



Couwenhoven 4612, 3703 EM Zeist. Telefoon 030-6958618;  
e-mail: werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl

## **Inspraakreactie hoorzitting Bestemmingsplan station Driebergen-Zeist 29 januari 2014**

Geachte leden van de raden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug,

Gezien de beperkte tijd verwijzen wij allereerst naar bijdragen van de Stichting Milieuzorg, Beter Zeist en Tussen Heuvelrug en Wetering.

Aan het begin van onze inbreng willen wij bestuurders en medewerkers van de projectorganisatie complimenteren met de vele documenten waarvan honderden pagina's getuigen van een consciëntieuze omgang met dit gebied dat door meer dan vijf landgoederen wordt omgeven. Dit overigens wel met uitzonderingen, maar dat komt nog.

Wij onderschrijven ook de noodzaak van aanleg van een tunnel.

Dat neemt niet weg dat er enkele principiële keuzen zijn gemaakt die in onze ogen volstrekt onvoldoende zijn onderbouwd. Het gaat om de volgende zaken.

### **Keuze voor 2x2-rijstroken**

Het Baseline 3 rapport geeft aan dat een tunnelbak met 2x1 rijstroken volstaat en leidt tot een benutting (I/C waarde) van 86% in de spits<sup>1</sup>. Met andere woorden, een smallere tunnelbak kan het verkeer tot met een ruime groeiprognose – inmiddels ook achterhaald door de crisis – aan. Uiteraard zijn de kruispunten kritisch. Die vragen opstelstroken. In het huidige ontwerp is het kruispunt Stationsplein-Hoofdstraat het meest 'belast'. Dit kent volgens het verkeersrapport van Arcadis<sup>2</sup> een 'verzadigingsgraad' van 0,9 en alle opstelstroken worden in bij een groenfase "leeggetrokken". De keuze is echter gemaakt voor een "homogeen en veilig verkeersbeeld". Bij alle rapporten die zijn gemaakt, had het zo moeten zijn dat er ook een duidelijk beeld van de voor- en nadelen van verschillende verkeersoplossingen was gegeven.

### **Keuze voor het VRU-model**

In het VRU-model zitten voorzover wij weten nog steeds prognoses die achterhaald zijn door de realiteit van onze economie. Niet alleen minder groei. Ook andere manieren van werken en nieuwe technologie zoals videobellen en in hang-outs samenwerken brengen minder mobiliteit met zich mee. Mensen hebben door het flexwerk ook meer mogelijkheden andere reisdagen en reistijden te kiezen. De keuze voor infrastructuuroplossing die een met de kennis van voorspeld toppunt van de spits in 2020 kan verwerken, is leidt tot zware belasting van het gebied. Als we over onbeperkte financiële middelen zouden beschikken en ook over

---

<sup>1</sup> Bladzijde 36 Baseline3

<sup>2</sup> Bladzijde 15 Arcadis verkeersrapport

onbeperkte ruimte, zou het niet zo erg zijn. Maar deze zaken zijn juist schaars en vragen om een duurzame benadering.

De ruime aanleg gaat ten koste van alle landgoederen en de landgoedbeleving van het station. Het asfalt ten behoeven van auto's popt op. Er is geen normale ruimte meer voor fietspaden. Twee landgoederen worden versnipperd door utilitaire fietspaden aan te leggen door beschermde landschapsparken.

Wij vinden bovenstaande aantastingen cultuurhistorisch niet aanvaardbaar.

Tenslotte vinden wij de beantwoording van onze zienswijze over monumentenstatus van de Dribergseweg vreemd.

### **Conclusie**

Er wordt ruim aangelegd voor de auto. Varianten met 2x1 rijstrook zijn niet interactief uitgewerkt. Een afweging tussen de kwaliteit van de landgoederen en wel of niet 1 of 2 rijstroken is niet in modellenstudies gemaakt. Er is niet gekeken naar het "meest vriendelijke alternatief". Wij hebben daar steeds om gevraagd en ook om een participatietraject waarin dit soort zaken aan de orde gesteld kon worden. Het is in onze ogen onjuist dat er niet veel meer kaderstellend is gestuurd op behoud van de landgoederen om het station. Ook de financiële risico's kunnen zo worden beperkt. Zie de bijdrage van de Stichting Beter Zeist.

### **Nieuwe zaken bekend sinds 17 januari 2014**

#### **Bestemming groen toegevoegd aan De Breul**

De bestemming groen is toegevoegd in De Breul om de aanleg van een fietspad mogelijk te maken. Dit gebied heeft echter al een groene bestemming. De bestemmingsplanbepalingen voor het groen stemmen echter niet overeen met de huidige bescherming in het bestemmingsplan Buitengebied waarin dit stuk groen de bestemming Buitenplaats heeft. De vigerende bestemming maakt ook ecologische toetsing mogelijk. De nieuwe bestemming doet dat niet. Waarom niet? Dit is zoekgebied ecologische verbinding en dit gebied ligt naast een waardevolle kwelwatervijver. Hier is de ecologische impact van een planverandering onvoldoende onderzocht. Dit gebied moet naast dubbelbestemming "waarde Cultuurhistorie" ook een hoge "waarde Ecologie" krijgen die tevens wordt verbonden met een aanlegvergunningvereiste. In deze groenbestemming mogen verder veel te ruim uitritten en paden worden aangelegd. Als bijlage hierbij voorstellen voor aanpassing van de planregels voor groen en cultuurhistorie.. Wij vinden het jammer dat dit voorstel niet met ons is besproken, ondanks het beweerde "nauwe overleg" met de belangengroepen'.

#### **Bouwvlak voor de parkeergarage Bochane**

Als gevolg van de aanleg van het busstation en fietspad door het stationsgebied verliest garagebedrijf Bochane parkeergelegenheid. Als oplossing wordt er een parkeergarage gebouwd van één bouwlaag. Maar ongetwijfeld mag er ook op het dak worden geparkeerd en van alles worden opgericht. Slechts de goothoogte is gemaximeerd. Deze parkeergarage wordt toegestaan op de rand, zo niet deels in de Rijnwijkse Wetering, in veel plannen genoemd als groene contour van De Breul en faunaverbinding. Dit bouwwerk doet afbreuk aan landschap en groen langs de oever. Het bouwvlak zou tenminste 10 meter uit de oever moeten blijven zodat langs de oever bomen kunnen blijven. Er ontbreekt voor dit plan ook een toets van de ecologische en landschappelijke effecten. Er is geen inpassingplan. Het bouwvlak past niet erg in de onlangs ter inzage gelegde gebiedsvisie. Deze spreekt van een

groene wandelverbinding tussen station en Phoenixhockeyvelden en voorspelt het verdwijnen van de garagebedrijven. Het is voorstelbaar dat het parkeerprobleem moet worden opgelost, maar de oplossing moet meer passend binnen het ruimtelijk beleid van de gemeente Zeist en de ambities voor de stationsomgeving.

### **Natuurrapport (bijlage 15 bij het bestemmingsplan)**

Het bevreemdt ons in het Arcadisdeel van het natuurrapport<sup>3</sup> op diverse plaatsen te lezen dat er geen reeën voorkomen in het plangebied en er dus geen compensatie nodig is voor het verlies van de oversteekbaarheid van de Hoofdstraat. Het voorkomen van reeën was in het zogenaamde RADAR-project juist een argument van de gemeentebesturen voor de zogenaamde “gesplitste aansluiting”. Vreemd genoeg wordt in bijlage 2 van het Arcadisrapport het ree wel genoemd als voorkomend in het plangebied<sup>4</sup>. Wij zijn blij met de aandacht faunapassages en de goede situering van compensatiegebieden (m.u.v. de minder optimale situatie ter hoogte van de boerderij Hoofdstraat 26) ten opzichte van het wildviaduct in de A12, maar bestrijden dat er als gevolg van de verbreding van de Hoofdstraat geen compensatie en passages nodig zijn voor grotere zoogdieren.

### **Bestemming water: faunapassage in de duiker**

De bestemming Water reikt in het nieuwe bestemmingsplan ruim buiten de huidige waterloop. Als de oever van de Rhijnwijkse Wetering kan worden gegraven en het Hoogheemraad ook allerlei gemalen e.d. kan oprichten, dient een ecologische en cultuurhistorische toets mogelijk te zijn. Onze zienswijze hierover is niet beantwoord. Wij begrijpen der er geen faunapassages in de vorm van looprichels in de duiker onder het spoor komen. Kan dit niet verplichtend in het bestemmingsplan worden meegenomen? Of kan vanuit de gemeenten nog eens een oproep uitgaan hieraan mee te werken. En hoort Prorail hier ook niet voor te zorgen in verband met de verbreding van het spoor?

### **Tweerichting fietspaden langs de Dribergseweg**

Bij de behandeling van het GVVP is in de gemeenteraad van Zeist nog gesproken over het ruimtebeslag van tweerichting fietspaden en over het feit aanleg in sommige situaties een discussiepunt is. Wij betreuren dat deze nu worden opgenomen omdat dit het ruimtebeslag voor infrastructuur vergroot en gezien de vele scholieren in het gebied tot veel gevaarlijker fietsen langs de Dribergseweg leidt. Bovendien wordt uitgegaan van minimaal 3,5 tot 4 m als breedte. In Baseline 3 staat op pagina 68 echter 3 m als minimale breedte volgens het handboek. Wij willen pleiten voor eenrichtingsfietspaden, veiliger en minder ruimtebeslag.

### **Conclusie**

Vanwege de grote aantasting van cultuurhistorische waarden en het daarover geformuleerde beleid, moet u als verantwoordelijke bestuurders minstens de verantwoordelijkheid nemen om naar een alternatief te kijken. En de verkeerseffecten van een grootschalige of minder grootschalige oplossing af te wegen.

Wij verzoeken u ook naar de nieuwe toegevoegde zaken te kijken.

Wij hopen dat u dit bestemmingsplan slechts met de nodige veranderingen zult goedkeuren.

E. Schuler

<sup>3</sup> STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST, L4.5.9-2 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE PRORAIL, 21 november 2013, 077426591:A – Definitief, D01011.000421.0900

<sup>4</sup> Zie bladzijde 17 van het ecologisch rapport van Van de Bijtel c.s.

## Bijlage voorstel aanpassingen planbepalingen Bestemming groen.

### Artikel 4 Groen

#### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. watergangen en waterpartijen;
- c. speelvoorzieningen;
- d. fiets- en voetpaden, in- en uitritten en andere ondergeschikte verhardingen **ten dienste van de bestemming**, en
- e. overige bij de bestemming behorende voorzieningen.

#### 4.2 Bouwregels

Op en in de gronden als bedoeld in lid 4.1, mogen uitsluitend worden gebouwd **met** bij de bestemming behorende andere bouwwerken, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan daarbij hierna is aangegeven:

bouwwerken	max. bouwhoogte
licht- en andere masten	10 m
beeldende kunst	4 m
speelvoorzieningen	5 m
overige andere bouwwerken	3 m

**Voorstel aanpassen bouwhoogten** (gezien het bestemmingsvlak frontaal in het zicht voor De Breul):

- Licht en andere masten speelvoorzieningen en beeldende kunst schrappen middenin de zichtlijnen van De Breul;
- Overige andere bouwwerken maximaal 1 m.

### 12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 12.4.1 Vergunningplicht

Behoudens het bepaalde in lid 12.4.2, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning, op en in de hierna aangegeven gronden de daarbij aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

- a. aanleggen en verharderen van wegen en paden en het aanleggen of aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, met uitzondering van het aanleggen van verhardingen ten behoeve van in- of uitritten, tot elk een oppervlakte van 60 m<sup>2</sup>;
- b. verlagen van de bodem en afgraven van gronden, dieper dan 0,3 m onder het maaiveld, anders dan normaal spit en ploegwerk, ~~tenzij daarvoor een vergunning is vereist krachtens de Ontgrondingenwet~~;
- c. het ophogen en egaliseren van de gronden, waaronder het aanleggen van geluid- en andere wallen;
- d. aanleggen en dempen van watergangen, sloten en andere waterpartijen;
- e. het verlagen **of verhogen** van het grondwaterpeil, ~~tenzij dit een maatregel is van het bevoegde waterschap~~;
- f. aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- en telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
- g. het vellen van houtgewas.**

### **12.4.2 Uitzonderingen vergunningplicht**

Het in lid 12.4.1 vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van de volgende werken of werkzaamheden:

- a. in het kader van het normale beheer en onderhoud;
- b. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een ter zake deskundige;
- ~~c. als bedoeld in lid 12.4.1, bij f, voor zover daarvoor een omgevingsvergunning voor bouwen is vereist;~~
- ~~d. als bedoeld in lid 12.4.1, bij g, voor zover daarvoor een vergunning is vereist op grond van de gemeentelijke bomenverordening;~~
- e. het vellen, rooien of beschadigen van fruitbomen;
- f. waarmee is of mag worden begonnen op het tijdstip van onherroepelijk worden van het plan.

### **Toelichting**

Uitzonderingen van de toetsing als omgevingsvergunning bouwen, Ontgrondingenwet, Waterschap en Bomenverordening ook van toepassing zijn, zijn onjuist. Want niet altijd is een cultuurhistorisch toetsing vanzelfsprekend op grond van deze regels. Bij de cultuurhistorische bescherming, moet cultuurhistorisch worden getoetst. De Wabo regelt samenloop van de verschillende beschermingsstelsels. Eerder schrapte de Raad van State dergelijke uitzonderingen in het bestemmingsplan Buitengebied Zeist Zuid-West.

Het is normaal dit in waardevolle groenbestemming zoals een landgoed dat rijksmonument is, een aanlegvergunningstelsel geldt voor houtgewas. Kennelijk is dat als gevolg van een omissie verdwenen (gezien de verwijzing in artikel 12.4.2.d.).