

NOTA VAN ZIENSWIJZEN

ONTWERP BESTEMMINGSPLAN STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST

GEMEENTE ZEIST

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 reizigers aantallen 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.

Gevolgte procedure

Op 8 maart 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zeist 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 Zeist op 20 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 17 brieven van 17 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 4 maart 2014 door de gemeenteraad van de gemeente Zeist behandeld en vastgesteld. Hierop is een beroepsprocedure mogelijk.

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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 uitwerkingsplicht.	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
00159-PEB-GZS	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&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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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 Zeist - maart 2014

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00159-PEB-GZS	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 toekomst, 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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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
00159-PEB-GZS	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 zodat 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. Dit 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
00159-PEB-GZS	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
00163-PEB-GZS	00397	Ter hoogte van Phoenix zal de Driebergseweg worden verbreed in de richting van Landgoed `De Breul`. Aan de Phoenixzijde wordt een ventweg aangelegd samen met het 2-zijdig fietspad van en naar het station. Voor de toegang tot deze ventweg zal een deel van de huidige parkeervoorziening van het Phoenix-complex aan de Driebergseweg worden opgeofferd. Deze toegangslus` zal het aantal parkeerplaatsen daar verminderen. Deze parkeerplaatsen zijn, zoals bekend, in het weekend hard nodig voor de sporters en bezoekers. In feite zal een deel van het terrein dat de SAP in erfpacht heeft worden verkleind. Graag overlegt de reclamant verder over de (mogelijke) gevolgen van de lus en de gevolgen daarvan op parkeergebied.	De aansluiting op de Driebergseweg/Koeburgweg blijft functioneel ongewijzigd. Het fietspad aan de westzijde van de Driebergseweg wordt ter plaatse van de Koeburgweg verschoven om ruimte te maken voor een linksaf voorsorteervak op de weg, waardoor de door reclamant getypeerde " lus" ontstaat. Op de Koeburgweg wordt aan de zuidzijde een fietsstraat aangesloten om de percelen Driebergseweg 22 en 24. Aan de noordzijde dient het perceel Driebergseweg ontsloten te worden. De onverharde parkeerstrook wordt hierdoor fysiek aan de noordzijde iets kleiner. Door een ordening aan te brengen in de huidige vrije parkeerstructuur blijft de capaciteit gehandhaafd. De parkeerstrook blijft onverhard en krijgt ruimtelijk een landgoedkarakter, "de overtuin" van Landgoed De Breul, met aanplant van enkele solitaire parkbomen.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00163-PEB-GZS	00398	Bij Phoenix parkeren sporters gratis op eigen grond, maar ook zullen bezoekers van het station het SAP/Phoenix terrein (gaan) gebruiken voor gratis parkeren. Dit zal moeilijk tegen te houden zijn, zodat er een voor alle partijen onwenselijke situatie zal ontstaan. Reclamant treedt graag in overleg over dit aspect.	Het huidige regime voor toegang tot het parkeerterrein blijft in de nieuwe situatie van kracht. Dat betekent alleen in het weekend openstelling. Door de week is het terrein afgesloten om wild parkeren tegen te gaan. Op de overige parkeerplaatsen zal door de gemeente een rigme worden toegepast waardoor treinreizigers niet en sporters wel kunnen parkeren.	Nee
00163-PEB-GZS	00399	Dagelijks fietsen honderden kinderen van en naar de sportvelden van Phoenix en moeten automobilisten ter plekke een busbaan en een fietspad kruisen om Phoenix te bereiken. De nieuwe situatie wordt complexer door de toegangslus, de ventweg, het fietspad met 2 rijrichtingen en de eventuele geplande oversteeksituatie á la Driebergseweg/Heideweg. Tevens heeft de reclamant begrepen dat de maximumsnelheid op de Driebergseweg gaat toenemen naar 60 km/uur. Reclamant is van mening dat bij de herinrichting van de ontsluiting van de Koeburgweg op de Driebergseweg maximaal aandacht aan de verkeersveiligheid, met name voor fietsers, moet worden besteed.	Op de kruising Koeburgweg-Driebergseweg is geen fietsoversteek opgenomen. Er is een voetgangersoversteek om de looproute tussen Koeburgweg en Landgoed De Breul en omgekeerd mogelijk te maken. De ruimtelijke inrichting zal zodanig zijn dat fietsers op een logische wijze het fietspad met 2 rijrichtingen nemen richting Zeist naar de eventuele geplande oversteeksituatie Driebergseweg/Heideweg. Op dit moment is gehanteerde snelheidsregiem op de Driebergseweg nog 80km/h buiten de bebouwde kom met een plaatselijke verlaging naar 50km/h ter plaatse van de oversteek van DE Breul. De gemeente heeft een verkeersbesluit genomen, dat nu in procedure is om voor de Driebergseweg, voor zover deze buiten de bebouwde kom is gelegen het 60km/h regiem te laten gelden. Dit leidt tot lagere toelaatbare snelheden ter plaatse van de aansluiting van de Koeburgweg. Door het geschikt maken van de fietspad in tweerichtingen is het ter plaatse van nieuwe aansluiting mogelijk maar niet noodzakelijk.	Nee
00163-PEB-GZS	00400	Ter hoogte van de Koeburgweg wordt een situatie gecreëerd die vergelijkbaar is met de kruising Driebergseweg/Heideweg, plus een fietsoversteek met middenberm` plus een maximumsnelheid naar 60 km/uur. Die geplande inrichting is door de reclamant met de achterban besproken. Met de zogenaamde linksaf-strook voor autoverkeer vanaf Driebergen richting Koeburgweg stemt de reclamant in. Met de fietsoversteek in het plan kan de reclamant echter niet instemmen. De situatie zoals die wordt voorgesteld is zeer onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk voor overstekende kinderen. Deze geplande situatie is onoverzichtelijker dan de fietsoversteek bij de Breul, waar `maar` 2 rijbanen zijn. Deze oversteek is op dit moment voor (veel) fietsers vanuit Phoenix dé oversteek van de Driebergseweg. Daarvoor is het fietspad vanuit Phoenix richting Zeist 2-zijdig gemaakt. Het aanleggen van een nieuwe (extra) oversteek bij Phoenix, naast die bij `De Breul` en straks naast de nieuwe situatie Driebergseweg/Heideweg is voor kinderen verwarrend, zeker als deze niet identiek zijn. Het liefst ziet de reclamant één goede en leesbare oversteek voor alle kinderen/fietsers die de Driebergseweg moeten oversteken. Voor fietsers richting Schoonoord/Griffenstein is het wellicht veiliger om de Driebergseweg niet over te steken. Over de plannen en de visie van de reclamant hierop wil de reclamant graag in overleg treden. Reclamant hoopt daarbij dat de ervaringen en best practices van expert-organisaties als VVN en de Fietsersbond worden meegenomen.	Op de kruising Koeburgweg-Driebergseweg is geen fietsoversteek opgenomen. Er is een voetgangersoversteek om de looproute tussen Koeburgweg en Landgoed De Breul en omgekeerd mogelijk te maken. De ruimtelijke inrichting zal zodanig zijn dat fietsers op een logische wijze het fietspad met 2 rijrichtingen nemen richting Zeist naar de eventuele geplande oversteeksituatie Driebergseweg/Heideweg. Op dit moment is gehanteerde snelheidsregiem op de Driebergseweg nog 80km/h buiten de bebouwde kom met een plaatselijke verlaging naar 50km/h ter plaatse van de oversteek van DE Breul. De gemeente heeft een verkeersbesluit genomen, dat nu in procedure is om voor de Driebergseweg, voor zover deze buiten de bebouwde kom is gelegen het 60km/h regiem te laten gelden. Dit leidt tot lagere toelaatbare snelheden ter plaatse van de aansluiting van de Koeburgweg. Door het geschikt maken van de fietspad in tweerichtingen is het ter plaatse van nieuwe aansluiting mogelijk maar niet noodzakelijk.	Nee
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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 op het ontwerp bestemmingsplan verwijzen wij naar de inspraaknota's die zijn opgenomen in bijlage 26 en 27 van het ontwerp bestemmingsplan.	Nee
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00164-PEB-GZS	00405	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
00164-PEB-GZS	00406	Artikel 2 van de plangregels 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.
00164-PEB-GZS	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.	Constatering van de reclamant is juist. Aan artikel 4.2.1 moet inderdaad, aan het begin van de artikel, toegevoegd worden, dat Overige bouwwerken (waaronder overkappingen) binnen de bestemming zijn toegestaan en daarna pas, dat gebouwen uitsluitend binnen de aanduiding busstation zijn toegestaan. Het plan is op dit punt gewijzigd.	Planregels (artikelen 5 en 6) zijn aangepast.
00164-PEB-GZS	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.	Wat betreft artikel 5.1 en 5.2: deze aanhef 'Bouw van gebouwen' in artikel 5.2 is niet uitsluitend bestemd voor spoorwegvoorzieningen, maar is ook bestemd voor horeca en/of detailhandel, zoals aangegeven in artikel 5.1. In artikel 5.2.2. dient het woord 'spoorwegvoorzieningen' verwijderd te worden. Het plan wordt op dit punt aangepast. De opmerking van de reclamant is correct. Bij artikel 5.2.3.b kan “bushalte-overkapping” inderdaad weg, omdat de bushaltes geregeld worden in de bestemming 'V (sv-bss)'.	Planregels (artikel 4) zijn aangepast.
00164-PEB-GZS	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.
00164-PEB-GZS	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 parkeerplaatsen gerealiseerd. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het niet gewenst om meer parkeervoorzieningen mogelijk te maken binnen dit plan. Om deze reden is de desbetreffende aanduiding opgenomen. 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00164-PEB-GZS	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.
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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. Aangegeven is dat er een noodzaak is tot het treffen van maatregelen vanwege de effecten.	Nee
00164-PEB-GZS	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 er 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. Wanneer het bestemmingsplan voor de kantoorlocatie in procedure wordt gebracht dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd naar de effecten van deze ontwikkeling.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00164-PEB-GZS	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. Kantoorgebouwen zijn niet-geluidgevoelig volgens de Wet geluidhinder. Het toetsen aan wettelijke grenswaarden is daarom niet aan de orde. 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 maatregelen te treffen vanwege de kantoren. De resultaten van de berekeningen zijn opgenomen in bijlage 4 van het onderzoek wegverkeerslawaaï dat onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan.	Nee
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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 van 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. Dit heeft geleid tot een rapportage Basisontwerp. De resultaten hiervan zijn tussen november 2007 en mei 2010 onderwerp geweest van gesprek. Daarbij is de omgeving geïnformeerd via o.a. een openbare informatieavonden (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 BP 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 SLW. Het alternatieve plan voldoet niet aan de gestelde eisen en aan alle richtinggevendende uitspraken. Gemeenten waarderen de inspanning van reclamant mee te denken over alternatieven. 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
00164-PEB-GZS	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 richtinggevendende 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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00164-PEB-GZS	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 lijnennet 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 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 als Baseline 3 opgenomen.	Nee
00164-PEB-GZS	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 de memorandum In het memorandum "Reizigersontwikkeling en benodigd aantal busperrons Driebergen-Zeist NS" (zie bijlage 4) 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
00164-PEB-GZS	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 en 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 ruimtelijk ordening.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00164-PEB-GZS	00463	Terughoudendheid bij onteigening is volgens de reclamant op zijn plaats, omdat het een ultimatum 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
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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 SLW. 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, voor zover 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. Elk alternatief dient te voldoen aan de gestelde uitgangspunten. Zie ook de beantwoording onder zienswijze 00452.	Nee
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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
00164-PEB-GZS	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 van de door u aangevoerde bezwaren.	Nee
00167-PEB-GZS	00475	Reclamant merkt op dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de bouwstaat van de woningen in het stationsgebied en de directe omgeving en vraagt aandacht voor de fundering van deze woningen op staal en op zandgrond. Een onderzoek naar de effecten die drainage/bronbemaling heeft op de aanwezige woningen met opstallen heeft geen plaats gevonden.	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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00167-PEB-GZS	476	Reclamant constateert dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar geluid, trillingen en overlast ten gevolge van het heien, bouwverkeer en het gebruik van machines tijdens de werkzaamheden. Al deze werkzaamheden leiden tot negatieve impact op het woongenot voor de bewoners. Dat er tijdens de bouw maatregelen getroffen worden voor de gezondheid en het woongenot van bewoners is daarom volgens de reclamant een vereiste.	Schade en 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. In het bouwbesluit zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. 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
00167-PEB-GZS	00477	Uit het geluidonderzoek blijkt dat voor sommige woningen een hogere waarde Wgh wordt aangevraagd. Enkele woningen komen in aanmerking voor geluidsisolatie om het geluid in de woningen nog enigszins aanvaardbaar te maken. De woningen in het gebied hebben allen een tuin die gezien mag worden als het verlengde van de woning en ook hier heeft de reclamant als bewoner in een woongebied van de gemeente Zeist recht op woongenot. Door toename van geluid en trillingen zal dit volgens de reclamant veelal niet meer mogelijk zijn.	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
00167-PEB-GZS	00478	Onderzoek naar de negatieve gevolgen die de stroomvoorziening van een voedingsspoor, ten behoeve van de uitvoeringswerkzaamheden, heeft op de directe omgeving is niet gevonden in het ontwerp bestemmingsplan.	Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen en vallen dan ook buiten het bestek van dit bestemmingsplan.	Nee
00167-PEB-GZS	00479	In de praktijk komen trillingen van weg- en railverkeer gebundeld in de omgeving. Het geluid van weg- en railverkeer mag om die reden niet los van elkaar gezien worden. De daadwerkelijke toename van trillingen en geluid in- en rond het stationsgebied is niet bekend.	Conform de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn de geluidsoorten railverkeerslawaai en wegverkeerslawaai 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 railverkeerslawaai 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 wegverkeerslawaai 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00167-PEB-GZS	00480	In het geluid- en trillingenonderzoek railverkeer wordt het niet meer rijden van de goederentreinen ten onrechte niet meegenomen. Wanneer baanvak 35 niet wordt gesloten voor goederentreinen blijft het gebruik van dit baanvak voor goederentreinen met name in de nacht mogelijk of zelfs ingepland. Door het baanvak 35 niet te sluiten voor goederentreinen zal de trillingsintensiteit de hindercontouren verder vergroten. Dit terwijl ProRail zich tot doel stelt dat de hinder die personen in de gebouwen door trillingen ondervinden niet mag verergeren.	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. 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 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
00167-PEB-GZS	00481	Tussen de Odijkerweg en het Stationsplein wordt een nieuwe verbindingsweg aangelegd. de kruising van deze weg met de Odijkerweg komt recht tegenover de aanwezige woningen. Reclamant vreest dat als gevolg van het aanleggen van deze verbindingsweg grote overlast van geluid, trillingen en lichtinval zal optreden.	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
00167-PEB-GZS	00482	ProRail neemt het standpunt in dat bij de bewoners of gebruikers enige gewenning is opgetreden met betrekking tot de trillingen en gebruikt dit standpunt zonder enige onderbouwing om voor het stationsgebied de `SBR-richtlijn Trillingen` voor een bestaande situatie te gebruiken. Over de hele lengte van het projectplan Driebergen-Zeist wordt een vierde spoor aangelegd. Het gaat hier niet om een aanpassing aan de bestaande situatie, hier gaat het om een nieuw aan te leggen stuk spoorlijn van circa 400 meter die volgens de `SBR-richtlijn Trillingen` onder nieuwe situatie valt. Reclamant verwacht van ProRail dat de trillingshinder aan de richtlijn voor een nieuwe situatie wordt aangepast.	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
00167-PEB-GZS	00483	Volgens de reclamant dient voor de aanvang van het slopen en bouwen een bouwkundig rapport opgesteld te worden van de bouwstaat van de woningen in het stationsgebied en de directe omgeving.	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.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00167-PEB-GZS	00484	Volgens de reclamant dient eerst een onderzoek ingesteld te worden naar het effect dat de bodem drainage/bronbemaling heeft op de woningen tijdens en na de ondertunneling van het spoor, het realiseren van een nieuw station, de aan te leggen fietsenstalling, het uitgraven van het Stationsplein en de aan te leggen parkeergarage onder het maaiveld.	Voor het project is onderzoek gedaan naar de effecten van de (aanleg van) de onderdoorgang op de grondwaterstand en -stroming. Hieruit is naar voren gekomen dat tijdens de aanleg van de tunnelbak (bouwfase) een verlaging van de grondwaterstanden is te verwachten. De mate van grondwaterstandsverlaging is sterk afhankelijk van de uitvoeringsmethode. Als gevolg van de zandige ondergrond zullen grondwaterstandsverlagingen in de omgeving niet 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. Het betreft hier echter een uitvoeringsaspect. Voorafgaand aan de uitvoeringswerkzaamheden wordt een nulmeting uitgevoerd en wordt de aannemer opgedragen om vooropnames te maken van de omliggende woningen.	Nee
00167-PEB-GZS	00486	Volgens de reclamant zal een oplossing gezocht moeten worden om de gezondheid van de bewoners zo min mogelijk aan te tasten tijdens de 5 jaar durende bouwactiviteiten.	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
00167-PEB-GZS	00487	Volgens de reclamant zal een oplossing gezocht moeten worden voor het woongenot van de tuin.	Geluidwetgeving is van toepassing op de geluidsbelasting op de gevels van geluidsgevoelige objecten. De wettelijke grenswaarden zijn niet van toepassing op de buitenruimte. Reclamant woont op Odijkerweg 122. Voor deze woning neemt zowel de geluidsbelasting vanwege het spoor als vanwege de Odijkerweg af. De geluidsbelasting op de Odijkerweg 122 verbetert daarom zowel op de woning als in de tuin.	Nee
00167-PEB-GZS	00489	Volgens de reclamant zullen eerst de hindercontouren van de nieuw aan te leggen verbindingsweg tussen de Odijkerweg en het Stationsplein en de kruising op de Odijkerweg bekend moeten zijn. Als blijkt dat deze te hoog is zal volgens de reclamant voor het woongenot van de bewoners hier stil asfalt gebruikt moeten worden om een zo goed mogelijk akoestische kwaliteit te garanderen. En is de reclamant van mening dat in overleg met de betreffende bewoners gezocht moet worden naar een oplossing om de lichtinval van verkeer zoveel mogelijk te beperken.	Het nieuwe tracé van de Stationsweg is meegenomen in het wegverkeerslawaaï onderzoek. De aspecten wegverkeerslawaaï 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
00167-PEB-GZS	00490	Reclamant is van mening dat het ontwerp bestemmingsplan het woongenot onvoldoende beschermd en er nog veel punten zijn die aandacht of nader onderzoek vragen.	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
00168-NWE-GZS	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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00168-NWE-GZS	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 ontwerputwerking 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
00168-NWE-GZS	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 invloedssfeer) 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
00168-NWE-GZS	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
00168-NWE-GZS	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 perceeleigenaar 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00168-NWE-GZS	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 perceeleigenaar 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
00168-NWE-GZS	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. Kantoorgebouwen zijn niet-geluidgevoelig volgens de Wet geluidhinder. Het toetsen aan wettelijke grenswaarden is daarom niet aan de orde. 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
00168-NWE-GZS	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
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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. (zie 15) Een deel van het Landgoed Bornia wordt in de huidige situatie ontsloten via de Arnhemsebovenweg.	Nee
00171-PEB-GZS	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 weergeven nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering.
00171-PEB-GZS	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 cyclys gegeven, of als lange groenfase, waardoor wachttijden worden beperkt.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00171-PEB-GZS	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 de rapportage 'Stationsgebied Driebergen-Zeist, Planstudie fase 2b, L3.1-1 rapportage baseline 3' is onderbouwd waarom er geen fietstunnel in de Odijkerweg komt. Samenvattend: 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
00171-PEB-GZS	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 welke lijnnetten 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 SLW. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee
00171-PEB-GZS	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 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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 de rapportage 'Stationsgebied Driebergen-Zeist, Planstudie fase 2b, L3.1-1 rapportage baseline 3' is onderbouwd waarom er geen fietstunnel in de Odijkerweg komt. Samenvattend: 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
00171-PEB-GZS	00543	Reclamant constateert met verbazing dat in het veiligheidsonderzoek géén rekening is gehouden met minder-validen, kleine kinderen, kindergewagens 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
00171-PEB-GZS	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
00171-PEB-GZS	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
00174-PEB-GZS	584	Reclamant spreekt verbazing uit over dat er bij dit ingewikkelde project een niet meer uitgebreid interactief traject over alle aspecten is gevolgd, zoals ook bij het zogenaamde RADAR-project. De reclamant vraagt zich af waarom dit toen wel kon en 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 eerst een voorontwerp bestemmingsplan en vervolgens een ontwerp bestemmingsplan, waarop respectievelijk inspraak en zienswijzen mogelijk waren, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit bood tot twee keer toe de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties en zienswijzen 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 belanghebbende onderling, en tussen de belanghebbende 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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00174-PEB-GZS	00587	Reclamant is van mening dat een te grootschalige manier van uitwerken is gekozen. Bij voorbaat is al gekozen voor 2x2 rijbanen door de tunnel, andere varianten zijn daardoor volgens de reclamant niet in alle opzichten onderzocht.	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 voorsortervakken 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, toekomstvastе en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. De reclamanten zijn betrokken bij de overleggen met de natuur- en milieugroeperingen over natuur en natuurcompensatie.	Nee
00174-PEB-GZS	00588	Het ontwerp is afgestemd op de avondspits en heeft nog een overcapaciteit van 40%. Het VRU-model berekent een te groot verkeersaanbod voor nu en in de toekomst. Reclamant mist daarnaast een onderzoek en afweging in relatie tot de belangrijkste cultuurhistorische waarden. In het verkeersmodel worden bovendien 600 P&R-parkeerplaatsen bijgeteld, terwijl er 350 nieuwe parkeerplaatsen bij komen. reclamant is van mening dat hiermee de verkeersdruk verder wordt opgevoerd.	Het model is als uitgangspunt gehanteerd. Dit is een vastgesteld en gekalibreerd model, waarmee in de regio algemeen gerekend wordt. Er is geen sprake van 40% overcapaciteit. Het model is als uitgangspunt gehanteerd. Dit is een vastgesteld en gekalibreerd model, waarmee in de regio algemeen gerekend wordt. Het VRU-model houdt alleen rekening met de kantoren en de woningen rondom het stationsgebied. De verplaatsingen naar de P&R zijn niet in het model opgenomen. Om rekening te houden met een reële verkeersdruk op de stationsweg moeten deze plaatsen wel toegevoegd worden. In het verkeersmodel is dus steeds van de correcte cijfers uitgegaan. Gebleken is dat de voor het verkeer gewenst situatie mogelijk gemaakt kan worden met beperkte aantasting van de omliggende landgoederen en hun culturele waarden, zodat het belang van een goede verkeersdoorstroming zwaarder moest wegen dan het belang van de beperkte aantasting van de cultuurhistorische waarden.	Nee
00174-PEB-GZS	00590	Reclamant is van mening dat er een ontwerp moet worden gemaakt met 2x1 rijstrook voor doorgaand verkeer ter hoogte van De Breul.	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 voorsortervakken 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, toekomstvastе en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. De reclamanten zijn betrokken bij de overleggen met de natuur- en milieugroeperingen over natuur en natuurcompensatie.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00174-PEB-GZS	00592	Reclamant is van mening dat bij de Odijkerweg het busstation iets moet worden verkleind en/of de weg met fietspad wat moet worden verschoven, zodat het gemeentemonument Drieberseweg 26 zijn tuin met bomen en serre ongewijzigd kan 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 Lust Warande. 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 Lust Warande waarbij maximaal aansluiting gezocht is.	Nee
00174-PEB-GZS	00594	Reclamant is van mening dat als is aangetoond dat een dergelijk kruispuntontwerp het verkeer onevenredig benadeelt er pas sprake is van maatschappelijke noodzaak en het ontbreken van een alternatief zoals in de m.e.r.-beoordeling wordt gesteld. Reclamant is van mening dat dit niet het geval is. Voor dit planonderdeel is de conclusie van de m.e.r.-beoordeling dat er geen reëel alternatief is, niet juist. Het ruimtebeslag ter hoogte van De Breul en daarmee het bestemmingsvlak Verkeer op de plankaat is nodeloos groot in relatie tot de waarden die worden aangetast.	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 nadere uitwerking van het ontwerp is een optimalisatie doorgevoerd, door versmalling van de rijbanen is het ruimtebeslag iets minder groot ter plaatse van De Breul.	Nee
00174-PEB-GZS	00596	Reclamant is van mening dat het een goede zaak is dat ter hoogte van Shinty een faunapassage over de Hoofdstraat komt voor kleinere dieren, maar een oversteek voor grotere dieren is ook noodzakelijk. Reclamant vindt dat de verbreding van de Hoofdstraat verplicht tot het maken van een reeënoversteek over de Hoofdstraat en over de spoorlijn op één van de weinig daarvoor in aanmerking komende plekken in de gemeente.	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
00174-PEB-GZS	00597	De gemeente Zeist heeft zich in het verleden verplicht tot het regelen van een faunapassage over de Driebergseweg. Het ontwerp bestemmingsplan betekent een ernstige verslechtering van de bestaande situatie, vermindering van kansen en een grotere afstand tot realisering van voorgenomen beleid. Het is naar mening van de reclamant onjuist dat geen compensatie voor dit verlies is opgenomen.	Zie ook beantwoording subzienswijzennummer 00596 De gemeente Zeist heeft meermaals uitgesproken te wensen, dat de Driebergseweg in de buurt van het station beter oversteekbaar wordt gemaakt voor verschillende (kleine) diersoorten. Dit staat zowel in de structuurvisie (pagina 191) als in de Toelichting op het bestemmingsplan Buitengebied Zuidwest (pagina 51). Daar wordt echter steeds gesproken over de wens en niet over de verplichting. De wens bestaat nog steeds en daarom maken de planregels een faunapassage onder de Driebergseweg dan ook mogelijk. Daardoor is er dan ook geen sprake van een zodanige verslechtering van de situatie dat sprake zou moeten zijn van compensatie. De Driebergseweg ten noorden van de Koeburgweg en Landgoed De Breul valt buiten het kader van dit bestemmingsplan. Ten gevolge van dit plan bestaat geen verplichting voor het realiseren van een faunapassage over de Driebergseweg.	Nee
00174-PEB-GZS	00598	Extra asfalt op De Breul vraagt ook om compensatie. Hoe is of wordt dit geregeld? Dit is ten onrechte niet opgenomen in het compensatieplan. Het is verder voor de reclamant onduidelijk hoe deze compensatie in verplichtende zin in het bestemmingsplan is opgenomen. Dit bestemmingsplan schept het recht om de randen van De Breul en karakteristiek deel van de vijver te asfalteren, maar aan het recht is niet de juridisch-planologische verplichting verbonden voor het uitvoeren van mitigerende en compenserende maatregelen.	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 perceeleeigenaar, die daarvoor eigen planprocedure doorloopt.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00174-PEB-GZS	00599	Reclamant is van mening dat de delen van de groenstructuur EHS die onder het asfalt gaan verdwijnen, moeten in het bestemmingsplan als groen/waardevolle structuur worden opgenomen, waarbij een wijzigingsbevoegdheid naar verkeer en een aanlegvergunning mogelijk is onder de voorwaarde dat de mitigerende en compenserende maatregelen worden uitgevoerd. Ook is de reclamant van mening dat delen in de bestemming Verkeer die als compensatiemaatregel groen worden of blijven een groenbestemming moeten krijgen, zoals de `berm` naast Driebergseweg 26, of groenstroken langs de Driebergseweg.	De locatie waar natuurcompensatie plaats vindt is bestemd in dit bestemmingsplan als 'Natuur'. Het is wettelijk verplicht natuurcompensatie te realiseren voorafgaand aan de uitvoering van het project. 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
00174-PEB-GZS	00600	Het bestemmingsplan kent een aanpassing om het aanvoersysteem van water uit de Kromme Rijn aan te leggen, namelijk het mogelijk maken dat er een extra duiker onder het spoor wordt gelegd. Reclamant vindt het om diverse redenen onjuist dat het bestemmingsplan wordt aangepast om deze medewerking te verlenen. Reclamant vindt dat de gemeente Zeist geen medewerking moet verlenen aan een extra duiker onder het spoor door, tenzij uit goed, onafhankelijk onderzoek blijkt dat de plannen van het Hoogheemraadschap geen nadeel voor kwelgebieden opleveren. Reclamant is van mening dat de vermelding op de verbeelding voor een duiker voor de Kwelwaterroute moet worden verwijderd.	Het plan biedt de mogelijkheid om een duiker aan te leggen, zodat de watergang het spoor kan kruisen. De mogelijke komst van een kwelwateroute maakt verder geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.	Nee
00174-PEB-GZS	00601	Reclamant is van mening dat de noodzaak van de verlegging van de Rijnwijkse Wetering niet duidelijk wordt gemotiveerd en afbreuk doet aan de cultuurhistorische ligging van de Rijnwijkse Wetering. Ook is de reclamant van mening dat in de bestemming Water-Waterstaat tevens aandacht aan natuur en cultuurhistorie moet worden besteed. Voor zover de bestemming Water of Waterloop gedempt, gegraven of verder verdiept gaat worden moet volgens de reclamant in kwelwatergebieden een natuuroets en in alle gebieden een cultuurhistorische toets worden uitgevoerd. Activiteiten graven, verdiepen, verbreden, dempen en verleggen moeten aan een aanlegvergunning worden gebonden.	De nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering was niet correct weergegeven in het ontwerp, dit is aangepast in het bestemmingsplan. In de nieuwe situatie wordt de loop van de watergang naar het noordwesten verschoven tpv huidige volkstuinen. De omgelegde watergang heeft 2 knikken (≥ 120 graden) in de waterloop zodat de duiker het spoor zoveel mogelijk haaks kruist. De breedte van duiker onder het spoor is 2 meter en de hoogte bedraagt 1,3 meter. 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 duiker wordt voorzien van een looprichel.	Laatste versie ontwerp weergegeven nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering.
00174-PEB-GZS	00602	Volgens de reclamant dient in de bestemming verkeer meer aandacht besteed te worden aan cultuurhistorische waarden. Het vigerende bestemmingsplan kent wegprofielen, deze horen ook in dit bestemmingsplan te worden opgenomen ter bewaking van de cultuurhistorische beeldkwaliteit. Reclamant is ook van mening dat de cultuurhistorische waarde van de Driebergseweg onvoldoende, mogelijk zelfs niet, in de planvorming is betrokken en geborgd.	Naastr 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 of moeilijk 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. Het is niet noodzakelijk wegprofielen in het bestemmingsplan op te nemen.	Nee
00174-PEB-GZS	00603	Reclamant vindt het onjuist dat de verminderde oversteekmogelijkheden voor fauna van de N225 en het spoor niet als zeer negatief worden beoordeeld in de m.e.r.-beoordeling.	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
00174-PEB-GZS	00604	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 bestemmingsplan en aan het project zijn verbonden.	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 kwelwateroute maakt verder geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00174-PEB-GZS	605	De beoordeling in de m.e.r. dat het effect op cultuurhistorie van de parken zich beperkt tot de randen en dus nihil is, is volgens de reclamant niet terecht, omdat entreehekken e.d. als mitigerende maatregel wel naar achteren worden verplaatst.	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 zoals in de toelichting beschreven. Het oppervlak wordt op een aantal locaties kleiner, het aanzicht, door het verplaatsen van de kenmerkende hekwerken veranderd derhalve niet. De conclusie is dat aantasting van de cultuurhistorische parken beperkt is en op kwalitatieve en acceptabele wijze gecompenseerd wordt. 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 Lust Warande) een hoofduitgangspunt. De nieuwe planonderdelen zijn hoogwaardig ingepast en de cultuurhistorische kwaliteiten zijn, waar aangetast, gelijkwaardig gecompenseerd en op een aantal locaties hoger dan voor de ingreep. De landgoederen met rijksmonumentstatus en hoge cultuurhistorische waarden zijn maximaal gespaard. Op deze wijze is het effect op de cultuurhistorische waarden als neutraal beoordeeld.	Nee
00174-PEB-GZS	00606	Bij het park De Breul wordt een essentieel element vernietigd, namelijk de vijver die zijn normale omvang verliest. Er is sprake van mitigatie en compensatie in de stukken, maar ten onrechte wordt deze locatie in de m.e.r.-beoordeling niet genoemd.	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
00174-PEB-GZS	00607	Het bevreemd de reclamant dat de Kwaliteitsatlas wel bij het voorontwerp ter inzage lag, maar niet bij het ontwerp bestemmingsplan en de m.e.r. Reclamant vraagt zich af waarom de atlas niet meer ter inzage wordt gelegd en of de in atlas beschreven kwaliteiten niet meer relevant zijn. Reclamant vindt dat de kwaliteiten van het gebied in het boekwerk `perceelontsluitingen` onvoldoende tot hun recht komen.	De kwaliteitsatlas heeft niet bij het voorontwerp ter inzage gelegen en maakte daar ook geen onderdeel van uit. De kwaliteitsatlas heeft geen specifieke betrekking op het bestemmingsplan. In het document is een landschappelijke analyse van het gebied opgenomen en zijn alle relevante beleidsdocumenten voor het gebied van Provincie en beide gemeenten opgenomen. Deze zijn als eisen voor het ontwerp en de uitwerking hiervan opgenomen.	Nee
00174-PEB-GZS	00608	Reclamant is van mening dat de m.e.r.-beoordeling er ten onrechte aan voorbij gaat dat ook de Driebergseweg zelf een door de gemeente Zeist op grond van de Monumentenwet beschermd monument is en beschrijft en toetst ten onrechte niet de effecten van het plan op de weg zelf.	De Hoofdstraat is conform de beleidsadvieskaart van de gemeente Utrechtse Heuvelrug een oude weg die waarschijnlijk al in de vroege Middeleeuwen bestond (heerweg, via regio). Ondanks deze verwachting zijn er geen waarnemingen of vondstmeldingen uit deze periode aan of dicht langs de weg bekend in Archis. De Driebergseweg is niet opgenomen op de cultuurhistorische beleidsadvieskaart van de gemeente Zeist. Wel is de Driebergseweg beschreven in het boek 'Zeist Geschiedenis en Architectuur' van de provincie Utrecht. In dit boek is de Driebergseweg als volgt beschreven: "De Driebergseweg ligt in het verlengde van de 1e en 2e Dorpsstraat. De weg loopt van hieruit naar het zuidoosten, om bij de gemeentegrens met Driebergen over te gaan in de Hoofdstraat. Na het overlijden van Johannes van Laer op 24 december 1816 is zijn bezit, waaronder het Slotgebied en de buitenplaats Beek en Royen (2e Dorpsstraat 54 - 58), in stukken verkocht. Grote percelen zijn als bouwgrond verkocht. Dat leidt tot de bouw van nieuwe buitens aan de Driebergseweg, zoals Hoog Beek en Royen, Sparrenheuvel en Schoonoord. De Driebergseweg is in 1817 verhard. Deze beschrijving werkt echter niet beperkend voor het infraplan en cultuurhistorie ten aanzien van de Driebergseweg levert derhalve geen belemmeringen op.	Nee
00175-PEB-GZS	00609	Reclamant merkt op dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de bouwstaat van de woningen in het stationsgebied en de directe omgeving. Reclamant stelt dat voorafgaand aan sloop en bouw een bouwkundig rapport dient te worden opgesteld.	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.	Nee
00175-PEB-GZS	00610	Reclamant merkt op dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten die drainage/bronbemaling heeft op de aanwezige woningen met opstallen en dat dit onderzoek eerst dient plaats te vinden voorafgaand aan de werkzaamheden.	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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00175-PEB-GZS	00611	Reclamant merkt op dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar geluid, trillingen en overlast ten gevolge van heien, bouwverkeer en het gebruik van machines tijdens de werkzaamheden. Al deze werkzaamheden leiden tot een negatieve impact op het woongenot voor de bewoners. Dat er tijdens de bouw maatregelen getroffen worden voor de gezondheid en het woongenot van bewoners is volgens de reclamant een vereiste.	Schade en 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. In de bouwverordening zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. 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
00175-PEB-GZS	00612	Reclamant vraagt aandacht voor het feit dat de bewoner straks 5 jaar in een bouwput leeft, dag en nacht overlast heeft van geluid en trillingen. De werkzaamheden aan het spoor zullen veelal in de nachtelijke uren doorgaan, waardoor bewoners 5 jaar lang geen rust zullen hebben. Na de bouwfase blijven bewoners met een toename van geluid en trillingen achter.	Schade en 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. In de bouwverordening zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. 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
00175-PEB-GZS	00613	In het geluidsonderzoek wordt geen rekening gehouden met het woongenot van bewoners van woningen met een tuin, die gezien mag worden als verlengde van de woning en waarvoor geen geluidsmaatregelen worden getroffen.	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.	Nee
00175-PEB-GZS	00614	Reclamant merkt op dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de negatieve gevolgen die de stroomvoorziening van het voedingsspoor heeft op de directe omgeving die nodig zal zijn bij de uitvoering van de werkzaamheden.	Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen en vallen dan ook buiten het bestek van dit bestemmingsplan.	Nee
00175-PEB-GZS	00615	Reclamant merkt op dat er onderzoek heeft plaatsgevonden naar de te verwachten trillingen van het weg- en railverkeer die verwacht worden na de bouwfase, maar dat de daadwerkelijke toename van trillingen en geluid in- en rond het stationsgebied niet bekend is.	Conform de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder zijn de geluidsoorten railverkeerslawaaai en wegverkeerslawaaai 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 railverkeerslawaaai 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 wegverkeerslawaaai 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00175-PEB-GZS	00616	Bij het geluid- en trillingenonderzoek railverkeer wordt `het niet meer rijden van de goederentreinen` ten onrechte niet meegenomen. Baanvak 35 wordt niet gesloten voor goederentreinen, waardoor het gebruik van dat baanvak voor goederentreinen, met name in de nacht, mogelijk of zelfs ingepland blijft. Door het baanvak 35 niet te sluiten voor goederentreinen zal de trillingsintensiteit de hindercontouren verder vergroten.	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
00175-PEB-GZS	00617	Reclamant vreest voor grote overlast van geluid, trillingen en lichtinval als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen de Odijkerweg en het Stationsplein.	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
00175-PEB-GZS	00618	ProRail neemt het standpunt in dat bij bewoners of gebruikers enige gewenning is opgetreden met betrekking tot de trillingen en gebruikt dit standpunt zonder enige onderbouwing om voor het stationsgebied de `SBR-richtlijn Trillingen` voor een bestaande situatie te gebruiken. Over de hele lengte van het projectplan wordt een vierde spoor aangelegd. Het gaat hier niet om een aanpassing aan de bestaande situatie, maar om een `nieuw aan te leggen stuk spoorlijn van circa 400 meter`, die volgens de `SBR-richtlijn Trillingen` onder de nieuwe situatie valt. Reclamant verwacht van ProRail dat de trillingshinder aan de richtlijn voor een nieuwe situatie aangepast wordt.	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
00175-PEB-GZS	00619	Volgens de reclamant kan in zo`n compact gebied geluid en trillingen van rail- en wegverkeer niet los van elkaar worden gezien.	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.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00175-PEB-GZS	00620	Reclamant is van mening dat eerst de hindercontouren van de nieuw aan te leggen verbindingsweg tussen de Odijkerweg en het Stationsplein en de kruising op de Odijkerweg bekend moeten zijn. Als blijkt dat deze te hoog is zal voor het woongenot van de bewoners stijl asfalt gebruik moeten worden om de akoestische kwaliteit te garanderen. Ook zal naar mening van de reclamant in overleg met de betreffende bewoners gezocht moeten worden naar een oplossing om de lichtinval van verkeer zoveel als mogelijk te beperken.	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 afschermerende beplanting.	Nee
00175-PEB-GZS	00621	Reclamant is van mening dat het woongenot onvoldoende beschermd is en dat er nog veel punten zijn die aandacht of nader onderzoek vragen.	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
00179-PEB-GZS	00622	Reclamant vraagt wat er bestemd gaat worden op de locatie achter de Odijkerweg, het huidige P&R-parkeergebied?	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.	Nee
00179-PEB-GZS	00623	Reclamant vraagt waar de bestaande openbare parkeervoorzieningen zijn geprojecteerd t.b.v. de huidige bewoners aan de Odijkerweg die niet in de gelegenheid zijn om te parkeren op eigen terrein.	Zie beantwoording zienswijzenummer 00622	Nee
00179-PEB-GZS	00624	Reclamant vraagt of de huidige uitrit en rioolaansluiting die op het huidige P&R-terrein uitkomen gehandhaafd blijven en zo ja, of dit schriftelijk bevestigd kan worden.	De uitrit en riool aansluiting blijft gehandhaafd.	Nee
00179-PEB-GZS	00625	De uitritten op de Odijkerweg komen in het voorgestelde ontwerp uit in de nieuw te maken bocht/kruising Stationsweg/Odijkerweg. Reclamant vraagt hoe deze uitritten in de toekomst gerealiseerd gaan worden, zodat bewoners zonder gevaar in en uit kunnen rijden.	De uitritten op de Odijkerweg blijven intact en ondervinden geen hinder van de in het voorgestelde ontwerp nieuw te maken bocht/kruising Stationsweg/Odijkerweg. Uitritten die op het huidige P&R-terrein uitkomen blijven aanwezig. Bewoners kunnen zonder gevaar in en uit kunnen rijden.	Nee
00179-PEB-GZS	00626	De huidige kantoren waar de nieuwe P&R-voorziening gaat komen moeten geamoveerd worden. Reclamant vraagt zich af waar die kantoren terug komen i.v.m. oppervlakte en hoogte en waar de bijbehorende parkeervoorzieningen gepland zijn.	In een samenwerkingsovereenkomst met de provincie en de eigenaar is overeenstemming bereikt over het gedeeltelijk verkopen van gronden van Vierdaelen en voormalig Capway . Een deel van perceel Verdelen blijft intact. 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. Door de aankoop en de bouw van de parkeergarage verdwijnt op die locatie ruimte voor kantoren. In de samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en grondeigenaar worden afspraken gemaakt, waarbij de provincie Utrecht zich zal inspannen om deze kantooroppervlakte in het gebied te compenseren. De bouwhoogte aan de Odijkerweg is maximaal 12 meter. 35 meter vanaf de Odijkerweg is de bouwhoogte maximaal 21 meter. Het bouwvlak voor de P&R is 34x108 meter	Nee
00179-PEB-GZS	00627	Reclamant vraagt of al duidelijk is waar de parkeervoorzieningen t.b.v. de nieuw te ontwikkelen kantoren op het Reehorst-terrein komen.	Dit is geen onderdeel van dit bestemmingsplan.	Nee
00179-PEB-GZS	00628	Reclamant mist inzicht in de bebouwingslijnen en volumes van de te ontwikkelen kantoren/gebouwen die in het verleden meerdere malen zijn getoond en niet op de getoonde tekeningen en geschriften zijn aangegeven.	Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist betreft enkel de ontwikkelingen benodigd voor de herontwikkeling van het station en de bijbehorende infrastructuur. Kantoorontwikkelingen worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan.	Nee
00179-PEB-GZS	00629	Reclamant vraagt of de parkeervoorzieningen openbaar en onbelast blijven van parkeergelden.	De bestaande P&R-plaatsen worden vervangen door een te bouwen P&R-voorziening. De gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug gaan een parkeerbeleid voeren waarbij de parkeergarage in ieder geval betaald parkeren zal zijn. Hoe wordt omgegaan met bewoners en bedrijven in het gebied moet nog nader uitgewerkt worden.	Nee
00187-PEB-GZS	00630	Reclamant geeft aan dat de gelijkvloerse spoorwegovergang nabij de Tiendweg 30 in Zeist van cruciaal belang is voor het bedrijf van de reclamant, zonder deze spoorwegovergang kan de bedrijfsvoering niet economisch rendabel uitgevoerd worden. Reclamant wil met deze zienswijze aangeven dat de spoorwegovergang van onmisbaar belang is.	De spoorwegovergang blijft gehandhaafd.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00187-PEB-GZS	00631	Reclamant spreekt zorg uit over mogelijke overlast door verkeer en parkeren als gevolg van de werkzaamheden aan het stationsgebied en het spoor. Reclamant spreekt zorg uit over mogelijke hinder als werkzaamheden voor de spoorverdubbeling vanaf de gelijkvloerse spoorwegovergang nabij de Tiendweg 30 in Zeist plaatsvinden. Reclamant verzoekt voor de spoorwegverbreding geen werkzaamheden te verrichten vanaf de spoorwegovergang nabij de Tiendweg 30.	Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen.	Nee
00177-PEB-GZS	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
00177-PEB-GZS	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 heeft op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan. In het bouwbesluit zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. 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
00177-PEB-GZS	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
00177-PEB-GZS	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
00177-PEB-GZS	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 heeft op het plan zelf, maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten maken geen deel uit van het bestemmingsplan. In het bouwbesluit zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. 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
00177-PEB-GZS	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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00177-PEB-GZS	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 geluidssoorten 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 geluidssoorten 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
00177-PEB-GZS	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
00177-PEB-GZS	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.	Nee
00177-PEB-GZS	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 geluidsbelastingen geven.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00177-PEB-GZS	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
00177-PEB-GZS	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 woningen Odijkerweg krijgt de bestemming V.
00178-PEB-GZS	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 (Odijkerweg 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 Dribergseweg 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 wordt extra ruimte voor parkeren geboden op het terrein Odijkerweg 1 om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren
00178-PEB-GZS	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
00178-PEB-GZS	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 Dribergseweg 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 het onderzoek Landschap en Cultuurhistorie.	Nee
00178-PEB-GZS	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 (Odijkerweg 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 Zeist - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00178-PEB-GZS	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 SLW. 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 SLW 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
00178-PEB-GZS	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 OBP 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 wordt vervangen door een onderdoorgang waar het (bestemmings)verkeer niet belemmert 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
00178-PEB-GZS	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. Dit heeft geleid tot een rapportage Basisontwerp. De resultaten hiervan zijn tussen november 2007 en mei 2010 onderwerp geweest van gesprek. Daarbij is de omgeving geïnformeerd via o.a. een openbare informatieavonden (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 OBP 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 SLW. De alternatieve plannen 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. Er is geen aanleiding het plan aan te passen. Gemeenten waarderen de inspanning van reclamant mee te denken over alternatieven. Elk alternatief dient te voldoen aan de gestelde uitgangspunten. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten. Er is geen aanleiding het plan aan te passen.	Nee
00178-PEB-GZS	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 Zeist - maart 2014

Hoofdzenswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00178-PEB-GZS	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
00178-PEB-GZS	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
00178-PEB-GZS	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
00178-PEB-GZS	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
00181-PEB-GZS	00363	Reclamant stelt dat er een gebrek aan telgegevens voor langzaam verkeer 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
00181-PEB-GZS	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
00181-PEB-GZS	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 diverse (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 verbetering 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 fietsparkeer plaatsen 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
00181-PEB-GZS	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
00181-PEB-GZS	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
00181-PEB-GZS	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 brij 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00182-PEB-GZS	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
00182-PEB-GZS	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
00182-PEB-GZS	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 te 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
00182-PEB-GZS	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
00183-BOR-GZS	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 (vormvrije) 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 of moeilijk 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 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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00183-BOR-GZS	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., hierdoor geldt de directe m.e.r.-plicht niet. 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
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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 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 de Hoofdstraat 2 voorsorteevakken nodig om het verkeer te kunnen verwerken. De lengte van deze voorsortervakken 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
00183-BOR-GZS	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 op specifiek 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
00183-BOR-GZS	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. Er worden 16 nieuwe wintereiken en beuken in deze zone geplant, zodat er tevens verjonging plaatsvind.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00183-BOR-GZS	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 het 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 bestemmingsplan, waarop zienswijze gegeven wordt is een zoekgebied EHS-compensatie aangegeven. (circa 3 ha groot). De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraag 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
00183-BOR-GZS	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 verbindingszone. Echter, gelet op de plannen voor een biovergistingsinstallatie aldaar (en mogelijke bouw van een parkeergarage voor het KLPD) zal de ecologische verbindingszone 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 bestemmingsplan, waarop zienswijze gegeven wordt is een zoekgebied EHS-compensatie aangegeven. (circa 3 ha groot). De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraag 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 (dit geldt voor alle ontwikkelingen, zoals een biovergistingsinstallatie en mogelijke bouw van een parkeergarage voor het KLPD). Deze ontwikkelingen zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan.	Nee
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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 voorzorgbeginsel van de Flora- en faunawet) ook een grotere faunapassages 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00183-BOR-GZS	00331	Reclamant stelt dat de effecten van barrierewerking (door spoorverbreiding en verbreding Hoofdstraat) op de in het plangebied voorkomende populaties van beschermde 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 boommarters. 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
00183-BOR-GZS	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 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. Het bestemmingsplan stelt kaders voor de bescherming van de verschillende buitenplaatsen en biedt voldoende ruimte voor een zorgvuldige uitwerking.	Nee
00183-BOR-GZS	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 spoorverbreiding 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 spoorverbreiding.	Nee
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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 doorrijhalteplaats 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 uitgangspunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de SLW. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00183-BOR-GZS	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. De visie is vastgesteld door de gemeenteraad, maar is een visie geweest voor het gehele stationsgebied. Daarna heeft de gemeente er voor gekozen om het project te splitsen in infra en gebiedsontwikkeling. Daarmee is het niet noodzakelijk het infraproject te toetsen aan deze visie. Beleidsuitgangspunten, zoals een Landgoedsfeer met een "een snelle en een langzame wereld", royaal ruimte voor groen en bomen en bussen op het maaiveld, uit deze gebiedsvisie van Urgenda en West 8 zijn echter voor het infraplan en voorliggend bestemmingsplan wel mede leidend geweest. Deze zijn in het ontwerp vertaald in 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
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	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 verbindingszone. 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.	Aangepast in de betreffende regeling.
00183-BOR-GZS	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
00183-BOR-GZS	00343	Reclamant vraagt zich 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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00183-BOR-GZS	00344	Reclamant is het niet eens met het aanzienlijke oppervlak van de buitenplaats Bloemheuvel dat de bestemming `verkeer` heeft gekregen. Deze bestemming is ten behoeven 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
00183-BOR-GZS	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, inclusief de noodzakelijke hoeveelheid groen (EHS-compensatie, boswet, bomenverordening, NSW), 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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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. Dit 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
00186-PEB-GZS	00529	Reclamant wil weten hoeveel parkeerlagen de parkeergarage gaat tellen.	In het bestemmingsplan is het maximaal aantal lagen niet opgenomen.	Nee
00186-PEB-GZS	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. De constructieve uitwerking van de parkeergarage zal door derden, de eigenaar worden uitgewerkt. Deze eigenaar zal zelf verder gaan met de planuitwerking en de benodigde vergunningen indienen. 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
00186-PEB-GZS	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 ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. 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
00186-PEB-GZS	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 ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. 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
00186-PEB-GZS	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 ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan. 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
00186-PEB-GZS	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.	Correct weergeven nieuwe onderdoorgang voor de Rijnwijkse wetering.
00186-PEB-GZS	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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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 uitgangpunten en het uitgangspunt zoveel mogelijk stedenbouwkundig, landschappelijk en cultuurhistorisch aansluiting te zoeken bij de SLW. Het alternatieve plan voldoet niet aan deze uitgangspunten.	Nee
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	00553	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 panden Stationsweg 11 -15 een verhoging van de trillingen wordt verwacht. Deze panden worden echter geamoveerd. Voor omwonenden is dus geen verhoging van de trillingen geprognoteerd.	Nee

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00186-PEB-GZS	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 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
00186-PEB-GZS	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 is 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
00186-PEB-GZS	00556	Reclamant verbaast zich erover dat in het veiligheidsonderzoek (bijlage 20) geen rekening is gehouden met minder validen, kleine kinderen, kindervagens en ouderen.	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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.	Aanpassen onderzoeksrapport veiligheidsonderzoek t.a.v. vluchtroutes voor minder validen.
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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
00186-PEB-GZS	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

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00185-PEB-GZS	00609	Reclamant merkt op dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de bouwstaat van de woningen in het stationsgebied en de directe omgeving. Reclamant stelt dat voorafgaand aan sloop en bouw een bouwkundig rapport dient te worden opgesteld.	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.	Nee
00185-PEB-GZS	00610	Reclamant merkt op dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten van drainage/bronbemaling op de aanwezige woningen met opstallen en dat dit onderzoek eerst dient plaats te vinden voorafgaand aan de werkzaamheden.	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
00185-PEB-GZS	00611	Reclamant merkt op dat geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar geluid, trillingen en overlast ten gevolge van heien, bouwverkeer en het gebruik van machines tijdens de werkzaamheden. Al deze werkzaamheden leiden tot een negatieve impact op het woongenot voor de bewoners. Dat er tijdens de bouw maatregelen getroffen worden voor de gezondheid en het woongenot van bewoners is volgens de reclamant een vereiste.	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. In de bouwverordening zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. De wijze van bouwen 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
00185-PEB-GZS	00612	Reclamant vraagt aandacht voor het feit dat de bewoner straks 5 jaar in een bouwput leeft, dag en nacht overlast heeft van geluid en trillingen. De werkzaamheden aan het spoor zullen veelal in de nachtelijke uren doorgaan, waardoor bewoners 5 jaar lang geen rust zullen hebben. Na de bouwfase blijven bewoners met een toename van geluid en trillingen achter.	Schade en 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. In de bouwverordening zijn voorschriften opgenomen voor bouwlawaai en trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden. De initiatiefnemer dient zich hieraan te conformeren. Waar overschrijdingen niet te vermijden zijn, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag. Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. De wijze van bouwen 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
00185-PEB-GZS	00613	In het geluidsonderzoek wordt geen rekening gehouden met het woongenot van bewoners van woningen met een tuin, die gezien mag worden als verlengde van de woning en waarvoor geen geluidsmaatregelen worden getroffen.	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.	Nee
00185-PEB-GZS	00614	Reclamant merkt op dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de negatieve gevolgen die de stroomvoorziening van het voedingsspoor heeft op de directe omgeving die nodig zal zijn bij de uitvoering van de werkzaamheden.	Uitvoeringsaspecten kunnen in de bestemmingsplanprocedure niet aan de orde komen en vallen dan ook buiten het bestek van dit bestemmingsplan.	Nee
00185-PEB-GZS	00615	Reclamant merkt op dat er onderzoek heeft plaatsgevonden naar de te verwachten trillingen van het weg- en railverkeer die verwacht worden na de bouwfase, maar dat de daadwerkelijke toename van trillingen en geluid in- en rond het stationsgebied niet bekend is.	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 wettelijk 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

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

Hoofdzienswijzenr.	Subzienswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00185-PEB-GZS	00616	Bij het geluid- en trillingenonderzoek railverkeer wordt `het niet meer rijden van de goederentreinen` ten onrechte niet meegenomen. Baanvak 35 wordt niet gesloten voor goederentreinen, waardoor het gebruik van dat baanvak voor goederentreinen, met name in de nacht, mogelijk of zelfs ingepland blijft. Door het baanvak 35 niet te sluiten voor goederentreinen zal de trillingsintensiteit de hindercontouren verder vergroten.	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 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
00185-PEB-GZS	00617	Reclamant vreest voor grote overlast van geluid, trillingen en lichtinval als gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg tussen de Odijkerweg en het Stationsplein.	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
00185-PEB-GZS	00618	ProRail neemt het standpunt in dat bij bewoners of gebruikers enige gewenning is opgetreden met betrekking tot de trillingen en gebruikt dit standpunt zonder enige onderbouwing om voor het stationsgebied de `SBR-richtlijn Trillingen` voor een bestaande situatie te gebruiken. Over de hele lengte van het projectplan wordt een vierde spoor aangelegd. Het gaat hier niet om een aanpassing aan de bestaande situatie, maar om een `nieuw aan te leggen stuk spoorlijn van circa 400 meter`, die volgens de `SBR-richtlijn Trillingen` onder de nieuwe situatie valt. Reclamant verwacht van ProRail dat de trillingshinder aan de richtlijn voor een nieuwe situatie aangepast wordt.	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
00185-PEB-GZS	00619	Volgens de reclamant kunnen in zo`n compact gebied geluid en trillingen van rail- en wegverkeer niet los van elkaar worden gezien.	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.	Nee

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

Hoofdzenswijzenr.	Subzenswijz enr.	Zienswijze tekst	Antwoord	Aanpassing BP?
00185-PEB-GZS	00620	Reclamant is van mening dat eerst de hindercontouren van de nieuw aan te leggen verbindingsweg tussen de Odijkerweg en het Stationsplein en de kruising op de Odijkerweg bekend moeten zijn. Als blijkt dat deze te hoog is zal voor het woongenot van de bewoners stil asfalt gebruik moeten worden om de akoestische kwaliteit te garanderen. Ook zal naar mening van de reclamant in overleg met de betreffende bewoners gezocht moeten worden naar een oplossing om de lichtinval van verkeer zoveel als mogelijk te beperken.	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
00185-PEB-GZS	00621	Reclamant is van mening dat het woongenot onvoldoende beschermd is en dat er nog veel punten zijn die aandacht of nader onderzoek vragen.	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