



Behoort bij raadsvoorstel 2014-556, titel: Bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist".

De raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug;

Gelet op de door ProRail, het Bestuur Regio Utrecht, de provincie Utrecht, de gemeente Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug op 18 april 2012 gesloten samenwerkingsovereenkomst;

Gelet op artikel 3.1 juncto artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet;

BESLUIT

- 1) de zienswijzen in beschouwing te nemen;
- 2) de Nota van Zienswijzen vast te stellen met inachtneming van de wijzigingen beschreven in de memo d.d. 6 februari 2014 en reclamanten dienovereenkomstig te berichten;
- 3) het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" (IDN: NL.IMRO.1581bpDBGstationsgeb-va01) vast te stellen, met inachtneming van de bij het besluit genoemde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan;
- 4) geen exploitatieplan vast te stellen aangezien het kostenverhaal via een anterieure overeenkomst anderszins is geregeld.

Wijzigingen ten gevolge van ingebrachte zienswijzen en ambtshalve wijzigingen:

Verbeelding

De bestemming 'Verkeer' is opgesplitst in de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2', waarbij ook de begrenzing is aangepast.

De begrenzing van de bestemming 'Natuur' is aangepast.

De begrenzing van de bestemmingen 'Waarde - Archeologie - 3 (hoog)' en 'Waarde - Archeologie - 4 (middelhoog)' is aangepast. De begrenzing van de functieaanduiding 'Parkeergarage' is aangepast evenals de daarbij behorende maatvoeringen (maximale bouwhoogte naar 21 meter, met uitzondering van een zone aan de Odijkerweg, waar de goothoogte maximaal 12 meter mag bedragen met een maximale dakhelling van 20°).

De begrenzing van de functieaanduiding 'Gemengd' is aangepast evenals de daarbij behorende bouwhoogte (naar maximaal 10 meter).

De begrenzing van de functieaanduiding 'Specifieke vorm van verkeer - busstation' is aangepast.

Regels

De omschrijving van het begrip 'bestemmingsplan' is aangepast door 'conform SVBP' uit de omschrijving te halen (artikel 1.2).

De wijze van meten voor wat betreft 'het peil' is aangepast (artikel 2.1). Het peil is het niveau gelegen op 4,70 meter +NAP.

Artikel 3 (bestemming 'Natuur') is aangepast naar aanleiding van de aanpassing van de bestemmingsgrens. Er zijn geen gebouwen meer toegestaan. Voorzieningen ten behoeve van fauna is toegevoegd. De uitzondering op de omgevingsvergunningplicht voor aanlegwerkzaamheden voor wat betreft archeologisch onderzoek is verwijderd.

In artikel 4 (bestemming 'Verkeer – Railverkeer') is een aparte bouwhoogte opgenomen voor de bouw van het viaduct ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' (artikel 4.2.3). In artikel 4.2.4 is de bouwhoogte van de perronoverkapping verhoogd naar 10 meter en de bushalte-overkapping is verwijderd. In artikel 4.2.5 zijn kunstwerken toegevoegd met een maximale bouwhoogte van 7 meter en geluidwerende voorzieningen met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter. Bruggen en viaducten zijn niet meer in dit artikellid opgenomen.

De bestemming 'Verkeer' is opgesplitst in de bestemmingen 'Verkeer - 1' (artikel 5) en 'Verkeer - 2' (artikel 6). 'Verkeer - 1' heeft een doorgaande verkeersfunctie. 'Verkeer - 2' een bestemmingsverkeer- en verblijfsfunctie. De bushalte-verkapping is uit de bouwregeling voor overkappingen gehaald (respectievelijk artikel 5.2.2 en 6.2.3). In artikel 5.2.3 en 6.2.4 zijn kunstwerken toegevoegd met een maximale bouwhoogte van 7 meter en geluidwerende voorzieningen met een maximale bouwhoogte van 2,5 meter. De bouwhoogte van bruggen en viaducten in artikel 5.2.3 is verlaagd naar 7 meter. Voor wat betreft de aanduiding 'parkeergarage' zijn de maatvoeringen aangepast in artikel 6.2.2 (maximale bouwhoogte naar 21 meter, met uitzondering van een zone aan de Odijkerweg, waar de goothoogte maximaal 12 meter mag bedragen met een maximale dakhelling van 20°). De regeling van ondergronds bouwen ter plaatse van deze aanduiding is hier verwijderd.

De regeling omtrent ondergronds bouwen (artikel 11) is aangepast en nu van toepassing op het hele plangebied.

Aan de algemene binnenplanse afwijkmogelijkheid (artikel 13) zijn voorwaarden toegevoegd.

Toelichting

De toelichting maakt geen juridisch bindend onderdeel uit van het bestemmingsplan. Om die reden worden de wijzigingen in de toelichting hier niet concreet benoemd. In algemene zin houden de wijzigingen onder andere verband met een nadere onderbouwing van het plan, verduidelijkingen en het herstellen van tekstuele fouten.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 3 maart 2014.

De raad voornoemd,
de interim griffier,

A.J.M. Anthonissen

de voorzitter,

G.F. Naafs



Memo

Aan Leden van de commissie Ruimte
Van Peter Schravendijk
Datum 6-2-2014
Afschriften aan Bert Homan; Jan Bosma; Erica Gielink (Zeist)

Betreft Bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist"

Geachte leden van de commissie Ruimte,

Op 11 februari as staat de vaststelling van het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" op de agenda van uw commissie. Namens Bert Homan ga ik in deze memo in op een aantal voorgestelde aanpassingen over de Nota van Zienswijzen die onderdeel uitmaakt van het raadsvoorstel. De aanpassingen worden voorgesteld naar aanleiding van vragen en opmerkingen vanuit de CU-fractie.

Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o., hoofdzienswijzenr. 00158-BOR-GUH, subzienswijzenr. 00330
'Arnhemse Bovenweg' moet 'Arnhemsebovenweg' zijn, omdat hier de weg bedoeld wordt die in Driebergen-Rijsenburg ligt.

Zienswijze Van Dijken, hoofdzienswijzenr. 00161-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00363
'Stationsstraat' moet 'Stationsweg' zijn.

Zienswijze Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, hoofdzienswijzenr. 00166-BOR-GUH, subzienswijzenr. 00466
'Arnhemse Bovenweg' moet 'Arnhemsebovenweg' zijn, omdat hier de weg bedoeld wordt die in Driebergen-Rijsenburg ligt.

Zienswijze Boekel de Nerée, hoofdzienswijzenr. 00190-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00408
De laatste zin loopt tekstueel niet. Voorgesteld wordt deze te vervangen door: "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".

Zienswijze Stibbe, hoofdzienswijzenr. 00189-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00406
Voor de helderheid wordt voorgesteld in de laatste kolom 'Aanpassing BP?' te vermelden dat het gaat om artikel 2. De tekst in die kolom wordt dan: "Wijze van meten (artikel 2) is aangepast".

Zienswijze Stibbe, hoofdzienswijzenr. 00189-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00407
Voor de helderheid wordt voorgesteld in de laatste kolom 'Aanpassing BP?' te vermelden dat het gaat om de artikelen 5 en 6. De tekst in die kolom wordt dan: "Planregels (artikelen 5 en 6) zijn aangepast".

Zienswijze Stibbe, hoofdzienswijzenr. 00189-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00408
Voor de helderheid wordt voorgesteld in de laatste kolom 'Aanpassing BP?' te vermelden dat het gaat om artikel 4. De tekst in die kolom wordt dan: "Planregels (artikel 4) zijn aangepast".

Zienswijze Stibbe, hoofdzienswijzenr. 00189-PEB-GUH, subzienswijzenr. 00456
In de eerste alinea van het antwoord, de vijfde zin, wordt aangegeven dat onderzocht is wat de toekomstige vervoervraag is voor wat betreft het busstation. Voor de helderheid wordt voorgesteld hier te verwijzen naar

het desbetreffende onderzoek. Aan het einde van de vijfde zin wordt dan opgenomen: "(zie bijlage 4; memorandum "Reizigersontwikkeling en benodigd aantal busperrons Driebergen-Zeist NS")".

'beleef' in de derde regel van de tweede alinea moet 'bleef' zijn.

Zienswijze Stibbe, hoofdzenswijzenr. 00189-PEB-GUH, subzenswijzenr. 00458

In de derde zin wordt het hiervoor genoemde memorandum aangehaald. Om eenduidig te blijven wordt voorgesteld de zin als volgt aan te passen: "In het memorandum "Reizigersontwikkeling en benodigd aantal busperrons Driebergen-Zeist NS" (zie bijlage 4)) wordt ...".

Zienswijze Abbing, hoofdzenswijzenr. 00184-PEB-GUH, subzenswijzenr. 00530

'Arnhemse Bovenweg' moet 'Arnhemsebovenweg' zijn, omdat hier de weg bedoeld wordt die in Driebergen-Rijsenburg ligt.



Raadsvoorstel

Datum 21 januari 2014	Raadsvergadering donderdag 27 februari 2014	Nummer raadsvoorstel 2014-556
Programmaveld Verkeer en(openbaar) Vervoer		Portefeuillehouder college / Initiatiefnemer raad B. Homan
Wettelijke basis - De door ProRail, het Bestuur Regio Utrecht, de provincie Utrecht, de gemeente Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug op 18 april 2012 gesloten samenwerkingsovereenkomst. - Artikel 3.1 juncto artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet.		
Onderwerp Bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist"		
Samenvatting In uw vergadering van 22 november 2012 heeft u besloten kennis te nemen van de inspraak- en overlegnota en het ontwerpbestemmingsplan vrij te geven om ter inzage te leggen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft vervolgens van 21 december 2012 tot en met 31 januari 2013 ter inzage gelegen met de mogelijkheid om zienswijzen in te brengen. Daarna heeft nog veel overleg plaatsgevonden met diverse partijen en betrokkenen. Reden waarom het bestemmingsplan niet eerder ter vaststelling aangeboden kon worden. Rekening houdend met de uitkomsten van deze overleggen en de ingekomen zienswijzen, kan het bestemmingsplan nu ter vaststelling aangeboden worden. Uw raad wordt dan ook gevraagd de Nota van Zienswijzen vast te stellen en het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.		
Voorgesteld besluit 1) de zienswijzen in beschouwing te nemen; 2) de Nota van Zienswijzen vast te stellen en reclamanten dienovereenkomstig te berichten; 3) het bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist" (IDN: NL.IMRO.1581bpDBGstationsgeb-va01) gewijzigd vast te stellen, met inachtneming van de bij het besluit genoemde wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan; 4) geen exploitatieplan vast te stellen aangezien het kostenverhaal via een anterieure overeenkomst anderszins is geregeld.		
Financiële consequenties / wijze van dekking Uw raad heeft op 28 juni 2010 besloten akkoord te gaan met een financiële bijdrage van € 5 miljoen (prijspeil 2010) voor het infraproject. Binnen het project is afgesproken om de bijdragen vanaf 2010 te indexeren. Op basis daarvan is uw raad op 1 maart 2012 definitief akkoord gegaan met de taakstellende financiële bijdrage van de gemeente Utrechtse Heuvelrug van € 5,1 miljoen (prijspeil 2012). De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden betaald uit de totale begroting van het infraproject.		

Ten behoeve van de realisatie van het project is met partijen in 2012 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is budget voor het project opgenomen. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Dat betekent dat er geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening wordt vastgesteld.

Reacties van derden / communicatie

Er zijn 21 zienswijzen ingebracht over het ontwerpbestemmingsplan. De zienswijzen hebben onder andere betrekking op alternatieven en ontwerptechnische aspecten, de natuur-, landschaps-, en cultuurhistorische waarden, geluid, trillingen en perceelontsluitingen. De zienswijzen geven geen aanleiding het bestemmingsplan op wezenlijke punten aan te passen. Op enkele punten hebben de zienswijzen wel geleid tot aanpassing. Dit is vermeld in de Nota van Zienswijzen, waarin alle zienswijzen samengevat zijn weergegeven en van een beantwoording zijn voorzien. In essentie gaat het erom dat station Driebergen-Zeist een belangrijk verkeersknooppunt is 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 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. Er is sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid. Het vraagt om een ingreep die onmiskenbaar gevolgen heeft voor de voor het gebied kenmerkende natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden. Deze waarden zijn belangrijke uitgangspunten geweest voor de planvorming. Aantasting van natuur- en landschappelijke waarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Aantasting van cultuurhistorische waarden is zoveel mogelijk beperkt. Er is in het plan integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Deze integrale belangenafweging heeft geleid tot het voorliggende plan. De in de zienswijzen naar voren gebrachte alternatieven voldoen niet aan de uitgangspunten (o.a. verkeersveiligheid, landschappelijke inpassing, capaciteit, toekomstvastheid, kosten). Met de alternatieven wordt geen gelijkwaardige functionaliteit en kwaliteit bereikt. In de Nota van Zienswijzen wordt hier uitgebreider op ingegaan.

Naast de wettelijk voorgeschreven zienswijzemogelijkheid is met diverse partijen en betrokkenen overleg gevoerd over de gevolgen van het infraproject. Daarnaast heeft ten behoeve van de totstandkoming van dit bestemmingsplan een uitvoerig communicatietraject plaatsgevonden en dat vindt nog steeds plaats:

- Informatieavond op 18 januari 2012
- Voorontwerpbestemmingsplan van 16 maart tot en met 26 april 2012 ter inzage voor de inspraak. Gedurende deze periode heeft ook het wettelijk vooroverleg plaatsgevonden.
- Informatieavond op 17 januari 2013
- Ontwerpbestemmingsplan van 21 december 2012 tot en met 31 januari 2013 ter inzage ten behoeve van mogelijkheid tot indienen zienswijzen.
- Informatieavond op 23 januari 2014
- Gecombineerde hoorzitting van de gemeenteraden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug op 29 januari 2014, waarbij de gelegenheid bestaat mondeling te reageren op het voornemen tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

Vervoltraject

Tegen het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Bijlage(n):

- Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen- Zeist – gemeente Utrechtse Heuvelrug (Verbeelding, regels en toelichting) (zowel op papier als digitaal ter inzage)
- Bijlagen bij de toelichting, waaronder de Nota van Zienswijzen (zowel op papier als digitaal ter inzage; alleen geanonimiseerde versie Nota van Zienswijzen digitaal ter inzage)

- Zienswijzen (alleen op papier ter inzage)
- Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist – gemeente Zeist (Verbeelding, regels en toelichting) (alleen digitaal ter inzage)

Nadere informatie te verkrijgen bij

Peter Schravendijk (telnr. 0343 – 565 845 en peter.schravendijk@heuvelrug.nl)

Jan Bosma (telnr. 0343 – 565 839 en jan.bosma@heuvelrug.nl)

Korte toelichting op gevraagde beslissing

Hier wordt kort ingegaan op enkele belangrijke aspecten van dit bestemmingsplan. Voor de overige aspecten wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan.

Projectbeschrijving

ProRail, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug werken samen aan de herontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. Dit infraproject beoogt het volgende mogelijk te maken:

- het aanleggen van twee doorgaande en twee perronsporen, enkele overloopwissels en een keervoorziening
- het aanleggen van één eilandperron met perronvoorzieningen
- het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising van de Hoofdstraat (2x2) en de nieuwe sporen
- het laten aansluiten van de Hoofdstraat op de verbreding van de A12
- het aanleggen van nieuwe fiets- en voetpaden
- het aansluiten van de Odijkerweg via de Stationsweg op de Hoofdstraat
- het aanpassen van de kruising Odijkerweg-Driebergseweg-Breullaan-Hoofdstraat
- het ontwikkelen van een busstation op maaiveld ten noorden van de sporen
- het ontwikkelen van de vereiste stationsvoorzieningen
- het ontwikkelen van een voorplein met ruimte voor taxi, mindervaliden parkeren en Kiss+Ride
- het ontwikkelen van een nieuwe parkeervoorziening

Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 2.3 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor het deel van het projectgebied dat op het grondgebied van de gemeente Zeist is gelegen, wordt tegelijkertijd een bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad van Zeist aangeboden.

Overigens is de samenwerking vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst die in 2012 gesloten is. Op dit moment wordt de samenwerkingsovereenkomst nader uitgewerkt in een realisatieovereenkomst. Het is nog niet gelukt om deze aan u aan te bieden. Reden hiervan is dat er, mede naar aanleiding van het intensieve overleg met diverse partijen en betrokkenen, op ontwerpniveau nog veel werk verzet is. Dat werk moet nog uitmonden in een zogenaamde Baseline 4 rapportage. Die Baseline 4 rapportage is een nadere uitwerking van Baseline 3 waarmee uw raad op 10 januari 2012 heeft ingestemd. De Baseline 4 rapportage is de onderlegger voor de realisatieovereenkomst. Verwacht wordt dat deze in het tweede kwartaal van 2014 aan u aangeboden kan worden.

Wijzigingen

Uw raad wordt voorgesteld het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. Die wijzigingen zijn voortgekomen uit nader overleg met diverse partijen en betrokkenen, betreffen ontwerp wijzigingen of verbeteringen of zijn aangebracht naar aanleiding van de ingekomen zienswijzen. In de bijlage bij het raadsbesluit is weergegeven welke wijzigingen het betreft met daarbij een korte toelichting.

Onderzoeken en andere aspecten

Er is uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de ruimtelijk relevante gevolgen van het infraproject. Al die belangen zijn integraal afgewogen, hetgeen geresulteerd heeft in het voorliggende bestemmingsplan. Op enkele aspecten wordt kort ingegaan.

Natuur

Uit het natuurwaardenonderzoek blijkt dat er een aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) plaatsvindt. Dit moet gecompenseerd worden. Met de lokale natuur- en milieuorganisaties heeft overleg plaatsgevonden over de wijze waarop de natuurcompensatie zou moeten plaatsvinden. Zij gaven onder andere aan dat het gebied tussen het station en de A12 zich hier het beste voor leent. In overleg met betrokken partijen van omliggende ontwikkelingen is verder gewerkt aan een zogenaamde "integrale groenstrategie": het in samenhang vormgeven van de natuur(compensatie-)opgaven in het gebied tussen het station en de A12. Afstemming is gezocht tussen het infraproject / de gemeente Utrechtse Heuvelrug met landgoed De Reehorst, Rijkswaterstaat (boscompensatie A12) en de provincie Utrecht (bevoegd gezag EHS). In dit bestemmingsplan is op de verbeelding aangegeven waar de aantasting van de EHS gecompenseerd wordt. Het hoofddoel is het maken van een verbinding tussen de onder de A12 aangelegde faunapassage die aansluit op de bestaande EHS richting De Reehorst. Meer informatie hierover is te vinden in de paragrafen 2.5 en 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Parkeren

Om in de parkeerbehoefte te voorzien is ten zuiden van het stationsgebouw een parkeergarage voorzien. Voor deze locatie is gekozen, omdat de afstand tot het station en de Hoofdstraat hier minimaal is, zodat het gemotoriseerd verkeer minder ver het stationsgebied in hoeft te rijden. Ook voorkomt de realisatie van een parkeervoorziening op deze locatie een nieuwe aantasting buiten de rode contour. Ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan was nog voorzien in een grotendeels ondergrondse parkeergarage met ruimte voor circa 800 parkeerplaatsen. In uw vergadering van 16 december 2013 heeft u ingestemd met een wijziging. Het wordt nu een grotendeels bovengrondse parkeergarage met ruimte voor 600 parkeerplaatsen. Meer informatie over parkeren is te vinden in de paragrafen 2.3.4 en 4.11 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Perceelontsluitingen

Het infraproject heeft gevolgen voor de ontsluiting van aangrenzende percelen, waaronder die van de historische buitenplaatsen Bloemenheuvel, Beerschoten-Willinkshof, De Reehorst, Bornia en De Breul. De reden hiervan is dat ruimte nodig is voor de ongelijkvloerse kruising en de verbreding van het spoor, de wegen en de fiets- en voetpaden. De afgelopen periode is met de eigenaren van de aangrenzende percelen overleg gevoerd over de aanpassingen. Daar zijn grote vorderingen in gemaakt. Dit neemt niet weg dat niet iedereen zich in de aanpassingen kan vinden. Vaak liggen verkeersveiligheidsoverwegingen hieraan ten grondslag. Overeenstemming is overigens niet noodzakelijk voor het bestemmingsplan. Waar het om gaat is dat de gevolgen voor de eigenaren in beeld zijn gebracht en dat die gevolgen niet onaanvaardbaar worden geacht. De percelen kunnen ook in de nieuwe situatie ontsloten worden en de aanpassingen van de historische buitenplaatsen zijn integraal afgewogen. Meer informatie hierover is te vinden in de paragrafen 2.3.5, 4.6 en 4.8 van de toelichting. Overleg met de eigenaren over de gevolgen van het project zal overigens blijven plaatsvinden.

Toegankelijkheid en veiligheid

Tijdens de behandeling van het ontwerpbestemmingsplan bent u voor het laatst geïnformeerd over de toegankelijkheid en veiligheid van het treinperron. Daarna heeft ook intensief overleg plaatsgevonden over maatregelen voor optimalisering van de toegankelijkheid, waarbij ook externe deskundigen zijn geraadpleegd. Hierbij is ook de mogelijkheid van een tweede lift aan de orde geweest. In het huidige ontwerp (Baseline 3) is het perron toegankelijk door middel van meerdere trappen en één lift. De liftcontracten van ProRail garanderen een betrouwbaarheid van 99,6 %. De verwachting is dan ook dat één lift in de toekomst voldoende is om de toegankelijkheid te kunnen garanderen mits er goede afspraken

worden gemaakt met de NS. Zodra reizigers het perron niet kunnen verlaten omdat de lift niet mocht werken kunnen ze zich melden bij de informatiezuil en op kosten van ProRail/NS doorreizen naar het volgende station en worden ze daar opgehaald met een aangepast taxibusje en alsnog teruggebracht naar station Driebergen-Zeist. In de nadere uitwerking van het ontwerp naar Baseline 4 worden desalniettemin opties open gehouden zoals een ruimte-reservering voor een tweede lift. Het realiseren van een tweede lift gaat ten koste van ruimte op het perron en in de fietsenkelder. Met name het laatste is nadelig voor de capaciteit van de fietsenstalling. Desondanks is het mogelijk om nu een ruimte-reservering te maken voor een tweede lift (met eigen stroomaansluiting) zodat deze in een veel later stadium alsnog eenvoudig aangepast kan worden. De ruimte-reservering heeft ook consequenties voor de betonnen constructie. In baseline 4 worden alleen deze kosten doorgererekend in de kostenraming. De daadwerkelijke realisatie van de 2e lift wordt niet meegenomen.

Wat betreft de veiligheid heeft overleg plaatsgevonden met de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). De VRU is akkoord met het veiligheidsrapport dat voor het bestemmingsplan is opgesteld. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Gebiedsontwikkelingen

Naast het infraproject zelf spelen er veel ontwikkelingen rond het stationsgebied.

Er wordt op dit moment gewerkt aan een integrale gebiedsvisie voor de stationsomgeving. De ontwerpvisie heeft ter inzage gelegen van 10 oktober tot en met 29 november 2013. De gebiedsvisie wordt door uw raad vastgesteld in het 2^e kwartaal van 2014 en krijgt een sturende rol voor de ontwikkelingen in het gebied. Het infraproject is een gegeven voor de gebiedsvisie. Daarnaast wordt de gebiedsvisie nauw afgestemd met de reeds lopende ontwikkelingen in het gebied (met name de locaties Stationsweg 11 t/m 15, landgoed De Reehorst en Hoofdstraat 26).

De Triodosbank wil een kantoor op landgoed De Reehorst vestigen. De gemeente wil hier positief in mee denken, maar let daarbij vooral op behoud en, waar mogelijk, versterking van de waarden in dit gebied. De initiatiefnemer heeft een principeplan ingediend, waaraan wij onder voorwaarden willen meewerken. U bent hierover recentelijk geïnformeerd via de raadsinformatiebrief van 19 december 2013.

De herontwikkeling van de locatie aan de Stationsweg 11 t/m 15 is in een ander daglicht komen te staan sinds het ontwerpbestemmingsplan. Door de aankoop door de provincie van de grond waar de bovengrondse parkeergarage is voorzien, zijn de ontwikkelmogelijkheden ter plaatse veranderd. De desbetreffende locatie heeft een kantoorbestemming. Als de eigenaar daar wil herontwikkelen in afwijking van het bestemmingsplan zal hierover overleg met ons plaatsvinden en wordt uw raad hierbij betrokken.

Voor de Hoofdstraat 26 is een participatietraject gestart om te verkennen voor welke ontwikkelingsmogelijkheden dit perceel in aanmerking komt. Ten behoeve van de ontwikkelingen op landgoed De Reehorst is op Hoofdstraat 26 een parkeervoorziening met 400 parkeerplaatsen voorzien. U bent hierover recentelijk geïnformeerd via de eerder aangehaalde raadsinformatiebrief van 19 december 2013.

Genoemde ontwikkelingen worden op elkaar afgestemd en indien aan de orde in een apart bestemmingsplan opgenomen.

