

INSPRAAK- EN OVERLEGNOTA VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST

GEMEENTE UTRECHTSE HEUVELRUG

Inhoud plan

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

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

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

De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond het station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het stationsgebied verder ontwikkelen. Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, provincie Utrecht en ProRail) om samen deze plannen in een integraal project uit te voeren.

Het ruimtebeslag van het ontwerp voor het stationsgebied wordt planologisch-juridisch verankerd in een bestemmingsplan. Het plangebied is gelegen binnen twee gemeenten, namelijk de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist. Hierdoor is het niet mogelijk om één bestemmingsplan op te stellen voor het gehele plangebied. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn namelijk enkel bevoegd om plannen voor het eigen grondgebied vast te stellen. Daarom is het bestemmingsplan opgesplitst in een plan voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug en een plan voor de gemeente Zeist. Door de gemeenten wordt hierbij wel maximaal samengewerkt, zodat de plannen naadloos op elkaar aansluiten en maximale efficiëntie wordt behaald.

De eerste fase in het bestemmingsplanproces is het voorontwerp bestemmingsplan.

Gevolgte procedure

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

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

Ontvangen vooroverleg- en inspraakreacties

In deze inspraak- en overlegnota zijn de reacties samengevat en beantwoord. Deze nota geeft daarmee een overzicht van de inspraak- en overlegreacties die ontvangen zijn tijdens de inspraakperiode. In totaal heeft de gemeente 17 brieven van verschillende insprekers ontvangen, waaronder 7 reacties van overlegpartners. Alle reacties zijn voorzien van een antwoord en per inspraakreactie is in deze inspraak- en overlegnota aangegeven of de inspraakreactie aanleiding heeft gegeven om het bestemmingsplan aan te passen.

Alle insprekers krijgen een exemplaar van de inspraak- en overlegnota opgestuurd. De inspraak- en overlegnota zal tevens op de gemeentelijke website worden geplaatst en wordt bij de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan gevoegd.

Aanpassing bestemmingsplan

Het ontwerp bestemmingsplan is aangepast op basis van de geactualiseerde (milieu)onderzoeken en het geactualiseerde ontwerp voor het stationsgebied. Met de lokale natuur- en milieugroeperingen heeft overleg plaatsgevonden over het vormgeven van de benodigde natuurcompensatie.

Naar aanleiding van de overleggen die hebben plaatsgevonden met omwonenden (en nog plaatsvinden) met betrekking tot de perceelontsluitingen zijn in dit ontwerp bestemmingsplan de voorkeursvarianten voor de perceelontsluitingen opgenomen.

Daarnaast hebben de overleg- en inspraakreacties op de volgende punten geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan:

- In de beschrijving van het plan is nadrukkelijker benoemd dat het gaat om groot openbaar belang en dat (reële) alternatieven ontbreken.
- Conform artikel 14 van het Bevb is de belemmeringenstrook van de aanwezige buisleiding ten behoeve van het onderhoud van deze buisleiding opgenomen in de regels en op de verbeelding.
- Conform artikel 14 van het Bevb is opgenomen dat een verbod geldt voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden binnen de belemmeringenstrook van de aanwezige buisleiding om graafwerkzaamheden te voorkomen.

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00116-OVW-GZS	00180	In de plantoelichting is aangegeven dat enkele planonderdelen in het verdere verloop van het planvormingsproces nog nader (definitief) worden in- en/of aangevuld. Inspreker gaat er vanuit dat binnen afzienbare tijd voldoende duidelijkheid over een aantal nog te maken keuzes zal ontstaan en dat de desbetreffende onderdelen in het ontwerp van het bestemmingsplan daadwerkelijk op adequate wijze volledig zullen zijn ingevuld. Het gaat hierbij vooral om de definitieve keuze voor de parkeervoorzieningen en de realisering van de voor het infraproject noodzakelijke natuurcompensatie in verband met de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur.	In goed overleg tussen de verschillende betrokken private ondernemingen en openbare organisaties zijn de genoemde keuzes inmiddels gemaakt. Deze onderwerpen zijn in het ontwerp bestemmingsplan nader uitgewerkt.	Nee
00116-OVW-GZS	181	Het definitieve compensatieplan zal in goed overleg met de provincie Utrecht moeten worden opgesteld.	Afstemming over het EHS-compensatieplan is doorgegaan tijdens en na de vooroverleg- en inspraakprocedure. Het EHS-compensatieplan dat in overleg is opgesteld, is opgenomen als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan.	Nee
00116-OVW-GZS	00182	Inspreker is van mening dat in de toelichting van het bestemmingsplan mogelijk nog iets nadrukkelijker inhoudelijk onderbouwd zou mogen worden dat in dit geval sprake is van een groot openbaar belang en dat (reële) alternatieven ontbreken.	In de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is in hoofdstuk 2 nadrukkelijker onderbouwd dat sprake is van groot openbaar belang en dat (reële) alternatieven ontbreken.	Ja, in de beschrijving over het plan is nadrukkelijker benoemt dat het gaat om groot openbaar belang en dat (reële) alternatieven ontbreken.
00116-OVW-GZS	00183	Inspreker verzoekt met klem om in het verdere planproces op adequate wijze aan de geplaatste opmerkingen tegemoet te komen teneinde de voortgang van het infraproject zo optimaal en voorspoedig mogelijk te kunnen doen verlopen.	In het ontwerp bestemmingsplan zijn de door de inspreker geplaatste opmerkingen uit inspraakreactie 00116-OVW-GZS meegenomen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00117-PEB-GUH	00175	Ten gevolge van de uitbreiding van de rijstroken van de Hoofdstraat zal het terras van het pannenkoekenhuis hoofdstraat 1 te Driebergen grotendeels komen te vervallen en het voorterrein zal worden geminimaliseerd. Dit zal volgens de inspreker veel verlies van omzet tot gevolg hebben.	Het verbreden van de Hoofdstraat is noodzakelijk om het verwachte verkeer te kunnen verwerken. Uitgangspunt is dat deze verbreding op een zo (sociaal) veilige, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. Het kruispunt met de Breullaan wordt met verkeerslichten geregeld. Daarbij zijn voor elke richting één of meer voorsorteerstroken nodig om het verkeer af te kunnen wikkelen. In het ontwerp zijn de wegen en fietspaden zover mogelijk van het pannenkoekenhuis gelegd, waarbij de restrictie is gehanteerd dat de monumentale panden aan de overzijde (Driebergseweg 22, 24 en 26) gespaard worden. Het verbreden van de Hoofdstraat gaat deels ten koste van de ruimte die nu nog in gebruik is als terras bij het pannenkoekenhuis. Hierover is overleg geweest met de eigenaar/inspreker. Over een lengte van ca. 37 meter is voor de verbreding een strook nodig variërend van ca. 2 tot 4 meter breed. Voor de ontsluiting van Hoofdstraat 1,3 en 5 is een strook grond van ca. 5 meter bij 60 meter zuid-oostelijk van de kavel Hoofdstraat 1 noodzakelijk (ca. 300 m²). Er vervallen 3 parkeerplaatsen op het huidige parkeerterrein. Tevens zal een recht van overpad voor Hoofdstraat 3 en 5 geregeld worden over de kavel Hoofdstraat 1. De huidige toegang van Hoofdstraat 1 vervalt voor dagelijks gebruik en wordt verplaatst naar de huidige toegang op de Breullaan. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Met een andere inrichting van het buitenterrein blijft voldoende ruimte over voor een terras. Dit neemt niet weg dat inspreker hiervan schade zou kunnen ondervinden. Daarvoor kan te zijner tijd een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. De gemeente en ProRail blijven in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00117-PEB-GUH	00178	Door de uitbreiding van de rijstroken, zal de entree van de inspreker aan de Hoofdstraat komen te vervallen.	Functioneel vervalt de huidige auto ontsluiting (in-uitrit) aan de Hoofdstraat op de grens met perceel Hoofdstraat 3-5. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De huidige toegang van Hoofdstraat 1 vervalt voor dagelijks gebruik en wordt verplaatst naar de huidige toegang op de Breullaan. Vanuit verkeersveiligheid is de huidige toegang niet te handhaven. De huidige toegang aan de Breullaan wordt daarom de hoofdontsluiting voor dit perceel. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00117-PEB-GUH	00179	Inspreker verzoekt de bestemming van het terrein uit te breiden, zodat ook een grotere kantoorontwikkeling op het terrein mogelijk zal worden.	Dit valt buiten het bestek van dit bestemmingsplan en wordt hier niet in meegenomen. Op dit moment wordt door de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, in overleg met de provincie, een gebiedsvisie voor de omgeving van het stationsgebied opgesteld. Aan de hand daarvan kan bekeken worden aan welke verzoeken medewerking kan worden verleend.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00118-BDR-GZS	00184	Inspreker vindt het zorgelijk dat er nog geen overeenstemming is bereikt met de huidige eigenaren van bedrijfspanden over amovering en verplaatsing.	Met alle eigenaren is contact opgenomen. Via overleg met de eigenaren wordt ook bekeken of verplaatsing mogelijk is en of er minnelijke overeenstemming kan worden bereikt. Indien geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, zal er onteigend moeten worden om het bestemmingsplan uit te kunnen voeren.	Nee
00118-BDR-GZS	00185	Aan dit voorontwerp moet naar mening van de inspreker een adequate visie ten grondslag liggen over de ver- en herplaatsing van de gevestigde ondernemingen.	Beide gemeenten werken aan een gebiedsvisie. De ver- en herplaatsing van ondernemingen maakt onderdeel uit van dit plan. Het proces om tot een gebiedsvisie te komen vraagt echter tijd, mede gezien de sterk gewijzigde marktomstandigheden in de laatste paar jaar. De benodigde uitbreiding van de infrastructuur bood die tijd niet. Het gefaseerd aanleggen van een nieuw station en alle omliggende infrastructuur vraagt een lange voorbereidings- en bouwtijd. Om in december 2019 in Nederland een treindienstregeling te laten rijden conform het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is het nu nodig stappen te zetten met het bestemmingsplan. Daarom wordt in het bestemmingsplan alleen ingegaan op de bedrijven op Prinsenhofpark 1-6 en aan de Stationsweg. Met de eigenaren van deze panden worden al lange tijd gesprekken gevoerd om tot een bevredigende oplossing te komen.	Nee
00118-BDR-GZS	00186	Nu er sprake is van nieuwvestiging van onder andere de Triodosbank in dit gebied, weliswaar net buiten de grenzen van dit plan vallend, vindt de inspreker het draagvlak voor dit plan onvoldoende uitgekristalliseerd. Daarnaast zien wij graag een plan in samenhang met het totale gebied en geen opgeknipte bestemmingsplannen, waardoor het overzicht ontbreekt.	Verwezen wordt naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 00185 over de gebiedsvisie. In die visie zal de toekomstige ontwikkeling van de omgeving van het stationsgebied beschreven worden. Vanuit die visie, maar ook zonder een dergelijke visie, worden ontwikkelingen op elkaar afgestemd. Als meegewerkt gaat worden aan de vestiging van de Triodosbank op landgoed De Reehorst zal hiervoor een aparte planologische procedure gevolgd worden, rekening houdend met de onderhavige planontwikkeling. Het plan is opgeknipt in twee bestemmingsplannen, omdat het voor gemeenten (juridisch) niet mogelijk is om bestemmingsplannen vast te stellen op grondgebied van andere gemeenten. Om die reden is voor beide gemeenten een eigen bestemmingsplan opgesteld.	Nee
00118-BDR-GZS	00187	In deze zone (A12 tot aan Phoenixterrein) komen tal van functies samen. Al deze functies staan in concurrentie met elkaar en moeten in samenhang en balans ontwikkeld worden. Het voorliggende bestemmingsplan doet daaraan onvoldoende recht. Waarbij het zeker de zorg van de inspreker is dat met de bedrijven en ondernemingen in het gebied nog onvoldoende afstemming en overeenstemming is bereikt over hun toekomstige positie.	Verwezen wordt naar de beantwoording van inspraakreactie nummer 00185 over de gebiedsvisie. Er is in het plan een grote integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvast infraplan gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen. Alle bedrijven in het gebied zijn geïnformeerd over de plannen. In het bijzonder met die bedrijven die ver- of herplaatst moeten worden zijn aparte gesprekken gevoerd. Deze gesprekken lopen nog steeds door met de insteek van alle partijen om hier voor start van de realisatie uit te komen.	Nee
00120-PEB-GZS	00188	In artikel 3 en 4 van het voorontwerp bestemmingsplan is de maximale bouwhoogte voor lichtmasten gesteld op 10 meter en voor bewegwijzering, camera's en flitspalen op 9 meter (op grond van artikel 10 hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid hiervan af te wijken en de hoogte te vergroten tot maximaal 10 meter). Een dergelijke hoogte maakt onevenredig veel inbreuk op het gebied alsmede de omliggende terreinen, zodat deze bouwhoogte gemaximeerd dient te worden op 7,5 meter.	Genoemde bouwregels worden als standaard gehanteerd in de gemeente. De gemeente streeft ook in dit bestemmingsplan een hoge beeldkwaliteit en hoogwaardige inpassing in het plangebied na. Niet wordt ingezien dat deze regels in dit geval leiden tot een onaanvaardbare inbreuk op de omgeving.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00120-PEB-GZS	00189	Terecht wordt in het plan de historische buitenplaats Bornia (alsmede de andere historische buitenplaatsen) een hoge cultuurhistorische waarde toegedicht, waarbij getracht dient te worden deze zoveel mogelijk te behouden en de monumentale parkaanleg in stand te houden. Het is vreemd dat bij de projectomschrijving in hoofdstuk 2.3 bij de wensen van de betrokken partijen slechts zeer summier aandacht wordt besteed aan deze buitenplaats, de huidige situatie en inrichting, alsmede de gevolgen daarop van het voorliggende plan.	Het vervallen van de perceelontsluiting voor autoverkeer vraagt om een functionele aanpassing van Landgoed Bornia. Het landgoed wordt ruimtelijk niet aangetast. Functioneel vervalt de huidige auto ontsluiting aan de Hoofdstraat. De langzaamverkeerontsluiting blijft intact. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De bestuurlijke voorkeursvariant voor de perceelontsluiting vanuit het project Stationsgebied Driebergen-Zeist is een auto-ontsluiting via de Arnhemse Bovenweg via de bestaande ontsluiting van de percelen Arnhemse Bovenweg 4 t/m 6. Vanwege de tunneltoerit kan een eventuele ontsluiting alleen nabij de perceelsgrens Hoofdstraat 3/5 gerealiseerd worden. Deze ontsluiting op de Hoofdstraat is zeer verkeersonveilig vanwege het slechte overzicht. Dit geldt ook indien de kruising met een verkeersregelinstantie wordt uitgerust. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00120-PEB-GZS	00190	Ten onrechte wordt in hoofdstuk 2.3.5 van de toelichting onder nummer 16 gemeld dat de insteek is een ontsluiting van wegverkeer te creëren over het perceel naar de Breullaan. Het landgoed heeft nadrukkelijk, zowel mondeling als schriftelijk, aan zowel ARCADIS, als ProRail kenbaar gemaakt in geen geval de ontsluiting via de Breullaan te laten lopen. Hetzelfde geldt overigens voor de objecten Hoofdstraat 3 en 5. Een veilige en directe ontsluiting op de Hoofdstraat is noodzakelijk teneinde de (historische) binding met het gebied te waarborgen, bestaande zichtlijnen en kenmerkende landschapselementen in stand te houden, alsmede vlotte en (sociaal) veilige ontsluiting te behouden.	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00189.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00120-PEB-GZS	00191	Uit de omschrijving van de plannen en bijbehorende onderzoeken blijkt dat een grote impact op de grondwaterstand en vooral de grondwaterstromen verwacht is. De aangereikte oplossingen uit de rapportage kunnen niet overtuigen dat onherstelbare schade kan worden voorkomen. Vooralsnog wordt het geplande `boombeschermingsplan` afgewacht.	In de grondwaterstudie en de bomen effect analyse die zijn uitgevoerd ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is de invloed van de verdiepte constructie op de grondwaterstanden (verdroging /vernatting) in de omgeving 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. In het contract met de aannemer zullen de monitoring en het nemen van maatregelen opgenomen worden. De initiatiefnemer zal tijdens de uitvoering er op toezien dat de monitoring ook daadwerkelijk plaats vindt en dat noodzakelijke maatregelen genomen worden.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00120-PEB-GZS	00192	Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt onvoldoende of de beoogde herinrichting van het stationsgebied en de verbreding van het spoor invloed zullen hebben op de geluidsbelasting op de woningen op het landgoed (voornamelijk Hoofdstraat 9), alsmede door extra wissels en wijzigingen in het treinverkeer grotere trillingen zullen optreden. Deze aspecten dienen nader onderzocht te worden.	Om de herinrichting van stationsomgeving Driebergen-Zeist vanuit de Wet geluidhinder mogelijk te maken is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï uitgevoerd. In deze onderzoeken is onderzocht en getoetst of de voorgenomen plannen voldoen aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Indien er sprake is van overschrijding van wettelijke grenswaarden is onderzocht of en op welke wijze (met welke maatregelen) er alsnog aan de wettelijke grenswaarden voldaan kan worden. Het onderzoek naar maatregelen is verricht conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder'. Indien maatregelen niet voldoende doeltreffend zijn kan worden overgegaan tot het aanvragen van hogere waarden. Omdat er voor het aspect railverkeerslawaaï sprake is van een zogenoemde gekoppelde sanering, geldt dat de minister van I&M bevoegd gezag is voor het vaststellen van hogere waarden vanwege railverkeer. Voor het verlenen van hogere waarden vanwege wegverkeer zijn de betreffende gemeenten het bevoegd gezag. Uit het onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï volgen pakketten met te treffen maatregelen. Met deze maatregelen worden echter niet alle toenames weggenomen. Omdat verdergaande maatregelen conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als 'niet-doelmatig' beoordeeld zijn wordt overgegaan tot het aanvragen van hogere waarden. De maximaal onthefbare waarden worden daarbij niet overschreden. Voor de woning aan de Hoofdstraat 9 dient een hogere waarde aangevraagd te worden vanwege 'wijziging spoor'. De geluidbelasting op deze woning bedraagt in de nieuwe situatie 66 dB. Uitgaande van een vereiste minimale gevelwering van 20 dB conform het Bouwbesluit, zal voor woningen met een hogere waarde vanaf 55 dB (dus ook voor Hoofdstraat 9) onderzoek naar aanvullende gevelmaatregelen verricht moeten worden. Trillingen hebben geen invloed op het perceel van de inspreker. Het perceel ligt op een afstand van ca. 150 meter van de spoorlijn en is daardoor niet gevoelig voor trillingshinder.	
00120-PEB-GZS	00193	In zijn algemeenheid wenst landgoed Bornia te benadrukken dat zij positief staat ten opzichte van een herinrichting van het stationsgebied. Indien een strook grond langs de Hoofdstraat, momenteel in eigendom van Landgoed Bornia, noodzakelijk is teneinde een deugdelijke, directe ontsluiting op de Hoofdstraat te realiseren conform het voorstel van aanwonenden, is de grondeigenaar bereid, onder nader overeen te komen condities, hieraan mee te werken. Uitsluitend een ontsluiting richting de Breullaan voor autoverkeer is echter onacceptabel.	De positieve grondhouding van inspreker ten opzichte van een herinrichting van het stationsgebied wordt gewaardeerd. Zie verder de beantwoording van inspraakreactie nummer 00189.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug **14-9-2012**

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00120-PEB-GZS	00194	Inspreker is van mening dat het belang van de reeds lang ter plaatse aanwezige historische buitenplaatsen en hun eigenaren en bewoners niet ten onder mag gaan aan de goede toegankelijkheid van het stationsgebied voor andere gebruikers.	Voor het plan is een integrale belangenafweging gemaakt. Gestreefd is en wordt naar een minimale aantasting van omliggende percelen en eigendommen, maar enige aantasting is niet te voorkomen gezien de belangen van het project. Door de herinrichting van het stationsgebied wordt een sterke verbetering van de bereikbaarheid gerealiseerd voor alle gebruikers in het gebied. De bereikbaarheid van bestaande historische buitenplaatsen en hun eigenaren en bewoners wordt optimaal gewaarborgd. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De bestuurlijke voorkeursvariant voor de perceelontsluiting voor Landgoed Bornia vanuit het project Stationsgebied Driebergen-Zeist is een auto-ontsluiting via de Arnhemse Bovenweg via de bestaande ontsluiting van de percelen Arnhemse Bovenweg 4 t/m 6. Vanwege de tunneltoerit kan een eventuele ontsluiting alleen nabij de perceelsgrens Hoofdstraat 3/5 gerealiseerd worden. Deze ontsluiting op de Hoofdstraat is zeer verkeersonveilig vanwege het slechte overzicht. Dit geldt ook indien de kruising met een verkeersregelinstallatie wordt uitgerust. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00121-BOR-GUH	00202	De voorgenomen maatregelen op De Breul zijn een ernstige aantasting van het park. Niet alleen het verkleinen van het park maar ook het verleggen van de toerit tasten het beeld en de beleving aan. De inspreker maakt daarom bezwaar tegen deze aantasting.	Er is een voorstel voor de ontsluiting van landgoed de Breul gemaakt dat uitgaat van de hoge cultuurhistorische waarden. In overleg met de eigenaar/inspreker is dit voorstel besproken. De bestuurlijke voorkeursvariant voor de perceelontsluiting voor landgoed de Breul vanuit project Stationsgebied Driebergen-Zeist voor auto-ontsluiting is een ontsluiting via de bestaande toegang via de Arnhemse Bovenweg nummers 120 tot 198. Op landgoed de Breul dient het pad tussen de nieuwe parkeerplaatsen, door landgoed de Breul te realiseren, en de kantoren in carrévorm verbreed te worden van 3 tot ca. 5 meter over een lengte van 200 meter ten behoeve van de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. De langzaamverkeersontsluiting wordt ca. 3 meter in oostelijke richting verplaatst. De huidige oprijlaan van landgoed de Breul wordt benut als twee richtingen fietspad aan de oostzijde van de Driebergseweg. Dit met het oog op de hoogwaardige landschappelijke inpassing en het toevoegen van minimale oppervlakte verhardingen. Voor de hoek Breullaan-Driebergseweg is een aangepast landschapsplan gemaakt. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00121-BOR-GUH	00203	De voorgenomen maatregelen op de Breul, verkleinen van het park en verleggen van de toerit, vinden plaats in de EHS, waar een zwaar beschermde status op ligt. De inspreker maakt daarom bezwaar tegen deze aantasting.	Het huidige kruispunt van de Hoofdstraat/Driebergseweg met de Breullaan/Odijkerweg is te klein om het verkeer in de toekomst te kunnen verwerken. Zowel het fietsverkeer als het gemotoriseerd verkeer neemt toe. De capaciteit van het kruispunt moet daarom vergroot worden. Om de monumentale panden Driebergseweg 22, 24 en 26 te sparen is de verbreding aan die zijde van de weg beperkt. Er is gezocht naar mogelijkheden om de aantasting van de Breul te voorkomen of te beperken, maar het is onvermijdelijk dat er een strook van de Breullaan aangetast wordt. Het uitgangspunt is dat dit op een zo (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoorde wijze plaatsvindt, zie ook beantwoording inspraakreactie onder nummer 00202. Vanwege de aantasting van de EHS wordt een mitigatie- en EHS-compensatieplan opgesteld. De resultaten zijn verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan en de aantasting van de EHS wordt gecompenseerd inclusief een kwaliteitstoeslag conform de regels van de Provincie. In het kader van het opstellen van het mitigatie- en EHS-compensatieplan wordt de aantasting verder in detail met de eigenaar besproken. De herinrichting van het Landgoed langs de Driebergseweg en de Breullaan zal daarna in overleg met de eigenaar worden uitgewerkt.	Nee
00121-BOR-GUH	00204	De inspreker verzoekt u om op korte termijn in overleg met ons te treden over de voortgang van de procedure. Recent heeft Het Utrechts Landschap SB4 Bureau voor Historische Tuinen, Parken en Landschappen uit Wageningen een plan laten maken voor revitalisering van het park van De Breul. Concrete aanleiding was de herinrichting van de parkeervoorziening op De Breul. De inspreker stelt voor het bureau SB4 door u wordt betrokken bij het opstellen van de cultuurhistorische verkenning en verdere planvorming.	Door inspreker genoemde medewerking ten behoeve van aanpassingen aan het landgoed wordt gewaardeerd. De herinrichting van het Landgoed langs de Driebergseweg en de Breullaan zal in overleg met de eigenaar worden uitgewerkt. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilig, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoord ingepast alternatief. Zie ook beantwoording inspraakreactie onder nummer 00202. ProRail maakt als initiatiefnemer de keuze welke adviseur zij daarbij betreft.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00122-PEB-GUH	00195	Inspreker heeft bezwaar tegen de toegang in- en uitrit pand Mc Gregor, niet weergegeven, wel iets vernomen over mogelijke verhuizing door herprofilering Hoofdstraat, maar inspreker heeft hier zeer grote bezwaren tegen gelet op o.a. de bedrijfsvoering, monumentale status van het landgoed "Bloemenheuvel" en minder toegankelijkheid.	Landgoed Bloemenheuvel met Mc Gregor wordt aangetast door het aanpassen van de perceelontsluiting aan de Hoofdstraat. In- en uitrijden vanuit richting Driebergen en Zeist blijft incidenteel mogelijk voor zwaar expeditieverkeer. De huidige auto-ontsluiting voor dagelijks gebruik vervalt. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De bestuurlijke voorkeur voor de ontsluiting vanuit het project Stationsgebied Driebergen-Zeist voor Landgoed Bloemenheuvel met Mc Gregor is ontsluiting aan de noordwestzijde via een parallel-ontsluiting bereikbaar vanaf het kruispunt Hoofdstraat, toegang Beerschoten-Willinkshof. Deze parallel-ontsluiting is uitgewerkt als een fietsstraat met gedeeld gebruik van auto's en fietsers. Voor deze variant is gekozen om het Rijksmonument Beerschoten-Willinkshof minimaal aan te tasten met maximaal behoud van bomen. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00122-PEB-GUH	00196	Inspreker heeft bezwaar tegen het mogelijk vervallen c.q. niet doorgaan van de Intercity status welke voor het bedrijf van de inspreker, personeel en klanten van essentieel belang is i.v.m. mobiliteit, bereikbaarheid, etc.	De intercity-status c.q. welke dienstregeling gereden wordt, is niet iets dat vastgelegd wordt in een bestemmingsplan en is daarmee geen onderdeel van deze procedure. Het nieuwe station is toekomstvast ontworpen: het kan alle in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor onderzochte dienstregelingsvarianten aan. Alle dienstregelingsvarianten die afgewogen zijn, met of zonder IC stop gaan overigens uit van een groei van het aantal reizigers vanwege een betere bereikbaarheid en een beter functionerend station.	Nee
00122-PEB-GUH	00197	Inspreker heeft bezwaar tegen grootschalige kantoorontwikkeling bij het station, deze is in de huidige tijd disproportioneel, zeer ongewenst en economisch tegendraads.	Kantoorontwikkeling wordt niet meegenomen in dit ontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist zal alleen het infrastructuurplan bevatten.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00122-PEB-GUH	00198	De gehele infrastructuur, aanpassing wegdelen, herprofileringen, bereikbaarheid etc. is voor de inspreker zeer onduidelijk en tot op heden dus ongewenst.	In het ontwerp bestemmingsplan is de nieuwe situatie integraal in beeld gebracht. Voor de specifieke ontsluiting van landgoed Bloemenheuvel zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De bestuurlijke voorkeur voor de ontsluiting vanuit het project Stationsgebied Driebergen-Zeist voor Landgoed Bloemenheuvel met Mc Gregor is ontsluiting aan de noordwestzijde via een parallel-ontsluiting bereikbaar vanaf het kruispunt Hoofdstraat, toegang Beerschoten-Willinkshof. Deze parallel-ontsluiting is uitgewerkt als een fietsstraat met gedeeld gebruik van auto's en fietsers. Voor deze variant is gekozen om het Rijksmonument Beerschoten-Willinkshof minimaal aan te tasten met maximaal behoud van bomen. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvast en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00122-PEB-GUH	00199	Inspreker heeft bezwaar tegen het niet integraal aanpakken van het gehele gebied als zijnde één integrale oplossing voor de totale verkeersproblematiek, bereikbaarheid, economische belangen, stedenbouwkundige invullingen, E.H.S. en andere 'grensoverschrijdende' belangen.	Beide gemeenten werken aan een gebiedsvisie. In dit plan wordt gewerkt naar één integraal eindbeeld voor de verkeersproblematiek, de bereikbaarheid, de economische belangen, de stedenbouwkundige invulling, de EHS en andere belangen. Het proces om tot een gebiedsvisie te komen vraagt echter tijd, mede gezien de sterk gewijzigde marktomstandigheden in de laatste paar jaar. De benodigde uitbreiding van de infrastructuur bood die tijd niet. Het gefaseerd aanleggen van een nieuw station en alle omliggende infrastructuur vraagt een lange voorbereidings- en bouwtijd. Om in december 2019 in Nederland een treindienstregeling te laten rijden conform het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is het nu nodig stappen te zetten met het bestemmingsplan. Er is in het plan een grote integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvast "stationslandgoed" gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen.	Nee
00122-PEB-GUH	00200	Het bevreemd de inspreker dat een gebied als 'Antropia' (toekomstige locatie voor grootschalige kantoor-nieuwbouw ca. 30.000 m2 t.b.v. de Triodos Bank), landgoed 'Bloemenheuvel' (Mc Gregor), Hockeyclub Shinty en het gebied van de 'Overtuin' (van Mc Gregor) niet in het geheel meegenomen worden. Inspreker maakt hier ernstig bezwaar tegen en is van mening dat men hier met een integraal plan dient te komen voor het gehele gebied tussen het Station en de A12.	Beide gemeenten werken aan een gebiedsvisie, vanaf de A12 tot aan het Phoenixterrein. Het proces om tot een gebiedsvisie te komen vraagt echter tijd, mede gezien de sterk gewijzigde marktomstandigheden in de laatste paar jaar. De benodigde uitbreiding van de infrastructuur bood die tijd niet. Het gefaseerd aanleggen van een nieuw station en alle omliggende infrastructuur vraagt een lange voorbereidings- en bouwtijd. Om in december 2019 in Nederland een treindienstregeling te laten rijden conform het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is het nu nodig stappen te zetten met het bestemmingsplan. In dit bestemmingsplan is de nieuwe situatie voor het stationsgebied en de bijbehorende infrastructuur integraal in beeld gebracht. Andere ontwikkelingen dan het infraproject worden via een aparte planologische procedure mogelijk gemaakt.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00201	Inspreker verzoekt om het plan dusdanig aan te passen dat de kantoorpanden aan het adres Princenhofpark 1-6 gehandhaafd kunnen blijven, althans de keuze om deze panden weg te bestemmen beter te onderbouwen.	Het ontwerp van het nieuwe station betreft ondermeer een uitbreiding naar 4 sporen en verbreding van de Hoofdstraat, een uitbreiding van het busstation en een bijna verdubbeling van het aantal parkeerplaatsen. 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 is en met welke lijennet en met welke frequenties deze vraag ingevuld kan worden. 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. De uitvoering als halte is geen noodzaak, maar biedt extra flexibiliteit en vraagt geen extra ruimte. 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. In aanvulling daarop het volgende. Aan de noordzijde van het station is gepoogd het busstation verdiept aan te leggen op de ruimte van de huidige parkeerplaats, met het sparen van pand Princenhofpark 1-6. Het bleek hier niet mogelijk de haltes en bufferplaatsen 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 Breullaan. Dit is vanuit de verkeersafwikkeling en vanuit de verkeersveiligheid een ongewenste situatie. Om het complete busstation in te passen was meer ruimte nodig. Om een betere inpassing te krijgen (passender bij de Stichtse Lustwarande), een betere en veiligere verkeersafwikkeling te realiseren en kosten te besparen is daarom 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.	Nee
00123-PEB-GZS	00208	In de plantoelichting (par. 2.5) wordt melding gemaakt van een `mitigatie-compensatieplan` dat in de winterperiode van 2011 zou worden opgeleverd en toegevoegd zou worden aan het ontwerp bestemmingsplannen. Onduidelijk is waarom dit plan niet al kon worden verwerkt in het voorontwerp.	Op een aantal percelen was niet tijdig toestemming verkregen om onderzoek te doen. Een groot deel van het onderzoek is seizoensgebonden. Door de uitloop van dit veldwerk kon het mitigatie- en EHS-compensatieplan niet eerder opgesteld worden. Voor het ontwerp bestemmingsplan is een mitigatie- en EHS-compensatieplan opgesteld. De uitwerking van EHS beleid en compensatie maken, naast de Flora- en faunawet, onderdeel uit van deze rapportage.	Nee
00123-PEB-GZS	00209	Inspreker heeft er bijzondere twijfels bij of het noodzakelijk is om op de locatie van de kantoorpanden op de locatie Princenhofpark 1-6 een busstation (of andere voorziening) te realiseren. Als logisch gevolg daarvan betwijfelt zij ook of het noodzakelijk is om deze kantoorpanden weg te bestemmen ten behoeve van het busstation en daarmee ook of dit wel rechtmatig is.	De onderzochte mogelijkheden voor de inpassing van het busstation en als gevolg daarvan de noodzaak voor het wijzigen van de bestemming van de percelen ter plaatse van het pand Princenhofpark 1-6 zijn beschreven in het antwoord op vraag 201.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug **14-9-2012**

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00210	In de plannen is ervoor gekozen om het station te herontwikkelen op de huidige locatie. De inspreker trof voor deze keuze geen onderbouwing aan in de plantoelichting. Dat is opvallend omdat het station naar haar opvatting ook meer westwaarts (ca. 250 meter) gerealiseerd kan worden wat enerzijds resulteert in een kwalitatief beter plan en anderzijds geen of minder offers vraagt van de ter plaatse gevestigde belanghebbenden.	In 2007 is in het kader van dit project door het bureau MUST Stedebouw een visie voor ruimtelijke modellen voor het stationsgebied opgesteld. Een van de modellen ging uit van een verschuiving van het station van ca. 200 meter westwaarts. Op basis van de modellen is naar voren gekomen dat het essentieel is het station aan te laten sluiten bij de vervoerstromen die voor verreweg het grootste deel gekoppeld zijn aan de Hoofdstraat als tussen Driebergen en Zeist. Naar aanleiding van het onderzoek is als kernwaarde aangemerkt: "Optimaliseren van de integrale functionaliteit van de vervoersknoop door deze compact en zichtbaar vanaf de Hoofdstraat vorm te geven. Dit betekent een ligging dicht bij en oriëntatie op de Hoofdstraat (korte loop- en rijroutes)" (Richtinggevende uitspraak 5). Daaruit is als bouwsteen benoemd: "Het station wordt, geleid op het functioneren van de OV-knoop, bij de Hoofdstraat gepositioneerd, waarbij de oriëntatie richting Driebergen en Zeist gelijkwaardig is" (Richting gevende uitspraak 9). Tevens is besloten "Voor de perronligging is gekozen voor de perrons op de huidige locatie, met een "schuifmarge" van ca. 60 m naar beide zijden (marge is orde van grootte)." De richtinggevende uitspraken zijn in 2007 door beide gemeenteraden vastgesteld als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het project. Inspreker geeft een aantal voordelen aan die zij ziet voor het verschuiven van het station met ca. 250 meter in westelijke richting. Bij deze verschuiving komt het station aan de Odijkerweg te liggen in plaats van aan de Hoofdstraat. Het ontwerp is ten opzichte van 2007 verder uitgewerkt. De hierbij verkregen inzichten versterken de keuze voor een ligging bij de Hoofdstraat. Specifiek kunnen de volgende aspecten benoemd worden. (1) de locatie bij de Odijkerweg kent eveneens bebouwing aan beide zijden van het spoor. Er is ook hier niet voldoende ruimte om zonder aantasting van belangen van derden het station met alle bijbehorende functies te realiseren. De looproutes zijn in het huidige ontwerp zeer kort. Veel kortere looproutes zijn op de voorgestelde locatie nauwelijks mogelijk. Veel routes voor voetgangers, fietsers, minder validen, auto's, taxi's en bussen vanuit Zeist en Driebergen worden juist langer. Dit betekent meer reistijd en meer verkeersstromen door het stationsgebied. Het is waarschijnlijk dat de Stationsweg en/of de Odijkerweg hiervoor moet worden verbreed, wat ook invloed heeft op omliggende percelen. De sterke en historische relatie van het station met de Hoofdstraat wordt bij verschuiving van het station losgelaten. (2) De aantasting van De Reehorst, Bornia en de Breul is met deze verschuiving nauwelijks te beperken. Alleen de aantasting van de noordrand van De Reehorst kan bespaard worden. De oostrand van De Reehorst, de randen van De Breul en de ontsluiting van Bornia worden aangetast door de wegverbreding die ook bij verplaatsing van het station nodig is. (3) In tegenstelling tot wat inspreker aangeeft, houdt het plan voor het station Driebergen-Zeist rekening met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), al of niet met een IC stop. In geen van de onderzochte dienstregelingsmodellen voor PHS is het nodig alle sporen van perrons te voorzien. (4) In tegenstelling tot wat inspreker aangeeft, kan het viaduct over de verdiept liggende Hoofdstraat niet smaller worden gemaakt. De Hoofdstraat dient verbreed te worden om het verkeer te kunnen afwikkelen, ongeacht de locatie van het station. De stationsfuncties onder het spoor verschuiven richting Odijkerweg, waar een tweede onderdoorgang nodig is. (5) zoals inspreker aangeeft hoeft verschuiving geen belemmering te zijn voor de inpassing van het keerspoor. Samenvattend kan gesteld worden dat het ruimtebeslag wordt verschoven naar een plek waar eveneens weinig ruimte is, dat de afstanden voor het verkeer groter worden, er meer verkeer door het stationsgebied zal rijden en de herkenbaarheid van het station Driebergen-Zeist aan de Hoofdstraat zal verdwijnen. De voorgestelde verschuiving is daarmee zeker geen verbetering van het plan."	Nee
00123-PEB-GZS	00211	Naar oordeel van de inspreker kan bij een ontwikkeling die zo ingrijpend is als de onderhavige niet gesproken worden van een zorgvuldige voorbereiding of goede ruimtelijke ordening als er niet -kenbaar- onderzoek is gedaan naar (westelijker gelegen) alternatieven.	Zie hiervoor het antwoord op vraag 00210. Het westelijker alternatief is een minder goede oplossing dan het voorgestelde plan.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug 14-9-2012

Nummer hoofd- inspraakreactie	Nummer sub- inspraak reactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00213	Inspreker begrijpt niet goed waarom de keuze is gemaakt om het busstation op haar perceel te realiseren en meent dat die keuze onvoldoende is gemotiveerd, omdat: - onvoldoende is onderbouwd waarom het busstation veel groter moet worden dan in de huidige situatie; - er verschillende alternatieven zijn om het busstation te realiseren zonder dat de panden van de inspreker daarvoor hoeven wijken; - er geen belangenafweging lijkt te zijn gemaakt tussen enerzijds het algemeen belang bij realisering van het busstation en anderzijds het belang van de inspreker bij handhaving van haar kantoorgebouwen.	Zie voor de motivering van de omvang en de ligging van het busstation het antwoord op vraag 201. Bij het zoeken naar een oplossing voor het busstation is maximaal gestreefd naar het zo min mogelijk aantasten van de landgoederen én het handhaven van de de kantoorgebouwen. Mede omdat ook de insprekers hebben aangegeven de voorkeur te hebben voor het behouden van het pand op de huidige locatie boven het verkopen daarvan. Met ontwerpvarianten is gezocht naar mogelijkheden om dit te bereiken. Uiteindelijk is daarbij de conclusie getrokken dat het handhaven van het pand Princenhofpark 1-6 niet mogelijk was.	Nee
00123-PEB-GZS	00214	Inspreker betwijfelt of er wel behoefte is aan tien bushaltes en vraagt zich af waarom niet kan worden volstaan met een kleiner busstation. Uit de plantoelichting blijkt niet waar om er behoefte zou bestaan aan een verdubbeling van het aantal haltes (bufferplaatsen meegerekend). Inspreker begrijpt uit het verkeerskundig advies van ARCADIS dat ook geen specifiek onderzoek naar de toekomstige capaciteitsbehoefte voor het busstation is verricht. Derhalve is deze keuze naar opvatting van de inspreker onvoldoende onderbouwd.	De grootte van het busstation is bepaald op de reizigersprognoses. De consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (BRU en Provincie Utrecht) hebben onderzocht welke lijnvoering en welke dienstregelingen in de toekomst nodig zullen zijn. Dit leidt tot meer bussen dan nu. In de huidige situatie knelt het busstation met 6 haltes (zonder uitstaphalte, zonder buffer) al op diverse momenten in de spits. In de toekomst zullen er op diverse momenten 8 bussen halteren om mensen in- en uit te laten stappen. Vandaar 8 instaphaltes. De 9e halte is feitelijk een rijstrook waar bussen kunnen doorrijden naar de uitstaphalte of de bufferplaatsen. Om flexibel te zijn wordt deze strook als halte uitgevoerd. Mede hierdoor kan het busstation ook gebruik worden voor treinvervangend vervoer bij storingen.	Nee
00123-PEB-GZS	00218	Het plan voorziet in de realisatie van grote groenpartijen bij het busstation. Deze keuze is niet (voldoende) onderbouwd.	Hoofduitgangspunt voor de herinrichting van het stationsgebied inclusief busstation is een hoogwaardige landschappelijke en duurzame inpassing. De groenpartijen op het busstation dragen hier in hoge mate aan bij. Hiervoor is een integraal plan ontwikkeld op basis van de verkeerskundige, functionele en ruimtelijk landschappelijke eisen met een zeer compact ruimtebeslag. Voor het ontwerp is de busfunctie maatgevend geweest. Op basis van het aantal benodigde haltes en bufferplaatsen is het busstation ontworpen. De rijcurven van de bussen bepalen de benodigde bogen. De inrit van het busstation is op één plaats en de uitrit op twee plaatsen geconcentreerd wat de opstelruimte op het bussenplein beperkt. Om het bussenplein zijn de loopzones gecreëerd en is het hoogteverschil met het station overbrugd. Deze ontwerpstappen resulteren in het op de plankaarten weergegeven busstation. Dit busstation is alleen inpasbaar als het gehele pand Princenhofpark 1-6 wordt gesloopt. Omdat dit nodig is blijven ruimtes over die ruimte bieden aan een groene inpassing die de kwaliteit van het stationsgebied in sterke mate verhoogd en past bij de Stichtse Lustwarande. De grote groenpartijen bij het busstation zijn dus mogelijk geworden op de reststroken die overblijven nadat het busstation op het perceel Princenhofpark 1-6 is ingepast.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00219	Indien het busstation kleiner wordt uitgevoerd dan kan in elk geval één kantoorpand van de inspreker behouden blijven. Bovendien maakt een kleinere uitvoering het wellicht mogelijk dat het busstation op een geheel andere locatie is te realiseren waardoor beide kantoorpanden behouden kunnen blijven. Van de colleges mag worden verwacht dat er zorgvuldig onderzoek wordt gedaan naar de vraag of het mogelijk is om één of beide panden te behouden. Dit is niet gebeurd. Dit illustreert dat er geen sprake is van een deugdelijk voorbereid plan dat gereed is om in procedure te worden gebracht.	Er is zorgvuldig onderzocht waarom niet een deel van het pand Princenhofpark gespaard kan worden. In de antwoorden op vraag 201 en 214 is beargumenteerd waarom het busstation niet kleiner kan en waarom het gehele perceel benodigd is.	Nee
00123-PEB-GZS	00221	Uit de voorontwerp bestemmingsplannen blijkt niet dat onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden van een dynamisch busstation. Ook dit is naar opvatting van de inspreker een gemiste kans, omdat ook de keuze voor een dynamisch busstation kan leiden tot een kwalitatief beter plan dat geen of minder offers vraagt van de ter plaatse gevestigde belanghebbenden.	Door de consessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (BRU en Provincie Utrecht) is gekeken naar het concept van een dynamisch busstation. Het geschetste concept van het busstation met 8 instaphaltes, een uitstaphalte en 2 bufferplaatsen gaat al uit van een minimale tijd van de bussen op de haltes. Op een aantal momenten in het spitsuur zijn er 8 bussen op de instaphaltes. Ook bij een dynamische toewijzing van de bussen aan de haltes zullen er op hetzelfde moment 8 bussen halteren. Een dynamisch busstation leidt derhalve niet tot minder haltes, dus ook niet tot een kleiner busstation. Daarnaast is een dynamische toewijzing van de haltes voor de reiziger onoverzichtelijk. Reizigers waarderen over het algemeen een vaste halte voor een lijn duidelijk hoger, omdat dit voorspelbaarder is.	Nee
00123-PEB-GZS	00222	Inspreker vraagt zich af waarom het busstation op de locatie van de kantoorpanden op het adres Princenhofpark 1-6 is voorzien en niet op een andere locatie.	In het antwoord op vraag 201 is beargumenteerd waarom het busstation op de locatie van het perceel Princenhofpark 1-6 is voorzien.	Nee
00123-PEB-GZS	00223	Als gedegen onderzoek gedaan wordt naar de behoefte van blijkt daaruit vermoedelijk dat het busstation met minder haltes toekan en bovendien kan een verkleining waarschijnlijk worden gerealiseerd door gebruik te maken van een dynamisch busstation en door minder landschapselementen te realiseren. Daarmee wordt niet alleen het private belang van de inspreker en de gebruikers van de kantoorpanden op de locatie Princenhofpark 1-6 gediend, maar ook het publieke belang om niet onnodig kostbare ruimte op te offeren aan bushaltes en perronnen.	In de antwoorden op vraag 00201 en 00214 is beargumenteerd waarom het busstation niet kleiner kan en waarom het gehele perceel benodigd is. In het antwoord op vraag 00218 is beargumenteerd waarom niet de landschapelementen de benodigde ruimte hebben bepaald, maar waarom dit juist het busstation is geweest. In het antwoord op vraag 00221 is beargumenteerd waarom een dynamisch busstation geen verkleining van het busstation bewerkstelligd. Bij de ontwikkeling van het plan is zondermeer duidelijk geweest dat met de keuze voor de ligging van het busstation de belangen van de eigenaren en huurders van het pand Princenhofpark 1-6 geschaad worden. Mede om die reden is al tijdens de ontwikkeling van het plan meermalen overleg gevoerd met de eigenaren en huurders om tot een bevredigende oplossing voor alle partijen te komen. De bestuurders zijn van mening dat het plan zoals opgenomen in het bestemmingsplan het meest recht doet aan alle belangen die bij dit project een rol spelen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00224	Uit de projectnota (par. 3.5) en het rapport Baseline 3 (par. 4.7) begrijpt de inspreker dat in de plannen is voorzien in de realisering van een parkeergarage direct ten zuiden van het station voor 800 auto's. Uit het voorontwerp bestemmingsplan blijkt dit echter niet. Op het betreffende perceel ligt de bestemming 'Verkeer' met de nadere aanduiding 'Gemengd' maar uit de planregels (art. 3 van de planregels van Utrechtse Heuvelrug) blijkt niet dat onder deze bestemming ook (gebouwde) parkeervoorzieningen zijn toegestaan (het artikel bevat geen bepalingen over de aanduiding 'Gemengd'). Derhalve vraagt de inspreker zich af of de parkeergarage nog steeds onderdeel vormt van het plan. Zij verzoekt dit te verhelderen.	Ten tijde van het opstellen van het voorontwerp bestemmingsplan was het nog onduidelijk op welke locatie het benodigde aantal parkeerplaatsen (800) zou worden opgelost. Inmiddels is besloten het parkeren op te lossen op de locatie direct ten zuiden van het station. Op deze locatie wordt voorzien in een parkeeroplossing voor de benodigde 800 parkeerplaatsen voor het infraplan. Dit is ook als zodanig opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.	Nee
00123-PEB-GZS	00225	Inspreker merkt op dat in de oorspronkelijke plannen sprake was van de mogelijke realisering van kantoren boven de parkeergarage. Dit blijkt niet uit het voorontwerp bestemmingsplan. Wat is de status van deze plannen?	Kantoorontwikkeling wordt niet meegenomen in dit ontwerp bestemmingsplan. Voor kantoorontwikkeling op de locatie van de parkeergarage voor het infraproject zal een aparte bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist bevat alleen het infrastructuurplan.	Nee
00123-PEB-GZS	00226	Inspreker vraagt zich af of er wel behoefte is aan nieuwe kantoorruimte rond het station Driebergen-Zeist, zij verzoekt dit te verduidelijken.	Kantoorontwikkeling wordt niet meegenomen in dit ontwerp bestemmingsplan. Voor kantoorontwikkeling op de locatie van de parkeergarage voor het infraproject zal een aparte bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist bevat alleen het infrastructuurplan.	Nee
00123-PEB-GZS	00227	In de plantoelichting dient een toelichting te worden gegeven omtrent de economische uitvoerbaarheid van de bestemmingsplannen (zie art. 3.1.6 lid 1 onder f Bro). In de plantoelichting staat dat 'alle partijen budget beschikbaar zouden hebben gesteld', binnen welk budget de herontwikkeling van het stationsgebied kan plaatsvinden. Hiermee is echter niet voldaan aan de verplichting ex art. 3.1.6 lid 1 onder f Bro omdat daarmee nog geen inzicht is geboden in welke afspraken precies zijn gemaakt, welke partij wat betaalt, hoe hoog de totale kosten zijn voor de ontwikkeling van het plan en of deze kosten gedekt zijn. Naar opvatting van de inspreker dient een dergelijk inzicht alsnog te worden verschaft, bijvoorbeeld door de financiële onderbouwing openbaar te maken.	De paragraaf economische uitvoerbaarheid is in het ontwerp-bestemmingsplan aangevuld.	Nee
00123-PEB-GZS	00228	Inspreker vraagt zich af of de bestemmingsplannen exploitatieplanplichtig zijn en zo ja, of de gemeente deze exploitatieplannen gaat vaststellen. Voor zover de gemeente als alternatief voor een exploitatieplan voornemens zou zijn om een anterieure overeenkomst met één of meer partijen te sluiten, dient ook inzicht te worden verschaft in (de inhoud van) die overeenkomst.	Vooralsnog wordt uitgegaan van het sluiten van (anterieure) overeenkomst(en). Mocht dit niet lukken, dan zal worden overgegaan tot onteigening. Er is dus geen exploitatieplan-plicht.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Numer hoofd-inspraakreactie	Numer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00123-PEB-GZS	00229	Inspreker is van mening dat er geen sprake is van een deugdelijk voorbereid plan dat gereed is om in procedure te worden gebracht. Integendeel, ten aanzien van een aantal keuzes zijn voor de hand liggende alternatieven voorhanden die kwalitatief beter zijn, uitvoerbaar zijn en die geen of minder offers vragen van de ter plaatse gevestigde belanghebbenden, zoals de inspreker. Zolang er geen deugdelijk onderzoek is gedaan naar deze alternatieven kan van een zorgvuldige voorbereiding niet worden gesproken en is aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening niet voldaan.	De gemeenten hebben ervoor gekozen om de planontwikkeling open en transparant te laten plaatsvinden, waarbij zij omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid willen geven in te spreken op de planvorming. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan, waarop inspraak mogelijk is, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit biedt de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties nog zaken te wijzigen in het ontwerp en in de planvorming. Het ontwerp bestemmingsplan heeft een definitieve vorm, waarbij ook alle onderzoeken zijn uitgevoerd op het niveau dat noodzakelijk is voor het ontwerp bestemmingsplan en voor het gehele plangebied.	Nee
00124-PEB-GUH	00205	Ten gevolge van het onderhavige bestemmingsplan en meer in het bijzonder de verbreding van de Hoofdstraat, zal de ontsluiting c.q. de inrit van de woning aan de Hoofdstraat 5, voor wat betreft het autoverkeer, aan de Hoofdstraat komen te vervallen. Als alternatief wordt verwezen naar de tekening op pagina 26 en de tekst op pagina 28 van het bestemmingsplan alwaar wordt uitgegaan van een ontsluiting op de Breullaan. De door inspreker vertegenwoordigde cliënten kunnen zich met eerdergenoemd alternatief niet verenigen. Op grond van het burgerlijk wetboek hebben cliënten het recht op een uitweg c.q. een noodweg van hun woning. Het spreekt dan ook voor zicht dat uw College niet gerechtigd is de toegang tot de woning van cliënten eenzijdig teniet te doen. Door uw College wordt een voorstel gedaan voor wat betreft een alternatieve ontsluiting van het perceel van cliënten. Een ontsluiting op de Breullaan. Een alternatief dwars door de tuin van cliënten, met als gevolg verlies aan eigendom, privacy, schade, sociale veiligheid, etc etc. Een voorstel dat voor cliënten grote financiële schade en verlies aan woongenot tot gevolg heeft, waarvan tevens geen financiële compensatie wordt aangeboden. Een voorstel dat voor cliënten onaanvaardbaar is. Te meer er andere alternatieven denkbaar zijn welke minder verstreckende gevolgen heeft voor het eigendom van cliënten, en waarin in casu geen aandacht wordt geschonken dan wel waaraan voorbij wordt gegaan.	Functioneel vervalt het dagelijks gebruik van de huidige auto-ontsluiting (in-uitrit) aan de Hoofdstraat 3-5. Inrijden vanuit richting Driebergen en uitrijden richting Zeist blijft incidenteel mogelijk. Vanuit verkeersveiligheid is de huidige toegang niet te handhaven. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. De huidige toegang van Hoofdstraat 3-5 vervalt voor dagelijks gebruik en wordt verplaatst naar de huidige toegang van perceel Hoofdstraat 1 op de Breullaan. De huidige toegang aan de Breullaan wordt daarom de hoofdontsluiting de percelen Hoofdstraat 3-5. Voor de ontsluiting van Hoofdstraat 3 en 5 is een strook grond van ca. 5 meter bij 60 meter zuid-oostelijk van de kavel Hoofdstraat 1 noodzakelijk (ca. 300 m2). Via deze strook zijn in de noordwesthoek van de huidige tuin van perceel Hoofdstraat 5 ca. 4 parkeerplaatsen te bereiken. Hierdoor wordt de tuin op deze plek ca. 50 tot 60 m2 verkleind. Tevens zal een recht van overpad voor Hoofdstraat 3 en 5 geregeld worden over de kavel Hoofdstraat 1. De nieuwe ontsluiting zorgt voor de mogelijkheid om de huidige tuin van Hoofdstraat 5 met 80 tot 90 m2 te vergroten aan de zuid-oostzijde. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00124-PEB-GUH	00206	Inspreker wijst op het feit dat de bewuste nieuwe ontsluiting van hoofdstraat 5, is gelegen in de EHS Provincie Utrecht, in welk kader zij zich afvragen in hoeverre aldaar een openbare weg mag worden aangelegd geschikt voor auto en vrachtverkeer.	Zie ook beantwoording inspraakreactie nummer 00205. De gekozen perceelontsluiting levert geen aantasting van de EHS structuur op. Los hiervan is het toegestaan, op grond van het huidige bestemmingsplan dat vigerend is en blijft voor deze locatie, dat hier een nieuwe ontsluiting kan worden gerealiseerd. In het algemeen zijn ook in de EHS ontwikkelingen mogelijk, mits daartoe compensatie uitgevoerd wordt. In het mitigatie- en compensatieplan wordt uitleg gegeven over hoe compensatie in het kader van de EHS-regelgeving door het project plaatsvindt. Het gaat er hierbij om dat de functionaliteit en robuustheid van de EHS gewaarborgd blijft. De compensatie zoals beschreven in dit plan is afdoende voor het gehele project. Dit plan is als bijlage bijgevoegd bij het ontwerp bestemmingsplan.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00124-PEB-GUH	00207	De inspreker wijst op het feit dat de nieuwe ontsluiting van het perceel geen onderdeel uitmaakt van het onderhavige bestemmingsplan procedure en er dus ook op dit punt geen garantie c.q. duidelijkheid bestaat over de aanleg van de bewuste weg.	De ontsluiting is mogelijk op grond van het geldende bestemmingsplan. Het project voor het stationsgebied heeft de plicht om de ontsluiting te garanderen. Perceelontsluitingen zijn ruimtelijke en financieel in het project opgenomen.	Nee
00124-PEB-GUH	00212	Inspreker vraagt zich af waarom de Hoofdstraat zo breed moet worden (6 rijstroken) terwijl de weg vrijwel direct na de kruising met de Breullaan weer gewoon 2-baans wordt net als nu. Ook de breedte van de fietspaden links en rechts is royaal (wensmaat 4 meter). Wanneer de Hoofdstraat ter hoogte van het perceel (Hoofdstraat 5) wat smaller zou zijn, is wellicht een groot deel van het probleem opgelost.	De infrastructuur rondom het Stationsgebied is een uitwisselpunt van meerdere grote conflicterende verkeersstromen en modaliteiten. Om deze stromen voldoende te kunnen afwikkelen zijn op de kruispunten meerdere voorsorteerstroken nodig. Bij de VRI-geregelde kruispunten zijn twee rechtdoorgaande stroken wenselijk. Vanwege de kort op elkaar liggende kruispunten is ook het tussenliggende wegvak dubbel uitgevoerd, waardoor onnodig wisselen van rijstroken uitblijft, waardoor een homogener en veiliger verkeersbeeld ontstaat. Om voldoende ruimte te geven aan overstekende fietsers over de Breullaan heen, is er voor gekozen om een los vak voor rechtsaf verkeer aan te brengen. Het niet opnemen van deze strook (maar het koppelen aan de doorgaande stroken), gaat ten koste van de veiligheid van de overstekende fietsers.	Nee
00124-PEB-GUH	00215	Indien ontsluiting van perceel Hoofdstraat 5 via de Breullaan de enige oplossing is, dan dient de toegangsweg wel uit te komen op het zogeheten mandelige perceel (kadastrale aanduiding: A1701).	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00205.	Nee
00124-PEB-GUH	00216	Ontsluiting via de tuin (van Hoofdstraat 5) is niet acceptabel om de volgende redenen: - Verlies van privacy. Wanneer de toegang van een of beide woningen via de tuin loopt is de privacy weg. Omdat bewoners regelmatig met groepen mensen gebruik maken van de tuin als locatie voor bijeenkomsten is dit verlies van privacy niet acceptabel. - De tuin wordt makkelijker toegankelijk waardoor de kans op ongewenst bezoek toeneemt. - De tuin gaat nu naadloos over in het bos van Bornia en maakt daar als het ware visueel deel van uit. Elke wijziging aan de erfgrans met Bornia tast de waarde van de tuin aan.	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00205.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug **14-9-2012**

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00124-PEB-GUH	00217	Inspreker is bereid tot overleg teneinde tot een goede oplossing van de ontsluiting van Hoofdstraat 5 te komen. In dat verband wijst inspreker er op dat hun voorkeur uit gaat naar de aanleg van een fiets-/ventweg parallel aan de Hoofdstraat waarop vervolgens hun woning en dat van de burens kan worden ontsloten. Daarnaast zijn nog twee alternatieven genoemd in bijgevoegde stukken. Alternatief beschreven in de brief 30 januari 2012. "Ontsluiting via het mandelige perceel voorgesteld met schets. Met de volgende uitgangspunten: - instandhouding van zoveel mogelijk bomen. - gezamenlijk gebruik van de weg met de percelen hoofdstraat 3, 5, en 9. - voorgesteld trace maakt het mogelijk met een wat grotere auto ook achteruit te rijden richting de woningen. Aandachtspunt: ontsluiting moet geschikt zijn voor vrachtauto's (bakwagens). Vanwege de activiteiten van bewoners. Wellicht is voor grotere auto's de toegang aan de Hoofdstraat in stand te houden. Deze auto's komen slechts een paar keer per jaar en zouden dan vanaf de richting Driebergen komend het erf op kunnen en richting Zeist er weer vanaf. Daarnaast moeten vele zaken meegenomen worden zoals toegangshekken, verlichting bosweg vanwege sociale veiligheid." Ook een alternatief zoals beschreven in bijlage is voor cliënten een aanvaardbare oplossing. "Alternatief betreft een ontsluiting via een gezamenlijke inrit voor percelen hoofdstraat 3, 5 en 9 direct op de Hoofdstraat."	Door inspreker getoonde bereidheid tot medewerking ten behoeve van aanpassingen aan het perceel worden gewaardeerd. Zie verder beantwoording inspraakreactie onder nummer 00205.	Nee
00125-BOR-GZS	00232	Insprekers vragen zich af of het voorontwerp gezien het ontbreken van tal van (aanvullende) gegevens thans wel rijp is voor de inspraak, aangezien er nu de kans bestaat dat op basis van het beschikbaar komen van aanvullende gegevens er nog wezenlijk wijzigingen in de Projectnota (lees: projectplan) en dus het bestemmingsplan dienen te worden uitgevoerd.	De gemeenten hebben ervoor gekozen om de planontwikkeling open en transparant te laten plaatsvinden, waarbij zij omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid willen geven in te spreken op de planvorming. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan, waarop inspraak mogelijk is, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit biedt de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties nog zaken te wijzigen in het ontwerp en in de planvorming. Het ontwerp bestemmingsplan heeft een definitieve vorm, waarbij ook alle onderzoeken zijn uitgevoerd op het niveau dat noodzakelijk is voor het ontwerp bestemmingsplan en voor het gehele plangebied. Op het ontwerp bestemmingsplan kunnen belanghebbenden hun zienswijzen inbrengen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00233	Op basis van de gegeven onderzoeken, evenals gegeven relevante (beleids)kaders, zijn de insprekers van mening dat de plannen thans te grootschalig zijn, waardoor feitelijk een onevenredige aantasting van de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt. In die zin zijn de insprekers van mening dat eerst nog naar meer natuur- en milieuvriendelijke alternatieven dient te worden gekeken alvorens de plannen verder in ontwikkeling worden genomen.	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. Voor Driebergen-Zeist betekent dit dat er een inhaalvoorziening op het spoor komt en dat de beide overwegen (Hoofdstraat en Odijkerweg) vervangen worden door één ongelijkvloerse oplossing. Daarnaast is er de autonome groei van het verkeer. De Hoofdstraat-Driebergseweg is - mede door de gelijkvloerse overweg - niet in staat het verkeer te verwerken. Uitbreiding van de capaciteit is noodzakelijk. De fietsenstallingen hebben niet voldoende capaciteit en liggen niet logisch ten opzichte van de fietsroutes. Daardoor zijn delen van de stallingen overvol. De parkeercapaciteit is onvoldoende, waardoor er een grote parkeerdruk ontstaat op de omliggende bedrijfsterreinen en landgoederen. 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 gecompenseerd worden, maar wordt waar mogelijk beperkt. Het verder onderzoeken van alternatieven (waaronder een MER) heeft voor de besluitvorming geen meerwaarde, aangezien er geen reële alternatieven zijn die geen aantasting tot gevolg hebben. Er is in het plan een grote integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvast "stationslandgoed" gemaakt. Hierin is zoveel als mogelijk geanticipeerd op actuele en mogelijke gebiedsontwikkelingen. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht en worden gecompenseerd. In de herinrichting van het gebied zijn dit leidende uitgangspunten.	Nee
00125-BOR-GZS	00234	Op basis van de gegeven onderzoeken is het voor de insprekers onduidelijk of het ontbreken van veel bomen met holten op de buitenplaats Bornia daarmee samenhangt of nu wel of niet door de betreffende eigenaar toestemming tot het betreden van het terrein voor het uitvoeren van het benodigde natuuronderzoek was gegeven.	Toestemming tot betreding door de eigenaar is voor Bornia pas op een later tijdstip verleend. De relevante bomen binnen bereik van de ontwikkeling zijn opgenomen in de Master-Bomen Effect Analyse. In het boomonderzoek is de principiële kwestie leidend welke bomen (mogelijk) behouden kunnen blijven, welke bomen moeten wijken en hoe dit gecompenseerd kan worden. De ecologische waarde van bomen is belangrijk maar moet via het ecologische onderzoek afgedekt worden. Tussen de boomspecialisten en de ecologen is er wel regelmatig uitwisseling hierover in het planproces. De bomen met holten waar de inspreker over schrijft zijn niet onderzocht, omdat hier geen werkzaamheden worden uitgevoerd die leiden tot vernietiging van natuurwaarden, onderzoek is daarom niet noodzakelijk.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00235	Insprekers hebben sterkte twijfels of een verbreding van het wegennet, dus van 2x1 naar 2x2, wel over het gehele thans voorgestelde traject, dus vanaf de A12 tot aan de entree van de sportvelden van Phoenix, vanuit verkeerskundig gezichtspunt ook echt noodzakelijk is. Insprekers zijn van mening dat de noodzaak van de beoogde verbreding van 2x1 naar 2x2 rijbanen van de Hoofdstraat/Driebergseweg, waarbij het bij de Driebergseweg dan wel zou gaan om eerst 100 meter in de richting van Zeist na het kruispunt met de Breullaan/Odijkerweg, vooralsnog geenszins is aangetoond. Welliswaar wordt door de gemeente(n) in `memo` d.d. 10 februari 2012 aangegeven dat 2x2 rijstroken niet over het gehele tracé noodzakelijk is, maar wel ter hoogte stoplichten teneinde aldaar een goede doorstroming te kunnen waarborgen en dat dat gezien de relatieve korte afstand tussen de stoplichten gewoon betekent dat zodoende over gehele lengte van het tracé dient te worden uitgegaan van 2x2 rijstroken, maar voor de insprekers blijft de vraag of voor het oplossen van die problematiek dan ook niet naar (technisch) slimme oplossingen zou kunnen worden gekeken, zoals groene stroom, LARGAS, etc. Voor de insprekers is het een omissie dat de uitgevoerde berekeningen vooralsnog onvoldoende inzicht geven of de verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken ook echt daadwerkelijk noodzakelijk is.	De vraag of met 2x1 rijstroken kan worden volstaan is al in een vroeg stadium onderzocht. Hieruit bleek dat op wegvakniveau met 2x1 rijstroken zou kunnen worden volstaan. Bij kruispunten is de capaciteit echter veel lager dan op een doorgaande weg. Op de kruispunten heeft de doorgaande richting op de Hoofdstraat 2 voorsortervakken 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 ov-prioriteiten gaan dan ten koste van de doorstroming, waardoor op kruispunten het verkeer in de spits niet ongehinderd kan doorstromen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00236	Insprekers vragen zich af of als de effecten van het spoor tezamen met die van de Hoofdstraat/Driebergenseweg (inclusief ondertunneling) bezien worden, als ook het gehele stationsgebied (inclusief voorkeurslocatie P&R), dus indien naar de totale cumulatieve effecten wordt gekeken of dan toch niet een (Plan-)MER verplicht is. Bovendien is het grote voordeel van zo'n (Plan-)Mer dat (mogelijk) ook naar natuur- en milieuvriendelijke alternatieven, dus een (soor) MMA, had kunnen worden gekeken, iets wat naar mening van de insprekers in de voorliggende plannen thans geheel ontbreekt.	Voor het bestemmingsplan is een zogenaamde (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten, plannen en besluiten genoemd waarvoor een m.e.r. in alle gevallen verplicht is als een bepaalde drempelwaarde wordt overschreden. Voor deze activiteiten moet een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. Onderdeel B van de bijlage bij het Besluit m.e.r. bevat activiteiten die qua omvang onder de in onderdeel C genoemde drempel blijven. Voor deze situaties moet eveneens in alle gevallen als een bepaalde drempelwaarde wordt overschreden, per geval door middel van een m.e.r.-beoordeling worden vastgesteld of een MER moet worden opgesteld. De drempelwaarden in onderdeel D zijn indicatief. Om te beoordelen of voor een activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt kan niet alleen volstaan worden met het raadplegen van de drempelwaarden in onderdeel D. Er moet sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 een extra stap doorlopen worden om na te gaan of er een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Dit wordt ook wel aangeduid met de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. 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.. Hierdoor dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Uit de resultaten van de m.e.r.-beoordeling blijkt dat het opstellen van een MER voor de besluitvorming geen meerwaarde heeft, aangezien er geen reële alternatieven zijn die geen aantasting tot gevolg hebben.	Nee
00125-BOR-GZS	00237	Op basis van de gegeven analyse komt ARCADIS in haar rapport tot de conclusie dat de EHS significant wordt aangetast, met name aangezien er een significant effect optreedt op beschermde soorten in het kader van de FFW, te weten de aantasting van de verblijfsplaatsen van vleermuizen. Hierbij tekenen de insprekers aan dat de effecten op de EHS naar hun mening in het daartoe opgestelde rapport toch (sterk) worden onderschat, niet alleen doordat in het rapport van ARCADIS op zich niet alle effecten op aanwezige landgoederen, die allen deel uitmaken van de EHS, zijn meegenomen, maar ook doordat er ten gevolge van de beoogde verbreding van zowel het spoor als ook de weg er naar mening van de insprekers wel degelijk ook een significante aantasting van aanwezige ecologische verbindingen/corridors zal ontstaan met mogelijk een significant negatief effect voor aanwezige populaties aan al dan niet beschermde diersoorten.	De aantasting van de EHS door het infraproject wordt binnen de daarvoor geldende provinciale regels gecompenseerd in de nabijheid van het project. Over combinatie van de benodigde natuurcompensatie van dit infraproject met de natuurcompensatie van andere ontwikkelingen in de omgeving, juist gericht op het creëren van een samenhangende, robuuste structuur en het verstevigen van verbindingen, vindt overleg met de betrokken partijen plaats. Bij EHS is geen sprake van een verplichting tot het onderzoeken van externe werking. In de huidige situatie is ook sprake van doorsnijding van verbindingen door weg- en railinfrastructuur en de mogelijkheid van het verbeteren van de bestaande verbindingen met een faunatunnel wordt als onderdeel van de natuurcompensatie onderzocht.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug **14-9-2012**

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00238	Insprekers zijn van mening dat met name het hoogopgaande Wintereiken-beukenbos van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof wel degelijk als een ter plaatse thuishorend bostype dient te worden gekarakteriseerd, waaraan als zodanig dus wel degelijk een hoge natuurwaarde, ook gezien de ouderdom, dient te worden toegekend.	De waarde van het bosbestand op Beerschoten-Willinkshof wordt niet ontkend. Het hoogopgaande Wintereiken-beukenbos heeft echter niet de specifieke kenmerken zoals de literatuur deze beschrijft. De geplande ontwikkeling van het infraproject zal langs de randen van deze buitenplaats gevolgen hebben, omdat aan de noordzijde (verbreding spoor) en in mindere mate aan de westzijde (verbreding weg, inritten en ligging fietspaden) stroken worden afgesneden. Wanneer de verbreding van het spoortraject het uitgangspunt vormt, is de uitbreiding aan de kant van Beerschoten-Willinkshof minder ingrijpend dan aan de kant van Bornia. De reden hiervoor is dat de groene zoom aan de zuidzijde van Bornia kwetsbaarder is. Bij kap van bomen zal een oproleffect op de beuken erachter ontstaan (zonnebrand). Het verlies wordt dan uiteindelijk groter dan het direct ruimtebeslag van de spoorverbreding. Tevens verliest de villa haar afscherming. Dat de ingreep vanuit natuur en landschap aan geen van beide kanten wenselijk is, klopt. In de Master-Bomen Effect Analyse die is opgesteld in het kader van het ontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat hier extra aandacht aan het behoud van grote bomen en aan het ontwerp voor herplant en herinrichting moet worden besteed. De maatregelen in het mitigatie- en EHS-compensatieplan dienen voor een afdichting van de bosstrook te zorgen, met name in Beerschoten-Willinkshof ten zuiden van spoor. Dit wordt bereikt door de aanplant van zoomvegetatie, al dan niet middels Rhododendrons die een landgoederenuitstraling hebben. De mitigatie wordt geborgd door: - waar dit haalbaar is grotere bomen in te passen - zo mogelijk het herzien van vorm en functie van de bergingsloot langs het spoor gericht op het behoud van belangrijke bomen. - het inpassen van boomvriendelijke constructies in combinatie met gerichte maatregelen bij individuele bomen (bijvoorbeeld wortelkap compenseren door groeiplaatsverbetering, voeding en snoei). - voor de herplant in deze zone wordt een apart plan opgesteld. - de aantallen, soorten, maten en vormen van de nieuw aan te planten bomen en struiken worden vastgesteld op basis van landschappelijke en cultuurhistorische uitgangspunten. Hierin worden eisen vanuit de EHS (verbindingzones, passages) verwerkt. - de monitoring van invloeden van de bemaling tijdens de bouw van de onderdoorgang.	Nee
00125-BOR-GZS	00239	Alhoewel de effecten vanwege met name de verbreding van het spoor op de aanwezige natuur en het landschap wellicht niet geheel zijn te vermijden, ook gezien het grote maatschappelijke belang dat daaraan ook volgens de insprekers dient te worden toegekend, zou naar mening van de insprekers op basis van een nader ecologisch en/of landschappelijk/cultuurhistorisch onderzoek naar een mogelijke optimalisatie moeten worden gezocht.	De optimalisatie van de inpassing is een uitgangspunt voor het integrale ontwerp. Er is in het plan een grote integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvast "stationslandgoed" gemaakt. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn hierbij zorgvuldig onderzocht. Waar deze worden aangetast worden deze zoveel mogelijk gemitigeerd of anders gecompenseerd. Zie ook de onderzoeksrapporten die als bijlage zijn opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. In de herinrichting van het gebied zijn natuur, landschap en cultuurhistorie leidende uitgangspunten. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is hier nader onderzoek naar verricht. Dit heeft geleid tot planaanpassingen die de aantasting van de bestaande ecologische kwaliteiten beperken. Dit zijn onder andere: de versmalling van de sporenbundel ter plaatse van Beerschoten-Willinkshof en een faunatunnel voor kleine zoogdieren en toekomstige soorten die mogelijk vanuit de Kromme Rijn het gebied in komen. Maatregelen worden getroffen voor met name de zwaarder beschermde soorten.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00241	Insprekers zijn van mening dat de onderzoeken zoals deze naar beschermde soorten zijn uitgevoerd, mede vanwege het ontbreken van toegangsvereiste, allereerst niet volledig waren, terwijl de effecten van de barrièrewerking die door de beoogde verbreding van het spoor en ook de Hoofdstraat/Driebergseweg zal ontstaan op de in het gebied voorkomende populaties van beschermde diersoorten vooralsnog zijn onderschat. Door de verbreding van zowel het spoor als de Hoofdstraat zal immers met name het landgoed Beerschoten-Willinkhof (vrijwel) geheel geïsoleerd van haar omgeving komen te liggen.	In verband met de doorlooptijd van het natuuronderzoek was het ten tijde van het publiceren van het voorontwerp bestemmingsplan nog niet mogelijk het complete onderzoek ter inzage te leggen. Na publicatie van het voorontwerp bestemmingsplan is het natuuronderzoek aangevuld. De ontbrekende data op percelen waar niet tijdig betredingstoestemming was verkregen zijn daarin ingevuld. Het natuuronderzoek is opgenomen in de bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan. Barrièrewerking is in de huidige situatie ook aanwezig. In de toekomst zullen ontsluitingsmaatregelen getroffen worden. De maatregelen die worden voorgeschreven voorzien in uitwisseling van met name kleine zoogdiersoorten en amfibieën en mogelijk ook reptielen. Soorten als de Ree kunnen blijven komen, de toegang wordt niet onmogelijk gemaakt. Een speciale brug is hiervoor niet mogelijk, omdat duurzame populaties niet realistisch zijn in het gebied Reehorst en Beerschoten.	Nee
00125-BOR-GZS	00242	Gezien hun effecten op natuur en ook landschap/cultuurhistorie moeten de plannen o.i. wel degelijk strijdig worden geacht met hetgeen daartoe o.a. in het Streekplan/Structuurvisie 2005-2015 is aangegeven. Daarnaast moeten de plannen volgens de insprekers ook strijdig worden geacht met de (ontwikkelings)kaders zoals deze daartoe in het 'LOP Kormme Rijngebied+' voor het betreffende (deel)gebied zijn aangegeven, waarbij het gebied immers is gelegen in het deelgebied 'Utrechtse Heuvelrug' en wel in het bijzonder de daar binnen onderscheiden zone van de Stichtse Lustwarande.	De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met provinciaal beleid. Dit wordt bevestigd door de overlegreactie van de provincie. De aantasting van de EHS wordt gemitigeerd en gecompenseerd. In het 'Landschapsontwikkelingsplan' (LOP) is een streefbeeld geformuleerd voor het desbetreffende gebied. Nieuwe ontwikkelingen dienen volgens het LOP getoetst te worden aan de daarin genoemde kernkwaliteiten. Dit is verder beschreven in de paragrafen over het Landschapsontwikkelingsplannen van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug in de toelichting van het bestemmingsplan. Die toetsing heeft plaatsgevonden. Er is in het plan een grote integraliteit en samenhang nagestreefd voor alle functies. In de herinrichting van het gebied zijn natuur, landschap en cultuurhistorie leidende uitgangspunten. De voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zijn zorgvuldig onderzocht. Na een integrale belangenafweging is de keuze voor het huidige toekomstvast "stationslandgoed" gemaakt. Aantasting van landschappelijke en natuurwaarden wordt gemitigeerd en/of gecompenseerd. Hiermee is genoegzaam voldaan aan het beleidskader uit het LOP'.	Nee
00125-BOR-GZS	00243	De insprekers vragen zich af of de groei van het autoverkeer van 1,5%, waarvan bij de modelberekeningen wordt uitgegaan wel heel reëel is. Het is ook een belangrijke (duurzaamheids)doelstelling de automobilist te bewegen om eerder van het OV gebruik te maken dan van de auto. Juist in die zin is het de vraag of hier niet eerst goed naar alternatieven dient te worden gekeken, alvorens (zondermeer) naar verbreding van het bestaande wegennet wordt gekeken.	Voor de verkeersprognoses voor 2020 is uitgegaan van de gegevens uit het verkeersmodel VRU 2.1. Dit is het gangbare verkeersmodel in de regio Utrecht dat voor verschillende projecten wordt gebruikt. Het ontwerp is gebaseerd op deze verkeersprognoses. Het groeipercentage van 1,5% van het autoverkeer is afgestemd met de betrokken gemeenten en is in overeenstemming met de uitgangspunten van de gemeenten. Dit groeipercentage is niet gebruikt om de behoefte in 2020 te bepalen, maar alleen om een doorkijk naar de toekomst te geven en de beschikbare restcapaciteit en de verkeersafwikkeling in de toekomst aan te kunnen geven. Het is geen uitgangspunt geweest om de infrastructuur op te ontwerpen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00244	Inspreker is van mening dat nader onderzoek naar de (eco)hydrologische effecten van de beoogde parkeergarage dient plaats te vinden.	In 2012 heeft het aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de beoogde parkeergarage. De resultaten zijn verwerkt in het geactualiseerd waterhuishoudkundig onderzoek dat is opgesteld in het kader van het ontwerp bestemmingsplan. Door de komst van het verdiepte stationsplein en de verdiepte parkeergarage wijzigt het functioneren van het huidig vuil- en hemelwaterstelsel. Voor de aanleg van de P+R voorziening is een berekening uitgevoerd waarbij de waterstand verlaagd wordt tot onder het niveau van het onderste parkeerdek. Er wordt vanuit gegaan dat er gewerkt wordt met damwanden en een waterkerende laag zoals waterglas. Het model rekent naar een evenwicht situatie waardoor er sprake is van een wordt case scenario. Als de geplande ontwikkeling wordt uitgevoerd met een onderwaterbetonvloer en damwanden zal er lekkage optreden door de vloer en damwandsloten. Dit heeft hetzelfde effect als een bemaling, zij het in mindere mate. Zodra de geplande ontwikkeling is uitgevoerd, is de lekkage verwaarloosbaar. Ook blokkeert de damwandconstructie de grondwaterstroming in het 1e en 2e watervoerende pakket onvoldoende om een effect op de grondwaterstanden te veroorzaken. De kD-waarde (dikte van het pakket x doorlatendheid) van het watervoerend pakket en deklaag bedraagt in de huidige situatie 1220 m2/dag. Door een damwand tot 11 m -NAP te plaatsen wordt de kD-waarde 990 m2/dag. Dit betekent dat slechts 20% van het watervoerend pakket geblokkeerd wordt en uit ervaring blijkt dat dit niet tot effecten leidt. Om deze aanname te controleren is de maatregel in het grondwatermodel doorgerekend. Met de modelberekening wordt 1 cm verhoging/ verlaging ter plaatse van de tunnelbak berekend. Dit is minder dan de modelnauwkeurigheid en ook minder dan de natuurlijke variatie die binnen een dag voorkomt. Conclusie is dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. Meer informatie is te lezen in het onderzoeksrapport dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen.	Nee
00125-BOR-GZS	00245	Ondanks dat een nadere inschatting van het aantal parkeerplaatsen heeft plaatsgevonden vragen de insprekers zich af of het aantal parkeerplaatsen (800) niet veel te hoog is.	In het onderzoek Parkeerbehoefte station Driebergen-Zeist van van Goudappel Coffeng (21 november 2007) is de totale parkeerbehoefte onderzocht voor 2015. Dit rapport is opgenomen als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan. In dit onderzoek is een bandbreedte gehanteerd. De minimale parkeerbehoefte is 640 plaatsen, de maximale parkeerbehoefte is 880 plaatsen. Daarnaast is er rekening mee gehouden dat er door de aanleg van het infrastructuurproject circa 50 parkeerplaatsen bij bedrijven verloren gaan. Op basis van het midden van de bandbreedte in de parkeerbehoefte en het compenseren van de circa 50 verloren parkeerplaatsen is de totale parkeervraag gesteld op 800 plaatsen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug 14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00246	Gezien het enorme ruimtebeslag waarmee de infraplannen voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist nu gepaard gaat kan het in de ogen van de insprekers nooit dat schitterende `Landgoedstation`/`Poort voor de SLW-Utrechtse Heuvelrug`/`Poort voor de Duurzaamheid` worden dat/die de insprekers voor ogen stond. Daarvoor zou naar mening van de insprekers toch nog eens goed naar de plannen moeten worden gekeken. Niet in de laatste plaats zou daarnaast ook nog eens moeten worden gezien of het beoogde busstation, zoals dat aan de noordzijde van het Station moet komen niet iets compacter en dus ook groener zou kunnen, want 11 opstelplaatsen/haltes voor bussen lijkt wel erg veel.	Er is veel aandacht geweest voor de locatie en de omvang van het busstation. Het huidige busstation knelt al in de spits. De concessieverleners voor het openbaar vervoer in Utrecht (het BRU en de provincie Utrecht) hebben onderzocht wat de vervoervraag in 2020 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 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. De uitvoering als halte is geen noodzaak, maar biedt extra flexibiliteit en vraagt geen extra ruimte. Het busstation is, uitgaande van de geëiste haltes en bufferplaatsen, zo compact mogelijk gemaakt. Buiten de gedeelten waar de bussen rijden en de mensen lopen is zoveel mogelijk een groene invulling gegeven.	Nee
00125-BOR-GZS	00247	Voorts zou niet alleen wat de beoogde verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg vanaf Stationsweg richting Zeist betreft, maar ook ten aanzien van het gedeelte tussen de Stationsweg en de A12 nog eens naar beschikbare innovaties moeten worden gekeken, zoals bijvoorbeeld vrije busbaan in midden, zoals reeds bij de Universiteitsweg (gemeente De Bilt) wordt toegepast, teneinde daarvoor de effecten op natuur en landschap uiteindelijk tot een minimum te kunnen beperken.	Een extra vrije busbaan leidt tot een breder wegprofiel en als gevolg daarvan tot een grotere aantasting van de landgoederen. Het ongelijkvloers maken van de kruising met het spoor lost de huidige grote verkeersproblemen op. Daardoor vervalt de noodzaak van aparte busbanen op dit weggedeelte. Wel wordt binnen deze studie uitgegaan van geconditioneerde prioriteiten voor busverkeer op de kruispunten, waardoor bussen die achter liggen op de dienstregeling prioriteit krijgen binnen de VRI-regeling.	Nee
00125-BOR-GZS	00248	Insprekers spreken zich zondermeer uit tegen het nieuwe fietspad over de ter plaatse aanwezige landschapsheuvel met monumentale bomen op buitenplaats `Beerschoten-Willinkshof`. Dat fietspad is naar mening van de insprekers geen noodzakelijk, aangezien wielrijders naar het Station ook eenvoudig eerder bij de aansluiting van de Hoofdstraat op het Bolkinstituut kunnen oversteken. Ook al aangezien aan de stationszijde van de Hoofdstraat, dus de westzijde, reeds een 2-zijdig fietspad is gepland is dat aan de zijde van `Beerschoten/Willinkshof-Bornia/De Breul` dan niet (meer) noodzakelijk, hetgeen ook tot een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag kan leiden.	Door dit informele voet-/fietspad van maximaal 90 centimeter breed hoeven fietsers uit Driebergen naar het station de Hoofdstraat niet bij een kruispunt met verkeerslichten over te steken. Dit biedt deze fietsers en voetgangers een snellere en veiligere route. Dat de inpassing tussen de beuken van het landgoed bijzondere aandacht vraagt is bekend. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is onderzocht of optimalisaties van de route over de heuvel en de breedte van fietspaden mogelijk zijn. Hieruit blijkt dat verschillende opties denkbaar zijn om een voet-/fietspad zonder negatieve effecten voor de bomen aan te leggen. Te denken valt aan een opbouw uit meerdere lagen (sandwichconstructie), waarbij een drukverdelende en lucht- en vochtdoorlatende laag geïntegreerd wordt. Het fietspad wordt zo natuurlijk mogelijk afgewerkt, passend bij de overige wegen op het landgoed. Bij de aanleg van het voet-/fietspad wordt groeiplaatsverbetering bij de bomen toegepast (toedienen organische meststoffen en verhogen vochtbergend vermogen). Het pad wordt in de kritieke zones dan 'zwevend' aangelegd.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00249	Insprekers willen pleiten dat er alsnog een (extra) fietstunnel komt aan de westzijde van het Stationsgebied ter hoogte van de (oude) Odijkerweg, zodat niet alleen de oude doorgaande structuur van deze weg (enigzins) kan worden hersteld, maar fietsers in de richting van Odijk niet door gehele stationsgebied/-plein behoeve te fietsen. Ook zou daar dan een aparte opgang naar het eilandperron kunnen komen, die ook veiligheid ten goede kan komen, aangezien hulpdiensten het perron dan vanaf twee zijden kunnen bereiken.	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. 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.	Nee
00125-BOR-GZS	00250	Insprekers zijn van mening dat het ruimtebeslag van de nieuwe parkeergarage, mocht daar uiteindelijk toch voor worden gekozen, zich bij voorkeur beperkt tot het huidige P&R terrein. Eveneens zijn de insprekers van mening dat de parkeergarage zo zou moeten worden vormgegeven dat deze past binnen ontwerp-principes landgoedstation/Stichtse Lustwarande en er ook zicht mogelijk blijft op omringende Kromme Rijnlandschap. In die zin zou het mogelijk ook wenselijk kunnen zijn een gedeelte van de parkeergarage ondergronds te bouwen. Hierbij wordt aangetekend dat dan wel eerst een ecohydrologisch onderzoek wenselijk is naar mogelijke effecten op omringende natuur (bomen/kwelmilieu's Rijnwijk).	Inmiddels is de keuze voor de parkeerlocatie gemaakt. Parkeren zal worden opgelost op de locatie direct ten zuiden van het station, conform Baseline 3. De huidige P+R locatie is te klein. Een P+R garage voor 800 auto's zou daar ca. 8 bouwlagen betekenen. Dat is een inefficiënte en onwerkbare parkeergarage. De keuze is daarom gemaakt tussen een garage op de huidige P+R met een uitbreiding op het terrein van kwekerij Abbing of een garage op de locatie direct ten zuiden van het station. De locatie direct ten zuiden van het station heeft daarbij de voorkeur omdat de afstand tot het station hier minimaal is, het autoverkeer minder ver het stationsgebied in hoeft te rijden en er geen nieuwe aantasting is buiten de rode contour. De parkeergarage wordt zoveel mogelijk ondergronds gebouwd. De benodigde onderzoeken voor deze locatie zijn in het kader van het ontwerp bestemmingsplan uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. De onderzoeksrapportages zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug 14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00125-BOR-GZS	00251	Insprekers zijn van mening dat voor de P&R zoals deze thans overeenkomstig de Projectnota nabij het zuidelijke stationsplein is voorzien (voorkeurslocatie) een aparte wijzigingsbevoegdheid met nadere voorwaarden moet worden opgenomen. Mede doordat thans nog in het geheel niet bekend is wat eventuele gevolgen (aanleg) parkeergarage op het grondwater is en daarmee op het bomenbestand van stationsgebied/Reehorst. Voorts zou ook moeten worden aangegeven wat eventuele maximale bebouwingspercentage beoogde bebouwing/kantoren op het dak van de parkeergarage is, mede om beoogde groene karakter te kunnen waarborgen, evenals de maximale bouwhoogte.	In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van een parkeergarage op de locatie direct ten zuiden van het station, onder andere op het gebied van (grond)water en bomen. Kantoorontwikkeling wordt niet meegenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voor stationsgebied Driebergen-Zeist zal alleen het infrastructuurplan bevatten. Uit het geactualiseerd waterhuishoudkundig onderzoek dat is opgesteld in het kader van het ontwerp bestemmingsplan blijkt dat door de komst van het verdiepte stationsplein en de verdiepte parkeergarage het functioneren van het huidig vuil- en hemelwaterstelsel wijzigt, maar compenserende maatregelen aan berging zijn niet noodzakelijk. Ook is de invloed van de verdiepte constructie op de grondwaterstanden (verdroging/vernating) in de omgeving onderzocht. Conclusie is dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. Tijdens de uitvoering zijn wel effecten te verwachten. Afhankelijk van de uitvoeringsmethode, uitvoeringsperiode en de gevoeligheid van de bomen zijn maatregelen noodzakelijk. Als de bemaling buiten het groeiseizoen plaats vindt is de invloed op de bomen nagenoeg afwezig. Tijdens het groeiseizoen zullen op basis van monitoring maatregelen geformuleerd worden om negatieve effecten te voorkomen. Aangezien de effecten enkel tijdens de uitvoering aanwezig zijn, zullen de maatregelen dienen om verlaging te compenseren. Meer informatie is te lezen in het onderzoeksrapport dat als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. De hoogte van de parkeergarage komt op het niveau van het nieuwe perron. Dit is 5,76 meter boven NAP. Het huidige maaiveld ligt in de huidige situatie op ca. 4,60 meter boven NAP. Dit betekent dus dat de hoogte van de parkeergarage 1,16 meter boven het omliggende maaiveld wordt (5,76 meter +NAP - huidige situatie maaiveld 4,60 meter +NAP = totaal 1,16 meter boven het omliggende maaiveld).	Nee
00125-BOR-GZS	00252	Binnen de bestemming `Verkeer` is welliswaar ook als doeleinde `groenvoorzieningen` opgenomen, maar de vraag is met name of daarmee ook de aanplant van bomen en groen in voldoende mate is gewaarborgd, teneinde ook het beoogde `landgoedkarakter` van het station ook echt te kunnen waarmaken. Insprekers pleiten er daarom voor het groen/bomen alsnog positief te bestemmen.	De aanplant van bomen en groen is hiermee 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.	Nee
00125-BOR-GZS	00253	De insprekers zijn van mening dat het Projectplan zoals dat nu voorligt tot een onaanvaardbare aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zal leiden. Dat moet zonder meer in tegenspraak worden geacht met de hoge duurzaamheidsambities zoals deze reeds in 2008 voor het gebied zijn vastgelegd. Zij willen dan ook voorstellen de Projectnota/het -plan eerst zodanig (met stakeholders) aan te passen, dat wel zorgvuldig met aangewezen waarden van natuur en landschap wordt rekening gehouden en pas daarna het Ontwerp-bestemmingsplan Station Driebergen-Zeist voor het indienen van zienswijzen ter inzage te leggen.	Het plan combineert het invullen van een grote verkeersopgave, een inpassing in een gebied met bijzondere landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden en inpassing in een woon- en werkgebied. Dit is een complexe opgave wat keuzes vraagt en niet zonder negatieve effecten is op te lossen. Het is gelukt een aanvaardbaar evenwicht te vinden tussen de diverse belangen. In de planvorming is veelvuldig met diverse stakeholders gesproken. De resultaten van deze gesprekken zijn meegenomen in de plannen. Dat wil niet zeggen dat het mogelijk is om alle ingebrachte punten op te nemen in het uiteindelijke plan.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00126-BDR-GUH	00230	De inspreker geeft aan bezwaar te hebben tegen het voorontwerp bestemmingsplan. De reden van dit bezwaar is, dat er sprake is dat er een aantal vierkante meters terras van het perceel Hoofdstraat 1, ingeleverd moet worden en voor inspreker is het onduidelijk waar deze vierkante meters ingeleverd moeten worden. Op deze manier wordt de inspreker in de bedrijfsvoering beperkt, omdat het pannenkoekenhuis een seizoensbedrijf is en de inkomsten grotendeels voortkomen uit het terras. Ook zal het restaurant veel hinder ondervinden door alle werkzaamheden zoals, verleggen en uitbreiden van wegen, slopen van gebouwen voor ons restaurant.	Het verbreden van de Hoofdstraat is noodzakelijk om het verwachte verkeer te kunnen verwerken. Uitgangspunt is dat deze verbreding op een zo (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. Het kruispunt met de Breullaan wordt met verkeerslichten geregeld. Daarbij zijn voor elke richting één of meer voorsorteerstroken nodig om het verkeer af te kunnen wikkelen. In het ontwerp zijn de wegen en fietspaden zover mogelijk van het pannenkoekenhuis gelegd, waarbij de restrictie is gehanteerd dat de monumentale panden aan de overzijde (Dribergseweg 22, 24 en 26) gespaard worden. Het verbreden van de Hoofdstraat gaat deels ten koste van de ruimte die nu nog in gebruik is als terras bij het pannenkoekenhuis. Hierover is overleg geweest met de eigenaar/inspreker. Uit de studie naar de ontsluiting van percelen blijkt dat, voor zover de gemeente en ProRail dit nu kunnen overzien, over een lengte van ca. 37 meter voor de verbreding een strook nodig variërend van ca. 2 tot 4 meter breed. Voor de ontsluiting van Hoofdstraat 1,3 en 5 is een strook grond van ca. 5 meter bij 60 meter zuid-oostelijk van de kavel Hoofdstraat 1 noodzakelijk (ca. 300 m2). Er vervallen 3 parkeerplaatsen op het huidige parkeerterrein. Tevens zal een recht van overpad voor Hoofdstraat 3 en 5 geregeld worden over de kavel Hoofdstraat 1. De huidige toegang van Hoofdstraat 1 vervalt voor dagelijks gebruik en wordt verplaatst naar de huidige toegang op de Breullaan. Met een andere inrichting van het buitenterrein blijft voldoende ruimte over voor een terras. Dit neemt niet weg dat inspreker hiervan schade zou kunnen ondervinden. Daarvoor kan te zijner tijd een verzoek om schadevergoeding worden ingediend. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. De gemeente en ProRail blijven in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en). Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Hiervoor zullen waar noodzakelijk overlast beperkende maatregelen worden getroffen. Er zal een aanspreekpunt tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn waar alle belanghebbenden hinder kunnen melden.	Nee
00126-BDR-GUH	00231	De inspreker maakt bezwaar tegen definitieve horecagelegenheid met terras bij het station, omdat dit jaren gelden niet ter sprake zou zijn, dit zou een tijdelijke voorziening zijn. Inspreker heeft jaren geleden zelf geprobeerd de horecagelegenheid te huren. Toen is verteld dat dit een tijdelijke voorziening was, geen optie voor de inspreker. Nu is daar natuurcafe La Porte gevestigd, dit zou tijdelijk zijn.	Beide gemeenten hebben nagegaan of vanuit één van beide gemeenten aan inspreker is medegedeeld dat de horecagelegenheid een tijdelijke voorziening zou zijn. Er is niet gebleken dat een dergelijke mededeling door de gemeente is gedaan. Horecavoorzieningen passen bij een stationslocatie en om die reden wordt dit in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Gemengde doeleinden' bestaat de mogelijkheid voor horeca, evenals voor detailhandel, maatschappelijke voorzieningen en een (ondergrondse) fietsenstalling. Het is nog niet bekend wat er precies gaat komen, omdat het zoeken naar gegadigden voor exploitatie nog niet aan de orde is geweest.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00127-OVW-GZS	00254	Inspreker vraagt om naast de aanwezige buisleiding op de verbeelding en in de planregels van het bestemmingsplan conform artikel 14 van het Bevb de daarbij behorende belemmeringenstrook ten behoeve van het onderhoud van de buisleiding aan te geven.	De belemmeringenstrook is opgenomen in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan.	Ja, conform artikel 14 van het Bevb is de belemmeringenstrook opgenomen in de regels en op de verbeelding.
00127-OVW-GZS	00255	Inspreker vraagt in de planregels, conform artikel 14 van het Bevb op te nemen dat er een verbod geldt voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden binnen de belemmeringenstrook om graafschade te voorkomen.	De belemmeringenstrook is opgenomen in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. In de regels wordt aangegeven dat bebouwing binnen de belemmeringenstrook niet is toegestaan.	Ja, conform artikel 14 van het Bevb is opgenomen dat een verbod geldt voor het oprichten van bouwwerken en het uitvoeren van werken en werkzaamheden binnen de belemmeringenstrook om graafwerkzaamheden te voorkomen.
00127-OVW-GZS	00256	Inspreker vraagt om de resultaten van het onderzoek naar de externe veiligheid alsnog aan te leveren, zodat deze kunnen worden beoordeeld en van een advies kunnen worden voorzien.	Het veiligheidsrapport is aangeleverd, besproken en akkoord bevonden door de Veiligheidsregio Utrecht. Het onderzoek is opgenomen als bijlage bij het ontwerp bestemmingsplan en de resultaten zijn hierin verwerkt.	Nee
00127-OVW-GZS	00257	Inspreker adviseert om bij de ontwikkeling en realisatie van de voorpleinen van het stationsgebouw rekening te houden met de eisen die gesteld zijn in artikel 5.1.2 van de gemeentelijke bouwverordening van de gemeente Utrechtse Heuvelrug.	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00256.	Nee
00127-OVW-GZS	00258	Inspreker adviseert rekening te houden met voldoende vrije manoeuvreerruimte voor de arm van een redvoertuig waarbij het perron bereikbaar moet zijn zonder dat men wordt gehinderd door allerlei opstakels zoals bomen, grote uitstekende gebouwdelen en reclame uitingen.	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00256. De voorwaarden voor de benodigde manoeuvreerruimte zijn opgenomen in het Veiligheidsonderzoek SDZ dat als bijlage is opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00127-OVW-GZS	00259	Inspreker adviseert aan de oostzijde van het perron een ontvluchting te realiseren naar de openbare weg. Hierbij dient rekening te worden gehouden dat de ontvluchting van de buisleiding af wordt gerealiseerd en uitkomt aan de kant van Driebergen. Deze ontvluchtingsmogelijkheid vergroot ook de bereikbaarheid van de hulpdiensten om het perron en alle vier de sporen te bereiken in geval van een incident.	In het Veiligheidsonderzoek SDZ wordt ingegaan op dit advies. Op dit moment is de verwachting dat een extra ontvluchting niet noodzakelijk is maar dat dit binnen de huidige ruimte voldoende geborgd kan worden. Zie ook beantwoording inspraakreactie onder nummer 00256.	Nee
00127-OVW-GZS	00260	Inspreker adviseert dat zowel aan de noord- als aan de zuidzijde een primaire bluswatervoorziening te realiseren binnen 40 meter van de toegang van het stationsgebouw met een capaciteit van minimaal 500 liter per minuut.	De voorwaarden voor de benodigde bluswatervoorziening zijn opgenomen in het Veiligheidsonderzoek SDZ dat als bijlage is opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. Zie ook beantwoording inspraakreactie onder nummer 00256.	Nee
00127-OVW-GZS	00261	Inspreker vraagt te onderzoeken of de pompkelder kan dienen als secundaire bluswatervoorziening waarbij deze voldoet aan de eis dat gegarandeerd tenminste 4 uur lang 1500 liter water per minuut kan worden onttrokken uit de pompkelder. Indien de pompkelder niet als secundaire bluswatervoorziening kan voldoen verzoekt de inspreker een geboorde put te realiseren op het voorplein van het stationsgebouw aan de zijde van het busstation.	De voorwaarden voor de benodigde bluswatervoorziening zijn opgenomen in het Veiligheidsonderzoek SDZ dat als bijlage is opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. Zie ook beantwoording inspraakreactie onder nummer 00256.	Nee
00127-OVW-GZS	00262	Inspreker adviseert bij de uitwerking van de (ver)bouwplannen van het nieuwe stationsgebied de afdeling incidentbeheersing van het district Heuvelrug te betrekken. Zij kunnen u adviseren over de bereikbaarheid alsmede de bluswatervoorziening en meedenken hoe problemen omtrent deze onderwerpen gedurende de (ver)bouwfase kunnen worden opgelost. Daarnaast kunnen zij gelijk de collega's die bij het incident moeten optreden informeren over de eventuele wijzigingen die ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorziening (tijdelijk) plaatsvinden.	Veiligheidsregio is betrokken in het kader van het opstellen van het veiligheidsonderzoek SDZ dat als bijlage is opgenomen bij het ontwerp bestemmingsplan. Over de voorbereiding van de uitvoering van het project wordt eveneens afstemming gezocht met de de operationele hulpdiensten.	Nee
00131-NWE-GUH	00270	Insprekers verwijst naar de zienswijzen van de Stichting Milieuzorg Zeist en omstreken en anderen van 23 april 2012 en verzoeken deze als ingevoegd in deze zienswijzen te beschouwen.	Zie beantwoording inspraakreacties onder de nummers 00232 t/m 00253	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00131-NWE-GUH	00271	Het belang van de ondertunneling is groot voor een goede verbinding tussen de A12 en Zeist en Driebergen. Dit belang staat voor de insprekers niet ter discussie. Wel de gekozen manier van uitwerken. Naar mening van de insprekers is een te grootschalige manier van uitwerken gekozen. Bij voorbaat is al bestuurlijk gekozen voor 2x2 rijbanen door de tunnel. Andere varianten zijn daardoor niet onderzocht. Dit voorontwerp bestemmingsplan laat zien dat eigenlijk alleen maar naar verkeersdoorstroming wordt gekeken en niet naar het behoud van de kwaliteiten van het gebied. Insprekers betreuren het zeer dat zij niet op interactieve wijze in het ontwikkelingsproces zijn betrokken, zodat zij om het onderzoeken van alternatieven hadden kunnen vragen.	Er is niet bij voorbaat bestuurlijk gekozen voor 2x2 rijstroken op de Hoofdstraat. 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. Bij de afweging en vormgeving hebben de huidige kwaliteiten van het gebied een belangrijke rol gespeeld. Uitgangspunt is dat deze verbreding op een zo (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. De insprekers zijn betrokken bij de overleggen met de natuur- en milieugroeperingen over natuur en natuurcompensatie.	Nee
00131-NWE-GUH	00272	Insprekers dringen er op aan om alsnog alternatieven te laten onderzoeken op voldoende doorstroming van verkeer versus winst voor de Stichtse Lustwarande. Hierbij moet aan de Zeister kant vooral gekeken worden naar minder ruimtebeslag voor auto's ter hoogte van en een fietspad over Beerschoten-Willinkshof. Daarvoor zijn naar mening van de insprekers voldoende mogelijkheden. De insprekers menen dat de kernwaarden van de eigen gemeentelijke Structuurvisie, maar ook het wettelijk kader dat voortvloeit uit de Ecologische Hoofdstructuur daarvoor verplichtingen schept.	De infrastructuur rondom het Stationsgebied is een uitwisselpunt van meerdere grote conflicterende verkeersstromen en modaliteiten. Om deze stromen voldoende te kunnen afwikkelen zijn op de kruispunten meerdere voorsorteevakken nodig. Bij de VRI-geregelde kruispunten zijn twee rechtdoorgaande stroken wenselijk. Vanwege de kort op elkaar liggende kruispunten is ook het tussenliggende wegvak dubbel uitgevoerd, waardoor onnodig wisselen van rijstroken uitblijft, waardoor een homogener en veiliger verkeersbeeld ontstaat. In het kader van het ontwerp bestemmingsplan is verdere optimalisatie ten aanzien van de breedte van fietspaden en wegprofielen onderzocht. Het blijkt niet mogelijk te zijn om het ruimtebeslag te verminderen zonder aantasting van veiligheid en verkeersdoorstroming.	Nee
00132-OVW-GUH	00273	Het waterhuishoudingsplan dat bij het voorontwerp bestemmingsplan is gevoegd is een verouderde versie. De meest recente versie is op dit moment van 23 maart 2012. Wij verwachten dat bij het ontwerp bestemmingsplan de meest actuele rapportage is bijgevoegd.	In het ontwerp bestemmingsplan is het meest actuele waterhuishoudingsplan verwerkt en als bijlage opgenomen.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00132-OVW-GUH	00274	Inspreker gaat er vooralsnog vanuit dat het waterschap verantwoordelijk is voor het ontwerp, de aanbesteding en de realisatie van het gemaal en de persleiding. Om de werkzaamheden binnen het waterschap tijdig te kunnen inplannen vraagt de inspreker om het waterschap ruim van te voren op de hoogte te stellen van de datum dat het gemaal en persleiding gereed moeten zijn. Twee jaar daarvóór moet het Hoogheemraadschap inzicht hebben in de te installeren capaciteit, locatie en tracé van de persleiding. Deze informatie is afhankelijk van het gemeentelijk rioolstelsel en dient daarom door de gemeente te worden aangegeven.	Er is contact met het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Afgesproken is om na de zomer van 2012 een overleg te hebben over de planning en uitvoeringswijze. De gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist worden hier nauw bij betrokken.	Nee
00132-OVW-GUH	00275	In het waterhuishoudingsplan wordt gesteld dat bij de aanleg van de tweede onderdoorgang de aanlegkosten voor het waterschap zijn. Over de uitvoering en verdeling van de kosten voor de duiker in het kader van de kwelwaterroute wordt nog nader afgestemd. Inspreker verzoekt daarom deze zin te nuanceren.	Deze zin is aangepast in het waterhuishoudingsplan.	Nee
00132-OVW-GUH	00276	Op het moment dat de locatie van het gemaal en persleiding definitief zijn vraagt de inspreker om deze voorzieningen in het ontwerp bestemmingsplan apart te bestemmen als respectievelijk `Nutsvoorziening` en `Leiding-riool` (dubbelbestemming).	Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit biedt. Het opnemen van deze bestemmingen is inflexibel voor ruimtelijke ontwikkelingen en is niet nodig voor het belang van bescherming van genoemde voorzieningen. De exacte ligging is op dit moment ook nog niet bekend. Dit zal in de verdere planvorming worden uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen. Het bestemmingsplan levert geen beperking op voor deze voorzieningen. Zie ook inspraakreactie onder nummer 00274.	Nee
00132-OVW-GUH	00277	Conform de opmerking over de planvoorschriften (apart bestemmen gemaal en persleiding als `Nutsvoorziening` en `Leiding-riool` (dubbelbestemming)) vraagt de inspreker in het ontwerp bestemmingsplan het gemaal Hertenkamp en de persleiding naar het stelsel van de kern Driebergen als aparte bestemmingen op te nemen in het bestemmingsplan. De persleiding heeft een beschermingszone van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding. De beschermingszone heeft een belangrijke signaleringsfunctie bij toekomstige ontwikkelingen en is daarmee ruimtelijk relevant.	Zie beantwoording inspraakreactie onder nummer 00276.	Nee
00136-OVW-GZS	00285	Het bestemmingsplan stationsgebied Driebergen-Zeist is door de Gasunie getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.	Bedankt voor de positieve reactie.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00142-PEB-GUH	00288	Inspreker maakt bezwaar op de verbreding van de Hoofdstraat naar 2x2 rijstroken, 2 voorsorteerstroken en fietspad/fietspaden. Inspreker ziet niet in waarom het nodig is om naast de rijbaan zelf ook nog 2 voorsorteerstroken te maken. Immers, aan de andere kant van het kruispunt (aan de zijde van Zeist) is dat ook niet het geval.	Het verbreden van de Hoofdstraat is noodzakelijk om het verwachte verkeer te kunnen verwerken. Uitgangspunt is dat deze verbreding op een zo (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoorde wijze wordt ingepast. Het kruispunt met de Breullaan wordt met verkeerslichten geregeld. Daarbij zijn voor elke richting één of meer voorsorteerstroken nodig om het verkeer af te kunnen wikkelen. Als de voorsorteerstroken voor de afslaande richtingen niet aangelegd zouden worden, moeten deze richtingen samen met de doorgaande richtingen afgewikkeld worden. Dit leidt tot een grote afname van de capaciteit van het kruispunt. Zo groot, dat het verkeer in de spits niet meer goed af te wikkelen is. Om die reden zijn de voorsorteervakken voor rechtsaf- en linksafslaand verkeer noodzakelijk. Aan de andere zijde van het kruispunt komt geen voorsorteervak vanuit Zeist linksaf richting de Breullaan. Hiervoor geldt (net als in de huidige situatie) een verbod. Dit verkeer kan via de Heideweg rijden. Door dit verbod wordt ruimte gespaard op het kruispunt en wordt de belasting van de smalle Breullaan beperkt.	Nee
00142-PEB-GUH	00289	Inspreker maakt bezwaar tegen het gegeven dat aan de kant van het kruispunt, ter hoogte van Hoofdstraat 3 (noordzijde van het kruispunt), niet wordt voorzien in een oversteekplaats voor voetgangers. Inspreker is bang voor een onveilige situatie gezien de aantallen voetgangers die dagelijks deze oversteek maken.	Wij gaan er vanuit dat bedoeld wordt een oversteekplaats aan de zuidzijde van het kruispunt. Hier is inderdaad geen voetgangersoversteek voorzien. De voetgangersroute bevindt zich aan de noordzijde Odijkerweg en aan de westzijde van het stationsplein. Een voetgangersoversteekplaats aan de zuidzijde van het kruispunt is niet opgenomen, omdat deze locatie niet op de voetgangersroute ligt en dit geen veilige plek is voor voetgangers om over te steken.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug
14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00142-PEB-GUH	00290	Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat het voorontwerp bestemmingsplan ter goedkeuring wordt aangeboden, zonder dat daar voor de panden op Hoofdstraat nummers 3 en 5 een acceptabele oplossing is overeengekomen voor de ontsluiting van wegverkeer. Tevens is nog niet duidelijk of er consequenties zijn voor het perceel van de inspreker of voor de beplanting op het perceel van de inspreker, ondanks herhaaldelijke verzoeken om duidelijkheid hierover van de kant van de inspreker.	De gemeenten hebben ervoor gekozen om de planontwikkeling open en transparant te laten plaatsvinden, waarbij zij omwonenden en belanghebbenden de gelegenheid willen geven in te spreken op de planvorming. Om deze reden is gekozen voor het opstellen van een voorontwerp bestemmingsplan, waarop inspraak mogelijk is, maar waarin nog niet het gehele ontwerp definitief vastgelegd is. Dit biedt de ruimte om naar aanleiding van de inspraakreacties nog zaken te wijzigen in het ontwerp en in de planvorming. Het ontwerp bestemmingsplan heeft een definitieve vorm, waarbij ook alle onderzoeken zijn uitgevoerd op het niveau dat noodzakelijk is voor het ontwerp bestemmingsplan en voor het gehele plangebied. Er zijn alternatieve ontsluitingsvarianten mogelijk. In overleg met de eigenaar/inspreker zijn deze alternatieven besproken. Functioneel vervalt het dagelijks gebruik van de huidige auto-ontsluiting (in-uitrit) aan de Hoofdstraat 3-5. Inrijden vanuit richting Driebergen en uitrijden richting Zeist blijft incidenteel mogelijk. Vanuit verkeersveiligheid is de huidige toegang niet te handhaven. De huidige toegang van Hoofdstraat 3-5 vervalt voor dagelijks gebruik en wordt verplaatst naar de huidige toegang van perceel Hoofdstraat 1 op de Breullaan. De huidige toegang aan de Breullaan wordt daarom de hoofdontsluiting de percelen Hoofdstraat 3-5. Voor de ontsluiting van Hoofdstraat 3 en 5 is een strook grond van ca. 5 meter bij 60 meter zuid-oostelijk van de kavel Hoofdstraat 1 noodzakelijk (ca. 300 m2). Via deze strook zijn ter hoogte van perceel Hoofdstraat 3 in de huidige tuin ca. 4 parkeerplaatsen te bereiken. Hierdoor wordt de tuin op deze plek ca. 50 tot 60 m2 verkleind. Tevens zal een recht van overpad voor Hoofdstraat 3 en 5 geregeld worden over de kavel Hoofdstraat 1. De nieuwe ontsluiting zorgt voor de mogelijkheid om de huidige tuin van Hoofdstraat 3 met 180 m2 te vergroten aan de zuid-oostzijde. Deze bestuurlijke voorkeursvariant voor deze perceelontsluiting is opgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan en is te realiseren op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan. Hierbij is het uitgangspunt een (sociaal) veilige, toekomstvaste en cultuurhistorisch verantwoord ingepaste alternatieve ontsluiting te realiseren. Ook blijven de gemeente en ProRail in contact met de eigenaar/inspreker om tot overeenstemming te komen over de perceelontsluiting(en).	Nee
00143-BDR-GUH	00291	Inspreker vraagt bij de verdere uitwerking van de plannen rekening te houden met kabels en leidingen in het gebied die van Nationaal belang zijn. Inspreker vraagt de belangen van KPN in de nabijheid van het station zoveel mogelijk te respecteren en daar waar knelpunten zijn gezamenlijk naar een oplossing te zoeken.	Bij de verdere planvorming wordt rekening gehouden met deze kabels en leidingen en wordt contact opgenomen met KPN wanneer dit nodig is.	Nee

Inspraak- en overlegnota Voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist - gemeente Utrechtse Heuvelrug

14-9-2012

Nummer hoofd-inspraakreactie	Nummer sub-inspraakreactie	Inspraakreactie	Antwoord	Aanpassing in ontwerp bestemmingsplan ja/nee?
00144-OVW-GUH	00292	De ontwikkeling van het station en de verkeersaanpassingen rondom het station geven voor de inspreker geen aanleiding tot een reactie. In het algemeen ziet de inspreker hierin een verbetering voor zowel het gebruik van het station als voor de afwikkeling van het verkeer rondom het station. De inspreker vraagt zich wel af welke tijdelijke effecten de werkzaamheden gaan hebben op de verkeersafwikkeling. Inspreker pleit ervoor dat het verkeer naar de A12 tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk zijn huidige route kan vervolgen, zonder verdringing naar wegen in de gemeente Bunnik. Maar als het onvermijdelijk is dat de doorstroming op de huidige route tijdens de bouw beperkt wordt (en daardoor de kans op extra verkeer op wegen binnen de bebouwde kom van Bunnik of Odijk groot is), dan wil de inspreker graag vroegtijdig betrokken worden bij de verkeersregeling.	Voor de bouwfase is een voorlopig faseringsplan uitgewerkt. Hierin is onderkend dat er tijdens de bouw beperkingen voor de doorstroming van het wegverkeer kunnen optreden. Dit geldt met name voor de eerste bouwfase van het project. In de 2e bouwfase is de helft van de onderdoorgang Hoofdstraat beschikbaar voor het wegverkeer en zal een verbetering van de doorstroming t.o.v. de huidige situatie mogelijk zijn. De doorstroming tijdens de bouwfase zal in de verdere planuitwerking worden onderzocht. Als dit leidt tot beperking van de doorstroming gedurende een bouwfase en als gevolg daarvan tot zwaardere belasting van omliggende wegen, dan zal met de betreffende wegbeheerders worden overlegd over de consequenties en maatregelen. Als dit gevolgen heeft tot in Odijk en Bunnik, dan is de gemeente Bunnik de betreffende wegbeheerder waarmee wordt overlegd.	Nee