Indocs
00023122

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 97 3440 AB WOERDEN

ProRail
T.a.v. de heer R.H. Wiemer
Postbus 2.038
3500 GA UTRECHT

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

De Bleek 10
Postbus 97
3440 AB WOERDEN
T 0348 - 487 450
F 0348 - 487 405

Contactpersoon
Dhr. drs. M. Sartorius

T 0348 - 487 460
m.sartorius@meursgeluid.nl

Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

Projectnummer
222.186.00

Zaaknummer

Uw brief

Uw kenmerk

Bijlage(n)
2

Datum 14 OKT 2014
Betreft Wijzigingsbesluit vaststelling ingevolge het Besluit geluidhinder van de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en de maatregelen voor het project "Stationsgebied Driebergen-Zeist"

Geachte heer Wiemer,

Naar aanleiding van uw ingediende wijziging van het saneringsprogramma bij brief d.d. 6 oktober 2014, kenmerk TRO/DB/GEL/RW/3637295, vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Bij besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, heb ik op uw verzoek en op basis van een door u opgesteld saneringsprogramma, de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting op de gevel en de maatregelen vastgesteld voor de saneringswoningen binnen het project "Stationsgebied Driebergen-Zeist". Tevens heb ik bij dit besluit van 30 november 2012 de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting op de gevel en maatregelen vastgesteld voor de daarvoor in aanmerking komende niet-saneringswoningen. Mijn oorspronkelijke besluit is met de beslissing op bezwaar van 24 juli 2014, met kenmerk IenM/BSK-2014/143423, op punten gewijzigd.

Gebleken is echter dat de rekenpunten op de woningen langs de Odijkerweg niet altijd juist waren gemodelleerd. Tevens is de gebouwhoogte niet altijd juist opgenomen in het model. Eén en ander heeft gevolgen voor de hoogte van de geluidbelasting op de gevels van de woningen en de doelmatigheidsafweging.

Uit uw gewijzigde saneringsprogramma blijkt dat de volgende zaken wijzigen:

1. De maatregelen wijzigen:
   In plaats van een scherm van 45 meter lang en 1 meter hoog aan de zuidzijde van het spoor tussen km 46.312 en km 46.357 kan een scherm van 128 meter lang en 1 meter hoog worden geplaats tussen km 46.235 en km 46.363.

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
14 OKT 2014
Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

2. De vastgestelde geluidbelasting wijzigen als volgt:

		eerder vastgesteld			wijzigt in	
		1,5m	4,5m		1,5m	4,5m
Odijkerweg	92	60	62		56	60
Odijkerweg	96	55	56		vervalt	
Odijkerweg	114	57			vervalt	

Deze wijzigingen heb ik verwerkt in het bijgaande wijzigingsbesluit. Ik verzoek u dit besluit te controleren en daarna met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage te leggen.
Met verwijzing naar de Algemene wet bestuursrecht vraag ik u tevens bijgaande bekendmaking aan te vullen met de datum van aanvang van de terinzagelegging en deze kennisgeving te plaatsen in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen die in de gemeente worden verspreid. Voorts verzoek ik u tijdig met mevrouw De Goey-Oosterhoff van Bureau Sanering Verkeerslawaai telefonisch in contact te treden omtrent het tijdstip van uw bekendmaking. Zij is te bereiken op telefoonnummer 0348 - 487 463. Ik zal namelijk gelijktijdig met u zorg dragen voor de landelijke bekendmaking van de beschikking door middel van een kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant.

Gaarne ontvang ik zo spoedig mogelijk een afschrift van de kennisgeving zoals deze is afgedrukt, onder vermelding van de naam van het desbetreffende blad en het tijdstip van publicatie daarvan.

Voor de goede orde deel ik u mede dat ik de eventuele bezwarenbehandeling zal aanvangen nadat de termijn voor het indienen van de bezwaren is verstreken. Het ligt in mijn voornemen te bevorderen dat de daarbij behorende procedure wordt afgerond binnen de daarvoor gestelde termijn van uiterlijk twaalf weken, waarbij ik er vanuit ga dat u (indien nodig) in een ambtsbericht een reactie op de eventueel aangevoerde bezwaren geeft.

Ik verzoek u bij verdere correspondentie het projectnummer te vermelden.

Hoogachtend,

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 97 3440 AB WOERDEN

ProRail
T.a.v. de heer R.H. Wiemer
Postbus 2.038
3500 GA UTRECHT

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

De Bleek 10
Postbus 97
3440 AB WOERDEN
T 0348 - 487 450
F 0348 - 487 405

Contactpersoon
Dhr. drs. M. Sartorius

T 0348 - 487 460
m.sartorius@meursgeluid.nl

Datum
14 OKT 2014
Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

Projectnummer
222.186.00

Zaaknummer
-

Uw brief
-

Uw kenmerk
-

Bijlage(n)
1

beschikking

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Overwegende,

dat ProRail bij brief van 28 september 2012, kenmerk TRO/DB/GEL/RW/3201262, een saneringsprogramma heeft ingediend voor het project "Stationsgebied Driebergen-Zeist";

dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu op basis van dit saneringsprogramma en met toepassing van artikel 4.23 van het Besluit geluidhinder voor de saneringswoningen de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidsbelasting en de maatregelen heeft vastgesteld bij besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, zoals gewijzigd bij besluit van 24 juli 2014, met kenmerk IenM/BSK-2014/143423;

dat de staatssecretaris op basis van het saneringsprogramma van ProRail ingevolge artikel 4.7, tweede en derde lid, en met inachtneming van artikel 4.13 en 4.14 van het Besluit geluidhinder ook voor de daarvoor in aanmerking komende overige geluidsgevoelige bestemmingen de ten hoogste toelaatbare waarden en maatregelen heeft vastgesteld bij besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, zoals gewijzigd bij besluit van 24 juli 2014, met kenmerk IenM/BSK-2014/143423;

dat is gebleken dat de situatie ter hoogte van de Odijkerweg niet geheel juist in het akoestisch onderzoek was verdisconteert;

dat herstel van bovenvermelde onjuistheid heeft geleid tot de conclusie dat een langer geluidsscherm doelmatig is en ook de vast te stellen ten hoogste toelaatbare waarden kunnen worden verlaagd danwel kunnen komen te vervallen;

dat bovengenoemde wijzigingen door ProRail zijn vastgelegd in een gewijzigd saneringsprogramma dat ProRail bij brief van 6 oktober 2014, kenmerk TRO/DB/GEL/RW/3637295 heeft ingediend;

dat het gewijzigde saneringsprogramma in overeenstemming met de wettelijke voorschriften blijkt te zijn voorbereid en tot stand te zijn gekomen;

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
14 OKT 2014
Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

dat de motivatie van ProRail ten aanzien van de maatregelkeuze overeenkomt met de uitgangspunten van mijn beleid;

dat het programma van maatregelen ongewijzigd bij de onderhavige beschikking wordt betrokken;

gelet op:

artikel 4.7, artikel 4.13, artikel 4.14, artikel 4.23 van het Besluit geluidhinder;

besluit:

Het besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, zoals gewijzigd bij besluit van 24 juli 2014, met kenmerk IenM/BSK-2014/143423, te wijzigen.

artikel I:

Het geluidsscherm ten behoeve van cluster 2 zoals vastgesteld in artikel 3 van het besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, wordt 128 meter lang in plaats van 45 meter lang. Het scherm van 128 meter loopt van kilometer 46.235 tot 46.363 en heeft een hoogte van 1,0 meter+BS.

Alle overige maatregelen zoals vastgesteld in het besluit van 30 november 2012 blijven ongewijzigd.

artikel II:

De ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting op de gevels van de saneringswoning Odijkerweg 92, zoals vastgesteld bij artikel 1 van het besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, en zijn te vinden in bijlage 1 van het besluit van 30 november 2012 wordt gewijzigd in:

Straat	Huisnr	Postcode	Hoogte [M1]	Geluidsbe-lasting ten gevolge van:	Geluids-belasting [dB]	Kadastrale registratie
Odijkerweg	92	3709 JJ	1,5	Traject 351	56	Gemeente Zeist, Sectie F, 988
Odijkerweg	92	3709 JJ	4,5	Traject 351	60	Gemeente Zeist, Sectie F, 988

artikel III:

De ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting op de gevels van de woningen Odijkerweg 96 (gemeente Zeist, Sectie F, 933) en Odijkerweg 114 (gemeente Zeist, Sectie F, 923) , zoals vastgesteld bij artikel 2 van het besluit

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
14 OKT 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, en zijn te vinden in bijlage 2 van het besluit van 30 november 2012 worden ingetrokken;

Alle overige ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting op de gevels van de woningen, zoals vastgesteld bij besluit van 30 november 2012, blijven ongewijzigd.

artikel IV:

Deze beschikking te zenden aan ProRail. Een afschrift van deze beschikking wordt toegezonden aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeist.

Bezwaar
Tegen dit besluit kan binnen zes weken na de datum van bekendmaking door middel van publicatie, op grond van de Algemene wet bestuursrecht een bezwaarschrift worden ingediend bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Bureau Sanering Verkeerslawaai, Postbus 97, 3440 AB Woerden.
Het bezwaarschrift dient ondertekend te zijn en ten minste het volgende te bevatten:
a) de naam en het adres van de indiener;
b) de dagtekening;
c) een omschrijving van het besluit waarop het geschil betrekking heeft, omvattende de datum, het kenmerk en het onderwerp ervan;
d) de gronden van bezwaar.
Bij het bezwaarschrift wordt zo mogelijk een afschrift van het besluit waarop het geschil betrekking heeft meegezonden.

Voor algemene inlichtingen over het indienen van een bezwaarschrift kan de brochure 'Bezwaar en beroep tegen een beslissing van de overheid' over voorzieningsmogelijkheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht worden aangevraagd bij: Informatie Rijksoverheid, Postbus 20002, 2500 EA Den Haag of telefonisch via telefoonnummer 1400. De brochure kan ook worden gedownload via: www.rijksoverheid.nl.

Hoogachtend,

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum
14 OKT 2014

Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

Inleidende notitie

Wijziging vaststelling ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting en de maatregelen voor het project "Stationsgebied Driebergen-Zeist",

ProRail is van plan om de het spoor rond het station Driebergen-Zeist te wijzigen. Voorafgaand aan de wijziging dient de volgende procedure te worden gevolgd.

Algemeen
In artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder is geregeld, dat niet wordt overgegaan tot wijziging van een spoorweg voordat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting die de *saneringsobjecten* vanwege de spoorweg mogen ondervinden en de maatregelen heeft vastgesteld. Er is sprake van een *saneringsobject* als het betreffende geluidsgevoelige object voor 1 januari 2007 bij de staatssecretaris is gemeld, binnen de geluidszone langs de spoorweg is gelegen en vanwege deze spoorweg op 1 juli 1987 een geluidsbelasting ondervond van meer dan 65 dB(A).

Daarnaast is in artikel 4.7 van het Besluit geluidhinder geregeld dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in dergelijke situaties tevens de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting en de maatregelen voor de overige geluidsgevoelige objecten vaststelt.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu stelt de ten hoogste toelaatbare waarden en de maatregelen vast op basis van een saneringsprogramma dat door ProRail wordt opgesteld. In het saneringsprogramma is aangegeven hoe de geluidsbelasting op de betreffende geluidsgevoelige objecten kan worden teruggebracht. Het programma dient, zo staat in artikel 4.18 van het Besluit geluidhinder, zowel de saneringsobjecten als de overige geluidsgevoelige objecten te betreffen.

Specifiek
Bij brief van 28 september 2012, kenmerk TRO/DB/GEL/RW/3201262, heeft ProRail een saneringsprogramma bij de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ingediend. Op basis van dit saneringsprogramma heeft de staatssecretaris bij besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting op de gevels van de daarvoor in aanmerking komende woningen vastgesteld. Tevens heeft ze de maatregelen vastgesteld die strekken tot het terugbrengen van de geluidbelasting tot de vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting. Dit besluit is bij beslissing op bezwaar van 24 juli 2014, met kenmerk IenM/BSK-2014/143423, gewijzigd.

Gebleken is echter dat de situatie rond de Odijkerweg niet geheel juist in het akoestisch onderzoek was verwerkt. Bij herstel hiervan bleek dat ter hoogte van de Odijkerweg een langer geluidsscherm geplaatst kan worden en dat de ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidbelasting op de gevel van verschillende woningen kan worden verlaagd of kan vervallen.

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum

Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

ProRail heeft derhalve bij brief 6 oktober 2014, kenmerk RO/DB/GEL/RW/3637295 een gewijzigd saneringsprogramma ingediend. Waarin eerder vermelde wijzigingen zijn opgenomen. Op basis van dit gewijzigde saneringsprogramma heeft de staatssecretaris bij besluit van 14 OKT 2014 besloten tot wijziging van haar oorspronkelijke besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322.

Tegen deze beschikking kunnen belanghebbenden binnen zes weken na de dag waarop het besluit bekend is gemaakt door middel van publicatie op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een bezwaarschrift indienen bij:

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Postbus 97
3440 AB WOERDEN

Het bezwaarschrift moet zijn ondertekend en bevat ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar.

Voor algemene inlichtingen over het indienen van een bezwaarschrift kan de brochure 'Bezwaar en beroep tegen een beslissing van de overheid' over voorzieningsmogelijkheden op grond van de Algemene wet bestuursrecht worden aangevraagd bij:
Postbus 51, Postbus 20002, 2500 EA Den Haag of telefonisch via de Postbus 51 Infolijn, telefoon 0800 – 8051. De brochure kan ook worden gedownload via: www.rijksoverheid.nl.

(projectnr. 222.186.00)

Directoraat-generaal Milieu en Internationaal
Directie Klimaat, Lucht en Geluid
Bureau Sanering Verkeerslawaai

Datum

Kenmerk
IenM/BSK-2014/196086

BEKENDMAKING

WET GELUIDHINDER

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu maakt bekend dat zij bij besluit van 14 OKT 2014, kenmerk IenM/BSK-2014/196086, haar besluit van 30 november 2012, met kenmerk IenM/BSK-2012/236322, dat diende ter vaststelling van de ten hoogste toelaatbare waarden van de geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen en dat diende ter vaststelling van de maatregelen, wijzigt.

Het wijzigingsbesluit en de daaraan ten grondslag liggende stukken liggen met ingang van gedurende de bezwaartermijn ter inzage bij:

- het gemeentehuis van de gemeente Utrechtse Heuvelrug te Doorn gedurende van uur tot uur en;
- het gemeentehuis van de gemeente Zeist te Zeist gedurende van uur tot uur en;
- ProRail (Moreelsepark 3 te Utrecht) gedurende van uur tot uur en;
- het Bureau Sanering Verkeerslawaai (De Bleek 10 te Woerden) gedurende werkdagen van 8.30 uur tot 17.00 uur. Mocht u van deze laatste mogelijkheid gebruik willen maken, dan dient u vooraf telefonisch contact op te nemen met het Bureau Sanering Verkeerslawaai (0348 - 487 450).

Tot het besluit behoren twee lijsten van de betrokken woningen met de daarbij vastgestelde ten hoogste toelaatbare waarde van de geluidsbelasting.

Tegen genoemd besluit kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen. De termijn voor het indienen van een bezwaarschrift bedraagt, op grond van artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht, zes weken. Deze termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit door middel van publicatie bekend is gemaakt. Het bezwaarschrift dient te worden gericht aan:

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
p/a Bureau Sanering Verkeerslawaai
Postbus 97
3440 AB WOERDEN

Het bezwaarschrift moet zijn ondertekend en bevat ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht en de gronden van het bezwaar.

Den Haag,

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
voor deze:
Het hoofd van het Bureau Sanering Verkeerslawaai,

ir. W. Soede
(projectnr. 222.186.00)

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
2 2 OKT 2014
ZAAKNR.
AAN:
BEHANDELD DD: PAR:

Aan de Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Zeist, 21 oktober 2014

Betreft: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. op het 'STAB-Verslag' Bp's Stationsgebied Driebergen Zeist

Uw nummer: 201403625/1/R6

Geachte president,

Zoals u bekend heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., mede namens de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en de Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering (hierna: Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a.), medio mei 2014 bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep aangetekend tegen de vaststellingsbesluiten van zowel de gemeente Zeist als Utrechtse Heuvelrug inzake de bestemmingsplannen voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist. Bij schrijven van de Raad van State van 10 juli 2014 heeft u aan de STAB verzocht een onderzoek in te stellen met de volgende vraag:

'*Beschrijf de feiten en de gevolgen van de betreffende bestemmingsplannen, voor zover dat nodig is voor de behandeling van de beroepen*'

Bij schrijven van 08 oktober 2014 heeft de STAB het 'STAB-Verslag (hierna: 'Verslag') aan u toegestuurd. Gezien de samenhang die er tussen de beide bestemmingsplannen bestaat, dus zowel die voor het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug als die van Zeist, worden beide plannen in het 'Verslag' gezamenlijk behandeld. Bij schrijven van 13 oktober 2014 is dat 'Verslag' doorgestuurd aan appelanten en verweerders, waarbij zij in de gelegenheid worden gesteld tot en met 27 oktober 2012 daarop hun schriftelijke zienswijze aan u kenbaar te maken. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. maken hiervan gaarne gebruik. Eerst zal een algemene reactie worden gegeven, waarna nog op een aantal specifieke punten zal worden ingegaan.

1. Algemeen

Ten eerste valt het op dat aan appellanten en verweerders kennelijk slechts een periode van 2 weken wordt geboden om hun zienswijze op het 'Verslag' aan uw kenbaar te maken. Dat zal ongetwijfeld daarmede samenhangen dat het hier om procedures gaat die onder de CHW vallen. Nu is het zo dat net gedurende deze periode ook de Herfstvakantie valt, althans in het district Midden-Nederland, zodat nu net een aantal van de vanuit de diverse organisaties direct betrokken deskundigen op vakantie (in het buitenland) zijn. Alhoewel een en ander ongetwijfeld wettelijk is vastgelegd, zou het toch mooi zijn als door de Raad van State met die vakantieperioden rekening zou worden gehouden, zoals zij overigens ook aan de STAB nu juist vanwege die vakantieperiode, namelijk die van de zomervakantie, een maand extra heeft gegeven voor het uitbrengen van haar 'Verslag'.

Verder is het u ongetwijfeld ook opgevallen dat door de beide gemeente niet alleen, zoals overigens gebruikelijk, ten aanzien van de ingediende beroepen een (uitgebreid) 'Verweerschrift', d.d. 10 juni 2014, is toegestuurd, maar eveneens bij schrijven van 14 augustus 2014 een (uitgebreide) 'Nadere Memorie', waarin tevens een aantal alsnog n.a.v. de ingediende beroepen uitgevoerde onderzoeken zijn opgenomen, zoals o.a. ten aanzien de verkeersafwikkeling bij een variant met 2x1 rijstroken (zie ook: 'Nadere memorie gemeenten', Bijlage: 8A: 'SDZ-VRI-berekening rijstrookindeling 2x1-studie'), evenals diverse nieuwe geluidsberekeningen. Eveneens zijn ook later nog, kennelijk mede in antwoord op vragen door deskundigen van de STAB dienaangaande, een aantal nadere onderzoeken

uitgevoerd, zoals o.a. een nader 'Trillingsonderzoek' (zie in deze ook het: 'STAB-'Verslag", Bijlage 3-12: 'Nadere reactie verweerders over beoordeling trillingshinder en nieuw trillingsrapport', d.d. 08 september 2014). Dat alles maakt dat behalve de vele onderzoeken die al aan beide bestemmingsplannen ten grondslag lagen (zie ook de beide Bestemmingsplannen en dan in het bijzonder de daarbij behorende bijlagen), het dossier dat voorligt inmiddels een aanzienlijke omvang heeft en ook al zal dat bij vele dossiers het geval zijn, een periode van twee weken voor het geven van een reactie, ook gezien de nieuwe informatie die telkens beschikbaar komt, moet in dat licht wel erg kort worden geacht.

Zoals ook uit het 'Verslag' duidelijk wordt beperkt de STAB zich, zoals overigens ook verzocht, tot een inhoudelijke behandeling van hetgeen in de ingediende beroepen aan de orde is. De eveneens door bepaalde appelanten aan de orde gestelde procedurele aspecten laat zij dan ook buiten beschouwing.

Als we dan het 'Verslag' zelf bekijken, dan is duidelijk dat de STAB per aan de orde gesteld thema eerst een beschrijving geeft van de feitelijke situatie, daarna van de geschillen zoals die ten aanzien van dat thema voorliggen, waarna zij haar bevindingen t.a.v. de betreffende geschillen kenbaar maakt. Zoals bekend van de STAB doet zij dat zo zorgvuldig mogelijk. Een en ander neemt niet weg, dat het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. wel is opgevallen dat aan bepaalde aspecten die wel als zodanig in hun beide beroepen aan de orde zijn gesteld buiten de behandeling zijn gelaten, zoals o.a. de opname in het 'Bestemmingsplan SDZ (gemeente Zeist)' van een duiker onder het spoor die de aanleg van een zogenaamde 'Wateraanvoerroute' mogelijk moet maken, evenals o.a. de mogelijkheid die het betreffende bestemmingsplan biedt aan een autobedrijf aan de Odijkerweg direct langs de Rijnwijcksewetering een parkeergarage te bouwen. Kennelijk werd hetgeen dienaangaande in de beroepen door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. naar voren is gebracht door de STAB van ondergeschikt belang geacht, maar het zal duidelijk zijn dat appelanten, mede gezien de gevolgen die betreffende ontwikkelingen voor de in het gebied aanwezige, het zij nog te ontwikkelen natuurwaarden met zich mee brengen, daar anders tegenaan kijken.

Dan is het appelanten opgevallen, dat alhoewel (gelukkig) een uitgebreide 'Samenvatting' aan het 'Verslag' is toegevoegd, de behandeling van de gevolgen van het Plan, ook gezien hetgeen in de ingediende beroepen aan de orde is gesteld, themagewijs heeft plaatsgevonden. Op zich is het 'Verslag' daardoor ook zeer inzichtelijk. Gezien de aan de orde zijnde problematiek lijkt dat ook logisch, ook al aangezien de aan de orde zijnde thema's veelal complex zijn en dus ook een specifieke deskundigheid vereisen. Gevolg van een en ander is o.i. echter wel dat in het 'Verslag' niet tot nauwelijks op de samenhang die er tussen de diverse thema's bestaat wordt ingegaan, terwijl de gevolgen van het ene thema voor het andere juist een van de zaken is die voor een evenwichtig en ook zorgvuldig afgewogen 'oordeel' nu juist in voorkomend geval o.i. van groot belang moet worden geacht (zie in de deze overigens ook de Awb, Afd. 3:2, art. 3:4).
Zo wordt in het 'Verslag' allereerst ingegaan op het thema 'Verkeer, bereikbaarheid en parkeren', waarna achtereenvolgens de thema's 'Geluid en trillingen', 'Natuur', Cultuurhistorie en landschap', Water' en 'Overige bezwaren' aan de orde worden gesteld. Bij verkeer wordt dan aangegeven (zie ook het: 'Verslag', Hoofdstuk 2.2: 'Noodzaak verbreding Hoofdstraat'), ook al zal daar hieronder bij de behandeling van de behandeling van de afzonderlijke thema's nog verder op worden teruggekomen, dat de '*gekozen oplossing van de gelegde bestemming (dus: 2x2 rijstroken) verkeerskundig een begrijpelijke oplossing is gezien de opeenvolging van kruispunten met een VRI*'. Zoals dan elders in het 'Verslag' aangegeven (zie ook het: 'Verslag', hoofdstuk 2.3: 'Fietspaden'), leidt een dergelijke oplossing' van 2x2 rijstroken, althans in acht nemend de richtlijnen (en ook criteria) zoals die daartoe in de: 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer' van het CROW worden aangegeven, zij het overeenkomstig de interpretatie zoals deze daaraan dan door de beide gemeenten (en kennelijk ook de STAB) wordt gegeven, dan tot de aanleg van tweerichtingen-fietspaden, waardoor je in een keer op een enorm ruimtebeslag zit, met alle gevolgen voor de in het gebied aanwezige aanwezig waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. Nu wordt later in het 'Verslag' onder het

thema: 'Natuur', dat o.i. overigens in dat 'Verslag' maar (zeer) beperkt aan de orde wordt gesteld, ook gezien hetgeen dienaangaande in de beide beroepen van appelanten naar voren is gebracht, aangegeven, dat er weliswaar van een significante aantasting van de EHS sprake is, zodat het voorliggende project enkel mag worden uitgevoerd indien er sprake is van een groot openbaar belang en indien er geen reële alternatieven zijn, maar dat er overeenkomstig het Natuurrapport aan beide voorwaarden worden voldaan (punt!). Nu wordt bij de behandeling van het thema 'Verkeer, etc.' door de STAB evenwel eveneens aangegeven, dat het wel logisch had geleken als wel degelijk ook naar mogelijke alternatieven (lees: 'varianten') was gekeken (zie in deze ook het: 'Verslag', Conclusie in alinea onderaan pag. 41), maar kennelijk was de deskundige die de rapportage over het thema 'Natuur' heeft opgesteld daarvan dan niet op de hoogte, of heeft deze daar geen acht op geslagen.
Wat betreft het al dan niet aanwezig zijn van alternatieve verkeersoplossingen hebben de beide gemeente eigenlijk vanaf het begin, kennelijk ook gezien hetgeen daartoe eerder in 2005 op een (hoger) bestuursniveau was besloten[1], steeds aan 2X2 rijstroken vastgehouden, alhoewel duidelijk was dat verkeerskundig, dus gezien de I/C-verhouding, ook (ruim) zou kunnen worden volstaan met 2x1 rijstroken[2], niet in de laatste plaats natuurlijk ook doordat door de aanleg van de tunnelbak de (grote) barrière van het spoor zou verdwijnen. Weliswaar is dan later, dus na het indienen van de beroepen (zie ook de: 'Nadere Memorie', d.d. 14 augustus 2014, Bijlage: 8A: 'SDZ-VRI-berekening rijstrookindeling 2x1-studie'), alsnog de 2x1-oplossing doorgerekend en op basis daarvan geconcludeerd dat deze oplossing niet mogelijk was, evenals ook de 'wisselstrook', maar zoals ook door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. in een nadere reactie daarop aan de STAB aangegeven (zie in deze ook Bijl. 1: 'Nadere reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. t.a.v. VRI-berekening rijstrookindeling 2x1 rijstroken'), moet o.i. een variant met 2x1 rijstroken wel degelijk mogelijk worden geacht, tenminste als er daarbij van eenrichtingsverkeer voor de Breullaan (in de richting Arnhemse Bovenweg) zou worden uitgegaan, evenals desnoods een variant van hooguit 2x1 rijstroken + 1 extra rijstrook vanuit Zeist in de richting van het Station/A12, hetzij het gebruik van deze extra rijstrook als 'wisselstrook'. Zou je dan vasthouden aan de 2x1 rijstroken, hetzij desnoods met 1 rijstrook extra, dan zou er dus in die zin geen extra ruimtebeslag bestaan, aangezien er thans over gehele lengte van het tracé tussen de beoogde (nieuwe) in- en uitritten van De Breul/Phoenix en de A-12 feitelijk al sprake is van 3 rijstroken, zij het veelal als 2x1 rijstroken met extra rijstrook voor de bus, evenals er in dat geval dus ook bij in- en uitritten van Mac Gregor/Hoofdstraat 26/de Reehorst geen extra stoplicht noodzakelijk zijn, hetgeen dan ook weer een betere doorstroming waarborgt, zeker als door 'slimme stoplichten' ook echt een groene golf wordt gewaarborgd[3], evenals de (veronderstelde) 'noodzaak' tot de aanleg tweerichtingen fietspaden dan ook niet langer aanwezig zijn, waardoor dus uiteindelijk de in het gebied aanwezige waardevolle natuur, landschap en niet op de laatste plaats de cultuurhistorie, ook gezien de ligging binnen de SLW, eenvoudigweg zou kunnen worden gespaard.
Juist door de thema's dus ook echt in onderlinge samenhang te bezien is kom je o.i. dus feitelijk tot andere 'bevindingen (lees: conclusies)' dan op basis van de behandeling van de afzonderlijke thema's zoals deze thans door de STAB heeft plaatsgevonden.

---

[1] Zie in deze o.a.: 'Overeenkomst ter uitwerking van de MIT-afspraken december 2005 over Traject-Oost (Min. Verkeer en Waterstaat e.a., 2005)' en wel de betreffende Bijlage 3: 'Basisfunctionaliteit, extra functionaliteit en de door de regio gewenste functionaliteit, verder te noemen functionaliteit Driebergen-Zeist'.
[2] Zie in deze overigens ook de daartoe in het 'Verslag' overeenkomstig het 'Handboek wegontwerp 2-13, Gebiedsontsluitingswegen (CROW-publicatie 330)' gegeven richtlijnen, waaruit eveneens naar voren komt dat er vanuit het oogpunt van wegvakintensiteit in ieder geval geen reden is om het aantal rijstroken uit breiden, aangezien de toekomstige verkeersintensiteit (in 2020) van circa 2400 pae/u ruim onder de 2800 pae/uur blijft, waarbij overeenkomstig de betreffende publicatie een overgang van Wegtype II, dus 2x1 rijstroken, naar Wegtype I, dus 2x 2 rijstroken, in overweging zou kunnen worden genomen, zij dat wegtype I wel zo veel mogelijk dient te worden vermeden.
[3] 'Slimme stoplichten' zijn stoplichten die met sensoren de aanbod van het verkeer kunnen 'waarnemen' en dat ook met andere stoplichting kunnen 'communiceren'.

Alle bevindingen zoals deze in het 'Verslag' aan de orde worden gesteld beschouwend, juist ook in hun onderlinge samenhang, eveneens in acht nemend de (wettelijke) (beleids)kaders zoals deze relevant moeten worden geacht, concluderen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. dan ook dat gezien de in het geding zijnde hoge waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie juist hier niet voor een grootschalige aanpak (lees: 2x2 rijstroken) zou moeten worden gekozen, maar voor 'maatwerk' (lees: 2x1 rijstroken, eventueel aangevuld met 1 extra rijstrook vanuit Zeist in de richting van de A-12 of een 'wisselstrook'), zodat strijdigheid met gegeven (wettelijke) (beleids)kaders wordt voorkomen, evenals het ene belang (lees: aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie) dan niet onevenredig wordt geschaad door een ander belang (lees: mobiliteit).

2. Afzonderlijke thema's

In dit hoofdstuk zal worden stilgestaan bij de afzonderlijke thema's zoals deze in het STAB-'Verslag' aan de orde worden gesteld.

2.1 Verkeer, bereikbaarheid en parkeren

In dit hoofdstuk worden door de STAB haar bevindingen aangegeven t.a.v. de beroepen zoals deze t.a.v. 'Verkeer, bereikbaarheid en parkeren' zijn aangegeven. Voor zover de ingediende beroepen eenzelfde of vergelijkbare beroepsgrond betreffen worden deze tegelijkertijd aan de orde gesteld.

Verkeer

Op basis van het beroepschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. zal het duidelijk zijn dat hier de kern van het beroep van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. ligt, aangezien met name door de het uitbreiden van het spoor van 3 naar 4 spoorbanen, evenals de verdubbeling van zowel de Driebergseweg en ook de Hoofdstraat van (in beginsel) 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken, evenals van de aanleg van tweerichtingen fietspaden, er een sterke aantasting van de in het gebied aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zal optreden en wel in het bijzonder van de aldaar aanwezige buitenplaatsen en landgoederen.
Aangezien er door de gegeven ontwikkelingen o.a. van een significante aantasting van de EHS sprake is (zie in deze overigens ook het rapport: 'Stationsgebied Driebergen-Zeist L4. 2.4.-1 Rapport Natuur (Arcadis, 2013'), kan het project overeenkomstig het voor de EHS van toepassing zijnde: 'Nee, tenzij-beginsel', zoals overigens in het STAB-'Verslag' aangegeven, enkel worden uitgevoerd indien er sprake is van een groot openbaar belang en indien er geen reële alternatieven zijn.

Zoals ook het in beroepschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. aangegeven, kunnen zij zich gezien het 'grote openbare belang' van het bereiken van een omslag van automobiliteit naar OV, niet alleen gezien de negatieve effecten van het relatief grote ruimtebeslag van de automobiliteit, maar ook gezien de milieudoelstellingen in het algemeen en de klimaatdoelstellingen in het bijzonder, erin vinden, dat met name bij het uitbreiden van het spoor van 3 naar 4 spoorbanen van een groot openbaar belang sprake is, ook om Randstadspoor/programma Hoog Frequent Spoor mogelijk te maken. Wat betreft de beoogde uitbreiding van het wegennet ligt dat duidelijk anders, ook al aangezien de 'nut-noodzaak' daarvan o.i. onvoldoende is aangetoond.

Daarnaast zijn appelanten de mening toegedaan, dat er zowel wat betreft het spoor als ook voor het verkeer er wel degelijk 'alternatieven (of zo men wil varianten)' voorhanden zijn, die tot een veel mindere aantasting van aanwezige waarden leiden.
Bij het spoor gaat het dan om het zoeken van de uitbreiding in de richting van de buitenplaats Bornia i.p.v. in de richting van Beerschoten-Willinckshof, aangezien aldaar t.a.v. het hoogopgaande eiken-beukenbos zoals dat ter plaatse op de buitenplaats Beerschoten-Willinckshof voorkomt in ecologisch opzicht veel minder waardevol bos van voornamelijk uitheemse boomsoorten voorkomt, dat ook niet gevoelig is voor zonnebrand, zoals zowel Arcadis als ook (in navolging) de STAB in hun beider rapportages veronderstellen.

T.a.v. het verkeer hebben appelanten er bij beide gemeenten steeds op aangedrongen, niet alleen vanwege de in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, maar ook gezien de duurzame ambities om van het Stationsgebied een echt: 'Landgoedstation'/'Poort van de Heuvelrug' te maken (zie in deze met name ook de 'Gebiedsvisie' van de Stichting Urgenda uit 2008), het niet direct te zoeken in grootschalige oplossingen, maar te kiezen voor 'maatwerk'. Voor iedereen zal het immers duidelijk zijn dat als ter hoogte van de Hoofdstraat/Driebergseweg, waarvan overigens door appelanten niet wordt ontkent dat het een belangrijke gebiedsontsluitingsweg is, door de aanleg van een tunnel onder het spoor die grote barrière wegvalt, aangezien het spoor aldaar nu zo'n 25 minuten per uur dichtstaat, dat daardoor dan reeds een enorme impuls aan de doorstroming van het verkeer zal worden gegeven. Juist om zorgvuldig te kunnen beoordelen of gezien het wegvallen van die barrière ook niet zou kunnen worden volstaan met 2x1 rijstroken, hebben appelanten er bovendien bij beide gemeenten op aangedrongen nu juist ook dat alternatief, eventueel aangevuld met een extra rijstrook vanuit Zeist in de richting van de A-12 of een 'wisselstrook', ook met beschikbare verkeersmodellen door te rekenen. Dat ook aangezien reeds uit de gegevens zoals deze met name uit het zogenaamde: 'Baseline 3-rapport' naar voren kwamen, duidelijk was dat op zich de capaciteit van 2x1 rijstroken, uitgedrukt in de zogenaamde: 'I/C-coëfficiënt', voldoende was om het verkeer te kunnen afwikkelen (zie in deze overigens ook hetgeen dienaangaande wordt opgemerkt in het 'Verslag', pag. 39). Wat dan evenwel nog wel een 'probleem' zou kunnen zijn, althans zo werd dat ten tijde van de behandeling van de afzonderlijke bestemmingsplannen in de beide gemeenteraden in een 'Memo' aangegeven, was de afwikkeling van het verkeer ter hoogte van de VRI's zoals deze op de diverse kruispunten waren voorzien. Dat werd op dat moment evenwel niet onderbouwd met een nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling bij 2x1 rijstroken. Uiteindelijk hebben de beide gemeenten een dergelijk verkeersonderzoek pas aangeleverd in het kader van hun 'Nadere memorie' van 14 augustus 2014 (zie ook 'Nadere memorie', Bijlage 8A: 'SDZ-berekening rijstrookindeling '2x1-studie'). Ten tijde van het bezoek van de STAB aan appelanten is uiteraard met name ook bij de uitkomsten van dit nadere onderzoek stilgestaan en hebben appelanten toen ook hun reactie t.a.v. gegeven berekeningen aan de STAB kenbaar gemaakt. Eveneens is deze reactie ook op verzoek van de STAB in een 'Nadere memo' aan hen per mail toegezonden (zie ook de betreffende Bijlage 1: 'Nadere memo Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. onderzoek 2x1 rijstroken'). Op basis van de gegevens zoals deze dan t.a.v. de afwikkeling bij de VRI's op de diverse kruispunten uit het recente Arcadis onderzoek naar voren komen, wordt o.i. duidelijk dat er met name bij de avondspits vanuit Zeist in de richting van de A-12 de wachtrijen oplopen. Dat ontstaat dan voornamelijk, zoals ook in het betreffende onderzoek aangegeven, doordat het verkeer dat vanuit De Breullaan komt dan een wachtrij voor de stoplichten bij de Stationsweg vormt, waardoor de wachtrij op de Driebergseweg voor de stoplichten bij de Breullaan/Odijkerweg zich niet binnen een rijtijden-cyclus (van maximaal 120 seconden) kan afwikkelen met dus het oplopen van de betreffende wachtrij tot gevolg. Gezien dat gegeven zou o.i. dus eenvoudigweg ook met hetzij 2x1 rijstroken worden volstaan, maar dan wel met eenrichtingverkeer op de Breullaan (in de richting van de Arnhemse Bovenweg). Daardoor zal er immers vanuit de Breullaan dan niet langer verkeer in richting van de stoplichten op de kruising van de Hoofdstraat met de Stationsweg rijden, maar ook van een kortere cyclustijd voor de stoplichten op het kruispunt Driebergsweg/Hoofdstraat/Breullaan/Odijkerweg sprake zijn en dus ook van een betere doorstroming op de as Driebergseweg-Hoofdstraat vanuit Zeist in de richting van de A-12 (zie in deze ook de bevindingen zoals aangegeven in het 'Verslag', pag. 41). Desnoods zou ook men ook met 1 rijstrook extra vanuit Zeist in de richting van de A-12 kunnen volstaan[4], hétzij met het gebruik van die extra rijstrook als 'wisselstrook', aangezien uit de gegeven verkeersberekeningen naar voren komt dat in de

[4] O.i. zou die extra rijstrook vanuit Zeist in de richting van de A-12 zich dan ook kunnen beperken tot het Stationsgebied zelf, dus vanaf de kruising van de Driebergseweg/Hoofdstraat met de Breullaan/Odijkerweg tot en met de kruising van de Hoofdstraat met de Stationsweg, aangezien het verkeer feitelijk vanaf de Stationsweg verder dan zonder belemmering door kan rijden naar de A-12, aangezien in dat geval ook geen extra stoplichten bij toekomstige in- en uitritten voor zowel Hoofdstraat 26/Reehorst/Shinty en ook Bloemenheuvel noodzakelijk zijn.

ochtendspits het grootste verkeersaanbod optreedt vanaf de A-12/Driebergen in de richting van Zeist en in de avondspits, die overigens drukker is, vanuit Zeist in de richting van de A-12/Driebergen.

Juist aangezien er bij de gekozen oplossing van een significante aantasting van de EHS sprake is, evenals van een aanzienlijke aantasting van cultuurhistorische waarden van de ter plaatse aanwezige buitenplaatsen/landgoederen, had men o.i. aan mogelijke 'alternatieven (of zo men wil varianten)' reeds vanaf het begin een plek moeten geven, zodat ook een zorgvuldige afweging en dus ook keuze mogelijk was geweest. Aangezien die mogelijke alternatieven er o.i. dus wel degelijk zijn moet de keuze van 2x2 rijstroken, met alle consequenties van dien, dus ook de keuze voor tweerichtingen fietspaden aan beide zijden van de as Driebergseweg-Hoofdstraat, dan ook o.i. in ieder geval strijdig worden geacht met het 'Nee, tenzij-beginsel' zoals dat overeenkomstig zowel het Barro als de PRV/PRS voor de EHS van kracht is (zie hiertoe verder ook onder het hoofdstuk 2.3: 'Natuur'), evenals ook de provinciale en gemeentelijke (beleids)kaders voor de CHS (zie verder ook onder het Hoofdstuk 3.4: 'Cultuur en landschap').

Parkeren
Op basis van de nadere info zoals deze door de beide gemeenten n.a.v. vragen dienaangaande door de STAB ten aanzien van de parkeerbehoefte in het Stationsgebied is gegeven en dus ook wat betreft de noodzakelijke capaciteit van de beoogde parkeergarage kunnen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. zich nu met die capaciteit verenigen, ook al blijven zij de plek alwaar die parkeergarage thans is geprojecteerd, d.w.z. direct aangrenzend aan het landgoed van de Reehorst, uitermate ongelukkig vinden. Dat dan wel afgezien van het feit dat zij natuurlijk liever zouden zien dat zoveel mogelijk treinreizigers met de fiets naar het station zouden komen, niet alleen vanuit milieuoogpunt, maar ook om het ruimtebeslag voor parkeren binnen het Stationsgebied tot een minimum te kunnen beperken.

Parkeergarage op terrein van Bochane
In het 'Verslag' wordt dienaangaande aangegeven dat met name de heer Hupkes e.a. daartegen beroep hebben aangetekend, hetgeen evenwel ook voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. geldt, zij het op andere gronden. Bij het beroep van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. gaat het dan met name om het gegeven dat de betreffende parkeergarage overeenkomstig de Verbeelding direct aangrenzend aan de Rijnwijcksewetering kan worden gebouwd, terwijl aan deze wetering, overigens ook overeenkomstig de recent door de beide gemeenten voor het Stationsgebied vastgestelde 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist', een belangrijke functie als 'natte ecologische verbinding' kan worden toegekend. In het 'Verslag' wordt hierop nu op geen enkele wijze nader ingegaan, ook niet in het hoofdstuk: 'Natuur', terwijl duidelijk zal zijn dat de bouw van een parkeergarage wel degelijk op de functie van de Rijnwijcksewetering als natte ecologische corridor een negatieve invloed zal uitoefenen, ook gezien de eisen die doelsoorten daaraan stellen.

2.2 Geluid en trillingen
In het beroepschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. wordt zoals ook het STAB-'Verslag' naar voren gebracht met name stilgestaan bij de geluidsbelasting die van de beoogde ontwikkelingen zal uitgaan en wel in het bijzonder het geen rekening houden bij de betreffende berekeningen met de goederentreinen zoals deze nog steeds van het spoor Utrecht-Arnhem (het zogenaamde Traject 351) gebruik maken, evenals zijn kanttekeningen geplaatst wijze waarop bij de maatregelen (vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening) rekening is gehouden met de cumulatie van zowel het rail- als het verkeerslawaai, waaronder dat van de A12.

Goederenvervoer
Wat betreft de gevolgen van het al dan niet rekening houden met goederentreinen bij de uitgevoerde geluidsberekeningen kunnen appelanten zich vinden in hetgeen daarover in het 'Verslag' wordt opgemerkt (zie hiertoe met name het 'Verslag', Hoofdstuk 3.3: 'Goederentreinen'), ook in reactie op hetgeen dienaangaande op de 'Nadere reactie' van

verweerders wordt aangegeven (zie wat betreft de 'Nadere reactie' van Verweerders, het STAB-'Verslag', Bijlage 3-1: 'Nadere reactie verweerders over het aantal goederentreinen'), zij het dat o.i. toch onduidelijk blijft, wat het nu in planologisch-juridische zin voor de beide bestemmingsplannen betekent dat inderdaad bij de uitgevoerde onderzoeken, dus zowel die t.a.v. het geluid als t.a.v. trillingen, geen rekening is gehouden met de goederentreinen die dus nog steeds over het tracé rijden.

Cumulatie
Ten aanzien van het vooralsnog geen rekening houden bij gegeven maatregelen met de cumulatie van het geluid van zowel railverkeer als het wegverkeer, wordt door de STAB in haar 'Verslag' aangegeven, dat de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting vanwege het railverkeer (L rl, cum) net onder de maximaal te verlenen ontheffingswaarde van 71 dB ligt die de Wgh bij 'wijzingen aan het spoor' toestaat, evenals voor het wegverkeer de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting (L vl, cum) gelijk is aan de dienaangaande in de Wgh bij een 'reconstructie van een weg' maximaal te verlenen ontheffingswaarde. In die zin zou overeenkomstig het 'Verslag' op grond van de Wgh (dus) van een nog (juist) aanvaardbare situatie sprake zijn. Als bij de gegeven berekeningen evenwel geen rekening is gehouden met (o.a.) de geluidsbelasting van de A-12, of althans het ook overeenkomstig het STAB-'Verslag' onduidelijk is of daarmede rekening is gehouden (zie ook het STAB-'Verslag', Bijlage 3.7: Cumulatie', pag. 106), evenals zoals hiervoor al aan de orde gesteld het goederenvervoer, én het eigenlijk op basis van de (wel) uitgevoerde berekeningen (zie in deze ook het rapport: 'Akoestisch onderzoek railverkeerslawaai', Bijlage 1: 'Resultaten') duidelijk is dat (voor bepaalde locaties) de maximaal te verlenen Ontheffingswaarde reeds wordt benaderd (vanwege het railverkeer) of daaraan reeds gelijk zijn (vanwege het wegverkeer) dan blijft het voor appelanten dus wel degelijk de vraag of bij de vaststellingsbesluiten wat betreft geluid dan uiteindelijk wel aan de gegeven wettelijke kaders wordt voldaan.

2.3 Natuur
In het 'Verslag' wordt eigenlijk aan het thema 'Natuur', zeker in verhouding tot de andere aan de orde gestelde aspecten, o.i. maar zeer summier aandacht besteed. Ook wordt daarbij met name gerefereerd aan hetgeen dienaangaande door verweerder in reactie op de ingediende beroepen in de betreffende 'Nota van Zienswijzen', respectievelijk het 'Verweerschrift' wordt aangegeven, maar wordt niet tot nauwelijks ingegaan op hetgeen door appelanten in hun beider beroepschriften dienaangaande is aangevoerd. Bovendien worden o.i. in het 'Verslag' toch niet altijd de juiste conclusies getrokken, tenminste zoals appelanten dat zien.

Effecten op beschermde soorten
In het STAB-'Verslag' wordt op basis van het 'Mitigatie- en Compensatierapport' en dan in het bijzonder de tabellen in betreffende paragraaf 7.2 geconcludeerd, dat '*in alle gevallen de negatieve effecten op beschermde soorten door middel van mitigatie zouden kunnen worden voorkomen*'. Bezien we evenwel het: 'Natuurrapport' en wel in het bijzonder de paragraaf die over beschermde soorten gaat, dan zal duidelijk zijn dat op basis van de in de betreffende paragraaf 4.4.2. gegeven tabel 7: 'Effecten, maatregelen en toetsing/eindoordeel FFW' er nog wel degelijk bij bepaalde (strikt) beschermde soorten, ondanks mogelijk te nemen mitigerende maatregelen, er van een negatief effect en dus overtreding sprake blijft en in die zin dus een Ontheffing noodzakelijk is (zie in deze ook het 'Natuurrapport (Arcadis, 2013)', Hoofdstuk 4.4.2: 'Eindoordeel FFW na mitigatie' en wel de betreffende Tabel 7: 'Effecten, maatregelen en toetsing/eindoordeel FFW').

Compensatie EHS
Hierbij wordt in het STAB-'Verslag' aangegeven, dat de compensatie zoals deze voor de aantasting noodzakelijk is in overeenstemming zou zijn met hetgeen daarover in de PRS/PRV is aangegeven. Wat o.i. evenwel in de PRS/PRV is aangegeven dat de compensatie minimaal gelijkwaardig moet zijn aan het verlies aan waarden en kenmerken. Nu gaat het met name bij het verlies aan bos t.g.v. de uitbreiding van het spoor ter plaatse bij de buitenplaats Beerschoten-Willinckshof om hoogopgaand eiken-beukenbos dat minimaal

100 jaar oud is. Overeenkomstig gegeven richtlijnen zoals deze eerder bij compensatie werden gehanteerd, zou dan van een kwaliteitscompensatie van meer dan 100 % sprake dienen te zijn, aangezien een dergelijk oud bos zich natuurlijk niet zo een, twee, drie laat vervangen (zie in deze ook Bijlage 2: Handleiding bestemmingsplannen (Provincie Utrecht, 2005)'[5]).

Nee, tenzij-beginsel EHS
Duidelijk is, ook overeenkomstig het 'Verslag', dat van een significante aantasting van de EHS sprake is en dat dus in die zin overeenkomstig het voor de EHS van kracht zijnde 'Nee, tenzij-beginsel' het groot openbaar belang dient te worden aangetoond, evenals of er geen alternatieven zijn.
Wat betreft die alternatieven wordt voor het spoor aangegeven, dat er weliswaar locatie-alternatieven zijn, namelijk door het spoor i.p.v. naar de zuidzijde naar de noordzijde uit te breiden, maar dat uit locatieonderzoek zou blijken dat de schade aan de noordzijde groter zou zijn aangezien door de richting van de heersende wind en de zon bij de kap van de eerste rij bomen aan de noordzijde ook grote schade zou optreden aan de volgende rij bomen. Nu hebben appelanten al vanaf het begin bij deze redenering hun vraagtekens geplaatst, maar is daar door gemeenten nooit in inhoudelijke zin gereageerd. Waar gaat het hier immers om. Zoals ook uit de diverse natuuronderzoeken naar voren komt, o.a. door het Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, maar ook door Arcadis, komt er nu juist ter plaatse van de beoogde uitbreiding van het spoor aan de zijde van de buitenplaats Beerschoten-Willinckshof zeer waardevol opgaande eiken-beukenbos voor met vele oude bomen met ook holten met o.a. de verblijfplaatsen van strikt beschermde vleermuizen (o.a. grootoorvleermuis, watervleermuis), etc. (zie in deze met name ook het 'Natuurrapport (Arcadis, 2013)', Bijlage 1: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Bureau Van den Bijtel, 2009)', Figuur 5: 'Holten in bomen', pag. 16). Door dus de uitbreiding van het spoor in de richting van Bornia te laten plaatsvinden kan dit waardevolle bos worden gespaard. Wat betreft het gevaar van windworp en ook zonnebrand zal dat zich o.i. aan de zijde van Bornia niet voordoen, aangezien de bosstrook vanwege aanwezigheid hoogopgaande bos aan zijde Beerschoten-Willinckshof in de luwte ligt en anderzijds er daar in strook direct aangrenzend aan het spoor voornamelijk meereisend naaldhout voorkomt dat niet gevoelig is voor zonnebrand.
Wat betreft de alternatieven voor de weg, wordt er hierbij in het 'Verslag' van de STAB eigenlijk alleen ingegaan op mogelijk locatie-alternatieven, waarbij het inderdaad zo is dat een uitbreiding in de richting van Beerschoten-Willinckshof daar tot een grotere aantasting, mede vanwege de er voorkomende zeer oude eiken en beuken, zal leiden dan aan de zijde van de Reehorst, maar waar het appelanten natuurlijk om gaat dat ook echt naar echte alternatieven (zo men wil 'varianten') en dus ook naar de nut-noodzaak van een verbreding van 2x1 naar 2x2 rijstroken wordt gekeken. Op basis van het voorgaande en dan in het bijzonder op basis van hetgeen dienaangaande reeds in hoofdstuk 2.1: 'Verkeer, bereikbaarheid en parkeren' aan de orde is gesteld, zal het duidelijk zijn dat appelanten van mening zijn dat op basis gegeven onderzoeken het wel degelijk mogelijk is met 2x1 rijstroken te volstaan, tenminste als van eenrichtingverkeer op de Breullaan (in de richting van de Arnhemse Bovenweg) wordt uitgegaan òf desnoods van een extra rijstrook vanuit Zeist in de richting van de A-12/Driebergen (vanaf de kruising met de Breullaan/Odijkerweg tot aan de Stationsweg), hetzij van het gebruik van deze extra rijstrook als 'wisselstrook'. Dan is o.a. pas echt van een zorgvuldige keuze sprake, waardoor een aantasting van de in het gebied aanwezige waarden van natuur, evenals die van de cultuurhistorie/landschap, grotendeels kan worden voorkomen.

Meer in het bijzonder willen appelanten hierbij nog opmerken, dat in het 'Natuurrapport', zoals overigens ook in het Beroepschrift al aan de orde gesteld, o.i. niet met alle negatieve effecten rekening is gehouden, althans deze in de gegeven effectenomschrijving niet altijd even duidelijk aan de orde worden gesteld. Zo is bijvoorbeeld de beoogde nieuwe in- en uitrit voor De Breul nu net geprojecteerd op een plek waar overeenkomstig de 'Herinrichting

[5] Zie in deze overigens ook: 'Spelregels EHS (LNV, 2007)'.

Groenraven-Oost (LNV, 2006)' in een faunapassage/ecologische corridor is voorzien (zie ook Bijlage 3: 'Groenraven-Oost (Landinrichtingscommissie, 1998)', 'Plankaart'), die uiteindelijk ook uiteindelijk zowel in de gemeentelijke Structuurvisie: 'Zeist schrijf je met een Q' (zie ook Bijlage 4: 'Structuurvisie: 'Zeist schrijf je met een Q', 'Plankaart'), als ook in de Gebiedsvisie voor het Stationsgebied (zie ook Bijlage 5: 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist (2013)', 'Kaart landschap visie') is doorvertaald. Duidelijk zal zijn dat indien die in- en uitritten worden aangelegd, dat ook zo bepaalde effecten op de aldaar aanwezige ecologische verbinding zal hebben.

Barrièrewerking spoor/weg
In het 'Verslag' wordt aangegeven dat door de beoogde verbreding van zowel het spoor als de weg de huidige situatie voor de dieren die in het gebied leven, evenals door het gebied migreren, niet zal verslechteren. Appelanten zijn evenwel van mening dat dat wel degelijk het geval is.
Ook al staan er dan hekwerken langs het spoor kleine dieren kunnen hier nog steeds het spoor passeren. Voor grotere (zoog)dieren is dat thans niet het geval, zodat het een plus is als deze hekwerken door het realisatie van zogenaamde 'verspringende hekken' het spoor alsnog kunnen passeren. De ervaring leert evenwel dat als er meer sporen komen, evenals het intensievere gebruik dat dat mogelijk maakt, het dan voor dieren dus wel degelijk moeilijker wordt het spoor te passeren en in die zin de barrièrewerking dus wel degelijk groter wordt.
Hetzelfde kan ook worden gesteld t.a.v. een uitbreiding van het wegennet van 2x1 naar 2x2 rijstroken, evenals de daarmede gepaard gaande verbreding van de fietspaden van eenrichtings- naar tweerichtingsfietspaden. Feitelijk ontstaat zo voor de dieren, zeker als daardoor niet alleen de intensiteit, maar met name ook de snelheid van het verkeer (naar verwachting) toeneemt[6], een onneembare barrière, met vele slachtoffers tot gevolg, niet in de laatste plaats aangezien ze dan 4 bereden i.p.v. 2 banen moeten oversteken[7]. Dat bij een dergelijke toename van de barrièrewerking wel degelijk de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' van bepaalde beschermde diersoorten in gevaar kan komen, evenals daardoor een (sterk) negatief effect zal optreden m.b.t. de hier aanwezige ecologische corridor en dus het functioneren van de EHS (zie in deze overigens ook hetgeen daaromtrent in de beide beroepschriften van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. wordt opgemerkt), is o.i. dan ook wel degelijk een effect waarmede bij een zorgvuldige afweging van de in het geding zijnde belangen rekening zou moeten worden gehouden.

Erf- en terreinafscheidingen
Hierbij speelt natuurlijk ook de wijze van uitvoering, bijvoorbeeld de eis dat de gegeven hekwerken ook passeerbaar zijn voor dieren, maar daarover is nu juist, i.t.t. wat daartoe eerder in de 'Concept-Nota van Zienswijzen' van de gemeente Zeist nog werd voorgesteld geen enkele passage in de betreffende bestemmingsplanregeling. Ook is duidelijk dat reeën sowieso geen hekwerken van 2 m hoog kunnen passeren, maar wel die van 1.20 m hoog, dus vandaar het voorstel van appelanten de maximale hoogte te beperken tot 2 m. Duidelijk is verder ook dat diverse gemeenten (o.a. de gemeente Bunnik en ook De Bilt), mede n.a.v. dienaangaande ingebrachte zienswijzen, de hoogte van de hekwerken die in het buitengebied als afrastering van percelen worden mogelijk gemaakt hebben teruggebracht naar 1.20 m. Dat daarvan in het bestaande bestemmingsplan 'Buitengebied Driebergen' (helaas) geen sprake is, doet o.i. daaraan niet af, niet in de laatste plaats aangezien het nu juist in het voorkomende geval om gronden met nota bene een natuurbestemming gaat die

[6] Weliswaar zal de snelheid in de toekomst worden teruggebracht naar 50 km/uur, maar de A-12 in zicht is het maar de grote vraag of automobilisten zich daar ook aan houden.
[7] En ook al klinkt dat wellicht gek, als het om voetgangers en fietsers gaat zouden op basis van de in het: 'Handboek wegontwerp 2-13, Gebiedsontsluitingswegen (CROW-publicatie 330)' daartoe gegeven richtlijnen bij wegen met 2x2 rijstroken vanwege de toegenomen barrièrewerking ongelijkvloerse kruisingen noodzakelijk zijn, juist ook om een veilige oversteek voor die verkeersdeelnemers te waarborgen, dat dan in tegenstelling tot wegen met 2x1 rijstroken, maar voor dieren zou een dergelijke toename van de barrièrewerking bij een verbreding van 2x1 naar 2x2 rijstroken dan kennelijk in een keer niet op gaan.

als compensatie voor verlies elders zijn aangemerkt (zie in deze ook Bijlage 6: 'Concept Nota van Zienswijzen (gemeente Zeist), onder reactie 0342)'.

2.4 Cultuur en landschap

Op basis van het 'Verslag' zal het duidelijk zijn dat met name bij de gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen zoals beide bestemmingsplannen voor het Stationsgebied deze mogelijk maken op zowel de aspecten Cultuur en Landschap uitgebreid wordt stilgestaan, mede op basis van de beschikbare documenten. Aangezien appelanten zich in algemene zin in de daarbij gegeven beschrijvingen van de feitelijke situatie kunnen vinden, zal hier met name bij de op basis van die beschrijvingen gegeven bevindingen worden stilgestaan.

Beschouwing/bevindingen

In het algemeen wordt per gegeven buitenplaats waarvan de waarde bij de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in het geding zijn een goede beschrijving van de feitelijke situatie van die buitenplaats gegeven, evenals van de relevante bestemmingsregelingen. Op basis van de gegeven beschrijvingen wordt dan geconcludeerd, dat de uitvoering van de plannen die de beide gemeenten voor ogen staan al met al inderdaad gevolgen heeft voor de randen van de buitenplaatsen en deze aantasting van aanwezige cultuurhistorische en landschappelijke waarden, die uiteraard afhankelijk is van het ruimtebeslag dat de gegeven ruimtelijke ontwikkelingen op de betreffende buitenplaats zal hebben, evenals van de waarden die daarbij in het geding zijn, niet is te voorkomen. Tegelijkertijd stelt men dan vast dat bij de plannen niet lichtzinnig is omgegaan met deze waarden.
En alhoewel het daarbij dan mogelijk om een weging van de in het geding zijnde waarden gaat, zijn appelanten van mening, dat door de gegeven aantastingen wel degelijk van een onevenredige aantasting sprake is. Zo is het voor bij bijna alle buitenplaatsen die worden aangetast noodzakelijk dat er nieuwe entree's worden aangelegd (voor het autoverkeer), hetgeen in een aantal van de voorkomende gevallen tot een aantasting van het oorspronkelijke ontwerp van die buitenplaats en daarmede dus ook tot het 'DNA/'Genius loci' van die buitenplaats leidt. Ook zal bijvoorbeeld bij de buitenplaats De Breul ook een gedeelte van de serpentinevijver verdwijnen, althans deze worden versmald, terwijl zo'n vijver nu net een wezenlijk deel van de buitenplaatsen van de SLW is. Verder zal bijvoorbeeld doordat bij de Reehorst de nieuwe weg dan bijna direct voor het bestaande pand, te weten het Iona-gebouw, komt te lopen, het wezenlijke besloten karakter van deze buitenplaats vrijwel geheel verloren gaan. Aantastingen die kunnen worden voorkomen indien van door de appelanten aangedragen alternatieven wordt uitgegaan.
Bovendien moeten die aantastingen dan vanuit het perspectief worden gezien dat het hier wel om een voor Nederland unieke buitenplaatsengordel gaat, die met name nu juist ook ter plaatse van het Stationsgebied Driebergen-Zeist een (zeer) hoge dichtheid aan buitenplaatsen kent. Niet in de laatste plaats wilden beide gemeenten vanwege de ligging aan de as van de Stichtse Lustwarande en ook gezien die hoge dichtheid aan buitenplaatsen van het station dan ook aanvankelijk een Landgoedstation maken, een en ander overeenkomstig de Gebiedsvisie van de Stichting Urgenda, maar heeft men dat later (helaas) weer losgelaten. Dat laat onverlet dat ook gezien de voor het onderhavige gebied van kracht zijnde beleidskaders aantastingen van die waarden hoe dan ook zouden moeten voorkomen.

Beleidskaders

Door de STAB wordt enigszins tot onze verbazing aangegeven dat de aantastingen, waarvan ook zij aangeeft dat deze in bepaalde gevallen aanzienlijk zijn, zoals o.a. voor het landgoed de Reehorst, in overeenstemming zouden zijn met relevante beleidskaders op provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Bezien we evenwel die beleidskaders, waarbij in het 'Verslag' uitvoerig wordt stilgestaan (zie ook het 'Verslag', Hoofdstuk 5.3 'Beschouwing', pag. 166-171), dan gaan deze vrijwel allen uit van het 'behouden dan wel het herstellen/verbeteren/versterken' van aanwezige cultuurhistorische waarden. Duidelijk zal zijn, ook gezien hetgeen daarover in het 'Verslag' wordt aangegeven, dat van enig behoud dan wel versterking van die waarden geen sprake zal zijn, zij het dat men wel de aantastingen, althans waar mogelijk, zo zorgvuldig mogelijk heeft geprobeerd in te passen

(zie hiertoe ook de Toelichtingen, de betreffende bijlage 33: 'Onderzoeken perceelontsluitingen')[8], maar dat laat die aantastingen natuurlijk niet onverlet.

2.5. Water

Wat water betreft spelen er zowel de effecten van de tunnelbak in de eindfase als die bij de aanleg van de tunnel. Daarnaast vinden er ook t.g.v. de voorgenomen uitbreiding van het spoor ook ingrepen in de waterhuishouding van het gebied plaats, zoals o.a. het verleggen van de duiker in de Rijnwijcksewetering.

Grondwater

Alhoewel het overeenkomstig de uitgevoerde berekening op basis beschikbare grondwatermodellen duidelijk is, dat in de eindfase t.g.v. de tunnelbak de stuwing van het grondwater aan de zijde van de Utrechtse Heuvelrug en ook daling aan zijde van de het Kromme Rijngebied relatief beperkt zal zijn, kunnen er o.i. gezien het aanwezige monumentale bomenbestand toch bepaalde negatieve effecten optreden.
In sterke mate geldt dat voor de aanleg van de tunnel. In het 'Verslag' wordt daarbij (eveneens) stilgestaan bij de onderzoeksresultaten uit het door Arcadis dienaangaande opgestelde rapport (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2014)'). Op basis van de beide beroepschriften van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. zal het duidelijk zijn dat betreffende organisaties niet zozeer de gebruikte grondwatermodellen in twijfel trekken en ook niet de uitkomsten daarvan, maar wel de conclusies zoals deze worden getrokken m.b.t. de gevolgen van de als zodanig berekende dalingen voor het in het gebied aanwezige monumentale bomenbestand. Ook al aangezien het toch om aanzienlijke dalingen gaat, zelfs tot 1 m nabij de onttrekkingen, evenals er vele monumentale bomen in directe omgeving van de toekomstige tunnelbak en ook het verlaagde stationsplein voorkomen, concluderen zij dan ook op basis van 'expert judgement' dat zonder een nader onderzoek naar zowel bodemopbouw als bewortelingspatroon van de aanwezige bomen (grote) negatieve effecten, uiteraard nog wel afhankelijk van de gekozen methode van de aanleg van de tunnelbak, niet kunnen worden uitgesloten[9]. Inderdaad is een en ander natuurlijk ook afhankelijk of de aanleg van de tunnelbak en ook het vrdieptse stationsplein in of buiten het groeiseizoen plaatsvindt, maar de vraag is dan natuurlijk wel of er ook voldoende tijd is om het werk geheel buiten het kwetsbare groeiseizoen te kunnen voltooien.

Rhijnwijcksewetering

Wat betreft de duiker in de Rijnwijcksewetering onder het spoor wordt in het 'Verslag' eigenlijk alleen stilgestaan bij het beroep van Abbing. Ook appelanten hebben hierbij evenwel in het beroep bepaalde kanttekeningen bij geplaatst, zij het dat het daarbij met name ook om de bestemming van het water zelf ging.

Daarnaast hebben zij, zoals ook in het hoofdstuk: 'Algemeen al aangegeven, in hun beroepschrift ook de nodige kanttekeningen geplaatst t.a.v. de duiker die overeenkomstig het bestemmingsplan van de gemeente Zeist wordt mogelijk gemaakt voor de aanleg van een 'Wateraanvoerroute'. Deze 'Wateraanvoerroute', voorheen o.i. onterecht als 'Kwelwaterroute' aangeduid, ook al vanwege de mogelijkheid om daarmede eveneens in voorkomende gevallen ook water vanuit de Kromme Rijn aan te kunnen voeren, kan gezien de waterkwaliteit daarvan wel degelijk negatieve effecten op de in het gebied aanwezige kwelgebieden met veelal waardevolle vegetaties hebben, zoals in de aangrenzende/nabijgelegen natuurgebieden van o.a. Rhijnwijck en ook Blikkenburg. In die zin zijn de locale natuur- en milieuorganisaties daarvan altijd een groot tegenstander

[8] Met name bij o.a. het beoogde fietspad over de landschapsheuvel op de buitenplaats Beerschoten-Willinckshof is dat o.i. overigens niet goed gelukt, aangezien het nieuwe fietspad net ter zijde van een monumentale eik is geplaatst, waarvan het maar de vraag is of deze dat zal overleven.

[9] Dat zowel eiken en met name ook beuken zeer droogtegevoelig zijn hebben de grondwaterstandsdalingen t.g.v. o.a. grondwaterwinningen t.b.v. drinkwater op de Utrechtse Heuvelrug, gecombineerd met de droge jaren '73 en ook '76 o.i. overduidelijk aangetoond. In die tijd zijn namelijk een groot aantal langs de as van de N-225 voorkomende monumentale beuken en ook eiken t.g.v. plotseling optredende watertekorten gestorven.

geweest en gaat het o.i. niet aan zonder nadere zorgvuldige onderbouwing de aanleg van die 'Wateraanvoerroute', ook al gaat het in het voorliggende bestemmingsplan dan nog slechts alleen om de duiker onder het spoor die daarvoor noodzakelijk is, al vooruitlopend op eventuele toekomstige besluitvorming daarover nu al mogelijk te maken.

2.6 Overige bezwaren
Hier zal nog kort op enkel bezwaar worden ingegaan.

M.e.r.-beoordeling
Juist aangezien er o.i. wel degelijk van alternatieven bestaan, had o.i. niet alleen een: 'Plan-MER' moeten worden opgesteld, maar deze ook in het gehele besluitvormingsproces een belangrijke rol kunnen spelen.

3. Conclusie
Alles overziend, ook in beschouwing betrekkend van hetgeen daartoe in het: 'Verslag' naar voren wordt gebracht, blijven appelanten van mening, dat de ruimtelijke ontwikkelingen die de beide bestemmingsplannen voor het Stationsgebied beogen mogelijk te maken, niet alleen tot een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie leiden, maar ook strijdig moeten worden geacht met relevante beleidskaders. Bovendien kan de vraag worden gesteld, mede gezien de in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, dat ook al zou bij de door appelanten aangedragen alternatieven dan tijdens de spitsen toch van een beperkt oponthoud/vertraging van het verkeer sprake zijn, of dat dan niet toch aanvaardbaar moet worden geacht[10].

Hoogachtend,

P. Greeven, mede namens E. Schuler van de WNZW en L. Blessing van THW

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
P/a: B. de Wolf
Kometenlaan 70
36=721 JV Bilthoven

[10] Zie in deze ook de zogenoemde 'NoMo-normen' zoals deze overeenkomstig de 'Nota Mobiliteit' tijdens de spitsen voor het rijkswegennet van kracht zijn en waarbij ook een bepaalde vertraging aanvaardbaar wordt geacht.

Bijlagen

Bijlage 1: Nadere reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. onderzoek 2x1 rijstroken
Bijlage 2: Handleiding bestemmingsplannen (Provincie Utrecht, 2005)'
Bijlage 3: Groenraven-Oost (Landinrichtingscommissie, 1998), Plankaart
Bijlage 4: Structuurvisie: 'Zeist schrijf je met een Q', Plankaart
Bijlage 5: 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist (2013)', Kaart landschap visie
Bijlage 6: Concept-Nota van Zienswijzen (gemeente Zeist), onder reactie 0342

Bijlagen

Bijlage 1: Nadere reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. e.a. onderzoek 2x1 rijstroken
Bijlage 2: Handleiding bestemmingsplannen (Provincie Utrecht, 2005)'
Bijlage 3: Groenraven-Oost (Landinrichtingscommissie, 1998), Plankaart
Bijlage 4: Structuurvisie: 'Zeist schrijf je met een Q', Plankaart
Bijlage 5: 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist (2013)', Kaart landschap visie
Bijlage 6: Concept-Nota van Zienswijzen (gemeente Zeist), onder reactie 0342

Bijlage 1

Aan de STAB
T.a.v. de heer J.H.F. Zigenhorn
Postbus 2594 AW Den Haag

Zeist, 05 september 2014

Betreft: (Voorlopige) reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o./WNZW/THW op Nadere memorie gemeente ten aanzien VRI-berekening rijstrookindeling 2x1

Geachte heer Zigenhorn,

Zoals afgesproken in ons gesprek op woensdagochtend 3 september, zouden wij nog met een drietal reacties/aanvullende stukken komen, te weten:

- mogelijkheid binnen vigerende bestemmingsplan Driebergen buitengebied om aldaar binnen de bestemming 'Natuur' al dan niet hekwerken te mogen realiseren en met welke hoogte dan;
- een aanvulling ten aanzien van de aanduiding van de Driebergseweg als monumentale structuur binnen het gemeentelijke monumentenbeleid, ook gezien hetgeen daaromtrent in het Verweerschrift van de gemeente wordt opgemerkt;
- een reactie op het Nadere stuk van de gemeente van 14 augustus 2014 waarin alsnog een doorrekening voor 2x1 rijstroken wordt gegeven, mede gezien hetgeen daaromtrent in het gesprek al naar voren is gebracht.

Loek Blessing (van THW) zal nadere info leveren t.a.v. Bp buitengebied Driebergen, Ernest Schuler (van de WNZW) over het gemeentelijke monumentenbeleid en ik (van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o.) over de doorrekening van 2x1 rijstroken door Arcadis.

Wat betreft de in Bijlage 8A van de 'Nadere memorie' van de gemeente van 14 augustus 2014 gegeven doorrekening van 2x1 rijstroken zijn door ons tijdens het gesprek een aantal kanttekeningen geplaatst, die zowel van algemene aard als meer specifiek zijn. Hieronder zet ik ze voor alle duidelijkheid nog een keer op een rij:

- Een algemene opmerking is dat men nog steeds uitgaat, ook bij de nieuwe doorrekening, van een exponentiële groei van het autoverkeer van 1.5 %, terwijl die groei, ook gezien de economisch recessie, al enige jaren stagneert. Dat is ook bevestigd in meerdere onderzoeken, o.a. van het KIM;
- Verder is het op zich natuurlijk te waarderen dat nu alsnog een doorrekening van 2x1 rijstroken heeft plaatsgevonden. De lokale natuur- en milieuorganisaties hebben reeds vanaf het begin van het proces steeds aangegeven, dat gezien de met de ontwikkelingen in het Stationsgebied in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, zij het noodzakelijk achten dat mogelijke alternatieven in kaart te worden gebracht, zodat ook een zorgvuldige afweging kan plaatsvinden. De gemeenten hebben evenwel op basis van een besluit (in het kader van het MIRT) steeds vastgehouden aan 2X2 rijstroken, terwijl er o.i. wel degelijk, zoals ook in de beide beroepschriften van de lokale natuur- en milieuorganisaties aangegeven, alternatieven mogelijk zijn, zoals 2x1 rijstroken, eventueel aangevuld met aanvullende maatregelen, óf een 'wisselstrook', beide alternatieven uiteraard inclusief mogelijke technische maatregelen, zoals een 'groene golf', LARGAS, etc.. O.i. was een dergelijke doorrekening ook wettelijk noodzakelijk, zij het niet in het kader van de opgestelde 'Vormvrije mer', dan wel in het kader van het 'Nee, tenzij', zoals dat voor de EHS van kracht is;
- Gezien het gegeven dat de lokale natuurorganisaties, mede vanwege de vakantie, slechts korte tijd over de Nadere memorie van 14 augustus 2014 de beschikking hebben moet hun reactie wel als voorlopig worden gezien en komen zij er zo nodig nog op terug in het vervolg van de procedure;
- Wat allereerst bij de gegeven doorrekeningen opvalt is dat men het verkeerskundig onderzoeksgebied feitelijk beperkt tot het Stationsgebied zelf, dus het gebied van de Hoofdstraat tussen de Breullaan/Odijkerweg en de Stationsweg. Dat terwijl het bij de beroepen zoals deze door de lokale natuur- en milieuorganisaties zijn ingediend met

name gaat om de aantasting van de landgoederen/buitenplaatsen, zoals deze nu juist buiten de directe omgeving van het Stationsgebied voorkomen, dus van de landgoederen/buitenplaatsen De Breul, Beerschoten-Willinckhof/Bloemheuvel en de Reehorst. Teneinde aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie te voorkomen zou dus o.i. met name aldaar aan het huidige wegprofiel van maximaal 3 rijstroken moeten worden vastgehouden[1], terwijl er juist binnen het wegprofiel van de Hoofdstraat tussen de Breullaan/Odijkerweg en de Stationslaan, ook gezien de verharding die daar nu toch al aanwezig is, meer ruimte aanwezig is om tot een optimalisatie van de doorstroming te kunnen komen, uiteraard wel rekening houdend met aldaar aanwezige bebouwing (o.a. het karakteristieke pannenkoekenhuis Princenhof) en ook de contouren van de buitenplaats Bornia);

- Dan de doorrekening zelf. Deze is opgebouwd uit diverse scenario's, namelijk eerst het 'Scenario 1' met één rijstrook op de richting vanaf Zeist naar de A-12 en twee vanaf de A-12 richting Zeist en vervolgens 'Scenario 2' met één rijstrook op de richting naar Zeist vanaf de A-12 en twee vanaf Zeist naar de A-12. Op basis van gegeven doorrekeningen, evenals enkele subvarianten daarop, worden er dan eveneens conclusies getrokken over de mogelijkheid van 2x1 rijstroken, evenals de zogenaamde 'wisselstrook'.
  Bezien we dan door doorrekening van 'Scenario 1' dan wordt aangegeven dat er zowel tijdens de ochtendspits als de avondspits wachtrijen zullen ontstaan op de Driebergseweg voor het verkeer vanuit Zeist, aangezien het verkeer dat voor de stoplichten bij de Breullaan/Odijkerweg staat, ook gezien de wachtrij die er staat voor het stoplicht bij de Stationsweg, niet binnen één cyclustijd kan worden afgewerkt. Die wachtrij bij het stoplicht bij de Stationsweg zou dan weer ontstaan aangezien deze (tussentijds) wordt opgevuld door het links afslaande verkeer dat afkomstig is van de Breullaan (zie ook de figuren van het rapport op pag. 5/21). Dat geldt ook in versterkte mate voor de zogenaamde 'Subscenario 1B'.
  Bij de doorrekening van 'Scenario 2' valt het op dat ook daar met name ter hoogte van de kruising van de Hoofdstraat met de Breullaan/Odijkerweg zich een wachtrij vormt, maar deze (uiterst) beperkt is en o.i. niet zodanig is dat daarvoor 2x2 rijstroken noodzakelijk is, zeker niet over het gehele tracé van de A-12 tot aan de Koeburgweg/nieuwe entree buitenplaats De Breul;
- Bezien we de gegeven berekeningen, nog steeds uitgaande van een exponentiële groei van de automobiliteit, die o.i. ook gezien de omslag die men juist hier naar de fiets en het OV wil bereiken dus niet reëel is, dan zou o.i. toch eenvoudig met 2x1 rijstroken kunnen worden volstaan. De oplossing ligt dan hierin, dat men op de Breullaan eenrichtingverkeer voor het autoverkeer maakt en wel in de richting vanaf het Station/Hoofdstraat naar de wijk Kerckebosch/Zeist (zie ook Bijlage 1: Voorstel afwikkeling verkeer'). In dat geval zal immers de (wacht)rij voor het stoplicht op de Hoofdstraat bij de Stationsweg (in de richting van de A-12) niet tussentijds oplopen, aangezien er niet langer verkeer vanuit de Breullaan aan zal worden toegevoegd. Daardoor zal dus de stagnatie voor het verkeer vanaf de Driebergseweg in de richting van de A-12 wegvallen en dus gewoon in een keer kunnen doorstromen. Bovendien zal dan aangezien er geen auto's meer bij het stoplicht op de Breullaan staan de cyclustijd op deze kruising veel korter kunnen worden, hetgeen de doorstroming van het verkeer op de Driebergseweg en dus ook Hoofdstraat eveneens bevordert.
  Juist ook eenrichtingverkeer op de Breullaan is o.i. eenvoudig mogelijk aangezien de wijk Kerckebosch gezien de herontwikkeling die daar thans plaatsvindt anders zal worden ontsloten. Zo zal de huidige ontsluitingsweg die het dichtst bij de Breullaan is gelegen, te weten de Margrietlaan, grotendeels worden opgeheven teneinde het zogenaamde 'Scheggenmodel' mogelijk te maken en de ontsluiting dus (ook) eenvoudig via de nieuwe Kerckeboschlaan en dan Prinses Marijkelaan, Oranje Nassaulaan, Heideweg in de richting van de Driebergseweg kunnen verlopen (zie ook Bijlage 2: Kaartje nieuwe opzet wijk Kerckebosch). Dat betekent weliswaar een beperkte omrijfactor voor het autoverkeer, maar als daardoor een relatief grootschalige aantasting van de landgoederen kan worden voorkomen, is dat het o.i. meer dan waard. In elk geval is het

[1] Dat wegprofiel bestaat aldaar thans uit 2x1 rijstroken voor de auto, plus een vrije busbaan, maar zou uiteraard als doorstroming auto's is gewaarborgd ook anders kunnen worden ingedeeld.

de vraag waarom gezien de aantasting van het EHS (en ook CHS), een bestuursorgaan deze voor de hand liggende variant niet overweegt;

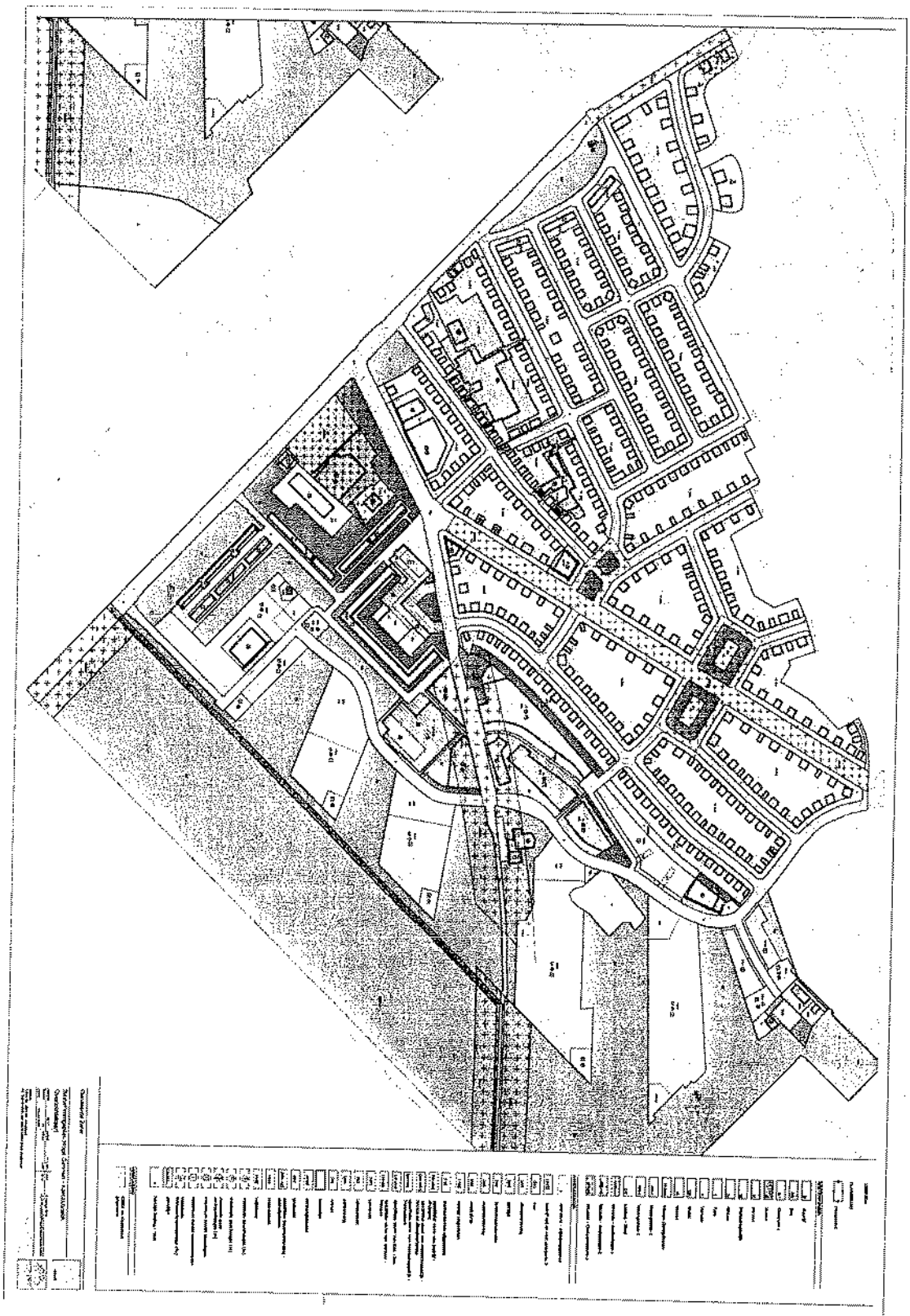
- Voor zover eenrichtingsverkeer op de Breullaan uiteindelijk toch niet mogelijk zou blijken, zou dus nog altijd overeenkomstig gegeven berekeningen kunnen worden volstaan met 2 rijstroken vanaf Zeist in de richting van de A-12 en 1 rijstrook vanaf A-12 richting Zeist, dus in totaal 3 rijstroken, waarbij de toekomstige verkeersafwikkeling dan dus overal binnen het bestaande profiel kan worden afgewerkt, met dus het behoud van aanwezig waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie;
- Tenslotte wordt over de zogenaamde 'wisselstrook' in de Nadere memorie aangegeven dat deze verkeerskundig niet zou werken, aangezien uit de eerdere berekeningen zou volgen dat één rijstrook niet zou volstaan, zowel in ochtend- als avondspits. De 'wisselstrook' zou moeilijk in te passen zijn.
  Nog afgezien van bovenstaande kanttekeningen die bij gegeven berekeningen voor de beide Scenario's zijn aangegeven, tekenen wij daarbij allereerst aan dat juist in het gebied van het Station zelf, dus in het gebied van de Hoofdstraat tussen de Breullaan/Odijkerweg en Stationsweg, zoals overigens ook hiervoor al aangegeven, o.i. wel eenvoudig van 2x2 rijstroken kan worden uitgegaan, vanwege het relatief beperkte extra ruimtebeslag dat dat met zich meebrengt t.o.v. de reeds aanwezig verharding. De problematiek van de wegverbreding speelt wat ons betreft dus met name ter hoogte van de buitenplaatsen Beerschoten-Willinckshof, De Reehorst en de Breul. Dus voor juist die tracégedeelten moet gezien het extra ruimtebeslag die 2x2 rijstroken aldaar met zich meebrengt een 'wisselstrook' echt relevant worden geacht. Daarnaast moet een 'wisselstrook' o.i. bij de hier voorkomende verkeersproblematiek, althans voor zover daarvan kan worden gesproken, wel degelijk van toepassing worden geacht, aangezien met name de ochtendspits vanaf de A-12 in de richting van Zeist én anderzijds de avondspits vanuit Zeist in de richting van de A-12 veruit het drukste zijn (zie in deze o.a. ook: Verkeerskundige advisering SDZ (Arcadis, 2013)', Tabel 2: Verkeersbelasting per rijrichting op de kruispunten, pag. 11).
  Verder vinden wij ook het aangeven bezwaar tegen de wisselstrook m.b.t. tot de verkeersveiligheid geen hout snijden: Bussen en auto's richting de Odijkerweg zouden enkele rijstroken moeten oversteken om bij de voorsorteerstrook te kunnen komen. Het gaat hier allereerst om het oversteken van (slechts) één rijstrook. En niet om meerdere rijstroken. Een in Nederland op vierbaanswegen/kruispunten volstrekt geen ongebruikelijk situatie. Verder kan het verkeer natuurlijk al van de 'wisselstrook' gebruik maken om voor te sorteren. Dan behoeft er helemaal geen rijstrook meer overgestoken te worden.
  Tenslotte doet het probleem van de oversteek van een rijstrook zich ook voor bij een uitvoering van 2 x 2 rijstroken;
- Tenslotte blijft het natuurlijk de vraag of enige stagnatie tijdens de beide spitsen niet aanvaardbaar moet worden geacht, als daardoor een aantasting van waardevolle landgoederen/buitenplaatsen kan worden voorkomen.

Conclusies:
Er wordt een onwaarschijnlijke hoge groei van het autoverkeer verondersteld.
Een voor de hand liggende variant bij de 2x1 rijstroken, namelijk eenrichtingverkeer op de Breullaan, is niet betrokken bij de mogelijkheden. Voor zover dan toch niet met 2x1 rijstroken kan worden volstaan voldoet gezien de uitgevoerde berekeningen in ieder geval de optie van 2 rijstroken van Zeist in de richting van de A12 en 1 rijstrook vanaf de A12 in de richting van Zeist.
In de beoordeling van de 'wisselstrook' wordt deze op een minder voor de hand liggende plaats gelegd. En de aangevoerde bezwaren tegen een 'wisselstrook' snijden in het geheel geen hout.

Patrick Greeven, mede namens Ernest Schuler en Loek Blessing

Bijlage 1: Voorstel afwikkeling verkeer

Bijlage 2: Scheggen model nieuwe wijk Kerckebosch



4.5.2 Groene contour en compensatiebeginsel

Inleiding

In het streekplan wordt in § 7.5 ingegaan op gebieden met een groene contour, waarbinnen het "nee, tenzij-beleid" geldt. In § 7.12 wordt ingegaan op het compensatiebeginsel. Deze twee paragrafen moeten in samenhang worden gelezen. Het compensatiebeginsel is immers een onderdeel van de "nee, tenzij-afweging": plannen, projecten en handelingen die wezenlijke kenmerken of waarden van een gebied met een groene contour significant aantasten, zijn slechts mogelijk indien sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven beschikbaar zijn. Het verloren gaan van de waarden dient dan echter te allen tijde door mitigerende maatregelen te worden verzacht en door inrichting van nieuwe natuur elders te worden gecompenseerd. Dit beleid is in overeenstemming met het rijksbeleid (Nota Ruimte).

Wel moet daarbij worden aangetekend dat in de streekplanparagraaf over het compensatiebeginsel een aantal gebieden die in de streekplanparagraaf over de groene contour nog niet waren genoemd, ook onder het 'nee, tenzij-beleid" (en daarmee onder de werking van het compensatiebeginsel) zijn gebracht. Het betreft grootschalige openbare recreatiegebieden met in ieder geval 50.000 bezoekers per jaar en bosareaal als bedoeld in de Boswet.

Om verwarring te voorkomen worden het "nee, tenzij-beleid", met inbegrip van het compensatiebeginsel hier integraal toegelicht, ook voor de genoemde recreatie- en boswetgebieden.

Soortenbeleid

Het algemene provinciale beleid ten aanzien van de bescherming van natuur- en landschapswaarden is in de werkdocumenten Soortenbeleid Fauna en Flora, in het Plan van Aanpak Ecologische verbindingszones en in andere documenten nader uitgewerkt.

Bij plantoetsing is het van belang om steeds te toetsen op actueel aanwezige waarden, of deze nu binnen of buiten een groene contour voorkomen. Wel is het zo dat, indien waarden op basis van vrijwilligheid tot stand zijn gekomen, wij het niet passend vinden als dit zou leiden tot extra beperkingen voor het agrarisch gebruik. Dit laat onverlet dat wij via het stimuleren van agrarisch natuurbeheer en de provinciale subsidieregeling Kleine Landschapselementen dergelijke waarden wel in stand willen houden en waar mogelijk versterken.

Het provinciaal natuurbeleid richt zich op karakteristieke Utrechtse biotopen en op soorten die bedreigd zijn, dan wel gebonden zijn aan karakteristieke Utrechtse biotopen. Hiervoor zijn, naast de landelijk vastgestelde Rode lijsten, voor de provinciaal bedreigde fauna en flora tevens Oranje lijsten opgesteld. De Rode en Oranje lijsten zijn bedoeld om soorten voor lokaal dan wel regionaal of nationaal uitsterven te behoeden.

Als binnen de grenzen van een bestemmingsplan soorten voorkomen die genoemd worden in de Europese Habitatrichtlijn, bijlage IV, moet aangegeven worden om welke soorten het gaat en dient het bestemmingsplan rekening te houden met strikte bescherming van deze soorten.

Als binnen de grenzen van een bestemmingsplan soorten voorkomen die genoemd worden in de Europese Habitatrichtlijn, bijlage II of die beschermd zijn via de Flora- en faunawet, dan moet aangegeven worden om welke soorten het gaat. De flora- en faunawet onderscheidt drie categorieÏn van soorten met ieder hun eigen beschermingsregime en criteria voor ontheffing. . Aangegeven dient te worden om welke soorten het gaat en de gevolgen van de voorgenomen bestemming op het voorkomen van de beschermde dieren en planten moeten worden beschreven. Als na afweging van de daarbij in aanmerking komende belangen aantasting van een deel van het leefgebied onvermijdelijk blijkt, dan moet het bestemmingsplan waarborgen bevatten om deze aantasting tot het uiterste te beperken en - afhankelijk van de soorten - tevens te voorzien in compenserende maatregelen. Als ontheffing van de Flora- en faunwet nodig is, moet het bestemmingsplan aannemelijk maken dat redelijkerwijs te verwachten is dat die ontheffing verleend zal kunnen worden.

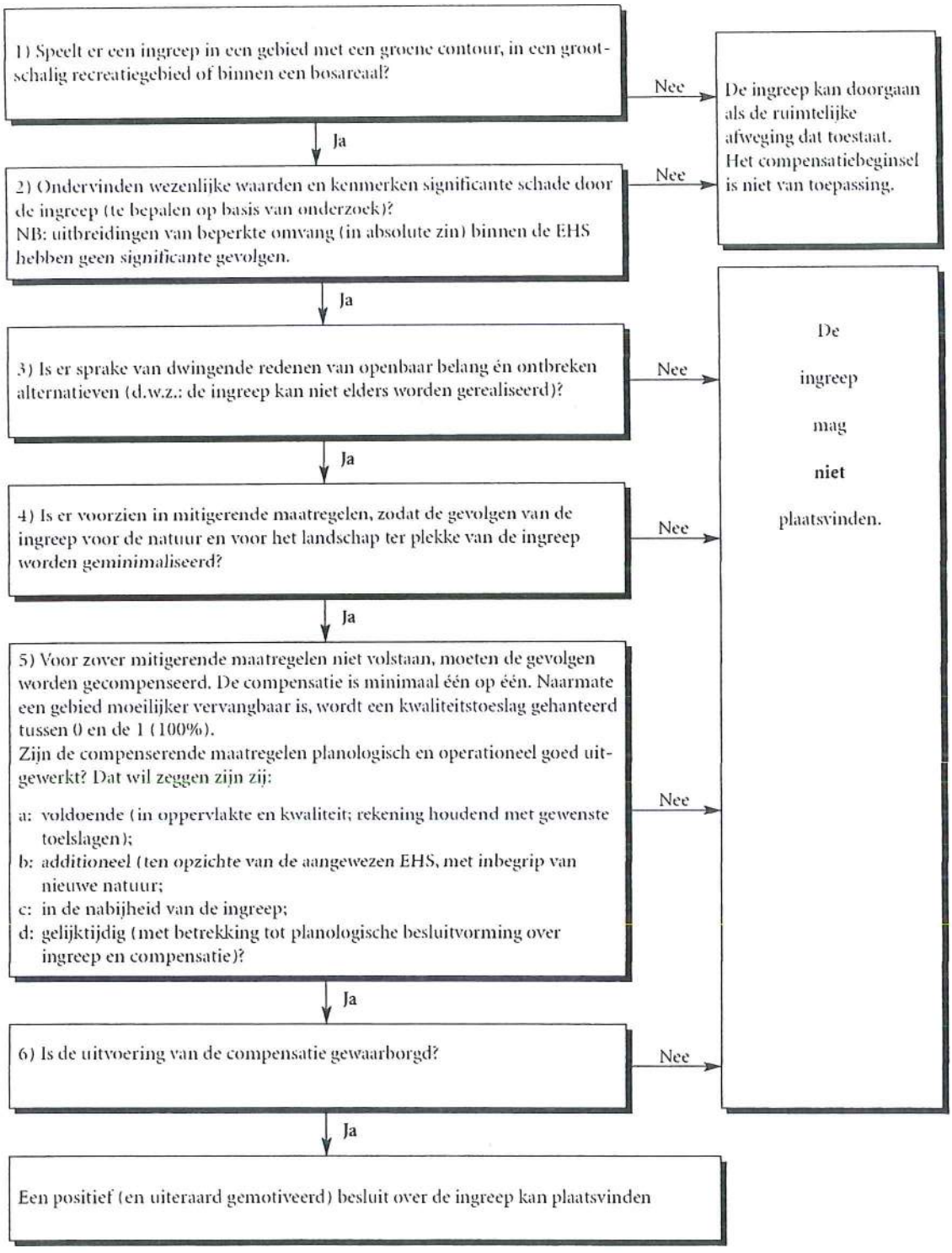
Als binnen de grenzen van een bestemmingsplan Rode lijstsoorten dan wel Oranje lijstsoorten voorkomen dan moeten deze aanwezige bedreigde natuurwaarden in beeld gebracht worden. Vanuit het provinciaal natuurbeleid wordt een bestemming voorgestaan die kansen biedt voor behoud en versterking van deze natuurwaarden. Voor de minst bedreigde categorieÏn "kwetsbaar", "gevoelig" en "in Utrecht

potentieel bedreigd" geldt dit met name voor concentraties van deze soorten en niet voor incidenteel voorkomen. Voor de categorieën "op het punt van verdwijnen", "ernstig bedreigd" en "bedreigd" geldt ook bij incidenteel voorkomen dat de soort bescherming behoeft.

Ecologische verbindingszones zijn onderdeel van de EHS en daarvoor geldt dus de "nee, tenzij-benadering". Ecologische verbindingszones kunnen naast de natuurfunctie ook een andere functie hebben, bijvoorbeeld water of recreatie. In die situaties is een dubbelbestemming aanvaardbaar.

De provincie faciliteert bij het leveren van natuurinformatie. De provinciale RER-Ecodatabank bevat verspreidingsgegevens flora en fauna van de gehele provincie Utrecht. Deze zijn op aanvraag leverbaar. In 2006 publiceert de provincie op de website indicatiekaarten van het voorkomen van soorten van de Habitatrichtlijn, bijlage IV. Een hulpmiddel bij de beoordeling van actuele natuurwaarden is de Handreiking functietoekenning op basis van botanische waarden, kortweg "Handreiking BORO" genoemd (= Botanische waarden en ruimtelijke ordening).

Nee, tenzij-benadering en compensatie.
Het nee, tenzij-beleid is een getrapte benadering. In bijgaand stappenschema is dit nader toegelicht. Projecten binnen gebieden met een groene contour en binnen genoemde recreatie en bosgebieden, dienen aan de hand van deze stappen te worden afgewogen. De basis voor deze stappenbenadering is uiteraard een goede beschrijving van de in het gebied voorkomende wezenlijke kenmerken en waarden in het bestemmingsplan (Beleidsregel 1). Zo veel mogelijk moet voorkomen worden dat de vraag naar de wezenlijke kenmerken van het gebied pas wordt gesteld op het moment dat een ingreep zich aandient (bij stap 2 uit het schema).
Het streekplan geeft in § 7.5 en § 7.12 aan dat van een dergelijke beoordeling op projectniveau kan worden afgeweken, als een nee, tenzij-benadering op gebiedsniveau wordt gehanteerd, waarbij sprake moet zijn van een kwaliteitsimpuls, bezien op het niveau van het betreffende gebied, de zogenaamde saldobenadering. Deze saldobenadering geldt alleen voor de EHS. Bij de saldobenadering wordt een combinatie van projecten en handelingen in samenhang bezien, met het doel de kwaliteit en/of kwantiteit van de EHS op gebiedsniveau te verbeteren.


1) Speelt er een ingreep in een gebied met een groene contour, in een grootschalig recreatiegebied of binnen een bosareaal?
Nee
De ingreep kan doorgaan als de ruimtelijke afweging dat toestaat. Het compensatiebeginsel is niet van toepassing.
Ja
2) Ondervinden wezenlijke waarden en kenmerken significante schade door de ingreep (te bepalen op basis van onderzoek)?
NB: uitbreidingen van beperkte omvang (in absolute zin) binnen de EHS hebben geen significante gevolgen.
Nee
Ja
3) Is er sprake van dwingende redenen van openbaar belang én ontbreken alternatieven (d.w.z.: de ingreep kan niet elders worden gerealiseerd)?
Nee
Ja
4) Is er voorzien in mitigerende maatregelen, zodat de gevolgen van de ingreep voor de natuur en voor het landschap ter plekke van de ingreep worden geminimaliseerd?
Nee
Ja
5) Voor zover mitigerende maatregelen niet volstaan, moeten de gevolgen worden gecompenseerd. De compensatie is minimaal één op één. Naarmate een gebied moeilijker vervangbaar is, wordt een kwaliteitstoeslag gehanteerd tussen 0 en de 1 (100%).
Zijn de compenserende maatregelen planologisch en operationeel goed uitgewerkt? Dat wil zeggen zijn zij:
a: voldoende (in oppervlakte en kwaliteit; rekening houdend met gewenste toelslagen);
b: additioneel (ten opzichte van de aangewezen EHS, met inbegrip van nieuwe natuur;
c: in de nabijheid van de ingreep;
d: gelijktijdig (met betrekking tot planologische besluitvorming over ingreep en compensatie)?
Nee
Ja
6) Is de uitvoering van de compensatie gewaarborgd?
Nee
Ja
Een positief (en uiteraard gemotiveerd) besluit over de ingreep kan plaatsvinden
De ingreep mag niet plaatsvinden.

Ad 1)
De gebieden met een groene contour zijn vermeld in de kaartbijlage van het streekplan. Het aantal grootschalige openbare recreatie-inrichtingen is beperkt. Het gaat om gebieden met minimaal 50.000 bezoekers per jaar, zoals de Maarsseveense Plassen en het Henschotermeer.
De bosarealen zijn eveneens onder het nee, tenzij-beleid gebracht, omdat deze vaak een aanmerkelijke natuurwaarde vertegenwoordigen, ook als deze niet binnen de EHS (en dus de groene contour) zijn gelegen.

Ad 2)
Ingrepen zonder significante gevolgen binnen de groene contour zijn dus wel mogelijk. Daarbij moet vooraf gedacht worden aan uitbreiding van reeds in het gebied aanwezige functies. In het streekplan is er bewust voor gekozen de EHS ruim te begrenzen en bestaande functies binnen het gebied niet te "exclaveren" (uitsluiten). Dat geldt met name ook voor de Heuvelrug. Het nee, tenzij-beleid betekent niet dat bestaande functies helemaal "op slot" gaan. Wel geldt voor functies binnen de EHS een strenger beoordelingsregime dan daarbuiten. Binnen de EHS staat immers het behoud en de ontwikkelingen van een samenhangend stelsel van natuur- en landschapswaarden voorop. Dat betekent ook dat naar de geschiedenis van de rode functies zal worden gekeken. Er moet rekening mee worden gehouden dat deze niet kunnen blijven groeien en bij elke bestemmingsplanherziening opnieuw uitbreidingsruimte krijgen. Op den duur zou er van de EHS dan te weinig overblijven.
Ook ingrepen buiten, maar wel in de nabijheid van de EHS, kunnen van invloed zijn op die EHS. Ook die ingrepen zullen daarom nader op hun gevolgen moeten worden onderzocht en beoordeeld.

Om te kunnen beoordelen of sprake is van significante aantasting, dient onderzoek plaats te vinden. Dat onderzoek kan alleen achterwege blijven als sprake is van "uitbreidingen van geringe omvang (in absolute zin)". Onder beperkte omvang wordt in zijn algemeenheid verstaan:
- woningen: vergrotingen tot 600 m², tenzij het gaat om bestaande kleine woningen met een specifieke geschiedenis (zoals bedoeld in paragraaf 4.4. van het Servicedeel van deze handleiding); groei tot 250 m² is altijd aanvaardbaar;
- vergroting van bijgebouwen bij woningen tot 50 m²;
- bedrijfsgebouwen: uitbreidingen tot 100 m² en niet meer dan 15%;
- instellingen: uitbreidingen van 150 m²;
- parkeerterreinen: uitbreidingen van bestaande terreinen tot maximaal 150 m².

Deze beperkte uitbreidingen moeten wel zodanig zijn gesitueerd en vormgegeven dat de EHS geen schade wordt berokkend, dat wil zeggen: zo dicht mogelijk tegen bestaande bebouwing en binnen reeds als "verstoord" aan te merken terrein. Ook voor deze kleine uitbreidingen kan het daarom verstandig zijn vooroverleg met de provincie te voeren.
Indien het gaat om uitbreidingen van meer dan geringe omvang is locatiespecifiek onderzoek nodig, om zowel de actuele als de potentiële kenmerken en waarden van de locatie in beeld te brengen, binnen de context van de omgeving (functioneren van de EHS in breder verband). In het onderzoek moeten de gevolgen van de ingreep voor de volgende kenmerken en waarden aan de orde komen:
- De in het gebied voorkomende plant- en diersoorten (zie ook de tekst bij de eerste beleidsregel; onderzoek in het kader van flora- en faunawet);
- De bij het gebied behorende natuurdoelen en -kwaliteiten/-potenties;
- Geomorfologische en aardkundige waarden en processen;
- De waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater (kwantitatief));
- De kenmerken van bodem, water, lucht (voor zover bepalend voor de waarden van het gebied) en de relatieve rust, stilte, donkerte en openheid (afwezigheid van bebouwing);
- De landschapsstructuur en belevingswaarde.

NB: indien het gebied wel als EHS is begrensd, maar een agrarisch gebruik kent en een agrarische bestemming heeft (en houdt), dan hoeft alleen rekening gehouden te worden met de actuele natuurwaarden en niet met de potentiële. Dit betekent dat voortzetting of uitbreiding van het agrarische gebruik over het algemeen mogelijk is.

Voorbeelden van significante aantasting van waarden en kenmerken zijn:
- het aantasten van leefgebieden van bijzondere soorten;
- het doorbreken van aaneengesloten natuureenheden en de robuustheid van de EHS;
- het onderbreken van migratie- en foerageerroutes;
- het onderbreken van ecologische verbindingszones;
- het verstoren van de abiotische kenmerken, waardoor het realiseren van natuurdoelen wordt bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt;
- een zodanige intensivering van activiteiten dat verstoring van rust en leefgemeenschappen plaatsvindt.

Daar waar (ook zonder onderzoek) bij voorbaat volstrekt evident is dat dergelijke vormen van aantasting zich voordoen, heeft het geen zin geld uit te geven aan onderzoeken. De ingreep zal dan niet kunnen plaatsvinden, tenzij sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen alternatieven zijn (zie onder ad 3 tot en met 6).

Om aantasting te voorkomen, is het op zijn minst noodzakelijk om beoogde ingrepen optimaal te situeren en de locatie optimaal in te richten. Het is zinvol om in een vroeg stadium van de planvorming hierover met de provincie overleg te voeren en zo mogelijk verschillende alternatieven op hun gevolgen te laten onderzoeken.
Bij een optimale situering en inrichting kan gedacht worden aan:
- situering binnen de bestemmingsgrenzen van de functie waarvoor uitbreiding van bebouwing plaatsvindt ("inbreiding" of vervangen van bestaande gebouwen of bouwmogelijkheden);
- aansluiting bij bestaande bebouwing, op reeds verstoorde terreingedeelten.

Voorts kan bij het minimaliseren van aantasting gedacht worden aan:
- vermindering van de druk op de omgeving (betreden, parkeren, lawaai);
- realiseren van aanvullend groen binnen terreingrenzen ten behoeve van optimale inpassing in natuur en landschap.

Ad 3)
Criteria voor het antwoord op de vraag of een ingreep is ingegeven door een reden van groot openbaar belang, zijn moeilijk op voorhand te geven. Duidelijk is wel dat dit begrip nog zwaarder weegt, indien sprake is van aantasting van een gebied vallend onder de vogel- of habitatrichtlijn. In dat geval moet sprake zijn van een "dwingende" reden van openbaar belang. De vraag naar het openbaar belang moet altijd gezien worden in samenhang met de vraag naar mogelijke (reële) alternatieven: kan de ingreep niet elders worden gerealiseerd?

Ad 4)
Mitigerende maatregelen zijn bedoeld om de gevolgen van een ingreep voor natuur en landschap ter plekke van de ingreep te verzachten. Te denken valt aan (naast de onder ad 2 genoemde maatregelen om de beschikbare, reeds verstoorde ruimte efficiënt te benutten) aan de bouw van wildviaducten, plaatsing van geluidsschermen en verbeteren van de inrichting (ecologisch, landschappelijk) van en rond het voor de verstorende functie gebruikte terrein. Indien deze maatregelen zeer effectief zijn, is het theoretisch mogelijk dat geen sprake meer is van significante gevolgen (zie stap 2). De winst aan natuur is dan groter dan het verlies door bijvoorbeeld uitbreiding van bebouwing. Het zal dan wel duidelijk moeten zijn dat die mitigerende maatregelen echt aanvullend zijn ten opzichte van maatregelen die reeds in de pijplijn zaten.
In de praktijk zullen in de meeste gevallen mitigerende maatregelen de aantasting niet kunnen wegnemen en is compensatie noodzakelijk.

Ad 5)
De aan compensatie gestelde eisen (en de uitzonderingen daarop) zijn in paragraaf 7.12 van het streekplan reeds uitgebreid toegelicht, met name ten aanzien van de aspecten
b. additionaliteit (ten opzichte van bestaande EHS, inclusief nieuwe natuur);
c. nabijheid (primair aansluitend bij te compenseren gebied, secundair in landelijk gebied 3 of 4, aansluitend bij de EHS) en
d. gelijktijdigheid (van de planologische besluitvorming rond de ingreep enerzijds en de compensatie

anderzijds: afwijking van dit beginsel is mogelijk indien realisatie van de compensatie binnen afzienbare termijn gewaarborgd is, zie ad 6).

Ten aanzien van de kwaliteit en kwantiteit van het compensatiegebied geeft het streekplan aan dat de compensatie minimaal gelijkwaardig moet zijn aan het verlies aan waarden en kenmerken. Andere waarden van natuur- en bosgebieden zijn niet onmiddellijk vervangbaar door nieuwe. Gebieden die onderdeel uitmaken van groter natuureenheden zijn niet onmiddellijk vervangbaar door meer geïsoleerde gebieden. Daarom dient in de meeste gevallen een extra toeslag boven op de fysieke compensatie (één op één) plaats te vinden. Voor compensatie van recreatiegebieden is compensatie één-op-één voldoende.

Bij compensatie van natuur en bos hanteren wij in principe de volgende toeslagen (Beleidsregel 31:

De hoogte van de kwaliteitstoeslag in hectares is afhankelijk van de vervangbaarheid van het ecosysteem. Met betrekking tot de vervangbaarheid kunnen 3 categorieën worden onderscheiden:

1. Snel vervangbare natuurkwaliteiten:
   - Natuurkwaliteiten die binnen 25 jaar zijn te vervangen;
   - Gebieden met natuurkwaliteiten die nog geen 25 jaar oud zijn.

   Voor deze categorie geldt een toeslag van 0,3 van de fysieke compensatie, tenzij het nieuwe gebied aansluit op de Ecologische Hoofdstructuur. Dan geldt een toeslag van 0,1.
   Voorbeelden: weidevogelgebieden, bossen jonger dan 25 jaar, aangelegd op voormalige landbouwgrond.
2. Natuurkwaliteiten: vervangbaar binnen 25 tot 100 jaar:

   Voor deze categorie geldt een toeslag van 0,7 van de fysieke compensatie, tenzij het nieuwe gebied aansluit op de Ecologische Hoofdstructuur. Dan geldt een toeslag van 0,3.
   Voorbeelden: laagveenmoerassen, stuifzanden, schraallanden en bos 25-100 jaar oud.
3. Moeilijk, respectievelijk niet vervangbare natuurkwaliteiten:

   Dit zijn gebieden die meer dan 100 jaar vergen om te worden vervangen en natuur kwaliteiten waarvoor moeilijk andere locaties met de passende fysieke omstandigheden kunnen worden gevonden. Dit betreft de volgende gebieden met zeer oude bodems: schraalgraslanden, kalkgraslanden, bos > 100 jaar oud, hoogvenen, vennen, veenheiden, droge en natte heide, duinheide, bronbossen, beken en sluften.
   Het berekenen van de kwaliteitstoeslag voor deze categorie is maatwerk en dient van geval tot geval bekeken te worden.

Indien het echt niet mogelijk blijkt om vervangende natuur, inclusief toeslag, van het zelfde type te realiseren, dan is het ook mogelijk om de compensatie te realiseren in de vorm van natuur die van een hogere rangorde is ("kwalitatieve compensatie"). Ook de natuurdoeltypen moeten bij de uitwerking worden betrokken. Het Plan Veiligstelling gebieden geeft voorbeelden van een dergelijke rangorde. Dergelijke kwalitatieve compensatie zal slechts in uitzonderingssituaties kunnen en mogen worden toegepast en is een kwestie van maatwerk.
Het streekplan geeft aan dat compensatie in beginsel in natura plaatsvindt en niet in geld. Compensatie in de vorm van geld is slechts aanvaardbaar, indien de initiatiefnemer van de ingreep aantoont dat niet kan worden vastgehouden aan het nabijheidsbeginsel en dat compensatie elders evenmin mogelijk is.

Ad 6)
Essentieel is dat de feitelijke realisering (inrichting en beheer) van de compensatie voldoende is zeker gesteld. Omdat inrichtings- en beheersmaatregelen via de publiekrechtelijke weg (bestemmingsplan of vrijstelling ex artikel 19 WRO) niet kunnen worden afgedwongen, is daarbij de inzet van privaatrechtelijke instrumenten onvermijdelijk.

Daarbij kan gedacht worden aan:
a. een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer en zo nodig de toekomstige beheerder; in de overeenkomst kunnen afspraken worden gemaakt over de termijn van realisering, het (toekomstige) beheer en de wijze van financiering; zo nodig kunnen boetebedingen worden opgenomen;

b. een door initiatiefnemer afgegeven bankgarantie;
hierbij verklaart de initiatiefnemer eenzijdig over te gaan tot feitelijke (wijze van) compensatie. Bij niet of niet naar behoren plaatsvinden van de compensatie vervalt de bankgarantie dan bijvoorbeeld aan de gemeente. De hoogte van de garantie moet in verhouding staan tot de kosten van de compensatie.

Zie ook Streekplan § 7.5 en § 7.12

Nadere informatie:
1. Werkdocument Ecologische verbindingszones (1993)
2. Natuurgebiedsplannen (verschenen vanaf 2001, een aantal plannen is/wordt herzien)
3. Programma Ecologische verbindingszones
4. Werkdocument soortenbeleid, onderdeel fauna en onderdeel flora
5. www.provincie-utrecht.nl (klik op Beleidsvelden/Natuur- en landschap)
6. Handreiking BORO 2005. Mail naar: natuurinfo@provincie-utrecht.nl.
7. RER-Ecodatabank. Voor gegevenslevering flora en fauna mail naar: natuurinfo@provincie-utrecht.nl
8. Handboek voor Natuurdoeltypen (Ministerie LNV).
9. Utrechtse Natuurdoeltypenkaart (2001) - Cd-rom

4.5.3. Ecologische waarden buiten de EHS

Ook voor de gebieden buiten de EHS geldt dat, wanneer op grond van de Flora- en faunawet beschermde soorten voorkomen en de bestemming daar wijzigt, het bestemmingsplan aannemelijk moet maken dat op voorhand redelijkerwijs te verwachten is dat een ontheffing zal worden verleend. Als binnen de grenzen van het bestemmingplan Rode lijst- of Oranje lijstsoorten voorkomen, wordt voor die gebieden dezelfde benadering gevraagd als voor gebieden binnen de EHS.

Hulpmiddelen bij de beoordeling van actuele natuurwaarden zijn de provinciale RER-Ecodatabank, de kaarten met verspreiding van soorten van de Habitatrichtlijn, bijlage IV en de "Handreiking BORO", (zie ook bij § 4.5.2).

Als deze waarden buiten de EHS door natuurbeheer of op andere wijze binnen agrarisch grondgebruik op basis van vrijwilligheid tot stand zijn gekomen, vinden wij het niet passend als dit zou leiden tot extra beperkingen voor het agrarisch gebruik. Dit laat onverlet dat wij via het stimuleren van agrarisch natuurbeheer en de provinciale subsidieregeling Kleine Landschapselementen dergelijke waarden wel in stand willen houden en waar mogelijk versterken.

Zie ook Streekplan § 7.5 Natuur

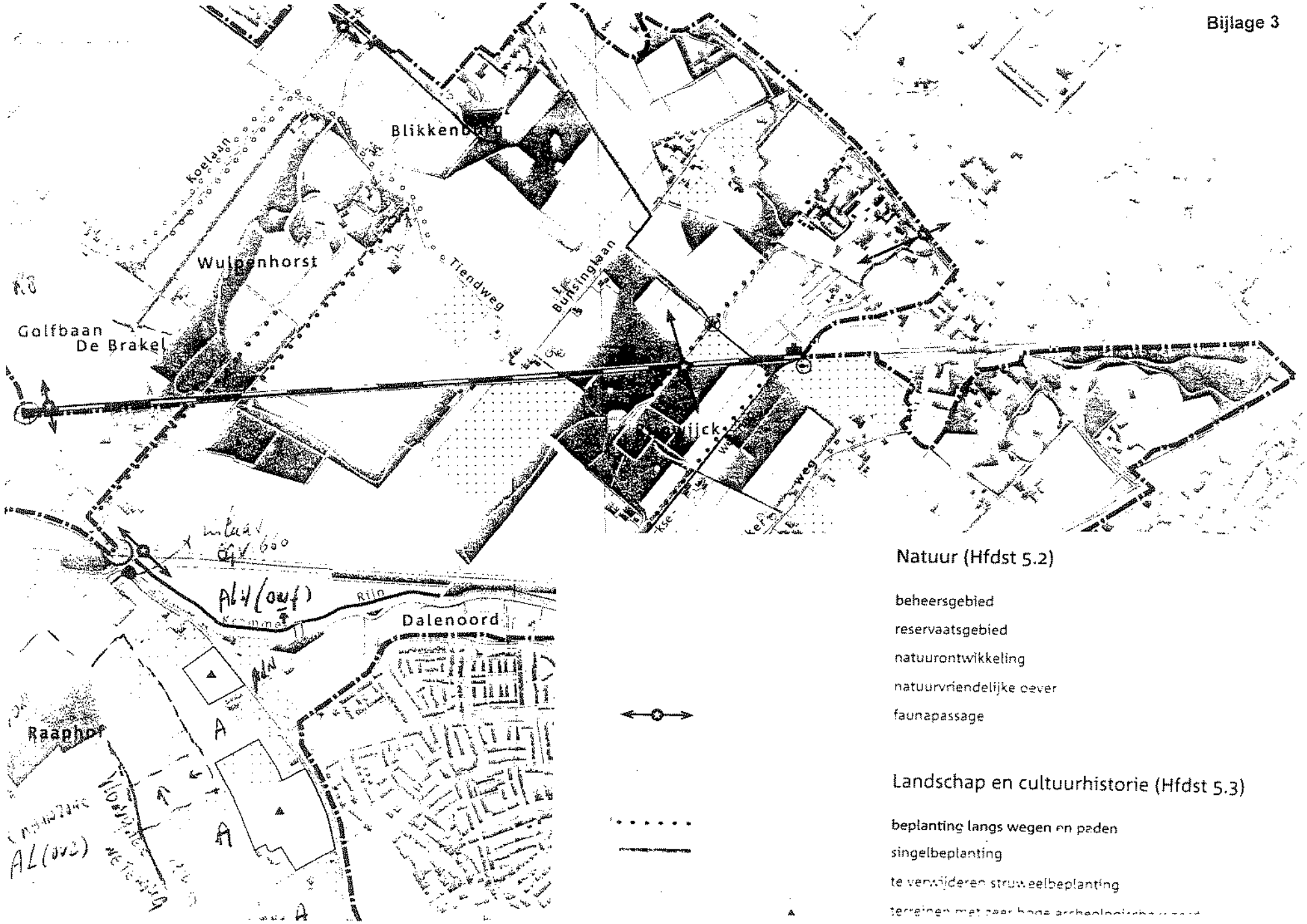
Nadere informatie:
1. Werkdocument soortenbeleid, onderdeel fauna (1997) en onderdeel flora (2001)
2. RER-Ecodatabank. Voor gegevenslevering flora en fauna mail naar: natuurinfo@provincie-utrecht.nl
3. Handreiking BORO 2005. Mail naar: natuurinfo@provincie-utrecht.nl.
4. www.provincie-utrecht.nl (klik op Beleidsvelden/Natuur- en landschap)

4.6 Land- en tuinbouw

4.6.1 Ontwikkelingsmogelijkheden

Het Streekplan bevat een aantal uitgangspunten voor een inrichting die op een doelmatige landbouwkundige functie is afgestemd. Een doelmatige agrarische bedrijfsvoering vormt ook het toetsingskader voor de aanvaardbaarheid van een tweede agrarische bedrijfswoning. Vanuit landbouwkundig oogpunt ontbreekt doorgaans de noodzaak daarvoor, omdat het vereiste toezicht al kan plaatsvinden vanuit de eerste bedrijfswoning. Voorts hebben de ontwikkelingen op het gebied van automatisering en telecommunicatie ook de mogelijkheden voor een doelmatige bedrijfsvoering aanzienlijk vergroot, waardoor een tweede bedrijfswoning niet noodzakelijk is. Als aantoonbaar is dat een doelmatige voortzetting van het bedrijf in gevaar komt zonder een tweede bedrijfswoning, dan moet de duurzame verbondenheid met het bedrijf worden bewerkstelligd, onder andere door fysieke maatregelen, zoals plaatsing op het bouwperceel, geen afzonderlijke uitweg, e.d.

Zie ook Streekplan § 7.6



Natuur (Hfdst 5.2)

beheersgebied

reservaatsgebied

natuurontwikkeling

natuurvriendelijke oever

faunapassage

Landschap en cultuurhistorie (Hfdst 5.3)

beplanting langs wegen en paden

singelbeplanting

te verwijderen struweelbeplanting

terreinen met zeer hoge archeologische waarde

Heide
Zeist
A12
Driebergen
STRUCTUURVISIEKAART
N
OV TRAM
ECOLOGISCHE VERBINDINGEN
VERBINDING BUURTEN
HOOFDINFRASTRUCTUUR EN TOEGANGSWEGEN
BINNENSTEDELIJK GROEN
GROENE ROUTES BINNEN BEBOUWDE KOM
CENTRUMFUNCTIE
BEBOUWING
BEBOUWING IN GROENE SETTING
STEPPING STONES INDICATIEF
MOGELIJKE OVERKAPPING A28
HISTORISCHE AS
SLOT ZEIST

Bijlage 5

kaart landschap visie

RAAD VAN STATE
INGEKOMEN
28 OKT. 2014
ZAAKNR.
AAN. R6
BEHANDELD DD: PAR: mk

BANNING
ADVOCATEN

AANTEKENEN
Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA 'S GRAVENHAGE

Vooraf per fax: 070 - 365 13 80

'S-HERTOGENBOSCH, 27 oktober 2014
ADVOCAAT: mr. drs H.A. Pasveer
INZAKE: Aan het Station / Bsp. Stationsgebied Driebergen-Zeist
REF: 3827.12/BM/HP/skg
UW REF:
T: +31 73 692 77 40
F: +31 73 692 77 83
E: h.pasveer@banning.nl

ZIENSWIJZE VERSLAG StAB - PROCEDURES 201403625/1/R6 EN 201403607/1/R6

Edelachtbaar College,

Op 8 oktober 2014 heeft de StAB verslag uitgebracht in de procedure tussen onder meer mijn cliënte **Aan het Station B.V.** en **de Raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug** en **de Raad van de gemeente Zeist**, inzake het bestemmingsplan 'Stationsgebied Driebergen-Zeist'.

Met dit schrijven reageer ik op het StAB-verslag.

Aangaande de situatie tijdens de uitvoering van het plan

1. Op bladzijde 74 van het StAB-verslag staat dat de overlast ten gevolge van de werkzaamheden tot uitvoering van het bestemmingsplan in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde kan komen, omdat het daarbij niet gaat om het eindresultaat beoogd door het bestemmingsplan. Naar de mening van Aan het Station B.V. is dat te kort door de bocht.

2. Hoofdregel is inderdaad dat overlast door werkzaamheden tot uitvoering van het bestemmingsplan in de bestemmingsplanprocedure niet aan bod kan komen. Dit staat

BANNING N.V. is statutair gevestigd te 's-Hertogenbosch en is ingeschreven in het handelsregister onder nummer 17190777

Uitsluitend BANNING N.V. geldt als Opdrachtnemer. De Algemene Voorwaarden van BANNING N.V. zijn van toepassing op iedere rechtsverhouding met BANNING N.V. en bevatten een beperking van aansprakelijkheid. De Algemene Voorwaarden van cliënt zijn niet van toepassing en worden uitdrukkelijk van de hand gewezen. De Algemene Voorwaarden zijn vermeld op de achterzijde van het briefpapier en zijn te raadplegen via www.banning.nl

Only BANNING N.V. will operate as a contracting agent. All legal relationships with BANNING N.V. are subject to BANNING N.V.'s General Conditions, which include a limitation of liability. The legal relationship with BANNING N.V. shall be governed exclusively by Dutch law. Any disputes shall be settled exclusively by the competent Court in 's-Hertogenbosch. The client's General Conditions (if any) do not apply to any legal relationship with BANNING N.V. and are hereby expressly rejected. The text of the General Conditions can be found overleaf and are available on our website www.banning.nl

ALGEMENE VOORWAARDEN BANNING N.V.

1. Deze Algemene Voorwaarden zijn van toepassing op iedere overeenkomst van opdracht of rechtsbetrekking tussen de naamloze vennootschap BANNING N.V. ("BANNING") en de Cliënt.

2. Uitsluitend BANNING geldt tegenover de Cliënt als opdrachtnemer, ook indien het de uitdrukkelijke of stilzwijgende bedoeling is dat een opdracht door een bepaalde persoon zal worden uitgevoerd. De toepasselijkheid van artikel 7:404 BW, dat voor het laatstgenoemde geval een regeling geeft, en de toepasselijkheid van artikel 7:407 lid 2 BW, dat een hoofdelijke aansprakelijkheid vestigt voor de gevallen waarin aan twee of meer personen een opdracht is gegeven, wordt uitgesloten.

3. Derden kunnen aan de in het kader van de uitvoering van een opdracht verrichte werkzaamheden en de resultaten daarvan geen rechten ontlenen. De Cliënt vrijwaart BANNING tegen alle aanspraken van derden, die op enige wijze verband houden met of voortvloeien uit de opdracht van de Cliënt en / of de werkzaamheden die voor de Cliënt zijn verricht.

4. Ingevolge onder meer de Wet betreffende de voorkoming van Witwassen en Financieren van Terrorisme (WWFT) is BANNING verplicht om de identiteit van de Cliënt te controleren en om bepaalde ongebruikelijke transacties te melden aan de autoriteiten. De Cliënt is zich bewust van deze verplichting en geeft hiervoor, voor zover nodig, toestemming.

5. Bij de uitvoering van een opdracht mag BANNING mede één of meer personen betrekken die niet direct of indirect aan BANNING zijn verbonden. Indien de uitvoering van een opdracht meebrengt dat één of meer personen die niet aan BANNING verbonden zijn, worden ingeschakeld en werkzaamheden in het kader van de gegeven opdracht te verrichten, zal BANNING niet aansprakelijk zijn voor fouten of tekortkomingen van deze persoon of personen. BANNING sluit iedere aansprakelijkheid uit die het gevolg is of op enige wijze in verband staat met insolventie van enige bank, enige andere financiële instituties of een andere derde partij.

6. De Cliënt zal op eerste verzoek ten genoegen van BANNING zekerheid verstrekken voor de nakoming van de verplichtingen van de Cliënt jegens BANNING.

7. Indien bij de uitvoering van een opdracht van de Cliënt zich onverhoopt een gebeurtenis (waaronder ook een nalaten wordt begrepen) voordoet, die tot aansprakelijkheid leidt, zal die aansprakelijkheid beperkt zijn tot het bedrag dat in het desbetreffende geval uit hoofde van de door BANNING afgesloten beroepsaansprakelijkheidsverzekering (Amlin Corporate Insurance N.V., Prof. J.H. Bavincklaan 1 / Postbus 2190, 1180 ED AMSTELVEEN; werelddekking, USA / Canada onder voorw.) wordt uitbetaald met inbegrip van het eigen risico dat BANNING in verband met die verzekering draagt, indien en voor zover de beroepsaansprakelijkheidsverzekering voor schade als gevolg van die aansprakelijkheid geen aanspraak op een uitkering geeft, is iedere aansprakelijkheid van BANNING beperkt tot een bedrag van € 15.000,-- of, indien het in totaal door BANNING in rekening gebrachte honorarium in de desbetreffende zaak hoger is, tot dat bedrag met een maximum van € 225.000,--.

8. Indien door of in verband met de uitvoering van een opdracht van een Cliënt of anderszins schade aan personen of zaken wordt toegebracht, waarvoor BANNING aansprakelijk is, zal die aansprakelijkheid beperkt zijn tot het bedrag of de bedragen, waarop de door BANNING afgesloten algemene aansprakelijkheidsverzekering (AVB) aanspraak geeft met inbegrip van het eigen risico dat BANNING in verband met die verzekering draagt.

9. Het is mogelijk dat personen die in verband met de uitvoering van een opdracht van een Cliënt worden ingeschakeld, hun aansprakelijkheid in verband daarmee willen beperken. BANNING gaat er vanuit, en bedingt zo nodig bij deze, dat alle haar gegeven opdrachten van de Cliënt de bevoegdheid inhouden om een dergelijke aansprakelijkheidsbeperking mede namens die Cliënt te aanvaarden.

10. Een aanspraak op schadevergoeding van de Cliënt vervalt in ieder geval 12 maanden nadat de Cliënt bekend wordt met de schade, welke direct of indirect voortvloeit uit een gebeurtenis of omstandigheid waarvoor BANNING aansprakelijk is of zou kunnen zijn.

11. Op deze Algemene Voorwaarden kunnen zich ook die natuurlijke en rechtspersonen beroepen die direct of indirect op enigerlei wijze bij de dienstverlening door of vanwege BANNING zijn betrokken.

12. De toepasselijkheid van algemene voorwaarden waarnaar de Cliënt verwijst, wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

13. Deze Algemene Voorwaarden gelden ook voor eventuele aanvullende of vervolgopdrachten.

14. De rechtsverhouding tussen de Cliënt en BANNING wordt beheerst door Nederlands recht. Geschillen zullen uitsluitend worden beslecht door de bevoegde rechter te 's-Hertogenbosch.

15. Deze Algemene Voorwaarden zijn in de Nederlandse en Engelse taal opgesteld. Ingeval van verschil tussen de Engelse en de Nederlandse tekst, is de Nederlandse tekst bindend.

BANNING N.V. is gevestigd in 's-Hertogenbosch en ingeschreven in het handelsregister onder nummer 17190777.

Gedeponeerd ter griffie van de rechtbank Oost-Brabant op 12 augustus 2010 onder nummer 70 / 2010

GENERAL CONDITIONS OF BANNING N.V.

1. These General Conditions apply to all contracts for services or legal relationships between BANNING N.V., a public limited company ("BANNING"), and its Clients.

2. Only BANNING will operate as a contracting agent towards the Client, even if it is the explicit or implicit intention that an assignment be performed by a specific person. Section 404 of Book 7 of the Dutch Civil Code, which regulates the latter case, and Section 407(2) of Book 7 of the Civil Code, which creates joint and several liability where assignments have been given to two or more persons, do not apply.

3. Third parties may not derive any rights from any work performed in connection with an assignment and its results. The Client indemnifies BANNING against any and all third-party claims that are in any way related to or result from the Client's assignment or the work performed for the Client.

4. Pursuant to, inter alia, the Dutch Money Laundering and Terrorist Financing (Prevention) Act, BANNING is obliged to verify the Client's identity and to report specific unusual transactions to the authorities. The Client is aware of this obligation and, insofar as required, grants its permission to do so.

5. In performing an assignment BANNING may also involve one or more persons who are not directly or indirectly connected with BANNING. If one or more persons who are not connected with BANNING must be engaged to perform work in connection with the assignment, BANNING will not be liable for any errors or shortcomings of such person or persons. BANNING excludes all liability resulting from or related in any manner whatsoever to insolvency of any bank, any other financial institution or any other third party.

6. At BANNING's first request and to its satisfaction, the Client will provide security for the fulfilment of its obligations towards BANNING.

7. If an event occurs (including a failure to act) in the performance of the Client's assignment that gives rise to liability, such liability will be limited to the amount paid out in the relevant case under BANNING's professional liability insurance (Amlin Corporate Insurance N.V., Prof. J.H. Bavincklaan 1 / PO Box 2190 in Amstelveen (postcode 1180 ED), worldwide coverage, USA / Canada subject to certain conditions). Such amount includes BANNING's excess under this insurance. If and insofar as any loss as a result of such liability is not covered under the professional liability insurance, BANNING'S liability will be limited to EUR 15,000 or, if the total fee charged by BANNING in the relevant case is higher, to that amount, subject to a maximum of EUR 225,000.

8. If, as a result of or in connection with the performance of the Client's assignment or otherwise, injury, damage or loss for which BANNING is liable is inflicted on persons or property, such liability will be limited to the amount covered by BANNING's corporate liability insurance. Such amount will include BANNING's excess under this insurance.

9. If persons who have been engaged in connection with the performance of a Client's assignment wish to limit their liability in that context, BANNING will assume and, insofar as necessary, hereby stipulates that all the Client's assignments include the authority to accept such limitation of liability, also on behalf of that Client.

10. Any claim for damages of the Client will in any case lapse twelve months after the Client becomes aware of the damage or loss resulting directly or indirectly from an event or circumstance for which BANNING is or may be liable.

11. These General Conditions may also be relied on by natural persons or legal entities that are directly or indirectly involved, in any manner whatsoever, by or on behalf of BANNING in the provision of the services.

12. The applicability of any terms and conditions referred to by the Client is expressly excluded.

13. These General Conditions also apply to any supplementary or follow-up assignments.

14. The legal relationship between the Client and BANNING is governed by Dutch law. Disputes will be resolved exclusively by the competent court of 's-Hertogenbosch.

15. These General Conditions were drawn up in Dutch and in English. In the event of discrepancies between the English and the Dutch texts, the Dutch text will be binding.

BANNING N.V., 's-Hertogenbosch is registered with the trade register in the Netherlands under number 17190777.

Deposited with the Registry of the Oost-Brabant District Court on 12 August 2010, under number 70/2010

ook in het beroepschrift. Er is hier echter reden om anders te oordelen.

3. **In de eerste plaats** duren de werkzaamheden in dit geval 4-5 jaar. Dat is ongeveer de helft van de planperiode van 10 jaar. Er is derhalve geen sprake van een daadwerkelijk tijdelijke situatie.

4. **In de tweede plaats** is de overlast hier zeer omvangrijk. Het kantorencomplex Vierdaelen zal gedurende lange tijd niet of nagenoeg niet bereikbaar zijn. Er is derhalve niet sprake van enkel overlast, maar van de volledige onmogelijkheid om het kantorencomplex op een normale manier te exploiteren en te gebruiken.

5. **In de derde plaats** is de overlast tijdens de bouw, met name in de vorm van onbereikbaarheid van het kantorencomplex, het onvermijdelijke gevolg van het vaststellen van het bestemmingsplan. Het is niet mogelijk om het bestemmingsplan uit te voeren op een wijze waarbij de overlast beperkt wordt of waarbij het kantorencomplex wel in enige relevante mate bereikbaar zal zijn. Er is daarom een direct en onlosmakelijk verband tussen het vaststellen van het bestemmingsplan enerzijds en de langdurige onbereikbaarheid van het kantorencomplex anderzijds.

6. Uit het StAB-verslag blijkt dat verweerders geen beeld hebben van de wijze waarop de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Op bladzijde 73 van het verslag staat immers:

> "*In de tweede plaats wijzen verweerders erop dat in het kader van de voorbereiding op de aanbestedingsprocedure een bouwlogistiek plan inclusief bereikbaarheidsplan wordt opgesteld door ProRail en Arcadis. Het concept-bereikbaarheidsplan wordt besproken met de betrokken eigenaren en huurders van panden in de omgeving van de bouwlocatie, om zaken niet over het hoofd te zien en tijdelijke hinder tijdens de werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken (zie stuk 4, blz. 21).*"

7. Het bereikbaarheidsplan moet derhalve nog opgesteld worden en daaruit blijkt dat verweerders ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan (en ook thans) geen beeld hebben van de consequenties voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

8. Op bladzijde 74 van het StAB-verslag staat dat verweerders hebben aangegeven dat het de bedoeling is om de Stationsweg en de Hoofdstraat niet af te sluiten tijdens de werkzaamheden. Aan het Station B.V. betwist dat het mogelijk is om zo ingrijpende werkzaamheden uit te voeren zonder deze straten af te sluiten. Verweerders kunnen daar ook geen concrete opmerkingen over maken of toezeggingen over doen, omdat het bereikbaarheidsplan nog opgesteld moet worden. Daarbij zal het voor de aannemer die

de werkzaamheden verricht juist aantrekkelijk zijn om zo veel mogelijk straten af te sluiten, omdat er dan sneller gewerkt kan worden, waardoor de kosten voor de aannemer dalen.

9. Conclusie is dat verweerders niet hebben vastgesteld wat de onvermijdelijke consequenties zullen zijn voor de bereikbaarheid van het kantorencomplex Vierdaelen en overigens ook het gebouw van de Politie aan de Odijkerweg 19-25. Het bestemmingsplan is daarom onvoldoende zorgvuldig voorbereid.

Aangaande de geluidbelasting op het kantorencomplex Vierdaelen

10. Op bladzijde 105 en 106 beschrijft het StAB-verslag de geluidbelasting op het kantorencomplex Vierdaelen. De hier genoemde geluidbelastingen komen overeen met de geluidbelastingen genoemd in alinea 21 van het beroepschrift van Aan het Station B.V.

11. In het StAB-verslag staat op bladzijde 106 dat de geluidwaarden acceptabel zijn, ook indien het kantorencomplex onder de Wgh zou vallen, omdat het spoorweglawaai maximaal 66,8 dB bedraagt, hetgeen onder de maximale ontheffingswaarde van 71 dB ligt. En in een aanvullend verweerschrift staat mutatis mutandis hetzelfde voor het wegverkeerlawaai (waarden tot 62 dB met een maximale ontheffingswaarde van 68 dB). De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt daar (aan de zuidgevel) overigens 64 dB.

12. Naar de mening van Aan het Station B.V. gaan de verwijzingen naar de maximale ontheffingswaarden van 71 en 68 dB niet op.

13. Op grond van artikel 83 lid 5 Wgh is de norm van 68 dB van toepassing met betrekking tot in het stedelijk gebied *nog te bouwen* woningen. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor de maximale ontheffingswaarde van 71 dB voor railverkeer.

14. Deze maximale norm geldt derhalve voor nieuw te bouwen woningen en dat is relevant, omdat het Bouwbesluit bepaalt dat de gevels van nieuw te bouwen woningen, waarvoor een hogere grenswaarde is vastgesteld, zodanig moet isoleren dat aan de binnenwaarde van 35 dB(A) wordt voldaan. De maximale ontheffingswaarde is daarom onlosmakelijk verbonden met de verplichting om bij nieuw te bouwen woningen een extra geluidsisolerende gevel toe te passen.

15. In deze gaat het echter om een bestaand gebouw waarvan de gevel niet is afgestemd op deze zeer hoge geluidbelastingen.

BANNING

ADVOCATEN

16. Daarom zijn de maximale ontheffingswaarden van 68 en 71 dB niet relevant.

17. Verweerders stellen op bladzijde 4 van het aanvullend verweerschrift van 14 augustus 2014, met verwijzing naar bijlage 4.a daarbij, dat er sprake is van een aanvaardbaar binnenniveau in het kantorencomplex van 40 dB. Aan het Station B.V. wijst erop dat deze geluidbelasting is gebaseerd op een rekenkundige aanname van de geluidsisolerende werking van de gevels. Niet op daadwerkelijk onderzoek. Aan dat rapport kan daarom geen gewicht worden toegekend. Bijlage 4.a bij het aanvullend verweerschrift gaat uit van een geluidisolerende werking van de gevel van 25,7 dB, maar een dergelijke geluidsisolatie kan zonder feitelijk onderzoek niet worden aangenomen. Aan het Station B.V. wijst er daarbij op dat de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening uitgaat van een geluidsisolatie van 15 dB. En bij akoestische onderzoeken wordt ervan uitgegaan dat de gevel van een goed onderhouden woning in beginsel 20 dB bedraagt. En woningen hebben in de regel een betere isolatie dan kantoren. Waarden als waar verweerders van uitgaan, zijn daarom niet aannemelijk, zeker niet bij een bestaand kantorencomplex als het onderhavige.

Op grond van het bovenstaande handhaaft Aan het Station B.V. de stellingen in haar beroepschrift waarnaar zij verder verwijst.

Met verschuldigde hoogachting,
BANNING N.V.

H.A. Pasveer
voor deze: mr. M.J.M.G. van Gerwen