

Aan de Raad van State  
Afdeling bestuursrechtspraak  
Postbus 20019  
2500 EA 's-Gravenhage

Zeist, 06 mei 2014

Betreft: Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o., Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering inzake het Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist (gemeente Utrechtse Heuvelrug)

Geachte President,

Door de gemeenteraad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug is op 03 maart 2014 het 'Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist' gewijzigd vastgesteld (zie ook Bijlage 1: 'Vaststellingsbesluit Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist (gemeente Utrechtse Heuvelrug)'). Het vastgestelde bestemmingsplan is voor het indienen van beroep gedurende de periode van 27 maart 2014 tot en met 08 mei 2014 ter inzage gelegd.

Hierbij tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (verder: SMZ), mede namens de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West (verder: WNZW) en de Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering (verder: THW), beroep aan tegen het betreffende besluit. Eerst zal kort op het planproces worden ingegaan, waarna zowel de procedurele als inhoudelijke beroepsgronden aan de orde worden gesteld.

## 1. Planproces

De plannen voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist lopen al vanaf het begin van de jaren '90. In het kader van de aanleg van de HSL-Oost en ook verbreding van de A-12 was er toen sprake van een gezamenlijke aanpak, waarbij verschillende varianten voor een integrale aanpak de revue passeerden. Na het besluit van de Minister in 2001 over de HSL-Oost, waarbij feitelijk de keuze viel op de zogenaamde 'Benuttingsvariant', werd gekozen voor een tweetal afzonderlijke trajecten. Zo is de verbreding van de A-12 recent afgerond.

Na het principebesluit van de Minister voor de 'Benuttingsvariant' in 2001, is in 2005 bij het vaststellen van het MIT het besluit genomen om (in het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)) tot een verhoging van de frequentie van het spoor tussen (Schiphol-)Utrecht-Arnhem(-Nijmegen) te komen. Dat betekende feitelijk dat er bij het Station Driebergen-Zeist een extra spoor bij zou moeten komen, met als consequentie (vanwege de veiligheid) ook een ongelijkvloerse spoorwegovergang. In de 'Overeenkomst ter uitwerking MIT-afspraken over Traject-Oost' uit 2006 is toen bestuurlijk vastgelegd, dat het spoor op maaiveld zou moeten blijven en dus de Hoofdstraat diende te worden ondertunneld.

Vervolgens is in 2008 door zowel de gemeenteraden van de Utrechtse Heuvelrug als die van de Zeist een raadsbesluit genomen over de integrale 'Ontwikkelingsvisie', zoals deze in opdracht van de gebiedspartijen door de Stichting Urgenda en West 8 was opgesteld en waarbij feitelijk de intentie werd uitgesproken om hier gezien de ligging binnen de Stichtse Lustwarande tot een echt 'Landgoedstation' te komen (zie ook Bijlage 2: 'Gebiedsvisie Urgenda')<sup>1</sup>. Gezien de hoge ambitie op gebied duurzaamheid (en ook groen) werd het project door de Stichting Urgenda als zogenaamd 'Icoon-project' aangemerkt.

Gezien de tijdsdruk die er op het infrastructuur gedeelte van het project lag, dus de verbreding van het spoor en dientengevolge de ondertunneling van de N-225/Hoofdstraat, is daarna besloten dat gedeelte vooruit te laten lopen op een nog nader op te stellen Gebiedsvisie. Gevolg van een en ander is dat er wel een 'Projectnota' voor de Infra is opgesteld, inclusief een verbreding van de Hoofdstraat en ook gedeelte Driebergseweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken, maar deze niet is ingebed in een integrale visie (en dus ook niet in

---

<sup>1</sup> In de 'Gebiedsvisie' van Urgenda wordt overigens als basis uitgegaan van 2x1 rijstroken voor de Hoofdstraat/Driebergseweg met een parallelweg aan de Driebergse kant van het Station naar een dan op maaiveld gelegen Stationsplein.

de beoogde kwaliteitsimpuls) voor het gebied als geheel. Wel is op initiatief van beide betrokken gemeenten, dus de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist inmiddels een 'Concept-Gebiedsvisie (inclusief bijbehorende per zone relevante kaders en spelregels)' opgesteld (zie ook 'Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist - Kader voor gebiedsontwikkeling (12N Stedenbouw, 2013)'), zij het dat ook daarbij het Infra-project als leidend is genomen.

Is er bij het Infra-project in eerste instantie uitgegaan van een viertal basisvarianten voor het Stationsgebied, te weten Markant, Statig, Compact en Ontspannen, uiteindelijk is door de direct betrokken partijen (Prorail, BRU, Provincie en beide gemeenten) gekozen voor de zogenaamde Synthesevariant/Baseline 1. Daarbij is het stationsplein met o.a. K&R aan de zuidkant van het huidige station geprojecteerd en het busstation aan de noordkant. De keuze voor de zogenaamde Synthesevariant is in 2010 vastgelegd in de zogenaamde 'Regionale Bestuursovereenkomst' tussen de direct betrokken overheden.

Naderhand is de Synthesevariant verder uitgewerkt in de zogenaamde 'Baseline 3-variant' (zie hiertoe ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 3: 'Baseline 3 (Arcadis, 2011)'). Wat het parkeren betreft wordt daarbij de voorkeur uitgesproken voor een grote (half)ondergrondse parkeervoorziening voor 800 auto's ter hoogte van het zuidelijke stationsplein. De 'Baseline 3 variant' wordt thans wederom nader uitgewerkt in 'Baseline 4' (zie voor een eerste aanzet ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 33: 'Onderzoeken Perceelontsluitingen'), waarbij men tot nadere optimalisaties probeert te komen, teneinde o.a. (toch) nog zoveel mogelijk bomen te kunnen sparen, hetgeen uiteraard wordt gewaardeerd.

Wat de SMZ/WNZW/THW bij dit alles wel betreuren is dat van samenspraak met betrokkenen, althans met de natuur- en milieuorganisaties, tijdens de ontwikkeling van het Infra-project en eigenlijk ook bij de ontwikkeling van de Gebiedsvisie niet tot nauwelijks sprake is geweest. Dat in tegenstelling tot het eerdere project voor de HSL/A-12, waarbij zogenaamde 'Radar-bijeenkomsten' waren georganiseerd (zie voor de weerslag o.a. de zogenaamde groene nota: 'Integrale visie op de ontwikkeling van het station Driebergen-Zeist en omgeving (Driebergen/Zeist, 2001)'). Wel hebben er een aantal bijeenkomsten plaatsgevonden over de wettelijk verplichte natuurcompensatie, waarvoor de betrokken natuur- en milieuorganisaties wel zijn uitgenodigd. Bij die compensatieplannen zijn de in de Projectnota opgenomen ontwerpen (en ruimtelijke ontwikkelingen) evenwel als een gegeven aangenomen en deze stonden dus ook niet ter discussie.

Aan de Projectnota (zie ook: 'Projectnota Stationsgebied Driebergen-Zeist (Arcadis, 2011)', die uiteindelijk als de basis voor de beide bestemmingsplannen van zowel de gemeente Utrechtse Heuvelrug als ook de gemeente Zeist kan worden gezien, ligt een groot aantal rapporten ten grondslag, o.a. m.b.t. effecten op de hydrologie, de natuur, het geluid, de luchtkwaliteit, etc.. Met name deze achtergrondrapporten zijn later ook (grotendeels) aan de beide bestemmingsplannen als bijlagen toegevoegd. Op punten zijn deze (onderzoeks)rapporten, ook gezien een latere wijziging van bepaalde delen van het plan, alsnog geactualiseerd.

Zoals bekend ligt het Stationsgebied Driebergen-Zeist net op de grens tussen de beide gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist. Alhoewel het dan feitelijk om één plangebied gaat zijn daarvoor door beide gemeenten wel afzonderlijke bestemmingsplannen vastgesteld, zij het dat er voor is gekozen voor beide bestemmingsplannen wel uit te gaan van eenzelfde Toelichting, maar (logischerwijs) van een aparte Verbeelding en Planregeling. Wat de bestemmingsplanprocedure betreft hebben beide gemeenten eerst een Voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd en daarna een Ontwerp-bestemmingsplan. Op beide plannen is door de SMZ/WNZW een inspraakreactie, als ook een zienswijze ingediend (zie ook bijlage 3: 'Zienswijzen Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Ontwerp-bestemmingsplan SDZ (gemeente Utrechtse Heuvelrug)' en bijlage 4: 'Zienswijze Werkgroep Natuurlijk Zeist-West inzake Ontwerp-bestemmingsplan SDZ (gemeente Utrechtse Heuvelrug)'). Door THW is alleen een zienswijze op het Ontwerp-bestemmingsplan SDZ van de gemeente Utrechtse Heuvelrug ingediend (zie ook Bijlage 5: 'Zienswijze THW Ontwerpbestemmingsplan SDZ').

Aangezien het kennelijk op basis van de uitgevoerde business-case niet langer wenselijk werd geacht om de bij het station t.b.v. de P&R beoogde parkeergarage ondergronds te bouwen, heeft men de plannen t.o.v. die waarvan men bij de ter inzage legging van het Ontwerp-bestemmingsplan nog vanuit ging alsnog aangepast. Zo is thans gekozen voor een uit meerdere lagen bestaande bovengrondse parkeergarage aan de zijde van het landgoed de Reehorst.

Daarnaast heeft ook nog ten aanzien van bepaalde onderdelen een nadere uitwerking plaatsgevonden, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van de ontsluiting van de aan zowel de Driebergseweg en ook Hoofdstraat gelegen percelen, die al dan niet in het voorliggende bestemmingsplan planologisch zijn verankerd. Dat geldt (natuurlijk) ook voor de wijzigingen zoals die n.a.v. de ingebrachte zienswijzen zijn doorgevoerd (zie ook de 'Nota van Zienswijzen (UH)').

Vooropgesteld zij dat de SMZ/WNZW/THW op zich natuurlijk verheugd zijn dat men met het voorliggende project een kwaliteitssprong aan het OV en ook de fiets wil geven<sup>2</sup>. Dat is de organisaties uiteraard uit het hart gegrepen. Daarnaast hebben zij natuurlijk ook geen bezwaar tegen de ondertunneling, niet alleen aangezien dat de veiligheid bevordert, maar ook de doorstroming van het verkeer. In die zin achten zij ook een goede ontsluiting van Zeist op de A-12 van groot belang.

Waar het de SMZ/WNZW/THW bij het voorliggende project dan uiteindelijk om gaat is òf de keuzen zoals deze in de Projectnota zijn gemaakt en thans als zodanig doorvertaald in het voorliggende Bestemmingsplan ook echt dé juiste keuzen zijn, ook gezien de hoge waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zoals deze met de voorgenomen uitbreiding van zowel het spoor als ook de weginfrastructuur in het geding zijn. Het gebied is immers niet alleen een (gezichtsbepalend) deel van de Stichtse Lustwarande (zie met name ook de 'Kwaliteitsatlas (Arcadis, 2011)'), maar heeft door zijn ligging op de (ecohydrologische) gradiënt van de Utrechtse Heuvelrug naar het Kromme Rijngebied ook zeer hoge natuurwaarden (zie o.a. de rapporten: 'De tracés van de HSL-Oost en de A-12 in ecologisch perspectief (Ecologische adviesbureau Van den Bijtel, 2002)', 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)' en ook 'Natuurwaardenonderzoek 2010/2011/2013 (Arcadis, 2013)'<sup>3</sup>).

Op basis van de gegeven onderzoeken, evenals gegeven relevante (beleids)kaders, zijn de SMZ/WNZW/THW dan ook van mening, dat de plannen zoals deze in beide bestemmingsplannen van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en ook Zeist planologisch zijn verankerd (veel) te grootschalig zijn, waardoor feitelijk een onevenredige aantasting van de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt. In die zin hebben zij er bij betrokken overheden dan ook steeds op aangedrongen naar meer natuur- en milieuvriendelijke alternatieven te kijken alvorens de plannen verder in ontwikkeling te nemen (zie overigens ook Bijlage 6: 'Brief Natuur- en Milieuorganisaties', d.d. 25 februari 2012)'). Zoals uit de vaststellingsbesluiten moge blijken is daaraan door de beide gemeenten evenwel geen gehoor gegeven, zij het dat door de gemeenteraad van de gemeente Zeist ten tijde van de behandeling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad wel een motie is aangenomen om bij de uitvoering te bezien of wat de Hoofdstraat/Driebergseweg betreft ook niet gewoon met 2x1 rijstroken kan worden volstaan, of met een zogenaamde 'wisselstrook' (zie ook Bijlage 7: 'Motie onderzoek wisselstrook gemeente Zeist').

## 2. Procedure aspecten

Ook gezien de ligging van het plangebied te midden van de landgoederenzone van de Stichtse Lustwarande (SLW) en ook de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), had o.i. een gebiedsgerichte aanpak, inclusief een daarbij behorende interactief proces met alle belanghebbenden, in het voorkomende geval meer voor de hand gelegen. Weliswaar heeft dan eind vorig jaar de inmiddels toch opgestelde Gebiedsvisie voor het Stationsgebied en omgeving als geheel ter inzage gelegen (zie ook: 'Gebiedsvisie Stationsomgeving

<sup>2</sup> Dat de NS overigens thans de Intercity status van het Station Driebergen-Zeist ter discussie stelt staat daar o.i. dan weer haaks op.

<sup>3</sup> De beide laatst aangehaalde onderzoeken zijn als bijlage opgenomen bij het: 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 15: 'Rapport natuur (Arcadis, 2013)'.  
 \_\_\_\_\_

Driebergen-Zeist 2030 - Kader voor organische gebiedsontwikkeling (12N Stedenbouw, 2013)'), maar zoals ook eerder gesteld is ook daarbij helaas het Infra-project als leidend meegenomen. Door echter voor een echt integrale aanpak te kiezen had o.i. ook echt een synergie kunnen plaatsvinden tussen diverse ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze in het gebied zijn voorzien, dus tussen zowel het Infra-project en (bepaal)de ruimtelijke ontwikkelingen op de Reehorst en Hoofdstraat 26, waardoor zo ook (naar verwachting) een bepaalde kwaliteitswinst mogelijk is. Groot voordeel van een interactieve aanpak is voorts dat zo eerder tot een door alle partijen/belanghebbenden gedragen plan kan worden gekomen.

Zoals ook uit het voorgaande kan worden afgeleid, is duidelijk dat de direct betrokken (semi)overheidspartijen, dus zowel het rijk, de provincie, het Bru, de betrokken gemeente en ook Pro-rail, er dus éérst voor hebben gekozen de beoogde ontwikkelingen in een Projectnota vast te leggen. In die zin is dus aan (derde) belanghebbenden eigenlijk pas ten tijde van de ter inzage legging van het voorontwerp-bestemmingsplan de mogelijkheid tot inspraak gegeven. Die (derde) belanghebbenden werden dan ook feitelijk ten aanzien van de gekozen ontwikkelingsrichting voor een voldongen feit geplaatst.

Juist door (derde) belanghebbenden zo vroegtijdig mogelijk bij het project te betrekken, bij voorkeur vanuit het perspectief vanuit het gebied als geheel, hadden zo ook eventuele alternatieven vanaf het begin kunnen worden meegenomen, hetgeen nu juist kan worden geborgd als er gewoon een m.e.r. was opgesteld. Bovendien moet een dergelijk nader onderzoek naar mogelijke alternatieven ook noodzakelijk worden geacht, indien zoals in voorkomend geval van een significante aantasting van wezenlijk waarden van de EHS sprake is.

Hieronder zal meer specifiek op aantal procedurele aspecten worden ingegaan, voor zover deze uiteraard relevant worden geacht.

#### *Algemeen*

Weliswaar wordt door de gemeente in de 'Nota van Zienswijzen (Zeist)' nader ingegaan op de ingediende zienswijzen, op bepaalde zienswijzen wordt evenwel soms in het geheel niet ingegaan, zoals die (van de WNZW) t.a.v. de dubbelbestemming: 'Leiding - Olie (zie ook de Planregeling, art. 7)'.  
'

#### *Vormvrije m.e.r.-beoordeling*

Gezien de huidige richtlijnen gaan de betrokken gemeente ervan uit dat voor voorliggende bestemmingsplannen er geen m.e.r. behoeft te worden opgesteld (zie hiertoe ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 2: 'Vormvrije mer-beoordeling (Arcadis, 2013)', Tabel 2: 'Relevante activiteiten onder D van het Besluit m.e.r.', pag. 12). Wel dient er sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 een extra stap te worden doorlopen om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, hetgeen ook wel wordt aangeduid als 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

Zoals ook uit de '(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling (Arcadis, 2013)' kan worden afgeleid zullen er weliswaar (naar verwachting) van de voorgenomen activiteit(en) ook positieve effecten optreden, zoals ten aanzien van de veiligheid en bereikbaarheid, maar zeker ook negatieve effecten waarbij het dan met name gaat om de effecten van een (tijdelijke) grondwaterstands daling ten gevolge van de aanleg van de tunnelbak, de aantasting van de natuur/EHS en het/de landschap/cultuurhistorie, evenals een toename van het geluid en natuurlijk (t.g.v. verwachte toename autoverkeer) ook afname luchtkwaliteit, zij het dat overeenkomstig gegeven rapportage de grenswaarden dan niet zullen worden overschreden (zie voor het overzicht milieueffecten het rapport: '(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling (Arcadis, 2013)', Tabel 7: 'Samenvatting effectscores', pag. 39-40). Wat betreft de gegeven negatieve effecten worden dan met name die op de natuur/EHS als significant aangegeven (zie met name ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 15: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', Hoofdstuk 6.4 'Beslisboom 'Nee, tenzij' Ecologische Hoofdstructuur (EHS)'). Ondanks die significante effecten die op de natuur/EHS zullen optreden, wordt toch op basis van de uitgevoerde '(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling' geconcludeerd dat het opstellen van een m.e.r. voor de besluitvorming geen meerwaarde zou hebben, aangezien het bij het project om een 'groot openbaar belang' gaat en er geen reële alternatieven zouden zijn die geen aantasting

van de EHS tot gevolg hebben (zie voor conclusie met name de: '(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling (Arcadis, 2013)', hoofdstuk 8.2: Conclusie', pag. 42).

De SMZ/WNZW/THW plaatsen evenwel bij het besluit geen m.e.r. op te stellen toch zo hun kanttekeningen. Niet alleen zal er door de voorgenomen activiteit immers een significante aantasting van de EHS plaatsvinden, maar ook zal door de voorgenomen activiteit, in tegenstelling tot hetgeen in de '(vorm)vrije m.e.r.-beoordeling (Arcadis, 2012)' wordt geconcludeerd, o.i. wel degelijk ook een aanzienlijke aantasting van de cultuurhistorische waarden van de (buitenplaatsen van de) Stichtse Lustwarande plaatsvinden. Teneinde te kunnen bepalen of het in het voorkomende geval dan ook zinvol/noodzakelijk is om toch een (Plan-)MER op te stellen, moet het o.i. met name relevant worden geacht of er al dan niet alternatieven voor de voorgenomen activiteit(en) bestaan. O.i. bestaan die mogelijke alternatieven er echter wel degelijk, hetgeen het opstellen van een (Plan-)MER dus zinvol/noodzakelijk maakt.

Zo bestaan er voor de verbreding van het spoor, waardoor een significante aantasting van de EHS plaatsvindt, natuurlijk wel degelijk zogenaamde (locatie)alternatieven, aangezien er bijvoorbeeld ook de keuze had kunnen worden gemaakt om het spoor i.p.v. naar het zuiden (dus in de richting van de buitenplaats 'Beerschoten-Willinkshof') naar het noorden (dus in de richting van de buitenplaats Bornia) uit te breiden, of naar een verdere optimalisatie te zoeken die beide landgoederen in geringere mate zou aantasten. Weliswaar gaat ook een uitbreiding in noordelijke richting, dus in de richting van de buitenplaats Bornia, ten koste van bos/de EHS, maar voor de SMZ/WNZW/THW staat het nog steeds niet bij voorbaat vast dat de betreffende strook bos, die dus deel uitmaakt van de buitenplaats Bornia, op zich in ecologisch (en ook landschappelijk/cultuurhistorisch) opzicht nu waardevoller zou zijn dan strook bij Beerschoten-Willinkshof. Zo bestaat de strook bij Beerschoten-Willinkshof (deels) uit monumentaal Wintereiken-Beukenbos (met vele oude bomen met holten), terwijl in de strook ter hoogte Bornia ter plaatse beoogde verbreding van het spoor toch voornamelijk meereisende/uitheemse naaldbomen voorkomen<sup>4</sup>. In die zin had het o.i. voor de hand gelegen dat daarna dan toch een verdergaand natuur- en landschapsonderzoek had plaatsgevonden<sup>5</sup>.

Voorts gaat het bij bepaling van de effecten van de beoogde verbreding van het spoor o.i. niet alleen om de effecten ter hoogte buitenplaatsen Utrechtse Heuvelrug, maar toch ook in het Kromme Rijngebied. Voor zover de SMZ/WNZW/THW dat uit de stukken hebben kunnen afleiden, zal ook daar een bepaalde verbreding van het gehele spoorvlak nodig zijn, althans tot op een bepaalde afstand van het Station Driebergen-Zeist en ook dan kan een keuze van een verbreding naar de zuid- of noordzijde dus wel degelijk ook op de aldaar aanwezige

---

<sup>4</sup> Zie voor bijzondere natuurwaarden van met name strook ter hoogte Beerschoten-Willinkshof overigens met name ook het Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 15: 'Rapport Natuur' en wel de bijbehorende bijlage 1: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)' en dan met name figuur 5: 'Bomen met holten', pag. 15'. Het blijft voor de SMZ/WNZW/THW op basis van het gegeven onderzoek overigens wel 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 (zie in deze ook het rapport: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', hoofdstuk 3.3: 'Volledigheid van het onderzoek') of dat deze bomen met holten daar ook echt niet tot nauwelijks voorkomen.

<sup>5</sup> Weliswaar wordt in de later door Copijn uitgevoerde 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2013)' ook ingegaan op effecten op de bomen van het landgoed Bornia aan de spoorzijde (zie ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 17: 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2013)', Hoofdstuk 7.7: 'Bornia spoorzijde', met name ook op de effecten (door zonnebrand) op de beuken die achter de bosstrook zoals deze direct langs het spoor voorkomt zouden optreden als het spoor ten koste van die bosstrook zou worden uitgebreid, maar moet o.i. juist dat effect beperkt worden geacht aangezien het daar toch voornamelijk om meereisend naaldhout gaat dat op zich niet gevoelig is voor zonnebrand. Wel is uit een bezoek ter plaatse gebleken dat op zo'n 15 m afstand van het spoor een (historische) beukenlaan voorkomt, maar door voor een optimale inpassing van het spoor te kiezen, zou het o.i. mogelijke moeten zijn die beuken te sparen, inclusief bosstrook aan zijde spoor om zonnebrand op de betreffende beuken te voorkomen.

natuur zo zijn effect hebben, bijvoorbeeld op de waardevolle natuur van het landgoed Rijnwijck<sup>6</sup>.

Behalve door de verbreding van het spoor zal de EHS ook door de beoogde verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg worden aangetast (zie voor algeheel overzicht aantasting EHS met name ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 15: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)' en wel de bijbehorende Bijlage 6: 'Kaart aantasting EHS'). Alhoewel de SMZ/WNZW/THW zich voor kunnen stellen dat als er een keuze moet worden gemaakt, er dan eerder de keuze wordt gemaakt voor een uitbreiding van het wegennet richting de Reehorst dan in de richting van Beerschoten-Willinkshof, ook gezien de in het geding zijnde waarden van natuur-, landschap en cultuurhistorie, heeft zij daarbij wel sterk haar twijfels of de beoogde verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg, dus van 2x1 naar 2x2 rijstroken, en dan ook nog over het gehele lengte van het daartoe in de beide bestemmingsplannen van zowel de gemeente Utrechtse Heuvelrug als Zeist opgenomen traject, dus vanaf de A-12 tot aan de entree van de sportvelden van Phoenix<sup>7</sup>, vanuit verkeerskundig gezichtspunt ook echt noodzakelijk is. Zo zijn ook hier o.i. wel degelijk alternatieven met een minder ingrijpend ruimtebeslag mogelijk, waardoor alsnog de aldaar voorkomende natuur/EHS en (dus) ook het landschap grotendeels zou kunnen worden behouden.

Eveneens is het voor de SMZ/WNZW/THW de vraag, dat als je de effecten van het spoor tezamen met die van de Hoofdstraat/Driebergseweg (inclusief ondertunneling) beziet, als ook van het gehele stationsgebied, dus indien naar de totale cumulatieve effecten wordt gekeken, of er 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 (soort) MMA, had kunnen worden gekeken, iets wat o.i. in de voorliggende plannen thans geheel ontbreekt. Juist door het ontbreken van een echte m.e.r. en dus ook van een MER, waardoor dus geen zorgvuldige afweging van mogelijke alternatieven mogelijk is, zou het vaststellingsbesluit o.i. dus alleen al op die procedurele gronden moeten worden vernietigd.

#### *Significante aantasting EHS*

Zoals ook uit het 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)' naar voren komt, zal er wel degelijk door het Infra-project een significante aantasting van de EHS plaatsvinden. Nu houdt het voor de EHS van kracht zijnde 'Nee, tenzij-regime' in, dat (zie in deze ook de 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening (Provincie Utrecht, 2012)', Hoofdstuk 6.5.1: Ecologische Hoofdstructuur' en ook art. 4.11: 'Ecologische Hoofdstructuur'):

*'Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen deze gebieden niet zijn toegestaan indien deze de kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang'.*

Dus ook op grond van het provinciale beleid dient in het kader van de significante aantasting van de EHS waarvan bij de ontwikkelingen die voorliggend bestemmingsplan mogelijk maakt sprake is, een zorgvuldig onderzoek naar mogelijke alternatieven plaats te vinden.

Aangezien dat onderzoek niet heeft plaats gevonden, zoals bijvoorbeeld naar de mogelijkheid om i.p.v. een verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg van 2x1 naar 2x2 rijstroken een zogenaamde 'wisselstrook' toe te passen, zou het voorliggende bestemmingsplan o.i. eveneens in die zin al op procedurele gronden moeten worden vernietigd.

#### *Essentiële planwijzigingen*

Voorts hebben beide gemeenten na de ter inzage legging het Ontwerp-bestemmingsplan alsnog op aantal punten o.i. ingrijpend gewijzigd. Wat betreft de gemeente Utrechtse Heuvelrug betreft, gaat het dan in het bijzonder om de gekozen oplossing voor de beoogde P&R. Wilde men het parkeren bij het Station toch overeenkomstig het Projectplan bij

<sup>6</sup> Zo valt uit de Toelichting op het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)' en bijbehorende onderzoeksrapporten in ieder geval op te maken, dat het tracé ook ter hoogte van de Rijnwijckse Wetering zal worden verbreed (zie o.a. het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Hoofdstuk 4.4: 'Water', onder het kopje: 'Omgevingsaspecten').

<sup>7</sup> Voor het gedeelte tussen de Breullaan/Odijkerweg en Phoenix gaat het dan feitelijk om het toevoegen van een 'ritsstrook', maar aangezien daar ook al een vrije buslaan aan zijde Phoenix ligt kom je dan feitelijk toch op een totale breedte van 2x2 rijstroken.

voorkeur in een ondergrondse parkeergarage van 800 auto's laten plaatsvinden, later is vanwege het kennelijk niet rond komen van de uitgevoerde business-case alsnog besloten tot bovengronds parkeren. Alhoewel daardoor de eventuele (extra) eco-hydrologische effecten van zo'n ondergrondse parkeergarage op het bomenbestand van de Reehorst kunnen worden voorkomen, een dergelijke bovengrondse parkeergarage (met een maximale hoogte van maar liefst 21 m) maakt natuurlijk dat van het idee om hier ook echt een landgoedstation tot ontwikkeling te brengen, dus met veel groen, o.i. zondermeer afstand wordt genomen.

Ook al hebben beide gemeenten alvorens de beide bestemmingsplannen vast te stellen over de bovengrondse parkeergarage dan wel eerst eind 2013 een apart besluit genomen, de vraag blijft toch of je in een zo'n laat stadium, dus nadat het Ontwerp-bestemmingsplan reeds ter inzage is gelegd, nog zulke essentiële wijzigingen kunt doorvoeren.

### **3. Inhoudelijke aspecten**

Allereerst zal aan de hand van de Toelichting op de in het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijke ontwikkelingen worden ingegaan, dat mede tegen het licht van de van kracht zijnde (wettelijke) (beleids)kaders. Vervolgens zal de Verbeelding en ook Planregels aan de orde worden gesteld.

#### **3.1 Toetsing ruimtelijke ontwikkelingen bestemmingsplan aan beleidskaders**

Eerst zal nog (kort) op het Projectplan zelf nader worden ingegaan, waarna aan de orde wordt gesteld of de ruimtelijke ontwikkelingen die het bestemmingsplan beoogd mogelijk te maken gezien de van kracht zijnde (wettelijke) (beleids)kaders wel aanvaardbaar moeten worden geacht. Daarbij zal zoveel mogelijk de volgorde uit de Toelichting op het bestemmingsplan worden aangehouden.

##### *Projectplan*

Uit de Projectnota, evenals uit de vele achtergronddocumenten, wordt feitelijk zichtbaar wat voor enorme impact het gehele Infra-project, dus de verbreding van het spoor van 3 naar 4 spoorbanen, de verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg van (in beginsel) 2x1 naar 2x2 rijstroken (en soms zelfs een totale breedte van 5/6 rijstroken) én dat alles gecombineerd met de ondertunneling van de Hoofdstraat en ook de aanleg onder maaiveld van het zuidelijke gedeelte van stationgebied, op het gebied zal hebben. Juist in die zin had het voor de SMZ/WNZW/THW voor de hand gelegen dat men wel degelijk voor de voorgenomen ontwikkeling een MER had opgesteld, zodat het ook mogelijk was geweest diverse alternatieven ten aanzien van name hun milieueffecten met elkaar te kunnen vergelijken, evenals dat er bij het opstellen van de Projectnota interactieve betrokkenheid van belanghebbenden was geweest.

##### *Effecten op bodem en water*

Het plangebied ligt op de overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar het Kromme Rijngebied. Het grondwater van de Utrechtse Heuvelrug komt in het overgangsgebied en in het Kromme Rijngebied via kwel aan de oppervlakte. Juist door het schone, ooit overvloedig en constant aanwezige kwelwater ontstond in het overgangsgebied de cultuurhistorisch waardevolle Stichtse Lustwarande met zijn vele karakteristieke buitenplaatsen/landgoederen, waarbij o.a. de vele door kwel gevoede (serpentine)vijvers tot de 'genius loci' van die buitenplaatsen/landgoederen behoren.

Daarnaast maakt de optredende kwel het voorkomen van tal van bijzondere (kwelwater)planten (o.a. waterviolier, holpijp, etc.) en ook dieren mogelijk, die door een afname van die kwel in het voortbestaan worden bedreigd. Ook moeten de bomen die in dit overgangsgebied voorkomen bijzondere kwetsbaar worden geacht voor plotselinge veranderingen in de grondwaterstanden, zeker als het om (monumentale) bomen gaat die voor hun vochtvoorziening niet alleen afhankelijk zijn van hangwater maar ook van het (capillaire) grondwater (zie overigens ook het 'Bestemmingsplan SDZ (Zeist), Bijlage 14: 'Handleiding ontwerpen rond bomen (Copijn, 2011)' en dan in het bijzonder hoofdstuk 4.2: 'Waterhuishouding - Mogelijke effecten op bomen').

Nu komt uit het gegeven hydrologisch onderzoek naar voren, dat weliswaar bij het toepassen van zogenaamd 'onderwaterbeton' de effecten (t.g.v. lekdebië damwand) op de grondwaterstanden relatief beperkt zullen zijn (zie ook het Bestemmingsplan SDZ (UH),

Bijlage 14: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', Afbeelding 10: 'Verlaging op de grondwaterstanden bij onderwaterbeton'), maar dat deze effecten al veel groter zijn (t.g.v. lekdebieten) bij het toepassen van waterglas (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', Afbeelding 11: 'Verlaging op de grondwaterstanden bij waterglas') en zelfs groot indien er bij de aanleg van de tunnelbak bij de sectie-einden een zogenaamde 'open bemaling' wordt toegepast (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', Afbeelding 12: 'Effecten bronnering sectie-einden, verlaging grondwaterstand in de GHG situatie' én ook: 'Effect bronnering sectie-einden, verlaging op de grondwaterstand in de GLG-situatie')<sup>8</sup>.

Gezien de op basis van de met het Groundwater Vistas model (met gegevens uit het HYDROMEDAH model) ingeschatte dalingen van de grondwaterstanden t.g.v. de aanleg van de tunnelbak en ook het verdiepte stationsplein, dus zowel van de GHG als de GLG, één en ander wel mede afhankelijk van de gekozen methodiek, kunnen er o.i. dus wel degelijk gevolgen voor het aanwezige monumentale bomenbestand op met name de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof, Bornia (parkgedeelte) en ook de Reehorst optreden, uiteraard voor zover de betreffende bomen, zoals ook hiervoor al aangegeven, voor hun vochtvoorziening mede afhankelijk zijn van het (capillaire) grondwater. Daarbij zij dan tevens aangetekend dat verschillen van 5 cm - 10 cm tijdens kritische perioden voor bepaalde bomen die zeer droogtegevoelig zijn, zoals met name de beuk, al een bepaald negatief effect met zich mee kunnen brengen (zie wat betreft de algemene effecten van grondwaterdalingen of -stijgingen ook het: 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 17: 'Master Bomen Effect Analyse', Hoofdstuk 6.1.1. 'Algemene uitgangspunten'). Gezien die mogelijk effecten, ook al wil men dan (in de nog af te geven grondwateronttrekkingsvergunning) het lekdebiet naar de tunnelbak kennelijk beperken tot 50 m<sup>3</sup>/dag (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', pag. 23), is o.i. toch in ieder geval een verdergaand onderzoek naar de mogelijke gevolgen voor het monumentale bomenbestand noodzakelijk (zie overigens ook de aanbevelingen uit het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', Bijlage 3: 'Grondwaterstudie', pag. 14-15).

Weliswaar wil men dat kennelijk om negatieve effecten op (beschermwaardige) bomen te 'mitigeren' een systeem van vochtmonitoring(en) opzetten, evenals mogelijk als voorzorgmaatregel alvast een bevoeiingssysteem (op basis van druppelleidingen) aanleggen (zie met name ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 17: 'Master Bomen Effect Analyse, Hoofdstuk 9.1.3.: 'Mitigerende maatregelen'), maar met name gezien de gevoeligheid van een aantal monumentale bomen en dan in het bijzonder van oudere beuken, zoals deze met name op het landgoed Beerschoten-Willinkshof, maar ook, zij het op wat grotere afstand op de Reehorst voorkomen, is het voor de SMZ/WNZW/THW nog maar de vraag of door bijvoorbeeld het geven van watergiften achteraf (op basis van een bevoeiingsplan) bij voorbaat (top)sterfte kan worden voorkomen<sup>9</sup>.

Wat betreft het effect in de eindfase van de tunnelbak/damwandconstructie op de aanwezige grondwaterstroming/-standen, dus naar verwachting een vernattend effect aan zijde Heuvelrug als een verdrogend effect aan zijde Kromme Rijngebied, wordt in het hydrologische onderzoek aangegeven dat dat effect verwaarloosbaar zou zijn (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', hoofdstuk 6.4: 'Eindfase'). Ook hierbij tekenen de SMZ/WNZW/THW evenwel aan dat zelfs relatief kleine stijgingen/dalingen van het grondwater al een bepaalde negatief effect op bomen, uiteraard afhankelijk gevoeligheid van de betreffende boomsoort, met zich mee kunnen brengen<sup>10</sup>.

Meer in het bijzonder wordt in met name de Projectnota en dus ook in de Toelichting op beide bestemmingsplannen eigenlijk ook al vooruitgelopen op aanleg van een zogenaamde 'wateraanvoerroute (voorheen: 'kwelwaterroute')' ter hoogte van het landgoed Rijnwijk (zie

<sup>8</sup> Met name in de rapportage: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)', Bijlage 3: 'Grondwaterstudie' wordt een uitgebreidere toelichting op het onderzoek en onderzoeksresultaten gegeven.

<sup>9</sup> Wat betreft de massale sterfte van monumentale beuken in de overgangszone van de Stichtse Lustwarande ten gevolge van de relatief grote grondwaterstandsdingen, zoals ten tijde van de (zeer) droge zomers van '73 en met name ook '76 optraden, zijn indertijd diverse onderzoeken uitgevoerd.

<sup>10</sup> Zie wat betreft de effecten van vernatting met name ook de brochure: 'Effecten van vernatting op bomen' in 'Kwartaalblad voor de kring praktiserende boomverzorgers', nummer 20, zomer/herfst 2004.



o.a. ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Hoofdstuk 4.4: 'Water', onder het kopje: 'Extra duiker KM 45.75', evenals overigens ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013), hoofdstuk 7.7.2: 'Extra duiker ter hoogte van KM 45.75)', waartegen door de SMZ/WNZW in het van kader van het 'Watergebiedplan Groenraven-Oost en Maartensdijk (HDSR, 2008)' ook al overwegende bezwaren zijn ingebracht, vanwege de (naar verwachting) negatieve effecten van het aangevoerde (relatief voedselrijke) Kromme Rijnwater voor de ter plaatse aanwezige kwelwatermilieus. Het gaat hier immers niet alleen om de aanvoer van van de Utrechtse Heuvelrug afkomstig gebiedseigen kwelwater, maar indien dat noodzakelijk wordt geacht ook van gebiedsvreemd water uit de Kromme Rijn, dat gezien o.a. relatief hoge fosfaatgehalten sterk negatieve gevolgen kan hebben voor met name de kwelwatermilieus zoals deze in/nabij het landgoed Rijnwijck (en elders in de overgangszone tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied) voorkomen (zie voor een indicatie overigens ook het: 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 15: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)' en wel de bijbehorende bijlage 1: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', hoofdstuk 4.1.1: 'Bijzondere vegetaties')<sup>11</sup>.

### *Effecten op natuur/EHS*

Als we de effecten op de natuur bezien zoals die van het gehele Infra-project uitgaan, dan gaat het allereerst om de directe effecten van het ruimtebeslag op de aanwezige natuur en het landschap en daarnaast de zogenaamde graduele (of indirecte) effecten, zoals deze op de hydrologie en ook bijvoorbeeld de effecten van verstoring door licht en geluid.

Bij die directe effecten gaat het dan om de volgende aantastingen (zie ook bijlage 8: 'Effecten projectplan op waarden natuur en landschap'):

- Aantasting van buitenplaats/rijksmonument De Breul<sup>12</sup>, alwaar niet alleen ter hoogte van de Breullaan een vrij essentieel gedeelte van de buitenplaats, namelijk aanwezige rododendronbegroeiing en ook een deel van de aanwezige serpentinevijver zal worden aangetast, maar ook een nieuwe toegangsweg zal worden aangelegd<sup>13</sup>, die de landschappelijke en ook ecologische structuur van deze waardevolle buitenplaats o.i. op onaanvaardbare wijze zal aantasten (zie overigens ook het: 'Herinrichtingsplan Groenraven-Oost (Landinrichtingscommissie, 1998)')<sup>14</sup>;
- Alhoewel Bornia dan door de beoogde verbreding Hoofdstraat-Driebergseweg/aanleg tweezijdige fietspaden slechts aan voorzijde in beperkte mate zal worden aangetast, dient er wel vanwege voorgenomen ondertunneling alsnog naar een nieuwe ontsluiting van de buitenplaats te worden gezocht. Alhoewel deze inmiddels aan de Hoofdstraat is gevonden, zij het iets meer in de richting van Zeist, betekent dat dus wel degelijk ook een extra aantasting van de EHS;
- Aantasting van de buitenplaats/rijksmonument Beerschoten-Willinkshof t.g.v. de verbreding van het spoor, waar nu net niet alleen een zeer waardevolle strook monumentaal Wintereiken-Beukenbos (inclusief boomholten met vele holenbroeders, waaronder vleermuizen, grote bonte specht, kauwen, etc.) voorkomt, maar ook een

<sup>11</sup> Overigens is de t.b.v. de betreffende wateraanvoerroute noodzakelijke duiker onder het spoor gezien de ligging van het tracé niet in het Bestemmingsplan SDZ (gemeente Utrechtse Heuvelrug) planologisch verankerd, maar in het bestemmingsplan SDZ (gemeente Zeist).

<sup>12</sup> Zie voor natuurwaarden van De Breul met name ook de publicaties: 'Ecologisch onderzoek in een drietal gebieden langs de Driebergseweg, Woudenbergseweg en Utrechtseweg (Bureau Waardenburg, 1991)' en ook: 'Ecologische evaluatie van een landgoederenzone (Alterra, 2001)'.

<sup>13</sup> Zie voor een impressie van de nieuwe toegangsweg met name ook: Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 33: 'Onderzoeken perceelontsluitingen' en wel onder: Uitwerking ontsluiting en randen De Breul - optie B, pag. 22).

<sup>14</sup> Net ter hoogte van de plek waar dan een nieuwe ontsluiting van de buitenplaats is voorzien is in het kader van de Landrichting Groenraven-Oost de ecologische verbinding geprojecteerd, die aldaar het Kromme Rijngebied met de Utrechtse Heuvelrug moet verbinden (zie overigens behalve het 'Herinrichtingsplan Groenraven-Oost (Landinrichtingscommissie, 1998)', ook het rapport: 'Realisering van de Ecologische verbindingzone Landgoed De Breul - Rijnwijckse Wetering (Gemeente Zeist, 1997)'). Weliswaar zijn inmiddels ook alternatieven in beeld gebracht (zie o.a. het rapport: 'Perspectief en inrichtingsbeeld voor de EHS, Deelgebied Bunnik-Zeist (Provincie Utrecht, 2011)'), maar dat neemt niet weg dat de zone waar nu de nieuwe ontsluiting is geprojecteerd zowel in ecologisch en ook landschappelijk/cultuurhistorisch opzicht als uitermate kwetsbaar moet worden gekenschetst.

(oude) bosvijver<sup>15</sup>. Daarnaast is ook een geheel nieuw fietspad dwars over een zeer karakteristieke landschappelijk aangelegde heuvel geprojecteerd, waarop vele monumentale (rode) beuken staan (zie ook 'Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen/Zeist (Copijn, 2011)'). Ook komen er ter plaatse van het geprojecteerde fietspad mogelijk wel degelijk waardevolle vegetaties voor (zie o.a. ook: 'Natuurwaarden-onderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009), Figuur 2: Groeiplaatsen met bijzondere vegetaties', pag. 8)<sup>16</sup>. Daarnaast wil men ook vanaf de ontsluiting van de sportvelden van Shinty/Bolkinstuut kennelijk nu ook voor Mc Gregor/Bloemenheuvel een nieuwe ontsluiting, dus ventweg, aanleggen, die ook zo zijn effecten op het landgoed Beerschoten/Willinkshof zal hebben<sup>17</sup>;

- Ook zal door voorgenomen ontwikkelingen de overplaats van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof worden aangetast, dus ter hoogte van het Hertenkamp, waardoor o.a. naar verwachting een aantal waardevolle bomen, waaronder linden, zullen moeten worden gekapt;
- Een enorme aantasting van het landgoed de Reehorst. Overeenkomstig de plannen zal zowel aan de stationzijde, dus aan zijde Stationsweg, als aan de zijde van de Hoofdstraat er een strook van 20 m van het ter plaatse aanwezige hoog opgaande bos afgaan, dat thans in belangrijke mate het huidige besloten karakter van dit landgoed bepaalt. Ook komen er binnen de betreffende strook, zeker aan de stationszijde, een aantal waardevolle bomen voor, zoals oude linden, waarvan overigens een aantal overeenkomstig het bomenonderzoek van Copijn verplaatsbaar zouden zijn<sup>18</sup>;
- De waardevolle en karakteristieke oude eiken die nu nog op het stationseiland voor huidige stationsingang voorkomen zullen geheel moeten wijken;
- Niet geheel kan o.i. worden uitgesloten dat er ook nog effecten op de natuur (en het landschap) ten westen Station zullen optreden. Zo wil men in ieder geval de huidige onderdoorgang onder het spoor van de Rijnwijkse Wetering verplaatsen (en verbreden), wat mogelijk ook zo zijn effecten op o.a. ter plaatse aanwezige foeragerende (water)vleermuizen zal hebben (zie ook: 'Natuurrapport (Arcadis, 2013)', hoofdstuk 4.3.2: 'Vleermuizen')). Dat de HDSR tegelijkertijd met de plannen voor het Stationsgebied ook een voorschot wil nemen op een nieuw (soort) 'schoonwatertracé (SWT)' (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013), hoofdstuk 7.7.2: 'Extra duiker ter hoogte van KM 45.75'), zij dan zo, maar op basis van het voorgaande zal het duidelijk zijn dat de SMZ/WNZW/THW daarvan al bij voorbaat geen voorstander zijn;
- Tenslotte wil men t.b.v. de uitvoering mogelijk ook nog een geheel nieuwe weg vanaf de A-12 naar de Odijkerweg aanleggen, hetgeen natuurlijk ook grote negatieve effecten op de ter plaatse aanwezige natuur en het landschap met zich mee kan brengen (zie ook 'Rapportage Baseline 3 (Arcadis, 2011)', pag. 120);

Naast de aangegeven directe aantastingen treden er van de beoogde plannen naar verwachting, zoals ook hiervoor al aangegeven, ook nog indirecte/graduele effecten op de ter plaatse aanwezige natuur op. Daarbij gaat het dan naar verwachting om de volgende effecten:

- Zoals met name uit het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2013)' kan worden afgeleid, zal zowel de aanleg van de tunnelbak en ook het lager gelegen Stationsplein, mede afhankelijk uiteraard van de toegepaste techniek (onderwaterbeton,

<sup>15</sup> Zie voor impressie bosvijver en omliggende opgaande Wintereiken-Beukenbos ook het: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', figuur op pag. 43.

<sup>16</sup> Overigens is in het voorliggende 'Bestemmingsplan SDZ (UH)' de aanleg van het fietspad aangezien dat buiten het plangebied ligt thans niet direct mogelijk gemaakt.

<sup>17</sup> Overigens hebben de SMZ/WNZW/THW begrepen dat men deze (vent)weg wel zo goed mogelijk wil proberen in te passen en deze te combineren met het fietspad ter hoogte Hoofdstraat, zodat deze de vorm van een fietsstraat krijgt waarbij de auto te gast is (zie in deze ook: Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 33: 'Onderzoeken perceelontsluitingen' en wel onder: Uitwerking ontsluiting en randen Beeschoten-Willinkshof/Bloemenheuvel optie 3, pag. 34).

<sup>18</sup> Ook komen er in de betreffende bosstrook een aantal beschermde plantensoorten voor, zoals o.a. daslook, zij het dat deze als zogenaamde stinzenplanten zouden zijn aangeplant, dus van niet natuurlijke oorsprong zijn (zie o.a. ook het rapport: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009), hoofdstuk 4.1.2: 'Flora').

waterglas of open bemaling), tot een daling van aanwezige grondwaterstanden in de omgeving leiden, met naar verwachting wel degelijk negatieve gevolgen voor het aanwezige, deels monumentale bomenbestand (zie voor analyse ook: 'Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen/Zeist (Copijn, 2011)', Hoofdstuk 4.2: 'Waterhuishouding - Mogelijke effecten op bomen') en met name ook 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2013)', Hoofdstuk 6.1: 'Verandering van de grondwatersituatie'). Dat geldt dan in het bijzonder voor de bomen in 'Beerschoten-Willinkshof', met name de aldaar aanwezige monumentale beuken (en eiken), maar mogelijk ook voor de (monumentale) bomen/beuken op de 'Reehorst', niet in de laatste plaats aangezien de ervaringen met de droge zomers in '73 en '76 leren dat met name de beuken op de overgang Utrechtse Heuvelrug en Kromme Rijngebied zeer droogtegevoelig zijn;

- Naast de effecten op bomen kan er door aanleg van de tunnelbak en dan met name als voor een variant met 'open bemaling' wordt gekozen, ook al zou dat dan alleen voor de sectie-einden van de tunnelbak zijn, ook effecten op de kweldruk in de omgeving optreden (dus de stijghoogte), met mogelijk het droogvallen van de op de landgoederen aanwezige serpentinevijvers en dus met grote gevolgen voor de aquatische ecologie van die vijvers, evenals mogelijke effecten op kwelafhankelijke biotopen van het landgoed Rijnwijck (zie in deze ook kritische opmerkingen in het rapport: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009), Hoofdstuk 5: 'Conclusie');
- Meer in het bijzonder kan van de nieuwe tunnelbak ook in de toekomst o.i. toch wel degelijk een bepaald effect op de ter plaatse aanwezige grondwaterstromen uitgaan, ook al ook al wordt dan in het uitgevoerde hydrologische onderzoek gesteld dat de effecten daarvan verwaarloosbaar zijn, zeker als men alle ontwikkelingen tezamen in ogenschouw neemt, dus zowel die van de nieuwe tunnelbak en ook het verdiepte Stationsplein. Zo zal o.i. mogelijk aan de zijde van de Utrechtse Heuvelrug toch een bepaalde stuwning kunnen optreden en aan de zijde van het Kromme Rijngebied een daling met mogelijk toch negatieve gevolgen voor de bomen (zie overigens ook: 'Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen/Zeist (Copijn, 2011)', hoofdstuk 4.2.1: 'Waar liggen mogelijke risico's', evenals 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2013)', Hoofdstuk 6.1.5: 'Permanente gevolgen voor grondwatersituatie door tunnelbak' én ook de brochure: 'Effecten van vernatting op bomen' in 'Kwartaalblad voor de kring van praktiserende boomverzorgers', nummer 20)<sup>19</sup>;
- Naast de aangegeven hydrologische effecten, kunnen er met name tijdens de aanleg van het spoor ook extra licht- (en geluid)effecten worden verwacht, o.a. op de op de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof (en ook Bornia) voorkomende vleermuispopulaties (zie met name ook: 'Rapport Natuur' (Arcadis, 2013)', Tabel 6: 'Samenvatting effecten en relatie met FFW, pag. 24-25).

Bezien we al deze effecten, dan zullen de voorgenomen ontwikkelingen leiden tot zowel een significante aantasting van de EHS, als ook zo hun effect hebben op een relatief groot aantal in het gebied voorkomende overeenkomstig de FFW beschermde soorten (zie ook het rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2013)')

Wat betreft de significante effecten op de EHS betreft, is door Arcadis in het: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)' de zogenaamde 'Beslisboom Nee-tenzij' gevolgd, zoals deze overeenkomstig de 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening 2013-2028 (Provincie Utrecht, 2012)' van toepassing is voor ontwikkelingen binnen de EHS (zie hiertoe met name ook het rapport: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', Hoofdstuk 6.4: 'Beslisboom 'Nee-tenzij' Ecologische hoofdstructuur (EHS)')<sup>20</sup>. Op basis van de gegeven analyse komt

<sup>19</sup> Overigens wordt ook in het rapport: 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2013)', Hoofdstuk 6.1.1: 'Algemene uitgangspunten' een samenvattend overzicht gegeven van effecten bepaalde grondwaterstandverhogingen en - verlagingen op een op een bepaalde plek aanwezig bomenbestand met oudere bomen.

<sup>20</sup> In het rapport: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', Bijlage 5: 'Uitwerking Beslisboom Nee-tenzij principe EHS' is overigens de nadere toelichting op de Beslisboom van de provincie Utrecht opgenomen.

Arcadis in haar rapport dan tot de conclusie dat de EHS significant wordt aangetast<sup>21</sup>, met name aangezien er een significant effect optreedt op *beschermde soorten* en dan in het bijzonder ook de aantasting van de verblijf- en paarplaatsen, evenals vliegroutes en ook foerageergebieden van vleermuizen. Hierbij tekenen de SMZ/WNZW/THW dan wel aan dat o.i. de effecten op de EHS 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 alle deel uitmaken EHS, zijn meegenomen<sup>22</sup>, maar met name ook doordat er ten gevolge van de beoogde verbreding van zowel het spoor als ook de weg er o.i. wel degelijk ook een significante aantasting van de aanwezige *ecologische verbindingen/corridors* zal ontstaan (zie voor het overzicht van de in het gebied aanwezige verbindingen overigens ook Bijlage 9: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)<sup>23</sup>, met mogelijk een significant negatief effect voor aanwezige populaties van al dan niet beschermde diersoorten<sup>24</sup>. Bovendien zal door die toegenomen barrièrewerking van zowel het spoor als ook de Hoofdstraat/Driebergseweg in ieder geval het landgoed Beerschoten-Willinkshof veel meer geïsoleerd van haar omgeving komen te liggen, waardoor o.i. door de voorgenomen ontwikkelingen de *robuustheid* van het gebied wel degelijk zal worden aangetast. Ook zijn de SMZ/WNZW/THW 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 dus als zodanig een hoge natuurwaarde, ook gezien de ouderdom, dient te worden toegekend<sup>25</sup>. Zo blijkt met name ook uit het natuurwaardenonderzoek dat door het Ecologische adviesbureau Van den Bijtel is uitgevoerd, dat met name hier oud (park)bos met vele oude bomen (met name beuken) met holten voorkomen (zie ook: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', Figuur 5: 'Bomen met holten', pag. 16).

Gezien de significante aantasting zal overeenkomstig het voor de EHS van kracht zijnde 'Nee, tenzij-beginsel' in ieder geval ook naar het 'grote maatschappelijke belang' moeten worden gekeken, evenals mogelijke 'alternatieven' (zie in deze ook onder het hoofdstuk 2: 'Procedurele aspecten').

Alhoewel de effecten vanwege met name de verbreding van het spoor op de natuur en het landschap wellicht niet geheel zijn te vermijden, ook gezien het grote maatschappelijke belang dat daaraan ook volgens de SMZ/WNZW/THW dient te worden toegekend, zou o.i.

<sup>21</sup> De toetsingscriteria van het 'Nee, tenzij-beginsel' zoals dat voor de EHS van kracht is zijn (zie ook de 'PRS/PRS 2013-2028 (Provincie Utrecht, 2012)', Art. 4.11: 'Ecologische hoofdstructuur'): *de aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit (o.a. oude boskernen), gebieden bepalend voor de aaneengeslotenheid en robuustheid EHS, de aanwezigheid van bijzondere soorten én de aanwezigheid van essentiële verbindingen (o.a. foerageer en migratieroutes)* (zie overigens ook: 'Spelregels EHS (LNV, 2007)').

<sup>22</sup> Zo kan o.i. toch met name niet geheel worden uitgesloten, dat er door de voorgenomen activiteiten, zoals o.a. verbreding van het spoor, ook een negatief effect optreedt van de op het landgoed Rijnwijk voorkomende waardevolle biotopen/vegetaties (zie met name ook 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009), hoofdstuk 4.1.1: 'Bijzondere vegetaties'). Verder is voor zover bij de SMZ/WNZW/THW bekend er ook geen nader ecologisch onderzoek gedaan aanwezig natuurwaarden De Breul, terwijl ook daar door de verbreding van de Driebergseweg met een ritsstrook en ook nieuwe ontsluitingsweg en verplaatsing fietspad toch ook bepaalde natuurwaarden kunnen worden aangetast, terwijl ook deze buitenplaats een integraal deel uitmaakt van de EHS.

<sup>23</sup> Gidssoorten voor de betreffende verbinding zijn o.a. ree, ringslang, oranjetip, boomarter, vleermuizen, hermelijn en das (zie in deze o.a. ook: 'Werkdocument Ecologische Verbindingen provincie Utrecht (Provincie Utrecht, 1993)'; 'Ecologische Verbindingszones Kromme Rijngebied (Ecologisch onderzoeksbureau Van den Bijtel, 2009)'; 'Perspectief en inrichtingsbeeld voor de Ecologische Hoofdstructuur - Deelgebied Zeist-Bunnik (Provincie Utrecht, 2011)' én 'Ecopassage Griftenstein bij de N-237 (Alterra, 2009)').

<sup>24</sup> Nu al worden er regelmatig ter hoogte Hoofdstraat tussen de Reehorst en de Beerschoten-Willinkshof overstekende dieren doorgereden (o.a. eekhoorns, bunzing), hetgeen natuurlijk als de weg verder wordt verbreed alleen maar erger zal worden.

<sup>25</sup> Overigens komt op de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof het Wintereiken-Beukenbos met name aan de zijde van de Hoofdstraat voor, terwijl meer in de richting van de Oude Arnhemseweg hoog opgaand bos van grove den voorkomt, veelal groepsgewijs bijgemengd met voornamelijk Tsuga heterophylla (Westerse Hemlockspar), die zich daar massaal natuurlijk verjongd.

toch ook hier op basis van een nader ecologisch en/of landschappelijk/cultuurhistorische onderzoek naar een mogelijke optimalisatie moeten worden gezocht. Zo komt juist ter plaatse van de beoogde spoorverbreding ter hoogte van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof nu hoog opgaand Wintereiken-Beukenbos voor, evenals een bosvijver, terwijl er ter hoogte van Bornia, althans het bosgedeelte, voornamelijk meereisend naaldbos voorkomt<sup>26</sup>.

Voorts zijn de SMZ/WNZW/THW van mening, dat de noodzaak van de beoogde verbreding van 2x1 naar 2x2 rijstroken van de Hoofdstraat/Driebergseweg, waarbij het bij de Driebergseweg dan wel zou gaan om de eerste 100 m in de richting van Zeist na het kruispunt met de Breullaan/Odijkerweg, vooralsnog geenszins is aangetoond. Bij die verbreding gaat men uit van 2x2 rijstroken (en op bepaalde plaatsen zelfs in totaal 5/6 rijstroken), terwijl o.i. gezien de uitgevoerde berekeningen ook met 2x1 of 1 rijstrook van A-12 in richting Zeist en (ook gezien de kennelijk drukkere avondspits) met 2 rijstroken vanaf Odijkerweg of Stationslaan richting A-12 zou kunnen worden volstaan<sup>27</sup>. Overeenkomstig de uitgevoerde verkeersberekeningen wordt immers voor de rijstrook van de A-12 richting Zeist een maximale I/C-waarde berekend van 62 % tussen A-12 en de Stationslaan en voor de rijstrook vanaf Zeist in richting van de A-12 een I/C-waarde van 82 % tussen de Odijkerweg en de Stationslaan en 86 % tussen de Stationslaan en de A-12, zodat alleen de norm zoals deze voor de I/C-waarde wordt gehanteerd van 0.80 (80%) in beperkte mate voor de rijstrook vanaf De Breullaan in de richting van de A-12 wordt overschreden (zie hiertoe ook het rapport: 'Rapportage Baseline 3 (Arcadis, 2011), Hoofdstuk 4.2.4: Hoofdstraat 2x2 rijstroken')<sup>28</sup>. Voorts komt uit het Verkeersonderzoek naar voren, dat de VRI-regeling voor het doorgaand verkeer over de Hoofdstraat/Driebergseweg een restcapaciteit heeft van circa 40%, althans die ter hoogte van de kruising op de Hoofdstraat-Driebergseweg (zie ook de 'Toelichting', Hoofdstuk 2.3.2 'Weg, fiets en voet', evenals het rapport: 'Rapportage verkeerskundige advisering (Arcadis, 2012)', Hoofdstuk 6.7: 'Conclusie', onder het kopje: 'Restcapaciteit doorgaand verkeer Hoofdstraat-Driebergseweg 40%', pag. 43). Een en ander betekent o.i. dat op het traject Hoofdstraat/Driebergseweg dus naar alle waarschijnlijkheid ook gewoon met 2x1 rijstroken of eventueel maximaal 3 rijstroken zou kunnen worden volstaan, zodat van een (veel) geringer ruimtebeslag op de aangrenzende landgoederenzone sprake is.

Weliswaar wordt dan door de gemeenten in de 'Memo beantwoording technische vragen van 10 februari 2012' en ook in de Toelichting, Hoofdstuk 2.3.2 'Weg, fiets en voet' onder het kopje 'Wegverkeer' toegegeven dat 2x2 rijstroken vanwege de toekomstige verkeersbelasting inderdaad niet over het gehele tracé noodzakelijk zijn, 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 dus toch dient de worden uitgaan van 2x2 rijstroken. Voor de SMZ/WNZW/THW blijft het dan toch de vraag of voor het oplossen van die problematiek dan ook niet naar (technisch) slimmere oplossingen zou kunnen worden gekeken, zoals toepassen van een 'wisselstrook'<sup>29</sup>, een 'groene golf', LARGAS, etc. (zie verder ook het gestelde in dit beroepschrift onder het kopje: 'Verkeer en parkeren').

Voor zover het 'groot maatschappelijke belang' kan worden aangetoond, evenals dat er daadwerkelijk geen 'alternatieven' zijn, waarvan de SMZ/WNZW/THW dus vooralsnog niet

<sup>26</sup> Overigens komt ter zijde van het spoor langs gedeelte Beerschoten en langs groot gedeelte Bornia ook een (droge) greppel voor, die op bepaalde plek ook door middel van een kleine duiker met elkaar zijn verbonden, vermoedelijk voor afvoer (overtollig) regenwater.

<sup>27</sup> Overigens wordt in het (oorspronkelijke) rapport: 'Rapportage verkeerskundige advisering (Arcadis, 2012)', Hoofdstuk 5.9: 'Aanbevelingen' aanbevolen om het rechtsaf-gaan vanaf de Breullaan in de richting van Zeist te verbieden, hetgeen mogelijk ook tot een beperking van het ruimtebeslag kan leiden, maar waarschijnlijk zit dat al in de gekozen verkeersoplossing (zie ook verkeerskundige tekeningen uit de 'Rapportage Baseline 3 (Arcadis, 2011)').

<sup>28</sup> Overigens twijfelen de SMZ/WNZW/THW sterk aan met name de gegeven I/C-waarde van 86 % tussen de Stationslaan en A-12, aangezien nu juist daar zelden of nooit opstoppingen zijn, zeker niet sinds de A-12 is verbreed, evenals er extra recht- en linksafstroken zijn gekomen op de kruisingen van de Hoofdstraat met de A-12.

<sup>29</sup> Zie wat het toepassen van een wisselstrook met name ook de bij het beroepschrift gevoegde bijlage 8: 'Motie onderzoek wisselstrook gemeente Zeist'.

uitgaan, zal er overeenkomstig provinciale beleid ten aanzien van de EHS dus 'compensatie' moeten plaatsvinden.

Bij die compensatie zou het dan formeel, inclusief kwaliteitscompensatie, om een oppervlakte van ongeveer 1 ha gaan (zie ook het Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 08: 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)', Tabel 5: 'Aantasting EHS'). Voor de vereiste kwaliteitscompensatie houdt men daarbij dan (overeenkomstig de PRV) 30 % aan, dus een toeslagfactor van 0.3, maar de SMZ/WNZW/THW gaan er vooralsnog vanuit dat met name het monumentale Wintereiken-Beukenbos zoals dat op het landgoed

Beerschoten/Willinkshof voorkomt toch veel ouder dan 100 jaar is, zodat daarvoor o.i. een veel hogere toeslag noodzakelijk is.

Nu is het op zich weliswaar positief dat er bij die compensatie aansluiting wordt gezocht bij de grote faunapassage zoals deze inmiddels onder de A-12 nabij het landgoed Rijnwijk door RWS is gerealiseerd (zie hiertoe behalve de op de: 'Verbeelding' aangegeven compensatiestrook met de bestemming: 'Natuur', met name ook het 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)', Bijlage 2: 'Inrichtingsplan EHS/Boswet/NSW-Compensatie & Faunapassages Station Driebergen Zeist'), maar om hier tot een goed functionerende ecologische verbinding te kunnen komen zal dat dan wel mede afhankelijk zijn van de ontwikkelingen ter plaatse van de voormalige boerderij op Hoofdstraat 26 en ook op de Reehorst.

Alhoewel de plannen daarvoor nog in een pril stadium zijn, wil men daar mogelijk een biovergistingsinstallatie (voor de regio) realiseren, al dan niet gecombineerd met een parkeergarage voor de KLPD en/of de Triodosbank, waardoor de ecologische verbindingzone zoals deze hier is gewenst (zie wederom de betreffende bijlage 9: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)') dan toch minder optimaal zal kunnen functioneren.

Verder is bekend dat de Triodosbank het voornemen heeft op het landgoed de Reehorst een nieuw kantoor te bouwen en dat men de compensatie t.g.v. die nieuwbouw dan zo mogelijk wil combineren met die van het Infraproject, maar ook dan blijft het voor de SMZ/WNZW/THW vooralsnog de grote vraag of dan wel tot een goed functionerende ecologische verbindingzone kan worden gekomen. Zo wil men de compensatie voor de Triodosbank allereerst realiseren op eigen terrein, waar evenwel ter hoogte van het terrein van Hoofdstraat 26 thans niet alleen nog de boerderij 'De Wederkerigheid' voorkomt, maar ook de gebouwen van het Bolkinstituut staan, zodat ook in die zin o.i. geen enkele waarborg kan worden gegeven, dat er uiteindelijk op basis van die compensatie een ecologische verbinding kan worden gerealiseerd die ook daadwerkelijk voor een aantal gidssoorten (denk aan ree, das, boomarter, etc.) zal kunnen functioneren. Een en ander dan nog afgezien van de barrièrewerking door de hekwerken zoals deze zich rondom het Hertenkamp bevinden. Wil men dus uiteindelijk ook daadwerkelijk de beoogde compensatie zodanig vormgeven, niet alleen qua oppervlakte, maar ook voor wat betreft nastrevenswaardige ecologische kwaliteiten (ook gezien gidssoorten), dan achten de SMZ/WNZW/THW het van groot belang dat de natuurcompensatie alsnog wordt ingebed in een totaalplan voor het gehele gebied tussen de A-12 en de Reehorst, hetgeen o.i. thans nog ontbreekt<sup>30</sup>. Daarbij zou dan bij voorkeur ook nog met boscompensatie verbreding A-12 door RWS rekening kunnen worden gehouden, maar de SMZ/WNZW/THW hebben begrepen dat RWS gezien de beperkte oppervlakte van een eventuele boscompensatie daar inmiddels (helaas) vanaf zou hebben gezien.

Alhoewel bij een zorgvuldig herinrichting van het gebied tussen de A-12 en de Reehorst, waarbij zowel rekening wordt gehouden met het versterken van de ecologische structuur als ook met de aanwezige landschappelijke kwaliteiten (denk met name ook aan zichtas vanuit de buitenplaats Bloemenheuvel), er zeker aldaar tot een kwaliteitsimpuls kan worden gekomen, blijft de SMZ/WNZW/THW wel van mening, dat toch allereerst de inspanningen erop dienen te worden gericht om de ruimtelijke effecten van het Infra-project tot een

<sup>30</sup> Overigens is het op basis van de werksessies zoals deze in het kader van de natuurcompensatie zijn gehouden al wel een soort houtskoolschets voor de inrichting van het gehele gebied tussen de A-12 en de Reehorst opgesteld en is aan een dergelijke schets ook in het kader van de planvorming rondom het Stationsgebied ook aandacht besteed (zie in deze o.a. ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 33: 'Onderzoek Perceelontsluiting (Arcadis, 2013)', Figuur: 'Schetsimpresie ontwikkelingsperspectief Integrale Groene Strategie', pag. 84), maar is deze kennelijk niet in zijn geheel als voorwaarde aan het 'Mitigatie/Compensatieplan (Arcadis, 2013)' ten grondslag gelegd.

minimum te beperken<sup>31</sup>. Dat er overigens bij de gegeven natuurcompensatie hoe dan ook nadrukkelijk rekening dient te worden gehouden met de aanleg van faunapassages, zowel ter hoogte van de Hoofdstraat als ter hoogte van het spoor tussen de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof en Bornia, teneinde aanwezige barrières weg te nemen, spreekt voor de SMZ/WNZW/THW van zelf<sup>32</sup>. Bij de toetsing effecten van de beoogde verbreding van zowel spoor als weg op beschermde soorten zal daarop (direct) hieronder nog nader worden teruggekomen.

Naast de significante effecten op de EHS treden er op basis van de uitgevoerde natuuronderzoeken ook effecten op op tal van overeenkomstig de FFW beschermde soorten (zie voor algeheel overzicht ook het rapport: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', Tabel 6: 'Samenvatting effecten en relatie FFW', pag. 24-26). Wat het in gevaar komen van de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' betreft, zou het volgens het uitgevoerde onderzoek dan met name om de diverse vleermuissoorten gaan, waarvan met name door de verbreding van het spoor diverse verblijfplaatsen en ook migratie- en foerageerroutes/-gebieden verloren zouden gaan<sup>33</sup>. Door het nemen van maatregelen zouden de negatieve gevolgen deels kunnen worden gemitigeerd, maar dus niet voor alle soorten volledig (zie ook het 'Rapport natuur (Arcadis, 2013)', Tabel 7: 'Effecten, maatregelen en toetsing/eindoordeel FFW', pag. 25-26).

De SMZ/WNZW/THW tekenen daarbij evenwel aan dat o.i. met name de effecten van de barrièrewerking, zoals die door de beoogde verbreding van zowel het spoor als ook de Hoofdstraat/Driebergseweg op de in het gebied voorkomende populaties van (strikt) beschermde diersoorten (denk o.a. aan eekhoorn, ree, boommarter, (das), hazelworm, ringslang, poelkikker, kamsalamander, etc.) zal ontstaan, vooralsnog zijn onderschat. Door de verbreding van zowel het spoor als de Hoofdstraat zal immers met name het landgoed Beerschoten-Willinkshof (vrijwel) geheel geïsoleerd van haar omgeving komen te liggen. Niet alleen zal immers ter plaatse het spoor worden verdubbeld van 2 naar 4 sporen, ook zal het aantal rijstroken op de Hoofdstraat in feite worden verdubbeld, evenals de bestaande fietspaden worden verbreed t.b.v. het beoogde tweezijdige gebruik en ook een nieuwe ontsluiting voor McGregor/Bloemenheuvel worden gerealiseerd. Voor veel soorten zullen de betreffende barrières dan ook niet langer oversteekbaar zijn. Daardoor zal o.i. de levensvatbaarheid van betreffende (strikt) beschermde soorten dus wel degelijk in het geding komen. Nu wordt in o.a. het: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)' dienaangaande aangegeven, dat faunapassages ter hoogte aangegeven barrières weliswaar *'wenselijk zijn, maar geen harde eis'*, aangezien er door de voorgenomen verbredingen van spoor en weg er geen effecten zouden zijn te verwachten op zwaar/strikt beschermde soorten (zie ook het 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013), hoofdstuk 5.1.2: Barrièrewerking/versnippering'). Daarentegen wordt in zowel het 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', als met name ook het: 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)' wel aangegeven, dat er vanuit het zogenaamde voorzorgprincipe (FFW, art. 2) in ieder ter hoogte van de Hoofdstraat wel een (kleine) faunatunnel (voor zowel Tabel 1, 2 als 3 soorten) zou moeten worden gerealiseerd, waarbij de voorkeur dan vooralsnog lijkt uit te gaan naar een zogenaamde 'CAT-tunnel' (zie ook het: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', pag. 29, evenals het 'Mitigatie/Compensatieplan (Arcadis, 2013)', hoofdstuk 2.6: 'Overige te treffen maatregelen (algemene zorgplicht FFW)'). Een

<sup>31</sup> Overigens hebben de SMZ/WNZW/THW begrepen dat men bij de nadere uitwerking van Baseline 3 in Baseline 4 alsnog wel zoveel mogelijk bomen wil sparen, zoals o.a. boom met kolonie watervleermuis (zie overigens ook hetgeen daarover als mitigerende maatregel wordt aangegeven in 'Rapport Natuur (Arcadis, 2012)', Tabel 7: 'Effecten per soort', pag. 25-26).

<sup>32</sup> Wat betreft de aanleg van faunapassages onder zowel het spoor als Hoofdstraat wordt in het rapport van Arcadis overigens geconcludeerd dat deze *'weliswaar wenselijk zijn, maar geen harde eis'* (zie ook het: 'Rapport Natuur (Arcadis, 2013)', Hoofdstuk 5.1.2: 'Barrièrewerking/Versnippering'). Teneinde evenwel behalve de levensvatbaarheid van populaties van tabel 1 en 2 soorten, ook die van (in potentie) aanwezige cat. 3 soorten (denk aan o.a. hazelworm, poelkikker, kamsalamander, (boommarter), (das), etc., te kunnen waarborgen en dus ook de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' zijn de SMZ/WNZW/THW evenwel van mening dat deze wel degelijk ook wettelijk noodzakelijk zijn. Gezien de gidssoorten die voor ter plaatse aanwezige corridor relevant moeten worden geacht, zou bij dimensionering gegeven faunapassages vooralsnog van gidssoort ree moeten worden uitgaan.

<sup>33</sup> Overigens zou de boom met watervleermuis kolonie, zoals ook hiervoor al in voetnoot aangegeven, alsnog worden gespaard.

grotere tunnel voor met name het ree acht men evenwel niet noodzakelijk, aangezien voor de betreffende soort in het gebied Beerschoten-Willinkshof en ook Bornia, mede vanwege aanwezigheid verstoringselementen op Beerschoten, (toch) geen levensvatbare populatie aanwezig zou zijn. O.i. dient men die levensvatbaarheid van populaties evenwel vanuit een veel breder, dus regionaal, perspectief te zien, waarbij juist door het verbinden van op zich voor bepaalde soorten te kleine leefgebieden er alsnog de voorwaarden voor een 'sterk duurzame' populatie kunnen ontstaan<sup>34</sup>. Dat geldt o.i. niet in het minst ook voor de hier voorkomende situatie, waar door de realisatie van faunapassages populaties van diersoorten (inclusief het ree) van het Kromme Rijngebied met die van de Utrechtse Heuvelrug (en natuurlijk vice versa) kunnen worden verbonden, een verbinding die juist door de beoogde verdubbeling van zowel spoor als weg o.i. (vrijwel) volledig zal worden geblokkeerd. Juist om de levensvatbaarheid van (in potentie) voorkomende populaties dan ook te kunnen waarborgen, achten de SMZ/WNZW/THW de aanleg van de betreffende grotere faunapassages dus wel degelijk noodzakelijk, niet alleen vanuit het voorzorgbeginsel (FFW, art. 2), maar ook vanuit de verbodsbepalingen (FFW, art. 8 t/m 12), ook om te voorkomen dat voor bepaalde (strikt) beschermde soorten de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' in het geding komt<sup>35</sup>.

Overigens zijn de SMZ/WNZW/THW weer wel positief over de wijze waarop het Mitigatie- en Compensatieplan tot stand is gekomen en waarbij de provinciale en ook lokale natuur- en milieuorganisaties actief zijn betrokken. Dat op basis van dat overleg in het kader van de vaststelling van de voorliggende bestemmingsplannen is besloten om de beide faunapassages onder zowel de Hoofdstraat als ook het spoor aan te leggen, ook al zijn er dan (kennelijk) verschillen van mening over de wettelijke noodzaak van gegeven faunapassages met name wat betreft de zogenaamde cat. 3-soorten, dus de zogenaamde strikt beschermde soorten, doet de lokale natuur- en milieuorganisaties dan ook goed.

#### *Effecten op landschap/cultuurhistorie*

De voorgenomen ontwikkelingen zullen behalve op de natuur, o.i. ook een relatief groot effect hebben op het landschap en (dus) ook de cultuurhistorie. Zoals ook eerder al aangegeven, maakt de zone waar de gegeven ontwikkelingen zijn geprojecteerd deel uit van de Stichtse Lustwarande (SLW) en wel een van de nog meest ongeschonden gedeelten (zie ook de specifiek t.b.v. van het Infra-project opgestelde : 'Kwaliteitsatlas (Arcadis, 2011)', evenals het standaardwerk: 'De Stichtse Lustwarande - Buitens in het groen (C. van Groningen, 1999), de publicatie: 'Zeist, groei en bouw - Utrechtseweg-Driebergseweg (Blijdenstein, R., 1984)' én ook het beleidsdocument: 'Buitens op de Heuvelrug (gemeente Utrechtse Heuvelrug, 2011)'). Feitelijk wordt het Stationsgebied nog geheel omringd door tal van landgoederen en buitenplaatsen, met name de Reehorst, Beerschoten-Willinkshof en ook Bornia en op iets grotere afstand De Breul, Bloemenheuvel en ook Rijnwijck en dat maakt de locatie feitelijk uniek in Nederland.

Door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen die het voorliggende bestemmingsplan beoogd mogelijk te maken, zal met name een aantasting plaatsvinden van de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkshof (rijksmonument), de Reehorst (gemeentelijke monument), Bornia (deels rijks-, deels gemeentelijk monument) en De Breul (rijksmonument)<sup>36</sup>, evenals van de historische as van de N-225, waarvan de Driebergseweg tevens overeenkomstig de gemeentelijke Monumentenlijst (en bijbehorende kaart) van de gemeente Zeist als gemeentelijk monument is aangeduid. Het verlies aan waarden treedt overigens niet alleen op door het 'ruimtebeslag' van de weginfrastructuur, maar ook door de vaak noodzakelijke verplaatsing van de in- en uitritten, hetgeen feitelijk vaak een wijziging van het oorspronkelijk ontwerp, dus de 'genius loci' van de betreffende buitenplaats met zich mee brengt. Verder

<sup>34</sup> Vergelijk in deze ook het onderzoek zoals dat door Alterra naar de corridor Leusderheide over de A-28/N-237 heeft plaatsgevonden, te weten: 'Corridor Leusderheide (Alterra, 2004)'.

<sup>35</sup> Overigens wordt ook in het 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)' wel aangegeven, dat het in ieder geval: '*Voor kleinere soorten zoogdieren (bijvoorbeeld eekhoorn, egels of marterachtigen) de aangegeven faunapassages essentieel kunnen zijn voor het behoud van de populaties in het gebied*' (zie hiertoe het 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013), Hoofdstuk 2.5.1: Tabel 1 soorten').

<sup>36</sup> Wat betreft de aanwezige cultuurhistorische en dus ook landschappelijke waarden van de buitenplaats De Breul kan met name ook worden verwezen naar de publicatie: 'Herstelplan De Breul (SB4, 2012)'.



maakt ook de dubbelbestemming: 'Leiding - Olie (art. 7)' bebouwing bij recht mogelijk in de strook langs de Dribergseweg en in het bijzonder ook van de buitenplaats De Breul. Alhoewel de betreffende aantastingen dan voornamelijk de randen van de betreffende buitenplaatsen betreft, moeten die aantastingen o.i. dus wel heel wezenlijk worden geacht, aangezien het vaak juist de randen zijn die (mede) in sterke mate het karakter/identiteit van de betreffende buitenplaatsen bepalen.

Met name als die aantasting een bosrand of -strook betreft, waarvan vaak een grote landschappelijke en ook ecologische waarde uitgaat, kan daardoor daarnaast ook de externe invloed op de buitenplaats (door geluid, licht, etc.) (sterk) worden vergroot.

Weliswaar kunnen de aangegeven effecten door herstel-/herinrichtingsmaatregelen mogelijk dan gedeeltelijk weer ongedaan worden gemaakt (zie met name ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 33: 'Onderzoek perceelontsluitingen', evenals 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 17: 'Master Bomen Effect Analyse Stationsgebied Dribergen-Zeist (Copijn, 2013)', maar ook dan blijft een (sterke) aantasting van het oorspronkelijke ontwerp o.i. zondermeer aanwezig.

Gezien hun effecten op natuur en ook landschap/cultuurhistorie moeten de plannen o.i. wel degelijk strijdig worden geacht met de daartoe gegeven wettelijke (beleids)kaders. Daarbij gaat het dan allereerst op de strijdigheid van het plan met de beleidskader en regels zoals deze ten aanzien van de EHS in de 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening 2013 - 2028 (Provincie Utrecht, 2012)' zijn aangegeven.

Daarnaast moet de beoogde ontwikkelingen ook strijdig worden geacht met het beleid ten aanzien van de CHS (zie ook de: 'Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en Verordening 2013-2028 (Provincie Utrecht, 2012)'), waarin het gebied (logischerwijs) valt onder de categorie: 'CHS - Landgoederenzone'<sup>37</sup>. Ten aanzien van de te beschermen waarden wordt aan de PRS/PRV toegevoegde 'Bijlage Cultuurhistorie' aangegeven welke cultuurhistorische waarden in welk gebied/zone beschermingswaardig dan wel te versterken worden geacht. Wat betreft de Stichtse Lustwarande kan dan tevens worden gerefereerd aan de 'Visie voor de Stichtse Lustwarande (Provincie Utrecht, 2005)'.

Daarnaast moeten de plannen o.i. ook strijdig worden geacht met de (ontwikkelings)kaders zoals deze daartoe in het 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons&partners, 2009)' voor het betreffende (deel)gebied zijn aangegeven, waarbij het gebied immers is gelegen in het deelgebied 'Utrechtse Heuvelrug' en wel in het bijzonder de daarbinnen onderscheiden zone van de Stichtse Lustwarande (zie ook het: 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons & Partners, 2009)', 'Kaart Landschapsvisie'). Binnen die zone ligt de landschapsstrategie op het 'Behouden bijzondere gradiënt met opwaardering Stichtse Lustwarande, groene vensters en open engen'. Meer in het bijzonder richt men zich daarbij o.a. op (zie ook 'Kaart op deelgebieden'):

- Behouden en versterken van de landschappelijke en ecologische kwaliteiten historische landgoederen en buitens op bijzondere gradiënt met herkenbare korrels;
- Behouden en herstellen landschappelijke lijnen dwars op de Heuvelrug: zichtassen, waterlopen, sprengen, schaapsdriften en lanen;
- Behouden bos en natuurgebied op bijzondere gradiënt;
- Behouden en versterken externe verbinding Heuvelrug met omgeving en gradiënt naar de uiterwaarden;
- Ontwikkelen Ecologische verbindingen (EVZ).

Duidelijk zal evenwel zijn dat met de in de 'Projectnota' en dus ook in de beide bestemmingsplannen voor het Stationsgebied opgenomen ontwikkelingen er eerder afbreuk aan aanwezige landschappelijke en ecologische kwaliteiten wordt gedaan dan dat deze worden behouden/versterkt.

Voorts moeten de gegeven ontwikkelingen in zekere zin ook strijdig worden geacht met de kaders uit zowel de 'Structuurvisie 2030 - Groen dus Vitaal (gemeente Utrechtse Heuvelrug, 2010), als de 'Structuurvisie - Zeist schrijf je met een Q (gemeente Zeist, 2011)' en eigenlijk ook het 'Groenstructuurplan - Groen (voor) Zeist (gemeente Zeist, 2011)', juist ook aangezien de in die plannen gegeven beleidskaders sterk inzetten op het behoud en het versterken van aanwezige groene kwaliteiten, niet in de laatste plaats van de aan de buitenplaatsen van de

<sup>37</sup> Zie wat betreft de CHS zelf overigens het rapport: 'Niet van Gisteren (Provincie Utrecht, 2002)'.

Stichtse Lustwarande gebonden cultuurhistorische, landschappelijke en ook ecologische waarden<sup>38</sup>.

Daarnaast wordt in zowel de Structuurvisie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug als Zeist sterk ingezet op een duurzame (en klimaatneutrale) ontwikkeling van het stationsgebied zelf en alhoewel daar in het de voorliggende Projectnota een aanzet toe wordt gegeven, heeft men feitelijk de eerdere ambitieuze duurzaamheidsambities zoals deze waren vastgelegd in de gebiedsvisie van de Stichting Urgenda/West 8 (grotendeels) losgelaten<sup>39</sup>.

#### *Effecten op aanwezige bomenbestand*

Op basis van de door Copijn uitgevoerde bomeninventarisatie is duidelijk dat er ten gevolge van de beoogde planontwikkeling met name op de buitenplaatsen Beerschoten-Willinkhof (inclusief de overplaats) en ook de Reehorst, evenals op de huidige stationspleinen toch een relatief groot aantal (monumentale) bomen hetzij dient te worden gekapt, hetzij door de met de te realiseren tunnelbak en ook het verdiept gelegen Stationsplein samenhangende verlagingen of verhogingen van de aanwezige grondwaterstanden in hun voortbestaan worden bedreigd (zie met name ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 17: 'Master Bomen Effect Analyse (Copijn, 2013)'). Daarnaast zullen er ook aan aantal bomen verdwijnen die thans ten zuiden Hoofdstraat tussen fietspad en autoweg staan en die aldaar mede het karakter van de Stichtse Lustwarande bepalen, ook al is inmiddels een deel daarvan gekapt/verplaatst ten behoeve verbreding/toeritten A-12.

Afgezien van de aantasting van de waarden die de bomen vertegenwoordigen op het gebied van natuur, landschap en ook cultuurhistorie, wordt in met name het 'Bestemmingsplan SDZ (Zeist), Bijlage 6: 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)' dan wel aangegeven waar men die men die bomen/bos wil gaan compenseren, ook gezien de kaders die de Boswet/gemeentelijke Bomenverordeningen daaraan stellen (zie ook: 'Master Bomen Effect Analyse (Copijn, 2013)', Hoofdstuk: 'Compensatie als integrale opgave', evenals het 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)', Bijlage 2: 'Inrichtingsplan EHS/Boswet/NSW-Compensatie & Faunapassages Stationsgebied Driebergen-Zeist', maar is die compensatie feitelijk voorafgaand aan of bij het vaststellen van het bestemmingsplan niet nader planologisch verankerd.

#### *Effecten geluid en luchtkwaliteit*

Hierbij wordt feitelijk aangegeven dat het geluid uiteindelijk geen belemmering vormt voor de plannen voor het stationsgebied, mits voor een aantal woningen (3) een hogere waarde wordt verkregen. De SMZ/WNZW/THW tekenen daarbij dan wel aan, dat men daarbij kennelijk toch de (wettelijke) grenzen opzoekt. Zo blijft het o.i. vooralsnog onduidelijk of men eventueel ook bovenwettelijke maatregelen, zoals deze o.a. uit de gemeentelijke geluidsnota's (zoals extra geluidsschermen) naar voren komen, ook daadwerkelijk toe wil passen.

Daarnaast wordt er bij het uitgevoerde geluidsonderzoek (zie ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 20: 'Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai (Arcadis, 2013)' kennelijk vanuit gegaan dat het goederenvervoer overdag en 's nachts steeds meer zal verdwijnen ten gunste van de Betuwelijn en dat er daarom geen rekening meer mee is gehouden in de berekeningen. Dit verdwijnen is echter lang niet zeker en op de informatieavond van 21 augustus 2012 kon dit ook niet worden uitgesloten. Het is vreemd, ongebruikelijk en o.i. ook onterecht, dat bij milieuberekeningen uitgegaan wordt van het meest optimistische scenario in plaats van verschillende scenario's, waaruit een onderbouwde keuze wordt gemaakt. We zijn het in ieder geval niet eens met het geheel weglaten van het goederenvervoer, dat dan

<sup>38</sup> Zie voor de algemene beleidskaders ten aanzien van het groen/de natuur en in het bijzonder de Stichtse Lustwarande/landgoederen in de Structuurvisie 'Groen dus vitaal (gemeente Utrechtse Heuvelrug, 2010)' met name de hoofdstukken 5.2.1: 'Natuur over de Heuvels' en 5.2.2: 'Op de schouders van ons erfgoed' én in de Structuurvisie 'Zeist schrijf je met een Q (gemeente Zeist, 2011)' de hoofdstukken 5.4: 'Groen', 5.5: 'Water', 5.6: 'Cultuurhistorie' en ook 6.4: 'Stichtse Lustwarande en Station Driebergen-Zeist'.

<sup>39</sup> Zie voor met name de duurzaamheidsambities voor het Stationsgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug o.a. de Structuurvisie: 'Groen dus vitaal (gemeente Utrechtse Heuvelrug, 2010)' het betreffende hoofdstuk 6.4: De gemengde gebieden aan de zuidflank' en dan onder het kopje: 'Tussen station Driebergen-Zeist en Driebergen (kaart 1, zone 2.8)'. Wat betreft de gemeente Zeist staan deze in het bijzonder beschreven in de Structuurvisie 'Zeist schrijf je met een Q (gemeente Zeist, 2011)', hoofdstuk 6.4: 'Stichtse Lustwarande en Station Driebergen-Zeist'.

weliswaar in de loop van de jaren is afgenomen, maar nog steeds aanwezig is (zie ook de 'Nota van Zienswijze (UH), onder subzienswijzenr. 417). Er is daarom onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheid van een beperkte, een nog steeds aanzienlijke of zelfs - als gevolg van veranderende economische omstandigheden - juist weer een toename van de hoeveelheid goederenvervoer over dit traject. Met name de nachtelijke goederentransporten dragen in aanzienlijke mate bij aan de geluid- en trillingproductie (vanuit milieuoogpunt een worst-case scenario). Gezien de overlast van zowel geluid als trillingen hierdoor, geven de berekeningen een onderschatting van de geluidniveaus aan en daarom zijn er o.i. meer maatregelen nodig/is hiervoor een hoger budget nodig.

Bij de aanleg van de A12 hebben geluid reducerende maatregelen, zoals dubbellaags ZOAB en flink hoge schermen over grote afstanden gerealiseerd waardoor omwonenden een aanzienlijke vermindering van de geluidoverlast hebben gekregen. Bij het Stationsgebied Driebergen-Zeist is momenteel sprake van een verhouding van ongeveer ruim € 1 miljoen voor geluidreducerende maatregelen op een totaal van vooralsnog ongeveer € 175 miljoen. Ons lijkt die verhouding tamelijk scheef vergeleken met de verhouding bij de A12, waarbij het aandeel van de geluidreducerende maatregelen aanzienlijk groter zal zijn en sowieso natuurlijk het absolute bedrag. De voorgestelde geluidschermen van een schamele 94 meter en 36 meter van maar 1 meter hoog en alleen maar ter hoogte van het station zelf, zijn wel erg mager. Ter hoogte van o.a. de Drift, 't Haagje en de Arnhemse Bovenweg, waar bewoners last hadden van zowel de weg als het spoor, zijn grote schermen geplaatst en is dubbellaags ZOAB gebruikt. Vergelijkbare maatregelen, in ieder geval een scherm van 1 meter over een flinke lengte, zijn gezien de behoorlijk vergelijkbare hinder, daarom juist hier gewenst. Nu zijn er alleen raildempers gepland en zelfs niet eens een scherm. Wij pleiten dan ook voor een aanzienlijke verhoging van de beschikbare financiën voor geluidreducerende maatregelen bij het spoor.

Ten aanzien van de overgang bij de Arnhemse Bovenweg is tijdens de informatiebijeenkomst op 21 augustus 2012 en ook in het (Ontwerp)geluid-saneringsprogramma gesteld, dat raildempers niet mogelijk zijn op een overweg. Een scherm is natuurlijk ook niet mogelijk en dient zelfs op enige afstand van de overgang te liggen in verband met de zichtveiligheid. Toch menen wij dat gezien de problematiek van geluidoverlast ter hoogte van overgangen, waar veelal een open ruimte is vanwege de weg, in de loop der decennia toch creatieve en dan maar wellicht wat duurdere oplossingen bedacht hadden moeten en kunnen worden. Nu zijn deze geheel uitgesloten, terwijl er een heel stel woningen op zeer dichte afstand van deze overweg liggen. Te denken valt aan schermen iets van de overweg af in de richting van de huizen (zonder dat de verkeersveiligheid in het geding komt), aan dempend materiaal in de overweg bodem, aan dempend materiaal aan de overweg bomen, aan een scherm dat bij sluitende overwegbomen uit de weg komt en er weer in kan verdwijnen, etc.

Momenteel is er vanwege de enige tijd geleden aangebrachte dwarsliggers juist meer geluidhinder opgetreden.

Ten aanzien van de cumulatie is gesteld, dat deze wel is meegenomen. In het 'Bestemmingsplan SDZ (UH), Bijlage 20: 'Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaai (Arcadis, 2013)', Bijlage 1: 'Resultaten' zijn hiervan wel rekenresultaten weergegeven, maar er zijn geen conclusies getrokken. Zoals de SMZ/WNZW/THW er tegen aan kijken, heeft de gecumuleerde geluidsbelasting een significant hogere waarde dan de ongecumuleerde geluidsbelasting. Tijdens de informatiebijeenkomst van 21 augustus 2012 is aangegeven dat geluid ingewikkeld is en cumulatie tussen verschillende geluidsoorten en ook nog met andere milieuoverlast daarom lastig. Toch is dit o.i. geen reden om afdoende maatregelen ten gevolge van cumulatie na te laten. Immers met voortschrijdend inzicht en wetenschappelijke kennis, zal steeds opnieuw blijken, dat de verschillende geluidsoorten toch ook weer ingewikkelder zijn en zo zou de cumulatie steeds worden vooruitgeschoven. O.i. leidt het plan wel tot een 'onaanvaardbaar hoge geluidbelasting' en moet er dus rekening worden gehouden met deze cumulatie. Het is de SMZ/WNZW/THW bovendien niet duidelijk of rekening is gehouden met de waarden van ná de aanleg van de schermen naast en het dubbellaags ZOAB op de A12. Het komt bij ons over alsof het dubbellaags ZOAB en de schermen van de A12 al zo'n grote verbetering hebben gegeven, dat ProRail haast niets meer hoeft te doen. Zoals hierboven al aangegeven, zou ProRail vergelijkbare geluidreducerende maatregelen moeten nemen, dan wel zou ProRail aanvullende maatregelen moeten nemen, om rekening te houden met de cumulatie. Een hele grove indicatie zou kunnen zijn dat halverwege de A12 en het spoor er evenveel geluidsoverlast

wordt ervaren, dus twee keer zoveel, dus dat daar sprake is van 3dB vanwege het cumulatieve-effect. Een andere mogelijke cumulatiemethodiek is om te kijken naar de maatregelen die voor wegverkeerslawaaï en spoorweglawaaï afzonderlijk zouden moeten worden genomen en deze maatregelen als het ware cumuleren.

Op de informatie bijeenkomst op 21 augustus 2012 is aangegeven, dat dit het pakket van maatregelen is, dat wordt ingediend, maar dat het mogelijk is om aanvullende maatregelen in te dienen, bijv. als er ergens extra financiën worden gevonden of bijv. als een gemeente haar inwoners extra wil beschermen. Hoe actief gaat ProRail hier mee om? Gezien de verhouding van ongeveer € 175 miljoen voor het Stationsgebied en € 1 miljoen voor het geluidsaneringsprogramma, zet een extra investering in het geluidsaneringsprogramma ons inziens veel meer zoden aan de dijk dan een extra investering in het Stationsgebied zelf.

Wat betreft luchtkwaliteit zou men wel (ruim) binnen de wettelijke grenswaarden voor zowel stikstofoxide als fijn stof blijven.

### *Verkeer en parkeren*

Door Arcadis is t.b.v. het verkeer een verkeersrapport opgesteld (zie ook het rapport: 'Rapportage verkeerskundige advisering (Arcadis, 2012)'). Net als veel van de andere als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegde onderzoeken is ook dit rapport geactualiseerd, waarbij tegelijkertijd vanwege de aanpassing van het plan (lees: met name ligging en capaciteit P&R) niet alleen (logischerwijs) nieuwe berekeningen zijn uitgevoerd, maar tegelijkertijd kennelijk ook meteen de inhoudsopgave is aangepast (zie in deze ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 24: 'Verkeerskundige advisering (Arcadis, 2013)'). In de gegeven rapporten is in eerste instantie op basis van het (statische) verkeersmodel (VRU 2.1) berekend of de wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer afdoende af te wikkelen). Daarna is op basis zogenaamde COCON-berekeningen aanvullend bepaald of de voorgestelde lay-outs van de kruisingen met een VRI-installatie voldoende capaciteit hebben om de het verkeer ook daadwerkelijk te kunnen afwikkelen. Tenslotte heeft op basis van Paramics (dynamisch simulatie model) nog een meer dynamische doorrekening plaatsgevonden.

Op basis van de met het VRU-model uitgevoerde berekeningen wordt uiteindelijk geconcludeerd, dat de zogenaamde I/C waarden voor zowel de ochtend- als avondspits laag zijn en er dus op basis van de uitgangspunten 'Baseline 3 (Arcadis, 2011)', dus verbreding Hoofdstraat/Driebergseweg (tot aan Phoenix) van 2x1 naar 2x2 rijstroken, geen doorstromingsproblemen meer zijn te verwachten (zie o.a. ook de 'Rapportage verkeerskundige advisering (Arcadis, 2012)', Afbeelding 5: 'I/C waarde 2020'). Daarnaast blijkt uit zowel de uitgevoerde COCON-berekeningen, als ook de berekeningen met het dynamische model dat de (uiteindelijk) gekozen kruispuntoplossingen dan afdoende zijn om te verwachten verkeerstromen ook in toekomst aan te kunnen.

Wat door de SMZ/WNZW/THW evenwel als een omissie wordt gezien, is 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. Dat ook aangezien in het zogenaamde 'Baseline 3-rapport (Arcadis, 2011)' feitelijk wordt aangegeven, zoals ook eerder reeds aangehaald, dat voor bepaalde rijstroken de norm zoals deze voor de zogenaamde I/C-waarde wordt gehanteerd van 0.80 (80%) niet wordt overschreden (zie hiertoe ook het rapport: 'Rapportage Baseline 3 (Arcadis, 2011), Hoofdstuk 4.2.4: Hoofdstraat 2x2 rijstroken'). Voorts komt uit het Verkeersonderzoek naar voren, dat de VRI-regeling voor het doorgaand verkeer over de Hoofdstraat/Driebergseweg een restcapaciteit heeft van circa 40% (zie ook de 'Toelichting', Hoofdstuk 2.3.2 'Weg, fiets en voet', evenals het rapport: 'Rapportage verkeerskundige advisering (Arcadis, 2012)', Hoofdstuk 6.7: 'Conclusie', onder het kopje: 'Restcapaciteit doorgaand verkeer Hoofdstraat-Driebergseweg 40%', pag. 43). Daarnaast betekent de ondertunneling van de spoorwegovergang, die er thans voor zorgt dat het verkeer een (zeer) groot aantal minuten per uur op de Hoofdstraat/Driebergseweg niet kan doorstromen, dat het echte obstakel voor een goede doorstroming van het verkeer dan feitelijk is weggevallen. In die zin zou wat betreft de as van Hoofdstraat/Driebergseweg dus ook naar alle waarschijnlijkheid gewoon met 2x1 rijstroken zou kunnen worden volstaan, eventueel met maximaal 3 rijstroken tussen de Odijkerweg of Stationslaan en de A-12 (vergelijk overigens ook huidige situatie), zodat van een veel geringer ruimtebeslag op de aangrenzende landgoederenzone sprake is.

Daarnaast betekent 2x1 rijstroken dat ook met een kleinere tunnelbak kan worden volstaan, hetgeen niet alleen een aanzienlijke kostenbesparing met zich mee zal brengen, maar waardoor ook het hydrologische risico voor mogelijke lekkages, met alle gevolgen voor het verdrogen van de grote monumentale bomen en vijvers op de Stichtse Lustwarande, kan worden beperkt.

Weliswaar wordt dan door de gemeente(n) op vragen dienaangaande aangegeven, zoals ook hiervoor overigens al onder het kopje: '*Effecten op natuur/EHS*' gememoreerd, dat 2x2 rijstroken inderdaad wat de toekomstige verkeersbelasting betreft dan niet over het gehele tracé noodzakelijk is, maar wel ter hoogte stoplichten teneinde aldaar een goede doorstroming te kunnen waarborgen<sup>40</sup> en dat dat gezien de relatieve korte afstand tussen stoplichten zodoende betekent dat over gehele lengte tracé dient te worden uitgegaan van 2x2 rijstroken, maar voor de SMZ/WNZW/THW blijft het dan toch de vraag of voor het oplossen van die problematiek dan ook niet naar (technisch) slimmere oplossingen zou kunnen worden gekeken, zoals het toepassen van een 'wisselstrook', een 'groene golf', LARGAS, etc.<sup>41</sup>.

Juist ook aangezien er vooral vanaf Driebergen en met name ook de A-12 met name in de ochtendspits er veel verkeer in de richting van Zeist is en in de avondspits juist weer in omgekeerde richting, biedt een 'wisselstrook' gecombineerd met een 'groene golf' (dus: met elkaar communicerende stoplichten) o.a. vele kansen om enerzijds de (vermeende) verkeersopgave aan te pakken en anderzijds de effecten op aanwezige waardevolle waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (zoveel mogelijk) te beperken. Bovendien is het voor de SMZ/WNZW/THW in algemene zin de vraag of men hier niet gewoon voor lief zou kunnen nemen dat er in de ochtend- en avondspits (mogelijk) toch nog enige vertraging optreedt, waarmee men dan wel de in cultuurhistorisch opzicht zeer waardevolle buitenplaatsen met hun schitterende natuur kan behouden. De in deze mogelijke afwegingen zijn nooit inzichtelijk gemaakt noch voor de belanghebbenden noch voor de gemeenteraden.

Meer in het bijzonder vragen de SMZ/WNZW/THW zich af of een groei van het autoverkeer van 1.5 %, waarvan bij de modelberekeningen wordt uitgegaan wel reëel is, ook gezien de vlucht die vervoersmanagement, telewerken, etc. neemt, evenals het toch ook een belangrijke (duurzaamheids)doelstelling is de automobilist te bewegen om eerder van het OV gebruik te maken dan van de auto (zie overigens ook: 'Snel, betrouwbaar en effectief - OV-Visie voor de regio Utrecht (BRU, 2012)', evenals de 'Kracht van Utrecht 2.0 (Vrienden van Amelisweerd, 2010)'). Juist in die zin is het de vraag of ook hier niet eerst goed naar alternatieven dient te worden gekeken, alvorens (zondermeer) voor verbreding van het bestaande wegennet wordt gekeken (vergelijk in deze ook de zogenaamde 'Ladder van Verdaas')<sup>42</sup>. Daarnaast kan toch niet worden uitgesloten dat ook de kredietcrisis, evenals de steeds hogere benzineprijzen een bepaald effect op verkeersprognoses hebben in de zin dat deze naar verwachting naar beneden zouden moeten worden bijgesteld. Juist ook in die zin ware het goed geweest als men bij de gegeven berekeningen van een recenter VRU-model was uitgegaan, ook al wordt ook in het 'Verkeersmodel Regio Utrecht, Versie 2.2', dat als een verbeterde versie kan worden gezien van het VRU-Model, versie 2.1 nog steeds uitgegaan van o.i. onrealistisch hoge groeipercentages voor het autoverkeer. Ook hierbij ontbreekt feitelijk elk inzicht in de gemaakte afwegingen.

Bovendien zou o.i. na de stoplichten wel degelijk met (veel) kortere 'rits-stroken' dan 100 m kunnen worden volstaan, zeker als de snelheid wordt teruggebracht van 60/80 km/uur naar 50 km/uur, waardoor o.i. o.a. een sterke aantasting van bepaalde buitenplaatsen en dan in het bijzonder van De Breul zou kunnen worden voorkomen. Ook in die zin ontbreekt dus

<sup>40</sup> Overigens moet die conclusie dan weer wel in tegenspraak worden geacht met het gegeven, dat de VRI-regeling op de as Hoofdstraat/Driebergseweg een restcapaciteit heeft van 40%.

<sup>41</sup> Overigens zit de 'groene golf' in het model, maar het gaat de SMZ/WNZW/THW erom dat co-creatief wordt gekeken of toch nog geen slimmere oplossingen mogelijk zijn.

<sup>42</sup> Meer in het bijzonder kan natuurlijk worden verwacht dat met de ondertunneling van het spoor al een belangrijke barrière voor het verkeer wordt weggenomen en in die zin de doorstroming feitelijk al sterk zal worden bevorderd. Ook is het dan de vraag of een beperkte mate van 'congestie', bijvoorbeeld tijdens de beide spitsen, niet aanvaardbaar moet worden geacht, zeker als daar zo'n sterke inbreuk op de Stichtse Lustwarande tegenover staat.

feitelijk het inzicht in de effecten van het werken met een kortere ritsstrook op de verwerken van het verkeersaanbod.

Ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen (600) heeft dan wel een nadere bijstelling plaatsgevonden van 800 naar 600 plaatsgevonden (zie ook het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)', Bijlage 7: 'P+R potentieberekening Station Driebergen-Zeist (Goudappel Coffeng, 2012)'), maar de lokale natuur- en milieuorganisaties blijven zich toch afvragen of dat aantal niet veel te hoog is, niet alleen gezien het gegeven dat het vrijwel om een verdubbeling gaat van het huidige aantal parkeerplaatsen, maar ook gezien de relatief grote impact die de geplande nieuwe bovengrondse parkeergarage op het gebied zal hebben.

#### *Duurzaamheidsambities*

In het Projectplan/ontwerp-bestemmingsplan wordt ook stilgestaan bij de duurzaamheidsambities die men hoog in het vaandel zou hebben. Daarvoor zou ook op basis van de uitgevoerde 'Stationsscan (Prorail, 2011)' door de MDZOU een 'Duurzaamheidsvisie' zijn opgesteld, die helaas niet bij de stukken zat.

Duidelijk is dat men voor een hoge ambitie gaat, men name op het gebied van energie, waarvoor ook de complimenten, maar gezien het enorme ruimtebeslag waarmede de infra-plannen voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist nu gepaard gaat, kan het o.i. nooit dat schitterende 'Landgoedstation'/Poort voor de SLW-Utrechtse Heuvelrug'/Poort voor de Duurzaamheid' worden dat/die ons allen ooit voor ogen stond (zie hiertoe met name ook de betreffende Bijlage 2: 'Gebiedsvisie (Stichting Urgenda/West 8, 2008)'). Daarvoor zou o.i. toch nog eens goed naar de plannen moeten worden gekeken, vooral naar die van de beoogde verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg. Niet in de laatste plaats zou o.i. daarnaast ook nog eens moeten worden bezien 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 de bussen lijkt wel erg veel<sup>43</sup>.

#### *Alternatieven*

Zoals bekend hebben de beide gemeenten feitelijk met het aannemen van de Projectnota de Gebiedsvisie van de Stichting Urgenda/West 8 uit 2008, waarbij een sterke vergroening/verduurzaming van het Stationsgebied werd voorgestaan, achter zich gelaten. Toch zou het goed zijn als met name dat alternatief nog eens qua kwaliteitssprong met het voorstel zoals dat nu uit de Projectnota naar voren komt zou worden vergeleken, zodat uiteindelijk ook echt een zorgvuldige afweging mogelijk is<sup>44</sup>.

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 A-12 o.i. nog eens naar beschikbare innovaties moeten worden gekeken, zoals bijvoorbeeld de aanleg van een 'wisselstrook' i.p.v. een verbreding van 2x1 naar 2x2 rijstroken, waardoor de effecten op natuur en landschap in ieder geval kunnen worden beperkt. Daar komt bij dat als men gewoon van een verbreding van 2x1 naar 2x2 zou afzien, men er op bepaalde plekken ook niet meer naar alternatieve ontsluitingen behoeft te kijken, zoals bij de De Breul en ook Bloemenheuvel, hetgeen eveneens tot een aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zal leiden.

Daarnaast kan ook het zorgvuldiger kijken naar verkeersprognoses en normen voor opstellen ritsstroken leiden tot een alternatief ontwerp met minder ruimtebeslag.

<sup>43</sup> Het zou natuurlijk ook mooi zijn als SBB daar gewoon zou kunnen blijven zitten, hetgeen toch ook het groene imago van Zeist/Utrechtse Heuvelrug hoog kan houden.

<sup>44</sup> Bij dat alternatief wordt zoals ook eerder reeds in een voetnoot aangegeven in beginsel uitgegaan van een breedte van Hoofdstraat/Driebergseweg van 2x1 rijstroken en een ontsluiting van het zuidelijke stationsplein door een parallelweg. Grote voordeel is dan dat niet alleen onder het spoor met een minder brede tunnelbak kan worden volstaan, maar ook dat het stationsplein dan op maaiveldhoogte komt te liggen, zodat in landschappelijk opzicht een gelijkvloerse verbinding vanaf het station met het landgoed van de Reehorst blijft bestaan. Wel zullen ook bij dit alternatief eventueel effecten parallelweg op het landgoed de Reehorst nog in kaart moeten worden gebracht.

Wat betreft het busstation is door Lisman & Lisman een alternatief ingebracht op basis van het principe van een 'dynamisch busstation', waardoor feitelijk met een veel kleiner ruimtebeslag (en dus ook kapitaalvernietiging) zou kunnen worden volstaan. In ieder geval zou het goed zijn om als ook alternatief nog eens goed op zijn merites zou worden beoordeeld<sup>45</sup>.

Wat betreft de beoogde tweerichtingen fietspaden wordt daarbij gelukkig nu niet overal meer vastgehouden aan een breedte van 4 m, maar wordt op bepaalde plekken een breedte van 3 m aangehouden. Vanwege de gevolgen voor aanwezige waarden van natuur en landschap blijven de SMZ/WNZW/THW evenwel een voorstander van het huidige stelsel van éénrichting fietspaden, ook gezien het relatief grote aantal scholieren dat van deze paden gebruik maakt en aangezien zij vaak met meer dan twee fietsen naast elkaar rijden dan gewoon op ongelukken kan worden gewacht. Een alternatief met dit als uitgangspunt leidt ook tot minder ruimtebeslag. Ook dit alternatief is met voor- en nadelen niet zichtbaar gemaakt.

Wat betreft het fietspad zoals dat over de ter plaatse aanwezige landschapsheuvel met monumentale bomen op de buitenplaats 'Beerschoten-Willinkshof' is gepland, zijn de SMZ/WNZW/THW van mening dat dat fietspad geenszins noodzakelijk, aangezien de fietsers naar het Station ook gewoon eerder bij de geplande (nieuwe) aansluiting van de Hoofdstraat op het landgoed De Reehorst/Bolkinstituut, respectievelijk McGregor 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 o.i. niet (meer) noodzakelijk, hetgeen ook tot een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag kan leiden.

In ieder geval wil de SMZ/WNZW/THW er nogmaals voor pleiten dat er ook aan de westzijde van het Stationsgebied ter hoogte (oude) Odijkerweg alsnog een (extra) fietstunnel komt, zodat niet alleen de oude doorgaande structuur van deze weg (enigszins) kan worden hersteld, maar fietsers in de richting van Odijk niet door gehele stationsgebied/-plein behoeven 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.

Juist aangezien men het o.i. toch (wettelijk) verplichte onderzoek naar mogelijk alternatieven, o.a. in het kader van de EHS, zoals wat betreft de beoogde verbreding van de Hoofdstraat/Dribergseweg het toch (gewoon) vasthouden aan 1x2 (i.p.v. aan 2x2) rijstroken of de aanleg van een 'wisselstrook', niet nader (modelmatig) heeft onderzocht, ontbeert o.i. het voorliggende vaststellingsbesluit dus een deugdelijke motivering en zou het voorliggende vaststellingsbesluit/bestemmingsplan ook in die zin al moeten worden vernietigd.

### **3.2 Verbeelding/Planregels**

Hierin zullen de verschillende bestemmingen worden besproken voor zover daar althans aanleiding toe bestaat.

#### *Natuur (Art. 3)*

Zoals ook hiervoor al aangegeven, heeft men in het uiteindelijk vastgestelde bestemmingsplan de voor de uitvoering van het Infra-project noodzakelijke compensatie direct in de bestemmingsplanregeling planologisch verankerd. Teneinde ook daadwerkelijk tot een goed functionerende ecologische verbinding te komen, zal nog wel ook in die zin een algehele kwaliteitsslag voor het gebied van Hoofdstraat 26 en ook het landgoed De Reehorst noodzakelijk zijn.

Verder valt het op dat overeenkomstig art. 3, lid 2, onder 2 is bepaald dat erf- en terreinafscheidingen een maximale bouwhoogte van 2 m mogen hebben. Juist gezien de

<sup>45</sup> Overigens wordt de aan het 'Bestemmingsplan SDZ (UH)' alsnog toegevoegde Bijlage 04: 'Memorandum' nader ingegaan op aantal bushaltes dat Station zou moeten hebben, maar het zou goed zijn geweest als men dat ook echt modelmatig had vergeleken met de afwikkeling in een busstation met dynamische bushaltes.

functie van de compensatiestrook, namelijk ook de migratie van diersoorten, zouden de betreffende hekwerken o.i. evenwel niet hoger dan 1 m mogen zijn en eveneens de doorgang van dieren over de grond niet mogen belemmeren (vergelijk ook planregeling 'Bestemmingsplan Buitengebied Bunnik (Bunnik, 2011)', art. 5.2.5, lid d, onder 1). Dat diersoorten, ondanks afscheidingen met een hoogte van 2 m voldoende hun weg kunnen vinden, zoals de gemeente in de 'Nota van zienswijzen (gemeente Utrechtse Heuvelrug)' aangeeft, moet toch weersproken worden. Zo kunnen in het algemeen reeën nog net hekwerken met een hoogte van 1.20 m passeren, maar niet als ze hoger zijn (vergelijk ook geplaatste raster langs de verbrede A-12). In die zin is het dan ook opgefallen, dat juist de gemeente Zeist aanvankelijk als reactie op een vergelijkbare zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar 'Nota van Zienswijzen (gemeente Zeist)' had aangegeven, dat: *'Geleidende rasters naar faunapassages hebben een hoogte van 1 meter, en zijn onderin gesloten om kleine faunapassages te geleiden. Het betreft een maximale bouwhoogte, die niet ongebruikelijk is voor gronden met een natuurbestemming. De mogelijkheid moet bestaan om de gronden voldoende af te bakenen. De bestemmingsomschrijving wordt als volgt aangevuld: 'met de daarbij behorende voorzieningen ten behoeve van de fauna, zoals geleidende rasters naar de faunapassages. Bij terreinafscheidingen anders dan faunarasters zal een mogelijkheid tot een doorgang van 10 cm boven de grond mogelijk worden gemaakt t.b.v. de doorgang van kleine diersoorten'*, zij het dat aangezien er binnen het bestemmingsplan van de gemeente Zeist de bestemming 'Natuur' niet voorkomt, zij zich in de definitieve versie alsnog bij de beantwoording van de gegeven zienswijze door de gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft aangesloten.

#### *Bestemming Verkeer - Railverkeer (art. 4)*

Zoals uit het voorgaande kan worden afgeleid, bestaan er voor het viervoudige spoor wel degelijk locatie-alternatieven, waardoor o.i. wel degelijk een verdere optimalisatie mogelijk is. Gelukkig is het wel in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat de aanleg van faunapassages mogelijk is (zie hiertoe met name ook: 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)', Bijlage 2: 'Inrichtingsplan EHS/Boswet/NSW-Compensatie & Faunapassages Station Driebergen Zeist', Hoofdstruk 3: 'Faunapassages').

#### *Bestemming Verkeer - 1 (Art. 5)*

Zoals ook het voorstaande naar voren komt betekent de verbreding van de Hoofdstraat van 2x1 naar 2x2 rijstroken, evenals ook het verbreden van de fietspaden teneinde aan beide zijden van de Hoofdstraat daarvan een tweezijdig gebruik mogelijk te maken een onevenredige aantasting van de ter plaatse aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie.

Ook gezien de strijdigheid met gegeven wettelijke beleidskaders en dan in het bijzonder het 'Nee, tenzij-beginsel' zoals dat voor de EHS van kracht is, zou hiervoor dus alsnog naar mogelijke alternatieven moeten worden gekeken. Door de aangedragen alternatieven, zoals het gewoon handhaven van 1x2 rijstroken, of door uit te gaan van maximaal 3 rijstroken, waarbij één van de rijstroken mogelijk kan worden gebruikt als 'wisselstrook', zou in ieder geval het ruimtebeslag kunnen worden beperkt, evenals het verplaatsen van een aantal perceelontsluitingen met ook consequenties voor aanwezige ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden kunnen worden voorkomen.

Gelukkig is ook hier in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat de aanleg van faunapassages mogelijk is (zie hiertoe met name ook: 'Mitigatie- en Compensatieplan (Arcadis, 2013)', Bijlage 2: 'Inrichtingsplan EHS/Boswet/NSW-Compensatie & Faunapassages Station Driebergen Zeist', Hoofdstruk 3: 'Faunapassages').

Voorts is binnen de bestemmingsomschrijving weliswaar ook als doeleinde 'groenvoorzieningen' op genomen, 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' Station ook echt te kunnen waarmaken. In die zin wil de SMZ/WNZW/THW er dan ook voor pleiten het groen/bomen alsnog positief te bestemmen.

#### *Bestemming Verkeer -2 (Art. 6)*

Ook binnen de bestemming 'Verkeer 2', waarin o.a. het 'Busstation' en 'Parkeergarage' zijn opgenomen, zou o.i. naar optimalisaties moeten worden gekeken, waardoor het ruimtebeslag en de landschappelijke inpassing zou kunnen worden geoptimaliseerd.



*Leiding - Olie (art. 7)*

Artikel 7.2 maakt (onbedoeld?) bebouwing bij recht mogelijk in een strook langs de Driebergseweg en De Breul. Wij achten deze nieuwe bouwmogelijkheid niet juist in deze cultuurhistorische waardevolle omgeving en menen ook dat bebouwingsmogelijkheden de onderliggende bestemming moeten volgen.

**4. Conclusie**

De SMZ/WNZW/THW zijn van mening dat de ruimtelijke ontwikkelingen zoals het ontwerpbestemmingsplan die mogelijk maakt uiteindelijk tot een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zullen leiden. Bovendien zijn alternatieven die de aanwezige waarden veel minder zullen aantasten niet onderzocht. Dat moet o.i. zondermeer in tegenspraak worden geacht met de hoge (duurzaamheids)ambities zoals deze reeds in 2008 voor het (plan)gebied zijn vastgelegd. Aangezien gegeven ontwikkelingen tevens strijdig moeten worden geacht met bepaald (wettelijke) (beleids)kaders verzoeken SMZ/WNZW/THW het vaststellingsbesluit voor het voorliggende bestemmingsplan alsnog te vernietigen.

Hoogachtend,

P. Greeven (SMZ)

B. de Wolf (SMZ)

E. Schuler (WNZW)

L. Blessing (THW)

E.A.Wilcsinszky (THW)

Correspondentieadres: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70

3721 JV Bilthoven

Los toegevoegd:

Statuten Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en Inschrijving KvK  
Statuten Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en Inschrijving KvK  
Statuten Tussen Heuvelrug en Wetering en Inschrijving KvK

**Bijlagen**

- Bijlage 1: Vaststellingsbesluit Bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist (gemeente Utrechtse heuvelrug)
- Bijlage 2: Gebiedsvisie Urgenda
- Bijlage 3: Zienswijzen Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake Ontwerp-bestemmingsplan SDZ (gemeente Utrecht)
- Bijlage 4: Zienswijze Werkgroep Natuurlijk Zeist-West inzake Ontwerp-bestemmingsplan SDZ
- Bijlage 5: Zienswijze THW Ontwerpbestemmingsplan SDZ
- Bijlage 6: Brief Natuur- en Milieuorganisaties', d.d. 25 februari 2012
- Bijlage 7: Motie onderzoek wisselstrook gemeente Zeist
- Bijlage 8: Effecten projectplan op waarden natuur en landschap
- Bijlage 9: Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)