

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

ONTWERP BESTEMMINGSPLAN STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST

GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG

Inhoud plan

Stationsgebied Driebergen-Zeist wordt herontwikkeld om verschillende redenen. In 2020 wordt er op het baanvak waar station Driebergen-Zeist is gelegen een andere dienstregeling gereden. Om de toekomstbestendigheid van deze dienstregeling te garanderen en de groeiende reizigersaantallen goed te kunnen verwerken, worden onder andere de volgende zaken gerealiseerd:

- Een verbeterd voorplein dat ook (verdiept) onder de sporen doorloopt;
- Het aanleggen van een overdekte fietsenstalling en meer fietsenrekken;
- Het aanleggen van nieuwe fiets- en voetpaden;
- Een gebouwde P+R-voorziening;
- Het aanleggen van een 4e spoor (daarmee komen er twee doorgaande, twee perronsporen en een eilandperron);
- In beide richtingen een inhaalvoorziening voor treinen, zodat intercity's de sprinters kunnen inhalen.

Ook worden de twee naast het station gelegen gelijkvloerse overwegen (Hoofdstraat en Odijkerweg) conform het standpunt van de minister ten aanzien van de HSL-Oost opgeheven ten behoeve van een betere en veiligere doorstroming van trein- en autoverkeer. De onderdoorgang Hoofdstraat zal daarbij worden vervangen door een onderdoorgang (2x2 rijstroken). De onderdoorgang Odijkerweg wordt opgeheven en de wegenstructuur wordt daarop aangepast.

De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond het station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het stationsgebied verder ontwikkelen. Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, provincie Utrecht en ProRail) om samen deze plannen in een integraal project uit te voeren. Het ruimtebeslag van het ontwerp voor het stationsgebied wordt planologisch-juridisch verankerd in een bestemmingsplan. Het plangebied is gelegen binnen twee gemeenten, namelijk de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist. Hierdoor is het niet mogelijk om één bestemmingsplan op te stellen voor het gehele plangebied. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn namelijk enkel bevoegd om plannen voor het eigen grondgebied vast te stellen. Daarom is het bestemmingsplan opgesplitst in een plan voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug en een plan voor de gemeente Zeist. Door de gemeenten wordt hierbij wel maximaal samengewerkt, zodat de plannen naadloos op elkaar aansluiten en maximale efficiëntie wordt behaald. De eerste fase in het bestemmingsplanproces is het voorontwerp bestemmingsplan.

Gevolgdde procedure

Op 8 maart 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug ingestemd met het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist en het plan vrijgegeven voor inspraak.

Van 16 maart 2012 tot en met 26 april 2012 heeft het voorontwerp bestemmingsplan voor inspraak ter inzage gelegen. Van 14 maart 2012 tot en met 26 april 2012 is aan de overlegpartners de tijd gegeven om een vooroverlegreactie in te dienen. Voorafgaand aan de inspraakperiode is op 18 januari 2012 een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst werd het plan nader toegelicht en was er gelegenheid vragen te stellen en het plan in te zien. In de inspraak- en overlegnota zijn de reacties samengevat en beantwoord en per inspraakreactie is aangegeven of de inspraakreactie aanleiding heeft gegeven om het bestemmingsplan aan te passen.

De inspraakreacties zijn samen met de uitgevoerde aanvullende onderzoeken en (ambtshalve) wijzigingen in het ontwerp van het Stationsgebied Driebergen-Zeist verwerkt in een ontwerp bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan is door de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op 12 november 2012 vrijgegeven voor inspraak. Het ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen – Zeist heeft vanaf 21 december 2012 tot en met 31 januari 2013 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode van ter inzage legging is op 17 januari 2013 een inloopavond georganiseerd en was er de gelegenheid om vragen te stellen.

Ontvangen zienswijzen

Deze Nota van Zienswijzen geeft een overzicht van de zienswijzen die ontvangen zijn tijdens de inspraakperiode. In totaal heeft de gemeente 22 brieven van 21 verschillende reclamanten ontvangen. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord en per zienswijze is in deze Nota van Zienswijzen aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven om het bestemmingsplan aan te passen.

Alle reclamanten krijgen een exemplaar van de Nota van Zienswijzen opgestuurd. De Nota van Zienswijzen zal tevens op de gemeentelijke website worden geplaatst en wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

Vervolgprocedure

De zienswijzen, ambtshalve wijzigingen en ontwerpwijzigingen zijn verwerkt in het definitieve bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is in de raadsvergadering van 3 maart 2014 door de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug behandeld en vastgesteld.

Hierop is een beroepsprocedure mogelijk.

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00151-BDR-GUH	00298	Voorgesteld wordt het voorliggende ontwerpbestemmingsplan aan te passen zodat alle voorgestelde varianten binnen het aspect 'verkeer' kunnen worden gerealiseerd.	Alle opties zijn zorgvuldig afgewogen en besproken met de betrokkenen. Optie 3 is op grond van een integrale afweging als voorkeursvariant aangewezen en opgenomen in dit bestemmingsplan. Verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing hebben hierin de doorslag gegeven. De opties 1 en 2 zijn niet wenselijk, omdat deze opties beide verkeersonveilig zijn voor auto- en/of fietsverkeer en ruimtelijk niet inpasbaar zonder aantasting van het Landgoed. Er is geen opstelruimte om in - en uitrijdend autoverkeer te realiseren waardoor een verkeersonveilig conflict met het fietsverkeer ontstaat. Een volledige in- en uit rit verstoort de doorstroming op de Hoofdstraat en is verkeersonveilig. Alle voorgestelde varianten passen binnen het geldende bestemmingsplankader.	Nee
00151-BDR-GUH	00299	Geconstateerd wordt dat in het ontwerpbestemmingsplan het gebied tegenover Landgoed Bloemenheuvel is aangewezen als (zoek)gebied voor natuurcompensatiemaatregelen. Dit gebied werd in het verleden aangeduid als de `voortuin` van Landgoed Bloemenheuvel. In bijlage 28 (Uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende landgoederen Station Driebergen-Zeist Beerschoten Willinkshof / Bloemenheuvel) van het ontwerpbestemmingsplan is een beeld geschetst ten aanzien van deze natuurcompensatie. Reclamant kan zich niet vinden in het in bijlage 28 geschetste beeld. Zij werkt aan een ontwikkelingsplan (principeverzoek ingediend in november 2012) voor Landgoed Bloemenheuvel. In dit ontwikkelingsplan is ook de voormalige voortuin opgenomen, dat een andere bestemming krijgt dan in het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven. Beide zaken (natuurcompensatie en uitvoering van het ontwikkelingsplan voor Bloemenheuvel) zouden uitstekend met elkaar kunnen samengaan, maar niet conform het in bijlage 28 geschetste beeld. Reclamant wil graag met de gemeente in overleg treden over de voorgenomen herinrichting van de voormalige voortuin (zoals blijkt uit het ontwerpbestemmingsplan), in relatie tot het door haar ingediende principeverzoek.	De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. Hiermee wordt de EHS-structuur in het gebied gecompenseerd en gekoppeld aan de bestaande structuur. De concrete inrichting van dit gebied wordt in het natuurcompensatieplan beschreven en maakt onderdeel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. Ten tijde van het ter inzage leggen van het (ontwerp) bestemmingsplan was de definitieve locatie voor de EHS-compensatie nog niet ingevuld. Reclamant is in overleg met de gemeente over het opstellen van een ontwikkelingsplan voor Bloemenheuvel. Dit ontwikkelingsplan wordt opgesteld om de ruimtelijke, cultuurhistorisch en landschappelijke waardevolle structuren van het Landgoed te herstellen. Samenhang met de ecologisch waardevolle omgeving is hierin een belangrijk uitgangspunt. De plannen voor herontwikkeling van Landgoed Bloemenheuvel vallen verder buiten het kader van dit bestemmingsplan.	Nee
00151-BDR-GUH	00300	In het in bijlage 28 (Uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende landgoederen Station Driebergen-Zeist Beerschoten Willinkshof / Bloemenheuvel) geschetste beeld wordt onvoldoende rekening gehouden met de bestaande zichtlijnen van en naar Landgoed Bloemenheuvel. Met name met de bestaande zichtlijn vanaf de A12 is onvoldoende rekening gehouden.	Het betreft hier een ontwikkelingssuggestie voor een mogelijke inrichting met een groen landgoedkarakter, ecologisch medegebruik en een beheerste rode ontwikkeling. De zichtlijn naar Landgoed Bloemenheuvel is in de schets tot in de overtuin doorgetrokken en niet tot de A12. De nadere uitwerking van de voorgestelde suggestie voor dit perceel zal in samenspraak met belanghebbenden worden besproken door de gemeente. De ontsluiting zoals die in het bestemmingsplan wordt voorgesteld belemmert de bestaande zichtlijnen niet. De schets in bijlage 28 betreft slechts een mogelijke toekomstige ontwikkeling van dit landgoed. De plannen voor herontwikkeling van Landgoed Bloemenheuvel vallen verder buiten het kader van dit bestemmingsplan.	Nee
00153-PEB-GUH	00301	Reclamant vraagt om bevestiging dat de toegang aan de Hoofdstraat gehandhaafd blijft voor incidenteel vrachtverkeer ten behoeve van Hoofdstraat 3-5.	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaren gewijzigd. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5. Van deze weg kan gebruik worden gemaakt door een standaard vrachtwagen (verhuiswagen).	Nee
00153-PEB-GUH	00302	Reclamant vraagt om bevestiging dat een deel van het erf van Hoofdstraat 1 wordt toegevoegd aan zijn erf (Hoofdstraat 5) en wel aan de noord/westzijde van zijn erf.	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaren gewijzigd. De perceelontsluiting en bereikbaarheid van het perceel Hoofdstraat 1 en 5 blijft gegarandeerd, ongeacht de eigendomssituatie van de ondergrond. Er is geen sprake van een toevoeging van een deel van het erf van Hoofdstraat 1 aan perceel van reclamant. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een nieuw aan te leggen gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Dit is geheel in de open weide op het perceel van Hoofdstraat 9. Deze ontsluiting is in overleg met reclamant en perceeleigenaren van Hoofdstraat 3 en 9 tot stand gekomen. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoe de perceelontsluiting van het perceel wordt uitgewerkt, als direct gevolg van de plannen voor het Stationsgebied. De nieuwe ontsluiting past binnen het geldende bestemmingsplankader.	Nee
00153-PEB-GUH	00303	Welk deel van het erf Hoofdstraat 1 wordt exact toegevoegd aan het erf van Hoofdstraat 5. Hoeveel m2 betreft het?	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaren gewijzigd. Er is geen sprake van een toevoeging van een deel van Hoofdstraat 1 aan perceel van reclamant in de gezamenlijk overeengekomen nieuwe ontsluiting.	Nee
00153-PEB-GUH	00304	Reclamant vraagt om bevestiging dat het zowel links als rechts afslaan, vanuit de uitrit via het erf van Hoofdstraat 1 op de Breullaan, verkeerstechnisch mogelijk en toegelaten blijft in de nieuwe situatie. Reclamant noemt als mogelijke oplossing de plaatsing van een verkeerslicht voor afslaand verkeer vanuit de uitrit van Hoofdstraat 1 die gestuurd wordt door een sensor. Op die manier zou het verkeerslicht alleen werkzaam zijn bij uitrijdend verkeer, waardoor de normale doorstroom niet in het gedrang komt.	De in- en uitrit op de Breullaan blijven in de nieuwe situatie verkeerstechnisch mogelijk voor links en rechtsafslaand verkeer. De suggesties voor verkeerregulerende maatregelen, zoals door de reclamant voorgesteld, waardeert de gemeente. Onderzocht zal moeten worden in de uitwerkingsfase of deze effectief zijn voor het beoogde doel. Hierover blijft overleg plaatsvinden met reclamant. In de voorgestelde regelingen is voldoende gelegenheid om de Breullaan in beide richtingen op te rijden vanuit de perceelontsluitingen aan de Breullaan	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00154-BDR-GUH	00305	Alleen optie 2 (van in totaal 3 opties) waarborgt een normale toegang tot zijn erf voor werknemers en klanten. In de twee andere opties wordt de entree tot het landgoed (Landgoed Bloemenheuvel) onoverzichtelijk. Eventuele verkeersonveilige situaties die bij optie 2 optreden kunnen voorkomen worden door de plaatsing van verkeerslichten. Reclamant dringt erop aan bovenstaande ernstig mee te laten wegen in de besluitvorming.	De duidelijkheid van de bestaande entree vermindert in de nieuwe situatie. Hier staat tegenover dat een verkeersonveilige en niet functionele situatie voor gebruikers niet wenselijk is. Een verkeersregelininstallatie ter plaatse van de bestaande entree is onwenselijk, omdat er een veelheid van verkeersregelininstallaties (A12, Bloemenheuvel, Beerschoten-Willinkshof/Reehorst) achter elkaar op zeer korte afstand ontstaat. Ruimtelijk is het niet mogelijk een veilige kruising met verkeersregelininstallatie voor alle verkeersdeelnemers ter plaatse (2x fiets/voetpad en 2 x 2 rijbanen) van de huidige entree van Landgoed Bloemenheuvel te realiseren zonder het Landgoed aan de Hoofdstraatzijde aan te tasten.	Nee
00155-BDR-GUH	00306	Door inlevering van het aantal m2 grond/terras aan de voor-, linker-, en rechterkant van het perceel van de reclamant komt de bedrijfsvoering in gevaar en dreigt sluiting.	Er is extra ruimte nodig voor de aanpassing van de kruising ter plaatse van dit perceel. Het ontwerp is aangepast om de impact op de percelen zoveel mogelijk te voorkomen. De aantasting blijft beperkt tot een aantal m2. De bedrijfsvoering komt hierdoor niet in gevaar. Aantoonbare inkomstenderving als gevolg van de ingreep wordt op onteigeningsbasis vergoed.	Nee
00155-BDR-GUH	00307	Door verdwijning van de toegang tot het erf van de reclamant aan de Hoofdstraat wordt een zichtbare toegang voor passerende fietsers en voetgangers ontnomen, waardoor veel klandizie wordt misgelopen.	De toegang voor fietsers en voetgangers aan de Hoofdstraat blijft gehandhaafd. De toegang voor autoverkeer wordt verplaatst. In overleg met de reclamant zal in detail de uitwerking van de ontsluiting op basis van de horeca- en terrasinrichting worden besproken. In de nieuwe situatie blijft een zichtbare toegang voor passerende fietsers en voetgangers bestaan.	Nee
00156-PEB-GUH	00308	De entree aan de voorkant van de woning via de voordeur verdwijnt wanneer optie H wordt gekozen en gerealiseerd. Hierdoor verliest de woning een logische indeling (wat nu de keuken is wordt straks de voordeur).	De perceelontsluiting en bereikbaarheid van het perceel Hoofdstraat 3 en 5 blijft gegarandeerd. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijdlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het huidige mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5 en leidt niet tot een indelingswijziging van de woning. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoe de aanpassingen aan het perceel worden uitgewerkt.	Nee
00156-PEB-GUH	00309	Reclamant stelt dat hij in optie H gedwongen wordt zijn erf anders in te richten, vanwege de reductie van zijn erf. Met name parkeren vormt hierbij een probleem. Reclamant stelt voor om, indien optie H gekozen wordt, buiten zijn erf en op het perceel van Hoofdstraat 1 een afgesloten parkeerruimte te creëren voor de auto's van de reclamant. Reclamant draagt hiervoor de ruimte aan op het perceel van Hoofdstraat 1 die in optie H staat aangemerkt als ontsluiting van het erf van de reclamant (Hoofdstraat 3-5).	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleeigenaren gewijzigd. De perceelontsluiting en bereikbaarheid van het perceel Hoofdstraat 3 blijft gegarandeerd. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het huidige mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5 en leidt niet tot een indelingswijziging van de woning. Er is een aanpassing aan het erf noodzakelijk voor de aansluiting met de nieuwe ontsluiting. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoe de aanpassingen aan het perceel worden uitgewerkt.	Nee
00156-PEB-GUH	00310	Reclamant stelt dat de huidige uitrit volledig moet komen te vervallen.	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleeigenaren gewijzigd. De perceelontsluiting en bereikbaarheid van het perceel Hoofdstraat 3 en 5 blijft gegarandeerd. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia. Dit is geheel in de open weide op het perceel van Hoofdstraat 9. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het huidige mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5 en leidt tot een verplaatsing van de huidige in- en uitrit naar de zuidoost zijde van het mandelig perceel. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoe de aanpassingen aan het perceel worden uitgewerkt.	Nee
00156-PEB-GUH	00311	Reclamant vraagt om een heroverweging om het afslaan van de Breullaan naar de Driebergseweg toch toe te staan.	Binnen de verkeersregelininstallatie-regelingen is de wenselijke ruimte voor fietsverkeer opgenomen. Vanwege de nabijheid van een openbaarvervoer-knoop is een dubbele groenfase hierin een veilige keus. Het rechtsafslaand verkeer heeft een conflict met het overstekende fietsverkeer. Zonder rechtsafslagverbod is er niet voldoende ruimte voor de fiets te geven. De Arnhemse Bovenweg geeft voor autoverkeer voldoende mogelijkheden de richting Zeist vanaf de Breullaan te bereiken.	Nee
00156-PEB-GUH	00312	In de nieuwe situatie verdwijnt het voetpad aan de Hoofdstraat. Hierdoor moet omgelopen worden om bij het trein- en busstation te komen. Een oversteekplaats op de Hoofdstraat is daarom gewenst.	In het bestemmingsplan is onderzocht of op deze plaats een voetpad inpasbaar is. Dit bleek niet het geval te zijn, omdat er geen logische aansluiting mogelijk is, door de ligging van het busstation, op het voetpad aan de westzijde naar het station. Er is geen voetpad direct ten westen van de Hoofdstraat.	Nee
00156-PEB-GUH	00313	Reclamant heeft een voorkeur voor optie D en E. Hierbij wordt wel de kanttekening geplaatst dat deze opties alleen acceptabel zijn als de mogelijkheid van incidenteel rechtsaf uitrijden op de Hoofdstraat (dat onderdeel is van de opties) wordt weggelaten. De andere opties zijn niet acceptabel vanwege verschillende redenen: A, B, C: Alleen acceptabel wanneer de tuin volledig intact blijft en een veilige verkeerssituatie gerealiseerd kan worden. F: Alleen acceptabel als afslaan in beide richtingen mogelijk is en er een verkeersveilige situatie ontstaat. Dat lijkt niet realiseerbaar. G: Niet acceptabel in verband met de verkeersonveiligheid en de onmogelijkheid beide kanten in en uit te rijden. H: Niet acceptabel in verband met groot afbreuk aan woongenot.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. De perceelontsluiting en bereikbaarheid van het perceel Hoofdstraat 3 blijft gegarandeerd. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het huidige mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5 en leidt niet tot afbreuk in het woongenot. Er is een aanpassing aan het erf noodzakelijk voor de aansluiting met de nieuwe ontsluiting. In een overeenkomst wordt vastgelegd hoe de aanpassingen aan het perceel worden uitgewerkt.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00156-PEB-GUH	00314	Kan de bomenrij, die voor de woning aan de Hoofdstraat staat, blijven staan?	In de uitwerking is het wegontwerp geoptimaliseerd waardoor de bestaande beeldbepalende kastanjabomen voor het perceel Hoofdstraat 3-5 kunnen worden behouden in de nieuwe situatie. De bomen blijven dus staan.	Nee
00156-PEB-GUH	00315	Hoofdstraat 3 en 5 betreffen een twee-onder-een-kapwoning, waarbij nummer 3 de voorste helft (aan de Hoofdstraat) betreft en nummer 5 de achterste helft. Dit betekent dat de tuin van Hoofdstraat 3 geheel aan de Hoofdstraat grenst. Met het uitbreiden van de weg (en het verdwijnen van de bomenrij) wordt de privacy behoorlijk aangetast. Dit is met name onrechtvaardig omdat in het ontwerpbestemmingsplan expliciet wordt vermeld dat het essentieel is de privacy van Landgoed Bornia te handhaven.	De toelichting bij het bestemmingsplan gaat uit van optie H. Dit is na een integrale afweging van alle hier spelende belangen tot stand gekomen. Zie ook antwoord onder subnummer 00313. In de uitwerking is het wegontwerp geoptimaliseerd, waardoor de bestaande beeldbepalende kastanjabomen voor het perceel Hoofdstraat 3 gespaard kunnen blijven in de nieuwe situatie. De historisch landschappelijke en cultuurhistorische context van Landgoed Bornia blijft intact. In dit geheel zijn de percelen Hoofdstraat 3 en 5 met de boomopstanden mede beeldbepalend. Deze blijven behouden in de nieuwe situatie. Hierdoor verandert in dat opzicht niks aan het aspect privacy.	Nee
00156-PEB-GUH	00316	Reclamant vindt dat de communicatie omtrent dit project veel opener en transparanter kan en zou moeten. Reclamant heeft niet het gevoel dat hij tijdig geïnformeerd wordt over ontwikkelingen in dit project. reclamant wil serieus genomen worden.	Mede gezien de impact van het project, wordt er veel waarde gehecht aan een goede communicatie. Het streven is en blijft tijdig te communiceren en hierin transparant te zijn. Met de reclamant heeft diverse malen overleg plaatsgevonden en blijft ook overleg plaatsvinden over de gevolgen van het project voor zijn eigendom. Daarnaast is eenieder al in een vroegtijdig stadium bij de voorbereiding van het bestemmingsplan betrokken via de inspraak. Nu heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen waarop een ieder zijn zienswijzen in kon dienen. Daarnaast zijn diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd. Naarmate de uitvoering van het project concreter wordt, zal er vaker via algemene nieuwsberichten gecommuniceerd worden. Indien aan de orde wordt reclamant ook persoonlijk benaderd. Daarnaast bestaat voor reclamant altijd de gelegenheid om vragen te stellen of te vragen om een gesprek. Op grond hiervan concluderen wij dat voldoende gelegenheid wordt geboden voor informatievoorziening en inspraak.	Nee
00157-PEB-GUH	00317	Door de uitbreiding van de Hoofdstraat komt het terras van het pannenkoekenhuis grotendeels te vervallen en het voorterrein wordt geminimaliseerd. Dit leidt volgens de reclamant tot omzetverlies.	Er is extra ruimte nodig voor de aanpassing van de kruising ter plaatse van dit perceel. Het ontwerp is aangepast om de impact op de percelen zoveel mogelijk te beperken. De aantasting blijft beperkt tot een aantal m2. Aantoonbare inkomstenderving als gevolg van de ingreep wordt op onteigeningsbasis vergoed.	Nee
00157-PEB-GUH	00318	Reclamant stelt dat door uitbreiding van de Hoofdstraat zijn entree aan de Hoofdstraat komt te vervallen.	De toegang voor fietsers en voetgangers aan de Hoofdstraat blijft gehandhaafd. De toegang voor autoverkeer blijft gelijk aan de huidige situatie via de Breullaan.	Nee
00157-PEB-GUH	00319	Reclamant vindt het voorstel om de burens gebruik te laten maken van zijn eigendom onacceptabel.	De wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaren gewijzigd. De nieuwe ontsluiting sluit aan op het huidige mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5 en leidt niet tot enig medegebruik op perceel van reclamant. De percelen 3 en 5 zijn bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia.	Nee
00157-PEB-GUH	00320	Reclamant verzoekt de bestemming van het terrein uit te breiden, zodat ook een grotere kantoorontwikkeling op het terrein mogelijk wordt.	Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist betreft enkel de ontwikkelingen benodigd voor de herontwikkeling van het station en de bijbehorende infrastructuur. Kantoor- of overige ontwikkelingen worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan. Hiervoor dient een aparte procedure gevolgd te worden, waarvoor nader contact kan worden opgenomen met de gemeente.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00158-BOR-GUH	00321	Reclamant stelt dat de plannen (veel) te grootschalig zijn, waardoor een onevenredige aantasting van de voor het gebied kenmerkende waarden natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt.	Het station Driebergen-Zeist is een belangrijk verkeersknooppunt voor alle reizigers- en verkeersstromen. De huidige capaciteit is echter voor vrijwel alle modaliteiten onvoldoende. De minister heeft op basis van het MER onderzoek HSL-Oost in het standpunt aangegeven dat uitbreiding van de spoorcapaciteit nodig is, tezamen met het verbeteren van de leefbaarheid, de aanleg van ecologische voorzieningen en het opheffen van drukke overwegen tussen Utrecht en Arnhem. Het oplossen van dit capaciteitstekort vraagt om een ingreep die onmiskenbaar gevolgen heeft voor de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In de (vormvije) m.e.r.-beoordeling is aangegeven dat met de voorgenomen activiteit zowel positieve als negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Het project kan en gaat niet gerealiseerd worden zonder compensatie/mitigatie van negatieve effecten. Voor het project kan gesteld worden dat de voorgenomen herontwikkelingen geen reële alternatieven kent die geen aantasting tot gevolg hebben van de EHS. Verder is er sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht. Aantasting van landschappelijke en natuurwaarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Aantasting van cultuurhistorie kan door zijn aard niet gecompenseerd worden, maar wordt waar mogelijk beperkt. Cultuurhistorie wordt versterkt door de nieuwe onderdelen in te passen aansluitend bij de context van de landgoederen in het gebied en bestaande monumentale onderdelen (landgoederen en gebouwde objecten) te restaureren. Er is in het plan integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvastе "stationslandgoed" gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen. Bij de herinrichting van het gebied zijn landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden belangrijke uitgangspunten. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn onderzocht en waar aangetast worden deze gecompenseerd. In de herinrichting van het gebied zijn dit leidende uitgangspunten.	Nee
00158-BOR-GUH	00322	Reclamant is van mening dat een MER opgesteld moet worden, i.p.v. een vormvrije m.e.r.-beoordeling, zoals nu het geval is. Redenen hiervoor zijn: - De te verwachten aanzienlijke aantasting van aanwezige buitenplaatsen. - Cumulatie van effecten van plandelen (ondertunneling Hoofdstraat, bouw parkeergarage etc.) wordt nu niet meegenomen.	De voorgenomen activiteiten overschrijden niet de drempelwaarden die genoemd zijn in het Besluit m.e.r.. Wel geldt dat het project is gelegen in een gevoelig gebied, namelijk het EHS-gebied Utrechtse Heuvelrug, wat valt onder onderdeel D van het Besluit m.e.r.. Daarom is een vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk en uitgevoerd. Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen aanzienlijke milieugevolgen zijn te verwachten mits mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen. Een MER is dan ook niet noodzakelijk. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is eveneens gekeken naar cumulatie binnen het project en met andere projecten in de omgeving.	Nee
00158-BOR-GUH	00323	Reclamant stelt dat het bij de bepaling van de effecten van de beoogde spoorverbreding niet alleen gaat om de effecten op de buitenplaatsen Utrechtse Heuvelrug, maar ook in het Kromme Rijngebied. Hier valt in ieder geval Landgoed Rijnwijck onder volgens de reclamant.	De beoogde spoorverbreding concentreert zich tot het centrale stationsgebied. De spoorverbreding vindt niet plaats in de zone van het Kromme Rijngebied. Wel wordt de bestaande duiker in de Rijnwijckse Wetering aangepast met bijbehorende ecologische maatregelen. Deze aanpassing en de beoogde spoorverbreding hebben echter geen invloed op het Kromme Rijngebied en ook niet op Landgoed Rijnwijck.	Nee
00158-BOR-GUH	00324	Is de beoogde verbreding van de Hoofdstraat van 2x1 naar 2x2 over het hele traject (van A12 tot aan sportclub Phoenix) verkeerskundig wel noodzakelijk? De gemeente stelt dat 2x2 niet over het gehele traject nodig is, maar wel bij kruisingen om voldoende opstelstroken aan te kunnen leggen en zo de doorstroming te kunnen garanderen. Omdat sommige kruisingen vlakbij elkaar liggen betekent dit in de praktijk dat wel degelijk het gehele traject 2x2 wordt. Zijn andere technische ingrepen niet afdoende (denk hierbij aan een groene golf of LARGAS)?	De vraag of met 2x1 rijstroken kan worden volstaan is al in een vroeg stadium onderzocht. Hieruit bleek dat op wegvakniveau met 2x1 rijstroken zou kunnen worden volstaan. Bij kruispunten is de capaciteit echter veel lager dan op een doorgaande weg. Op de kruispunten heeft de doorgaande richting op Hoofdstraat 2 voorsorteervakken nodig om het verkeer te kunnen verwerken. De lengte van deze voorsorteervakken kan variëren afhankelijk van de hoeveelheid verkeer (auto, fiets, voet) op alle richtingen. Gemiddeld zijn ze circa 100 meter lang. Ook na het kruispunt is een vergelijkbare lengte nodig voordat van 2 naar 1 rijstrook wordt gegaan. De fysieke overgang van 1 naar 2 rijstroken of andersom vraagt daarnaast ook een lengte van 30 tot 50 meter. Omdat de kruispunten op korte afstand achter elkaar liggen, volgen de weggedeelten met 2 rijstroken per richting elkaar op. Hierdoor blijft onnodig wisselen van rijstroken uit en ontstaat een homogener en veiliger verkeersbeeld. In de studie is al een groene golf geïmplementeerd over de kruispunten bij het Stationsgebied. Met aanvullende technische oplossingen is een betere benutting van de wegcapaciteit haalbaar. Dit levert echter niet voldoende op om met minder rijstroken uit te kunnen. De conflicten tussen afslaand verkeer, fietsverkeer en openbaarvervoer-prioriteiten gaan dan ten koste van de doorstroming, waardoor op kruispunten het verkeer in de spits niet ongehinderd kan doorstromen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00158-BOR-GUH	00325	Reclamant stelt dat, gelet op de ingeschatte grondwaterdalingen (zowel GHG als GLG), er wel degelijk gevolgen voor het aanwezige monumentale bomenbestand optreden. Met name op de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof, Bornia (parkgedeelte) en Reehorst. Relatief kleine stijgingen/dalingen van het grondwaterpeil kunnen al een negatief effect op bepaalde bomen hebben. Reclamant vindt aanvullend onderzoek naar de mogelijke gevolgen voor het monumentale bomenbestand daarom noodzakelijk.	In de grondwaterstudie en de bomen effect analyse (Master-BEA) die zijn uitgevoerd ten behoeve van het bestemmingsplan, is de invloed van de verdiepte constructie op de grondwaterstanden (verdroging /vernatting) in de omgeving en specifiek op de bomen onderzocht. Om de effecten te berekenen is een Groundwater Vistas model opgezet. Conclusie is dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. Tijdens de uitvoering zijn wel effecten te verwachten. De gevoeligheid van de aanwezige bomen is door onderzoeksbureau Copijn beoordeeld. Hierin is geconstateerd dat de meeste bomen weinig gevoelig zijn voor verlagingen tot 20 cm, met uitzondering van lange droge perioden. Indien er verlagingen van meer dan 30 cm te verwachten zijn, worden compenserende maatregelen ingezet. Deze maatregelen zijn afhankelijk van de uitvoeringsmethode, de uitvoeringsperiode en de gevoeligheid van de bomen. Als buiten het groeiseizoen grondwater onttrokken wordt, is de invloed op de bomen nagenoeg afwezig. Als tijdens het groeiseizoen grondwater onttrokken wordt, zullen op basis van monitoring maatregelen genomen worden om negatieve effecten te voorkomen. Aangezien de effecten enkel tijdens de uitvoering aanwezig zijn, zullen de maatregelen dienen om tijdelijke verlaging te compenseren. Er zijn ervaringen met grootschalige projecten waar deze werkwijze is toegepast. In het contract met de aannemer zullen de monitoring en het nemen van maatregelen opgenomen worden. Monitoring zal plaatsvinden door een toezichthouder vanuit de gemeenten en/of ProRail. De initiatiefnemer zal tijdens de uitvoering er op toezien dat de monitoring ook daadwerkelijk plaats vindt en dat noodzakelijke maatregelen genomen worden.	Nee
00158-BOR-GUH	00326	Reclamant stelt dat het hoogopgaande wintereiken-beukenbos van de Buitenplaats Beerschoten-Willinkshof wel degelijk als een ter plaatse thuishorend bostype dient te worden gekarakteriseerd. Daar dient vervolgens een hoge natuurwaarde, ook gelet op de ouderdom van het bos, aan verbonden te worden.	De waarde van deze zone wordt niet ontkend. Er is bewust gekozen voor uitbreiding van het spoortraject aan de kant van Beerschoten-Willinkshof om oproleffecten door zonnebrand op Bornia te voorkomen (zonnebrand bij beuk). Met ProRail en het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden wordt nader onderzocht onder welke voorwaarden afgeweken kan worden van de standaard obstakelvrije zone aan de kant van Beerschoten en hoe de rol van de bestaande sloot/greppel langs het spoor anders kan worden ingevuld. De Master-BEA schetst het worst case scenario in deze stook. Ook in dit deel zal in de uitwerking in detail worden bekeken of bomen kunnen worden gespaard. In overleg met Gemeente Utrechtse Heuvelrug en Provincie Utrecht is in het kader van bomenverordening/boswet een herstelplan voor de rand opgesteld. Het voornemen bestaat 16 nieuwe wintereiken en beuken te planten in deze zone, zodat er tevens verjonging plaatsvindt.	Nee
00158-BOR-GUH	00327	Reclamant stelt dat wat betreft de vereiste kwaliteitscompensatie voor natuur (i.v.m. aantasting van de EHS) een te lage toeslag (30%, overeenkomstig met de PRV) wordt gehanteerd. Het monumentale wintereiken-beukenbos zoals dat op Landgoed Beerschoten-Willinkshof voorkomt is ouder dan 100 jaar, stelt de reclamant, waardoor een veel hogere toeslag noodzakelijk is.	De aan te leggen verbinding zoals die nu beoogd wordt is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid. In het ontwerpbestemmingsplan, waarop zienswijze gegeven wordt is een zoekgebied EHS-compensatie aangegeven. (circa 3 ha groot). De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraagt 8.636 m2 (0,86 ha). De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. Hiermee wordt de EHS-structuur in het gebied gecompenseerd en gekoppeld aan de bestaande EHS-structuur. De concrete inrichting van dit gebied wordt in het natuurcompensatieplan beschreven en maakt onderdeel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. Ten tijde van het ter inzage leggen van het (ontwerp) bestemmingsplan was de definitieve locatie voor de EHS-compensatie nog niet ingevuld. De locatie van de EHS-compensatie is afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkelingen op Landgoed De Reehorst. De EHS-compensatie van beide projecten wordt in deze aanpak gebundeld waardoor deze robuuster is. De EHS-compensatie ter grootte van 8.636 m2 is ruimtelijk gekoppeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op de nieuwe ecopassage Kromme Rijn onder de A12 en legt de basis voor een robuustere verbinding met de EHS van de Heuvelrug.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00158-BOR-GUH	00328	Reclamant stelt dat de voorziene natuurcompensatie ter hoogte van Hoofdstraat 26 (een strook langs De Reehorst) niet gaat werken. Deze natuurcompensatie is gepland als ecologische verbingszone. Echter, gelet op de plannen voor een biovergistingsinstallatie aldaar (en mogelijke bouw van een parkeergarage voor het KLPD) zal de ecologische verbingszone niet kunnen functioneren.	De aan te leggen verbinding zoals die nu beoogd wordt is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid. In het ontwerpbestemmingsplan, waarop zienswijze gegeven wordt is een zoekgebied EHS-compensatie aangegeven. (circa 3 ha groot). De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraagt 8.636 m2 (0,86 ha). De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. Hiermee wordt de EHS structuur in het gebied gecompenseerd en gekoppeld aan de bestaande EHS structuur. De concrete inrichting van dit gebied wordt in het natuurcompensatieplan beschreven en maakt onderdeel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. Ten tijde van het ter inzage leggen van het (ontwerp) bestemmingsplan was de definitieve locatie voor de EHS-compensatie nog niet ingevuld. De locatie van de EHS-compensatie is afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkelingen op Landgoed De Reehorst. De EHS-compensatie van beide projecten wordt in deze aanpak gebundeld waardoor deze robuuster is. De EHS-compensatie ter grootte van 8.636 m2 is ruimtelijk gekoppeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op de nieuwe ecopassage Kromme Rijn onder de A12 en legt de basis voor een robuustere verbinding met de EHS van de Heuvelrug. Voor mogelijke andere ontwikkelingen op Hoofdstraat 26 ontwikkelt de gemeente een visie waarin ecologisch medegebruik uitgangspunt is. Deze ontwikkelingen zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan.	Nee
00158-BOR-GUH	00329	Reclamant vindt het van groot belang dat de natuurcompensatie alsnog wordt ingebed in een totaalplan voor het gehele gebied tussen de A12 en De Reehorst.	De natuurcompensatie wordt ingebed in dit gebied. De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. De functionaliteit, de robuustheid en aaneengeslotenheid van de EHS wordt op deze wijze gewaarborgd binnen de beschikbare kaders van het bestemmingsplan voor het infraplan. De aan te leggen verbinding zoals die nu beoogd wordt, is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid.	Nee
00158-BOR-GUH	00330	Reclamant vindt dat bij natuurcompensatie nadrukkelijk rekening gehouden dient te worden met de aanleg van faunapassages, zowel ter hoogte van de Hoofdstraat als bij het spoor tussen de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof en Bornia. Hierbij is noodzakelijk (o.a. vanwege het voorzorgsbeginsel van de Flora- en faunawet) ook een grotere faunapassage te realiseren onder het spoor, zodat grotere dieren als reeën zich kunnen verplaatsen tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied.	Deze passages worden voorzien, echter de ernst en noodzaak om voor reeën een voorziening te maken is er niet. Zeker gelet op het bestaande gebruik op zowel Beerschoten als Landgoed Bloemenheuvel. Daarnaast is daar het medegebruik van diverse groepen en instanties op De Reehorst, die een negatieve bijwerking hebben op de rust (ook in de avond) in het gebied van De Reehorst, wat niet bevorderlijk is voor een reepassage. Wanneer er toch reeën op Beerschoten kunnen komen door het aanleggen van een tunnel of iets dergelijks dan komen de dieren in een zeer smalle trechter van natuurlijk biotoop terecht en dienen ze langs allerlei voorzieningen (sportvelden, bebouwing, toegangsweg, open gebied, vijver en langs het afgehekte Landgoed Bloemenheuvel met McGregor terrein) te lopen naar een nieuwe barrière: het spoor én de Arnhemsebovenweg. Daarnaast zorgt de aanleg van een reeënpassage voor veel meer faunarasters en betekent dit ook een grotere aantasting van de landschappelijke visie. Er zijn hierin keuzes gemaakt: Kiezen voor aanwezige populaties grondgebonden zoogdieren met perspectief op uitbreiding en duurzame populaties en niet voor soorten die hier lang geleden trekroutes hadden. De verwachting en realiteit is dat de ree de passage via de zone Rijnwijck-Breul, westelijk van het stationsgebied volgt.	Nee
00158-BOR-GUH	00331	Reclamant stelt dat de effecten van barrièrewerking (door spoorverbreding en verbreding Hoofdstraat) op de in het plangebied voorkomende populaties van beschermd diersoorten onderschat is.	De populaties grondgebonden zoogdieren zijn qua aantallen klein te noemen. Voor vleermuizen volstaan hop-overs. De hoogte van boomkruinen blijft geheel aanwezig, waarmee effecten op vliegroutes niet, of slechts zeer beperkt te verwachten zijn. Er zijn twee HOP-overs, bestaande uit een brede groene middenberm met grote bomen. Deze bomen sluiten aan op de boomgroepen van Beerschoten Willinkshof (de beukenheuvel) en het bosje tussen Beerschoten en Bloemheuvel. De kronen vormen een passage voor vleermuizen en boomarters. De effecten worden mede op deze wijze gemitigeerd. De aan te leggen verbinding zoals die nu beoogd wordt is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid.	Nee
00158-BOR-GUH	00332	Reclamant stelt dat de voorgenomen ontwikkeling verschillende buitenplaatsen in het gebied aantast, en dan met name de randen van deze buitenplaatsen. Deze randen bepalen vaak in sterke mate het karakter of de identiteit van de betreffende buitenplaats. Hier moet dus meer rekening mee gehouden worden.	De door reclamant genoemde cultuurhistorische waarden van de veelal rijksmonumentale landgoederen en buitenplaatsen zijn uitgangspunten voor de uitwerking van het totale stationsgebied inclusief het wegontwerp. De aanwezige monumentale waarden zijn uitgebreid in beeld gebracht en vormen het uitgangspunt bij de plannen voor herontwikkeling zoals nu opgenomen in het bestemmingsplan. Rijks- en gemeentelijke monumenten kennen hun eigen beschermingskader op grond van de Monumentenwet. Aantasting van de randen van de landgoederen is een belangrijk onderdeel van de gesprekken met de verschillende eigenaren. Uitwerking hiervan vindt ook na de fase van het bestemmingsplan plaats, waarbij in detail gekeken zal worden of er verbetermogelijkheden zijn. Een voorbeeld hiervan is de nadere uitwerking van het ontwerp, waarbij o.a. is gekeken naar een betere ligging van fietspaden, zodat randen van landgoederen en monumentale boomgroepen minder of niet worden aangetast. Vervallen onderdelen zoals hekwerken en monumentale toegangspoorten worden in de nieuwe situatie hersteld. Bomen in randen die vervallen worden waar mogelijk verplaatst of herplant.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00158-BOR-GUH	00333	Reclamant stelt dat in het bomenonderzoek van Copijn de bomen op Bornia langs het spoor niet zijn geïnventariseerd. Volgens de reclamant zou dit wel moeten om eventuele alternatieven met betrekking tot de beoogde spoorverbreding beter tegen elkaar af te wegen.	Deze bomen zijn inmiddels onderzocht en in de update van de Master-BEA meegenomen. Het landgoed aan de zijde van het spoor wordt gekenmerkt door een volwassen bomenstructuur met een sterk afwisselend soortenbestand (beuk, plataan, esdoorn, kastanje, inlandse eik, linde, zwarte walnoot en Douglas spar). Deze structuur gaat over in dichtbeplante, hoogopgaande bosvegetatie met inlandse eik, Douglas spar en esdoorn. De bomen langs het hek bieden bescherming voor de beuken erachter. Wanneer de verbreding van het spoortraject het uitgangspunt vormt, is de uitbreiding aan de kant van Beerschoten-Willinkshof minder ingrijpend dan aan de kant van Bornia. De reden hiervoor is dat de groene zoom aan de zuidzijde van Bornia kwetsbaarder is. Bij kap van bomen zal een oproleffect op de beuken erachter ontstaan (zonnebrand). Het verlies wordt dan uiteindelijk groter dan het direct ruimtebeslag van de spoorverbreding.	Nee
00158-BOR-GUH	00334	Reclamant vraagt zich af of de groei van het autoverkeer met 1,5%, waarvan in de modelberekeningen is uitgegaan, wel reëel is. Dit gelet op ontwikkelingen op het gebied van vervoersmanagement, telewerken, stijgende brandstofprijzen, de economische crisis en de ambitie van de regio Utrecht om automobilisten voor het OV te laten kiezen i.p.v. de auto.	Het groeipercentage is vastgesteld op een lange termijn groeiverwachting. Een economische crisis is hierin een 'tijdelijke' ontwikkeling. De modelverwachtingen laten zien dat in deze regio gesproken kan worden van een groei.	Nee
00158-BOR-GUH	00335	Reclamant vraagt zich af of de geplande 800 plaatsen in de ondergrondse parkeergarage niet veel te hoog is. Dit heeft een grote impact op het gebied.	De 800 plaatsen zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgesteld naar 600 plaatsen. Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen wordt een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen gerealiseerd op de locatie aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. In de uitgangspunten voor dit ontwerp bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is gebaseerd op het vervangen van de huidige 394 openbare parkeerplaatsen in het stationsgebied en de toekomstige parkeervraag die, afhankelijk van het betaalde parkeerbeleid varieert van 400 tot maximaal 550 plaatsen. Dit aantal wordt mede bepaald door de keuze voor een betaald parkeerbeleid in het stationsgebied. Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Het aantal van 600 parkeerplaatsen is op die manier tot stand gekomen.	Nee
00158-BOR-GUH	00336	Reclamant vraagt zich af of het beoogde busstation ten noorden van het NS-station niet compacter (en daardoor ook groener) kan. 11 Opstelplaatsen/haltes vindt de reclamant te veel.	In de uitgangspunten voor het bestemmingsplan is de ligging van het busstation (noordelijk naast het spoor en westelijk naast de ongelijkvloerse Hoofdstraat) met een capaciteit van 8 halteplaatsen, 1 doorrijdhalteplaats annex treinvervangend vervoer en 2 bufferplaatsen, opgenomen. Deze capaciteit is gebaseerd op de huidige bus- en treindienstregelingen, de nieuwe regelingen bij openstelling 2020 en een toekomstvaste visie op deze belangrijke regionale OV-knoop. In het plan, dat basis is voor het bestemmingsplan, zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast en compact plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande met veel groen op het busstation. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangpunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee
00158-BOR-GUH	00337	Reclamant stelt dat met het aannemen van de projectnota de gebiedsvisie van de Stichting Urgenda & West 8 uit 2008, waarbij een sterke vergroening/verduurzaming van het stationsgebied werd voorgestaan, uit beeld is verdwenen. Reclamant stelt voor om deze gebiedsvisie, wat betreft de beoogde kwaliteitssprong, nogmaals te vergelijken met de projectnota. Zo kan een zorgvuldigere afweging gemaakt worden.	De planvorming heeft zich verder ontwikkeld. Aspecten zoals een landgoedsfeer met een "een snelle en een langzame wereld", royaal ruimte voor groen en bomen en bussen op het maaiveld, uit de genoemde visie zijn echter voor het infraplan en voorliggend bestemmingsplan wel mede leidend geweest. Deze zijn in het ontwerp vertaald naar concrete ontwerpoplossingen ten aanzien van vergroeningen en verduurzaming (verhard-onverhard, bomen). Zie de toelichting van het bestemmingsplan op deze verschillende aspecten, zoals duurzaamheid, fietsverkeer, ecologie, etc. Op de onderdelen uit de visie die op de gebiedsontwikkelingen aangrenzend aan het infraplan ingaan kan in het kader van het infraplan geen voorstel voor gedaan worden. Concrete gebiedsontwikkeling en infrastructuurplanvorming zijn gescheiden planprocessen.	Nee
00158-BOR-GUH	00338	Reclamant pleit ervoor dat ook aan de westzijde van het stationsgebied (ter hoogte van de oude Odijkerweg) alsnog een (extra) fietstunnel komt, zodat de oude doorgaande structuur van deze weg (enigszins) kan worden hersteld en fietsers in de richting van Odijk niet door het gehele stationsgebied hoeven te fietsen.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede functionele, sociaal veilige en ruimtelijke verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00158-BOR-GUH	00339	Reclamant wil een tweede opgang naar het eilandperron ter hoogte van de Odijkerweg (in aansluiting op de (extra) fietstunnel). Dit komt ook de veiligheid ten goede, aangezien hulpdiensten het perron vanaf twee zijden kunnen bereiken.	In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is deze mogelijkheid niet opgenomen. Voor de veiligheid en het functioneren van het station is deze toegang niet noodzakelijk. Het bevordert niet een compacte OV-knoop. Over de bereikbaarheid van het treinperron voor de hulpdiensten is met de veiligheidsregio gesproken. De veiligheidsregio heeft aangegeven dat het stationsgebied Driebergen-Zeist en de parkeergarage voldoende bereikbaar zijn voor de hulpverleningsdiensten. Er is geen extra toegang vanwege veiligheidsargumenten aan de westelijke en oostelijke uiteinden van het perron nodig.	Nee
00158-BOR-GUH	00340	Reclamant vindt het voorbarig dat in het bestemmingsplan de bestemming `Natuur` op de `Verbeelding` ook al over een gedeelte van het terrein van De Reehorst is geprojecteerd, terwijl die compensatie toch afhankelijk zal zijn van (de instemming met) de plannen van Triodos Bank.	Omdat de EHS wordt aangetast moet de EHS gecompenseerd worden. Deze compensatie is in dit bestemmingsplan gewaarborgd. Daarom is de bestemming 'Natuur' opgenomen. Dit bestemmingsplan voorziet niet in natuurcompensatie die verband houdt met mogelijke andere ontwikkelingen, zoals die op Landgoed De Reehorst. Natuurcompensatie ten gevolge van andere ontwikkelingen zal in de planologische besluitvorming over die ontwikkelingen moeten plaatsvinden. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is de regeling voor de natuurcompensatie als gevolg van het infraproject gewijzigd. Hiervoor wordt verwezen naar de verbeelding en de plantoelichting. De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraagt 8.636 m2 (0,86 ha). De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. Dit is ook in de verbeelding weergegeven. Hiermee wordt de EHS-structuur in het gebied gecompenseerd en gekoppeld aan de bestaande EHS-structuur. De concrete inrichting van dit gebied wordt in het natuurcompensatieplan beschreven en maakt onderdeel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. De locatie van de EHS-compensatie is afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkeling op Landgoed De Reehorst. De EHS-compensatie van mogelijke ontwikkelingen op De Reehorst is aanvullend en wordt gebundeld met de infraplan compensatie waardoor de totaaloplossing robuuster is.	Nee
00158-BOR-GUH	00341	Het verbaast reclamant dat in de planregeling (Art 3, lid 2, onder 1) is bepaald dat `de bij het landgoed behorende voorzieningen en gebouwen die ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan bestaan, behouden mogen worden. Deze gebouwen zouden alsnog verwijderd moeten worden, omdat ze een belemmering vormen voor de beoogde ecologische verbingszone. Wanneer sloop niet wenselijk is zou de ecologische verbinding (en daarmee de natuurcompensatie) alsnog op een andere plek gerealiseerd moeten worden.	In het ontwerp bestemmingsplan was het gebied voor de beoogde EHS-compensatie ruimer opgenomen. In het vast te stellen bestemmingsplan is dit gebied verkleind tot de noodzakelijke oppervlakte. In dit gebied zijn geen gebouwen meer aanwezig. De regels en verbeelding zijn hierop aangepast.	Artikel 3 van de planregels is hier op aangepast.
00158-BOR-GUH	00342	In art 3, lid 2, onder 2 van de planregeling is bepaald dat erf- en terreinafscheidingen een maximale hoogte van 2 meter mogen hebben. Gelet op de functie van de compensatiestrook (migratie van diersoorten) stelt de reclamant voor om de maximale hoogte van erf- en terreinafscheidingen te verlagen naar 1 meter en eveneens de doorgang van dieren over de grond niet mogen beperken.	Het betreft een maximale bouwhoogte, die niet ongebruikelijk is voor gronden met een natuurbestemming. Op voorhand kan niet gesteld worden dat dit onaanvaardbare gevolgen heeft voor natuurwaarden. Tevens wordt de noodzaak niet ingezien dat de vormgeving van afscheidingen nader moet worden voorgeschreven in de regels. Diersoorten kunnen, ondanks mogelijke afscheidingen, voldoende hun weg vinden in het gebied.	Nee
00158-BOR-GUH	00343	Reclamant vraagt zich af uit welke middelen de bouw van de ondergrondse parkeergarage wordt bekostigt. Reden voor deze vraag is het feit dat het bestemmingsplan vooralsnog geen ruimte voor vastgoedontwikkeling biedt boven de parkeergarage. Dit was in de projectnota wel voorzien.	Het plan wordt gewijzigd vastgesteld om een bovengrondse gebouwde parkeervoorziening mogelijk te maken. Hiervoor zijn voldoende financiële middelen voorzien. De totale financiële haalbaarheid van het project is onderbouwd in de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00158-BOR-GUH	00344	Reclamant is het niet eens met het aanzienlijke oppervlak van de Buitenplaats Bloemheuvel dat de bestemming `verkeer` heeft gekregen. Deze bestemming is ten behoeve van de beoogde nieuwe ontsluitingsweg voor McGregor. Deze ontsluitingsweg zal een groot effect hebben op het wintereiken-beukenbos en vormt een extra barrière voor de ter plaatse mogelijk eveneens te realiseren faunapassage.	Het betreft hier het fietspad op Landgoed Beerschoten-Willinkshof voor het fietsverkeer vanuit Driebergen naar Zeist. Dit wordt mede benut voor de te compenseren ontsluiting van Bloemenheuvel. Het tracé van de fietsstraat met dubbel gebruik (fietspad met gecombineerde ontsluitingsfunctie McGregor) is zorgvuldig gekozen tussen de bestaande bomen door, zodat er slechts 2 tot 3 bomen verdwijnen. De verharding is een aantasting van het bos ter plekke. De aantasting wordt in oppervlakte als bos gecompenseerd in het kader van de Boswet, op het terrein van de Reehorst. De faunapassage ligt noordelijk van de toerit naar Beerschoten Willinkshof onder de Hoofdstraat Het fietspad vormt als zodanig geen barrière.	Nee
00158-BOR-GUH	00345	Reclamant pleit ervoor het groen/bomen positief te bestemmen. Binnen de bestemming `verkeer` is het doeleinde `groenvoorzieningen` opgenomen, maar reclamant vraagt zich af of de aanplant van bomen en groen in voldoende mate geborgd is.	De aanplant van bomen en groen is voldoende gewaarborgd. De reden waarom niet gekozen is voor specifieke groenbestemmingen is dat dit ten koste gaat van het globale karakter van deze bestemming. Bij de uitvoering zouden nog verschuivingen op inrichtingsniveau kunnen plaatsvinden. Het opnemen van specifieke groenbestemmingen zou dergelijke mogelijke inrichtingsaanpassingen een stuk moeilijker maken. De partijen streven naar het realiseren van het wensbeeld, maar willen wel voldoende flexibiliteit houden. In de begroting van het plan is ook budget opgenomen voor de aanleg van het gewenste groen. Op de verbeelding en in de regels van de gemeente Zeist is wel een groenbestemming opgenomen in combinatie met de bestemming Waarde-Cultuurhistorie-1, omdat het daar geplande fietspad niet past binnen de vigerende bestemming, maar een verkeersbestemming geen recht doet aan de aanwezige waarden. De bestemmingen Groen en Waarde-Cultuurhistorie-1 zorgen er hier voor dat de aanwezige groenvoorzieningen en (cultuurhistorische)waarden in stand gehouden worden.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00160-PEB-GUH	00359	Reclamant wil een 30-km zone instellen voor het Stationsgebied en de Stationsweg. Voetgangers en fietsers moeten te allen tijde voorrang hebben boven autoverkeer.	Het bestemmingsplan regelt niet de maximaal toegestane snelheid op wegen, dit is een uitvoeringsaspect. In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een verkeersbeeld in het stationsgebied bepaald van 50 km/uur "binnen de bebouwde kom". Voor de voetgangers en fietsers is een vrije zone naar en door het station opgenomen. De relatief verkeerintensieve kruisingen voor langzaam verkeer op de Stationsweg en de Driebergseweg zijn geregeld middels verkeersregelininstallaties. Langzaam verkeer heeft hier op afroep prioriteit. In het verkeersbeeld is een optimale balans nagestreefd voor doorstroming op de Hoofdstraat en bestemmingsverkeer naar het stationsgebied.	Nee
00160-PEB-GUH	00360	Reclamant stelt voor een fietstunnel onder het spoor in de Odijkerweg aan te leggen. Zo kan een flinke verbetering voor de veiligheid van fietsers en voetgangers gerealiseerd worden.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00160-PEB-GUH	00361	Reclamant is het niet eens met de afstelling van de VRI bij kruispunten. Voetgangers worden als obstakel gezien. Voetgangers en fietsers zouden minder lang moeten hoeven wachten om over te kunnen steken.	De verkeersregelininstallaties zijn zo opgesteld dat er zowel ruimte is voor autoverkeer als langzaamverkeer in een reëel evenwicht. De eisen aan de VRI-regelingen welke op straat geïmplementeerd worden, zullen voldoen aan de algemeen geldende eisen van de wegbeheerder(s). Op de verkeersgeregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee
00160-PEB-GUH	00362	Reclamant stelt voor om een ander alternatief te realiseren, namelijk het verdiept aanleggen van het spoor met de keer/wisselsporen aan de westkant van het station (i.p.v. de oostkant). De infrastructuur voor overige verkeersdeelnemers blijft op maaiveldniveau.	Verdiept aanleggen is niet gewenst, omdat een verdiepte spoorligging in integraal opzicht (ruimtebeslag voor spoor bovengronds en ondergronds, natuurwaarden, kosten) een grotere impact heeft op het gebied en op de beschikbare financiële middelen. In een alternatievenafweging voor de hoogteligging van spoor en weg in de eerste fase van de planontwikkeling is dit onderzocht en niet haalbaar bevonden. Die afweging had als resultaat dat werd gekozen voor spooruitbreiding op maaiveld met een verdiepte weg. Belangrijkste argumenten voor juist deze variant waren kosten en mogelijkheden tot inpassing. Dat resultaat is op 22 juni 2006 vastgelegd in een Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken van december 2005 over Traject-Oost, kort gezegd de MIT-overeenkomst (MIT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Deze overeenkomst is ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat, de provincie Utrecht, het Bestuur regio Utrecht, de gemeente Zeist, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Bunnik).	Nee
00161-PEB-GUH	00363	Reclamant stelt dat er door een gebrek aan telgegevens voor langzaam verkeer het niet mogelijk is om een goede analyse te kunnen maken van de benodigde ruimte voor fiets- en voetpaden.	Het belangrijkste aspect bij het bepalen van de ruimte voor fiets- en voetpaden is de kwaliteit en de verbindingen die geboden moeten worden. Er zijn recent fietstellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat eerder gehanteerde uitgangspunten goed passen. De fietsers zijn waar nodig bij de kruisingen met het autoverkeer in de simulatie opgenomen. Hierbij is vooral aandacht besteed aan de oversteek bij de Stationsweg, de Odijkerweg en de ontsluiting bij De Reehorst/McGreggor.	Nee
00161-PEB-GUH	00364	Reclamant stelt dat in het ontwerp de minimum maten die gelden voor moderne fietspaden niet of nauwelijks worden gehaald.	Fietspaden mogen aan beide zijden van de weg in twee richtingen worden bereden. Op veel plaatsen is er in totaal ruim 7 meter brede infrastructuur beschikbaar voor de (brom)fiets. In het ontwerp zijn de 2-richtingen fietspaden in de hoofdroutes 3 meter breed. Op de stationspleinen, tussen Odijkerweg en Stationsweg, is het 2-richtingen fietspad 4 meter breed. In de onderdoorgang onder het spoor aan de oostzijde van de Hoofdstraat is een ruimtereservering voor een 3,5 meter breed 2-richtingen fietspad. Hiermee wordt invulling gegeven aan de reguliere ontwerp aanbevelingen voor fietspaden. De fietspaden sluiten bij de plangrenzen aan op de bestaande fietspaden.	Nee
00161-PEB-GUH	00365	Reclamant stelt dat in het plan geen rekening is gehouden met de toekomst (duurzaam en robuust) wat betreft langzaam verkeer. Het fietsverkeer wordt steeds diverser (elektrische fietsen, bakfietsen, scooters, sportbeoefenaars) en massaler (meer verkeersdeelnemers). Dit heeft gevolgen voor het ruimtebeslag.	In het plangebied worden in de nieuwe situatie voor het fietsverkeer vele verbeteringen doorgevoerd. Er is een fietsenstalling zo dicht mogelijk bij en onder het station geplaatst met verbreedde, vrijliggende, 2-richtingen fietspaden. In de stalling worden fietsparkeerplaatsen voor "buitenmodel" fietsen gereserveerd (elektrische fietsen, bakfietsen, scooters, sportfietsen, driewielers, OV-fietsen). De fietsenstalling heeft een capaciteit die rekening houdt met groei van het fietsverkeer (minimaal 700 fietsparkeerplaatsen meer dan nu beschikbaar). De gelijkvloerse kruising met het spoor en bijbehorende wachttijden voor fietsers vervalt. Op de via verkeersregelininstallaties-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00161-PEB-GUH	00366	Reclamant stelt dat in het plan een gebrek aan inzicht in de ruimtelijke indeling onder het station ontbreekt. Hierdoor kan volgens de reclamant de sociale veiligheid van het gebied onder het station onvoldoende worden ingeschat. Uitbreiding van de geplande ruimte onder het station zou inrichtingsmogelijkheden, en daarmee de sociale veiligheid, ten goede komen.	In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een hoge mate van sociale veiligheid een hoofdeis. Het bestemmingsplan stelt de functie vast, zonder concrete planuitwerkingen. In de nadere uitwerking van dit onderdeel blijft dit een hoofdeis van de opdrachtgevers. De huidige hoofdopzet van het plan garandeert voldoende mate van sociale veiligheid. Het ontwerp van de ruimte onder de sporen wordt zodanig uitgevoerd dat de loopstromen zoveel mogelijk worden gecentraliseerd waaraan commerciële functies gekoppeld worden en er een sociaal veilige "stationshal" ontstaat.	Nee
00161-PEB-GUH	00367	Reclamant is van mening dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt, gelet op de verkeersstromen van fietsers en bussen.	Fietspaden liggen overal los van de busroutes. Waar gelijkvloerse conflictpunten zijn, zijn deze via verkeersregelininstallaties geregeld (Hoofdstraat, Driebergseweg, Stationsweg).	Nee
00161-PEB-GUH	00368	Reclamant is van mening dat de fietshelling onder het station een duister punt is, wat tot verkeersonveilige situaties zal leiden voor fietsers.	(Sociale) veiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerp. Voldoende daglichttoetreding, lange zichtlijnen met doorzicht zijn meegenomen in de hoofdopzet voor dit ontwerp. Dit draagt bij aan een voldoende niveau van sociale veiligheid. In de planuitwerking zal een eis opgenomen worden voor een zorgvuldig verlichtingsplan.	Nee
00162-BOR-GUH	00369	Reclamant vraagt zich af waarop (welke metingen, voorspellingen) de dimensionering van wegen en voorzieningen (o.a. parkeervoorzieningen) in het plangebied is gebaseerd. Wordt er niet teveel een voorschot genomen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen m.b.t. kantoren in het stationsgebied.	Voor het spoor en de weg zijn respectievelijk de uitgangspunten gebaseerd op de toekomstprognoses van ProRail en het gangbare VRU 2.1 verkeersmodel (statisch verkeersmodel van de regio Utrecht). Deze modellen gaan uit van een beperkte autonome groei van functies (kantoren en voorzieningen) in het directe stationsgebied. In de parkeervoorziening is ruimte voor 600 parkeerplaatsen, voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00162-BOR-GUH	00370	Reclamant vindt dat meer maatwerk nodig is met betrekking tot het inpassen van alle voorzieningen in het Stationsgebied. Dit vanwege de aantasting van de kwaliteit van de leefomgeving en de EHS, en gebrekkige compensatiemogelijkheden daarvan.	Ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving en de EHS is een zorgvuldige inventarisatie gedaan in het gehele plangebied inclusief het vaststellen van de nieuwe locaties van noodzakelijke compensaties voor o.a. bomen en EHS. De EHS-compensatie ter grootte van 8.636 m2 is gebundeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op de nieuwe ecopassage Kromme Rijn en maakt een robuuste verbinding mogelijk met de EHS van de Heuvelrug. Hiermee is het zoekgebied, zoals in het bestemmingsplan aangegeven, definitief ingevuld. De EHS-compensatie is zorgvuldig afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkelingen op Landgoed De Reehorst en Hoofdstraat 26. De EHS-compensatie van de projecten wordt gebundeld waardoor deze gezamenlijk robuuster is in maat en functioneren.	Nee
00162-BOR-GUH	00371	Reclamant vindt het vreemd dat het projectplan is vastgesteld zonder inspraakmogelijkheden. Deskundige organisaties op het gebied van groen en cultuurhistorie hebben niet mogen meedenken in het ontwikkelingsproces.	De gemeenten hebben ervoor gekozen om de planontwikkeling open en transparant te laten plaatsvinden, waarbij zij omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid willen geven in te spreken op de planvorming. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van een projectplan dat vertaald is in een voorbestemmingsplan, waarop inspraak mogelijk is, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit bood de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties nog zaken te wijzigen in het ontwerp en in de planvorming. Het bestemmingsplan heeft een definitieve vorm, maar blijft globaal, zodat detailuitwerkingen in het ontwerp mogelijk blijven. In het ontwerp is cultuurhistorie ('Stichtse Lustwarande kwaliteit') leidend geweest en ecologie is daarin meegewogen. Er zijn diverse openbare inloopavonden georganiseerd, er is in de planvorming nauw overleg geweest met de cultuurhistorie en monumenten afdelingen van de Provincie en gemeenten en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Sinds 2011 zijn de lokale natuur- en milieugroeperingen betrokken bij het uitwerken van de natuurcompensatieopgave van het infraproject. De Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering is uitgenodigd voor deze bijeenkomsten.	Nee
00162-BOR-GUH	00372	Reclamant verwacht dat de karakteristieke bomen bij het Stationsgebied behouden blijven, danwel verplaatst worden. Dit zodat het aanzien en beleving van het stuk Stichtse Lustwarande tussen de A12 en het station voldoen allure behoudt.	De kwaliteiten van de Stichtse Lustwarande zijn leidend voor het ontwerp in de nieuwe situatie. Niet alle bomen kunnen worden behouden of ingepast als gevolg van de verbreding en uitbreiding van de infrastructuur. Bomen die verdwijnen worden waar mogelijk gecompenseerd in het plangebied. Hiervoor is een zorgvuldige inventarisatie gedaan. Waar keuzes in het ontwerp mogelijk waren, was behoud van beeldbepalende bomen leidend. Er worden veel nieuwe bomen (in grote maten) en boomgroepen in het plan ingebracht om de allure van het groene stationslandgoed te behouden. Voor alle deelgebieden is nader onderzocht hoe de inpassing van deze bomen mogelijk is en welke bijzondere maatregelen hiervoor genomen moeten worden (zie update Master-BEA). Bij een aantal bomen en boomgroepen met een verminderde conditie en toekomstverwachting is niet alleen gekeken naar de mogelijke inpassing, maar ook naar vervangende herplant. Dit kan een structurele meerwaarde opleveren wanneer echte landgoedbomen (bijvoorbeeld bruine beuk) op markante plekken in grote maten worden herplant. Op dergelijke locaties kan dus een bewuste afweging gemaakt worden tussen behoud of herplant.	Nee
00162-BOR-GUH	00373	Reclamant stelt dat de kaarten uit bijlage 1, paragraaf 1.2 niet correspondeert met de kaart zoals deze op ruimtelijkeplannen.nl staat. De inconsistentie heeft te maken met het parkeerterrein van de NS aan de Driebergse zijde van het spoor. Valt dit terrein wel of niet binnen het plangebied?	Het parkeerterrein van NS valt binnen het Zeister deel van het bestemmingsplan voor het stationsgebied en is opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan voor de gemeente Zeist.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00374	Reclamant vraagt zich af of het nog steeds mogelijk is om, in deze fase van de planvorming, in de uitwerking alsnog de P+R locatie Abbing/NS te kiezen.	Er is gekozen voor een P&R in een gebouwde voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. Hiervoor is gekozen opdat er een compactere OV-knoop ontstaat (in lijn met de uitgangspunten) en de looproutes auto-trein zijn korter. Dit is in het bestemmingsplan opgenomen.	Nee
00162-BOR-GUH	00375	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan veel onduidelijkheden bestaan wat betreft de hoogtes van de parkeergarage. - Hoeveel meter komt de parkeergarage nu daadwerkelijk boven het maaiveld uit? - Hoeveel parkeerlagen gaat de parkeergarage tellen?	Het bestemmingsplan wordt gewijzigd vastgesteld ten aanzien van de gebouwde parkeervoorziening. In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een maximale bouwhoogte voor de gebouwde parkeervoorziening vastgelegd. De bouwhoogten van het volume zijn gedifferentieerd, afhankelijk van de omliggende bebouwing of hoogte van de bomen. Het gebouw is maximaal 12 m hoog boven maaiveld aan de Odijkerweg zijde. Vanaf 35 meter vanaf de oostelijke rand Odijkerweg tot aan de oostzijde nabij Landgoed De Reehorst is de parkeergarage tot maximaal 21 meter hoog boven maaiveld. De hoogte is zodanig dat het bouwvolume onder de hoogte van de boomtoppen (circa 25 meter boven maaiveld) blijft. In dit bestemmingsplan is het aantal lagen niet directief opgenomen.	Nee
00162-BOR-GUH	00376	In het ontwerpbestemmingsplan is geen aandacht voor de diepte van de ondergrondse parkeergarage, terwijl dit wel van belang is voor de grondwaterstromen. Ter vergelijking, dit is wel gebeurd voor de ondertunneling van de Hoofdstraat die veel minder diep de grond in gaat.	In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. De bouw van een 2/3-laags ondergrondse garage waar de reclamant aandacht voor vraagt zou geen nadelige gevolgen hebben voor de grondwaterstromen.	Nee
00162-BOR-GUH	00377	Reclamant stelt dat niet is onderzocht dat de parkeergarage zijn eigen diepe damwandconstructie krijgt.	Dit betreft een uitvoeringsaspect. De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan onderdelen in dit bestemmingsplan is hier niet aan de orde. In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding.	Nee
00162-BOR-GUH	00378	Reclamant stelt voor van het Stationsplein en de Stationsweg een 30 km-zone te maken waar fietsers en voetgangers te allen tijde voorrang hebben. Autoverkeer is hier te gast.	Het bestemmingsplan regelt niet de maximaal toegestane snelheid op wegen, dit is een uitvoeringsaspect. In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een verkeersbeeld in het stationsgebied bepaald van 50 km/uur "binnen de bebouwde kom". Voor de voetgangers en fietsers is een vrije zone naar en door het station opgenomen. De relatief verkeerintensieve kruisingen voor langzaam verkeer op de Stationsweg en de Driebergseweg zijn geregeld middels verkeersregelininstallaties. Langzaam verkeer heeft hier op afroep prioriteit. In het verkeersbeeld is een optimale balans nagestreefd voor doorstroming op de Hoofdstraat en bestemmingsverkeer naar het stationsgebied.	Nee
00162-BOR-GUH	00379	Reclamant stelt dat de geplande 2x2 Hoofdstraat onder het spoor te groot is gedimensioneerd. 2x1 rijstrook is volgens de reclamant voldoende, omdat de overweg (en daarmee een belangrijk obstakel) verdwijnt.	De vraag of met 2x1 rijstroken kan worden volstaan is al in een vroeg stadium onderzocht. Hieruit bleek dat op wegvakniveau met 2x1 rijstroken zou kunnen worden volstaan. Bij kruispunten is de capaciteit echter veel lager dan op een doorgaande weg. Op de kruispunten heeft de doorgaande richting op de Hoofdstraat 2 voorsorteevakken nodig om het verkeer te kunnen verwerken. De lengte van deze voorsorteevakken kan variëren afhankelijk van de hoeveelheid verkeer (auto, fiets, voet) op alle richtingen. Gemiddeld zijn ze circa 100 meter lang. Ook na het kruispunt is een vergelijkbare lengte nodig voordat van 2 naar 1 rijstrook wordt gegaan. De fysieke overgang van 1 naar 2 rijstroken of andersom vraagt daarnaast ook een lengte van 30 tot 50 meter. Omdat de kruispunten op korte afstand achter elkaar liggen, volgen de weggedeelten met 2 rijstroken per richting elkaar op. Hierdoor blijft onnodig wisselen van rijstroken uit en ontstaat een homogener en veiliger verkeersbeeld. In de studie is al een groene golf geïmplementeerd over de kruispunten bij het Stationsgebied. Met aanvullende technische oplossingen is een betere benutting van de wegcapaciteit haalbaar. Dit levert echter niet voldoende op om met minder rijstroken uit te kunnen. De conflicten tussen afslaand verkeer, fietsverkeer en openbaarvervoer-prioriteiten gaan dan ten koste van de doorstroming, waardoor op kruispunten het verkeer in de spits niet ongehinderd kan doorstromen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00380	Reclamant stelt dat de kruispunten in de nabijheid van het station, met de vele en lange voorsorteerstroken, te grootschalig zijn opgezet. Hierdoor worden beeldbepalende elementen op de landgoederen, en daarmee de beleving van de Stichtse Lustwarande, onnodig aangetast.	Het station Driebergen-Zeist is een belangrijk verkeersknooppunt voor alle reizigers- en verkeersstromen. De huidige capaciteit is echter voor vrijwel alle modaliteiten onvoldoende. De minister heeft op basis van het MER onderzoek HSL-Oost in het standpunt aangegeven dat uitbreiding van de spoorcapaciteit nodig is, tezamen met het verbeteren van de leefbaarheid, de aanleg van ecologische voorzieningen en het opheffen van drukke overwegen tussen Utrecht en Arnhem. Het oplossen van dit capaciteitstekort vraagt om een ingreep die onmiskenbaar gevolgen heeft voor de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In de (vormvije) m.e.r.-beoordeling is aangegeven dat met de voorgenomen activiteit zowel positieve als negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Het project kan en gaat niet gerealiseerd worden zonder compensatie/mitigatie van negatieve effecten. Voor het project kan gesteld worden dat de voorgenomen herontwikkelingen geen reële alternatieven kent die geen aantasting tot gevolg hebben van de EHS. Verder is er sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht. Aantasting van landschappelijke en natuurwaarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Aantasting van cultuurhistorie kan door zijn aard niet gecompenseerd worden, maar wordt waar mogelijk beperkt. Cultuurhistorie wordt versterkt door de nieuwe onderdelen in te passen aansluitend bij de context van de landgoederen in het gebied en bestaande monumentale onderdelen (landgoederen en gebouwde objecten) te restaureren. Er is in het plan integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvastе "stationslandgoed" gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen. Bij de herinrichting van het gebied zijn landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden belangrijke uitgangspunten.	Nee
00162-BOR-GUH	00381	Reclamant vraagt zich af of de voorspelde groei van het autoverkeer van 1,5% op jaarbasis in het model wel klopt, gelet op de afname van automobilitеit (mede als gevolg van de economische crisis).	Het groeipерcentage is vastgesteld op een lange termijn groeiverwachting. Een economische crisis is hierin een 'tijdelijke' ontwikkeling. De modelverwachtingen laten zien dat in deze regio gesproken kan worden van een groei.	Nee
00162-BOR-GUH	00382	Reclamant vraagt zich af waarom de capaciteit van de ondergrondse parkeergarage 800 plaatsen bedraagt, terwijl de berekeningen aantonen dat 640 plaatsen ook afdoende is.	De 800 plaatsen zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgesteld naar 600 plaatsen. Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen wordt een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen gerealiseerd op de locatie aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. In de uitgangspunten voor dit ontwerp bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is gebaseerd op het vervangen van de huidige 394 openbare parkeerplaatsen in het stationsgebied en de toekomstige parkeervraag die, afhankelijk van het betaalde parkeerbeleid, varieert van 400 tot maximaal 550 plaatsen. Dit aantal wordt mede bepaald door de keuze voor een betaald parkeerbeleid in het stationsgebied. Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Het aantal van 600 parkeerplaatsen is op die manier tot stand gekomen.	Nee
00162-BOR-GUH	00383	Reclamant stelt dat meer sprake zou moeten zijn van prioritering van het fietsverkeer in het plan dan nu het geval is. Dit sluit beter aan bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente.	In het plangebied worden in de nieuwe situatie voor het fietsverkeer vele verbeteringen doorgevoerd. Er is een fietsenstalling zo dicht mogelijk bij en onder het station geplaatst met verbreedde, vrijliggende, 2-richtingen fietspaden. In de stalling worden fietsparkeerplaatsen voor "buitenmodel" fietsen gereserveerd (elektrische fietsen, bakfietsen, scooters, sportfietsen, driewielers, OV-fietsen). De fietsenstalling heeft een capaciteit die rekening houdt met groei van het fietsverkeer (minimaal 700 fietsparkeerplaatsen meer dan nu beschikbaar). De gelijkvloerse kruising met het spoor en bijbehorende wachttijden voor fietsers vervalt. Op de via verkeersregelininstallaties-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee
00162-BOR-GUH	00384	Reclamant stelt dat een goede doorstroming van het autoverkeer, met name bij verkeerslichten, ook gerealiseerd kan worden door middel van het instellen van een 'groene golf' of LARGAS (langzaam rijden gaat sneller).	In het plangebied wordt gekozen voor een wegbeeld van maximaal 50 km/uur binnen de bebouwde kom. Over de Hoofdstraat wordt een groene golf geïmplementeerd waarin de grote hoofdstromen afgewikkeld worden. Hierdoor zal het grootste deel van het verkeer niet bij alle kruispunten hoeven te stoppen. Het Langzaamrijden Gaat Sneller (LARGAS) principe is niet toepasbaar op deze weg. De hoofdstroom en de zijstromen zijn te groot. Volgens het CROW werkt LARGAS op kruispunten waarin de hoofdstroom en de zijrichting in een bepaalde verhouding staan tot elkaar. De stromen op de Hoofdstraat en de Stationsweg vallen buiten het toepassingsgebied voor LARGAS.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00385	Reclamant stelt dat in het plan een bijna dubbele fietspadenstructuur langs de wegen bij het station is getekend. Hierdoor wordt de beeldkwaliteit van de Stichtse Lustwarande onnodig verder aangetast.	Binnen de herinrichting van het stationsgebied is veel aandacht geschonken aan de kwaliteit van fietsverkeer. Vanuit dit standpunt zijn op diverse plaatsen tweezijdige fietspaden aangebracht. De breedte van de fietspaden is afgestemd op de fietsintensiteiten. Op een aantal plekken worden fietspaden zodanig ingepast in de landgoederen dat de beleving voor fietser en voetganger van Stichtse Lustwarande versterkt wordt. Het fietspad wordt "losgetrokken" op enige afstand van de weg en met zorgvuldige inpassing tussen bestaande bomen. (De Breul, Landgoed De Reehorst, Beerschoten Willinkshof). Op deze wijze is integraal een optimale afweging gemaakt tussen landschappelijke inpassing en prioritering voor de fietser, die door de reclamant van belang wordt geacht (zie zienswijze 00383).	Nee
00162-BOR-GUH	00386	Reclamant vindt dat naar meer alternatieven moet worden gekeken voor wat betreft parkeren. Nu beperken de alternatieven zich tot een ondergrondse parkeergarage en een bovengrondse parkeergarage op het huidige P&R-terrein, wat een groot deel van het uitzicht op Landgoed Rhijnwijck ontneeemt.	Voor de parkeeroplossing is gekozen op basis van de visie een duurzame gebiedsontwikkeling tot stand te brengen en om een compacte OV-knoop met loopafstanden kleiner dan 250 meter naar parkeerplaatsen te realiseren. Er is gekozen voor een P&R-locatie (in een gebouwde voorziening) aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen op de verbeelding van dit bestemmingplan.	Nee
00162-BOR-GUH	00387	Reclamant stelt voor de strook grond van De Reehorst te gebruiken voor de aanleg van een ventweg op maaiveldniveau (naast de te ondertunnelen Hoofdstraat) die naar het Stationsplein leidt (ook op maaiveld) en verder naar de parkeergarage en de Odijkerweg. Voordeel hiervan is dat geen verdiept stationsplein nodig is en de waterhuishouding van De Reehorst gunstiger wordt.	In de ontwikkeling van het wegontwerp en de OV-knoop is een compacte oplossing met een beperkt ruimtebeslag opgenomen met een beperkte aantasting van de landgoederen als gevolg. Alle verkeersbewegingen voor langzaam en snelverkeer, busverkeer in alle richtingen en het busstation en de OV-knoop zijn compact uitgewerkt. De verlaagde OV-knoop met aansluitende infrastructuur heeft geen nadelige invloed op de grondwaterstand in het gebied. De grondwaterstromen en de waterhuishouding van De Reehorst worden door dit plan niet aangetast. Een ventweg maakt de oplossing minder compact, waardoor tenminste het naastgelegen Landgoed De Reehorst nog meer wordt aangetast. Bovendien kan het verkeer vanuit de richting Odijk, dat gebruik moet maken van deze ventweg, niet meer afslaan richting Zeist.	Nee
00162-BOR-GUH	00388	Reclamant verwacht dat bij kwetsbare bomen/boomgroepen nu al vochtsensoren worden aangebracht om eventuele effecten te voorkomen.	Er is een grondwatermonitoringsplan opgesteld om minimaal 1 jaar vooraf te monitoren en in te grijpen als meetresultaten daar om vragen.	Nee
00162-BOR-GUH	00389	Reclamant wil graag dat de perronoverkapping op een verantwoorde wijze bewaard blijft.	Het streven is om de perronkap zoveel als mogelijk zijn functie te laten behouden. De perronoverkapping moet geheel gedemonteerd worden door de nieuwe ligging van de sporen. Na demontage wordt deze gerestaureerd (o.a. herstel kolommen, dakbeschot en dakranden) en herplaatst op het spoorperron en mogelijk ook op het centrale busperron. Hiermee blijft de oude perronkap de functie vervullen van overdekte wachtruimte voor het openbaar vervoer. Door de restauratie wordt de kap bouwkundig in oude luister teruggebracht.	Nee
00162-BOR-GUH	00390	Reclamant wil weten wat de garantie is dat de nieuwe EHS-strook breder zal worden?	Voor de EHS (Ecologische Hoofd Structuur) is een zorgvuldige inventarisatie gedaan in het gehele plangebied inclusief het vaststellen van de nieuwe locaties van noodzakelijke compensaties voor o.a. bomen en EHS. De EHS-compensatie ter grootte van 8.636 m2 is gebundeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op de nieuwe ecopassage Kromme Rijn en maakt een robuuste verbinding met de EHS van de Heuvelrug mogelijk. Hiermee is het zoekgebied, zoals in het ontwerp bestemmingsplan aangegeven, definitief ingevuld. De locatie van de EHS-compensatie vindt plaats op deels grond van Landgoed De Reehorst, en deels op perceel Hoofdstraat 26 van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug. De EHS-compensatie is zorgvuldig afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkelingen op Landgoed De Reehorst en Hoofdstraat 26. De EHS-compensatie van de projecten wordt gebundeld waardoor deze gezamenlijk robuuster is in maat en functioneren. De EHS-compensatie voor de herontwikkeling van het stationsgebied wordt bestemd in het bestemmingsplan en uitgevoerd conform het compensatie- en inrichtingsplan. De andere ontwikkelingen dienen zelf hun eigen EHS-compensatie vorm te geven. In de nieuwe situatie wordt de EHS-strook die aansluit op de ecopassage Kromme Rijn breder en heeft meer robuustheid van de gehele EHS tot gevolg. De aaneengeslotenheid van EHS wordt groter en de EHS ontsnippert. De aan te leggen verbinding zoals die nu beoogd wordt is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid. Realisatie van de benodigde EHS-compensatie is geborgd in het projectbudget en zal worden geborgd in een overeenkomst met de beide betrokken grondeigenaren.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00391	Reclamant stelt dat de plannen leiden tot een aanzienlijke aantasting van de in het gebied aanwezige waarden. Vanwege het ruimtebeslag dat met de plannen gepaard gaat kan de landschappelijke aantasting volgens de reclamant sowieso niet worden gecompenseerd.	In de ontwikkeling van de OV-knoop en het wegontwerp voor dit bestemmingsplan is in het huidige voorstel een compacte oplossing met een beperkt ruimtebeslag en een beperkte aantasting van de (rijksmonumentale) landgoederen opgenomen. Het noodzakelijke extra ruimtebeslag is hoofdzakelijk westelijk van de Hoofdstraat, buiten de EHS-structuur en zoveel mogelijk buiten de rijksmonumentale landgoederen gevonden. Voor het spoor is bewust gekozen voor een beperkte aantasting van de noordelijke rand van Beerschoten Willinkshof ten gunste van de zuidelijke, zeer waardevolle en kwetsbare rand van Bornia. De aantasting van de EHS-structuur en bestaande bomen is zorgvuldig geïnventariseerd en wordt volledig gecompenseerd conform vigerend beleid. De EHS-compensatie ter grootte van 8.636 m2 is gebundeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op het nieuwe ecoduct Kromme Rijn onder de A12 en maakt een robuuste verbinding met de EHS van de Heuvelrug. De aan te leggen verbinding is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen, waaruit het samenwerken aan een integrale groenstrategie is voortgevloeid. De locatie van de EHS-compensatie is afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkeling op Landgoed De Reehorst. De EHS-compensatie van beide projecten kan worden gebundeld waardoor deze robuuster is. Door de beschikbare open ruimte binnen de EHS-compensatie in te richten ter bevordering van de soorten die leefgebied verliezen wordt het aangetaste leefgebied (bos, houtwallen o.i.d.) gemitigeerd. Tevens worden alle te kappen bomen gecompenseerd volgens vigerend beleid vanuit de Boswet en Gemeentelijke Bomenverordeningen, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het uitgangspunt hierbij is om, waar mogelijk, bomen te compenseren zo dicht mogelijk bij of op de zelfde plek als waar ze verdwijnen. Voor een deel van de boscompensatie is dit niet mogelijk binnen het stationsgebied. Daarom wordt naast de EHS-compensatie van 8.636 m2 voorzien in een nieuw essen-iepenbos van 4.968 m2 op De Reehorst-zuid, aansluitend op de EHS-compensatie.	Nee
00162-BOR-GUH	00392	Reclamant stelt dat een mogelijk alternatief op de plannen, met een kleinere 2x1 tunnel (voor doorgaand verkeer) en een parallelweg vanaf Driebergen naar het op maaiveld gelegen Stationsplein (voor verkeer van en naar het station), niet is gepresenteerd. Dit terwijl dit alternatief minder risico's en lagere kosten met zich meebrengt.	In de ontwikkeling van het wegontwerp en de OV-knoop voor dit bestemmingsplan is in het huidige voorstel een compacte oplossing met een beperkt ruimtebeslag en een beperkte aantasting van de landgoederen opgenomen. Alle verkeersbewegingen voor langzaam en snelverkeer, busverkeer in alle richtingen en het busstation en de OV-knoop zijn compact uitgewerkt. In de ontwikkeling van dit bestemmingsplan zijn alternatieven op hoofdlijnen verkend. Alternatieven resulteerden in het niet voldoen aan alle gewenste verkeersbewegingen voor langzaam en snelverkeer, het busstation en station en vragen om meer ruimtebeslag en extra kosten.	Nee
00162-BOR-GUH	00393	Reclamant stelt dat een faunapassage onder de Hoofdstraat, die ook gebruikt kan worden door reeën, de voorkeur geniet. Op die manier kan de ecologische verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied versterkt worden. In het compensatieplan wordt dit alternatief als niet haalbaar beschreven, omdat in de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof en Klein-Bornia geen levensvatbare populatie van het ree kan voorkomen. Deze reden wordt door de reclamant weerlegd, aangezien beide buitenplaatsen slechts `stepping stones` zijn tussen grotere natuurgebieden. Dit is dan ook geen reden om af te zien van de aanleg van een grotere faunapassage.	Deze passages worden voorzien, echter de ernst en noodzaak om voor reeën een voorziening te maken is er niet. Zeker gelet op het bestaande gebruik op zowel Beerschoten als McGregor. Daarnaast is daar het medegebruik van diverse groepen en instanties op De Reehorst, die een negatieve bijwerking hebben op de rust (ook in de avond) in het gebied van De Reehorst, wat niet bevorderlijk is voor een reepassage. Wanneer er toch reeën op Beerschoten kunnen komen door het aanleggen van een tunnel of iets dergelijks dan komen de dieren in een zeer smalle trechter van natuurlijk biotoop terecht en dienen ze langs allerlei voorzieningen (sportvelden, bebouwing, toegangsweg, open gebied, vijver en langs het afgehekte McGregor terrein) te lopen naar een nieuwe barrière: het spoor én de Arnhemse Bovenweg. daarnaast zorgt de aanleg van een reeënpassage voor veel meer faunarasters en betekent dit ook een grotere aantasting van de landschappelijke visie. Er zijn keuzes gemaakt hierin: Kiezen voor aanwezige populaties grondgebonden zoogdieren met perspectief op uitbreiding en duurzame populaties en niet voor soorten die hier lang geleden trekroutes hadden. Deze trekroute is veel succesvoller te maken via de zone Rhijnwijck-Breul.	Nee
00162-BOR-GUH	00394	Reclamant vraagt zich af wat er met de boerderij aan de Hoofdstraat 26 gaat gebeuren, aangezien deze midden in de nieuw aan te leggen compensatiestrook ligt.	Hoofdstraat 26 ligt niet meer midden in de locatie voor natuurcompensatie. Wat er verder met Hoofdstraat 26 gaat gebeuren, is nog niet bekend. Als besloten wordt een bepaalde ontwikkeling mogelijk te maken op dit perceel, wordt daarvoor een aparte planologische procedure gestart. In dat kader zullen de ruimtelijke gevolgen afgewogen moeten worden.	Nee
00162-BOR-GUH	00395	Reclamant is niet tevreden met alleen de aanbeveling die in het deelrapport wordt gedaan om een monitoringsnetwerk op te zetten. Met dit netwerk kan vastgesteld worden of het aanvoeren van water naar de bomen gedurende het groeiseizoen noodzakelijk is. Reclamant vindt dat de vereiste maatregelen (om schade aan monumentale bomen te voorkomen) hiervoor afgedwongen moeten worden in het contract en dat deze eisen openbaar worden gemaakt.	Het voorkomen van schade aan bomen is vanzelfsprekend uitgangspunt in deze maar ook in de uitvoeringsfase. Het uitvoeren van het grondwatermonitoringsplan met bijbehorende ingrepen wanneer nodig wordt als eis opgenomen in het contract, het grondwatermonitoringsplan is een openbaar stuk. Het vochtmonitoringssysteem is daarbij slechts één van de in te zetten hulpmiddelen. In de nadere detaillering van het ontwerp wordt in detail per deelgebied bekeken of met ontwerpaanpassingen kap van bomen voorkomen kon worden. Ook wordt nu al gekeken naar te adviseren uitvoeringsmethode en –materiaal voor die planonderdelen die dichtbij bomen gesitueerd zijn. In het met een aannemer te sluiten contract zullen ook eisen worden opgenomen ten aanzien van het voorkomen van schade aan bomen. Ook dient gewerkt te worden volgens de beleidskaders van beide gemeenten en de provincie op dit vlak. Toezicht tijdens de bouw is ook een instrument dat ten aanzien van de omgang met bomen zal worden ingezet.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00414	Reclamant betreurt de grote ingreep die het plan meebrengt voor de buitenplaats Reehorst. Reclamant vindt dat op zijn minst de bomen, die op De Reehorst geraakt worden door het plan, gecompenseerd moeten worden. Dit kan door nieuwe (stevige) bomen te planten. Verplaatsing van de karakteristieke bomen heeft echter de voorkeur.	De ingreep op Landgoed De Reehorst wordt geheel gecompenseerd voor wat betreft de EHS, boswet, bomenverordening en de NSW (Natuurschoon Wet). Op meerdere plaatsen zal compenserende herplant op basis van de Boswet en de eisen vanuit de Gemeente Utrechtse Heuvelrug plaatsvinden. Diverse bomen in deze zone zullen verplant worden wanneer de uitvoeringsfasering van het project dit toelaat. Bij herplant van nieuwe (kwekerij)bomen worden middelzware tot zware plantmaten toegepast. Met de eigenaar van Landgoed De Reehorst worden deze maatregelen inhoudelijk zorgvuldig afgestemd en besproken.	Nee
00162-BOR-GUH	00415	Reclamant vindt dat er, wat betreft mitigerende maatregelen die genomen worden om de schade aan bomen te voorkomen, geen enkele vrijblijvendheid mag zijn. De vereiste maatregelen dienen afgedwongen te worden in het contract. Deze eisen dienen bovendien openbaar te zijn.	Zie antwoord onder subnummer 00395. De mitigerende maatregelen rond bomen zijn een centraal onderdeel van de realisatie. Het uitvoeren van het grondwatermonitoringsplan met bijbehorende ingrepen, wanneer nodig, worden als eis opgenomen in het contract, grondwatermonitoringsplan is een openbaar stuk.	Nee
00162-BOR-GUH	00416	Reclamant schat de effecten van de aanleg van een tunnelbak op de grondwaterstromen hoger in dan in het plan staat vermeld. Reclamant vindt dat er geen enkele vrijblijvendheid mag zijn wat betreft het treffen van maatregelen om de risico's te beperken. De vereiste maatregelen moeten contractueel worden vastgelegd en openbaar gemaakt worden.	Zie ook antwoord onder subnummer 00415. In het voortraject zijn door vakmensen van verschillende disciplines samenhangende studies uitgevoerd betreffende de verwachte gevolgen voor grondwater en bomen. In de realisatiefase moet echter gewaarborgd zijn dat er voldoende deskundige controle is en mitigerende maatregelen op tijd en in volle omvang kunnen worden uitgevoerd. Het uitvoeren van het grondwatermonitoringsplan met bijbehorende ingrepen, wanneer nodig, worden als eis opgenomen in het contract, het grondwatermonitoringsplan is een openbaar stuk.	Nee
00162-BOR-GUH	00417	Reclamant is het niet eens met het feit dat goederentreinen niet zijn meegenomen in de berekeningen van het geluidsonderzoek. Het is volgens de reclamant allerm minst uitgesloten dat er goederentreinen in de toekomst van het spoor gebruik zullen maken. Reclamant vindt het vreemd, ongebruikelijk en fout dat bij de milieuberekeningen uitgegaan wordt van het meest optimistische scenario (geen goederentreinen) in plaats van verschillende scenario's. Een onderbouwing voor deze keuze ontbreekt.	De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruikt maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Nu de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam gereed is, zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Arnhem en ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Utrecht is eveneens uitgegaan van vervoersprognoses tussen Utrecht en Arnhem zonder goederenverkeer. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvastе goederenrouting. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses. Omdat de berekende geluidbelastingen en toetsing gebaseerd zijn op jaargemiddelde intensiteiten zal dit geen significant effect op de berekende geluidsbelastingen geven.	Nee
00162-BOR-GUH	00418	Reclamant vindt dat er meer budget beschikbaar zou moeten zijn voor geluidreducerende maatregelen langs het spoor. De hoogte van het budget dat hier momenteel voor beschikbaar is, bedraagt momenteel € 1 mln. op een totale bouwsom van € 175 mln., aldus de reclamant. Bij overschrijdingen van dit budget wil de reclamant bovendien dat een evenredige overschrijding is toegestaan voor geluidreducerende maatregelen.	Geluidsmaatregelen en zo ook geluidschermen zijn afgewogen volgens de wettelijk voorgeschreven 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder'. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen, waarbij kosten en effecten van maatregelen tegen elkaar worden afgewogen. De kosten van te treffen geluidsmaatregelen vanwege een project houden geen verband met de totale kosten van een project omdat er geen verband bestaat tussen de toename van de geluidsbelasting en de kosten van een project. De omvang van de maatregelen is bepaald door de saneringsopgave en de toename van de geluidsbelasting. Aanvullende maatregelen zijn niet doelmatig. Voor ondoelmatige maatregelen is geen budget beschikbaar.	Nee
00162-BOR-GUH	00419	Reclamant vindt de voorgestelde geluidschermen van 1 m hoog (alleen ter hoogte van het station) te mager.	Geluidsmaatregelen en zo ook geluidschermen zijn afgewogen volgens de wettelijk voorgeschreven 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder'. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen. Op basis van deze regeling zijn ter hoogte van het station diverse maatregelen (raildempers en schermen) als 'doelmatig' beoordeeld, waarvan de effecten zijn afgewogen tegen de kosten. De geprojecteerde schermen zijn 1 en 2 meter hoog. Er bestaat geen wettelijke verplichting om vervolgens verdergaande zogenoemde 'bovenwettelijke maatregelen te treffen.	Nee
00162-BOR-GUH	00420	Reclamant stelt dat een groot aantal woningen in de buurt van overwegen geluidhinder ondervindt. Hier had de afgelopen decennia een creatieve oplossing bedacht kunnen en moeten worden voor het reduceren van geluidoverlast.	In het akoestisch onderzoek wordt de toekomstige situatie getoetst aan de vigerende geluidswetgeving. Indien blijkt dat er sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden worden maatregelen onderzocht en afgewogen. Het onderzoek voldoet hiermee aan alle wettelijke vereisten. Door het bestemmingsplan worden twee overwegen opgeheven. De geluidshinder van de bellen van de overwegen zal hierdoor juist afnemen. Het bestemmingsplan heeft geen impact op andere spoorwegovergangen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00421	Reclamant is van mening dat de gecumuleerde geluidbelasting (o.a. van de A12 en het spoor) dermate hoog is dat ProRail maatregelen moet treffen om deze geluidbelasting te voorkomen.	Het wettelijke toetsingskader voor het onderzoek is vastgelegd in de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Volgens het wettelijke toetsingskader worden de lawaaisoorten wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï afzonderlijk beoordeeld. Indien er sprake is van het moeten vaststellen van hogere waarden is cumulatie met overige gezoneerde bronnen inzichtelijk gemaakt. De gecumuleerde geluidsbelastingen vormen geen aanleiding voor het treffen van extra maatregelen, mede omdat er geen onaanvaardbare verslechtering van het gecumuleerde geluidsniveau optreedt ten opzichte van de autonome toekomstige situatie.	Nee
00162-BOR-GUH	00423	Op de informatiebijeenkomst van 21 augustus 2012 is aangegeven dat het mogelijk is om aanvullende maatregelen in te dienen om geluidhinder te verminderen, bovenop het pakket aan maatregelen dat is voorgesteld. Hier moeten dan wel extra financiële middelen voor gevonden worden. Reclamant vraagt zich af hoe actief/bereidwillig ProRail hiermee omgaat.	Het is onduidelijk of/hoe en in welke context deze opmerking gemaakt is op de informatiebijeenkomst van 21 augustus 2012. Geluidsmaatregelen en zo ook geluidschermen zijn afgewogen volgens de wettelijk voorgeschreven 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder'. De regeling is bedoeld voor de beoordeling van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen, waarbij kosten en effecten van maatregelen tegen elkaar worden afgewogen. De kosten van te treffen geluidsmaatregelen vanwege een project houden geen verband met de totale kosten van een project omdat er geen verband bestaat tussen de toename van de geluidsbelasting en de kosten van een project. Er is geen aanleiding verdere 'bovenwettelijke' maatregelen te treffen. Aanvullende maatregelen zijn niet doelmatig. Voor ondoelmatige maatregelen is geen budget beschikbaar.	Nee
00162-BOR-GUH	00424	Reclamant wil weten of de bestaande 250 P&R-parkeerplaatsen in de nieuwe plannen blijven bestaan. Tevens wil de reclamant weten of deze plaatsen gratis blijven.	De huidige P&R-locatie wordt opgeheven. P&R wordt geconcentreerd in één gebouwde parkeervoorziening. De bestaande P&R-plaatsen vervallen en worden opgenomen in de nieuwe parkeervoorzieningen. De gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug gaan een parkeerbeleid voeren met betaald parkeren.	Nee
00162-BOR-GUH	00425	In het plan wordt beschreven dat er 800 parkeerplaatsen in het stationsgebied komen. Reclamant heeft begrepen dat onlangs besloten is dat er minder parkeerplaatsen komen. Hoeveel parkeerplaatsen komen er nu daadwerkelijk?	De 800 plaatsen zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgesteld naar 600 plaatsen. Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen wordt een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen gerealiseerd op de locatie aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. In de uitgangspunten voor dit ontwerp bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is gebaseerd op het vervangen van de huidige 394 openbare parkeerplaatsen in het stationsgebied en de toekomstige parkeervraag die, afhankelijk van het betaalde parkeerbeleid, varieert van 400 tot maximaal 550 plaatsen. Dit aantal wordt mede bepaald door de keuze voor een betaald parkeerbeleid in het stationsgebied. Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven, is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Het aantal van 600 parkeerplaatsen is op die manier tot stand gekomen.	Nee
00162-BOR-GUH	00426	In het veiligheidsonderzoek staat beschreven dat er momenteel incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor bij Driebergen plaatsvindt. In de toekomst vindt, volgens het Basisnet Spoor, geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer plaats. Reclamant is het niet eens met dit uitgangspunt, omdat het niet zeker is dat er in de toekomst geen treinen met gevaarlijke stoffen passeren. Dit is immers wettelijk niet verboden, stelt de reclamant. Daarnaast vindt reclamant dat (over het algemeen) zware goederentreinen een aanzienlijke rol spelen in de veiligheidssituatie. Hier is onvoldoende naar gekeken en daardoor vindt onderschatting van de veiligheidssituatie plaats. Extra maatregelen zijn nodig.	Volgens het Basisnet Spoor vindt over de spoorlijn structureel geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Op incidentele basis kunnen ook in de toekomst nog wel gevaarlijke stoffen over deze spoorlijn worden vervoerd. Daarbij moet primair gedacht worden aan omleidingstransport in geval de gebruikelijke route(s) niet beschikbaar zijn, bijvoorbeeld t.g.v. een spoorwegongeval of noodzakelijk onderhoud aan de spoorweg(installaties. Dit incidentele vervoer zal echter naar verwachting niet leiden tot risicocontouren die zich uitstrekken buiten het tracé van de spoorbaan. Er hoeft daarom geen rekening gehouden te worden met (nadelige) risico-effecten voor de omgeving van de spoorlijn. Ten aanzien van externe veiligheid is met een proefberekening geconstateerd dat incidenteel goederenvervoer niet leidt tot externe veiligheidsrisico's. Overeenkomstig de Circulaire risiconormering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is er daarom geen rekening gehouden met een externe veiligheidsrisico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen.	Nee
00162-BOR-GUH	00427	Reclamant stelt dat de kaart met verdachte objecten (Bijlage 3 van het detectieonderzoek explosieven) ontbreekt, waardoor de reclamant zich geen goed beeld kan vormen van de situatie.	De bijlage is toegevoegd aan het onderzoeksrapport dat bij de vast te stellen stukken ter inzage zal liggen.	Bijvoegen bijlage 3 bij onderzoek NGE T&S Survey
00162-BOR-GUH	00428	Reclamant stelt dat de kaarten in bijlage 1 en 2 van het document `Risico analyse explosieven en toelichting` ontbreken.	De bijlagen zijn toegevoegd aan het onderzoeksrapport dat bij de vast te stellen stukken ter inzage zal liggen.	Bijvoegen bijlage 1 en 2 bij onderzoek NGE T&S Survey

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00429	In het plan wordt gesteld dat in de toekomst goederentreinen geen gebruik meer zullen maken van het traject langs Driebergen, maar via de Betuweroute zullen rijden. Dit uitgangspunt is gebruikt bij het bepalen van toekomstige trillingshinder en daaraan gekoppelde eventuele maatregelen. Reclamant stelt echter dat dit uitgangspunt niet juist is, omdat er een behoorlijke mate van onzekerheid in schuilt. Immers is wettelijk niet verboden om goederentreinen alsnog over het traject te laten rijden, aldus de reclamant. Hierop aansluitend stelt de reclamant dat ten onrechte geen maatregelenpakket wordt afgedwongen voor het geval zware goederentreinen in de toekomst van het spoor gebruik blijven maken. Dit zou wel moeten.	In de SBR-richtlijn is, voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewenning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren. De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruikt maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Nu de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam gereed is, zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvaste goederenrouting. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses.	Nee
00162-BOR-GUH	00430	Reclamant is van mening dat bij de beoordeling van trillingen ten onrechte is uitgegaan van de bestaande situatie. Het nieuw aan te leggen vierde spoor wordt ongeveer 12 meter in zuidelijke richting aangelegd (ten opzichte van het bestaande spoor) en IC-treinen rijden hier met 130 km/u overheen. Deze nieuwe situatie is volgens de reclamant niet gelijk aan de huidige situatie.	In de SBR-richtlijn is voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewenning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren.	Nee
00162-BOR-GUH	00431	Reclamant adviseert het volgende alternatief voor de spoorverbreding te onderzoeken: een beperkte uitbreiding aan weerszijden, zowel ten noorden als ten zuiden, van het bestaande spoor. Reclamant verwacht dat dit minder effect heeft op de nabijgelegen buitenplaatsen dan de huidige plannen.	Uitbreiding van het spoor naar het noorden en het zuiden is onderzocht. Dit heeft gevolgen voor de rijksmonumentale landgoederen Bornia en voor Beerschoten-Willinkshof. Er is gekozen Bornia in het geheel te sparen en de minst slechte aantasting te accepteren. Deze EHS- en bomenaantasting wordt geheel gecompenseerd op locatie en ten zuiden van Landgoed De Reehorst tegen de A12.	Nee
00162-BOR-GUH	00432	Reclamant wil een P&R-terrein aan de noordkant van het spoor (Zeister zijde), gecombineerd met een tunnel voor langzaam verkeer ter hoogte van de Odijkerweg. Het P&R-terrein aan de zuidkant van het spoor moet behouden blijven.	Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen is gekozen voor een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen op de locatie ten zuiden van het spoor aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. Verkeerskundig sluit dit optimaal aan bij de herkomst vanuit zuidelijke richting van het grootste aantal gebruikers voor de parkeergarage. In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder het station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00162-BOR-GUH	00433	Reclamant wil geen fietspad over de heuvel van Beerschoten-Willinkshof. Dit kan vermeden worden door een fietsoversteek naar het station aan te leggen bij de toegang tot de Shinty-sportvelden.	Het genoemde pad over de heuvel is een informeel fiets/voetpad. Het bestaande halfverharde voetpad wordt verhard, 90 cm breed aangelegd in landschappelijke stijl. Bij de toegang Beerschoten-Willinkshof, Shinty sportvelden, ter hoogte van Hoofdstraat 26 wordt aan de noordzijde een fietsoversteek met VRI (VerkeersRegelInstallatie(stoplichten)) aangelegd.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00162-BOR-GUH	00434	Reclamant wil een andere dimensionering van de Driebergseweg bij De Breul om de vijver en de beeldkwaliteit te sparen.	Door reclamant genoemde verkleinde dimensionering van het profiel is onderzocht, met het doel de aanpassing aan het rijksmonumentale landgoed met vijver en de bomen te voorkomen-verkleinen. In dit onderzoek is de conclusie dat de aantasting kleiner is dan tot nu toe voorzien door een geoptimaliseerd profiel. Tevens wordt de hoek van de vijver zorgvuldig hersteld met nieuwe rhododendrongroepen. De oeverlijn van de vijver zal zorgvuldig hersteld worden binnen de vloeiende vormtaal van de serpentinevijver. Geheel voorkomen van de aantasting is niet mogelijk zonder het verkeerskundig profiel te halveren. Dit is niet mogelijk. In de groene middenberm worden ter compensatie bomen opgenomen die het visuele effect hebben dat het profiel hier smaller lijkt. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid door de afremmende werking van het smaller ogende profiel. Dit levert in het geheel integrale voordelen op die de beeldkwaliteit zoveel mogelijk sparen, waar nodig compenseren en versterken.	Nee
00162-BOR-GUH	00435	Reclamant wil herstel van het groene lint door het station. Dit is zonder noodzaak verdwenen bij de recente perronverlenging.	In het plan is voorzien in een groene inpassing die past bij het karakter van de Stichtse Lustwarande.	Nee
00165-BDR-GUH	00436	Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat op de Odijkerweg een nieuw voet- en fietspad is gepland, gedeeltelijk over het terrein van de reclamant. Hierdoor verliest de reclamant zijn 20 parkeerplaatsen op eigen terrein (Odiijkerweg 2) aan de voorzijde op zijn erf. Reclamant stelt dat zijn parkeerplaatsen als externe showroom fungeren, en daarmee van groot belang zijn voor het aantrekken van potentiële klanten, en wil deze plaatsen daarom ook behouden. Reclamant stelt dat onvoldoende is gemotiveerd en onderzocht waarom de parkeerplaatsen ter hoogte van de Odijkerweg 2 moeten vervallen om het nieuwe fietspad aan te leggen. Volgens de reclamant is verder onvoldoende gekeken naar alternatieven. Reclamant noemt de volgende alternatieven: - Leg alleen een voetpad aan op de plek waar momenteel al een voetpad ligt. Een separaat fietspad is niet noodzakelijk. Een fietssuggestiestrook op de hoofdweg is voldoende, mede gelet op het feit dat de overweg aan de Odijkerweg in de plannen verdwijnt en er dus geen sprake meer is van doorgaand verkeer. - Leg het voet- en fietspad buiten de percelen van de reclamant aan.	De gemeente onderkent de belangen van reclamant. In de nieuwe situatie verliest de reclamant bestaande parkeerplaatsen aan de voorkant van zijn bedrijf. Daartegenover staat dat de verbeterde zichtbaarheid vanaf busstation en het Stationsplein naar het perceel aan de Odijkerweg 2 een positief gevolg is van de nieuwe situatie. De door reclamant genoemde alternatieven zijn onderzocht. (zie bijlage uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende percelen station Driebergen-Zeist perceelontsluitingen Odijkerweg). Alléén een voetpad is uit verkeersveiligheidsoverwegingen voor de vele fietsers naar en door (o.a. richting Odijk) het station in dit gebied niet mogelijk. Hoewel op dit gedeelte van de Odijkerweg geen sprake meer zal zijn van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer, geldt dit immers niet voor de fietsers, die voor het perceel van reclamant langs tussen het station en Zeist fietsen. Tevens is de Odijkerweg de toegang voor het busstation met bijbehorende vele verkeersbewegingen. De optie voet-en fietspad buiten de percelen aan te leggen is onderzocht en levert geen integraal haalbare oplossingen, omdat dit gedeelte van de Odijkerweg dan niet verkeersveilig aan kan sluiten op het naastgelegen kruispunt met de Driebergseweg en Hoofdstraat. Reclamant verliest weliswaar parkeerplaatsen, maar voor rekening en risico van het project wordt extra ruimte voor parkeren geboden op het terrein Odijkerweg 1 om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren. Het bestemmingsplan wordt op dit punt gewijzigd vastgesteld. In overleg met de eigenaar wordt deze optie uitgewerkt. Eventuele schade wordt op onteigeningsbasis vergoed.	In het bestemmingsplan is extra ruimte voor parkeren geboden op het terrein Odijkerweg 1 om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren
00165-BDR-GUH	00437	Indien toch wordt gekozen voor aanleg van het voet- en fietspad over het perceel van reclamant, en reclamant wordt gecompenseerd, dan geeft reclamant de voorkeur aan optie D. Bij deze optie verwerft de gemeente Zeist een stuk grond aan de achterzijde van het perceel van de reclamant waarop vervolgens een deel van de parkeerplaatsen (niet alle 20) gerealiseerd kunnen worden. Reclamant gaat er hierbij vanuit dat de parkeerplaats exclusief toegankelijk is voor hem. De andere opties (A t/m C) zijn niet toereikend.	De beschrijving van optie D met bijbehorend gebruik door reclamant is correct. Het project heeft de voorkeur voor optie C en treedt graag met de eigenaar in overleg om de optie C uit te werken. Optie C biedt de eigenaar voldoende compensatie bij de parkeercapaciteit en is passend in de bedrijfsvoering. Er is op het achtererf een gemeentelijk eigendom dat hiervoor overgedragen kan worden ter compensatie van de m2 die nodig zijn voor de aanleg van het infraplan en voor de bouw van een vervangend parkeerdek. Optie C is uit verkeersveiligheidsoverwegingen voor de vele fietsers naar en vanuit het station in combinatie met de toegang voor het busstation met bijbehorende vele verkeersbewegingen de enige en meest veilige optie. Het diagonaal kruisen van kwetsbare verkeersdeelnemers direct naast alle busverkeer naar en van het busstation is niet veilig. Verkeer op de Odijkerweg naar het zuiden dient gelegenheid te krijgen fietsers voorrang te verlenen zonder dat de toegang tot het busstation wordt geblokkeerd. Reclamant verliest weliswaar parkeerplaatsen, maar voor rekening en risico van het project wordt extra ruimte voor parkeren geboden op het terrein Odijkerweg 1 om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren. Eventuele schade wordt op onteigeningsbasis vergoed.	Nee
00165-BDR-GUH	00438	Reclamant stelt dat de aanleg van een voet- en fietspad op de Odijkerweg ten koste gaat van de tuin en monumentale zijgevel (serre) van het pand aan de Driebergseweg 26. In het ontwerpbestemmingsplan is hier onvoldoende rekening mee gehouden.	Deze situatie is onderkend. De tuin wordt verkleind. Hiervoor zijn compenserende voorstellen gedaan. In optie C wordt de verplaatsing van de erker naar de zuidwestgevel en de herinrichting van de achtertuin met parkeerplaatsen en verplaatsing van de hekwerken beschreven (zie bijlage 28 uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende percelen station Driebergen-Zeist perceelontsluitingen Odijkerweg en in de bijlage 4 Onderzoek Landschap en Cultuurhistorie paragraaf 4.5.2).	Nee
00165-BDR-GUH	00439	Reclamant stelt dat, mocht het beoogde voet- en fietspad daadwerkelijk gerealiseerd worden, het niet langer mogelijk is voor omwonenden om hun auto te parkeren op de publieke parkeerstrook voor de percelen van de reclamant of op de percelen van de reclamant (Odiijkerweg 2 en Odijkerweg 54).	Het gaat om enkele openbare parkeerplaatsen. De openbare parkeerstrook voor percelen van reclamant vervallen. Compenserende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in de P&R aan de Stationsweg.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00165-BDR-GUH	00440	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid als gevolg van de nieuwe kruising Driebergseweg/Odijkerweg/Hoofdstraat onvoldoende gewaarborgd is. Dit komt doordat het nieuw aan te leggen voet- en fietspad zeer onoverzichtelijk is, met name in de bocht langs het hoekpand Driebergseweg 26.	In het plan dat basis is voor het bestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangpunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Op deze locatie is gekozen om het pand aan de Driebergseweg 26 te behouden. Het is een gemeentelijk monument dat bijdraagt aan de kwaliteiten van de Stichtse Lustwarande waarbij maximaal aansluiting gezocht is. Als gevolg van alle verkeerskundige eisen is het totaal profiel van de Driebergseweg breder en ligt het fiets/voetpad hier dicht bij het pand. De zichtbaarheid voor fietsers en voetgangers is beperkt door de bebouwing. Door de kruising en de richtingsverandering is de noodzaak aanwezig voor deze kruising af te remmen en zal de snelheid van de fietsers klein zijn. Dit is aanvaardbaar voor de verkeersveiligheid en de ruimtelijke inpassing binnen de aanwezige context.	Nee
00165-BDR-GUH	00441	Reclamant vindt het bezwaarlijk dat de Odijkerweg zal worden afgesloten, als gevolg van sluiting van de overweg. Reclamant noemt hiervoor een aantal redenen: - Reclamant verliest klandizie aan concurrenten in omringende gemeenten, omdat zijn bedrijf niet langer aan een doorgaande weg is gevestigd. - De doorgaande weg is van belang voor de dagelijkse auto- en goederentransporten van en naar de percelen van de reclamant. Vrachtwagens gebruiken de weg om na laden en lossen door te rijden. Keren op Odijkerweg is namelijk erg moeilijk. - Indien geen vervangende keermogelijkheid wordt gerealiseerd ontstaat een verkeersonveilige situatie. Wanneer de overweg alsnog verdwijnt, vindt de reclamant dat de overweg in ieder geval open dient te blijven totdat de onderdoorgang op de Hoofdstraat gerealiseerd en toegankelijk is. Tevens dient een keermogelijkheid voor vrachtwagens gecreëerd te worden.	De gemeente onderkent de belangen van reclamant. In de nieuwe situatie verliest de reclamant de doorgaande verkeersstroom van de Odijkerweg. Verbeterde zichtbaarheid vanaf busstation en het Stationsplein naar het perceel aan de Odijkerweg is een gevolg van de nieuwe situatie. In het plan dat basis is voor het ontwerpbestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied, inclusief de Odijkerweg, beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. De overwegen op de Odijkerweg en de Hoofdstraat vervallen en worden vervangen door een onderdoorgang waar het (bestemmings)verkeer niet belemmerd wordt door de trein. Vrachtwagens kunnen de Odijkerweg (noordkant) normaal bereiken, laden en lossen en vervolgens via de 'lus' aan het eind van de Odijkerweg en de Kwekerijweg keren. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie waar keren op de Odijkerweg, zoals reclamant aangeeft, moeilijk is. Er is een faseringswijze voorgesteld waarin een overweg in de Odijkerweg aanwezig is totdat de nieuwe situatie op de Hoofdstraat met onderdoorgang is gerealiseerd. Indien sprake is van schade kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend.	Nee
00165-BDR-GUH	00442	Reclamant steunt de zienswijze van Lisman en Lisman waarin een alternatief is gepresenteerd voor het nieuwe busstation. Dit alternatief heeft een kleinere oppervlakte dan het huidige plan, waardoor meer ruimte overblijft voor de aanleg van het voet- en fietspad, zonder gebruik te hoeven maken van de percelen van reclamant.	De alternatievenstudie is zeer uitgebreid uitgevoerd. In 2007 heeft ProRail gezamenlijk met de betrokken initiatiefnemers een alternatievenstudie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn tussen november 2007 en mei 2010 onderwerp geweest van gesprek. Daarbij is de omgeving geïnformeerd via o.a. een openbare informatieavond (bijv. 25 maart 2008) en zijn er commissie- en raadsvergaderingen geweest met de alternatievenkeuze als onderwerp. Dit heeft geresulteerd in overeenstemming tussen alle partijen en uiteindelijk de bestuursovereenkomst. Alle belangen zijn daarbij op democratische wijze meegewogen. In het plan dat basis is voor het ontwerpbestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangpunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. De alternatieve plannen voldoen niet aan de gestelde eisen en aan alle richtinggevende uitspraken. Het busstation is in de alternatieve plannen verdiept en met veel verhard oppervlak opgezet zonder aansluiting bij landgoederen met bomen, water en zichtlijnen. Het busstation voldoet niet aan vastgestelde randvoorwaarden voor de capaciteit, is niet toekomstvast en niet flexibel in gebruik. Reizigersstromen zijn uit elkaar getrokken waardoor het Stationsplein niet compact is en sociaal onveilig. Integrale functionaliteit voor fiets en voetgangers sluit niet aan bij OV-knoop en Hoofdstraat. Verkeersveiligheid voor voetganger en doorstroming op kruispunten zijn niet gegarandeerd. Er is geen ruimte voor de vereiste chauffeursvoorziening. De bouwkosten voor het busstation zijn in de alternatieven hoger door grotere verdiepte constructies. Na zorgvuldige bestudering en beoordeling, voorzover mogelijk door de globale uitwerking van de alternatieven, is er geen aanleiding het plan aan te passen.	Nee
00165-BDR-GUH	00443	Ter hoogte van de Odijkerweg is een verkeersdrempel gepland. Indien de Odijkerweg verkeersluw wordt gemaakt, zal er nagenoeg geen trillingshinder te verwachten zijn. Reclamant betwist dit en stelt dat ten onrechte geen rekening is gehouden met het (vracht-)verkeer dat dagelijks gebruik zal maken van de Odijkerweg voor transport van en naar de percelen van de reclamant.	De reclamant geeft aan dat er trillingshinder ontstaat door de toegepaste verkeerdrempel. Deze drempel wordt gerealiseerd ter verbetering van de veiligheid van de uitrit van Bochane. De rijsnelheid van het verkeer, vrachtwagens, in dit gebied is laag in verband met de voorliggende kruising en het busverkeer. Beperking van de snelheid tot 30 km/uur en het ontwerp van de drempel zal zwaar "klappen" van (vracht)verkeer voorkomen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00165-BDR-GUH	00444	Reclamant stelt dat de realisatie van de ondergrondse parkeergarage aan de zuidzijde van het station leidt tot verkeersonveilige situaties aan de noordzijde van het station. Daar zal een grotere parkeerdruk ontstaan op de omringende straten, omdat hier geen publieke parkeerplaatsen gepland zijn. Reclamant vreest voor verkeersonveilige en onoverzichtelijke situaties.	Aan de zuidzijde wordt een gebouwde parkeervoorziening gerealiseerd op korte loopafstand van het station. In het stationsgebied wordt op de openbare weg een parkeerbeleid ingevoerd. Dit zal na een gewenningsperiode leiden tot een heldere situatie. De verkeersveiligheid zal hierdoor niet verslechteren. Er verdwijnen aan de noordzijde van het spoor inderdaad een aantal parkeerplaatsen (langsparkeren Odijkerweg (1) en parkeren Stationsplein (2)) De vervallen parkeerplaatsen van 1 en 2 worden vervangen in de parkeergarage. Op het doodlopende gedeelte van de Odijkerweg/Kwekerijweg wordt het huidige fietspad getransformeerd naar parkeervakken ten behoeve van bewoners en bedrijven.	Nee
00165-BDR-GUH	00445	De parkeergarage die gepland is aan de zuidzijde van het station biedt 800 parkeerplaatsen. Momenteel wordt gesproken over de mogelijkheden van kantoorontwikkeling bovenop de parkeergarage. Als dit doorgang vindt zijn er te weinig parkeerplaatsen beschikbaar.	De gekozen planbegrenzing omvat enkel het infraplan, hiertoe behoort geen nieuwe kantoorontwikkeling.	Nee
00165-BDR-GUH	00446	Reclamant stelt dat niet inzichtelijk is gemaakt op welke manier rekening is gehouden met de kosten van het verwerven (minnelijk danwel via onteigening) van gronden ten behoeve van dit project.	In de kostenraming is rekening gehouden met grondverwerving, schade en nadere compensatie en overige aspecten, zie hiervoor het hoofdstuk 'Financiële uitvoerbaarheid'.	Nee
00165-BDR-GUH	00447	Reclamant stelt dat niet inzichtelijk is gemaakt op welke wijze rekening wordt gehouden met planschade als gevolg van het bestemmingsplan.	Zie beantwoording zienswijze 00446. Indien sprake is van schade kan een verzoek om schadevergoeding worden ingediend.	Nee
00166-BOR-GUH	00451	Reclamant vraagt waarom in dit project niet een meer uitgebreid interactief traject is gevolgd, bijvoorbeeld met een klankbordgroep? Een dergelijke aanpak is wel bij het RADAR-project gehanteerd, waarom nu niet?	De gemeenten hebben ervoor gekozen om de planontwikkeling open en transparant te laten plaatsvinden, waarbij zij omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid willen geven in te spreken op de planvorming. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan, waarop inspraak mogelijk is, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit biedt de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties nog zaken te wijzigen in het ontwerp en in de planvorming. Tijdens de planontwikkeling is veelvuldig contact geweest met de belangenverenigingen en is een zo optimaal mogelijk compromis tussen de belanghebbenden onderling, en tussen de belanghebbenden en de doelstellingen van het project. Het bestemmingsplan is zorgvuldig voorbereid en benodigde onderzoeken zijn uitgevoerd, daarnaast wordt nauw contact onderhouden met betrokken partijen en belanghebbenden.	Nee
00166-BOR-GUH	00453	Reclamant stelt dat de ondertunneling van de Hoofdstraat te grootschalig gedimensioneerd is.	De vraag of met 2x1 rijstroken kan worden volstaan is al in een vroeg stadium onderzocht. Hieruit bleek dat op wegvakniveau met 2x1 rijstroken zou kunnen worden volstaan. Bij kruispunten is de capaciteit echter veel lager dan op een doorgaande weg. Op de kruispunten heeft de doorgaande richting op de Hoofdstraat 2 voorsorteervakken nodig om het verkeer te kunnen verwerken. De lengte van deze voorsorteervakken kan variëren afhankelijk van de hoeveelheid verkeer (auto, fiets, voet) op alle richtingen. Gemiddeld zijn ze circa 100 meter lang. Ook na het kruispunt is een vergelijkbare lengte nodig voordat van 2 naar 1 rijstrook wordt gegaan. De fysieke overgang van 1 naar 2 rijstroken of andersom vraagt daarnaast ook een lengte van 30 tot 50 meter. Omdat de kruispunten op korte afstand achter elkaar liggen, volgen de weggedeelten met 2 rijstroken per richting elkaar op. Hierdoor blijft onnodig wisselen van rijstroken uit en ontstaat een homogener en veiliger verkeersbeeld. In de studie is al een groene golf geïmplementeerd over de kruispunten bij het Stationsgebied. Met aanvullende technische oplossingen is een betere benutting van de wegcapaciteit haalbaar. Dit levert echter niet voldoende op om met minder rijstroken uit te kunnen. De conflicten tussen afslaand verkeer, fietsverkeer en openbaarvervoer-prioriteiten gaan dan ten koste van de doorstroming, waardoor op kruispunten het verkeer in de spits niet ongehinderd kan doorstromen. Ten behoeve van het doorgaande fietsverkeer is een 2-richtingen fietspad in het profiel van de Hoofdstraat opgenomen. Bij de afweging en vormgeving hebben de huidige kwaliteiten van het gebied een belangrijke rol gespeeld. Uitgangspunt is dat deze verbreding op een zo (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. De reclamanten zijn betrokken bij de overleggen met de natuur- en milieugroeperingen over natuur en natuurcompensatie.	Nee
00166-BOR-GUH	00455	De gekozen 2x2 variant lijkt al bij voorbaat vastgestaan te hebben. Daardoor zijn andere alternatieven niet in alle opzichten onderzocht.	Zie antwoord subzienswijzenr. 00453.	Nee
00166-BOR-GUH	00457	Reclamant stelt dat het verkeersontwerp is afgestemd op de avondspits. Het ontwerp heeft daardoor een overcapaciteit van 40 procent. Het VRU-model berekent een te groot verkeersaanbod voor nu en in de toekomst.	Het model is als uitgangspunt gehanteerd. Dit is een vastgesteld en gekalibreerd model, waarmee in de regio algemeen gerekend wordt.	Nee
00166-BOR-GUH	00459	Reclamant vindt dat er een ontwerp moet worden gemaakt met 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer ter hoogte van De Breul.	Zie antwoord subzienswijzenr. 00453.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00166-BOR-GUH	00460	Reclamant vindt dat het busstation iets verkleind zou moeten worden en/of de weg met fietspad wat zou moeten worden verschoven zodat de tuin (met serre en bomen) van het gemeentemonument Driebergseweg 26 ongewijzigd kan worden behouden.	Door reclamant genoemde verkleining is onderzocht, met het doel de aanpassing aan het gemeentelijk monument en de bomen te voorkomen. Dit levert geen integrale voordelen op voor met name de kruising Hoofdstraat-Driebergseweg-Breullaan-Odijkerweg. In het plan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangpunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Op deze locatie is gekozen om het pand aan de Driebergseweg 26 te behouden en de tuin aan te passen. Het is een gemeentelijk monument dat bijdraagt aan de kwaliteiten van de Stichtse Lustwarande waarbij maximaal aansluiting gezocht is.	Nee
00166-BOR-GUH	00462	Reclamant vraagt zich af of de toetsing in de m.e.r.-beoordeling wel klopt. In de m.e.r.-beoordeling staat te lezen dat het ontwerp bewust zo compact mogelijk is gehouden. Reclamant stelt dat dat niet het geval is. De conclusie van de m.e.r.-beoordeling dat er geen reëel alternatief is, is onjuist volgens de reclamant. Zo vindt de reclamant de oppervlakte van de bestemming `verkeer` op de plankaart nodeloos groot in relatie tot de waarden die worden aangetast.	Het station Driebergen-Zeist is een belangrijk verkeersknooppunt voor alle reizigers- en verkeersstromen. De huidige capaciteit is echter voor vrijwel alle modaliteiten onvoldoende. De minister heeft op basis van het MER onderzoek HSL-Oost in het standpunt aangegeven dat uitbreiding van de spoorcapaciteit nodig is, tezamen met het verbeteren van de leefbaarheid, de aanleg van ecologische voorzieningen en het opheffen van drukke overwegen tussen Utrecht en Arnhem. Het oplossen van dit capaciteitstekort vraagt om een ingreep die onmiskenbaar gevolgen heeft voor de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In de (vormvije) m.e.r.-beoordeling is aangegeven dat met de voorgenomen activiteit zowel positieve als negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Het project kan en gaat niet gerealiseerd worden zonder compensatie/mitigatie van negatieve effecten. Voor het project kan gesteld worden dat de voorgenomen herontwikkelingen geen reële alternatieven kent die geen aantasting tot gevolg hebben van de EHS. Verder is er sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht. Aantasting van landschappelijke en natuurwaarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Aantasting van cultuurhistorie kan door zijn aard niet gecompenseerd worden, maar wordt waar mogelijk beperkt. Cultuurhistorie wordt versterkt door de nieuwe onderdelen in te passen aansluitend bij de context van de landgoederen in het gebied en bestaande monumentale onderdelen (landgoederen en gebouwde objecten) te restaureren. Er is in het plan integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvaste "stationslandgoed" gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen. Bij de herinrichting van het gebied zijn landschappelijke, natuur- en cultuurhistorische waarden belangrijke uitgangspunten. De reden waarom niet gekozen is voor specifieke groenbestemmingen is dat dit ten koste gaat van het globale karakter van deze bestemming. Bij de uitvoering zouden nog verschuivingen op inrichtingsniveau kunnen plaatsvinden. Het opnemen van specifieke groenbestemmingen zou dergelijke mogelijke inrichtingsaanpassingen een stuk moeilijker maken. De partijen streven naar het realiseren van het wensbeeld, inclusief de noodzakelijke hoeveelheid groen, maar wil wel voldoende flexibiliteit houden. In de begroting van het plan is ook budget opgenomen voor de aanleg van het gewenste groen.	Nee
00166-BOR-GUH	00464	In het natuurcompensatiehoofdstuk is te lezen dat een ecologische verbindingszone is gepland vanaf de faunapassage over de A12 naar de Buitenplaats Beerschoten-Willinkshof. In deze geplande zone is echter een boerderij gelegen. Deze boerderij doet afbreuk aan de kwaliteit en bedoeling van de compensatie en vormt in feite een barrière.	De boerderij valt buiten de aangewezen gebieden voor de natuurcompensatie. De definitieve locatie voor de EHS-compensatie is een strook ten noorden van de ecologische oevers van de A12, tussen de in 2013 geopende ecopassage en de rij eikenbomen op Hoofdstraat 26. Dit gebied ligt op de percelen Hoofdstraat 26 en Landgoed De Reehorst. Hiermee wordt de EHS-structuur in het gebied gecompenseerd en gekoppeld aan de bestaande structuur. De concrete inrichting van dit gebied wordt in het natuurcompensatieplan beschreven en maakt onderdeel uit van het vast te stellen bestemmingsplan. Ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan was de definitieve locatie voor de EHS-compensatie nog niet ingevuld. De aan te leggen EHS-verbinding is onderdeel van de gezamenlijke groene ambitie van de betrokken partijen in het gebied. Deze samenwerking heeft geleid tot een integrale oplossing voor de EHS-compensatie en natuuropgaven, die past in de visie "NATUUR verbinden en behouden" van de reclamant. Betrokken partijen zijn in samenwerking op zoek gegaan naar een integrale langetermijn groenstrategie voor het gebied (gezamenlijk en in samenhang de onderlinge natuuropgaven uitwerken), waar de lokale natuur- en milieugroeperingen bij betrokken zijn. Mede n.a.v. aangevingen van die groeperingen is gekozen voor het zoeken naar EHS-compensatie in dit gebied, aangezien zij dit gebied ook als meest kansrijk zagen. Ook is het zo dat er geen verplichting is om een verbinding aan te leggen op grond van het provinciale EHS-beleid, maar slechts de verplichting om een oppervlakte te compenseren aansluitend aan de bestaande EHS.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00166-BOR-GUH	00466	Reclamant acht het noodzakelijk dat de geplande faunapassage over de Hoofdstraat (ter hoogte van de sportvelden van Shinty) voor kleinere dieren opgewaardeerd wordt. Dan kunnen ook grotere dieren, zoals reeën, gebruik maken van de passage. Reclamant stelt dat dit een van de weinige plekken in de gemeente is waar een dergelijke passage voor grotere dieren mogelijk is.	Deze passages worden voorzien, echter de ernst en noodzaak om voor reeën een voorziening te maken is er niet. Zeker gelet op het bestaande gebruik op zowel Beerschoten als Landgoed Bloemenheuvel. Daarnaast is daar het medegebruik van diverse groepen en instanties op De Reehorst, die een negatieve bijwerking hebben op de rust (ook in de avond) in het gebied van De Reehorst, wat niet bevorderlijk is voor een reepassage. Wanneer er toch reeën op Beerschoten kunnen komen door het aanleggen van een tunnel of iets dergelijks dan komen de dieren in een zeer smalle trechter van natuurlijk biotoop terecht en dienen ze langs allerlei voorzieningen (sportvelden, bebouwing, toegangsweg, open gebied, vijver en langs het afgehekte Landgoed Bloemenheuvel met McGregor terrein) te lopen naar een nieuwe barrière: het spoor én de Arnhemsebovenweg. Daarnaast zorgt de aanleg van een reeënpassage voor veel meer faunarasters en betekent dit ook een grotere aantasting van de landschappelijke visie. Er zijn hierin keuzes gemaakt: Kiezen voor aanwezige populaties grondgebonden zoogdieren met perspectief op uitbreiding en duurzame populaties en niet voor soorten die hier lang geleden trekroutes hadden. De verwachting en realiteit is dat de ree de passage via de zone Rijnwijck-Breul, westelijk van het stationsgebied volgt.	Nee
00166-BOR-GUH	00467	Reclamant stelt dat het voorliggende bestemmingsplan een ernstige verslechtering betekent van de bestaande situatie, een vermindering van kansen en een afname van de mogelijkheid tot realisatie van voorgenomen lokaal beleid (gemeente Zeist) ten aanzien van natuurcompensatie. Het feit dat het door dit bestemmingsplan moeilijker wordt om lokaal beleid ten aanzien van natuurcompensatie/ontwikkeling uit te voeren (met name door doorsnijdingen), en dat met dit verlies in dit bestemmingsplan geen rekening is gehouden, is onjuist volgens de reclamant.	Het gemeentelijk beleid van Zeist is hier niet het bovenliggende wettelijke kader. Dit wordt bepaald door de Flora- en Fauna wet en door de beleidsregels EHS van de overheid (en provincie Utrecht). Het bestemmingsplan dient te voldoen aan landelijke wetgeving/beleid en provinciaal beleid (FFwet, EHS), naast het voldoen aan eigen gemeentelijk beleid. De mening van de reclamant dat dit bestemmingsplan een ernstige verslechtering is van de bestaande situatie op het gebied van natuur en een afname van kansen wordt niet gedeeld, ondermeer vanwege de in het bestemmingsplan verwoorde ambitie vanuit de gezamenlijke integrale groenstrategie om in het plan de bestaande natuurwaarde minimaal aan te tasten en waar mogelijk te versterken. De EHS-compensatie die opgenomen is in het plan ontsnippert en borgt ruimtelijk planologisch de natuurverbinding vanaf de faunapassage A12 naar de bestaande EHS op Landgoed De Reehorst en Beerschoten Willinkshof. Onder de Hoofdstraat en de spoorlijn worden faunapassages gerealiseerd. Op basis van een gedetailleerde BEA (Boom Effect Analyse) zijn alle consequenties op het bestaande bomenbestand in kaart gebracht. Hiermee is kap van veel bomen voorkomen, worden bestaande bomen verplant en nieuwe bomen geplant. Tevens is voorzien in een nieuw essen-iepenbos. In de planopzet voor het gehele stationsgebied is vergroening van het gebied een hoofduitgangspunt. Ter plaatse van het nieuwe busstation komen nieuwe bomen terug, een buspark en op de stationspleinen worden bomen en groene vlakken gerealiseerd. In het wegontwerp zijn groene middenbermen met bomen opgenomen die dienen als HOP-overs in de EHS-structuur.	Nee
00166-BOR-GUH	00468	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan sprake is van een nieuwe ontsluitingsweg voor autoverkeer op De Breul en van 40 extra parkeerplaatsen. Dit vraagt om compensatie, maar is niet opgenomen in het compensatieplan. Hoe wordt deze compensatie geregeld?	Er is sprake van beperkte aantasting van het landgoed door de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de Driebergseweg ter hoogte van de Koeburgweg. Overige aantasting door aanvulling van het fietspad en verbreding Driebergseweg en de nieuwe ontsluiting is qua oppervlakte meegenomen in de EHS-berekening en de noodzakelijke boswetcompensatie. De EHS-aantasting ter plekke van de Breul is onderdeel van de in de natuurrapportage opgenomen analyse van de aantasting. De mogelijke parkeerplaatsen worden niet door het infraplan gerealiseerd. Dit is een autonome ontwikkeling van de perceeleigenaar, die daarvoor eigen planprocedure doorloopt.	Nee
00166-BOR-GUH	00469	Reclamant vindt het onduidelijk hoe natuurcompensatie en ontwerpqualiteiten in verplichte zin zijn opgenomen in het bestemmingsplan. Reclamant stelt de volgende planregeling voor om compensatie af te dwingen: - De delen van de groenstructuur/EHS die bebouwd/geasfalteerd worden moeten in het bestemmingsplan als groen/waardevolle structuur worden gecompenseerd en opgenomen. Een wijzigingsbevoegdheid naar de functie verkeer (en een aanlegvergunning) is mogelijk op voorwaarde dat de mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd. - Delen in bestemming verkeer, die als compensatiemaatregel groen worden of blijven, moeten een groenbestemming krijgen.	De locatie waar natuurcompensatie plaats vindt is bestemd in dit bestemmingsplan als 'Natuur'. De aanplant van bomen en groen is in het plan voldoende gewaarborgd. De reden waarom niet gekozen is voor specifieke groenbestemmingen is dat dit ten koste gaat van het globale karakter van deze bestemming. Bij de uitvoering zouden nog verschuivingen op inrichtingsniveau kunnen plaatsvinden. Het opnemen van specifieke groenbestemmingen zou dergelijke mogelijke inrichtingsaanpassingen een stuk moeilijker maken. De gemeente streeft naar het realiseren van het wensbeeld, inclusief de gewenste hoeveelheid groen, maar wil wel voldoende flexibiliteit houden. In de begroting van het plan is ook budget opgenomen voor de aanleg van het gewenste groen. Op de verbeelding en in de regels van de gemeente Zeist is wel een groenbestemming opgenomen in combinatie met de bestemming Waarde-Cultuurhistorie-1, omdat het daar geplande fietspad niet past binnen de vigerende bestemming, maar een verkeersbestemming geen recht doet aan de aanwezige waarden. De bestemmingen Groen en Waarde-Cultuurhistorie-1 zorgen er hier voor dat de aanwezige groenvoorzieningen en (cultuurhistorische)waarden in stand gehouden worden.	Nee
00166-BOR-GUH	00472	Reclamant vraagt om het onderdeel `Kwelwaterroute` uit de toelichting van het bestemmingsplan te halen. Reclamant vindt niet dat het bestemmingsplan de mogelijkheid moet bieden om een extra duiker onder het spoor aan te leggen, waarmee medewerking wordt verleend aan realisatie van de Kwelwaterroute van het hoogheemraadschap. Reclamant vindt dat de gemeente Zeist geen medewerking moet verlenen aan een extra duiker onder het spoor tenzij uit goed, onafhankelijk onderzoek blijkt dat de plannen van het hoogheemraadschap geen nadeel voor kwelgebieden opleveren. Vergelijkbare onderzoeken zijn destijds ook uitgevoerd voor het Schoonwatersysteem.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. De mogelijke komst van een kwelwaterroute maakt verder geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00166-BOR-GUH	00485	Reclamant vindt het ongewenst dat bebouwing, met daarin een aansluiting op een kerosineleiding, naast het spoor wordt toegestaan.	In de bestaande situatie ligt ten noorden van het spoor op Landgoed Bornia een leiding. Het betreft een doorlopende leiding zonder aansluitingen. Binnen de dubbelbestemming 'Leiding - Olie' kunnen bouwwerken gebouwd worden ten dienste van de desbetreffende leiding. Bouwwerken ten behoeve van andere bestemmingen zijn alleen mogelijk nadat de leidingbeheerder hierover advies heeft uitgebracht.	Nee
00166-BOR-GUH	00488	Reclamant vindt dat in de bestemming verkeer in het ontwerpbestemmingsplan meer aandacht besteed moet worden aan cultuurhistorische waarden. Er dienen wegprofielen in het bestemmingsplan te worden opgenomen ter bewaking van de cultuurhistorische beeldkwaliteit.	Naast cultuurhistorie zijn ook natuur en landschap belangrijke uitgangspunten geweest voor het plan. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht. Aantasting van landschappelijke en natuurwaarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Aantasting van cultuurhistorie kan door zijn aard niet gecompenseerd worden, maar wordt waar mogelijk beperkt. Cultuurhistorie wordt versterkt door de nieuwe onderdelen in te passen aansluitend bij de context van de landgoederen in het gebied en bestaande monumentale onderdelen (landgoederen en gebouwde objecten) te restaureren. In het Integraal Ruimtelijk Ontwerp zijn voor het gehele Stationsgebied, inclusief Driebergseweg en Hoofdstraat, wegprofielen opgenomen waarin de landschappelijke inpassing specifiek uitgewerkt is. Aantasting van de cultuurhistorische waarden is tot een minimum beperkt. Wegprofielen worden niet opgenomen in het bestemmingsplan, dit is ook niet noodzakelijk.	Nee
00166-BOR-GUH	00491	Reclamant vindt het onjuist dat de verminderde oversteekmogelijkheden voor fauna van de N225 en het spoor niet als zeer negatief worden beoordeeld.	In de vormvrije m.e.r. is gekeken naar de effecten op beschermde soorten door te toetsen op de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. De N225 wordt verbreed. Dit zorgt voor verminderde oversteekbaarheid voor fauna. De verminderde oversteekmogelijkheden worden gemitigeerd door faunapassages. Om die reden wordt dit als 'negatief' beoordeeld in plaats van 'zeer negatief'.	Nee
00166-BOR-GUH	00492	In de m.e.r.-beoordeling worden de plannen voor de Kwelwaterroute niet beschreven en getoetst, terwijl deze wel met tracékaarten en beschrijvingen aan het ontwerpbestemmingsplan en projectplan zijn verbonden. Dit terwijl er volgens reclamant wel degelijk effecten van de Kwelwaterroute op aspecten als landschap en hydromorfologie zijn te verwachten.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. Voor deze onderdoorgang wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld in relevante wetgeving, in het bijzonder in het kader van de Flora- en faunawet. De mogelijke komst van een kwelwaterroute maakt verder geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.	Nee
00166-BOR-GUH	00493	Reclamant is het niet eens met de conclusie in de m.e.r.-beoordeling dat het effect op de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatsen zich beperkt tot de randen, en daarmee nihil is. Volgens de reclamant zijn de randen juist essentieel voor de beleving van de cultuurhistorische waarde.	Uitgangspunt van de aansluiting op omringende buitenplaatsen is behoud en het herkenbaar houden van de entrees. Waar mogelijk blijven de entrees op de huidige locatie, en bij noodzakelijke verplaatsing worden cultuurhistorische objecten als hekwerken en poorten mee verplaatst, binnen de structuur van het landgoed of de buitenplaats. De cultuurhistorische context is hierbij steeds bepalend. Het oppervlak wordt op een aantal locaties kleiner. Getracht wordt om de beleving van de entree en de markering daarvan door het verplaatsen van de kenmerkende hekwerken zoveel mogelijk in stand te houden. De conclusie is dat de entree en de randen zullen wijzigen, maar dat de aantasting van de cultuurhistorische parken zo veel mogelijk beperkt wordt en dat de ingrepen op kwalitatieve en acceptabele wijze worden doorgevoerd, met zo veel mogelijk respect voor de monumentale waarde en het karakter van de historische buitenplaatsen. De aanleg van het stationslandgoed brengt een nieuwe waarde in het gebied. De impact op de cultuurhistorische waarden als gevolg van het plan is in het proces als belangrijk aandachtspunt benoemd. In de hoofdopzet is het behoud en versterken van deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden (de Stichtse Lustwarande) een hoofduitgangspunt. De nieuwe planonderdelen zijn hoogwaardig ingepast en de cultuurhistorische kwaliteiten zijn zo veel mogelijk behouden. De historische buitenplaatsen met rijksmonumentstatus en hoge cultuurhistorische waarden zijn maximaal gespaard. Op deze wijze is het effect op de cultuurhistorische waarden als neutraal beoordeeld.	Nee
00166-BOR-GUH	00494	In het Landgoed De Breul wordt de vijver verkleind, als gevolg van de plannen. Tevens verdwijnen de struikenpartijen die een wezenlijk onderdeel van het vijverontwerp vormen. Deze locatie is volgens de reclamant ten onrechte niet meegenomen in de m.e.r.-beoordeling.	In de m.e.r.-beoordeling zijn de landgoederen, waaronder De Breul, meegenomen. De aanpassing van de hoek van De Breul is geoptimaliseerd in de uitwerking van het ontwerp. De oeverlijn van de vijver wordt op beperkte schaal aangepast en struikenpartijen met Rododendrons worden teruggebracht. Puur landschappelijk heeft de serpentine vijver met beplanting kwaliteit die in de nieuwe situatie teruggebracht worden.	Nee
00166-BOR-GUH	00496	Reclamant vindt het vreemd dat de Kwaliteitsatlas wel bij het voorontwerp ter inzage lag, maar niet bij het ontwerpbestemmingsplan en de m.e.r.-beoordeling. Waarom?	De kwaliteitsatlas heeft niet bij het voorontwerp ter inzage gelegen en maakte daar ook geen onderdeel van uit. Het is ook geen op het ontwerp bestemmingsplan betrekking hebbend stuk. Om deze reden is dit document ook niet bij het ontwerp bestemmingsplan gevoegd.	Nee
00169-PEB-GUH	00497	Reclamant stelt dat geen onderzoek is uitgevoerd naar de bouwtechnische staat van de woningen in het stationsgebied en de directe omgeving daarvan. Volgens de reclamant dateren de meeste woningen uit begin 20e eeuw en bestaat de fundering van de meeste woningen uit gestapelde stenen, wat kwetsbaar is.	Dit betreft een uitvoeringsaspect. De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het bestemmingsplan is nu nog niet aan de orde en valt dus buiten het bestek van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd en wordt de aannemer opgedragen om vooropnames te maken van de omliggende woningen. Wel kan alvast worden aangegeven dat als gevolg van de zandige ondergrond grondwaterstandsverlagingen in de omgeving naar verwachting niet zullen leiden tot maaiveldzakkingen. Dit betekent tevens dat er geen deformaties van en daardoor zettingsschade aan opstallen is te verwachten.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00169-PEB-GUH	00498	Reclamant verwacht dat de bouwwerkzaamheden ook `s nachts zullen plaatsvinden, omdat het trein- en wegverkeer overdag doorgang moet vinden. Reclamant vreest daardoor gedurende een periode van 5 jaar er geen moment van rust zal zijn.	Schade en overlast door bouwwerkzaamheden tijdens de realisering van het plan heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan. Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. De wijze van bouwen en is echter nog niet aan te geven. De bouwwijze is aan de aannemer en wordt samen met de te nemen maatregelen ingevuld na de aanbesteding. De gemeente ziet er op toe dat hiervoor in het contract voldoende waarborgen worden opgenomen. Er zal een aanspreekpunt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn waar alle belanghebbenden hinder kunnen melden.	Nee
00169-PEB-GUH	00499	Reclamant stelt dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar het effect van bodem drainage/bronbemaling op de aanwezige woningen met opstallen tijdens de bouw van de ondergrondse parkeergarage.	Dit betreft een uitvoeringsaspect. De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan het bestemmingsplan is nu nog niet aan de orde en valt dus buiten het bestek van het bestemmingsplan. Voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd en wordt de aannemer opgedragen om vooropnames te maken van de omliggende woningen. Wel kan alvast worden aangegeven dat als gevolg van de zandige ondergrond grondwaterstandsverlagingen in de omgeving niet zullen leiden tot maaiveldzakkingen. Dit betekent tevens dat er geen deformaties van en daardoor zettingsschade aan opstallen is te verwachten. Na aanleg van de onderdoorgang is er geen significante invloed op de grondwaterstand en -stroming.	Nee
00169-PEB-GUH	00500	Reclamant wil graag een onderzoek naar de negatieve gevolgen die de stroomvoorziening van een voedingsspoor heeft op de directe omgeving.	Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen en vallen dan ook buiten het bestek van dit bestemmingsplan.	Nee
00169-PEB-GUH	00501	Reclamant stelt dat geen onderzoek is gedaan naar trilling- en geluidhinder als gevolg van heiwerkzaamheden, bouwverkeer, het gebruik van machines en tijdelijk gebruik van het voedingsspoor tijdens de werkzaamheden.	Schade en overlast door bouwwerkzaamheden tijdens de realisering van het plan heeft geen betrekking op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan. Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. De wijze van bouwen en is echter nog niet aan te geven. De bouwwijze is aan de aannemer en wordt samen met de te nemen maatregelen ingevuld na de aanbesteding. De gemeente ziet er op toe dat hiervoor in het contract voldoende waarborgen worden opgenomen. Er zal een aanspreekpunt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn waar alle belanghebbenden hinder kunnen melden.	Nee
00169-PEB-GUH	00503	Reclamant eist dat tijdens de bouw maatregelen getroffen worden ten behoeve van de gezondheid en het woongenot van de bewoners.	Overlast door bouwwerkzaamheden tijdens de realisering van het plan heeft geen betrekking heeft op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan. Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. De wijze van bouwen en is echter nog niet aan te geven. De bouwwijze is aan de aannemer en wordt samen met de te nemen maatregelen ingevuld na de aanbesteding. De gemeente ziet er op toe dat hiervoor in het contract voldoende waarborgen worden opgenomen. Er zal een aanspreekpunt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn waar alle belanghebbenden hinder kunnen melden.	Nee
00169-PEB-GUH	00504	Reclamant constateert dat afzonderlijk onderzoek is uitgevoerd naar geluidproductie van wegverkeer en railverkeer. Onderzoek naar de cumulatie van deze geluidsbronnen ontbreekt, waardoor geen goed beeld van de daadwerkelijke geluidhinder bestaat. Hetzelfde geldt voor trillingen. Ook hier ontbreekt een onderzoek naar het cumulatie-effect.	Conform de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn de geluidsoorten railverkeerslawaaï en wegverkeerslawaaï afzonderlijk onderzocht en getoetst. Aanvullend zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald. Indien er sprake is van het moeten vaststellen van hogere waarden is cumulatie met overige gezoneerde bronnen inzichtelijk gemaakt. De gecumuleerde geluidsbelastingen vormen geen aanleiding voor het treffen van extra maatregelen, mede omdat er geen onaanvaardbare verslechtering van het gecumuleerde geluidsniveau optreedt ten opzichte van de autonome toekomstige situatie. Er is geen wettelijke kader voor de beoordeling van de geluidsoorten gezamenlijk. Vanwege het railverkeerslawaaï worden binnen een groot deel van het onderzoeksgebied maatregelen getroffen (raildempers en geluidsschermen), waardoor bij de meeste woningen de geluidsbelasting niet of slechts in beperkte mate toeneemt. Vanwege het wegverkeerslawaaï worden tevens maatregelen getroffen. Door het treffen van de geluidsmaatregelen wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare situaties ontstaan. Trillingshinder is conform de SBR-richtlijn onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse geen onaanvaardbare trillingshinder optreedt.	Nee
00169-PEB-GUH	00505	Reclamant stelt dat ProRail ten onrechte de SBR-richtlijn Trillingen voor `bestaande situatie` hanteert. In het plan wordt namelijk een nieuw stuk spoor van ongeveer 400 meter aangelegd. Volgens de SBR-richtlijn Trillingen valt dit hiermee onder `nieuwe situatie`.	Voor de beoordeling van trillingshinder is de door SBR opgestelde meet- en beoordelingsrichtlijn "Hinder voor personen in gebouwen" gehanteerd. In deze richtlijn wordt zowel de meetmethodiek als de beoordelingsnorm omschreven voor het beoordelen van de hinder door ondermeer verkeer. Voor weg- en railverkeer wordt in de beoordeling onderscheid gemaakt tussen bestaande, nieuwe en gewijzigde situaties. Voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, zoals deze locatie, is sprake van enige mate van gewenning door de 'gebruikers' van de gebouwen en worden daardoor hogere streefwaarden gehanteerd in vergelijking tot nieuwe situaties. Op basis van metingen is vastgesteld dat de huidige trillingsintensiteit, die wordt beschreven door de maximale trillingsamplitude en de effectieve waarde over een tijdsperiode, voldoet aan de in de richtlijn vermelde normwaarden. Voor de toekomstige situatie is er op basis van de gemeten trillingen en een numeriek predictiemodel een prognose van de trillingsintensiteit opgesteld. Volgens deze prognose vindt er weliswaar een geringe toename van de trillingsintensiteit plaats, maar worden de normwaarden niet overschreden in de panden in de omgeving die gehandhaafd blijven.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00169-PEB-GUH	00507	Voor de trillingswaarde op de Odijkerweg te Zeist ten zuiden van het spoor wordt uitgegaan van het object Tiendweg 1F als representatief voor de woningen langs de Odijkerweg. Reclamant stelt dat het object (Tiendweg 1F) niet vergelijkbaar is met het object Odijkerweg 30 (92). Zo is er 80 jaar verschil in bouwjaar. Bovendien ligt er naast Tiendweg een sloot die dempend werkt. Een dergelijke sloot ontbreekt bij de Odijkerweg. Daarom stelt de reclamant dat de toename van trillingen op de Odijkerweg in werkelijkheid hoger zijn, dan waar vanuit is gegaan.	Er kon geen meting plaatsvinden bij de Odijkerweg 30 (92), doordat er geen betredingstoestemming voor dit pand is verkregen door de bewoners. Daarom is het pand vergeleken met een object dat vergelijkbaar is qua funderingswijze en aard van constructie en waar wel metingen aan konden worden uitgevoerd. Omdat het pand Tiendweg 1F, evenals het pand Odijkerweg 30 (92), op staal is gefundeerd en overwegend is opgetrokken uit metselwerk, is dit pand als referentie gebruikt om de overdrachtsfactoren van de grond naar de fundering en van de fundering naar de vloeren van de woning voor het pand Odijkerweg 30 (92) te bepalen. De dempingsfactoren van de grond zijn bepaald op basis van de metingen rondom station Driebergen Zeist. Dit laatste betekent dat voor het pand Odijkerweg 30 (92) geen effect van de sloot, zoals dit bij object Tiendweg 1F aanwezig is, is meegenomen. Bij de beoordeling is daarom een juiste aanname van de trillingswaarden gedaan.	Nee
00169-PEB-GUH	00511	Bij onderzoeken naar geluids- en trillingshinder van het railverkeer is er vanuit gegaan dat er geen goederentreinen meer gebruik zullen maken van het spoor. Reclamant stelt dat baanvak 35 niet wordt gesloten voor goederentreinen, waardoor nachtelijk gebruik van dit baanvak door goederentreinen mogelijk, of zelfs ingepland, is. Dit is volgens de reclamant in strijd met de doelstelling die ProRail zichzelf heeft gesteld, namelijk voorkomen dat de hinder die omwonenden van het spoor ondervinden van trillingen verergert.	De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruikt maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Als de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam later dit jaar gereed is zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Arnhem en ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Utrecht is eveneens uitgegaan van vervoersprognoses tussen Utrecht en Arnhem zonder goederenverkeer. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvaste goederenrouting. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses. Omdat de berekende geluidbelastingen en toetsing gebaseerd zijn op jaargemiddelde intensiteiten zal dit geen significant effect op de berekende geluidbelastingen geven.	Nee
00169-PEB-GUH	00513	In het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe verbindingsweg gepland tussen de Odijkerweg en het Stationsplein. De kruising van deze nieuwe weg met de Odijkerweg komt tegenover de woning van de reclamant. Reclamant wil weten waarom er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de hinder door geluid, trillingen en licht die het kruispunt creëert.	De aspecten wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï zijn onderzocht en getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien er sprake is van overschrijding van grenswaarden zijn maatregelen onderzocht en afgewogen. De afweging van maatregelen is uitgevoerd volgens de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder'. Indien maatregelen niet doelmatig zijn kan worden overgegaan tot het verlenen van een hogere waarde. Hierbij mag de te verlenen hogere waarde niet hoger zijn dan de maximale grenswaarde. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er vanwege de nieuwe verbindingsweg geen sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarden voor geluid. Het treffen van maatregelen is daarom niet aan de orde. Ten gevolge van het wegverkeer zijn geen trillingen te verwachten. Met lichtinval door verkeer wordt waarschijnlijk bedoeld: koplampen van auto's die via raampartijen woonvertrekken verlichten. Het merendeel van het verkeer over de nieuwe verbindingsweg rijdt vanaf het Stationsplein de parkeergarage in. Bij het uitrijden zal ook het merendeel kiezen voor de richting Stationsplein. Deze auto's zullen hierdoor op geruime afstand tot de woningen aan de Odijkerweg blijven. Slechts incidenteel zal verkeer ook richting de Odijkerweg rijden. In dat geval kan sprake zijn van lichtinval op de woningen die in het verlengde van de verbindingsweg aan de Odijkerweg liggen. Indien bewoners overlast ondervinden van de lichtinval zullen er op kosten van het project passende maatregelen getroffen worden. Hierbij kan gedacht worden aan afschermende beplanting.	Nee
00169-PEB-GUH	00515	Reclamant constateert dat het huidige P&R-terrein wordt wegbestemd, maar de bestemming `verkeer` behoudt, zonder een verdere omschrijving hierbij. Wat gaat hiermee gebeuren?	Het terrein zal als toegang gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de ontsluiting van de bestaande voorzieningen aan de oostzijde van het huidige P&R-terrein. Ook is dit bedoeld om toegang te creëren voor de parkeervoorzieningen voor de aangrenzende bewoners van de Odijkerweg. Hiertoe is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Voor het overige krijgt het terrein een groene inrichting.	De strook langs achterzijde van de woningen aan de Odijkerweg heeft de bestemming Verkeer met de mogelijkheid van parkeren.
00170-BDR-GUH	00516	Reclamant verzoekt om, voorafgaand aan verdere ontwikkeling van de bouwplannen, het effect van het wijzigen van de grondwaterhuishouding op de kwekerij van de reclamant te onderzoeken.	In het wateronderzoeksrapport zijn de gevolgen voor de grondwatershuishouding tijdens en na de bouwfase onderzocht. In de eindsituatie worden geen gevolgen voor de waterhuishouding verwacht. Tevens is een grondwatermonitoringsplan opgesteld om tijdig in te kunnen grijpen bij nadelige consequenties tijdens uitvoering. Vochtmonitoring en mitigerende maatregelen kunnen worden uitgebreid/aangevuld mits hier aantoonbare redenen voor zijn.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00170-BDR-GUH	00517	Reclamant verzoekt een deugdelijke vochtmonitoring van zijn percelen gedurende de voorbereiding en de definitieve bouw, alsmede een bevoeiingsplan om mogelijke schade aan de kwekerij van de reclamant te voorkomen.	Het grondwatermonitoringsplan is uitgebreid richting de kwekerijen. Vochtmonitoring en mitigerende maatregelen kunnen indien gewenst verder worden uitgebreid/aangevuld mits hier aantoonbare redenen voor zijn. Verwezen wordt naar het opgestelde grondwatermonitoringsplan.	Nee
00172-PEB-GUH	00519	Reclamant stelt dat in de verschillende documenten, die bij dit project horen, verschillende definities door elkaar worden gebruikt en/of zaken niet duidelijk zijn geformuleerd. Als voorbeeld noemt de reclamant: - Het gebruik van termen als plan, plangebied en bestemmingsplan. - In de Regels van het ontwerpbestemmingsplan wordt de functie `bebouwing` beschreven als: een of meer gebouwen en/of bouwwerken, niet zijnde gebouwen. reclamant begrijpt deze definitie niet. - Het aantal sporen dat wordt aangelegd. Er wordt gesproken over een 4e spoor en een inhaalvoorziening voor treinen in beide richtingen. Reclamant interpreteert de inhaalvoorziening als 2 extra sporen, en stelt dat deze twee extra sporen (tv inhalen) niet nodig zijn.	Het bestemmingsplan hanteert de gebruikelijke terminologie en definities zoals die in de ruimtelijke ordening gangbaar zijn. Voor het grondgebied van de gemeente Zeist en het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn aparte bestemmingsplannen opgesteld met de daarbij behorende verbeeldingen. Een inhaalvoorziening is een set wissels in de sporen en niet nog eens een extra spoor. Het betreft dus in totaal 4 sporen, met de nodige wissels zodat treinen elkaar kunnen passeren op deze 4 sporen.	Nee
00172-PEB-GUH	00520	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen beperkingen worden gesteld aan de diepte van de ondertunneling van de Hoofdstraat. Deze beperking is noodzakelijk volgens de reclamant om aan te kunnen geven waarmee in alle studies tot op heden rekening is gehouden.	Als eis is opgenomen dat de grondwatersituatie voor het gebied niet structureel verstoord mag worden voorafgaande, tijdens en na de realisatie. Deze eis geldt ook voor de onderdoorgang van de Hoofdstraat. De maximale diepte die daarom is vastgelegd in het bestemmingsplan bedraagt 11 meter.	Nee
00172-PEB-GUH	00521	Reclamant stelt dat onduidelijk is hoe in het ontwerpbestemmingsplan is gekomen tot een ondergrondse parkeergarage met 800 plaatsen. Er is voor deze variant gekozen terwijl de financiële consequenties niet zijn aangegeven. In een openbare bijeenkomst op 12 november 2012 werd verteld dat uit een second opinion is gebleken dat een parkeergarage met 600 plaatsen nodig is, maar dat hierbij wel een financiële bijdrage van derden noodzakelijk is. Reclamant vindt het niet duidelijk welke variant nu gerealiseerd gaat worden.	De 800 plaatsen zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgesteld naar 600 plaatsen. Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen wordt een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen gerealiseerd op de locatie aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. In de uitgangspunten voor dit ontwerp bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is gebaseerd op het vervangen van de huidige 394 openbare parkeerplaatsen in het stationsgebied en de toekomstige parkeervraag die, afhankelijk van het betaalde parkeerbeleid varieert van 400 tot maximaal 550 plaatsen. Dit aantal wordt mede bepaald door de keuze voor een betaald parkeerbeleid in het stationsgebied. Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Het aantal van 600 parkeerplaatsen is op die manier tot stand gekomen.	Nee
00172-PEB-GUH	00522	Reclamant vindt het onduidelijk waarom aan het huidige P&R-terrein op de NS/Abbing-locatie de bestemming `verkeer` is gegeven, terwijl de parkeerfunctie wordt opgeheven. Reclamant pleit dan ook voor de bestemming `groen` voor het P&R-terrein. Door opheffen van de parkeerfunctie op het huidige P&R-terrein vervalt de `terugvaloptie` (het uitbreiden van de parkeervoorziening aldaar). reclamant wil aansluitend weten of de parkeervoorziening op het P&R-terrein in ieder geval tijdens de realisatie van het stationsproject (2015-2020) beschikbaar blijft.	Het terrein zal als toegang gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de ontsluiting van de bestaande voorzieningen aan de oostzijde van het huidige P&R-terrein. Ook is dit bedoeld om toegang te creëren voor de parkeervoorzieningen voor de aangrenzende bewoners van de Odijkerweg. Hiertoe is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Voor het overige krijgt het terrein een groene inrichting. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zullen de gemeenten zich inspannen voor voldoende parkeergelegenheid.	Nee
00172-PEB-GUH	00523	Reclamant wil weten wat de maximale bouwhoogte (boven maaiveld) voor de ondergrondse parkeergarage is (nu niet opgenomen in ontwerpbestemmingsplan) en hoe ver de ondergrondse parkeergarage daadwerkelijk boven het maaiveld gaat uit komen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hierover gezegd dat de hoogte van de parkeergarage op het niveau komt van het nieuwe perron. Wordt hiermee bedoeld dat de bovenkant van het dak van de parkeergarage op het niveau komt van het nieuwe perron?	In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. De bouwhoogten van het volume zijn gedifferentieerd, afhankelijk van de omliggende bebouwing of hoogte van de bomen. Het gebouw is maximaal 12 m hoog boven maaiveld aan de Odijkerweg zijde. Vanaf 35 meter vanaf de oostelijke rand Odijkerweg tot aan de oostzijde nabij Landgoed De Reehorst is de parkeergarage tot maximaal 21 meter hoog boven maaiveld. De hoogte is zodanig dat het bouwvolume onder de hoogte van de boomtoppen (circa 25 meter boven maaiveld) blijft. In het bestemmingsplan is het aantal lagen niet directief opgenomen. De wijze van meten staat beschreven in het bestemmingsplan.	Nee
00172-PEB-GUH	00528	Reclamant vindt het vreemd dat, gelet op het effect op grondwaterstand en grondwaterstromen, geen aandacht is besteed aan de diepte van de parkeergarage. Dit terwijl wel aandacht is besteed aan de ligging van de tunnel, die slechts 3 meter onder NAP komt te liggen, aldus de reclamant.	Als eis is opgenomen dat de grondwatersituatie voor het gebied niet structureel verstoord mag worden voorafgaande, tijdens en na de realisatie. Deze eis geldt voor zowel de parkeergarage als ook voor de onderdoorgang van de Hoofdstraat. De maximale diepte die daarom is vastgelegd in het bestemmingsplan bedraagt 11 meter.	Nee
00172-PEB-GUH	00529	Reclamant wil weten hoeveel parkeerlagen de parkeergarage gaat tellen.	In het bestemmingsplan is het maximaal aantal lagen niet opgenomen.	Nee
00172-PEB-GUH	00531	Reclamant stelt dat niet is onderzocht, althans niet is beschreven, dat de parkeergarage een eigen diepe damwandconstructie krijgt, zoals in bijlage 12 wordt vermeld.	Dit betreft een uitvoeringsaspect. De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan onderdelen in dit bestemmingsplan is hier niet aan de orde. In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen op de verbeelding.	Nee
00172-PEB-GUH	00532	Buitenplaats Bornia verliest in het ontwerpbestemmingsplan de inrit vanaf de Hoofdstraat. De nieuwe ontsluiting van Bornia komt uit op de Breullaan. Reclamant vindt het ongewenst dat Bornia de historische inrit verliest en een `achteruitgang` hiervoor in de plaats krijgt.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. Landgoed Bornia blijft bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijdlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting sluit aan op de historische oprijlaan. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit omschreven.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00172-PEB-GUH	00534	In het ontwerpbestemmingsplan verliest Landgoed De Breul de huidige inrit aan de Driebergseweg. De nieuwe inrit voor Landgoed De Breul komt verderop aan de Driebergseweg, ter hoogte van de kruising met de Koeburgweg. Reclamant vindt ongewenst dat De Breul de historische inrit verliest, mede omdat de huidige inrit naast de langgerekte vijver op De Breul loopt.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. Op het Landgoed De Breul vervalt de toegang aan de oostzijde van de Driebergseweg ter hoogte van nr. 22-24. Doordat de Driebergseweg een profiel met 2x2 rijstroken krijgt, is hier geen verkeersveilige in- en uitrit voor het autoverkeer mogelijk. De nieuwe toerit wordt verplaatst naar het noordwesten ter hoogte van de Koeburgweg. Door de verbreding van de Driebergseweg aan de oostzijde verschuift de perceelgrens over een lengte 150-200 meter circa 1 meter in oostelijke richting. De toegang voor langzaam verkeer blijft intact op de bestaande locatie. Het fietspad wordt over het bestaande oprijpad geleid en slingert ter hoogte van Koeburgweg terug naar de Driebergse weg. De kruising van het fietspad met de nieuwe toerit is zodanig dat er een opstelplaats voor auto's is voor zowel het in als het uitrijden. De eigenaar past in een eigen planprocedure de bestaand parkeercapaciteit tussen de bomen aan. Deze parkeergelegenheid (circa 40 plaatsen) kan via deze verplaatste toerit ontsloten worden. De zuidelijke hoek van het landgoed wordt door de herinrichting van de kruising Driebergseweg/Breullaan 5-7 meter aan beide zijden ingekort. Hiervoor is op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie opgesteld. De serpentinevijver wordt verkleind en blijft in hoofdvorm intact waarbij de verborgen einden in de rododendrongroepen liggen waardoor de "ruimtelijk verdwijnende" vijver behouden blijft. De oeverlijn wordt aangepast en op de oever worden nieuwe rododendron groepen aangeplant met verspreid parkbomen.	Nee
00172-PEB-GUH	00536	Door het ontwerpbestemmingsplan ontstaat een nieuw kruispunt Koeburgweg/Driebergseweg/inrit Landgoed De Breul. Reclamant stelt dat dit een onoverzichtelijk kruispunt wordt en vreest een verkeersonveilige situatie. Reclamant wil daarom dat ten minste een VRI wordt aangebracht op deze kruising om de verkeersveiligheid te borgen.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit nader omschreven. Door een andere vormgeving van het kruispunt wordt de situatie veiliger dan in de huidige situatie en is een VRI niet noodzakelijk.	Nee
00172-PEB-GUH	00541	Op de Verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan staat aangegeven dat de huidige onderdoorgang van de Rijnwijkse Wetering onder het spoor wordt vervangen door een duiker, waardoor een scherpe bocht in de wetering ontstaat. Volgens de reclamant staat in de Toelichting echter dat de duiker in het verlengde van de wetering moet worden aangelegd en dat geen bochten van 60 graden of meer mogen voorkomen. Reclamant stelt daarom dat de geplande loop van de Rijnwijkse Wetering onjuist is weergegeven op de Verbeelding.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. Voor deze onderdoorgang wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld in relevante wetgeving, in het bijzonder in het kader van de Flora- en faunawet.	De nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering is aangepast conform het nieuwe ontwerp.
00172-PEB-GUH	00546	Reclamant stelt dat op de Verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan de buis ten behoeve van de kwelwaterroute niet is terug te vinden.	De mogelijkheid tot de aanleg van een duiker onder het spoor is opgenomen op verzoek van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Een eventuele toekomstige aanleg van een duiker wordt hiermee mogelijk gemaakt. De mogelijke komst van de kwelwaterroute dient door het Hoogheemraadschap zelf met de omgeving te worden overlegd. Het Hoogheemraadschap zal hiervoor zelf de benodigde publiekrechtelijke toestemming moeten verkrijgen. De kwelwaterroute zelf maakt dan ook geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.	Nee
00172-PEB-GUH	00547	De Rijnwijkse Wetering wordt gezien als een belangrijke natte ecologische verbinding. Met realisatie van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van de onderdoorgang van de Rijnwijkse Wetering (nieuwe onderdoorgang), wordt een vermindering van de ecologische waarden veroorzaakt, stelt de reclamant.	De huidige locatie volstaat niet en de duiker moet zo dicht mogelijk bij de oude locatie komen te liggen. De nieuwe onderdoorgang wordt daarom ter plaatse van de huidige locatie of er vlak naast aangelegd. Van vermindering van de ecologische waarden is in beide gevallen geen sprake en ook wordt voldaan aan de eisen gesteld in het kader van de Flora en Fauna wet.	Nee
00172-PEB-GUH	00548	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan veel meer aandacht is besteed aan autoverkeer dan aan langzaamverkeer. Reclamant vindt dat in het Stationsplein en op de Stationsweg een 30-kilometerzone moet worden ingesteld waar fietsers en voetgangers altijd voorrang hebben en auto's te gast zijn.	Langzaam verkeer dient zoveel als toelaatbaar voorrang te krijgen boven snelverkeer. Echter, een absolute prioriteit van langzaamverkeer boven autoverkeer is vanuit de doorstroming niet wenselijk. De terugslag van snelverkeer op de Hoofdstraat die dan ontstaat is zeer onwenselijk. Binnen de mogelijkheden die er zijn is langzaam verkeer zoveel mogelijk gestimuleerd. Op de VRI-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt. Fietsstraten werken alleen goed als er sprake is van veel fietsers en weinig autoverkeer. Hiervan is in deze situatie geen sprake. Fietsers en auto's mengen is dan gevaarlijker dan vrijliggende fietspaden.	Nee
00172-PEB-GUH	00549	Reclamant wil dat alsnog een fietstunnel in de Odijkerweg, onder het spoor, aangelegd wordt.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00172-PEB-GUH	00550	Reclamant wil dat er kortere wachttijden voor voetgangers en fietsers gelden bij verkeerslichten (zowel bij kruispunten als bij oversteekplaatsen), dan voor autoverkeer.	Op de VRI-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee

Nota van Zienswijzen

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00172-PEB-GUH	00551	Reclamant steunt de zienswijze van Lisman en Lisman ten aanzien van een alternatieve (kleinere) indeling van het busstation.	In de uitgangspunten voor het bestemmingsplan is de ligging (noordelijk naast het spoor en westelijk naast de ongelijkvloerse Hoofdstraat) met deze capaciteit opgenomen. Deze capaciteit is gebaseerd op de huidige bus- en treindienstregelingen, de nieuwe regelingen bij openstelling 2020 en een toekomstvast visie op deze belangrijke regionale OV-knoop. Het huidige busstation knelt al in de spits. De consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (het BRU en de provincie Utrecht) hebben onderzocht wat de vervoervraag in 2020 en daarna is en met welke lijnennet en met welke frequenties deze vraag ingevuld kan worden. In het spitsuur zijn er geregeld 8 bussen tegelijkertijd op het busstation om reizigers te laten in- en uitstappen. Om de belasting op de bushaltes te beperken, wachten eindigende buslijnen niet aan de halte maar op een bufferplek. Hieruit is afgeleid dat op het busstation van Driebergen-Zeist 8 instaphaltes, een uitstaphalte en 2 bufferplaatsen nodig zijn. De uitstaphalte moet bereikbaar zijn als alle instaphaltes bezet zijn. Om die reden is er aan de noordzijde van de instaphaltes een doorrijdstrook opgenomen. Deze doorrijdstrook is eveneens als halte uitgevoerd voor onder ander treinvervangend vervoer. In het plan, dat basis is voor het bestemmingsplan, zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast en compact plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande met veel groen op het busstation. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangspunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee
00172-PEB-GUH	00552	Reclamant stelt dat bij de beoordeling van trillingen ten onrechte is uitgegaan van de bestaande situatie. Zo is niet meegenomen dat het 4e spoor plusminus 12 meter ten zuiden van het bestaande spoor wordt aangelegd, waar treinen met 130 km/u overheen gaan rijden. Hierdoor is meer trillingshinder te verwachten.	In de SBR-richtlijn is, voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewinning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Ook is rekening gehouden met de verschuiving van het spoor en de snelheid van treinen op dat spoor. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren.	Nee
00172-PEB-GUH	00553	Reclamant stelt dat in de Toelichting en bijbehorende bijlagen onvoldoende rekening is gehouden met nadelige aspecten van trillingen voor omwonenden.	In de SBR-richtlijn is, voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewinning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren.	Nee
00172-PEB-GUH	00554	Bij de beoordeling van trillingen is ervan uitgegaan dat er geen goederentreinen meer zullen rijden door Driebergen-Zeist. Reclamant stelt echter dan baanvak 35 niet wordt gesloten voor goederentreinen. Hierdoor is het mogelijk dat `s nachts (overdag is het baanvak te vol met passagierstreinen) goederentreinen van het baanvak gebruik maken. Dat betekent meer trillingshinder in de nacht, wat dus niet is meegenomen in de beoordelingen.	De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruikt maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Als de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam later dit jaar gereed is zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Arnhem en ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Utrecht is eveneens uitgegaan van vervoersprognoses tussen Utrecht en Arnhem zonder goederenverkeer. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvast goederenroutering. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses. Omdat de berekende geluidbelastingen en toetsing gebaseerd zijn op jaargemiddelde intensiteiten zal dit geen significant effect op de berekende geluidsbelastingen geven.	Nee
00172-PEB-GUH	00555	Reclamant vindt dat er meer aandacht moet komen voor het woongenot en de gezondheid van omwonenden, zowel binnen als buiten de woning, bij het vaststellen van grenzen voor geluidhinder.	Geluidwetgeving is van toepassing op de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten. De wettelijke grenswaarden zijn niet van toepassing op de buitenruimte. Voor de woningen waar een hogere waarde noodzakelijk is, is onderzocht of aan het gemeentelijk beleid voor het vaststellen van hogere waarden wordt voldaan. Hierbij is ook een geluidsluwe zijde onderzocht. De gemeente heeft een zorgvuldig proces doorlopen, waarin een groot aantal alternatieven en varianten zijn onderzocht. Hierbij zijn de gevolgen voor de omwonenden meegewogen in de besluitvorming. De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woongenot.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00172-PEB-GUH	00556	Reclamant verbaast zich erover dat in het veiligheidsonderzoek (bijlage 20) geen rekening is gehouden met minder validen, kleine kinderen, kinderwagens en ouderen.	Onder reizigers behoren ook minder-validen, kleine kinderen en ouderen. Dit zal nadrukkelijker in het rapport worden vermeld. Onderzoeksrapport wordt hierop aangepast.	Het veiligheidsonderzoeks-rapport is hier op aangepast.
00172-PEB-GUH	00557	Reclamant is van mening dat een nooduitgang noodzakelijk is. Door alle activiteiten zoals in- en uitgangen van stationshal, trappen en lift, fietsenstalling en fiets- en voetgangerspad samen te laten komen op een punt kunnen gevaarlijke situaties ontstaan tijdens calamiteiten.	Allereerst dient te worden opgemerkt dat het bestemmingsplan globaal van karakter is en niet het kader vormt voor dergelijke detailuitwerkingen. Er wordt dan ook geen exacte locatie aangewezen waar deze nooduitgang zou moeten komen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende flexibiliteit. In de nadere uitwerking van het ontwerp (Baseline 4) bevindt de in- en uitgang van de fietsenstalling zich niet meer in de onderdoorgang, maar aan de zuidzijde. De zelfredzaamheid en veiligheid in noodsituaties is met dit plan voldoende gewaarborgd. Dit wordt ondersteund door het advies van de veiligheidsregio.	Nee
00172-PEB-GUH	00558	In geval van een incident op het eilandperron kunnen treinreizigers het perron ontvluchten via de trappen naar de stationshal. Een vluchtweg voor mindervaliden ontbreekt hier echter, stelt de reclamant. Reclamant stelt verder dat gekeken wordt naar de plaatsing van een tweede lift voor minder validen. Dit is echter geen oplossing, aangezien liften tijdens calamiteiten niet gebruikt mogen worden. Er zal een vluchtroute vanaf het perron aanwezig moeten zijn die geen obstakels kent.	Allereerst dient te worden opgemerkt dat het bestemmingsplan globaal van karakter is en niet het kader vormt voor dergelijke detailuitwerkingen. Er wordt dan ook geen exacte locatie aangewezen waar deze nooduitgang zou moeten komen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende flexibiliteit. In de nadere uitwerking van het ontwerp (Baseline 4) bevindt de in- en uitgang van de fietsenstalling zich niet meer in de onderdoorgang, maar aan de zuidzijde. De zelfredzaamheid en veiligheid in noodsituaties is met dit plan voldoende gewaarborgd. Dit wordt ondersteund door het advies van de veiligheidsregio.	Nee
00172-PEB-GUH	00559	Reclamant stelt dat in het plan een gebrek aan inzicht in de ruimtelijke indeling onder het station zit. Hierdoor kan volgens de reclamant de sociale veiligheid van het gebied onder het station onvoldoende worden ingeschat. Uitbreiding van de geplande ruimte onder het station zou inrichtingsmogelijkheden, en daarmee de sociale veiligheid ten goede komen.	De exacte invulling van het nieuwe station is een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt. Bij het opstellen van het plan is rekening gehouden met sociale veiligheid. Hierover is een paragraaf opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00172-PEB-GUH	00560	Reclamant is van mening dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt, gelet op de verkeersstromen van fietsers en bussen.	Fietspaden liggen overal los van de busroutes. Waar gelijkvloerse conflictpunten zijn, zijn deze VRI-geregeld.	Nee
00172-PEB-GUH	00561	Reclamant is van mening dat de fietshelling onder het station een duister punt is, wat tot verkeersonveilige situaties zal leiden voor fietsers.	In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een hoge mate van sociale veiligheid een hoofdeis. Het bestemmingsplan stelt de functie vast en is globaal van karakter. Op basis daarvan is nadere invulling mogelijk. De exacte invulling van het nieuwe station is een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt. Bij het opstellen van het plan is rekening gehouden met sociale veiligheid. Hierover is een paragraaf opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan. Door een ruimtelijk brede opzet van de onderdoorgang met zoveel mogelijk daglicht toetreding en voldoende verlichting in de avond en nacht is de verkeersveiligheid acceptabel	Nee
00173-PEB-GUH	00562	Reclamant stelt dat in de verschillende documenten, die bij dit project horen, verschillende definities door elkaar worden gebruikt en/of zaken niet duidelijk zijn geformuleerd. Als voorbeeld noemt de reclamant: - Het gebruik van termen als plan, plangebied en bestemmingsplan. - In de Regels van het ontwerpbestemmingsplan wordt de functie `bebouwing` beschreven als: een of meer gebouwen en/of bouwwerken, niet zijnde gebouwen. reclamant begrijpt deze definitie niet. - Het aantal sporen dat wordt aangelegd. Er wordt gesproken over een 4e spoor en een inhaalvoorziening voor treinen in beide richtingen. Reclamant interpreteert de inhaalvoorziening als nog eens 2 extra sporen, en stelt dat deze twee extra sporen (t.b.v. inhalen) niet nodig zijn.	Het bestemmingsplan hanteert de gebruikelijke terminologie en definities zoals die in de ruimtelijke ordening gangbaar zijn. Voor het grondgebied van de gemeente Zeist en het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn aparte bestemmingsplannen opgesteld met de daarbij behorende verbeeldingen. Een inhaalvoorziening is een set wissels in de sporen en niet nog eens een extra spoor. Het betreft dus in totaal 4 sporen, met de nodige wissels zodat treinen elkaar kunnen passeren op deze 4 sporen.	Nee
00173-PEB-GUH	00563	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen beperkingen worden gesteld aan de diepte van de ondertunneling van de Hoofdstraat. Deze beperking is noodzakelijk volgens de reclamant om aan te kunnen geven waarmee in alle studies tot op heden rekening is gehouden.	Als eis is opgenomen dat de grondwatersituatie voor het gebied niet structureel verstoord mag worden voorafgaande, tijdens en na de realisatie. Deze eis geldt voor zowel de parkeergarage als ook voor de onderdoorgang van de Hoofdstraat. De maximale diepte die daarom is vastgelegd in het bestemmingsplan bedraagt 11 meter.	Nee
00173-PEB-GUH	00564	Reclamant stelt dat onduidelijk is hoe in het ontwerpbestemmingsplan is gekomen tot een ondergrondse parkeergarage met 800 plaatsen. Er is voor deze variant gekozen terwijl de financiële consequenties niet zijn aangegeven. In een openbare bijeenkomst op 12 november 2012 (klopt deze datum) werd verteld dat uit een second opinion is gebleken dat een parkeergarage met 600 plaatsen nodig is, maar dat hierbij wel een financiële bijdrage van derden noodzakelijk is. Reclamant vindt het niet duidelijk welke variant nu gerealiseerd gaat worden.	De 800 plaatsen zoals opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan zijn bijgesteld naar 600 plaatsen. Op basis van een integrale afweging van alle parkeerontwikkelingen wordt een bovengrondse parkeervoorziening van 600 plaatsen gerealiseerd op de locatie aan de verlegde Stationsweg (voormalig Capway terrein). Hierop zijn het bouwvlak en de bouwhoogte in het bestemmingsplan gebaseerd. In de uitgangspunten voor dit ontwerp bestemmingsplan is een capaciteit opgenomen voor 600 parkeerplaatsen. Deze capaciteit is gebaseerd op het vervangen van de huidige 394 openbare parkeerplaatsen in het stationsgebied en de toekomstige parkeervraag die, afhankelijk van het betaalde parkeerbeleid varieert van 400 tot maximaal 550 plaatsen. Dit aantal wordt mede bepaald door de keuze voor een betaald parkeerbeleid in het stationsgebied. Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Het aantal van 600 parkeerplaatsen is op die manier tot stand gekomen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00173-PEB-GUH	00565	Reclamant vindt het onduidelijk waarom aan het huidige P&R-terrein op de NS/Abbing-locatie de bestemming `verkeer` is gegeven, terwijl de parkeerfunctie wordt opgeheven. Reclamant pleit dan ook voor de bestemming `groen` voor het P&R-terrein. Door opheffen van de parkeerfunctie op het huidige P&R-terrein vervalt de `terugvaloptie` (het uitbreiden van de parkeervoorziening aldaar). Reclamant wil aansluitend weten of de parkeervoorziening op het P&R-terrein in ieder geval tijdens de realisatie van het stationsproject (2015-2020) beschikbaar blijft.	Het terrein zal als toegang gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de ontsluiting van de bestaande voorzieningen aan de oostzijde van het huidige P&R-terrein. Ook is dit bedoeld om toegang te creëren voor de parkeervoorzieningen voor de aangrenzende bewoners van de Odijkerweg. Hiertoe is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Voor het overige krijgt het terrein een groene inrichting. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zullen de gemeenten zich inspannen voor voldoende parkeergelegenheid.	Nee
00173-PEB-GUH	00566	Reclamant wil weten wat de maximale bouwhoogte (boven maaiveld) voor de ondergrondse parkeergarage is (nu niet opgenomen in ontwerpbestemmingsplan) en hoe ver de ondergrondse parkeergarage daadwerkelijk boven het maaiveld uit gaat komen. In het ontwerpbestemmingsplan wordt hierover gezegd dat de hoogte van de parkeergarage op het niveau komt van het nieuwe perron. Wordt hiermee bedoeld dat de bovenkant van het dak van de parkeergarage op het niveau komt van het nieuwe perron?	In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. De bouwhoogten van het volume zijn gedifferentieerd, afhankelijk van de omliggende bebouwing of hoogte van de bomen. Het gebouw is maximaal 12 m hoog boven maaiveld aan de Odijkerweg zijde. Vanaf 35 meter vanaf de oostelijke rand Odijkerweg tot aan de oostzijde nabij Landgoed De Reehorst is de parkeergarage tot maximaal 21 meter hoog boven maaiveld. De hoogte is zodanig dat het bouwvolume onder de hoogte van de boomtoppen (circa 25 meter boven maaiveld) blijft. In het bestemmingsplan is het aantal lagen niet directief opgenomen. De wijze van meten staat beschreven in het bestemmingsplan.	Nee
00173-PEB-GUH	00567	Reclamant vindt het vreemd dat, gelet op het effect op grondwaterstand en grondwaterstromen, geen aandacht is besteed aan de diepte van de parkeergarage. Dit terwijl wel aandacht is besteed aan de ligging van de tunnel, die slechts 3 meter onder NAP komt te liggen, aldus de reclamant.	Als eis is opgenomen dat de grondwatersituatie voor het gebied niet structureel verstoord mag worden voorafgaande, tijdens en na de realisatie. Deze eis geldt voor zowel de parkeergarage als ook voor de onderdoorgang van de Hoofdstraat. De maximale diepte die daarom is vastgelegd in het bestemmingsplan bedraagt 11 meter.	Nee
00173-PEB-GUH	00568	Reclamant wil weten hoeveel parkeerlagen de parkeergarage gaat tellen.	In het bestemmingsplan is het maximaal aantal lagen niet opgenomen.	Nee
00173-PEB-GUH	00569	Reclamant stelt dat niet is onderzocht, althans niet is beschreven, dat de parkeergarage een eigen diepe damwandconstructie krijgt, zoals in bijlage 12 wordt vermeld.	Dit betreft een uitvoeringsaspect. De wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan onderdelen in dit bestemmingsplan is hier niet aan de orde. In deze fase is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen op de verbeelding.	Nee
00173-PEB-GUH	00570	Buitenplaats Bornia verliest in het ontwerpbestemmingsplan de inrit vanaf de Hoofdstraat. De nieuwe ontsluiting van Bornia komt uit op de Breullaan. reclamant vindt het ongewenst dat Bornia de historische inrit verliest en een `achteruitgang` hiervoor in de plaats krijgt.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit nader omschreven.	Nee
00173-PEB-GUH	00571	In het ontwerpbestemmingsplan verliest Landgoed De Breul de huidige inrit aan de Driebergseweg. De nieuwe inrit voor Landgoed De Breul komt verderop aan de Driebergseweg, ter hoogte van de kruising met de Koeburgweg. Reclamant vindt het ongewenst dat De Breul de historische inrit verliest, mede omdat de huidige inrit naast de langgerekte vijver op De Breul loopt.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit nader omschreven.	Nee
00173-PEB-GUH	00572	Door het ontwerpbestemmingsplan ontstaat een nieuw kruispunt Koeburgweg/Driebergseweg/inrit Landgoed De Breul. Reclamant stelt dat dit een onoverzichtelijk kruispunt wordt en vreest een verkeersonveilige situatie. Reclamant wil daarom dat ten minste een VRI wordt aangebracht op deze kruising om de verkeersveiligheid te borgen.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd. In de toelichting van het bestemmingsplan is dit nader omschreven. Ten aanzien van veiligheid is een VRI niet noodzakelijk.	Nee
00173-PEB-GUH	00573	Op de Verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan staat aangegeven dat de huidige onderdoorgang van de Rijnwijckse Wetering onder het spoor wordt vervangen door een duiker, waardoor een scherpe bocht in de wetering ontstaat. Volgens de reclamant staat in de Toelichting echter dat de duiker in het verlengde van de wetering moet worden aangelegd en dat geen bochten van 60 graden of meer mogen worden voorkomen. reclamant stelt daarom dat de geplande loop van de Rijnwijckse Wetering onjuist is weergegeven op de Verbeelding.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. Voor deze onderdoorgang wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld in relevante wetgeving, in het bijzonder in het kader van de Flora- en faunawet.	Nee
00173-PEB-GUH	00574	Reclamant stelt dat op de Verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan de buis ten behoeve van de kwelwaterroutes niet is terug te vinden.	De mogelijkheid tot de aanleg van een duiker onder het spoor is opgenomen op verzoek van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Een eventuele toekomstige aanleg van een duiker wordt hiermee mogelijk gemaakt. De mogelijke komst van de kwelwateroute dient door het Hoogheemraadschap zelf met de omgeving te worden overlegd. Het Hoogheemraadschap zal hiervoor zelf de benodigde publiekrechtelijke toestemming moeten verkrijgen. De kwelwaterroute zelf maakt dan ook geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.	Nee
00173-PEB-GUH	00575	De Rijnwijckse Wetering wordt gezien als een belangrijke natte ecologische verbinding. Met realisatie van de voorgenomen ontwikkeling ten aanzien van de onderdoorgang van de Rijnwijckse Wetering (nieuwe onderdoorgang), wordt een vermindering van de ecologische waarden veroorzaakt, stelt de reclamant.	De huidige locatie volstaat niet en de duiker moet zo dicht mogelijk bij de oude locatie komen te liggen. De nieuwe onderdoorgang wordt daarom ter plaatse van de huidige locatie of er vlak naast aangelegd. Van vermindering van de ecologische waarden is in beide gevallen geen sprake en ook wordt voldaan aan de eisen gesteld in het kader van de Flora en Fauna wet.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00173-PEB-GUH	00576	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan veel meer aandacht is besteed aan autoverkeer dan aan langzaamverkeer. Reclamant vindt dat in het Stationsplein en op de Stationsweg een 30-kilometerzone moet worden ingesteld waar fietsers en voetgangers altijd voorrang hebben en auto`s te gast zijn.	Langzaam verkeer dient zoveel als toelaatbaar voorrang te krijgen boven snelverkeer. Echter, een absolute prioriteit van langzaamverkeer boven autoverkeer is vanuit de doorstroming niet wenselijk. De terugslag van snelverkeer op de Hoofdstraat die dan ontstaat is zeer onwenselijk. Binnen de mogelijkheden die er zijn is langzaam verkeer zoveel mogelijk gestimuleerd. Op de VRI-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee
00173-PEB-GUH	00577	Reclamant wil dat alsnog een fietstunnel in de Odijkerweg, onder het spoor, aangelegd wordt.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00173-PEB-GUH	00578	Reclamant wil dat er kortere wachttijden voor voetgangers en fietsers gelden bij verkeerslichten (zowel bij kruispunten als bij oversteekplaatsen), dan voor autoverkeer.	Op de VRI-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee
00173-PEB-GUH	00579	Reclamant steunt de zienswijze van Lisman en Lisman ten aanzien van een alternatieve (kleinere) indeling van het busstation.	In de uitgangspunten voor het bestemmingsplan is de ligging (noordelijk naast het spoor en westelijk naast de ongelijkvloerse Hoofdstraat) met deze capaciteit opgenomen. Deze capaciteit is gebaseerd op de huidige bus- en treindienstregelingen, de nieuwe regelingen bij openstelling 2020 en een toekomstvaste visie op deze belangrijke regionale OV-knoop. Het huidige busstation knelt al in de spits. De consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (het BRU en de provincie Utrecht) hebben onderzocht wat de vervoervraag in 2020 en daarna is en met welke lijnennet en met welke frequenties deze vraag ingevuld kan worden. In het spitsuur zijn er geregeld 8 bussen tegelijkertijd op het busstation om reizigers te laten in- en uitstappen. Om de belasting op de bushaltes te beperken, wachten eindigende buslijnen niet aan de halte maar op een bufferplek. Hieruit is afgeleid dat op het busstation van Driebergen-Zeist 8 instaphaltes, een uitstaphalte en 2 bufferplaatsen nodig zijn. De uitstaphalte moet bereikbaar zijn als alle instaphaltes bezet zijn. Om die reden is er aan de noordzijde van de instaphaltes een doorrijdstrook opgenomen. Deze doorrijdstrook is eveneens als halte uitgevoerd voor onder ander treinvervangend vervoer. In het ontwerp Stationsgebied Driebergen-Zeist, dat basis is voor het bestemmingsplan, zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast en compact plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande met veel groen op het busstation. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangspunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee
00173-PEB-GUH	00580	Reclamant stelt dat bij de beoordeling van trillingen ten onrechte is uitgegaan van de bestaande situatie. Zo is niet meegenomen dat het 4e spoor plusminus 12 meter ten zuiden van het bestaande spoor wordt aangelegd, waar treinen met 130 km/u overheen gaan rijden. Hierdoor is meer trillingshinder te verwachten.	In de SBR-richtlijn is, voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewenning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Ook is rekening gehouden met de verschuiving van het spoor en de snelheid van treinen op dat spoor. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren.	Nee
00173-PEB-GUH	00581	Reclamant stelt dat in de Toelichting en bijbehorende bijlagen onvoldoende rekening is gehouden met nadelige aspecten van trillingen voor omwonenden.	Om een goede voorspelling van de trillingen te maken zijn trillingsmetingen uitgevoerd aan de bebouwing. Op basis van deze metingen is er een trillingsprognose gemaakt voor de toekomstige situatie. Op basis van deze analyse is vastgesteld dat alleen bij de kantoorpanden Stationsweg 11 -15 een verhoging van de trillingen wordt verwacht. Voor de te handhaven delen van de panden aan de Stationsweg 11, 13 en 15 worden geen maatregelen getroffen, omdat deze niet als doelmatig worden beoordeeld. Voor omwonenden is geen verhoging van de trillingen geprognostiseerd.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00173-PEB-GUH	00582	Bij de beoordeling van trillingen is ervan uitgegaan dat er geen goederentreinen meer zullen rijden door Driebergen-Zeist. Reclamant stelt echter dat baanvak 35 niet wordt gesloten voor goederentreinen. Hierdoor is het mogelijk dat `s nachts (overdag is het baanvak te vol met passagierstreinen) goederentreinen van het baanvak gebruik maken. Dat betekent meer trillingshinder in de nacht, wat dus niet is meegenomen in de beoordelingen.	De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruikt maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Als de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam later dit jaar gereed is zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Arnhem en ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Utrecht is eveneens uitgegaan van vervoersprognoses tussen Utrecht en Arnhem zonder goederenverkeer. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvaste goederenrouting. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses. Omdat de berekende geluidbelastingen en toetsing gebaseerd zijn op jaargemiddelde intensiteiten zal dit geen significant effect op de berekende geluidsbelastingen geven.	Nee
00173-PEB-GUH	00583	Reclamant vindt dat er meer aandacht moet komen voor het woongenot en de gezondheid van omwonenden, zowel binnen als buiten de woning, bij het vaststellen van grenzen voor geluidhinder.	Geluidwetgeving is van toepassing op de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten. De wettelijke grenswaarden zijn niet van toepassing op de buitenruimte. Voor de woningen waar een hogere waarde noodzakelijk is, is onderzocht of aan het gemeentelijk beleid voor het vaststellen van hogere waarden wordt voldaan. Hierbij is ook een geluidsluwe zijde onderzocht. De gemeente heeft een zorgvuldig proces doorlopen, waarin een groot aantal alternatieven en varianten zijn onderzocht. Hierbij zijn de gevolgen voor de omwonenden meegewogen in de besluitvorming. De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woongenot.	Nee
00173-PEB-GUH	00585	Reclamant verbaast zich erover dat in het veiligheidsonderzoek (bijlage 20) geen rekening is gehouden met minder validen, kleine kinderen, kindervagons en ouderen.	Onder reizigers behoren ook minder-validen, kleine kinderen en ouderen. Dit zal nadrukkelijker in het rapport worden vermeld. Onderzoeksrapport wordt hierop aangepast.	Het veiligheidsonderzoeksrapport is hier op aangepast.
00173-PEB-GUH	00586	Reclamant is van mening dat een nooduitgang noodzakelijk is. Door alle activiteiten zoals in- en uitgangen van stationshal, trappen en lift, fietsenstalling en fiets- en voetgangerspad samen te laten komen op een punt kunnen gevaarlijke situaties ontstaan tijdens calamiteiten.	Allereerst dient te worden opgemerkt dat het bestemmingsplan globaal van karakter is en niet het kader vormt voor dergelijke detailuitwerkingen. Er wordt dan ook geen exacte locatie aangewezen waar deze nooduitgang zou moeten komen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende flexibiliteit. In de nadere uitwerking van het ontwerp (Baseline 4) bevindt de in- en uitgang van de fietsenstalling zich niet meer in de onderdoorgang, maar aan de zuidzijde. De zelfredzaamheid en veiligheid in noodsituaties is met dit plan voldoende gewaarborgd. Dit wordt ondersteund door het advies van de veiligheidsregio.	Nee
00173-PEB-GUH	00589	In geval van een incident op het eilandperron kunnen treinreizigers het perron ontvluchten via de trappen naar de stationshal. Een vluchtweg voor mindervaliden ontbreekt, stelt de reclamant. Reclamant stelt verder dat gekeken wordt naar de plaatsing van een tweede lift voor minder validen. Dit is echter geen oplossing, aangezien liften tijdens calamiteiten niet gebruikt mogen worden. Er zal een vluchtroute vanaf het perron aanwezig moeten zijn die geen obstakels kent.	Allereerst dient te worden opgemerkt dat het bestemmingsplan globaal van karakter is en niet het kader vormt voor dergelijke detailuitwerkingen. Er wordt dan ook geen exacte locatie aangewezen waar deze nooduitgang zou moeten komen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende flexibiliteit. In de nadere uitwerking van het ontwerp (Baseline 4) bevindt de in- en uitgang van de fietsenstalling zich niet meer in de onderdoorgang, maar aan de zuidzijde. De zelfredzaamheid en veiligheid in noodsituaties is met dit plan voldoende gewaarborgd. Dit wordt ondersteund door het advies van de veiligheidsregio.	Nee
00173-PEB-GUH	00591	Reclamant stelt dat in het plan een gebrek aan inzicht in de ruimtelijke indeling onder het station ontbreekt. Hierdoor kan volgens de reclamant de sociale veiligheid van het gebied onder het station onvoldoende worden ingeschat. Uitbreiding van de geplande ruimte onder het station zou inrichtingsmogelijkheden, en daarmee de sociale veiligheid ten goede komen.	De exacte invulling van het nieuwe station is een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt. Bij het opstellen van het plan is rekening gehouden met sociale veiligheid. Hierover is een paragraaf opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00173-PEB-GUH	00593	Reclamant is van mening dat de verkeersveiligheid in het gedrang komt, gelet op de verkeersstromen van fietsers en bussen.	Fietspaden liggen overal los van de busroutes. Waar gelijkvloerse conflictpunten zijn, zijn deze VRI-geregeld.	Nee
00173-PEB-GUH	00595	Reclamant is van mening dat de fietshelling onder het station een duister punt is, wat tot verkeersonveilige situaties zal leiden voor fietsers.	In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een hoge mate van sociale veiligheid een hoofdeis. Het bestemmingsplan stelt de functie vast. Op basis daarvan is nadere invulling mogelijk. De exacte invulling van het nieuwe station is een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt. Bij het opstellen van het plan is rekening gehouden met sociale veiligheid. Hierover is een paragraaf opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00191-PEB-GUH	00632	In de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is niet beargumenteerd waarom ontsluitingsvariant F geen optie is, stelt de reclamant. Reclamant heeft het gevoel dat bij de keuze voor een onsluitingsvariant uitsluitend is gekeken naar een zo gemakkelijk mogelijke inpassing in het plan tegen zo laag mogelijke kosten. Hiermee wordt voorbijgegaan aan het recht dat reclamant heeft de bestaande directe ontsluiting naar de Hoofdstraat te behouden. Indien de reclamant zijn directe ontsluiting op de Hoofdstraat verliest, zal de reclamant een juridische procedure starten wegens planschade. Reclamant is onder nader te bepalen voorwaarden bereid een strook grond langs de Hoofdstraat dat in eigendom is af te staan als daarmee een directe ontsluiting op de Hoofdstraat voor de reclamant gecreëerd kan worden.	De wijze van ontsluiten is in constructief gezamenlijk overleg met de perceeleigenaar gewijzigd. Het perceel Hoofdstraat 9, Landgoed Bornia, is bereikbaar vanaf de Hoofdstraat via een gecombineerde perceelontsluiting voor de percelen Hoofdstraat 3-5 en 9. Deze nieuwe ontsluiting wordt aangelegd, geheel op perceel van eigenaar Hoofdstraat 9, tussen de percelen 3-5 en de huidige oprijlaan naar Landgoed Bornia. De nieuwe ontsluiting garandeert de bereikbaarheid van en sluit aan op het mandelig perceel van Hoofdstraat 3 en 5. De bestaande toegang blijft ruimtelijk en cultuurhistorisch intact, de verkeersfunctie wordt 10-20 meter naar het noordwesten verplaatst naar de nieuwe locatie aan de Hoofdstraat. De ontsluiting voor langzaam verkeer blijft mogelijk op de huidige locatie. De nieuwe ontwikkeling met de ongelijkvloerse kruising van spoor en weg leidt tot een nieuwe eindsituatie waarin de bestaande perceelontsluiting niet op een ruimtelijke en verkeersveilige wijze zonder aanpassing te handhaven is. Hiervoor zijn varianten onderzocht afgewogen. In de bijlage bij het bestemmingsplan, "onderzoeken perceelontsluitingen", is in het document Bornia/Hoofdstraat oostzijde een toelichting opgenomen per variant. Hier is de overeengekomen variant I beschreven en beoordeeld. De conclusie is dat deze aansluiting verkeersonveilige aspecten met zich mee brengt, die door de geringe verkeersintensiteit voor de huidige woonfuncties ter plekke acceptabel zijn. Nadelen van deze variant zijn: - verkeersonveilige in-uitrit voor autoverkeer na tunnelbak, ook indien deze met verkeerslichten (VRI) geregeld is. - verkeersafwikkeling en doorstroming inclusief BUS op kruispunt Hoofdstraat-Driebergseweg-Breullaan-Odijkerweg wordt beperkt door een extra ontsluiting op dit wegvak direct voor dit kruispunt. - mogelijke opstoppingen in onderdoorgang op Hoofdstraat door extra ontsluiting/in-uitrit (afremmend rechtsafslaand verkeer) ter plaatse van Hoofdstraat 3-5 en 9, Landgoed Bornia. Indien er een toename is van het aantal verkeersbewegingen door ander gebruik dient de ontsluiting op het aspect verkeerveiligheid opnieuw beoordeeld te worden. Voor de verhoging van de verkeerveiligheid in de gekozen variant worden in de uitwerkingsfase verkeertechnische maatregelen genomen. Vanuit het belang voor natuur, bomen en cultuurhistorie is een zorgvuldige inpassing in de uitwerkingsfase overeengekomen.	Nee
00191-PEB-GUH	00633	Reclamant is bezorgd over het bomenbestand op zijn perceel tijdens en na plaatsing van een tunnelbak voor de ondertunneling van de Hoofdstraat, en de hiermee gepaard gaande mogelijke verstoring van de waterhuishouding. Reclamant gaat er vanuit dat de vochtmonitoring wordt opgezet bij het uitvoeren van de werkzaamheden en geruime tijd blijft staan. Het projectbureau is verantwoordelijk voor het controleren van de waterhuishouding en de meetresultaten, alsmede als gevolg daarvan noodzakelijke maatregelen.	Het voorkomen van schade aan bomen is vanzelfsprekend uitgangspunt in deze maar ook in de uitvoeringsfase. Het uitvoeren van het grondwatermonitoringsplan met bijbehorende ingrepen wanneer nodig wordt als eis opgenomen in het contract, het grondwatermonitoringsplan is een openbaar stuk. Het vochtmonitoringssysteem is daarbij slechts één van de in te zetten hulpmiddelen. In de nadere detaillering van het ontwerp wordt in detail per deelgebied bekeken of met ontwerpaaanpassingen kap van bomen voorkomen kon worden. Ook wordt nu al gekeken naar te adviseren uitvoeringsmethode en –materiaal voor die planonderdelen die dichtbij bomen gesitueerd zijn. In het met een aannemer te sluiten contract zullen eisen worden opgenomen ten aanzien van het voorkomen van schade aan bomen. Er dient in de uitvoeringsfase gewerkt te worden volgens de beleidskaders van beide gemeenten en de provincie op dit vlak.	Nee
00191-PEB-GUH	00634	Reclamant stelt dat zijn perceel met opstallen onder de Natuurschoonwet 1928 valt. Dit is niet vermeld in de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Indien de gemeente eigendommen van de reclamant wenst te verwerven, zal de Natuurschoonwetstatus daarop aangepast moeten worden volgens de reclamant.	Er wordt door het plan vooralsnog geen oppervlakte van het perceel van Landgoed Bornia afgenomen. In het kader van de Natuurschoonwet 1928 zijn geen compenserende maatregelen van toepassing. Indien door de nieuw overeengekomen perceelontsluiting op Landgoed Bornia genoemde compensatie nodig is zal deze gerealiseerd worden.	Nee
00191-PEB-GUH	00635	Reclamant verzoekt voor de cultuurhistorisch belangrijke en oude gebouwen door middel van een nulmeting vast te stellen welke zettingen/scheuren aanwezig zijn. Tevens wil de reclamant dat enkele meetpunten worden aangebracht op deze gebouwen om trillingen te monitoren.	De genoemde panden zijn buiten de bepaalde hindercontour gelegen. Dit betekent dat er aan de panden ook geen schade is te verwachten door het treinverkeer. Tijdens de bouw van de onderdoorgang worden ook trillingen veroorzaakt. Deze trillingen zijn niet in de trillingen rapportages opgenomen en zullen door de aannemer nader beschouwd dienen te worden. In een monitoringsplan zal eventueel de voorgestelde aanpak voor het monitoren van panden nader worden vastgelegd.	Nee
00191-PEB-GUH	00636	Uit het akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï blijkt dat voor het object Hoofdstraat 9 aanvullend onderzoek vereist is om vast te stellen of gevelmaatregelen, ter voorkoming van geluidoverlast, nodig zijn. Reclamant gaat er vanuit dat, indien uit nader onderzoek blijkt dat gevelmaatregelen noodzakelijk zijn, de uitvoerende instanties daarvoor zullen zorgdragen. Dit in goed overleg met de eigenaar van de betreffende gevel.	Als uit het nader onderzoek volgt dat de woning in aanmerking komt voor gevelmaatregelen wordt een maatregelenpakket aangeboden. De eigenaar heeft de keus om gebruik te maken van dit aanbod maar kan hier ook van afzien. Indien eigenaar toestemming geeft voor het aanbrengen van de gevelmaatregelen, worden de werkzaamheden in overleg met de eigenaar ingepland.	Nee
00192-PEB-GUH	00648	Reclamant is van mening dat het door de reclamant ingediende alternatieve ontwerp voor het busstation uitstekend voldoet aan de uitgangspunten. Het alternatieve ontwerp neemt volgens de reclamant minder ruimte in beslag dan het door de Stuurgroep gepresenteerde ontwerp en levert bovendien forse besparingen op.	In het plan dat basis is voor het bestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangspunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten. Er is geen aanleiding het plan aan te passen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00192-PEB-GUH	00649	De Stuurgroep blijft de volgende bezwaren te hebben tegen realisering van het door de reclamant ingediende alternatieve busstation: - het alternatieve plan biedt te weinig ruimte voor de 9 bushaltes die volgens de Stuurgroep nodig zijn om de bussen tegelijkertijd te kunnen laten arriveren en vertrekken; - het alternatieve plan voldoet niet aan het uitgangspunt dat er een busstation op maaiveld dient te worden aangelegd; - het alternatieve plan is onvoldoende duidelijk over de gevolgen van de hoogteverschillen voor de aansluiting op de omgeving; - het alternatieve plan is onvoldoende duidelijk over de verkeerstechnische aansluiting op de omliggende infrastructuur. reclamant heeft deze bezwaren serieus bekeken en geconcludeerd dat deze voornamelijk berusten op een gebrek aan informatie bij de Stuurgroep over het alternatieve ontwerp. De 7 bushaltes van het alternatieve ontwerp voldoen volgens de reclamant ruimschoots voor een goede afwikkeling van het busvervoer en de aansluiting op de omgeving is goed doordacht.	Zie beantwoording zienswijze 00648.	Nee
00192-PEB-GUH	00650	De Stuurgroep heeft aangegeven dat het alternatieve plan te laat zou zijn ingediend. Reclamant begrijpt dit niet goed en is van mening dat juridisch gezien het alternatief ontwerp eenvoudig in te passen is en dat de bestemmingsplanprocedure gewoon verder kan worden doorlopen met inpassing van het plan van de reclamant. Uitgangspunt van de reclamant bij het opstellen van het plan is altijd geweest dat het zo min mogelijk dient af te wijken van het huidige plan.	Zie beantwoording zienswijze 00648.	Nee
00192-PEB-GUH	00651	Reclamant is van mening dat het verstandig is om het alternatieve plan mee te nemen in de lopende bestemmingsplanprocedure, omdat een latere aanpassing van het bestemmingsplan tot vertraging kan leiden. Reclamant adviseert om niet te lang te wachten met het maken van een keuze tussen het plan van de Stuurgroep en het alternatieve plan.	Zie beantwoording zienswijze 00648.	Nee
00188-PEB-GUH	00346	Reclamant heeft een aanzienlijk deel van de grond binnen het plangebied in eigendom. Op deze percelen heeft de reclamant op dit moment de nodige gebouwen met bijbehorende parkeervoorzieningen in exploitatie. Op grond van het vigerende bestemmingsplan is nog uitbreiding ten behoeve van kantoorfuncties mogelijk. Reclamant is van mening dat volledig aan deze situatie voorbij wordt gegaan, dat in geen enkel opzicht wordt stil gestaan bij de gevolgen van die planrealisatie die de reclamant voor ogen heeft en dat dit ontwerp bestemmingsplan derhalve niet in overeenstemming is met het vereiste dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid verzekerd dient te zijn.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast. Hiermee is de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende gewaarborgd. Voor meer toelichting hierover wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00188-PEB-GUH	00347	Reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan in strijd is met de eisen van een goede ruimtelijke ordening om bepaalde bestemmingen met daarop bestaande gebouwen weg te bestemmen zonder dat in hetzelfde bestemmingsplan duidelijk is gemaakt wat daarvoor in de plaats komt.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. De kantoorbestemming op het door de provincie verworven deel is in dit bestemmingplan wegbestemd. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast. De kantoorbestemming op het terrein dat niet is aangekocht, en dus in eigendom blijft van de reclamant, blijft gehandhaafd in het vigerende bestemmingsplan en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan voor het stationsgebied. Met reclamant zijn afspraken gemaakt over het terugbestemmen van vierkante meters kantoorruimte die nu moeten verdwijnen ten behoeve van de parkeervoorziening en de verlegging van de Stationsweg. Dit wordt in een aparte (bestemmingsplan)procedure geregeld en maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.	Nee
00188-PEB-GUH	00348	Reclamant verzoekt het plan, c.q. de bestemmingsplannen niet vast te stellen althans bij wege van amendement in het vast te stellen bestemmingsplan op te nemen dat niet tot planrealisatie op de percelen van de reclamant mag worden overgegaan anders dan na volledige wilsovereenkomst onder de voorwaarden zoals de reclamant in de inmiddels gevoerde gesprekken met gemeente en provincie heeft kenbaar gemaakt. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van een in het plan op te nemen uitwerkplicht.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00188-PEB-GUH	00349	Reclamant is met de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de gemeente Zeist en de provincie Utrecht in overleg naar aanleiding van het verzoek van de bij dit plan betrokken overheden om medewerking te verlenen aan de realisatie van de in het plan beoogde openbare parkeervoorziening op de percelen van de reclamant. Daarin is een aantal afspraken gemaakt en uitgangspunten besproken, maar een definitieve samenwerkingsovereenkomst is tot op heden nog niet tot stand gekomen.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&Rvoorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee
00188-PEB-GUH	00350	Reclamant vraagt zich af welke zekerheid wordt geboden voor het geval niet mogelijk blijkt te zijn dat de door beide gemeenten en de provincie Utrecht als samenwerkingspartners de in het vooruitzicht gestelde compenserende c.q. vervangende bebouwingsmogelijkheden niet kunnen worden gerealiseerd. Die vrees is volgens de reclamant gezien de specifieke locatie-eisen niet denkbeeldig. De reclamant kan zich voorstellen dat de (ruime) bebouwingsmogelijkheden die de huidige bestemmingsplanvoorschriften haar bieden, in een toekomstige bestemmingsplanherziening, hetzij op grond van politiek-bestuurlijke, hetzij op grond van juridische belangen c.q. afwegingen niet meer aan de orde zullen zijn.	Door de afspraken die tussen de provincie en de reclamant zijn gemaakt en de daarop gebaseerde aanpassing van het bestemmingsplan valt de herontwikkeling van de resterende percelen van de reclamant buiten het vast te stellen bestemmingsplan.	Nee
00188-PEB-GUH	00351	Het treft de reclamant onaangenaam om in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan op pagina 80 te moeten lezen dat de detaillering van de parkeergarage, met name de bovengrondse invulling, in deze fase niet definitief is, dat er een mogelijkheid is dat kantoren worden gerealiseerd in de groene omgeving, maar dat ook mogelijk is dat het dak in zijn geheel als park wordt ingericht. Het betreft hier de locatie in het plangebied dat door beide gemeenten aan de reclamant ter compensatie is toegezegd voor de kantoren en overige gebouwen en voorzieningen die de reclamant bij de planrealisatie moet inleveren. De reclamant stelt daarom vast dat op dit moment nog geenszins zeker is of en zo ja in welke mate zij bij realisatie van het thans voorliggende bestemmingsplan kan worden gecompenseerd, al dan niet met vervangende nieuwbouw.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee
00188-PEB-GUH	00352	Reclamant constateert dat het terzake bevoegde gezag op dit moment nog niet zeker is dat de aan de reclamant aangeboden compensatiemogelijkheden in een nieuwe planologische regeling zullen worden opgenomen. Dit maakt niet allen de minnelijke verwerving onzeker, maar ook de vraag naar onteigening.	Door de afspraken die tussen de provincie en de reclamant zijn gemaakt en de daarop gebaseerde aanpassing van het bestemmingsplan valt de herontwikkeling van de resterende percelen van de reclamant buiten het vast te stellen bestemmingsplan.	Nee
00188-PEB-GUH	00353	Het rechtsgevolg van de keuze om de beoogde planontwikkeling los te knippen van de compensatie die aan de reclamant in het vooruitzicht is gesteld is meer dan een fasering en zal worden beschouwd als een nieuwe ontwikkeling ten opzichte van de op dit moment bestaande toestand (o.a. inclusief onderzoeksplicht) en derhalve als nieuwe ontwikkeling worden getoetst.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00188-PEB-GUH	00354	Het blijft onduidelijk of de aan de reclamant in het vooruitzicht gestelde kantoren met bijbehorende voorzieningen er zullen komen of niet. Dit leidt niet alleen tot rechtsonzekerheid aan de zijde van de reclamant, maar ook tot rechtsonzekerheid bij alle andere betrokkenen en belanghebbenden. Reclamant acht dit niet alleen niet in overeenstemming met de eisen van een goede ruimtelijke ordening en ook overigens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. De wet biedt de planwetgever de mogelijkheid om in het vast te stellen bestemmingsplan flexibiliteitsbepalingen op te nemen, zoals een uitwerkingsplicht, waarin wordt vastgelegd dat alvorens aan een nog nader uit te werken bestemming, zoals in casu de parkeervoorziening (P&R), rechtskracht toekomt, eerst een uitwerkingsplan dient te zijn vastgesteld waarin bijvoorbeeld (in dit geval) dient te zijn vastgelegd hoeveel m2 kantoorvoorzieningen en hoeveel m2 commerciële ruimte er op en rond de nieuw te bouwen parkeergarage kunnen worden gerealiseerd.	Door de afspraken die tussen de provincie en de reclamant zijn gemaakt en de daarop gebaseerde aanpassing van het bestemmingsplan valt de herontwikkeling van de resterende percelen van de reclamant buiten het vast te stellen bestemmingsplan.	Nee
00188-PEB-GUH	00355	Voor de reclamant is het onduidelijk waarom de parkeergarage wél in het thans vast te stellen bestemmingsplan opgenomen zou moeten worden en de ter compensatie aan de reclamant aan te bieden bouwmogelijkheden niet, met name nu naar mening van de reclamant vaststaat dat de voor de realisatie van de compensatiemogelijkheden noodzakelijke bestemmingsplanregeling (of uitwerking) rechtskracht kan hebben verkregen vóór het moment waarop met de aanpassingen van het spoor moet zijn begonnen om in 2020 te kunnen voldoen aan de vereiste verbreding.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast. Hiermee is de onduidelijkheid weggenomen.	Nee
00188-PEB-GUH	00356	Een eventuele onteigeningsprocedure vergt de nodige tijd en het is voor de reclamant zonder nadere toelichting, die in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen had moeten zijn, dan ook onbegrijpelijk waarom er kennelijk wél voldoende tijd zou zijn voor het voeren van een onteigeningsprocedure en niet voor het op adequate wijze bestemmen van de aan de reclamant toegezegde compenserende bouwmogelijkheden. De reclamant is van mening dat de tijd die is gebruikt om met de betrokken overheden te spreken ook had kunnen worden besteed aan het opstellen van een extra bestemmingsplanparagraaf, waarin de bouw van de beoogde `stationsvoorzieningen` mogelijk was gemaakt.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee
00188-PEB-GUH	00357	reclamant is van mening dat sprake is van een aanzienlijke schadeloosstelling die, voor zover de reclamant heeft kunnen vaststellen, niet is begrepen in de voor de realisatie van dit bestemmingsplan opgestelde exploitatie. In ieder geval geeft de toelichting op de economische uitvoerbaarheid, zoals opgenomen in hoofdstuk 7, hierin geen inzicht en in dat opzicht wordt niet alleen gehandeld in strijd met het voorschrift artikel 3.1.6 Bro, maar ook in strijd met de jegens de reclamant in acht te nemen zorgvuldigheidsnormen. De reclamant is van mening dat het voorliggende ontwerp bestemmingsplan in die zin onaf is dat het niet alleen voor de reclamant, maar voor alle belanghebbenden onduidelijk is of en zo ja in hoeverre er op en rond de P&R-parkeervoorzieningen nog bebouwing zal worden toegestaan. Dis is in strijd met de eisen van goede ruimtelijke ordening. De reclamant acht de onzekerheid ten aanzien van de nakoming van de toezegging, niet alleen in strijd met een goede ruimtelijke ordening, maar de reclamant acht dit ook in strijd met het vertrouwensbeginsel en met de zorgvuldigheid die een behoorlijk handelende overheid in acht dient te nemen.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee
00188-PEB-GUH	00396	Reclamant is van mening dat nog niet is gebleken dat de planologie zo urgent is dat de aan de reclamant toegezegde compensatie dient te worden losgeknipt van de voorliggende planologie die de spoorverbreding mogelijk moet maken, dit mede gezien het gegeven dat er ten aanzien van de P&R-parkeervoorzieningen eenvoudig zou kunnen worden gewerkt met een uit te werken bestemming `stationsvoorzieningen` waarin niet alleen de betreffende parkeervoorzieningen worden opgenomen, maar ook de aan de reclamant toegezegde compenserende bouwmogelijkheden.	De provincie heeft grond gekocht van de reclamant. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00190-PEB-GUH	00495	Er zijn gesprekken gaande over de samenwerkingsovereenkomst. De conceptafspraken hierin ten aanzien van de `Raakvlakken infraplan-Reehorst` lijken niet, dan wel onvoldoende, te worden gerespecteerd. Althans conform voormelde afspraken zouden de onderhavige ontwikkelingen ten behoeve van het station afgestemd worden met en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de reclamant. Daar is tot op heden onvoldoende sprake van. De reclamant treedt daarom graag zo spoedig mogelijk met alle betrokkenen in overleg, zodat niet de uitvoerbaarheid van de onderhavige ontwerpbestemmingsplannen in het gedrang komt. De reclamant benadrukt dat zij er naar wil streven om in samenspraak met alle betrokken partijen en overheden de (her)ontwikkeling van de stationsomgeving te realiseren. Hiervoor is op korte termijn afstemming nodig.	De gemeente Utrechtse Heuvelrug, ProRail en de provincie Utrecht zijn met reclamant in overleg over een overeenkomst met daarin opgenomen het raakvlakkendocument Infraplan-Reehorst 'Ontsluiting en randen Landgoed De Reehorst-Hoofdstraat 26'.	Nee
00190-PEB-GUH	00502	Voor de reclamant is het vooralsnog onverenigbaar dat zonder afstemming en formele goedkeuring verschillende toegangswegen tot het Landgoed komen te vervallen, zodat in de toekomst slechts sprake is van één toegangsweg. De gevolgen hiervan zijn voor de reclamant tot op heden onvoldoende gewogen in de ontwerpen. Hetzelfde geldt voor (de gevolgen van de) voorgenomen afsluiting van de Odijkerweg, waar naartoe het zuidelijke gedeelte van het Landgoed wordt ontsloten. Reclamant vindt het onduidelijk of de verminderde bereikbaarheid andere financiële dan wel ruimtelijke effecten met zich mee brengt die tot op heden onvoldoende zijn onderkend. reclamant is van mening dat dit ten onrechte niet is onderzocht.	De vervangende wijze van ontsluiten is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaar op hoofdlijnen uitgewerkt. Deze perceelontsluitingen zijn op onderdelen gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. De huidige toegangswegen die in de nieuwe situatie vervallen worden gecompenseerd door twee volwaardige toegangen. Een toegang aan de noordzijde vanaf de (verlegde) Stationsweg voor alle modaliteiten (auto, voetganger, fiets, expeditie verkeer, taxi en MV-vervoer). Deze toegang wordt in intensiteit beheerst door een toegangscontrole systeem. De langzaam verkeersroute sluit aan via een veilige fiets-voetgangersoversteek op het zuidelijke stationsplein met de hoofdroute naar het station. De inrichting en materialisatie van dit gebied tussen vervangende entree en het zuidelijke Stationsplein zal in overleg met de eigenaar definitief uitgewerkt worden Aan de zuidzijde van het landgoed wordt een tweede volwaardige toegang tot het Landgoed De Reehorst gerealiseerd die aansluit op de kruising Hoofdstraat, perceel Hoofdstraat 26, Landgoed Beerschoten Willinkshof. Hier wordt een VerkeerRegelInstallatie(VRI) toegepast voor een goede verkeerstechnische afwikkeling. De huidige toegangen op de Hoofdstraat nabij het Iona-gebouw zijn in de nieuwe situatie voor voetgangers en fietsers geschikt. Incidenteel verkeer (onderhoudsvoertuigen en hulpdiensten kunnen van deze toegangen gebruik blijven maken door medegebruik van de toe leidende fietspaden. De definitieve ontwerpuitwerking met exacte maatvoering, materialisering en detaillering van de ontsluitingen van het landgoed zal in gezamenlijk overleg met de eigenaar plaatsvinden. In samenwerkingsovereenkomst is voor de vervolguitwerkingsfase procesmatig vastgelegd dat overleg en afstemming door ProRail, als gedelegeerd opdrachtgever namens de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Zeist met reclamant inzake de overeengekomen EHS-compensatie en bijbehorende financiële afspraken plaats zal vinden.	Nee
00190-PEB-GUH	00506	Reclamant vindt het vooralsnog onaanvaardbaar dat op verschillende delen van het Landgoed een verkeersbestemming wordt geprojecteerd. Het is voor de reclamant onduidelijk wat de gevolgen zijn voor het bestaande Landgoed, maar ook voor de toekomstige ontwikkeling daarvan. In dit verband wordt daarom opgemerkt dat de plangrenzen vermoedelijk onjuist zijn, kennelijk is beoogd een fietspad te realiseren op de gronden van het Landgoed. De reclamant treedt hierover graag in overleg.	De wijze van bestemmen en aanpassen van het perceel is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaren uitgewerkt en op onderdelen gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. Voor meerdere planonderdelen van het infraplan(wegen, fietspaden, optie voor EHS, waterafvoer) is ruimtebeslag op Landgoed De Reehorst noodzakelijk. Planinhoudelijk is gestreefd naar een zo beperkt mogelijke aantasting op alle integrale aspecten van het Landgoed, tenzij vanwege functionele en landschappelijke uitwerking een bewuste keuze is gemaakt een grotere aanpassing aan het landgoed te doen. (o.a. Cultuurhistorisch, Ecologisch, boomopstanden, aansluiting lanen- en padenstructuur op De Reehorst) Het landgoed eist in de nieuwe situatie een volwaardige en uitnodigende, gastvrije entree/ toegangsweg aan de Stations zijde. Hiervoor heeft op de inhoudelijke onderdelen afstemming met perceeleigenaar plaatsgevonden. Hiervoor is een rapportage opgesteld (bijlage perceelontsluitingen bij het bestemmingsplan) waarin de raakvlakken benoemd en beschreven zijn. De nieuwe plangrenzen (perceelgrens, herinrichtingsgrens en invloedsfeer) zijn hierin vastgelegd. In samenwerkingsovereenkomst is voor de vervolguitwerkingsfase procesmatig vastgelegd dat overleg en afstemming door ProRail, als gedelegeerd opdrachtgever namens de gemeente met reclamant inzake de overeengekomen aanpassingen plaats zal vinden.	Nee
00190-PEB-GUH	00508	Reclamant merkt op dat ten onrechte geen nader overleg en afstemming heeft plaatsgevonden over de nadere invulling van de beoogde zoeklocatie voor de EHS-compensatie op Landgoed `De Reehorst`. Ook is volgens de reclamant geen overeenstemming bereikt over een marktconforme vergoeding daarvoor. In iedergeval is het volgens de reclamant op voorhand duidelijk dat het zoekgebied onjuist is ingetekend en wordt erop gewezen dat eveneens nog nadere afstemming met de provincie benodigd is. Reclamant treedt graag in overleg.	De wijze van bestemmen en aanpassen van het perceel is in gezamenlijk overleg met de perceeleigenaar uitgewerkt en voor het onderdeel EHS nader ingevuld ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan waarin een zoeklocatie op de percelen van reclamant en de gemeente Utrechtse Heuvelrug opgenomen was. Hiervoor is een rapportage "perceelontsluiting Landgoed de Reehorst/ Hoofdstraat 26" opgesteld (bijlage perceelontsluitingen bij het bestemmingsplan) waarin de raakvlakken benoemd en beschreven zijn. In de samenwerkingsovereenkomst is voor de uitwerkingsfase procesmatig vastgelegd dat overleg en afstemming door ProRail, als gedelegeerd opdrachtgever namens de gemeente, met reclamant zal plaatsvinden over de definitieve inrichting van de overeengekomen EHS-compensatie en de bijbehorende financiële afspraken.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00190-PEB-GUH	00509	Het is voor de reclamant onduidelijk welke gevolgen de aanleg van het viaduct, het verdiepte Stationsplein en de parkeergarage hebben voor de waterhuishouding van `De Reehorst` en het bomenbestand. De (milieu)effecten voor het Landgoed zijn tot op heden niet dan wel onvoldoende betrokken in de ontwerpen. Het is voor de reclamant onduidelijk welke partij eventuele schade in dit verband dient te vergoeden. Ook hierover treedt de reclamant graag in overleg.	De gevolgen op de (grond)waterstanden ter plaatse het Landgoed die ten gevolge van het project optreden zijn geanalyseerd voor de eindsituatie en gedurende de bouw. Deze zijn met de perceelegeenaar besproken. Dit geldt ook voor de invloed van het project op het bomenbestand en de getroffen maatregelen bij ongewenste situaties. De conclusies van de verrichte onderzoeken voor Landgoed Reehorst zijn opgenomen in het raakvlakkendocument en in de betreffende rapportage het wateronderzoeksrapport en de BEA, de BoomEffectAnalyse (als bijlage toegevoegd bij het bestemmingsplan) De schade waarover de Reehorst spreekt (door verdroging) zal mogelijk optreden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Eventuele bouwschade en toekomstige planschade kunnen, onderbouwd door eigenaar via de normale schadeprocedure gehonoreerd worden.	Nee
00190-PEB-GUH	00510	Het is voor de reclamant onduidelijk wat het gevolg is voor het Landgoed `De Reehorst` van de significante toename van afvoerend oppervlak aangaande de zaksloot van het Landgoed. Volgens de reclamant is dit ten onrechte niet dan wel onvoldoende onderzocht. Dit is eveneens van toepassing voor het doorsnijden van de waterlopen met het Landgoed Beerschoten-Willinkshof en wat de gevolgen hiervan zijn voor het Landgoed `De Reehorst`. Ook is het voor de reclamant onduidelijk wat de gevolgen zijn van het vervallen van het gemaal voor het Landgoed en in het bijzonder voor de rioolwaterafvoer. Reclamant treedt graag in overleg, zodat ook kan worden gezien of daarom alle panden op het Landgoed worden aangesloten op het gemeentelijk riool.	De wijze van waterafvoer naar het landgoed die ten gevolge van het project wijzigt is in gezamenlijk overleg met de perceelegeenaar besproken. Dit geldt ook voor de waterloop, de gemaal voorzieningen en de rioleringen op het Landgoed. Verwezen wordt naar het raakvlakken document waarin deze onderdelen die op het landgoed van toepassing zijn opgenomen zijn. (zie bijlage perceelontsluiting:Ontsluiting en randen Landgoed De Reehorst-Hoofdstraat 26').	Nee
00190-PEB-GUH	00512	Reclamant is van mening dat niet is onderzocht wat de gevolgen zijn van de geluidstoename op de bestaande bebouwing, waarvan in het bijzonder het Iona-gebouw. Volgens de reclamant is niet onderzocht of er nog in het kader van een goede ruimtelijke ordening sprake zal zijn van een aanvaardbare leefomgeving op het Landgoed `De Reehorst`.	Er zijn aanvullende berekeningen verricht voor zowel het wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï als de nieuwe parkeergarage. Hoewel kantoorgebouwen niet-geluidgevoelig zijn volgens de Wet geluidhinder, zijn deze wel in het onderzoek meegenomen. Kantoren liggen verspreid in het onderzoeksgebied tussen en nabij de geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor maatregelen zijn afgewogen en getroffen worden en hebben daardoor tevens profijt van deze maatregelen. De uitkomsten van de berekeningen gegeven geen aanleiding om aanvullende nog extra maatregelen te treffen vanwege de kantoren. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 4 van het onderzoek wegverkeerslawaaï.	Nee
00190-PEB-GUH	00514	Reclamant verzoekt voor zover overleg en afstemming uitblijft om gegrond verklaring van de zienswijzen, zodat de belangen van het Landgoed `De Reehorst` afdoende worden gewogen in de onderhavige procedures en zodat de gevolgen van de beoogde ontwikkelingen voor het Landgoed nader worden onderzocht. Daarnaast verzoekt de reclamant tijdig op de hoogte gesteld te worden van de verdere procedure.	De gemeente Utrechtse Heuvelrug, ProRail en de provincie Utrecht zijn met reclamant in overleg over een overeenkomst met daarin opgenomen het raakvlakkendocument Infraplan-Reehorst 'Ontsluiting en randen Landgoed De Reehorst-Hoofdstraat 26'. In samenwerkingsovereenkomst is voor de vervolgitwerkingsfase procesmatig vastgelegd dat overleg en afstemming door ProRail, als gedelegeerd opdrachtgever namens de gemeente Utrechtse Heuvelrug en Zeist met reclamant inzake de overeengekomen EHS-compensatie en bijbehorende financiële afspraken plaats zullen vinden.	Nee
00189-PEB-GUH	00401	Reclamant is van mening dat in de inspraak- en overlegnota van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op twee van de door de reclamant ingediende inspraakreacties (nrs. 00263 en 00264) een antwoord ontbreekt. Hier is volgens de reclamant op de raadsvergadering van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op 7 november 2012 op gewezen, maar de reclamant constateert dat de inspraak- en overlegnota van de gemeente Utrechtse Heuvelrug op dit onderdeel nog steeds onvolledig is.	Constatering van de reclamant is juist. De antwoorden op de inspraakreacties met de nummers 00263 en 00264 zijn per abuis enkel in de inspraaknota van de gemeente Zeist terecht gekomen. Deze inspraaknota van de gemeente Zeist is echter ook als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.	Nee
00189-PEB-GUH	00402	Reclamant voegt een afschrift van haar inspraakreactie toe aan de ingediende zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan met het verzoek deze hier als herhaald en ingelast te beschouwen.	Voor de beantwoording van de inspraakreacties verwijzen wij naar de inspraaknota's die zijn opgenomen in bijlage 26 en 27 van het ontwerp bestemmingsplan.	Nee
00189-PEB-GUH	00403	De reclamant is van mening dat de begrenzing van het ontwerp bestemmingsplan zoals weergegeven op de twee verbeeldingen niet het gehele project omvat voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Het gehele project ziet naast de infrastructuur zoals die in het voorliggende ontwerp bestemmingsplan is geregeld immers ook op kantoren. Dit heeft als gevolg dat zich risico's voordoen met betrekking tot de uitvoerbaarheid van het ontwerp bestemmingsplan. Dit leidt er volgens de reclamant toe dat de raad de mogelijkheid wordt ontnomen om het gehele project ook daadwerkelijk als geheel te beoordelen.	De gekozen planbegrenzing omvat enkel het infraplan, hiertoe behoort geen nieuwe kantoorontwikkeling.	Nee
00189-PEB-GUH	00404	Uit de verbeelding van de gemeente Utrechtse Heuvelrug blijkt dat een deel van de ondergrondse parkeergarage voorzien is op een locatie met een hoge archeologische verwachtingswaarde bij de aanduiding `WR-A-3`. Reclamant is van mening dat dit niet getuigd van een goede ruimtelijke ordening, aangezien de aanwezige archeologische monumenten hierdoor niet zullen kunnen overleven.	De archeologische waarden zijn voldoende onderzocht. Op basis hiervan is een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' in het bestemmingsplan opgenomen die de archeologische waarden voldoende beschermd.	Nee
00189-PEB-GUH	00405	De reclamant is van mening dat de aanduidingen `V-RV (gd)` voor de functie `gemengd` en `V (sv-bss)` voor de functie `busstation` in de verbeelding van de gemeente Utrechtse Heuvelrug niet goed op elkaar aansluiten. Het feit dat de onderlinge aansluiting ontbreekt illustreert volgens de reclamant dat het onderhavige plan geen soepele aansluiting van de stationsvoorzieningen op het busstation creëert. Daarnaast zou de schaarse ruimte aan de noordzijde van het spoor volgens de reclamant dusdanig beter kunnen worden ingericht dat het sloop van de panden Princenhof 1-6 overbodig maakt.	Het is niet noodzakelijk dat de aanduidingen 'V-RV (gd)' en de aanduiding 'V (sv-bss)' exact op elkaar aansluiten. De geprojecteerde bestemmingen maken de aansluitingen mogelijk.	Nee
00189-PEB-GUH	00406	Artikel 2 van de plangeregels is volgens de reclamant niet in overeenstemming met de standaard voorschriften die gelden voor de wijze van meten. Met name de meting van de hoogte van bouwwerken, niet zijnde gebouwen, levert problemen op. Voorts is de bepaling onduidelijk als het gaat om hoogtemetingen in het hellende vlak. Dit levert volgens de reclamant problemen op bij de toepassing van artikelen 4 en 5 van de planregels.	De wijze van meten is aangepast. Zie hiervoor artikel 2 van de planregels.	Wijze van meten (artikel 2) is aangepast.

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00189-PEB-GUH	00407	Volgens de reclamant zijn de bouwregels van artikelen 4.2.1. en 4.2.2. (gemeente Utrechtse Heuvelrug) intern strijdig, nu artikel 4.2.1. ook betrekking heeft op overkappingen. Artikel 4.2.3. is eveneens intern strijdig, nu het regels omtrent gebouwen bevat en artikel 4 (gelezen in samenhang met artikel 2) biedt volgens de reclamant onvoldoende duidelijkheid over de maatvoering bij ondergronds en (half)verdiept bouwen.	Het plan is op dit punt gewijzigd.	Planregels (artikelen 5 en 6) zijn aangepast.
00189-PEB-GUH	00408	Reclamant is van mening dat de aanhef van artikel 5.2 (gemeente Utrechtse Heuvelrug) niet klopt en dat de regels voor het bouwen van gebouwen in artikel 5.2.2. intern tegenstrijdig zijn waar het de functie betreft. De relatie tussen artikel 5.1 sub a en b en artikel 5.2.2. sub a en b is niet helder. Verder merkt de reclamant op dat in artikel 5.2.3. een bushalte-overkapping wordt genoemd, terwijl artikel 5 op de bestemming `Verkeer-Railverkeer` en dus niet op een bestemming voor het busstation ziet. Een bushalte-overkapping kan binnen deze bestemming niet aan de orde zijn.	Het desbetreffende artikel van de planregels is aangepast.	Planregels (artikel 4) zijn aangepast.
00189-PEB-GUH	00409	Reclamant is van mening dat het beschermingsregime waarin de artikelen 7.2 en 7.3 (gemeente Utrechtse Heuvelrug) voorzien volstrekt onvoldoende is. In artikel 7.2.2 is volgens de reclamant onduidelijk of de vereisten cumulatief gelden en indien dat het geval is, dan zijn deze intern tegenstrijdig. Het beschermingsregime van artikel 7.3 wordt volgens de reclamant ondergraven door de bouwmogelijkheden van artikel 7.2 en garandeert geenszins de bescherming en veiligstelling van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. De wijzigingsbevoegdheid van artikel 7.4 is volgens de reclamant onvoldoende objectief begrensd.	In artikel 7.2.2 zijn geen cumulatieve eisen opgenomen. Er is geen sprake van innerlijke tegenstrijdigheid. Artikel 7.2 heeft betrekking op bouwen en artikel 7.3 op het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. De regelingen zijn op elkaar afgestemd. De bescherming van archeologische waarden is hiermee voldoende gewaarborgd. De wijzigingsbevoegdheid van artikel 7.4 is niet onvoldoende objectief begrensd, omdat pas gewijzigd kan worden als aangetoond is dat er al dan niet archeologische sporen zijn aangetroffen.	In artikel 7.2.2 tussen lid b en lid c het woordje “of” toevoegen voor meer duidelijkheid.
00189-PEB-GUH	00410	Op de verbeelding van de gemeente Zeist is te zien dat er een bestemming is met de aanduiding `parkeerterrein uitgesloten`. Artikel 3.1 aanhef en onder e van de planregels van de gemeente Zeist bepaalt dat parkeren niet is toegestaan ter plaatse van die aanduiding. In het ontwerp bestemmingsplan is dat niet onderbouwd. Reclamant is van mening dat hiermee onnodig parkeerplaatsen worden opgeheven.	Parkeren wordt centraal opgelost in de P&R op de daarvoor aangewezen locatie. Hier worden voldoende openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het niet gewenst om het huidige P&R-terrein als grootschalige parkeerlocatie in stand te houden. Om deze reden is de desbetreffende aanduiding opgenomen.	Nee
00189-PEB-GUH	00411	Reclamant is van mening dat uit de toelichting onvoldoende blijkt dat er een onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid is gedaan. De reclamant stelt dat de haalbaarheid niet aannemelijk is gemaakt en licht dit op grond van volgende punten toe: - reclamant vindt de onderbouwing in hoofdstuk 7 van de toelichting uiterst summier. - Onduidelijk is wat de bron van de 172,9 miljoen euro is en welke berekening en/of raming hieraan ten grondslag ligt. Ook is onduidelijk welk deel van de 172,9 miljoen euro op het onderhavige plan betrekking heeft en wat de verdeling is tussen de gemeente Zeist en Utrechtse Heuvelrug. 1. Reclamant vindt het niet duidelijk welk onderscheid moet worden gemaakt in de kosten, opbrengsten en wensen (`regionale wensen` en `rijksbijdragen`) en de inhoud van de projectbeschikking van 27 juni 2012 is niet vermeld. 2. Er is niet aangegeven welke subsidievoorwaarden het Ministerie van I&M hanteert en deze onderbouwing ontbreekt eveneens bij de `andere rijksbesluiten` en regionale kostenbesluiten. 3. De inhoud van de Samenwerkingsovereenkomst wordt niet genoemd, zodat het volgens de reclamant niet duidelijk is tot welke bijdragen partijen zich hebben verplicht. Evenmin is het volgens de reclamant onduidelijk hoe deze partijen deze gelden bijeen gaan brengen. Ook wordt niets opgemerkt over de exploitatieplanplicht en in hoeverre hier aan wordt voldaan. 4. Uit de economische uitvoerbaarheid blijkt niet in hoeverre de kantorenontwikkeling buiten het plangebied, die deel uitmaken van het gehele project van invloed zijn op de begroting en dus de uitvoerbaarheid voor het onderhavige bestemmingsplan. reclamant wijst in dat verband ook op de intentieovereenkomst `P&R-Garage en (her)ontwikkeling vastgoed Driebergen-Zeist` van 23 november 2011.	Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast. Hiermee is aangetoond dat de financieel-economische uitvoerbaarheid voldoende gewaarborgd is.	Hoofdstuk 7 van de toelichting is aangepast.
00189-PEB-GUH	00412	In de intentieovereenkomst `P&R-Garage en (her)ontwikkeling vastgoed Driebergen-Zeist` van 23 november 2011 is aangegeven dat het realiseren van een openbare parkeervoorziening (P&R) met minimaal 800 P&R-plaatsen aan de zuidzijde van het station met inachtneming van het infraproject onderdeel is van het ontwerp voor de nieuwe infrastructuur. Dat betreft dus de parkeergarage uit het ontwerp bestemmingsplan. In de intentieovereenkomst is met een aantal private partijen die belang hebben bij de ontwikkeling van het vastgoed (waaronder kantoren) binnen het stationsgebied, afspraken gemaakt over onder meer de volgende intenties. Eén van de private partijen zal de realisatie van de parkeergarage op zich nemen en de medewerking van diezelfde private partij is gebaseerd op het toekennen van een bredere herbestemming, zoals de bestemmingen `kantoor` en `gemengd` aan diezelfde private partij. Reclamant is van mening dat de realisatie van de parkeergarage daarmee afhankelijk is van de kantoorontwikkeling. De economische uitvoerbaarheid van het voorliggende ontwerp bestemmingsplan is daarmee volgens de reclamant afhankelijk van een ander bestemmingsplan dat kantoorontwikkeling mogelijk moet maken. De vraag is of dat andere bestemmingsplan daadwerkelijk haalbaar is en zo ja, of de ontwikkeling van kantoren dan ook voldoende op zal leveren om de parkeergarage te kunnen financieren. Dit leidt volgens de reclamant tot de conclusie dat de economische uitvoerbaarheid van het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende vast staat.	De realisatie van de P+R voorziening is niet afhankelijk van de kantoorontwikkeling op deze gronden. De provincie heeft gronden aangekocht. Op het door de provincie verworven deel wordt een gebouwde P&R-voorziening gerealiseerd en deels kan de grond worden ingezet ten behoeve van verplaatsing van de Stationsweg om de spooruitbreiding mogelijk te maken. Het plangebied is op deze nieuwe situatie aangepast. Hiermee is de maatschappelijke en financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende gewaarborgd. Voor meer toelichting hierover wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00189-PEB-GUH	00413	Het is de reclamant niet bekend of de samenwerkingsovereenkomst die in vervolg op de intentieovereenkomst zou worden gesloten, inmiddels ook gesloten is. Reclamant vraagt hier opheldering over te geven.	Omdat de provincie de gronden ten behoeve van P&R heeft aangekocht is er geen samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de publieke partijen en de voormalige eigenaar van deze gronden.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00189-PEB-GUH	00422	Aangezien de effecten in de m.e.r.-beoordeling als negatief zijn beoordeeld geldt op grond van artikel 2 lid 5 aanhef en onder b van het Besluit m.e.r. een verplichting tot het opstellen van een m.e.r. in het kader van het ontwerp bestemmingsplan. Het opstellen van een m.e.r. heeft volgens de toelichting voor de besluitvorming echter geen meerwaarde, aangezien er geen reële alternatieven zijn die geen aantasting tot gevolg hebben. Voorzover deze stelling al juist zou zijn, ontslaat dat niet van de wettelijke verplichting om een m.e.r. uit te voeren. Dat had naar het oordeel van de reclamant dan ook gedaan moeten worden. Het ontwerp bestemmingsplan is naar mening van de reclamant in zoverre onzorgvuldig voorbereid.	Bij het beoordelen van effecten mag in een vormvrije m.e.r.-beoordeling rekening worden gehouden met mitigatie en compensatie. In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt inzicht gegeven in de effecten zonder en met mitigatie. Conclusie van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-plicht geldt.	Nee
00189-PEB-GUH	00448	In de m.e.r.-beoordeling is geen enkele aandacht besteed aan de beoogde kantoorontwikkeling bij station Driebergen-Zeist en de aan te leggen parkeergarage, terwijl een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen als m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteit is aangemerkt in onderdeel D 11.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Kantoren vallen ook onder een stedelijk ontwikkelingsproject en dus valt op voorhand niet uit te sluiten dat ook voor de kantoren en eventueel bijkomende ontwikkelingen een m.e.r.(beoordelings-)plicht zal gelden. Gelet daarop is de reclamant van oordeel dat bij de vormvrije m.e.r-beoordeling ten onrechte niet de cumulatie van de effecten van het gehele project in beschouwing is genomen. Reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan in zoverre onzorgvuldig is voorbereid.	De kantoorontwikkeling bij Station Driebergen-Zeist wordt niet met dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Ook heeft daarover nog geen besluitvorming over dit plan plaatsgevonden waardoor het geen autonome ontwikkeling is waarmee rekening hoeft te worden gehouden in de vormvrije m.e.r.-beoordeling. De vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het stationsgebied heeft betrekking op de categorieën D1.1 en D2.2. van het Besluit m.e.r. en gaat daarom over de uitbreiding van een weg en spoorweg. Voor een nieuwe kantoorontwikkeling zal een afzonderlijke planologische procedure gevolgd moeten worden.	Nee
00189-PEB-GUH	00449	Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat kantoren niet zijn betrokken. Dat betekent dat ook ten aanzien van de kantoorpanden van de reclamant niet is onderzocht wat de mate van geluidhinder zal zijn als gevolg van het realiseren van het ontwerp bestemmingsplan. Reclamant is van oordeel dat hier ten onrechte geen onderzoek naar is gedaan. Uit jurisprudentie blijkt dat bedrijfsruimten waar gedurende een langere periode van de dag personen verblijven die een zekere bescherming tegen onaanvaardbare geluidhinder behoeven, als ook geluidgevoelig dienen te worden aangemerkt. Aangezien daarvan in het geval van de kantoorpanden van de reclamant sprake van is, is de reclamant van mening dat deze kantoorpanden ten onrechte niet in het onderzoek zijn betrokken.	Er zijn aanvullende berekeningen verricht voor zowel het wegverkeerslawaaï, railverkeerslawaaï als de nieuwe parkeergarage. Hoewel kantoorgebouwen niet -geluidgevoelig zijn volgens de Wet geluidhinder, zijn deze wel in het onderzoek meegenomen. Kantoren liggen verspreid in het onderzoeksgebied tussen en nabij de geluidsgevoelige bestemmingen waarvoor maatregelen zijn afgewogen en getroffen worden en hebben daardoor tevens profijt van deze maatregelen. De uitkomsten van de berekeningen gegeven geen aanleiding om aanvullende nog extra maatregelen te treffen vanwege de kantoren. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 4 van het onderzoek wegverkeerslawaaï.	Nee
00189-PEB-GUH	00450	Uit de toelichting blijkt dat nog nader onderzoek dient te worden uitgevoerd naar dieper grondwater en dat vervolgonderzoek nodig is bij de uitvoering van grondverzet. Ook wordt aanbevolen de grens voor de nieuwe ontdekte bodemverontreiniging op een aantal plaatsen nauwkeuriger vast te leggen en op een aantal plaatsen een verificatie uit te voeren. Al deze werkzaamheden worden uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de herontwikkeling. Echter voor zover nog onderzoek dient te worden uitgevoerd kan niet worden gezegd dat voldoende onderzoek is om te kunnen vaststellen of het ontwerpbestemmingsplan (financieel) uitvoerbaar is. De reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan daarom onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en dat de uitvoerbaarheid onvoldoende vaststaat.	De kosten van vervolg, of nader onderzoek zijn meegenomen in de raming van dit project.	Nee
00189-PEB-GUH	00452	In het kader van de bestuursovereenkomst heeft een summier alternatievenonderzoek plaatsgevonden dat heeft geleid tot de keuze voor de voorkeursvariant waarvoor het ontwerp bestemmingsplan het kader moet vormen. Nadien is alle aandacht gericht geweest op de gekozen voorkeursvariant. De rechtspraak vereist dat in het kader van de ruimtelijke besluitvorming alternatieven in ogenschouw moeten worden genomen, zodat onder meer wordt gewaarborgd dat de voorkeursvariant democratisch gekozen wordt. Reclamant is van mening dat hier tot nu toe geen sprake is geweest. De alternatieven die de reclamant heeft aangedragen in haar inspraakreactie op het voorontwerp bestemmingsplan hebben geen serieuze aandacht van het college van B&W gekregen.	De alternatievenstudie is zeer uitgebreid uitgevoerd. In 2007 heeft ProRail gezamenlijk met de betrokken initiatiefnemers een alternatievenstudie uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn tussen november 2007 en mei 2010 onderwerp geweest van gesprek. Daarbij is de omgeving geïnformeerd via o.a. een openbare informatieavond (bv 25 maart 2008) en zijn er commissie- en raadsvergaderingen geweest met de alternatievenkeuze als onderwerp. Dit heeft geresulteerd in overeenstemming tussen alle partijen en uiteindelijk de bestuursovereenkomst. Alle belangen zijn daarbij op democratische wijze meegewogen. In het plan dat basis is voor het ontwerpbestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangspunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. De alternatieve plannen voldoen niet aan de gestelde eisen en aan alle richtinggevende uitspraken. Het busstation is in de alternatieve plannen verdiept en met veel verhard oppervlak opgezet zonder aansluiting bij landgoederen met bomen, water en zichtlijnen. Het busstation voldoet niet aan vastgestelde randvoorwaarden voor de capaciteit, is niet toekomstvast en niet flexibel in gebruik. Reizigersstromen zijn uit elkaar getrokken waardoor het Stationsplein niet compact is en sociaal onveilig. Integrale functionaliteit voor fiets en voetgangers sluit niet aan bij OV-knoop en Hoofdstraat. Verkeersveiligheid voor voetganger en doorstroming op kruispunten zijn niet gegarandeerd. Er is geen ruimte voor de vereiste chauffeursvoorziening. De bouwkosten voor het busstation zijn in de alternatieven hoger door grotere verdiepte constructies. Na zorgvuldige bestudering en beoordeling, voorzover mogelijk door de globale uitwerking van de alternatieven, is er geen aanleiding het plan aan te passen. Elk alternatief dient te voldoen aan de gestelde uitgangspunten voor een gelijkwaardige functionaliteit en kwaliteit. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten. Er is geen aanleiding het plan aan te passen. Gemeenten waarderen de inspanning van reclamant mee te denken over alternatieven.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00189-PEB-GUH	00454	Reclamant is van mening dat noch uit de bestuursovereenkomst of op een andere wijze is gebleken wat de voorkeursvariant precies inhield en ook is het voor de reclamant niet duidelijk op basis van de documenten (bestuursovereenkomst of andere documenten) waarom voor de voorkeursvariant is gekozen en waarom deze voorrang kreeg ten opzichte van de Basisvariant.	De voorkeursvariant betreft het plan dat als basis dient voor dit Bestemmingsplan en is beschreven in Hoofdstuk 2 en met name in paragraaf 2.3 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Hierin is het keuzeproces om te komen tot een voorkeursvariant beschreven. De functionele eisen en de richtinggevende uitspraken inzake samenhangende beeldkwaliteit en uitstraling van het gehele stationsgebied inclusief het busstation (in de gekozen hoogteligging) zijn doorslaggevend geweest voor de keuze van het huidige ontwerp. Dit is de voorkeur van de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de gemeente Zeist, ProRail, Provincie en de BRU.	Nee
00189-PEB-GUH	00456	Baseline 3 heeft de voorkeur gekregen. Reclamant is van mening dat, net als bij de keuze voor de voorkeursvariant, ook hier onduidelijk is waarom is gekozen voor het busstation op de beoogde locatie, temeer omdat de Baseline 3 variant afwijkt van de voorkeursvariant. De gekozen variant is de duurste variant en voorziet in het verwijderen van de kantoorpanden van de reclamant. Waarom hiervoor gekozen is, is voor de reclamant onbekend en volgens de reclamant voldoet deze variant minder goed aan de uitgangspunten dan de overige varianten. Reclamant is daarom van mening dat de voor- en nadelen van de onderzochte varianten niet op de juiste wijze zijn afgewogen.	Voor de locatie van het busstation zijn alternatieven onderzocht. In de rapportage "Stationsgebied Driebergen-Zeist, Planstudie fase 2B, L3.1-1 Rapportage baseline 3" is beschreven welke alternatieven zijn onderzocht en waarom voor de locatie van Princenhofpark 1-6 is gekozen. Er is veel aandacht geweest voor de locatie en de omvang van het busstation. Het huidige busstation knelt al in de spits. De consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (het BRU en de provincie Utrecht) hebben onderzocht wat de vervoervraag in 2020 en in de toekomst is en met welke lijnnet en met welke frequenties deze vraag ingevuld kan worden, zie bijlage 4; memorandum "Reizigersontwikkeling en benodigd aantal busperrons Driebergen-Zeist NS. In het spitsuur zijn er geregeld 8 bussen tegelijkertijd op het busstation om mensen te laten instappen. Om de belasting op de bushaltes te beperken, wachten eindigende buslijnen niet aan de halte maar op een bufferplek. Hieruit is afgeleid dat op het busstation van Driebergen-Zeist 8 instaphaltes, een uitstaphalte en 2 bufferplaatsen nodig zijn. De uitstaphalte moet bereikbaar zijn als alle instaphaltes bezet zijn. Om die reden is er aan de noordzijde van de instaphaltes een doorrijdstrook opgenomen. Deze doorrijdstrook is eveneens als halte uitgevoerd voor onder ander treinvervangend vervoer. De uitvoering als halte is geen noodzaak, maar biedt extra flexibiliteit en vraagt geen extra ruimte. In de variantenstudies, zoals genoemd in de projectnota, uitgevoerd voorafgaand aan de bestuursovereenkomst in 2010 zijn alternatieven onderzocht. Aan de noordzijde van het station is een alternatief onderzocht waarin het busstation verdiept aangelegd is binnen de ruimtecontour van de huidige parkeerplaats en waarin het pand Princenhofpark 1-6 gespaard bleef. De gestelde functionele eisen voor de haltes en bufferplaatsen zijn in dit alternatief niet te realiseren. Het geheel sparen van het pand bleek daarmee niet mogelijk. Daarnaast was er bij dit ontwerp een extra aansluiting op de Hoofdstraat nodig, in de helling van de onderdoorgang richting Driebergseweg en Breullaan. Dit is vanuit de verkeersafwikkeling en vanuit de verkeersveiligheid een ongewenste situatie. Om het complete busstation toekomstvast in te passen is meer ruimte nodig. Om een kwalitatieve inpassing, passend bij de Stichtse Lustwarande en de richtinggevende uitspraken hierover, een betere en veiligere verkeersafwikkeling te realiseren en kosten te besparen is gekozen het busstation op maaiveld te leggen en naar het noorden te verschuiven. Hiermee bleek het definitief onmogelijk om het pand Princenhofpark 1-6 te sparen. Deze variant is in de Baseline 3 rapportage opgenomen.	Nee
00189-PEB-GUH	00458	Uit de toelichting blijkt dat de keuze voor elf bushaltes is gebaseerd op onderzoek verricht door de consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht naar de reizigersprognoses. Gebleken is dat dit onderzoek alweer ruim vijf jaar geleden, in 2007, is verricht. Niet is gebleken dat dit onderzoek is geactualiseerd. Dit getuigt naar mening van de reclamant van een onzorgvuldige voorbereiding van het ontwerp bestemmingsplan. Evenmin is de huidige behoefte aan elf bushaltes volgens de reclamant onderbouwd.	Het onderzoek naar de reizigersprognoses is inmiddels geactualiseerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de behoefte aan elf bushaltes nog steeds actueel is. In het memorandum "Reizigersontwikkeling en benodigd aantal busperrons Driebergen-Zeist NS" (zie bijlage 4) wordt wordt in hoofdstuk 4 "Reizigersontwikkeling en Prognose" beargumenteerd waarom elf bushaltes benodigd zijn. Aan de hand van de huidige dienstregeling 2013 (per 9 december 2012) is gebleken dat er in de topspits acht tegelijk halterende bussen op het busstation zijn. Een extra, negende, halte is opgenomen met het oog op de toekomstvastheid, flexibiliteit (als gevolg van de doorrijdmogelijkheid) en ten behoeve van de opvang bij calamiteiten (o.a. treinvervangend vervoer). Op deze negen bushaltes is het voor bussen beperkt nodig om te kunnen bufferen. Derhalve zijn twee extra haltes, als bufferplaatsen, nodig voor chauffeurswisselingen, startende en/of eindigende bussen die de "tijd" afwachten, pauzeregelingen chauffeurs, ruimte voor (lijn)bussen op die momenten dat alle haltes zijn bezet en mogelijke pech-/calamiteitengevallen. Met slechts een bufferplaats wordt het systeem overigens kwetsbaar. Met de aanwezigheid van een tweede bufferplaats kunnen piekmomenten beter worden opgevangen.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00189-PEB-GUH	00461	Het plan voorziet in veel extra in te richten ruimte voor het busstation. De keuze voor deze extra ruimte is naar mening van de reclamant onvoldoende onderbouwd. Daarnaast is de reclamant van mening dat de lange pleintrap nadelig is voor overstappers en nog nadeliger voor minder valide overstappers. Door de grote afstand het hoogteverschil tussen busstation en treinstation wordt het zicht op het busstation vanuit de stationshal ontnomen, wat het praktisch onmogelijk maakt om in de stationshal te wachten en dit leidt volgens de reclamant tot een verminderde sociale veiligheid. Deze nadelen maken de keuze voor het reserveren van zoveel extra ruimte voor het busstation nog minder logisch en dit komt volgens de reclamant niet tegemoet aan het belang van een goede ruimtelijke ordening en leidt tevens tot hogere onderhoudskosten en sloop- en onteigeningskosten.	De capaciteit van het busstation in combinatie met alle noodzakelijke rijrichtingen naar Zeist en Driebergen, de hoogteligging en de bestaande omgeving met wegen en spoor leiden tot de voorgestelde lay-out. Hiervoor is het noodzakelijk het perceel van reclamant te verwerven. Naast het functionele ruimtebeslag met busbanen en perrons zijn er restruimten binnen de verkeerskundige lay-out. Deze worden benut voor functionele voorzieningen zoals, wachtruimte met informatievoorzieningen, chauffeursvoorziening, trafostation, trappartijen en hellingbanen met korte looplijnen naar het treinstation en voor groen en boomgroepen in de volle grond. De verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid van de openbare ruimte wordt hierdoor vergroot. Het plan voor het busstation leidt tot een afgewogen, integrale inrichting van de openbare ruimte in de totale context. Hierin zijn de basisbehoeften (veiligheid, betrouwbaarheid, heldere oriëntatie, snelheid en comfort) voor de OV-reiziger (trein, bus, fiets, taxi, K&R en mindervaliden) leidend. Er is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Nee
00189-PEB-GUH	00463	Terughoudendheid bij onteigening is volgens de reclamant op zijn plaats, omdat het een ultimum remedium is. Dit geldt volgens de reclamant zeker voor de kantoorpanden van de reclamant, die in goede staat verkeren en nog lang zullen blijven verkeren en ook nog volledig verhuurd zijn. Sloop van deze kantoorpanden zou naar mening van de reclamant tot pure kapitaalvernietiging leiden.	Het plan voor het busstation leidt tot een afgewogen, integrale inrichting van de openbare ruimte in de totale context van de Stichtse Lustwarande. Een robuust en duurzaam station dat een parel gaat vormen aan de Stichtse Lustwarande met veel groen, een fraaie toegangspoort voor de twee gemeenten en het recreatiegebied Utrechtse Heuvelrug. Hierin zijn de basisbehoeften (veiligheid, betrouwbaarheid, heldere oriëntatie, snelheid en comfort) voor de OV-reiziger (trein, bus, fiets, taxi, K&R en mindervaliden) leidend. In de ontwikkeling van het project is door uitwerking van een groot aantal alternatieven en varianten gebleken dat het voorkeursalternatief alleen gerealiseerd kan worden door aankoop van het perceel van reclamant en de sloop van de panden die daar op staan. De betrokken partijen hebben daarbij rekening gehouden met de staat van de panden en de waarde daarvan. De voorkeur gaat uit naar het bereiken van overeenstemming met de eigenaar van het perceel over de aankoop. Echter, indien geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, zal het perceel onteigend moeten worden om het bestemmingsplan uit te kunnen voeren.	Nee
00189-PEB-GUH	00465	Reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende is onderbouwd en dat niet blijkt dat alle belangen die zijn betrokken bij het plan met alle voor- en nadelen zijn meegewogen.	Het bestemmingsplan is zorgvuldig voorbereid, de benodigde onderzoeken zijn uitgevoerd en alle relevante belangen zijn betrokken in de afwegingen.	Nee
00189-PEB-GUH	470	Reclamant heeft specifiek voor het busstation onderzoek laten uitvoeren naar een variant die een hogere kwaliteit kent, minder ruimtebeslag vraagt en goedkoper is. Voor een uitgebreide toelichting verwijst de reclamant naar het alternatief ontwerp in bijlage 3 van de zienswijze en naar de brief van de reclamant aan de gemeente d.d. 18 januari 2013 waarin de reclamant naar aanleiding van feedback van de Stuurgroep op het ontwerp nogmaals concludeert dat het een beter ontwerp is dan het bestaande ontwerp, opgenomen in bijlage 4 van de zienswijze.	In het plan dat basis is voor het bestemmingsplan zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangspunten en aan het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan de gestelde eisen en aan alle richtinggevende uitspraken. Het busstation is in de alternatieve plannen verdiept en met veel verhard oppervlak opgezet zonder aansluiting bij landgoederen met bomen, water en zichtlijnen. Het busstation voldoet niet aan vastgestelde randvoorwaarden voor de capaciteit, is niet toekomstvast en niet flexibel in gebruik. Reizigersstromen zijn uit elkaar getrokken waardoor het Stationsplein niet compact is en sociaal onveilig. Integrale functionaliteit voor fiets en voetgangers sluit niet aan bij OV-knoop en Hoofdstraat. Verkeersveiligheid voor voetganger en doorstroming op kruispunten zijn niet gegarandeerd. Er is geen ruimte voor de vereiste chauffeursvoorziening. De bouwkosten voor het busstation zijn in de alternatieven hoger door grotere verdiepte constructies. Na zorgvuldige bestudering en beoordeling, voorzover mogelijk door de globale uitwerking van de alternatieven, is er geen aanleiding het plan aan te passen. Elk alternatief dient te voldoen aan de gestelde uitgangspunten voor een gelijkwaardige functionaliteit en kwaliteit. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten. Gemeenten waarderen de inspanning van reclamant mee te denken over alternatieven. Zie ook de beantwoording onder zienswijze 00452.	Nee
00189-PEB-GUH	00471	Dit bestemmingsplan is volgens de reclamant onvoldoende zorgvuldig voorbereid, niet deugdelijk gemotiveerd en geeft onvoldoende blijk van een deugdelijke belangenafweging en is tevens in strijd met een goede ruimtelijke ordening, daaronder begrepen het vereiste van de (financiële) uitvoerbaarheid.	Zie voor beantwoording zienswijze 00465 en zienswijze 00411.	Nee
00189-PEB-GUH	00473	Volgens de reclamant is in de bestemmingsplanprocedure geen aandacht besteed aan alternatieven waarmee de herontwikkelingsdoelen van het stationsgebied kunnen worden behaald, maar die op beduidend minder bezwaren stuiten. De reclamant heeft een alternatief aangedragen, de rechtspraak van de hoogste bestuursrechter verlangt dat zo een alternatief in de bestemmingsplanprocedure serieuze aandacht krijgt.	In de antwoorden onder de subnummers 00452, 00454 en 00470 is beargumenteerd waarom in het plan tot de keuzes is gekomen met betrekking tot het perceel van de reclamant.	Nee
00189-PEB-GUH	00474	Het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een belangrijk, ingrijpend en duur project dat de komende decennia het gezicht van het stationsgebied zal bepalen, een plan dat een zorgvuldige besluitvorming verdient, zodat tot een optimale oplossing wordt gekomen. De reclamant is van mening dat dit van het voorliggende ontwerp helaas nog niet gezegd kan worden.	Hiervoor wordt verwezen naar de beantwoording van alle door u aangevoerde bezwaren.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00184-PEB-GUH	00518	Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan complex en vaag is. In de toelichting zijn de termen `plan`, `plangebied` en `bestemmingsplan` zodanig door elkaar gebruikt dat de betekenis niet altijd duidelijk is. Ook wordt niet altijd eenduidig verschil gemaakt tussen de Utrechtse Heuvelrug als gebied en de Utrechtse Heuvelrug als gemeente. In de regels komen naar mening van de reclamant definities voor die niet logisch en daardoor onduidelijk zijn, zoals `bebouwing, een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde`.	Het bestemmingsplan hanteert de gebruikelijke terminologie en definities zoals die in de ruimtelijke ordening gangbaar zijn. Voor het grondgebied van de gemeente Zeist en het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn aparte bestemmingsplannen opgesteld met de daarbij behorende verbeeldingen.	Nee
00184-PEB-GUH	00524	De uitbreiding van de sporen wordt volgens de reclamant niet eenduidig beschreven. Het aanleggen van een 4e spoor (daarmee komen er twee doorgaande en twee perronsporen en een eilandperron) én in beide richtingen een inhaalvoorziening voor treinen, zodat de intercity's de sprinters kunnen inhalen. Het maximaal aantal sporen is steeds gesteld op 4. De aanleg van nog eens twee extra passeersporen doet een te grote afbreuk op de aangrenzende landgoederen en is een te groot ruimtebeslag.	Een inhaalvoorziening is een set wissels in de sporen en niet nog eens een extra spoor. Het betreft dus in totaal 4 sporen, met de nodige wissels zodat treinen elkaar kunnen passeren op deze 4 sporen.	Nee
00184-PEB-GUH	00525	De hoofddoelstelling van het project is het maken van een onderdoorgang van het spoor in de Hoofdstraat. Hoewel in de verbeelding daar ter plaatse van de functie Verkeer (V) wordt aangegeven, wordt zowel in de legenda als in de regels niets vermeld over de onderdoorgang. Reclamant is van mening dat de Regels ontwerp bestemmingsplan SDZ gemeente Utrechtse Heuvelrug moeten worden aangepast in die zin dat de tunnel vermeld dient te worden inclusief de randvoorwaarden waaraan deze bestemmingsplan-technisch moet voldoen.	Ter plaatse van de bestemming Railverkeer met de aanduiding Verkeer zijn in artikel 5 van het bestemmingsplan wegen en viaducten toegestaan.	Nee
00184-PEB-GUH	00526	Er schijnt definitief te zijn gekozen voor de Trooster-variant terwijl de financiële consequenties niet zijn aangegeven. In de verbeelding wordt de huidige parkeergarage expliciet wegbestemd (functie -p), waardoor de terugvaloptie, die in de huidige informatie nadrukkelijk nog aanwezig is, onmogelijk wordt gemaakt. Reclamant is van mening dat de vaagheid in de tekst van `regels`, `toelichting` en `verbeelding` bijna alle varianten toe laat, waardoor op dit moment geen eenduidig commentaar kan worden geleverd. Voor de reclamant is het ook onduidelijk waarom de huidige P&R- plaats de bestemming `verkeer` wordt gegeven, immers, na het opheffen van de parkeerfunctie is daar van verkeer geen sprake meer. Reclamant pleit hier voor de bestemming `groen`.	De wijze van parkeren is in gezamenlijk overleg met de stakeholders gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. Er is gekozen voor een P&R in een gebouwde voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. Het huidige P&R-terrein zal als toegang gebruikt worden voor gemotoriseerd verkeer ten behoeve van de ontsluiting van de bestaande voorzieningen aan het huidige P&R-terrein aan de westzijde (onderstation en spoorwegbedrijfsbebouwing) en aan de oostzijde om toegang te creëren voor de parkeervoorzieningen voor de aangrenzende bewoners van de Odijkerweg. Hiertoe is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Voor het overige krijgt het terrein in een groene inrichting, die binnen de bestemming "verkeer" mogelijk is.	Nee
00184-PEB-GUH	00527	Ten aanzien van de P&R in het bestemmingsplan voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug merkt de reclamant het volgende op: reclamant is van mening dat de aanduiding onder punt 4.2.3. in de regels in strijd is met de definities van 2.1. Het taalgebruik in de toelichting is misleidend als wordt geschreven van een `deels` ondergrondse parkeergarage, terwijl in hetzelfde hoofdstuk wordt aangegeven dat de hoogte van de parkeergarage (slechts) 1,6 meter boven het omliggende maaiveld wordt (dus grotendeels ondergronds). Reclamant vindt het onduidelijk hoe hoog de parkeergarage wordt, bovenkant dak op het niveau van het nieuwe perron? De toegestane `hoogte` van de ondergrondse parkeergarage wordt aangegeven als 16,9 meter. Het is uit de beschrijving niet duidelijk hoeveel parkeerlagen het betreft. Ook wordt geen aandacht besteed aan de diepte van de parkeergarage m.b.t. de grondwaterstand en -stromen, terwijl wel aandacht wordt besteed aan de ligging van de tunnel die uiteindelijk `slechts` 3 meter onder NAP komt te liggen. Tot slot is niet onderzocht, althans niet beschreven, dat de parkeergarage zijn eigen diepe damwandconstructie zou krijgen.	In het bestemmingsplan is gekozen voor een P&R in een gebouwde, grotendeels bovengrondse voorziening aan de zuidzijde van het spoor op een terrein omsloten door de verlegde Stationsweg, Odijkerweg, Landgoed De Reehorst op het perceel met de voormalige Capway hallen, zoals dat is opgenomen in de verbeelding. De bouwhoogten van het volume zijn gedifferentieerd, afhankelijk van de omliggende bebouwing of hoogte van de bomen. Het gebouw is maximaal 12 m hoog boven maaiveld aan de Odijkerweg zijde. Vanaf 35 meter vanaf de oostelijke rand Odijkerweg tot aan de oostzijde nabij Landgoed De Reehorst is de parkeergarage tot maximaal 21 meter hoog boven maaiveld. De hoogte is zodanig dat het bouwvolume onder de hoogte van de boomtoppen (circa 25 meter boven maaiveld) blijft. In het bestemmingsplan is het aantal lagen niet directief opgenomen. De wijze van meten staat beschreven in het bestemmingsplan.	Nee
00184-PEB-GUH	00530	Het is volgens de reclamant ongewenst Buitenplaats Bornia een achteruitgang te geven naar De Breullaan en de historische, monumentale inrit vanaf de Hoofdstraat af te sluiten. De huidige uitrit van Landgoed De Breul op de Driebergseweg komt te vervallen. Het is volgens de reclamant ongewenst deze historische uitrit te laten vervallen. Daarnaast is de reclamant van mening dat een druk en onoverzichtelijk kruispunt Driebergseweg/Koeburgweg/Ventweg wordt gecreëerd, nog afgezien van het verlies van historische waarden geeft dit een verkeersonveilige situatie. Indien deze plannen worden gerealiseerd is de reclamant van mening dat ten minste een VRI dient te worden aangebracht.	De wijze van ontsluiten is gewijzigd ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. De huidige toegang voor autoverkeer aan de Hoofdstraat vervalt door de verbreding van de Hoofdstraat (2x2 rijstroken, 2 voorsorteerstroken en fietspad). Voor langzaam verkeer blijft de toegang intact. De huidige ontsluiting voor autoverkeer wordt circa 20 meter naar het noordwesten verschoven en gecombineerd met de toegang tot percelen Hoofdstraat 3-5. Het fietspad wordt ter plaatse van de toegang zodanig aangelegd dat er een opstelplaats voor één auto is voor zowel het veilig in als het uitrijden van het perceel. Een deel van het Landgoed Bornia wordt in de huidige situatie ontsloten via de Arnhemsebovenweg.	Nee
00184-PEB-GUH	00533	Ten aanzien van water staat in de bijlagen bij het bestemmingsplan nadrukkelijk vermeld dat de duiker in het verlengde van de wetering moet worden aangelegd en dat geen bochten groter of gelijk aan 60 graden mogen voorkomen. In het nieuwe plan wordt de onderdoorgang Rijnwijkse Wetering met het spoor vervangen door een duiker en wordt ter plaatse de wetering vergraven, waardoor een scherpe bocht ontstaat. De aanleg van de nieuwe situatie veroorzaakt volgens de reclamant een vermindering van de ecologische waarden. Reclamant is ook van mening dat op de verbeelding de geplande loop van de Rijnwijkse Wetering onjuist is weergegeven en dat de buis ten behoeve van de kwelwaterroute niet in de verbeelding wordt teruggevonden.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. Voor deze onderdoorgang wordt voldaan aan de eisen die worden gesteld in relevante wetgeving, in het bijzonder in het kader van de Flora- en faunawet. De mogelijke komst van een kwelwaterroute maakt verder geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.	Conform laatste ontwerp weergegeven nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering.

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00184-PEB-GUH	00535	Reclamant is van mening dat de beoogde herontwikkeling van de infrastructuur rond het station een ernstige onevenwichtigheid vertoont tussen aandacht voor autoverkeer en langzaam verkeer, zowel in de analyse, de planvorming als ook in de uitwerking. Reclamant is van mening dat van het Stationsplein en de Stationsweg een gebied gemaakt moet worden voor voetgangers en fietsers en waar autoverkeer te gast is. Dit betekent volgens de reclamant een 30 km regime in dit gebied en voetgangers en fietsers hebben dan ook altijd voorrang op autoverkeer in dit gebied.	Het bestemmingsplan regelt niet de maximaal toegestane snelheid op wegen, dit is een uitvoeringsaspect. In de uitgangspunten voor dit bestemmingsplan is een verkeersbeeld in het stationsgebied bepaald van 50 km/uur "binnen de bebouwde kom". Voor de voetgangers en fietsers is een vrije zone naar en door het station opgenomen. De relatief verkeerintensieve kruisingen voor langzaam verkeer op de Stationsweg en de Driebergseweg zijn geregeld middels verkeersregelininstallaties. Langzaam verkeer heeft hier op afroep prioriteit. In het verkeersbeeld is een optimale balans nagestreefd voor doorstroming op de Hoofdstraat en bestemmingsverkeer naar het stationsgebied. Langzaam verkeer dient zoveel als toelaatbaar voorrang te krijgen boven snelverkeer. Echter, een absolute prioriteit van langzaamverkeer boven autoverkeer is vanuit de doorstroming niet wenselijk. De terugslag van snelverkeer op de Hoofdstraat die dan ontstaat is zeer onwenselijk. Binnen de mogelijkheden die er zijn is langzaam verkeer zoveel mogelijk gestimuleerd. Op de VRI-geregelde kruispunten is een reële groentijd gereserveerd voor langzaamverkeer. Deze is of twee keer in de cyclus gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee
00184-PEB-GUH	00537	Reclamant is van mening dat het alsnog aanbrengen van een fietstunnel in de Odijkerweg voor voetgangers en fietsers een belangrijke verbetering zou zijn betreffende de veiligheid.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder het station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00184-PEB-GUH	00538	Reclamant is van mening dat het plan van Lisman en Lisman om een kleiner busstation te ontwikkelen en het onnodig afbreken van het kantoorpand van Lisman en Lisman serieuze aandacht verdient, zodat kapitaalvernietiging achterwege kan blijven. De zienswijze van Lisman en Lisman spaart volgens de reclamant veel geld uit, geld dat elders in het project (zeer) nuttig besteed kan worden, zoals aan een langzaamverkeerstunnel in de Odijkerweg en een 2e lift naar het perron, etc.	In de uitgangspunten voor het bestemmingsplan is de ligging (noordelijk naast het spoor en westelijk naast de ongelijkvloerse Hoofdstraat) met deze capaciteit opgenomen. Deze capaciteit is gebaseerd op de huidige bus- en treindienstregelingen, de nieuwe regelingen bij openstelling 2020 en een toekomstvaste visie op deze belangrijke regionale OV-knoop. Het huidige busstation knelt al in de spits. De consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (het BRU en de provincie Utrecht) hebben onderzocht wat de vervoervraag in 2020 en daarna is en met welk lijnennet en met welke frequenties deze vraag ingevuld kan worden. In het spitsuur zijn er geregeld 8 bussen tegelijkertijd op het busstation om reizigers te laten in- en uitstappen. Om de belasting op de bushaltes te beperken, wachten eindigende buslijnen niet aan de halte maar op een bufferplek. Hieruit is afgeleid dat op het busstation van Driebergen-Zeist 8 instaphaltes, een uitstaphalte en 2 bufferplaatsen nodig zijn. De uitstaphalte moet bereikbaar zijn als alle instaphaltes bezet zijn. Om die reden is er aan de noordzijde van de instaphaltes een doorrijstrook opgenomen. Deze doorrijstrook is eveneens als halte uitgevoerd voor onder ander treinvervangend vervoer. In het plan, dat basis is voor het bestemmingsplan, zijn alle modaliteiten (auto, fiets, voetganger, bus, trein) in de context van het gehele stationsgebied beschouwd. Dit heeft geleid tot een integraal afgewogen, financieel haalbaar en toekomstvast en compact plan, met structurele inpassingsmaatregelen, aansluitend bij de Stichtse Lustwarande met veel groen op het busstation. Hiermee voldoet het plan aan de functionele uitgangpunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de Stichtse Lustwarande. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee

Nota van Zienswijzen ontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00184-PEB-GUH	00539	Reclamant is van mening dat ten onrechte bij de beoordeling van trillingen wordt uitgegaan van de bestaande situatie, dit omdat het vierde spoor circa 12 meter in zuidelijke richting komt en de intercity's hier met een snelheid van 130 km/uur over deze rails gaan rijden. Verder wordt in de beoordeling van trillingen `het niet meer rijden van de goederentreinen` ten onrechte niet meegenomen. Baanvak 35 wordt niet gesloten voor goederentreinen, waardoor volgens de reclamant het gebruik van dit baanvak door goederentreinen in de nacht mogelijk blijft. Hierbij wordt onvoldoende rekening gehouden met nadelige aspecten voor de omwonenden.	In de SBR-richtlijn is, voor gebieden waar reeds verkeerstrillingen optreden, het uitgangspunt dat er gewinning is opgetreden bij de 'gebruikers' van de gebouwen. Afhankelijk van de trillingsintensiteit in de bestaande situatie dient getoetst te worden aan de toetsingswaarden 'bestaande situatie' of 'nieuwe situatie'. Voor gevallen waar de trillingsintensiteit tussen de beide toetsingswaarden ligt geldt het 'stand still'-principe waarbij de huidige waarde in de toekomst niet overschreden mag worden. Voor de omwonenden zal de situatie ten aanzien van trillingen gelijk blijven of verbeteren. De afgelopen jaren is het goederenverkeer tussen Utrecht en Arnhem afgenomen van gemiddeld ongeveer 20 goederenwagons per uur (gedurende een etmaal) in 2005, via gemiddeld ongeveer 7 wagons per uur in 2010 naar ongeveer 4 wagons per uur in 2011. Goederenverkeer dat nog gebruik maakt van het traject Utrecht – Arnhem zijn goederentreinen die uit Amsterdam komen en als bestemming Emmerich-Duitsland hebben. De logische route voor deze goederentreinen is de route via Utrecht en de Betuweroute. Als de elektrificatie van de sporen in de Aziëhaven van Amsterdam later dit jaar gereed is zijn er voor treinen vanuit de Aziëhaven geen belemmeringen meer om via de Betuweroute te rijden. Ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Arnhem en ten behoeve van de geluidsonderzoeken voor het Tracébesluit Sporen in Utrecht is eveneens uitgegaan van vervoersprognoses tussen Utrecht en Arnhem zonder goederenverkeer. Tenslotte is in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) door het kabinet in 2010 een voorkeursbeslissing genomen, waarin gekozen is voor hoog frequent spoorvervoer (o.a. op de lijn Utrecht Arnhem) in samenhang met een toekomstvast goederenrouting. Hierin is geen ruimte voor structureel goederenvervoer via Utrecht en Arnhem. Het traject wordt niet afgesloten voor goederenverkeer. Dit betekent dat er incidenteel nog een goederentrein station Driebergen-Zeist kan passeren. Een prognose is een verwachting voor de toekomst. Incidenteel vervoer is niet opgenomen in dergelijke prognoses. Omdat de berekende geluidbelastingen en toetsing gebaseerd zijn op jaargemiddelde intensiteiten zal dit geen significant effect op de berekende geluidsbelastingen geven.	Nee
00184-PEB-GUH	00540	Reclamant is van mening dat de bewoners van het stationsgebied en de directe omgeving het woongenot wordt ontnomen, aangezien het woongenot en de leefomgeving verder gaat dan het binnenniveau van de woningen. Voor de tuinen die in het verlengde zijn van de woningen en ook zo gebruikt worden door de bewoners, worden geen voorzieningen getroffen om daar toename van geluid en trillingen te voorkomen.	Geluidwetgeving is van toepassing op de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten. De wettelijke grenswaarden zijn niet van toepassing op de buitenruimte. Voor de woningen waar een hogere waarde noodzakelijk is, is onderzocht of aan het gemeentelijk beleid voor het vaststellen van hogere waarden wordt voldaan. Hierbij is ook een geluidsluwe zijde onderzocht. Trillingshinder wordt conform de SBR-richtlijn Trillingen binnen in de gebouwen beoordeeld en niet in de buitenruimten. De gemeente heeft een zorgvuldig proces doorlopen, waarin een groot aantal alternatieven en varianten zijn onderzocht. Hierbij zijn de gevolgen voor de omwonenden meegewogen in de besluitvorming. De gemeente is van mening dat het bestemmingsplan niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woongenot.	Nee
00184-PEB-GUH	00542	Reclamant is van mening dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden voor het afwijzen van de langzaamverkeersverbinding Odijkerweg onder het spoor door. De functie die deze onderdoorgang in het stationsgebied kan bieden is volgens de reclamant niet of onvoldoende betrokken bij het ontwerp en argumenten voor het afwijzen van deze onderdoorgang geven onvoldoende onderbouwing en een vertekend beeld.	In 2020 worden dagelijks 650 fietsbewegingen verwacht op de relatie Odijk-Zeist. Dit is minder dan 10% van het aantal bewegingen door de onderdoorgang Hoofdstraat. De fiets- en voetgangersroute onder het station biedt een goede verbinding en is sociaal- en verkeersveilig. Een langzaamverkeerstunnel langs de Odijkerweg maakt de fietsverbinding 225 m korter dan de route onder het station door en verbetert de verkeersveiligheid nog meer, doordat ook de Odijkerweg ongelijkvloers wordt gekruist. Daar tegenover staat dat deze route minder sociaal veilig is, een nieuwe barrière voor de gebiedsontwikkeling kan vormen en € 4,4 miljoen (exclusief BTW) kost. Omdat de route onder het station na de optimalisatie is uitgewerkt tot een goede verbinding is er geen noodzaak aanvullend een langzaam verkeerstunnel langs de Odijkerweg aan te leggen. Op basis hiervan is besloten om deze tunnel niet aan te leggen.	Nee
00184-PEB-GUH	00543	Reclamant constateert met verbazing dat in het veiligheidsonderzoek géén rekening is gehouden met minder-validen, kleine kinderen, kinderwagens en ouderen. Het gaat hierbij met name om nooduitgangen, veiligheid en zelfredzaamheid. Reclamant is van mening dat het projectplan op dit punt nog nader uitgewerkt dient te worden om de veiligheid van reizigers te kunnen waarborgen.	Onder reizigers behoren ook minder-validen, kleine kinderen en ouderen. Dit zal nadrukkelijker in het rapport worden vermeld. Onderzoeksrapport wordt hierop aangepast.	Aanpassen onderzoeksrapport veiligheidsonderzoek
00184-PEB-GUH	00544	Onder het nieuwe station komt een multifunctionele ruimte die aanleiding kan geven tot allerlei incidenten. Het projectplan zal naar mening van de reclamant meer details moeten tonen opdat de sociale veiligheid voldoende kan worden ingeschat. Dit is volgens de reclamant met name van belang om vanuit het gezichtspunt van de ruimtelijke ordening te zorgen dat het bestemmingsplan geen knellende beperking wordt voor het projectplan.	De exacte invulling van het nieuwe station is een uitvoeringsaspect dat buiten het bestek van dit bestemmingsplan valt. Bij het opstellen van het plan is rekening gehouden met sociale veiligheid. Hierover is een paragraaf opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.	Nee
00184-PEB-GUH	00545	De bestemmingsplannen kunnen naar mening van de reclamant pas definitief worden vastgesteld als het projectplan voldoende ruimtelijk is uitgekristalliseerd. Hierbij moet met name beter worden gekeken naar de benodigde (en niet naar de beschikbare) ruimte voor fietsers en voetgangers.	De ontwikkeling van het stationsgebied is voldoende concreet uitgewerkt om een bestemmingsplan voor op te stellen. De benodigde ruimte voor alle verkeersdeelnemers is onderzocht en het bestemmingsplan biedt voldoende ruimte om dit te faciliteren.	Nee