

Aan het College van B&W van de gemeente Zeist
Postbus 513
3700 Zeist

Zeist, 25 februari 2013

Betreft: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op ontwerp-bestemmingsplan
'Stationsgebied Driebergen-Zeist'

Geacht College,

Door de beide gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist is in de periode maart-april 2012 het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist voor het indienen van inspraakreacties ter inzage gelegd. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft toen, tezamen met de Vereniging Tussen Heuvelrug en Wetering, een uitgebreide inspraakreactie op dat voorontwerp-bestemmingsplan ingediend. Op basis van de gegeven inspraakreacties is een zogenaamde 'Inspraak- en Overlegnota' opgesteld, waarin nader op inspraakreacties wordt ingegaan. Duidelijk is dat de gegeven inspraakreacties niet tot nauwelijks tot een bijstelling van de plannen hebben geleid¹. Wel zijn op basis van meer recent uitgevoerde natuurinventarisaties bepaalde rapporten alsnog aangevuld, zoals het: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)' en is mede aan de hand van de uitkomsten uit dat natuurrapport nu ook een 'Mitigatie en Compensatieplan (Arcadis, 2012)' opgesteld. Daarnaast is o.a. ook een aanvullend onderzoek gedaan naar de effecten op de hydrologie van de nieuwe ondergrondse parkeergarage (zie ook het rapport: 'Onderzoek Waterhuishouding (Arcadis, 2012)'. Voorts is het grootste gedeelte van de rapporten alsnog geactualiseerd, mede n.a.v. de nadere onderzoeken, zoals o.a. de 'M.e.r-beoordeling'. Uiteindelijk hebben beide gemeenteraden in november 2012 met het voor de betreffende gemeente relevante ontwerp-bestemmingsplan ingestemd en zijn de beide bestemmingsplannen van 21 december 2012 tot met 31 januari 2013 voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegd. Hierbij wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. haar zienswijze ten aanzien van het 'Ontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist' aan u kenbaar maken. Gezien de planologisch-juridische betekenis van dat plan, zal het u wellicht niet verbazen dat de zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. grotendeels overeen zal komen met haar eerdere reactie op het voorontwerp-bestemmingsplan, ook al aangezien die reactie niet tot nauwelijks tot een bijstelling van de plannen heeft geleid.

Eerst zal kort in algemene zin op de voorliggende ontwerp-bestemmingsplannen worden ingegaan, waarbij tegelijkertijd het plan zoals dat binnen de gemeente Zeist als de gemeente Utrechtse Heuvelrug ter inzage is gelegd aan de orde zal worden gesteld, ook gezien de onderlinge samenhang. Wat betreft zowel de Verbeelding als Planregels zal evenwel meer specifiek worden ingegaan op hetgeen o.i. ten aanzien van het grondgebied van afzonderlijke gemeenten relevant moet worden geacht.

Algemeen

Zoals bekend lopen de plannen over het Stationsgebied al meer dan 15 jaar. Was er eerst nog sprake van een gezamenlijk traject met de verbreding van de A-12, later is na het besluit van de Minister in 2001 over de HSL, waarbij feitelijk de keuze viel op de zogenaamde 'Benuttingsvariant', gekozen voor een tweetal afzonderlijke trajecten. Zoals bekend is men inmiddels met de uitvoering van de verbreding van de A-12 gestart, met overigens een enorme kaalslag langs het tracé.

Na het principebesluit van de Minister voor de 'Benuttingsvariant' in 2001, is in 2005 in het MIT het besluit genomen om (in het kader van P.H.S.) tot een verhoging van de frequentie van het spoor tussen (Schiphol-)Utrecht-Arnhem(-Nijmegen) te komen. Dat betekende

¹ Desondanks wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de beide gemeenten wel danken voor de uitvoerige wijze waarop op de gegeven inspraakreacties in de 'Inspraak- en Overlegnota' is ingegaan.

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 raden van de gemeente Zeist als die van de Utrechtse Heuvelrug een raadsbesluit genomen over de zogenaamde integrale 'Ontwikkelingsvisie', zoals deze door de Stichting Urgenda en West 8 was opgesteld en waarbij de basis was om feitelijk tot een echt 'Landgoedstation' te komen. Gezien 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 infra-gedeelte van het project lag is daarna (helaas) besloten dat gedeelte vooruit te laten lopen op het nader uitwerken van de Gebiedsvisie met als gevolg dat er thans wel een Projectnota voor de infra ligt, maar deze op zich niet is ingebed in een integrale visie (en dus ook de beoogde kwaliteitsimpuls) voor het gehele gebied. Wel is op initiatief van beide gemeente inmiddels gestart met opstellen Gebiedsvisie (inclusief bijbehorende per zone relevante kaders en spelregels), zij het dat daarbij het infra-project kennelijk wel leidend is².

Lag er bij het infra-project eerst nog de keuze voor van een viertal basisvarianten (Markant, Stutig, Compact en Ontspannen), uiteindelijk is door de direct betrokken partijen (Prorail, BRU, Provincie en beide gemeenten) gekozen voor de zogenaamde Synthesevariant/Baseline 1, waarbij het busstation aan de noordkant van het huidige station is geprojecteerd en het stationsplein met o.a. K&R aan de zuidkant. De keuze voor de zogenaamde Synthesevariant is in 2010 vastgelegd in de zogenaamde 'Regionale Bestuursovereenkomst' tussen de direct betrokken overheden.

Inmiddels is de Synthesevariant nader uitgewerkt in de zogenaamde 'Baseline 3-variant' (zie ook het rapport: 'Baseline 3 (Arcadis, 2011)'). Daaruit komt naar voren dat men wat het parkeren betreft feitelijk de keuze maakt voor een grote (half)ondergrondse parkeervoorziening voor 800 auto's ter hoogte zuidelijke stationsplein (voorkeurslocatie). De 'Baseline 3 variant' wordt thans wederom nader uitgewerkt in 'Baseline 4', waarbij men (binnen gegeven kaders Ontwerp-bestemmingsplan) tot nadere optimalisaties probeert te komen, teneinde o.a. (toch) nog zoveel mogelijk bomen te kunnen sparen, hetgeen uiteraard wordt gewaardeerd.

Wat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bij dit alles wel betreurt 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 inmiddels een drietal bijeenkomsten plaatsgevonden over de wettelijk verplichte natuurcompensatie waarvoor betrokken natuur- en milieuorganisaties wel zijn uitgenodigd. Bij die compensatieplannen gaat men er feitelijk vanuit dat de thans in de Projectnota opgenomen ruimtelijke ontwikkelingen zondermeer zullen plaatsvinden, maar ook gezien relevante (wettelijke) kaders is dat voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. nog maar de vraag.

Zowel aan de Projectnota als het daarvan afgeleide ontwerp-bestemmingsplan ligt een groot aantal achtergrondrapporten ten grondslag, o.a. m.b.t. effecten op de hydrologie, natuur, geluid, luchtkwaliteit, etc. Zoals ook in de inleiding al aangegeven is een deel van die rapporten nader aangevuld, hetzij geactualiseerd.

² In totaal zou het daarbij om 9 onderscheiden zones gaan.

Vooropgesteld zij dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich natuurlijk verheugd is dat men met het voorliggende project een kwaliteitssprong aan het OV en ook de fiets wil geven³. Dat is haar uiteraard uit het hart gegrepen.

Waar het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bij het voorliggende project dan uiteindelijk natuurlijk met name om gaat is òf de keuzen zoals deze in de Projectnota zijn gemaakt en thans als zodanig doorvertaald in het voorliggende ontwerp-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 de infra 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)').

Op basis van de gegeven onderzoeken, evenals gegeven relevante (beleids)kaders, is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening, dat de plannen thans (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 zijn zij van mening dat eerst nog naar meer natuur- en milieuvriendelijke alternatieven dient te worden gekeken alvorens de plannen verder in ontwikkeling worden genomen (zie overigens ook bijlage 1: 'Brief Natuur- en Milieuorganisaties', d.d. 25 februari 2012').

Toelichting

Hier zal nader worden ingegaan op hetgeen in de Toelichting aan de orde wordt gesteld. Eerst zal nog (kort) op het Projectplan zelf nader worden ingegaan, waarna op basis van de van kracht zijnde (wettelijke) (beleids)kaders (zie o.a. ook hoofdstuk 3: 'Algemeen ruimtelijk beleidskader') met name de afzonderlijke onderzoeken aan de orde worden gesteld (zie met name ook hoofdstuk 4: 'Specifieke wet- en regelgeving'). Daarbij zal zo veel mogelijk de volgorde uit de toelichting op het bestemmingsplan worden aangehouden.

Projectplan

Uit de voorliggende Projectnota, evenals (bijbehorende) vele achtergronddocumenten, wordt feitelijk o.i. nu pas echt zichtbaar wat voor enorme impact het gehele infra-project - dus zowel de beoogde verbreding van het spoor van 3 naar 4 spoorbanen, alsook de verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg van (in beginsel) 2x1 naar 2x2 rijbanen (en soms zelfs een totale breedte van 5 rijbanen) én dat alles gecombineerd met de ondertunneling van het spoor van de Hoofdstraat en ook de aanleg onder maaiveld van het zuidelijke gedeelte van stationgebied en ook de parkeergarage - op het gebied zal hebben. Juist in die zin had het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor de hand gelegen dat men wel degelijk voor de voorgenomen ontwikkeling een MER had opgesteld, zodat het ook mogelijk was geweest diverse varianten ten aanzien van name hun milieu-effecten met elkaar te kunnen vergelijken.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Gezien de huidige richtlijnen behoeft er kennelijk geen m.e.r. op gesteld te worden (zie hiertoe ook de 'Vormvrije mer-beoordeling (Arcadis, 2012)', Tabel 2: 'Relevante activiteiten onder D van het Besluit m.e.r.', pag. 13). 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, 2012)' kan worden afgeleid zullen er weliswaar (naar verwachting) van de voorgenomen activiteit(en) ook positieve effecten

³ Dat de NS overigens thans de Intercity status van het Station Driebergen-Zeist ter discussie stelt staat daar o.i. dan weer haaks op.

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 aanleg tunnelbak, de aantasting van de natuur/EHS en het 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, 2012)', Tabel 7: 'Samenvatting effectscores', pag. 38). Wat betreft de gegeven negatieve effecten worden dan met name die op de natuur/EHS als significant aangegeven, zij het dat er (vooral nog) vanuit wordt gegaan dat door het nemen van mitigerende/compenserende maatregelen die negatieve effecten teniet zouden kunnen worden gedaan⁴. Ondanks die significante effecten die op de natuur/EHS zullen optreden (zie overigens ook: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)'), wordt toch op basis van de uitgevoerde '(Vormvrije) m.e.r.-beoordeling' geconcludeerd dat het opstellen van een MER 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, 2012)', hoofdstuk 8.2: 'Conclusie', pag. 41).

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. blijft evenwel over het besluit geen MER op te stellen toch zo haar twijfels houden. 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 aanwezige buitenplaatsen plaatsvinden (zie hiertoe met name ook onder het kopje: '*Effecten op landschap/cultuurhistorie*'). 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 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 richting Bornia, ten koste van bos/de EHS, maar voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 toch voornamelijk, zij het m.u.v. het parkgedeelte, meereisende/uitheemse naaldbomen voorkomen⁵. In die zin had het o.i. voor de hand

⁴ Zoals bekend is er inmiddels al wel een compensatie- en mitigatieplan opgesteld (zie ook het Ontwerp-bestemmingsplan, bijlage 6: 'Compensatie- en Mitigatieplan (Arcadis, 2012)'. In aanvullende zin tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. hierbij dan nog wel aan dat gezien het voor de EHS geldende 'Nee, tenzij-regime' er toch eerst dient te worden gekeken of er wel een 'groot maatschappelijk belang' aanwezig is én ook of er geen 'alternatieven' zijn, alvorens überhaupt naar compenserende maatregelen dient te worden gekeken (zie hiertoe o.a. de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), Toelichting, Hoofdstuk 5: 'Natuur', het gegeven schema als toelichting op het artikel 5.2).

⁵ Zie voor bijzondere natuurwaarden van met name strook ter hoogte Beerschoten-Willinkshof overigens met name ook het rapport: '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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op basis van het gegeven onderzoek overigens wel onduidelijk of het ontbreken van veel bomen met holten op de buitenplaats Bornia daarmee

gelegen dat daarna dan toch een verdergaand natuur- en landschapsonderzoek had plaatsgevonden.

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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat uit de stukken heeft 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 natuur zo zijn effect hebben, bijvoorbeeld op de waardevolle natuur van het landgoed Rijnwijck⁶.

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 rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Bijlage 6: 'Kaart aantasting EHS'). Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich voor kan stellen dat als er een keuze moet worden gemaakt, dat 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 wel over het gehele thans van het traject, dus vanaf de A-12 tot aan de entree van de sportvelden van Phoenix, 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 (zie voor een nadere toelichting m.b.t. tot zowel de noodzaak tot verbreding als ook mogelijke alternatieven met name ook onder de kopjes: '*Effecten op de natuur/EHS*' en ook: '*Verkeer en parkeren*').

Eveneens is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 (inclusief ondergrondse parkeergarage), dus indien naar de totale cumulatieve effecten wordt gekeken of dan toch niet een (Plan-)MER verplicht is. Bovendien is het grote voordeel van zo'n (Plan-)MER dat (mogelijk) ook naar natuur- en milieuvriendelijke alternatieven, dus een (soort) MMA, had kunnen worden gekeken, iets wat o.i. in de voorliggende plannen thans geheel ontbreekt.

Effecten op bodem en water

Het plangebied ligt op de overgang van de Utrechtse Heuvelrug naar het Kromme Rijngebied, alwaar het grondwater van de Utrechtse Heuvelrug via kwel aan de oppervlakte komt, waardoor het voorkomen van tal van bijzondere (kwelwater)planten (o.a. waterviolier, holpijp, etc.) en ook dieren mogelijk is. Daarnaast moeten ook de bomen die in dit overgangsgebied voorkomen bijzondere kwetsbaar worden geacht voor plotseling 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 rapport: '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. lekdebiet damwand) op de grondwaterstanden relatief beperkt zullen zijn (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012)', Afbeelding 10: 'Verlaging op de grondwaterstanden bij

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.

⁶ Zo valt uit de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan 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 ontwerp-bestemmingsplan, pag. 81).

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, 2012)', 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, 2012)', 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')⁷. Naast het hydrologische onderzoek naar de effecten van de (aanleg van de) tunnelbak, is nu ook een nader onderzoek naar de hydrologische effecten van de (aanleg van de) ondergrondse parkeergarage uitgevoerd. Ook daaruit komt o.i. naar voren, dat met name ook van de aanleg van de parkeergarage er wel degelijk een relatief grote invloed op de grondwaterstanden in de omgeving uitgaat (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012)', Afbeelding 14: 'Effecten aanleg P&R voorziening').

Gezien de op basis van het grondwatermodel HYDROMEDAH ingeschatte dalingen van de grondwaterstanden, dus zowel van de GHG als de GLG, 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. Gezien die mogelijk effecten, ook al wil men dan (in de af te geven grondwateronttrekkingsvergunning) het lekdebiëet naar de tunnelbak kennelijk beperken tot 50 m³/dag (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012)', pag. 22), 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, 2012)', Bijlage 3: 'Invloeden van de barrièrewerking op de grondwaterstanden', pag. 15⁸). Weliswaar wil men dat kennelijk om negatieve effecten op (beschermwaardige) bomen te 'mitigeren' een systeem van vochtmonitoring(en) opzetten, 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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. nog maar de vraag of door het geven van watergiften achteraf (op basis van een bevoeiingsplan) bij voorbaat (top)sterfte kan worden voorkomen⁹.

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, 2012)', hoofdstuk 6.4: 'Eindfase'). Ook hierbij tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 brengen¹⁰.

Meer in het bijzonder wordt in met name de Projectnota en dus ook het 'Ontwerpbestemmingsplan' eigenlijk ook al vooruitgelopen op aanleg van een 'kwelwateroute' ter

⁷ Met name in de rapportage: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012)', Bijlage 3: 'Invloeden van de barrièrewerking op de grondwaterstanden' wordt een uitgebreidere toelichting op het onderzoek en onderzoeksresultaten gegeven.

⁸ De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vraagt zich overigens af of de titel van de gegeven bijlage 3 wel de inhoud dekt.

⁹ 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.

¹⁰ Zie in deze o.a. ook de brochure: 'Effecten van vernatting op bomen' in 'Kwartaalblad voor de kring praktiserende boomverzorgers', nummer 20, zomer/herfst 2004.

hoogte van het landgoed Rijnwijck (zie overigens ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012), hoofdstuk 7.7.2: 'Kwelwaterroute'), waartegen door o.a. de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 om een kwelwaterroute, maar feitelijk om de (extra) aanvoer van gebiedsvreemd Kromme Rijnwater 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 rapport: 'Natuurwaardenonderzoek Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', hoofdstuk 4.1.1: 'Bijzondere vegetaties').

Effecten op natuur/EHS

Als we de effecten op de natuur bezien, gaat dat 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 het effect van geluid.

Bij die directe effecten gaat het dan om de volgende aantastingen (zie ook bijlage 2: 'Effecten projectplan op waarden natuur en landschap'):

- Aantasting van buitenplaats/rijksmonument De Breul, 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 moeten worden aangelegd, 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)'¹¹;
- Alhoewel Borna 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 op de Breullaan te worden gezocht, aangezien de ontsluiting van auto's op de Hoofdstraat vanwege de aanleg van de tunnelbak niet langer mogelijk is. Dat betekent dus wel degelijk mogelijk 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 (oude) bosvijver¹². 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).

¹¹ Net ter hoogte van de plek waar dan een nieuwe ontsluiting van de buitenplaats is voorzien is net binnen het kader van de Landrichting Groenraven-Oost de ecologische verbinding geprojecteerd, die aldaar het Kromme Rijngebied met de Utrechtse Heuvelrug moet verbinden. 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. Overigens zou naar verluid voor de ontsluiting inmiddels ook een alternatief in beeld zijn, namelijk via de Arnhemse Bovenweg.

¹² 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.

Overigens heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wel begrepen dat inmiddels ter plaatse van het eerder beoogde fietspad nu alleen het reeds bestaande, doch niet meer direct door begroeiing herkenbare wandelpad in ere zal worden hersteld, hetgeen zij uiteraard toejuicht¹³.

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, niet alleen voor ter plaatse aanwezige bomen, maar ook op de nu net hier (in het kader van de natuurcompensatie) mogelijk te realiseren corridor/faunapassage, aangezien daarvoor elders naar verwachting geen geschikte plek kan worden gevonden¹⁴.

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 de buitenplaats van 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 aanwezig opgaande bos/bosstroken afaan, die thans in belangrijke mate het huidige besloten karakter van deze buitenplaats bepalen. 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 zijn¹⁵;
- 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 Rijnwijksewetering verplaatsen (en verbreden), wat mogelijk ook zo zijn effecten op o.a. ter plaatse aanwezige foeragerende (water)vleermuizen zal hebben (zie ook: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', hoofdstuk 4.3.2: 'Vleermuizen')). Dat de HDSR daarmee dan tegelijkertijd ook een voorschot lijkt te nemen op een nieuw (soort) 'schoonwatertracé (SWT)' (zie ook het rapport: 'Waterhuishouding en riolering (Arcadis, 2012), hoofdstuk 7.7.2: 'Kwelwaterroute'), zij dan zo, maar het zal duidelijk zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 aantasting treden er, zoals ook hiervoor al aangegeven, naar verwachting ook nog indirecte/graduele effecten van de beoogde plannen 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, 2012)' kan worden afgeleid, zal zowel de aanleg van de tunnelbak, als ook de aanleg van de ondergrondse parkeergarage, mede afhankelijk uiteraard van de toegepaste techniek (onderwaterbeton, waterglas of open bemaling), tot een daling van aanwezige

¹³ Overigens staat het betreffende fietspad nog steeds op de ontwerp-tekeningen zoals deze dienaangaande in het Ontwerp-bestemmingsplan zijn opgenomen, zij het dat het Ontwerp-bestemmingsplan de aanleg van het fietspad aangezien dat buiten het plangebied ligt niet direct mogelijk maakt.

¹⁴ Overigens heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wel begrepen dat men wel proberen deze (vent)weg zo goed mogelijk 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.

¹⁵ Ook komen er in de betreffende bosstrook een beschermde plantensoorten voor, zoals o.a. daslook, maar deze zouden als zogenaamde stinzenplanten 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'.

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'). Dat geldt dan in het bijzonder voor de monumentale bomen in 'Beerschoten-Willinkshof', met name de aldaar aanwezige 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 ook van de parkeergarage 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 en ook ondergrondse parkeergarage ook in de toekomst o.i. toch wel degelijk, ook al wordt dan in het uitgevoerde hydrologische onderzoek gesteld dat dat niet het geval is, een bepaald effect op de ter plaatse aanwezige grondwaterstromen uitgaan, zeker als men alle ontwikkelingen tezamen in ogenschouw neemt, dus zowel die van de nieuwe tunnelbak, het verdiepte Stationsplein én de nieuwe parkeergarage,. 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 en 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 de brochure: 'Effecten van vernatting op bomen' in 'Kwartaalblad voor de kring van praktiserende boomverzorgers', nummer 20);
- Naast de aangegeven hydrologische effecten, kunnen er met name van het spoor ook extra geluidseffecten worden verwacht, o.a. op de op de buitenplaatsen Bornia en Beerschoten-Willinkshof voorkomende vleermuispopulaties (zie ook rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Tabel 7: 'Effecten per soort', pag. 25-26).

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, 2012)')

Wat betreft de significante effecten op de EHS betreft, is door Arcadis in het: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)' de beslisboom gevolgd zoals deze van toepassing is op het voor de EHS van kracht zijnde 'Nee, tenzij-beginsel' (zie hiertoe met name ook het rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', hoofdstuk 6.4: 'Beslisboom 'Nee-tenzij' Ecologische hoofdstructuur (EHS)')¹⁶. Op basis van de gegeven analyse komt Arcadis in haar rapport dan tot de conclusie dat de EHS significant wordt aangetast, met name aangezien er een significant effect optreedt op beschermde soorten in het kader van de FFW, te weten de aantasting van de verblijfplaatsen van vleermuizen. Hierbij tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan wel aan dat de effecten op de EHS o.i. in het daartoe opgestelde rapport toch (sterk) worden onderschat, niet alleen doordat in het rapport van Arcadis op zich niet alle effecten op aanwezige landgoederen, die allen deel uitmaken EHS, zijn meegenomen¹⁷, maar met name

¹⁶ In het rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Bijlage 5: 'Uitwerking Beslisboom Nee-tenzij principe EHS' is overigens de nadere toelichting op de Beslisboom van de provincie Utrecht opgenomen.

¹⁷ 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 Rijnwijck voorkomende waardevolle biotopen/vegetaties (zie met name ook 'Natuurwaardenonderzoek

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 aanwezige ecologische verbindingen/corridors zal ontstaan (zie voor het overzicht van de in het gebied aanwezige verbindingen overigens ook bijlage 3: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)' én ook het rapport: 'Perspectief en inrichtingsbeeld voor de ecologische hoofdstructuur - deelgebied Zeist-Bunnik (Provincie Utrecht, 2011)'¹⁸, met mogelijk een significant negatief effect voor aanwezige populaties van al dan niet beschermde diersoorten¹⁹. 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 is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 toegekend²⁰. 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'²¹.

Alhoewel de effecten vanwege met name de verbreding van het spoor op de aanwezige natuur en het landschap wellicht niet geheel zijn te vermijden, ook gezien het grote maatschappelijke belang dat daaraan ook volgens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dient te worden toegekend, zou o.i. 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 voorkomt²².

Voorts is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening, dat de noodzaak van de beoogde verbreding van 2x1 naar 2x2 rijbanen van de Hoofdstraat/Driebergseweg, waarbij het bij de Driebergseweg dan wel zou gaan om de eerste 100 m in de richting van Zeist na het

Stationsgebied Driebergen-Zeist (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009), hoofdstuk 4.1.1: 'Bijzondere vegetaties').

¹⁸ Gidssoorten voor de betreffende verbinding zijn o.a. ree, ringslang, oranjetip, boomarter, vleermuis, hermelijn en das (zie in deze o.a. ook: 'Werkdocument Ecologische Verbindingen provincie Utrecht (Provincie Utrecht, 1993)'; 'Ecologische Verbindingszones Kromme Rijgebied (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)').

¹⁹ Nu al worden er regelmatig ter hoogte Hoofdstraat tussen de Reehorst en de Beerschoten-Willinkshof overstekende dieren doorgereden (o.a. eekhoorns), hetgeen natuurlijk als de weg verder wordt verbreed alleen maar erger zal worden.

²⁰ 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 Helmlockspar), die zich daar massaal natuurlijk verjongd.

²¹ Zie hiertoe ook het 'Nee, tenzij-beginsel', zoals dat voor de EHS van kracht is, hetgeen inhoudt dat '*Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van deze gebieden niet zijn toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang*'.

²² 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.

kruispunt met de Breullaan/Odijkerweg, vooralsnog geenszins is aangetoond. Bij die verbreding gaat men uit van 2x2 rijbanen (en op bepaalde plaatsen zelfs in totaal 5 banen), terwijl o.i. zeker voor gedeelte tussen kruising met de Stationsweg en Breullaan gewoon met 2x1 (doorgaande) rijbanen voor de auto's kan volstaan en dus ook voor het gedeelte vanaf de Breullaan richting Zeist²³. Overeenkomstig de uitgevoerde verkeersberekeningen wordt immers voor dat gedeelte, althans als de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat goed heeft gezien, de norm zoals deze voor de zogenaamde I/C-waarde wordt gehanteerd van 0.80 (80%) niet overschreden (zie hiertoe ook het rapport: 'Rapportage Baseline 3 (Arcadis, 2011), hoofdstuk 4.2.4: Hoofdstraat 2x2 rijstroken'). Dat betekent dus ook dat er dan aldaar feitelijk met 2x 1 rijstrook, eventueel met een vrijliggende busbaan in de richting van het station, zou kunnen worden volstaan (vergelijk ook de huidige situatie), zodat van een veel geringer ruimtebeslag sprake is en zodoende in ieder geval een sterke aantasting van de buitenplaats De Breul kan worden voorkomen.

Weliswaar wordt dan door de gemeente(n) in 'Memo', d.d. 10 februari 2012, aangegeven dat 2x2 rijstroken niet over het gehele tracé noodzakelijk is, maar wel ter hoogte stoplichten teneinde aldaar een goede doorstroming te kunnen waarborgen en dat dat gezien de relatieve korte afstand tussen de stoplichten gewoon betekent dat zodoende over gehele lengte van het tracé dient de worden uitgegaan van 2x2 rijstroken, maar voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 'groene golf', LARGAS, etc..

Voor zover het 'groot maatschappelijke belang' kan worden aangetoond, evenals dat er daadwerkelijk geen 'alternatieven' zijn, waarvan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus vooralsnog niet uitgaat, 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 Mitigatie/Compensatieplan (Arcadis, 2012), Tabel 4: 'Aantasting EHS'). Voor de vereiste kwaliteitscompensatie houdt men daarbij dan (overeenkomstig de PRV) 30 % aan, maar de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gaat er vooralsnog vanuit dat men 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.

Voorts wil men de noodzakelijke compensatie realiseren in het gebied ter hoogte van Hoofdstraat 26 en dan wel in een strook die direct grenst aan de Reehorst, waarvoor in het bestemmingsplan ook een ruimtelijke reservering is opgenomen (zie ook: 'Ontwerpbestemmingsplan', Verbeelding gemeente UH). Nu is het op zich positief dat men de compensatie ter hoogte van Hoofdstraat 26 wil realiseren, zodat aansluiting kan worden gezocht bij de grote faunapassage zoals deze inmiddels onder de A-12 nabij het landgoed Rijnwijck door RWS is gerealiseerd. Maar zoals de compensatie nu is geprojecteerd, namelijk ter weerszijden van de boerderij van Hoofdstraat 26, alwaar men mogelijk ook nog plannen heeft om aldaar een biovergistinginstallatie (voor de regio) te realiseren (en zo mogelijk ook nog een parkeergarage voor de KLPD), dan zal het duidelijk zijn dat de ecologische verbindingzone zoals deze hier is gewenst (zie wederom de betreffende bijlage 3: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)') dan niet als zodanig zal kunnen functioneren.

Nu is het weliswaar 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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog de grote vraag of dan wel tot een goed functionerende ecologische verbindingzone kan worden gekomen. Zo wil men de

²³ Overigens wordt in het 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)').

compensatie voor de Triodosbank allereerst realiseren op eigen terrein, waar thans niet alleen nog een boerderij 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, boommarter, etc.) zal kunnen functioneren. Een en ander dan nog afgezien van de barrière die 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 acht de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 ontbreekt²⁴. Daarbij zou dan bij voorkeur ook nog met boscompensatie verbreding A-12 door RWS rekening kunnen worden gehouden, maar de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft 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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wel van mening, dat toch allereerst de inspanningen erop dienen te worden gericht om de ruimtelijke effecten van het infraproject tot een minimum te beperken²⁵. 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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van zelf²⁶. 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: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Tabel 7: 'Effecten per soort', pag. 25-26). Wat het in gevaar komen van de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' betreft, zou het dan volgens het uitgevoerde onderzoek dan met name om de diverse vleermuissoorten gaan, waarvan door de verbreding van het spoor diverse verblijfplaatsen en ook migratie- en foerageerroutes/-gebieden verloren zouden gaan²⁷. Door het nemen van maatregelen zouden de negatieve gevolgen evenwel kunnen worden gemitigeerd. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tekent daarbij evenwel aan dat o.i. met name de effecten van de barrièrewerking, zoals die door de

²⁴ Overigens is het op basis van de werksessies zoals deze in het kader van de natuurcompensatie zijn gehouden, o.i. wel al mogelijk tot een inrichtingsschets voor het gehele gebied tussen de A-12 en de Reehorst te komen en is deze er feitelijk ook al wel, maar is deze kennelijk niet aan het 'Mitigatie/Compensatieplan (Arcadis, 2012)' ten grondslag gelegd.

²⁵ Overigens heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Tabel 7: 'Effecten per soort', pag. 25-26).

²⁶ 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 wettelijk niet noodzakelijk*' (zie ook het rapport: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', Hoofdstuk 5.1.2: 'Barrièrewerking/Versnippering'). Teneinde de levensvatbaarheid populaties aanwezige (beschermde) 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' is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. evenwel van mening dat deze wel degelijk 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 uitgegaan.

²⁷ Overigens zal boom met watervleermuis kolonie, zoals ook hiervoor al in voetnoot aangegeven, alsnog worden gespaard.

beoogde verbreding van zowel het spoor als ook de Hoofdstraat/Drieburgseweg 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-Willinkhof (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 de Hoofdstraat vrijwel worden verdubbeld, dat nog afgezien van de nieuwe ontsluiting zoals deze ter hoogte McGregor/Bloemenheuvel zal 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: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)' dienaangaande aangegeven, dat faunapassages ter hoogte aangegeven barrières weliswaar wenselijk zijn, maar wettelijk niet noodzakelijk, 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 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', hoofdstuk 5.1.2: Barrièrewerking/versnippering'). Daarentegen wordt in zowel het 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', als met name ook het: 'Mitigatie/Compensatieplan (Arcadis, 2012)' 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: 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', pag. 26, evenals het: 'Mitigatie/Compensatieplan', hoofdstuk 2.6: 'Overige te treffen maatregelen (algemene zorgplicht)'). Een grotere tunnel voor met name het ree acht men evenwel niet noodzakelijk, aangezien voor de betreffende soort in het gebied Beerschoten-Willinkhof en ook Borna, 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 ontstaan²⁸. 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 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, acht de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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. Overigens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dienaangaande weer wel positief over het vooronderzoek zoals dat naar de mogelijkheden voor de aanleg van de faunapassages heeft plaatsgevonden en waarvan met name in het 'Mitigatie/compensatieplan (Arcadis, 2012)' uitgebreid verslag wordt gedaan (zie ook: 'Mitigatie/compensatieplan (Arcadis, 2012)', Hoofdstuk 2.6: 'Overige te treffen maatregelen (algemene zorgplicht FFW)', pag. 20-23). Zij hoopt (en verwacht) dan ook, dat in overleg met partijen alsnog voor de vaststelling van het bestemmingsplan er in ieder geval overeenstemming over de realisatie van zowel de (grootte van de) faunapassages onder zowel de Hoofdstraat als het spoor (ter hoogte bestaande duiker) zal zijn²⁹.

²⁸ 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)'.

²⁹ Wat betreft de faunapassage onder het spoor zou daarbij o.i. goed kunnen worden aangesloten bij de duiker zoals deze aan het einde van de (voormalige) spoorloot is gelegen (zie in deze overigens daarnaast o.a. ook het voorstel dat dienaangaande door de Stichting Utrechts Landschap in de KBG voor het Natuurcompensatieplan is ingebracht).

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 en wel een van de nog meest ongeschonden gedeelten (zie behalve de opstelde 'Kwaliteitsatlas (Arcadis, 2011)' overigens ook: 'De Stichtse Lustwarande - Buitens in het groen (C. van Groningen, 1999), evenals 'Buitens op de Heuvelrug (Utrechtse Heuvelrug, 2011)'). Feitelijk wordt het stationsgebied nog geheel omringd door tal van 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 ontwikkeling 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). Alhoewel de aantasting voornamelijk de randen van de betreffende buitenplaatsen betreft, moeten die aantastingen o.i. 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 de aantasting een bosrand betreft, waarvan vaak een grote landschappelijke en ook ecologische waarde uitgaat, kan daardoor met name ook de externe invloed op de buitenplaats (door geluid, licht, etc.) (sterk) worden vergroot. Weliswaar kunnen die effecten door herstel/herinrichtingsmaatregelen mogelijk dan gedeeltelijk weer ongedaan worden gemaakt (zie ook het rapport: 'Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2011)', hoofdstuk 4.5.1: 'Landgoed Beerschoten langs spoortraject'), evenals het rapport: 'Uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende landgoederen Station Driebergen-Zeist (Arcadis, 2012)'), 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 hetgeen daartoe o.a. in het Streekplan/Structuurvisie 2005-2015 is aangegeven. Daarbij gaat het dan allereerst om het beleid m.b.t. de EHS. Daarnaast moet de beoogde ontwikkelingen ook strijdig worden geacht met het beleid ten aanzien van de CHS, waarin het gebied valt onder de beleidscategorie: 'Eisen stellen' (zie o.a. ook het rapport: 'Niet van Gisteren (Provincie Utrecht, 2002)'). Wat die eisen betreft, 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' opgenomen ontwikkelingen er eerder afbreuk van 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 de versterken van aanwezige groene kwaliteiten, niet in de laatste plaats van de aan de buitenplaatsen van de Stichtse Lustwarande gebonden cultuurhistorische, landschappelijke en ook ecologische waarden³⁰. 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) losgelaten³¹.

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 dient te worden gekapt (zie ook het rapport: 'Handleiding ontwerpen rond bomen Stationsgebied Driebergen-Zeist (Copijn, 2011)'³². 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, blijft het vooralsnog evenwel onduidelijk hoe men die bomen wil gaan compenseren, ook gezien de kaders van de Boswet/gemeentelijke Bomenverordeningen die daar (naar verwachting) op van toepassing moeten worden geacht. Wel heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inmiddels begrepen dat in het kader van de nadere uitwerking van de 'Baselin 3-variant' naar 'Baseline 4' er nog een optimalisatieslag zal worden gemaakt, waardoor alsnog zoveel mogelijk (waardevolle) bomen behouden kunnen worden.

Effecten geluid en luchtkwaliteit

Hierbij wordt feitelijk aangegeven dat het geluid uiteindelijk geen belemmering vormt voor de plannen voor het stationsgebied, mits als voor een aantal woningen (3) een hogere waarde wordt verkregen. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tekent 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

³⁰ 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' en 5.6: 'Cultuurhistorie'.

³¹ 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'.

³² Overigens heeft het bomenonderzoek door Copijn zich (helaas) beperkt tot die gebieden waar naar verwachting ingrepen zullen plaatsvinden (zie voor overzicht geïnventariseerde bomen ook het rapport: 'Handleiding ontwerpen rond bomen (Copijn, 2011)', Bijlage 1: 'Overzichtskaart bomen' en ook Bijlage 2: 'Boomtechnische gegevens') en heeft men dus o.a. niet de bomen op Bornia geïnventariseerd, althans die langs het spoor voorkomen, zodat feitelijk ook onduidelijk is wat de eventuele waarden van die bomen is. Dat moet o.i. met name ook van belang worden geacht teneinde eventuele (locatie-)alternatieven voor de beoogde spoorverbreding op hun merites te kunnen beoordelen.

geluidsnota's (zoals extra geluidsschermen) naar voren komen, ook daadwerkelijk toe wil passen.

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)', waarin in eerste instantie op basis (statisch) verkeersmodel (VRU 2.1) is 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 uitgangspunten Baseline 3, dus verbreding

Hoofdstraat/Driebergseweg (tot aan Phoenix) van 2x1 naar 2x2 rijstroken, geen doorstromingsproblemen 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 Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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, dat met name voor het gedeelte van de Hoofdstraat/Driebergseweg tussen de Stationsweg en Zeist 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').

Weliswaar wordt dan door de gemeente(n) in 'Memo', d.d. 10 februari 2012, aangegeven, zoals ook hiervoor overigens al onder het kopje: '*Effecten op natuur/EHS*' gememoreerd, dat 2x2 rijstroken weliswaar niet over het gehele tracé noodzakelijk is, maar wel ter hoogte stoplichten teneinde aldaar een goede doorstroming te kunnen waarborgen en dat dat gezien de relatieve korte afstand tussen stoplichten zodoende betekent dat over gehele lengte tracé dient de worden uitgegaan van 2x2 rijstroken, maar voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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 een groene golf, LARGAS, etc.³³.

Meer in het bijzonder vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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')³⁴. Daarnaast kan toch niet worden uitgesloten dat ook de kredietcrisis, evenals de

³³ Overigens zit de groene golf in het model, maar het gaat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. erom dat co-creatief wordt gekeken of toch geen slimmere oplossingen mogelijk zijn.

³⁴ 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',

steeds hogere benzineprijzen een bepaald effect op verkeersprognoses hebben in de zin dat deze naar verwachting naar beneden zouden moeten worden bijgesteld.

Ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen (800) heeft dan wel een nadere inschatting plaatsgevonden, maar de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. blijft 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 enorme impact die de nieuwe ondergrondse parkeergarage toch 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 waarmee 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 'Gebiedsvisie (Stichting Urgenda/West 8, 2008)'). Daarvoor zou o.i. toch nog eens goed naar 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 gezien of het beoogde busstation, zoals dat aan de noordzijde van het Station moet komen niet iets compacter en dus ook groener zou kunnen, want 11 opstelplaatsen/haltes voor de bussen lijkt wel erg veel³⁵.

Alternatieven

Zoals bekend hebben de beide gemeenten feitelijk met het aannemen van de Projectnota het voorstel/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 is³⁶.

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 vrije busbaan in midden, zoals reeds bij de Universiteitsweg (gemeente De Bilt) wordt toegepast, teneinde daardoor de effecten op natuur en landschap uiteindelijk tot een minimum te kunnen beperken. Daar komt bij dat als men alsnog van de verbreding van 2x2 naar 2x4 zou afzien, men er op bepaalde plekken ook niet meer naar alternatieve ontsluitingen hoeft 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.

bijvoorbeeld tijdens de beide spitsen, niet aanvaardbaar moet worden geacht, zeker als daar zo'n sterke inbreuk op de Stichtse Lustwarande tegenover staat.

³⁵ 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.

³⁶ Bij dat alternatief werd voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend uitgegaan van een breedte van Hoofdstraat/Driebergseweg van 2x1 rijstroken en een ontsluiting van 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 zoals bekend 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 dat alternatief nog eens goed op zijn merites te beoordelen, zoals overigens ook door de verantwoordelijk wethouder van beide gemeente toegezegd.

Wat betreft het fietspad zoals dat aanvankelijk over de ter plaatse aanwezige landschapsheuvel met monumentale bomen op de buitenplaats 'Beerschoten-Willinkshof' was gepland, is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. overigens verheugd dat daarvan nu alsnog is afgezien, ook al heeft zij dat dan formeel nog niet uit de ter inzage gelegde stukken kunnen afleiden. Dat fietspad is o.i. in ieder geval geenszins noodzakelijk, aangezien wielrijders naar het Station ook eenvoudig eerder bij de aansluiting van de Hoofdstraat op het Bolkinstituut kunnen oversteken. Ook al aangezien aan de stationszijde van de Hoofdstraat, dus de westzijde, reeds een 2-zijdig fietspad is gepland is dat aan de zijde van 'Beerschoten/Willinkshof-Bornia/De Breul dan o.i. niet (meer) noodzakelijk, hetgeen ook tot een aanzienlijk kleiner ruimtebeslag kan leiden³⁷.

In ieder geval wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. 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.

Verbeelding/Planregels

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

Verkeer (art. 4)

Meer in algemene zin is in het voorstaande al aangegeven dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. geen voorstander is van de in het Projectplan opgenomen verbreding van de Hoofdstraat/Driebergseweg (tot aan de ingang van het Phoenixterrein), waardoor een sterke aantasting van de langs deze wegen voorkomende buitenplaatsen kan worden voorkomen. Voorts heeft men er kennelijk ten opzichte van het voorontwerp nu voor gekozen om de beoogde P&R voorziening definitief te realiseren nabij het zuidelijke stationsplein, waardoor een P&R ter hoogte van het Abbingterrein niet langer noodzakelijk is. De eerder in het voorontwerp daartoe opgenomen wijzigingsbevoegdheid is er dan ook niet langer opgenomen. Toch wordt in het ontwerp-bestemmingsplan hier nog steeds de bestemming 'Verkeer' aangehouden, zij het met de aanduiding '(-p)', d.w.z. parkeren uitgesloten. Als parkeren evenwel is uitgesloten, dan is het natuurlijk wel de vraag waarom hier dan nog wel de bestemming 'Verkeer' wordt aangehouden.

Voorts is in de bestemming 'Verkeer' weliswaar ook als doeleinde 'groenvoorzieningen' opgenomen, maar de vraag is met name of daarmee ook de aanplant van bomen en groen in voldoende mate is gewaarborgd, teneinde ook het beoogde 'landgoedkarakter' Station ook echt te kunnen waarmaken. In die zin wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er dan ook voor pleiten het groen/bomen alsnog positief te bestemmen.

Verkeer - Railverkeer (art. 5)

Binnen de bestemming 'Verkeer - Rail' is eveneens de aanduiding 'specifieke vorm van water - duiker' opgenomen. De aanduiding is allereerst opgenomen om kennelijk de huidige onderdoorgang Rhijnwijksewetering meer naar het oosten te verleggen. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is er evenwel een voorstander van dat er gewoon een nieuwe duiker ter plaatse van de huidige duiker wordt gerealiseerd (zie in deze overigens ook het rapport:

³⁷ Nu wordt in het Projectplan een breedte van de beoogde tweerichtingen-fietspaden aangehouden van maar liefs 4 m!

'Waterhuishouding en Riolering (Arcadis, 2012), Hoofdstuk 7.7.1: Onderdoorgang Rhijnwijkse Wetering), waardoor niet alleen de huidige loop van de Rhijnwijksewetering kan worden behouden, maar er tevens (naar verwachting) geen negatieve effecten ontstaan op de foerageer- en migratieroute voor de watervleermuis (zie overigens ook het 'Natuurrapport (Arcadis, 2012)', hoofdstuk 4.3.2: Vleermuizen'). Daarnaast is de aanduiding 'specifieke vorm van water - duiker' kennelijk tevens opgenomen om meer westelijk van huidige onderdoorgang de eventuele aanleg van de door de HDSR beoogde 'kwelwateroute' mogelijk te maken (zie ook 'het rapport'Waterhuishouding en Riolering, Hoofdstuk 7.7.2: 'Kwelwateroute'). Zoals ook in het voorgaande al duidelijk gemaakt is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gezien de negatieve effecten die daarvan naar verwachting op aanwezige kwelmilieu's zullen uitgaan geen voorstander.

Water (art. 5)

De bestemming 'Water' is opgenomen ter aanduiding van de 'Rhijnwijksewetering' en dan in het bijzonder om de beoogde verlegging mogelijk te maken, waarvan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus geen voorstander is. In ieder geval zou bij de gegeven bestemmingsomschrijving behalve de reeds aangeduide 'voorzieningen t.b.v. flora en fauna, zoals faunapassages', óók 'het behoud en de ontwikkeling van waarden van natuur en landschap' moeten worden opgenomen, aangezien aan de Rhijnwijksewetering wel degelijk ook een bepaalde (hydro)ecologische waarde kan worden toegekend, niet in de laatste plaats als natte ecologische verbindingzone.

Conclusie

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is 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. Dat moet o.i. zonder meer in tegenspraak worden geacht met de hoge duurzaamheidsambities zoals deze reeds in 2008 voor het (plan)gebied zijn vastgelegd. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. verzoekt u dan ook het ontwerp-bestemmingsplan alsnog zodanig (met stakeholders) aan te passen, dat wel zorgvuldig met aanwezige waarden van natuur en landschap wordt rekening gehouden. In voorgaande zienswijze worden daartoe een aantal alternatieven aangedragen.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Afzender: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70
3721 JV Bilthoven

Bijlagen

Bijlage 1: Brief Natuur- en Milieuorganisaties', d.d. 25 februari 2012

Bijlage 2: Effecten projectplan op waarden natuur en landschap

Bijlage 3: Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassage, 2009)