbelasting hoe meer reductiepunten worden toegekend. Aan de mogelijke geluidreducerende maatregelen zijn maatregelpunten toegekend als maatstaf voor de kosten daarvan. Als de maatregelpunten die aan een geluidreducerende maatregel zijn toegekend hoger zijn dan het aantal beschikbare reductiepunten, behoeft die maatregel niet te worden getroffen. Het toepassen van andere geluidreducerende maatregelen bij de overweg van de Arnhemse Bovenweg is volgens de raden niet voldoende doeltreffend.

22.2. Voor zover SMZ en andere erop wijzen dat bij de A12 veel meer geluidreducerende maatregelen zijn genomen, overweegt de Afdeling dat de aanleg van de A12 een ander project betreft en dat in de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wgh een ander afwegingskader is opgenomen voor geluidreducerende maatregelen langs snelwegen dan voor geluidreducerende maatregelen langs spoorwegen. De aanleg van de A12 is derhalve niet vergelijkbaar met de voorziene verbreding van de spoorlijn. Wat betreft het betoog van SMZ en andere dat bij de overweg van de Arnhemse Bovenweg ook andere geluidreducerende maatregelen dan raildempers

kunnen worden toegepast, overweegt de Afdeling dat uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï volgt dat na toepassing van raildempers onvoldoende reductiepunten resteren voor een geluidsscherm. Met het resterende budget zou slechts een scherm met een lengte van 21 m en een hoogte van 1 m kunnen worden gefinancierd en een dergelijk scherm leidt tot onvoldoende reductie in de geluidbelasting om doelmatig te kunnen zijn. SMZ en andere hebben het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï op dit punt niet bestreden. In het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï is evenwel ten onrechte niet de geluidbelasting op de achtergevels op de woningen aan de Odijkerweg onderzocht. Voorts zijn in de akoestische onderzoeken railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting op twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst onderzocht die andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in de Wgh betreffen. Ook de afweging in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï over geluidreducerende maatregelen is daardoor gebrekkig, nu daarin niet alle relevante feiten en omstandigheden zijn meegenomen.

Het betoog slaagt.

Cumulatieve geluidbelasting

23. Ter zitting hebben SMZ en andere de beroepsgrond dat onduidelijk is of rekening is gehouden met de geluidbelasting als gevolg van de A12 ingetrokken.

24. SMZ en andere betogen verder dat de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van het railverkeerslawaaï en het wegverkeerslawaaï onaanvaardbaar hoog zal zijn. Volgens hen hadden daarom extra geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen.

24.1. Volgens de raden blijkt uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï dat de cumulatieve geluidbelasting niet zodanig hoger zal zijn dat extra geluidreducerende maatregelen nodig zijn. De raad heeft daarbij aansluiting gezocht bij de maximale ontheffingswaarden op grond van de Wgh.

24.2. In het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï staat dat voor de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden aangevraagd de gecumuleerde geluidsbelasting dient te worden berekend. Volgens het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï is de geluidsbelasting van de spoorlijn gecumuleerd met de geluidsbelasting van de Dribergseweg/Hoofdstraat, Breullaan, Odijkerweg, Stationsweg en de A12.

24.3. Ingevolge artikel 100a, eerste lid, onder a, van de Wgh kan in geval van een reconstructie voor de ter plaatse ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel van woningen een hogere waarde dan de ingevolge artikel 100 geldende worden vastgesteld.

Ingevolge het tweede lid mag de krachtens het eerste lid, onder a, te stellen hogere waarde niet hoger worden gesteld dan 68 dB.

Ingevolge artikel 4.14 van het Besluit geluidhinder kan in geval van wijziging van een spoorweg voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een spoorweg van de gevel van woningen een hogere waarde dan

de ingevolge artikel 4.13 geldende waarde worden vastgesteld, met dien verstande dat deze waarde 71 dB niet te boven mag gaan.

24.4. De Afdeling is van oordeel dat de raden zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de plannen voor de meeste geluidgevoelige gebouwen aanvaardbaar zal zijn en dat daarom geen extra geluidreducerende maatregelen behoeften te worden genomen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï volgt dat de hoogste cumulatieve geluidbelasting 68 dB bedraagt bij de locaties waar deze in hoofdzaak door het wegverkeerslawaaï wordt bepaald. Deze geluidbelasting komt overeen met de maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaaï bij een reconstructie. Voorts volgt uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï dat de hoogste cumulatieve geluidbelasting 69 dB bedraagt bij de locaties waar deze in hoofdzaak door het railverkeerslawaaï wordt bepaald. Deze geluidbelasting ligt beneden de maximale ontheffingswaarde voor railverkeerslawaaï van 71 dB bij een wijziging van een spoorweg. De Afdeling overweegt evenwel dat in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting op de achtergevels op de woningen aan de Odijkerweg is onderzocht. Voorts zijn in de akoestische onderzoeken railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï ten onrechte niet de geluidbelasting op twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst onderzocht die andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in de Wgh betreffen. De afweging van de raden over de cumulatieve geluidbelasting is daardoor wat betreft deze gebouwen gebrekkig, nu daarin niet alle relevante feiten en omstandigheden zijn meegenomen.

Het betoog slaagt.

Licht

25. Copier en Van Kempen en Dijkhorst betogen dat zij als gevolg van verkeer dat van en naar de voorziene parkeergarage zal rijden ernstige lichthinder zullen ondervinden.

25.1. Volgens de raad van Utrechtse Heuvelrug zal de voorziene parkeergarage niet tot ernstige lichthinder leiden.

25.2. Vast staat dat het verkeer van en naar de voorziene parkeergarage tot lichthinder bij de woningen van Copier en Van Kempen en Dijkhorst zal leiden. De raad heeft zich evenwel in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze lichthinder niet ernstig zal zijn. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat uit de memo parkeergarage volgt dat het verkeer van en naar de voorziene parkeergarage in de toekomstige situatie vooral via de Hoofdstraat zal worden afgewikkeld. Copier en Van Kempen en Dijkhorst hebben de memo parkeergarage op dit punt niet bestreden. Voorts kunnen zij maatregelen nemen om lichthinder tegen te gaan, zoals de aanplant van hagen. De raad heeft toegelicht dat voor het nemen van maatregelen tegen lichthinder financiële middelen beschikbaar zijn.

De betogen falen.

Trillingen

26. Copier vreest voor ernstige trillinghinder als gevolg van de voorziene verbreding van de spoorlijn. Volgens haar is in het onderzoek naar de trillinghinder ten onrechte ervan uitgegaan dat bewoners gewend zijn aan trillingen en er daarom sprake is van een bestaande situatie. Voorts is volgens haar ten onrechte ervan uitgegaan dat de trillinghinder bij de woningen aan de Odijkerweg dezelfde zal zijn als de trillinghinder bij de gebouwen op het perceel Tiendweg 1F. De gebouwen op dat perceel zijn volgens Copier niet vergelijkbaar met de woningen aan de Odijkerweg. Verder wijst Copier erop dat bij de kantoren tegenover haar woning de streefwaarden voor trillinghinder zullen worden overschreden. Het bevreemdt haar daarom dat uit het onderzoek volgt dat bij haar woning de streefwaarden niet zullen worden overschreden.

26.1. Bij de voorbereiding van de plannen is onderzoek naar trillinghinder uitgevoerd. Het eerste onderzoek betreft het rapport "Stationsgebied Driebergen Zeist, planstudiefase 2B Rapportage Trillingen" (hierna: het trillingenonderzoek 2011) van 26 oktober 2011 van Arcadis. In het trillingenonderzoek 2011 zijn de resultaten opgenomen van een eerste verkenning naar trillinghinder als gevolg van het railverkeer. Daarbij is als uitgangspunt genomen dat de aanvaardbaarheid van de trillinghinder wordt beoordeeld aan de hand van de SBR-richtlijn deel B "Hinder voor personen". Er zijn zogenoemde hindercontouren berekend. Buiten die hindercontouren wordt naar verwachting voldaan aan de streefwaarden in SBR-richtlijn deel B. Ingeschat is dat bij acht locaties binnen de hindercontouren trillingshinder voor personen in gebouwen kan optreden, waaronder de panden op de percelen Tiendweg 1F en Odijkerweg 92. In het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist trillingenpredictie" (hierna: trillingenonderzoek 2012) van 3 augustus 2012 van Arcadis is vervolgens nader onderzoek gedaan naar trillinghinder bij deze acht locaties aan de hand van trillingmetingen bij zes van deze acht locaties. Ook bij dit onderzoek is als uitgangspunt genomen dat de aanvaardbaarheid van de trillinghinder wordt beoordeeld aan de hand van de SBR-richtlijn deel B. Bij het pand aan de Odijkerweg 92 zijn volgens het trillingenonderzoek 2012 geen metingen uitgevoerd, omdat geen toestemming voor betreding werd verkregen. Het ontbreken van meetdata voor dit pand is volgens het trillingenonderzoek 2012 in de verdere analyse ondervangen door de meetkarakteristieken van het vergelijkbare pand aan de Tiendweg 1F ook voor dit niet bemeten pand te hanteren. De beide panden zijn volgens het trillingenonderzoek 2012 vergelijkbaar. Het trillingenonderzoek 2012 komt tot de conclusie dat alleen op de locatie Stationsweg 11-15 niet kan worden voldaan aan de SBR-richtlijn deel B.

26.2. De Afdeling overweegt dat in het deskundigenbericht staat dat in de trillingenonderzoeken 2011 en 2012 de aanvaardbaarheid van de trillinghinder niet is beoordeeld in lijn met de systematiek van de SBR-richtlijn deel B, omdat de situatie is beoordeeld als een bestaande situatie, terwijl sprake is van een gewijzigde situatie. Voorts staat in het deskundigenbericht

dat het pand aan de Tiendweg 1F niet vergelijkbaar is met het pand aan de Odijkerweg 92. Verder betekent de enkele omstandigheid dat de woning van Copier buiten de hindercontouren ligt volgens het deskundigenbericht nog niet dat aan de SBR-richtlijn deel B wordt voldaan. Deze contouren zijn gebaseerd op aannames voor de trillingsoverdracht van het spoor naar de omgeving en kennen daarom een zekere mate van onzekerheid. Bovendien is bij de berekening geen rekening gehouden met opslinging van trillingen op de verdiepingsvloer. Indien met het effect van opslinging rekening was gehouden, hadden de contouren een groter onderzoeksgebied bestreken en zou de woning van Copier mogelijk wel binnen de hindercontour hebben gelegen, aldus het deskundigenbericht.

Gelet op deze conclusies van het deskundigenbericht, die niet door de raden zijn bestreden, bestaat aanleiding voor het oordeel dat aan de trillingsonderzoeken 2011 en 2012 zodanige gebreken kleven en dat deze zodanige leemten in kennis bevatten dat de raden deze onderzoeken niet ten grondslag hebben kunnen leggen aan de plannen. De plannen zijn in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid.

Het betoog slaagt.

27. Stichting De Reehorst betoogt dat de gevolgen van de plannen voor trillinghinder ter plaatse van landgoed De Reehorst onvoldoende zijn onderzocht.

27.1. De Afdeling overweegt dat uit het trillingenonderzoek 2011 volgt dat de gebouwen op landgoed De Reehorst niet binnen de hindercontour liggen. Verder staat in het deskundigenbericht dat vanwege de bouwwijze van het lonagebouw op landgoed De Reehorst het effect van opslinging hier niet of nauwelijks zal optreden en dat daarom mag worden aangenomen dat ter plaatse van het lonagebouw de streefwaarden voor gebouwen met onderwijs- of kantoorfunctie niet zullen worden overschreden. Stichting De Reehorst heeft het trillingenonderzoek 2011 en het deskundigenbericht niet bestreden. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raden niet in redelijkheid ervan hebben kunnen uitgaan dat de plannen niet tot ernstige trillinghinder ter plaatse van landgoed De Reehorst zullen leiden.

Het betoog faalt.

Ecologische aspecten

28. SMZ en andere betogen dat de plannen tot een significante aantasting van de EHS zullen leiden. Zij wijzen er daarbij op dat als gevolg van de plannen de barrièrewerking van de Dribergseweg/Hoofdstraat en het spoor voor beschermde diersoorten zal toenemen. SMZ en andere betwisten niet dat met de voorziene verbreding van de spoorlijn een groot openbaar belang is gemoeid, maar zij betwisten dat er een noodzaak bestaat voor de voorziene verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat. Voorts bestaan er volgens hen reële alternatieven voor de plannen. De spoorlijn kan volgens hen in plaats van aan de zuidzijde, zoals in de plannen is voorzien, aan de noordzijde worden verbreed. SMZ en andere stellen dat het bos aan de noordzijde ecologisch minder waardevol is dan het bos aan de zuidzijde. Volgens hen is niet onderzocht hoe ecologisch waardevol het bos aan de

noordzijde is. Zij stellen dat niet het gevaar bestaat dat bij kap van de eerste rij bomen aan de noordzijde door de richting van de heersende wind en de zon ook schade zal ontstaan aan de volgende rij bomen. Ook zijn er volgens hen alternatieven voor de voorziene verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat. Verder voeren SMZ en andere aan dat de voorziene compensatie onvoldoende is en zij vrezen dat geen goed functionerende ecologische verbindingszone tot stand zal komen vanwege eventuele toekomstige ontwikkelingen op landgoed De Reehorst. Stichting De Reehorst betoogt dat de gevolgen voor de EHS onvoldoende zijn onderzocht.

28.1. De raden stellen zich op het standpunt dat met de voorziene verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat een groot openbaar belang is gemoeid. Voorts is het alternatief van een verbreding van de spoorlijn in noordelijke richting volgens de raden geen reëel alternatief, omdat dat alternatief tot meer schade aan bomen zou leiden. Verder stellen de raden zich op het standpunt dat in voldoende compensatie wordt voorzien. Daarbij wijzen zij erop dat in het plan van Utrechtse Heuvelrug een compensatiestrook is voorzien waaraan de bestemming "Natuur" is toegekend.

28.2. Ingevolge artikel 4.11, derde lid, van de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (hierna: Verordening) van de provincie Utrecht bevat een ruimtelijk plan geen nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, tenzij:

a. er sprake is van een groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn, of de ruimtelijke ontwikkelingen nieuwe bebouwing of terreinverharding binnen omheinde militaire terreinen mogelijk maken;

b. negatieve effecten voor de natuur worden zoveel mogelijk beperkt door mitigerende maatregelen en de overblijvende negatieve effecten worden gecompenseerd door inrichting van nieuwe natuur elders, met dien verstande dat:

1 ° compensatie plaatsvindt in natura in de omgeving van de ruimtelijke ingreep;

2 ° het ruimtelijk plan waarin de compensatie wordt geregeld, gelijktijdig wordt vastgesteld met het ruimtelijk plan waarin de aantastende ruimtelijke ingreep mogelijk wordt gemaakt, tenzij verzekerd is dat de compensatie wordt gerealiseerd;

3 ° de compensatie minimaal gelijkwaardig is aan het verlies aan waarden en kenmerken.

c. voor zover compensatie in natura niet mogelijk is in de omgeving en elders ook niet mogelijk is, moet de resterende schade financieel worden gecompenseerd.

In het plangebied liggen gronden in de EHS. Zowel de gronden van landgoed Bornia als van landgoed Beerschoten-Willinkshof zijn in de Verordening opgenomen in de EHS.

28.3. In het plan van Utrechtse Heuvelrug is aan een strook grond ten noorden van de A12 de bestemming "Natuur" toegekend.

28.4. In het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist rapport natuur" (hierna: het natuuronderzoek) van 8 november 2013 van Arcadis zijn onder meer de gevolgen van de plannen op de EHS ter plaatse onderzocht. In het natuuronderzoek wordt tot de conclusie gekomen dat de plannen tot een significante aantasting van de EHS zullen leiden. Vervolgens is beoordeeld of kan worden voldaan aan het nee, tenzij-principe in de Verordening. Volgens het natuuronderzoek is met de plannen een groot openbaar belang gemoeid. Vanwege een andere dienstregeling vanaf 2020 op de spoorlijn Schiphol – Utrecht – Arnhem – Nijmegen moet bij station Driebergen-Zeist in beide richtingen een inhaalvoorziening worden gerealiseerd. Deze inhaalvoorziening maakt het mogelijk om de flexibiliteit op het baanvak te vergroten en verstoringen in de dienstregeling eenvoudiger op te vangen. Voorts is op de Dribergseweg/Hoofdstraat de gelijkvloerse overweg naast het station Driebergen-Zeist een groot knelpunt. De aanleg van de voorziene ongelijkvloerse kruising lost zowel het verkeersveiligheidsknelpunt als het verkeersknelpunt op. Verder is het noodzakelijk de Dribergseweg/Hoofdstraat uit voeren met 2x2 rijstroken om de verwachte verkeersgroei op de Hoofdstraat op te kunnen vangen. Het natuuronderzoek komt tot de conclusie dat er geen reële alternatieven bestaan voor de plannen. Verder wordt volgens het natuuronderzoek het verlies van een oppervlakte van 6.643 m² aan EHS gecompenseerd met een oppervlakte van 8.636 m².

28.5. Vast staat dat de plannen tot een significante aantasting van de EHS zullen leiden. Ter beoordeling staat derhalve of wordt voldaan aan het nee, tenzij principe zoals dat is neergelegd in artikel 4.11, derde lid, van de Verordening. Niet betwist is dat met de voorziene verbreding van de spoorlijn een groot openbaar belang is gemoeid. De Afdeling is van oordeel dat de raden zich ook in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat met de voorziene verbreding van de Dribergseweg/Hoofdstraat een groot openbaar belang is gemoeid, nu zij in redelijkheid ervan hebben kunnen uitgaan dat de verbreding van Dribergseweg/Hoofdstraat uit een oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming noodzakelijk is, zoals onder 11.5 is overwogen.

Voorts hebben de raden zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat er geen reële andere mogelijkheden voor de plannen zijn. Voor zover SMZ en andere stellen dat de ecologische waarde van het bos aan de noordzijde van het spoor niet is onderzocht, overweegt de Afdeling dat in het rapport "Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen-Zeist" van mei 2011 van Copijn Boomspecialisten staat dat in een eerder onderzoek is aangetoond dat de boomzone aan de noordzijde het meest kwetsbaar is. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Voorts is in het natuuronderzoek overwogen of de uitbreiding van de sporen aan de noord- of aan de zuidzijde zou plaatsvinden. Aan beide zijden is volgens het natuuronderzoek de aantasting van de EHS in omvang vergelijkbaar. Uit onderzoek is evenwel gebleken dat de schade bij uitbreiding aan de noordzijde groter is. Door de richting van de heersende wind en de zon zal bij kap van de eerste rij bomen aan de noordzijde ook grote schade optreden aan de volgende rijen bomen. Bij kap aan de zuidzijde treedt dit effect volgens het natuuronderzoek niet op en blijft de schade

beperkt. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Zij hebben ook niet aannemelijk gemaakt dat er reële andere mogelijkheden voor de voorziene verbreding van de Driebergseweg/Hoofdstraat zijn.

Verder stellen de raden zich in redelijkheid op het standpunt dat de compensatie waarin is voorzien minimaal gelijkwaardig is aan het verlies aan waarden en kenmerken als gevolg van de plannen. Er wordt een grotere oppervlakte aan EHS gecreëerd dan dat er verloren gaat en in de plantoelichting staat dat de gekozen locatie voor compensatie tevens een versterking vormt van de aaneengeslotenheid van de EHS op breder gebiedsniveau. De strook wordt namelijk aangesloten met het EHS compensatiegebied uit het project van de verbreding van A12, waarbij een ecotunnel is aangelegd zodat verspreiding van soorten vanuit het Kromme Rijngebied mogelijk wordt. De aansluiting hierop biedt volgens de plantoelichting kansen voor soorten zich verder te verspreiden via de landgoederen in het plangebied. Bovendien hebben de raden ter zitting toegelicht dat onder de Hoofdstraat een faunatunnel zal worden aangelegd en verspringende hekwerken langs het spoor zullen worden geplaatst, zodat dieren de Driebergseweg/Hoofdstraat en het spoor kunnen oversteken. Voor zover SMZ en andere op eventuele ontwikkelingen op landgoed De Reehorst wijzen, zoals een kantoorgebouw van de Triodosbank, overweegt de Afdeling dat de raden hebben toegelicht dat deze ontwikkelingen onvoldoende concreet zijn, zodat de raden daarmee in redelijkheid geen rekening behoeven te houden.

Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de plannen in strijd zijn met artikel 4.11, derde lid, van de Verordening en dat de gevolgen van de plannen voor de EHS onvoldoende zijn onderzocht.

De betogen falen.

29. SMZ en andere betogen voorts dat in het plan van Utrechtse Heuvelrug ten onrechte is bepaald dat binnen de bestemming "Natuur" erf- en terreinafscheidingen een maximale hoogte van 2 m mogen hebben. Volgens hen wordt de migratie van dieren daardoor ernstig belemmerd en kan de voorziene compensatiestrook niet zijn functie vervullen.

29.1. Ingevolge artikel 3, lid 3.2.2, van de regels van het plan van Utrechtse Heuvelrug is de maximale bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen en voorzieningen ten behoeve van fauna, zoals geleidende rasters binnen de bestemming "Natuur" 2 m.

29.2. De Afdeling overweegt dat de regeling voor erf- en terreinafscheidingen binnen de bestemming "Natuur" een algemene regeling betreft en dat de raad van Utrechtse Heuvelrug heeft toegelicht dat de erf- en terreinafscheidingen binnen de bestemming "Natuur" de functie zullen hebben om de migratie van dieren te geleiden en te voorkomen dat dieren over agrarisch land gaan lopen. Volgens de raad zullen de erf- en terreinafscheidingen zodanig worden vormgegeven en gepositioneerd dat deze geen belemmering vormen voor de migratie van dieren. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de vrees van SMZ en andere dat erf- en terreinafscheidingen binnen de bestemming "Natuur" een

belemmering zullen vormen voor de migratie van diersoorten gegrond is.
Het betoog faalt.

30. SMZ en andere voeren verder aan dat binnen de bestemming "Groen" van het plan van Zeist de natuurwaarden onvoldoende worden beschermd. Volgens hen had een vergunningenstelsel voor aanlegwerkzaamheden binnen deze bestemming moeten worden opgenomen.

30.1. In het plan van Zeist is aan gronden van landgoed De Breul de bestemming "Groen" toegekend.

Ingevolge artikel 4, lid 4.1, van de regels van het plan van Zeist zijn de voor "Groen" aangewezen gronden bestemd voor groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen, speelvoorzieningen; fiets- en voetpaden, in- en uitritten en andere ondergeschikte verhardingen, en overige bij de bestemming behorende voorzieningen.

30.2. De Afdeling is van oordeel dat de raad van Zeist zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het niet noodzakelijk is binnen de bestemming "Groen" een vergunningenstelsel voor aanlegwerkzaamheden op te nemen ten behoeve van de bescherming van natuurwaarden. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de raad in redelijkheid ervan heeft kunnen uitgaan dat de functies die binnen de bestemming "Groen" mogelijk zijn, zoals fiets- en voetpaden, niet van ingrijpende betekenis zijn.

Het betoog faalt.

31. SMZ en andere betogen verder dat ten onrechte niet planologisch is verzekerd dat de bomen die als gevolg van de plannen zullen worden gekapt zullen worden herplant.

31.1. De Afdeling overweegt dat de kwestie of bomen mogen worden gekapt en in hoeverre gekapte bomen moeten worden herplant is geregeld in aparte wettelijke regelingen, waaronder de bomenverordeningen van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug en de Boswet. Deze kwestie staat los van de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de plannen en is in deze procedure niet aan de orde.

Het betoog faalt.

32. SMZ en andere betogen verder dat ten onrechte aan gronden in het plan van Zeist de bestemming "Verkeer – 2" met de aanduiding "parkeerterrein" is uitgesloten" is toegekend, terwijl op die gronden geen parkeervoorziening meer zal worden gerealiseerd. Volgens hen had aan deze gronden een groenbestemming moeten worden toegekend.

32.1. Ingevolge artikel 7, lid 7.1, aanhef en onder a en e, van de regels van het plan van Zeist zijn de voor "Verkeer – 2" aangewezen gronden onder meer bestemd voor wegen, straten en paden met een bestemmingverkeers- en verblijfsfunctie en groenvoorzieningen.

32.2. De Afdeling overweegt dat de raad van Zeist heeft toegelicht dat de bestemming "Verkeer – 2" is gehandhaafd voor de desbetreffende

gronden uit een oogpunt van flexibiliteit. De Afdeling acht dit niet onredelijk.
Het betoog faalt.

33. SMZ en andere betogen dat ten onrechte in het plan van Zeist direct langs de Rijnwijckse Wetering een gebouwde parkeervoorziening mogelijk is gemaakt. Volgens hen zal een functie van de Rijnwijckse Wetering als natte ecologische verbindingszone daardoor onmogelijk worden gemaakt.

33.1. De raad van Zeist stelt zich op het standpunt dat de voorziene parkeervoorziening een functie van de Rijnwijckse Wetering als natte ecologische verbindingszone niet onmogelijk zal maken. De raad wijst er daarbij op dat onder het voorheen geldende bestemmingsplan reeds een gebouwde parkeervoorziening was toegestaan.

33.2. Aan gronden van Autobedrijf Bochane Zeist direct langs de Rijnwijckse Wetering is de bestemming "Bedrijventerrein" met een bouwvlak en de aanduiding "parkeergarage" toegekend. De gronden zijn thans in gebruik als parkeerterrein.

Ingevolge artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder d, van de regels van het plan van Zeist zijn de voor "Bedrijventerrein" aangewezen gronden onder meer bestemd voor een gebouwde parkeervoorziening, ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage".

Ingevolge lid 3.2.2, onder b, gezien in samenhang met de verbeelding, is de maximale bouwhoogte van de voorziene parkeervoorziening 3 m.

33.3. De Afdeling is van oordeel dat de raad had moeten onderzoeken of de voorziene parkeervoorziening de functie van de Rijnwijckse Wetering als natte ecologische verbindingszone niet onmogelijk zal maken, gelet op de ligging van de voorziene parkeervoorziening direct grenzend aan de Rijnwijckse Wetering en nu deze een intensiever gebruik mogelijk maakt. Nu de raad dit niet heeft gedaan, is het plan van Zeist in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Dat onder het voorheen geldende plan reeds een gebouwde parkeervoorziening was toegestaan doet daaraan niet af. Deze omstandigheid neemt niet weg dat in het kader van het vaststellen van een bestemmingsplan telkens weer alle betrokken belangen behoren te worden afgewogen, waarbij wordt gezien in hoeverre het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Het betoog slaagt.

Flora- en faunawet

34. SMZ en andere betogen dat de uitvoerbaarheid van de plannen in het kader van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) niet is verzekerd. Zij wijzen er daarbij op dat in het natuuronderzoek wordt geconcludeerd dat met mitigerende maatregelen niet alle negatieve effecten op beschermde soorten kunnen worden voorkomen, zodat een ontheffing noodzakelijk is. Ook wijzen zij erop dat voor vleermuissoorten in het kader van de Ffw geen ontheffing kan worden verleend ten behoeve van het belang van de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

34.1. De raden stellen zich op het standpunt dat de uitvoerbaarheid in het kader van de Ffw is verzekerd.

34.2. De Afdeling overweegt dat de vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel pas aan de orde komen in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat de raad het plan niet heeft kunnen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

34.3. Ingevolge artikel 11 van de Ffw is het verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Ingevolge artikel 75, derde lid kan onze Minister, voor zover niet overeenkomstig artikel 68 van deze wet door het college van gedeputeerde staten ontheffing is of kan worden verleend, ontheffing verlenen van het bepaalde in onder meer artikel 11.

Ingevolge het zesde lid, onder c, worden onverminderd het vijfde lid, voor soorten genoemd in bijlage IV van richtlijn 92/43/EEG, voor soorten vogels als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel b, en voor bij algemene maatregel van bestuur aangewezen beschermde inheemse dier- of plantensoorten vrijstelling of ontheffing slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

Ingevolge artikel 2, derde lid, onder e en j, van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten zijn als andere belangen als bedoeld in artikel 75, vijfde lid, onderdeel c; van de Ffw onder meer aangewezen dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten en de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling.

34.4. In het natuuronderzoek zijn de gevolgen van de plannen voor beschermde soorten onderzocht. Het natuuronderzoek komt tot de conclusie dat de plannen tot overtredingen van de Ffw zullen leiden indien geen mitigerende maatregelen worden genomen. Indien mitigerende maatregelen worden genomen, worden de meeste overtredingen van de Ffw voorkomen. Alleen ten aanzien van de gewone dwergvleermuis en de gewone grootoorvleermuis kunnen geen overtredingen worden voorkomen, omdat een aantal vaste verblijfplaatsen van deze soorten zal worden vernietigd.

34.5. In het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist Mitigatie/compensatieplan Flora- en faunawet & Ecologische Hoofdstructuur" (hierna: het mitigatie/compensatieplan) van 20 november 2013 van Arcadis staat dat een ontheffing aangevraagd dient te worden omdat overtreding van de Ffw niet kan worden voorkomen. Op basis van de alternatievenkeuze en afwegingen en gezien het maatschappelijk belang dat met de plannen is gemoeid, kan de procedure voor een ontheffing volgens het mitigatie/compensatieplan succesvol worden doorlopen.

34.6. De Afdeling ziet in hetgeen SMZ en andere hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raden zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de Ffw niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van de plannen. Weliswaar kunnen met mitigerende maatregelen overtredingen van artikel 11 van de Ffw ten aanzien van de vaste verblijfplaatsen van de gewone dwergvleermuis en de gewone grootoorvleermuis niet worden voorkomen, maar in het mitigatie/compensatieplan wordt geconcludeerd dat voor deze overtredingen een ontheffing kan worden verleend. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusie onjuist is. Voor zover zij erop wijzen dat voor vleermuissoorten in het kader van de Ffw geen ontheffing kan worden verleend ten behoeve van het belang van de uitvoering van werkzaamheden in het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling, overweegt de Afdeling dat in het mitigatie/compensatieplan niet is beoordeeld of ontheffing ten behoeve van dat belang kan worden verleend, maar of ontheffing kan worden verleend ten behoeve van dwingende redenen van groot openbaar belang. Bovendien hebben de raden ter zitting onweersproken toegelicht dat reeds een ontheffing in het kader van de Ffw is verleend voor de sloop van een gebouw.

Het betoog faalt.

Cultuurhistorische waarden

35. SMZ en andere betogen voorts dat als gevolg van de plannen de landgoederen Beerschoten-Willinkshof, De Reehorst, Bornia en De Breul en de historische as van de Dribergseweg ten onrechte worden aangetast. Zij wijzen er daarbij onder meer op dat binnen de bestemming "Leiding – Olie" bebouwing mogelijk is. De aantasting van cultuurhistorische waarden is volgens hen in strijd met de Verordening en verscheidene gemeentelijke beleidsstukken waarin staat dat de cultuurhistorische waarden van de Stichtse Lustwarande behouden dan wel moeten worden versterkt.

35.1. Volgens de raden zullen de cultuurhistorische waarden van de landgoederen behouden blijven. De bestemming "Leiding – Olie" tast volgens hen de cultuurhistorische waarden niet aan.

35.2. Ingevolge artikel 2.10, tweede lid, van de Verordening kan een ruimtelijk plan bestemmingen en regels bevatten die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:
a. Historische buitenplaatszone: de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone wordt behouden en versterkt.

De landgoederen Beerschoten-Willinkshof, De Reehorst, Bornia en De Breul liggen binnen de Historische buitenplaatszone. De landgoederen maken deel uit van de Stichtse Lustwarande

35.3. In de toelichting bij de Verordening staat dat de cultuurhistorische waarde van de historische buitenplaatszone met name ligt in de samenhang van parkstructuren, hoofdhuizen en bijgebouwen, de zichtrelaties tussen buitenplaatsen en de directe omgeving en de kenmerken van de buitenplaatszone in relatie tot het onderliggende landschap.

35.4. Aan gronden op landgoed De Breul is in het plan van Zeist de dubbelbestemming "Leiding – Olie" toegekend.

Ingevolge artikel 9, lid 9.1, van de regels van het plan van Zeist zijn de voor "Leiding – Olie" aangewezen gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de olietransportleiding en de daarbij behorende voorzieningen.

Ingevolge lid 9.2 mogen op en in de gronden als bedoeld in lid 9.1, in afwijking van het bepaalde ten aanzien van de andere bestemmingen, uitsluitend worden gebouwd bouwwerken ten behoeve van de betreffende leiding, waaronder begrepen gebouwtjes met elk een oppervlakte van ten hoogste 30 m² en een bouwhoogte van ten hoogste 3 m.

35.5. In de plantoelichting staat dat het uitgangspunt van de aansluiting op de omringende buitenplaatsen het behoud en het herkenbaar houden van de entrees is. Waar mogelijk blijven de entrees op de huidige locatie, en bij noodzakelijke verplaatsing worden cultuurhistorische objecten als hekwerken of poorten mee verplaatst, binnen de structuur van het landgoed of de buitenplaats. De cultuurhistorische context van de buitenplaats is hierbij steeds bepalend. Voor landgoed De Reehorst is volgens de plantoelichting een zorgvuldig ontwerp gemaakt voor de randen, dat in een eventuele revitalisering door de eigenaar van de buitenplaats integraal kan worden meegenomen. Vanuit het infraproject wordt een rand van ongeveer 10 m breed voorzien van grote groepen rododendrons en taxus, die opgenomen worden in de bosrand. Aan de noordzijde van landgoed De Reehorst wordt bij het huidige stationsplein en aan de oostzijde langs de Hoofdstraat een rand van ongeveer 20 m aangetast. Waar dat mogelijk is worden de bomen in deze rand verplant en herplant in het stationsgebied indien verplaatsing niet mogelijk is. De monumentale beukenlaan, kenmerkend voor de noordwestrand van De Reehorst, blijft onaangetast. Twee paar hekpalen in de vorm van hardsteen bollen en het ijzeren hekwerk bij de Hoofdstraat worden ongeveer 20 m westelijk teruggeplaatst langs het huidige toegangspad. Het waardevolle toegangshek met pijlers "Oud Dennenoord" en de bakstenen muur tegenover het station worden volgens de plantoelichting in overleg met De Reehorst verplaatst naar het beukenkruis, waar het een nieuwe betekenis krijgt als omheining van de moestuin. Verder ligt volgens de plantoelichting aan de Hoofdstraat een duiker met de status van waardevol object over een sloot, daterend uit ongeveer 1900. Het hekwerk dat bij de duiker hoort is in de huidige staat zwaar beschadigd en is daarom recent verwijderd. De duiker is volgens de plantoelichting niet te behouden als gevolg van de verbreding van de Hoofdstraat.

35.6. Wat betreft landgoed Beerschoten-Willinkshof staat in de plantoelichting dat de rand van dit landgoed langs de Hoofdstraat met daarin de monumentale groep beuken en de monumentale eik bij het station volledig behouden blijft. De randen worden landschappelijk ingepast door taluds van natuursteen en/of versterkte vegetatie. Het informele voet-fietspad wordt door het park over de heuvel geleid over het bestaande halfverharde voetpad. Het voet- en fietspad krijgt hierbij een smal profiel en materialisering die passen bij het karakter van het monumentale park. De

hekpijlers bij het station en tegenover landgoed De Reehorst worden 1 tot 2 m naar het oosten verplaatst. De noordelijke rand van landgoed Beerschoten-Willinkshof wordt aangetast door de spoorverbreding. Voor het herstel van deze rand is een beplantingsontwerp gemaakt waarbij het parkbos wordt hersteld met wintereiken en beuken. Aan de oostzijde van het hertenkamp wordt door de verbreding van de Hoofdstraat een strook van ongeveer 15 m aangetast. Voor het herstel van deze rand is een inrichtingsplan en beplantingsontwerp gemaakt, met specifieke aandacht voor het bijzondere reliëf, het hekwerk en de rododendrongroepen op de hoeken. Het voorziene fietspad aan de oostzijde van de Hoofdstraat slingert tussen bestaande bomen door. Hierdoor kunnen vrijwel alle bomen van Beerschoten-Willinkshof langs de oostzijde van de Hoofdstraat behouden blijven. Op plaatsen waar de middenberm voldoende breed is worden boomgroepen aangeplant.

35.7. Ten aanzien van landgoed Bornia staat in de plantoelichting dat de rand van landgoed Bornia langs de Hoofdstraat niet wordt aangetast en dat de zuidrand langs het spoor geheel intact blijft. De huidige toegang voor autoverkeer aan de Hoofdstraat vervalt door de verbreding van de Hoofdstraat. De huidige ontsluiting voor autoverkeer wordt circa 20 m naar het noordwesten verschoven en gecombineerd met de toegang tot de percelen Hoofdstraat 3-5. De entree aan de Hoofdstraat blijft voor fietsers en wandelaars gehandhaafd. Het hekwerk met pijlers langs de Hoofdstraat wordt hersteld. De voortuin van de dubbele woning blijft intact, evenals de kastanjabomen. Het terras van Princenhof wordt door de wegverbreding enkele meters ingekort. De boom op de hoek Breullaan-Hoofdstraat blijft gespaard en wordt opgenomen in het herinrichtingsplan voor dit perceel.

35.8. Wat betreft landgoed De Breul vervalt volgens de plantoelichting de toegang aan de oostzijde van de Dribergseweg ter hoogte van nr. 22-24. Door de verbreding van de Dribergseweg aan de oostzijde verschuift de perceelgrens over een lengte 150-200 m ongeveer 1 m in oostelijke richting. Voor fietsers en wandelaars blijft de entree gehandhaafd. De entreepijlers worden volgens de plantoelichting indien noodzakelijk enkele meters naar het oosten teruggeplaatst. De nieuwe toerit wordt verplaatst naar het noordwesten ter hoogte van de Koeburgweg. De zuidelijke hoek van het landgoed wordt door de herinrichting van de kruising Dribergseweg/Breullaan 5-7 m aan beide zijden ingekort. Hiervoor is volgens de plantoelichting op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie opgesteld. De serpentinevijver wordt verkleind en blijft in hoofdvorm intact waarbij de verborgen einden in de rododendrongroepen liggen waardoor de ruimtelijk verdwijnende vijver behouden blijft. De oeverlijn wordt aangepast en op de oever worden nieuwe rododendron groepen aangeplant met verspreid parkbomen. Monumentale hekwerken en of zichtbepalende bomen worden gehandhaafd en waar nodig westelijk verplaatst. Door de wegverbreding van de Dribergseweg en fietspad worden de voortuinen van Dribergseweg 22 t/m 26 kleiner en de toegang tot de percelen aangepast.

35.9. Vast staat als gevolg van de plannen de landgoederen en de historische as van de Driebergseweg in het plangebied zullen worden aangetast. Naar het oordeel van de Afdeling zijn de plannen evenwel niet in strijd met artikel 2.10, tweede lid, van de Verordening en de verscheidene gemeentelijke beleidsstukken waarin staat dat de cultuurhistorische waarden van de Stichtse Lustwarande behouden dan wel moeten worden versterkt. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat uit de plantoelichting volgt dat deze aantastingen zullen worden hersteld door middel van landschappelijke inpassing. Daarvoor zijn inrichtingsplannen opgesteld die zijn opgenomen in het rapport ontsluitingen. De Afdeling is van oordeel dat de raden zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat met die inrichtingsplannen de aantastingen voldoende zullen worden hersteld. Voor zover SMZ en andere aanvoeren dat binnen de bestemming "Leiding – Olie" ten onrechte bebouwing mogelijk is, overweegt de Afdeling dat deze bestemming toegekend is aan een bestaande olieleiding en dat op grond van de planregels binnen deze bestemming slechts beperkte bebouwing ten behoeve van deze leiding is toegestaan. Er bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat als gevolg van deze beperkte bebouwing de cultuurhistorische waarden zullen worden aangetast.

Het betoog faalt.

Wateraspecten

36. SMZ en andere en Stichting De Reehorst voeren aan dat als gevolg van de plannen de grondwaterstand zal dalen met negatieve effecten op het bomenbestand tot gevolg. Zij wijzen er daarbij op dat uit het verrichte onderzoek volgt dat in de aanlegfase de gevolgen op de grondwaterstand groot kunnen zijn. Voorts is volgens Stichting De Reehorst niet inzichtelijk welke compenserende maatregelen worden genomen om de daling van de grondwaterstand te compenseren.

36.1. Volgens de raden zullen er in de eindsituatie geen effecten zijn op de grondwaterstand als gevolg van de plannen. Gedurende de aanlegfase kunnen er wel effecten zijn op de grondwaterstand, maar volgens de raden kunnen daartegen maatregelen worden genomen en betreft dit een uitvoeringsaspect.

36.2. In het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist Waterhuishouding en Riolering" (hierna: het wateronderzoek) van 22 november 2013 van Arcadis zijn de gevolgen van de plannen voor de waterhuishouding en de riolering onderzocht. Volgens het wateronderzoek kunnen gedurende de aanlegfase effecten op de waterhuishouding optreden. Hoe groot deze effecten zijn, is volgens het wateronderzoek afhankelijk van de wijze van uitvoering. Voorts staat in het wateronderzoek dat zodra de voorziene ontwikkelingen zijn uitgevoerd de lekkage verwaarloosbaar is, omdat slechts 20% van het watervoerend pakket geblokkeerd wordt en uit ervaring blijkt dat dit niet tot effecten leidt. Het wateronderzoek komt tot de conclusie dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. Verder staat in het wateronderzoek dat de meeste bomen weinig gevoelig zijn voor verlagingen tot 20 cm. Voor verlagingen van meer

dan 30 cm zijn waarschijnlijk compenserende maatregelen nodig. Of maatregelen werkelijk noodzakelijk zijn, hangt volgens het wateronderzoek af van de precieze uitvoering en de periode. Als de bemaling buiten het groeiseizoen plaats vindt, is de invloed op de bomen nagenoeg afwezig. Tijdens het groeiseizoen zullen op basis van vochtmonitoring maatregelen worden genomen om negatieve effecten te voorkomen. In het geval van toenemende vochtspanning in de bodem worden watergiften uitgevoerd. Daarvoor moet volgens het wateronderzoek van te voren een bevoelingsplan worden opgesteld dat aangeeft welke bomen water nodig hebben, hoeveel water zij nodig hebben en op welke manier dat moet worden toegediend.

36.3. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raden zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat de plannen niet zullen leiden tot een daling van de grondwaterstand met negatieve effecten op het bomenbestand tot gevolg, nu in het wateronderzoek wordt geconcludeerd dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. SMZ en andere en Stichting De Reehorst hebben het wateronderzoek niet bestreden. Dat uit het wateronderzoek volgt dat gedurende de aanlegfase wel effecten op de waterhuishouding kunnen optreden doet niet af aan het voorgaande. Niet aannemelijk is gemaakt dat geen wijze van uitvoering mogelijk is waarbij is verzekerd dat negatieve effecten op het bomenbestand uitblijven.

De betogen falen.

37. Stichting De Reehorst betoogt voorts dat de gevolgen van de plannen voor de riolafvoer, de waterafvoer en de waterlopen, waaronder een zaksloot op en nabij landgoed De Reehorst onvoldoende zijn onderzocht.

37.1. De Afdeling stelt vast dat in het wateronderzoek de gevolgen van de plannen voor de riolafvoer, de waterafvoer en de waterlopen, waaronder een zaksloot op en nabij landgoed De Reehorst, zijn onderzocht. Stichting De Reehorst heeft niet aannemelijk gemaakt dat in het wateronderzoek deze gevolgen onvoldoende zijn onderzocht. Er bestaat derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de plannen in zoverre in strijd met de vereiste zorgvuldigheid zijn voorbereid.

Het betoog faalt.

37.2. Abbing en anderen betogen dat ten onrechte niet inzichtelijk is gemaakt waarom de loop van de Rijnwijckse Wetering in het plan aan de noordzijde van het spoor ter plaatse van hun gronden is voorzien in plaats van aan de zuidzijde van het spoor zoals in het ontwerp was voorzien. Zij wijzen er daarbij op dat de loop van de Rijnwijckse Wetering een belangrijke functie als vliegroute heeft voor de watervleermuis. Voorts wijzen zij erop dat hun gronden in de EHS liggen en dat als gevolg van de voorziene verlegging van de Rijnwijckse Wetering een waardevolle eik zal verdwijnen. Verder zal de uitvoering van de verlegging van de onderdoorgang volgens hen tot veel schade leiden. De bestemming "Water" is volgens Abbing en anderen ook niet uitvoerbaar. Zij zijn eigenaar van gronden met deze bestemming en hebben daarop volkstuinen. Abbing en anderen zijn niet voornemens om dit gebruik te beëindigen. Ook SMZ en andere voeren aan

dat de huidige loop van de Rijnwijckse Wetering behouden moet blijven om negatieve effecten op de watervleermuis te voorkomen.

37.3. Volgens de raad van Zeist moet de huidige onderdoorgang worden vervangen vanwege de voorziene verbreding van de spoorlijn. Om zettingsgevaar en verzakkingen van het spoor te voorkomen moet de duiker haaks op de spoorlijn komen te liggen. Volgens de raad zal er evenwel geen sprake zijn van haakse bochten, zodat de functie van de Rijnwijckse Wetering voor de watervleermuis behouden blijft.

37.4. Aan een gedeelte van de spoorlijn is in het plan van Zeist is de bestemming "Verkeer – Railverkeer" met de aanduiding "specifieke vorm van water – duiker" toegekend. Aan beide zijden van dit gedeelte van de spoorlijn is aan gronden, waaronder de gronden van Abbing en anderen, de bestemming "Water" toegekend. De gronden van Abbing en anderen liggen aan de noordzijde van de spoorlijn.

Ingevolge artikel 5, lid 5.1, aanhef en onder b, van de regels van het plan van Zeist zijn de voor de bestemming "Verkeer – Railverkeer" aangewezen gronden onder meer bestemd voor een duiker ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van water – duiker".

Ingevolge artikel 8, lid 8.1, aanhef en onder a, zijn de voor "Water" aangewezen gronden onder meer bestemd voor watergangen, waterpartijen en oeverstroken en voorzieningen ten behoeve van flora en fauna, zoals faunapassages.

Ingevolge lid 8.2 mogen op de gronden als bedoeld in lid 8.1, uitsluitend worden gebouwd andere bouwwerken, zoals bruggen, steigers, duikers en beschoeiingen, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 4 m mag bedragen.

37.5. De Rijnwijckse Wetering ten zuiden van de spoorlijn en gronden ten noorden van de spoorlijn zijn in de Verordening in de EHS opgenomen.

37.6. In het natuuronderzoek staat dat in het kader van de herprofilering van de Rijnwijckse Wetering een haakse bocht in de loop van de Wetering wordt gemaakt. Daardoor zal de functionaliteit van de aanwezige vliegroute van de watervleermuis, die het spoor ook via de bestaande onderdoorgang kruist, mogelijk worden aangetast. Indien in het kader van de herprofilering geen haakse bocht in de Rijnwijckse Wetering wordt gemaakt, worden volgens het natuuronderzoek de verbodsbepalingen in de Ffw niet overtreden.

37.7. De Afdeling is van oordeel dat de raad van Zeist in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de verlegging van de onderdoorgang van de Rijnwijckse Wetering zoals deze in het plan van Zeist is opgenomen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad ter zitting heeft toegelicht dat uit civieltechnisch oogpunt de onderdoorgang onder het spoor zoveel mogelijk haaks op het spoor dient te liggen om verzakkingen van het spoor als gevolg van remkrachten te voorkomen. De raad heeft daarbij erop gewezen dat de huidige onderdoorgang niet haaks op het spoor ligt en dat het spoor in de toekomstige situatie intensiever zal worden gebruikt. Voorts heeft de raad toegelicht dat sloop van de huidige onderdoorgang en

realisering van de nieuwe onderdoorgang op de dezelfde locatie niet mogelijk is binnen de fasering en dat dit veel meer tijd zou kosten. Abbing en anderen en SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat het voorgaande onjuist is. Voor zover wordt aangevoerd dat als gevolg van de voorziene verlegging van de Rijnwijckse Wetering de vliegroute van de watervleermuis wordt aangetast, overweegt de Afdeling dat naar aanleiding van het natuuronderzoek in het plan is voorzien in een onderdoorgang met een flauwe bocht, terwijl in het ontwerp juist was voorzien in een onderdoorgang met een haakse bocht aan de zuidzijde van het spoor. Voorts hebben Abbing en anderen niet aannemelijk gemaakt dat de voorziene verlegging van de Rijnwijckse Wetering zal leiden tot een per saldo significante aantasting van de EHS. Ook al zullen als gevolg daarvan bestaande natuurwaarden verdwijnen, met de voorziene verlegging van de Rijnwijckse Wetering zal tevens nieuwe natuur in de vorm van water worden gerealiseerd. Wat betreft de uitvoerbaarheid overweegt de Afdeling dat de raad te kennen heeft gegeven dat zo nodig tot onteigening zal worden overgegaan. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de voorziene verlegging van de Rijnwijckse Wetering niet uitvoerbaar is. Wat betreft mogelijke schade tijdens de uitvoering overweegt de Afdeling dat dit een uitvoeringaspect betreft dat in deze procedure niet aan de orde kan komen.

De betogen falen.

38. SMZ en andere betogen voorts dat de loop van de Rijnwijckse Wetering wordt verlegd om de aanleg van een kwelwaterroute ten westen van de Rijnwijckse Wetering mogelijk te maken. Deze kwelwaterroute zal volgens SMZ en andere tot negatieve effecten leiden.

De Afdeling stelt vast dat deze kwelwaterroute niet door het plan van Zeist mogelijk wordt gemaakt. Het betoog mist derhalve feitelijke grondslag.

39. SMZ en andere betogen voorts dat binnen de bestemming "Water" van het plan van Zeist ten onrechte niet is bepaald dat voor deze gronden aangewezen gronden ook zijn bestemd voor het behoud en de ontwikkeling van waarden van natuur en landschap.

39.1. De Afdeling is van oordeel dat de raad van Zeist zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het niet noodzakelijk is te bepalen dat voor de bestemming "Water" aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud en de ontwikkeling van waarden van natuur en landschap, gelet op de omstandigheid dat binnen de bestemming "Water" voorzieningen ten behoeve van flora en fauna, zoals faunapassages, zijn toegestaan.

Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

40. Stichting De Reehorst betoogt dat de uitvoerbaarheid van de plannen niet is verzekerd, omdat voor de realisering van de plannen ingrepen op landgoed De Reehorst nodig zijn en zij daarvoor geen toestemming heeft gegeven. Ook is volgens haar de financiële uitvoerbaarheid onvoldoende verzekerd, omdat niet duidelijk is of de kosten voor maatregelen tegen grondwaterdaling door de raden zullen worden gedragen.

40.1. De Afdeling overweegt dat de raden te kennen hebben gegeven dat voor zover ingrepen op landgoed De Reehorst nodig zijn voor de realisering van de bestemmingen zo nodig tot onteigening van gronden in het plangebied zal worden overgegaan of een beroep zal worden gedaan op de Belemmeringenwet Privaatrecht. Voorts hebben de raden te kennen gegeven dat maatregelen tegen grondwaterdaling zullen worden gefinancierd uit het projectbudget, dat in totaal uit 172,7 miljoen euro bestaat. Gelet hierop bestaat in hetgeen Stichting De Reehorst heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raden ervan hadden moeten uitgaan dat de uitvoerbaarheid van de plannen niet is verzekerd.

Het betoog faalt.

Conclusie

41. Gelet op hetgeen onder 17.7 is overwogen ziet de Afdeling in hetgeen McGregor heeft aangevoerd aanleiding voor het oordeel dat het plan van Utrechtse Heuvelrug, voor zover de gronden voor de beoogde fietsstraat niet in dat plan zijn opgenomen, is vastgesteld in strijd met artikel 3.1 van de Wro. Het beroep van McGregor is gegrond, zodat het plan van Utrechtse Heuvelrug in zoverre dient te worden vernietigd.

42. Gelet op hetgeen onder 19.9, 20.6, 21.1, 22.2, 24.4 en 26.2 is overwogen, ziet de Afdeling in hetgeen SMZ en andere, Copier, Van Kempen en Dijkhorst en Stichting De Reehorst hebben aangevoerd aanleiding voor het oordeel dat de plannen, voor zover het betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – Railverkeer", "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2", zijn vastgesteld in strijd met artikel 3:2 van de Awb. De beroepen van SMZ en andere, Copier, Van Kempen en Dijkhorst, voor zover ontvankelijk, en Stichting De Reehorst zijn gegrond, zodat de plannen in zoverre dienen te worden vernietigd.

43. Gelet op hetgeen onder 33.3 is overwogen ziet de Afdeling in hetgeen SMZ en andere hebben aangevoerd aanleiding voor het oordeel dat het plan van Zeist, voor zover het betreft de aanduiding "parkeergarage" en het bouwvlak voor de gronden met de bestemming "Bedrijventerrein", is vastgesteld in strijd met artikel 3:2 van de Awb. Het plan van Zeist dient in zoverre te worden vernietigd.

44. De beroepen van Abbing en anderen en Antropia, voor zover ontvankelijk, zijn ongegrond.

Instandlating rechtsgevolgen

45. De Afdeling zal bezien of aanleiding bestaat de rechtsgevolgen van de plannen wat betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – Railverkeer", "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2" in stand te laten, nu de raden verscheidene aanvullende onderzoeken ten aanzien van deze plandelen hebben overgelegd.

Geluidbelasting als gevolg van de voorziene parkeergarage aan de Stationsweg en de verlegging van de Stationsweg.

45.1. Wat betreft het onder 19.9 geconstateerde gebrek zijn twee aanvullende onderzoeken overgelegd. Het eerste aanvullende onderzoek betreft het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist Geluidsonderzoek Parkeergarage" (hierna: eerste aanvullende akoestisch onderzoek parkeergarage) van 14 augustus 2014 van Arcadis. In dit onderzoek is de geluidbelasting als gevolg van de voorziene parkeergarage op de woningen aan de Odijkerweg nader onderzocht. Daarbij is ervan uitgegaan dat er in de dagperiode van 07:00 tot 19:00 uur 1.157 verkeersbewegingen van en naar de voorziene parkeergarage zullen zijn, in de avondperiode van 19:00 tot 23:00 uur 26 verkeersbewegingen en in de nachtperiode 117 verkeersbewegingen. Voorts is als uitgangspunt genomen dat de gevels van de voorziene parkeergarage als een open stalen structuurwerk worden uitgevoerd. Het eerste aanvullend akoestisch onderzoek komt tot de conclusie dat het hoogste langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dagperiode 56 dB(A), in de avondperiode 44 dB(A) en in de nachtperiode 48 dB(A) bedraagt. Het hoogste maximale geluidniveau bedraagt in alle perioden van het etmaal 65 dB(A). Het aanvullende akoestisch onderzoek parkeergarage concludeert dan ook dat bij 100% geopende gevels de voorziene parkeergarage niet aan de geluidnormen in het Activiteitenbesluit milieubeheer voldoet. Wanneer de gevels op een aangepaste wijze worden uitgevoerd kan echter wel worden voldaan aan die geluidnormen.

45.2. Het tweede aanvullende onderzoek betreft de memo "Aanvullende berekeningen verkeersafwikkeling P&R" (hierna: tweede aanvullende akoestisch onderzoek parkeergarage) van 15 december 2015 van Arcadis. In dit onderzoek is ervan uitgegaan dat in de toekomstige situatie verkeer via de Odijkerweg van en naar de voorziene parkeergarage zal rijden. Daarbij zijn een minimale en een maximale variant onderzocht. Het tweede aanvullende onderzoek komt tot de conclusie dat in zowel de minimale als de maximale variant bij de verlegging van de Stationsweg geen sprake zal zijn van een reconstructie als bedoeld in de Wgh. Voorts wordt geconcludeerd dat de indirecte hinder als gevolg van het verkeer van en naar de voorziene parkeergarage aanvaardbaar is, omdat de geluidbelasting zowel in de maximale als de minimale variant beneden de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) per etmaal ligt die in de circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening w.m." van 29 februari 1996 staat genoemd.

45.3. Gelet op het eerste en het tweede aanvullende akoestische parkeergarage, is de Afdeling van oordeel dat het onder 19.9 geconstateerde gebrek is hersteld. Uit het eerste aanvullende onderzoek parkeergarage volgt immers dat de voorziene parkeergarage kan voldoen aan de geluidnormen in het Activiteitenbesluit milieubeheer mits de gevels op aangepaste wijze worden uitgevoerd. Voorts volgt uit het tweede aanvullende akoestisch onderzoek parkeergarage dat geen sprake zal zijn van een reconstructie als bedoeld in de Wgh of onaanvaardbare indirecte hinder indien rekening wordt gehouden met het verkeer dat via de Odijkerweg van en naar de voorziene

parkeergarage zal rijden. Copier en Van Kempen en Dijkhorst hebben deze onderzoeken niet bestreden.

Geluidbelasting als gevolg van het railverkeer

46. Wat betreft het onder 20.6 geconstateerde gebrek hebben de raden de memo "Aanvullende berekening Odijkerweg 98" (hierna: het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï) van 12 augustus 2014 van Arcadis overgelegd. In dit onderzoek is de geluidbelasting op de achtergevels van de woningen aan de Odijkerweg onderzocht. Het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï komt tot de conclusie dat de geluidbelasting op deze woningen hoger zal zijn dan in het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï was berekend. Daardoor is ook meer budget beschikbaar voor geluidreducerende maatregelen. Als gevolg daarvan zal volgens de raden een geluidscherm met een lengte van 128 m in plaats van 45 m worden aangelegd waardoor er geen sprake meer is van een wijziging van een spoorweg als bedoeld in de Wgh bij de woningen aan de Odijkerweg.

46.1. Gelet op het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï en nu de raden te kennen hebben gegeven dat een geluidscherm met een lengte van 128 m zal worden aangelegd, is de Afdeling van oordeel dat het onder 20.6 geconstateerde gebrek is hersteld. Copier en Van Kempen en Dijkhorst hebben niet aannemelijk gemaakt dat het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï onjuist is.

Geluidbelasting landgoed De Reehorst

47. Wat betreft het onder 21.1 geconstateerde gebrek hebben de raden de memo's "Aanvullend onderzoek wegverkeerslawaaï" en "Aanvullend onderzoek railverkeerslawaaï" van 10 juni 2014 van Arcadis overgelegd. In deze memo's is de geluidbelasting op twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst onderzocht. Uit de memo's volgt dat wat betreft deze gebouwen geen sprake zal zijn van reconstructie als bedoeld in de Wgh, maar wel van een wijziging van de spoorweg als bedoeld in de Wgh. Volgens de memo "Aanvullend onderzoek railverkeerslawaaï" is het niet nodig doelmatig om voor de twee onderwijsgebouwen geluidreducerende maatregelen te treffen en moeten hogere waarden worden vastgesteld. Stichting De Reehorst heeft deze memo's niet bestreden. Voorts zijn bij beslissing van bezwaar van 24 juli 2014 voor deze twee gebouwen hogere waarden verleend. Dit besluit is in rechte onaantastbaar geworden. Gelet hierop is het onder 21.1 geconstateerde gebrek hersteld.

Doelmatigheid geluidreducerende maatregelen

48. Wat betreft het onder 22.2 geconstateerde gebrek overweegt de Afdeling dat de raden naar aanleiding van het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï te kennen hebben gegeven dat een geluidscherm met een lengte van 128 m zal worden aangelegd. Gelet hierop alsmede op de memo's "Aanvullend onderzoek wegverkeerslawaaï" en "Aanvullend onderzoek railverkeerslawaaï", die niet door SMZ en andere zijn

bestreden, en op de vastgestelde in rechte onaantastbare hogere waarden voor de twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst, is de Afdeling van oordeel dat het onder 22.2 geconstateerde gebrek is hersteld.

Cumulatieve geluidbelasting

49. Wat betreft het onder 24.4 geconstateerde gebrek overweegt de Afdeling dat uit de memo "Aanvullend onderzoek railverkeerslawaaï" van 10 juni 2014 van Arcadis volgt dat de cumulatieve geluidbelasting voor de twee onderwijsgebouwen op landgoed De Reehorst beneden de maximale ontheffingswaarden voor wegverkeers- en railverkeerslawaaï ligt. Gelet hierop hebben de raden in redelijkheid ervan kunnen uitgaan dat de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van deze twee onderwijsgebouwen aanvaardbaar zal zijn. De raden hebben evenwel niet inzichtelijk gemaakt op basis van de berekende geluidbelastingen in het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï voor het spoorwegverkeerslawaaï op de woningen aan de Odijkerweg hoe groot de cumulatieve geluidbelasting op deze woningen zal zijn, waarbij deze in hoofdzaak door het railverkeerslawaaï zal worden bepaald, en afgewogen of deze aanvaardbaar zal zijn uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Gelet hierop is het onder 24.4 geconstateerde gebrek niet hersteld.

Trillingen

50. Wat betreft het onder 26.2 geconstateerde gebrek hebben de raden het rapport "Stationsgebied Driebergen-Zeist aanvullend onderzoek trillingen" (hierna: het aanvullende trillingenonderzoek) van 17 december 2014 van Arcadis overgelegd. In het aanvullende trillingenonderzoek zijn trillingmetingen uitgevoerd in woningen aan de Odijkerweg, waaronder de woning van Copier aan de Odijkerweg 98. In het aanvullende trillingenonderzoek wordt tot de conclusie gekomen dat in de toekomstige situatie de trillingintensiteit zal toenemen waardoor niet zal worden voldaan aan de streefwaarden in SBR-richtlijn deel B.

50.1. In de memo "Maatregelafweging trillingen Driebergen Zeist" (hierna: memo maatregelafweging) van 17 december 2014 van ProRail zijn vervolgens naar aanleiding van het aanvullende trillingenonderzoek maatregelen tegen trillinghinder afgewogen. Volgens de memo maatregelafweging zal bij de woning van Copier zonder het nemen van maatregelen sprake zijn van matige trillinghinder. Indien ballastmatten in combinatie met een betonplaat onder het spoor worden toegepast, wordt het trillingsniveau V_{max} in de toekomstige situatie voor de woning van Copier teruggebracht van 0,62 naar 0,47. Daarmee wordt voldaan aan de streefwaarde voor V_{max} . De overschrijding van de streefwaarde voor V_{per} in de dag en avond blijft volgens de memo maatregelafweging echter wel bestaan.

50.2. Gelet op het aanvullende trillingenonderzoek en de memo maatregelafweging, die niet door Copier zijn bestreden, en nu de raden te kennen hebben gegeven dat ballastmatten in combinatie met een betonplaat onder het spoor zullen worden toegepast, hebben de raden zich in

redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de plannen niet tot ernstige trillinghinder voor Copier zullen leiden. Gelet hierop is het onder 26.2 geconstateerde gebrek hersteld.

Conclusie

51. De geconstateerde gebreken ten aanzien van de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2" zijn hersteld. De Afdeling ziet daarom aanleiding om de rechtsgevolgen van de bestreden besluiten met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder a, van de Awb in stand te laten wat betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2".

Verzoek om bestuurlijke lus

52. De raden hebben verzocht om toepassing van de bestuurlijke lus. De Afdeling ziet geen aanleiding om de bestuurlijke lus toe te passen. Daartoe wordt overwogen dat een bestuurlijke lus in dit geval naar het oordeel van de Afdeling gelet op de aard van de niet herstelde gebreken niet zal leiden tot tijdwinst.

Voorlopige voorziening

53. De Afdeling ziet aanleiding voor het treffen van voorlopige voorzieningen als bedoeld in artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb die inhouden dat de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer" blijven gelden, met dien verstande dat na verbreding van het spoor het verbrede deel niet in gebruik mag worden genomen. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat ProRail er een groot belang bij heeft om te beginnen met werkzaamheden te beginnen, terwijl het niet herstelde gebrek ten aanzien van de cumulatieve geluidbelasting alleen ziet op het gebruik van het verbrede deel van het spoor door railverkeer en dit gebrek niet onherstelbaar is. De raden dienen de cumulatieve geluidbelasting op de woningen aan de Odijkerweg alsnog inzichtelijk te maken en af te wegen of deze aanvaardbaar zal zijn dan wel te beslissen dat extra maatregelen moeten worden getroffen.

Opdracht

54. De Afdeling ziet aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Awb de raden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug op te dragen om ten aanzien van de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer" inachtneming van deze uitspraak nieuwe plannen vast te stellen en zal daartoe een termijn stellen.

Voorts ziet de Afdeling aanleiding de raad van Zeist op te dragen om ten aanzien van het plandeel met de bestemming "Bedrijf" met inachtneming van deze uitspraak een nieuw plan vast te stellen en zal daartoe een termijn stellen.

Verder ziet de Afdeling aanleiding om de raad van Utrechtse Heuvelrug op te dragen om met inachtneming van deze uitspraak een nieuw plan vast te stellen voor zover de gronden voor de beoogde fietsstraat niet in

het plan van Utrechtse Heuvelrug zijn opgenomen en zal daartoe een termijn stellen.

55. De door de raden nieuw te nemen besluiten behoeven niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb te worden voorbereid.

Proceskosten

56. De raden van Utrechtse Heuvelrug en Zeist dienen ten aanzien van Copier en Stichting De Reehorst op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. Hierbij is in aanmerking genomen dat de beroepen van Copier tegen het plan van Zeist en tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug als samenhangende zaken als bedoeld in artikel 3 van het Besluit proceskosten bestuursrecht moeten worden beschouwd. Ook de beroepen van Stichting De Reehorst tegen het plan van Zeist en tegen het plan van Utrechtse Heuvelrug moeten als samenhangende zaken worden beschouwd. De raad van Utrechtse Heuvelrug dient voorts ten aanzien van McGregor op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld. De door McGregor op het proceskostenformulier aangegeven reiskosten van een deskundige komen niet voor vergoeding in aanmerking om de reden dat niet overeenkomstig artikel 8:60, vierde lid, van de Awb mededeling is gedaan. Ten aanzien van Van Kempen en Dijkhorst en SMZ en andere is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van Hupkes, Antropia en Abbing en anderen bestaat geen aanleiding voor een proceskostenveroordeling.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de hierna vermelde beroepen tegen het besluit van 3 maart 2014 van de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" niet-ontvankelijk:
 - a. het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Antropia B.V., behalve voor zover dat beroep is gericht tegen de wijzigingen ten aanzien van de voorziene parkeergarage;
 - b. het beroep van G.J. van Kempen en D.E.W. Dijkhorst, behalve voor zover dat beroep is gericht tegen de wijzigingen ten aanzien van de voorziene parkeergarage;
 - c. het beroep van H. Hupkes;
 - d. het beroep van de stichting Stichting De Reehorst en andere voor zover ingesteld door de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Join Ontwikkeling B.V. en Triodos Nieuwbouw B.V.;
- II. verklaart de hierna vermelde beroepen tegen het besluit van 4 maart 2014 van de raad van de gemeente Zeist tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" niet-ontvankelijk:
 - a. het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Antropia B.V.;
 - b. het beroep van G.J. van Kempen en D.E.W. Dijkhorst;
 - c. het beroep van H. Hupkes;
 - d. het beroep van de stichting Stichting De Reehorst en andere voor zover ingesteld door de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid Join Ontwikkeling B.V. en Triodos Nieuwbouw B.V.;
- III. verklaart de beroepen van de hierna vermelde appellanten tegen het besluit van 3 maart 2014 van de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" gegrond:
 - a. I.M. Copier;
 - b. de stichting Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en andere;
 - c. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McGregor Fashion Group B.V.;
 - d. de stichting Stichting De Reehorst;
 - e. G.J. van Kempen en D.E.W. Dijkhorst;
- IV. verklaart de beroepen van de hierna vermelde appellanten tegen het besluit van 4 maart 2014 van de raad van de gemeente Zeist tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" gegrond:
 - a. I.M. Copier;
 - b. de stichting Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en andere;
 - c. de stichting Stichting De Reehorst;

- V. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug van 3 maart 2014 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist":
- a. voor zover het betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – Railverkeer", "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2";
 - b. voor zover de gronden voor de beoogde fietsstraat niet in het plan zijn opgenomen;
- VI. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Zeist van 4 maart 2014 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist":
- a. voor zover het betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – Railverkeer", "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2";
 - b. voor zover het betreft de aanduiding "parkeergarage" en het bouwvlak voor de gronden met de bestemming "Bedrijventerrein";
- VII. bepaalt dat de rechtsgevolgen van de besluiten van 3 en 4 maart 2014 in stand blijven wat betreft de plandelen met de bestemmingen "Verkeer – 1" en "Verkeer – 2";
- VIII. draagt de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op om binnen 36 weken na de verzending van deze uitspraak met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen een nieuw besluit te nemen ten aanzien van:
- a. de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer";
 - b. de gronden voor de beoogde fietsstraat;
- en dit besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;
- IX. draagt de raad van de gemeente Zeist op om binnen 36 weken na de verzending van deze uitspraak met inachtneming van hetgeen in deze uitspraak is overwogen een nieuw besluit te nemen ten aanzien van:
- a. de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer";
 - b. de aanduiding "parkeergarage" en het bouwvlak voor de gronden met de bestemming "Bedrijventerrein";
- en dit besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;
- X. treft de voorlopige voorzieningen dat:
- a. de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer" in het besluit van 3 maart 2014 blijven gelden, met dien verstande dat na verbreding van het spoor het verbrede deel niet in gebruik mag worden genomen;
 - b. de plandelen met de bestemming "Verkeer – Railverkeer" in het besluit van 4 maart 2014 blijven gelden, met dien verstande dat na verbreding van het spoor het verbrede deel niet in gebruik mag worden genomen;
- XI. bepaalt dat:
- a. de onder X. en a. opgenomen voorlopige voorziening vervalt op het tijdstip van inwerkingtreding van het door de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug vast te stellen besluit als bedoeld onder VIII. en a.;
 - b. de onder X. en b. opgenomen voorlopige voorziening vervalt op

- het tijdstip van inwerkingtreding van het door de raad van de gemeente Zeist vast te stellen besluit als bedoeld onder IX. en a.;
- XII. verklaart het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Antropia B.V. tegen het besluit van 3 maart 2014 en het beroep van D.J. Abbing en anderen tegen het besluit van 4 maart 2014 ongegrond;
- XIII. veroordeelt de raden van de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist tot vergoeding van in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten ten aanzien van:
- a. I.M. Copier tot een bedrag van € 980,00 (zegge: negenhonderdtachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist dienen ieder de helft van dit bedrag te betalen;
- b. stichting Stichting De Reehorst tot een bedrag van € 980,00 (zegge: negenhonderdtachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist dienen ieder de helft van dit bedrag te betalen;
- XIV. veroordeelt de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug tot vergoeding van bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McGregor Fashion Group B.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 2.158,24 (zegge: tweeduizend honderdachtenvijftig euro en vierentwintig cent), waarvan € 1.225,00 is toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;
- XV. gelast dat de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug aan de hierna vermelde appellanten het door hen voor de behandeling van hun beroepen betaalde griffierecht vergoedt:
- € 165,00 (zegge: honderdvijfenzestig euro) voor I.M. Copier;
 - € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de stichting Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en andere, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de andere;
 - € 165,00 (zegge: honderdvijfenzestig euro) voor G.J. van Kempen en D.E.W. Dijkhorst, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;
 - € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid McGregor Fashion Group B.V.;
 - € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de stichting Stichting De Reehorst;
- XVI. gelast dat de raad van de gemeente Zeist aan de hierna vermelde appellanten het door hen voor de behandeling van hun beroepen betaalde griffierecht vergoedt:
- € 165,00 (zegge: honderdvijfenzestig euro) voor I.M. Copier;
 - € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de stichting Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en andere, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de andere;

- € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de
stichting Stichting De Reehorst.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en
drs. W.J. Deetman en mr. Th.C. van Sloten, leden, in tegenwoordigheid van
mr. A.L. van Driel Kluit, griffier.

w.g. Van Buuren
voorzitter

w.g. Van Driel Kluit
griffier

Uitgesproken in het openbaar op 11 maart 2015

703.

Verzonden: 11 maart 2015