

Reactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. ontwerpbestemmingsplannen SBZ

Geachte gemeenteraadsleden, wethouders, toehoorders,

1. Door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zijn uitgebreide zienswijzen op de ontwerpbestemmingsplannen Stationsgebied Driebergen-Zeist ingediend, zowel die van de gemeente Zeist als Utrechtse Heuvelrug. Eerst zal nog even kort worden stilgestaan bij het planproces, waarna meer inhoudelijk op de beide bestemmingsplannen zal worden ingegaan en dan natuurlijk in het bijzonder op de beantwoording in de 'Nota's van Zienswijzen';

Planproces

2. De plannen rondom het Infra-project kennen reeds een lange ontwikkelingsgeschiedenis, zoals bepaalde raadsleden zich ongetwijfeld heugen. Duidelijk is dat de planvorming en de planologische verankering daarvan in voorliggende bestemmingsplannen thans in een cruciale fase is beland;
3. Zoals een ieder bekend heeft men al enige tijd terug besloten om de ontwikkelingen van het Infra-project los te koppelen van die van de omgeving van het Stationsgebied. Weliswaar ligt er dan nu een Gebiedsvisie, die overigens wel ter inzage heeft gelegen zij het nog niet is vastgesteld, maar ook daarbij is ervoor gekozen het Infra-project leidend te laten zijn, terwijl er o.i. juist op gebiedsniveau (nog) vele synergie-effecten zouden kunnen worden behaald.

Zoals ook uit de beide bestemmingsplannen naar voren komt, kunnen de ontwikkelingen in het Stationsgebied feitelijk niet los van haar omgeving worden gezien. Juist door een (meer) integrale benadering, of dat nu de ontwikkelingen van het Stationsgebied betreft, de Triodosbank of Hoofdstraat 26, kunnen er uiteindelijk oplossingen voor de voorliggende opgaven worden gevonden, die binnen een bepaald deelgebied zelf eigenlijk niet goed mogelijk zijn.

Bezien we dan de kernwaarden van het gebied als geheel, die in belangrijke mate toch worden bepaald door de ligging binnen de Stichtse Lustwarande (SLW), evenals de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), althans bepaalde gedeelten daarvan, dan droomt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. eigenlijk, zoals overigens ook in haar inspraakreactie op de Gebiedsvisie kenbaar gemaakt, van de ontwikkeling in het gebied van een 3-tal (extra) landgoederen. Allereerst is daar natuurlijk het 'Landgoedstation Driebergen-Zeist' als 'groene poort' van de SLW en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Duidelijk is dat men, mede gezien de (veronderstelde) opgaven, in ieder geval wel heeft geprobeerd het station het karakter van een landgoedstation te geven, zij het dat deze gezien vanuit de eerdere ambities zoals deze in de Visie van West-8/Urgenda waren opgenomen en waaruit toch een duidelijke vergroening van het Stationsgebied sprak toch enigszins verbleekt overkomt. Daarnaast staat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor de Triodosbank, mocht deze tenminste gezien het gewijzigde standpunt van de provincie t.a.v. de kantorenmarkt nog steeds aanvaardbaar worden geacht, de ontwikkeling van een 'nieuw landgoed' ter hoogte van de (aangekochte) boerderij aan de Odijkerweg voor, met dan wel parkeren in de (nieuwe) P&R van het Stationsgebied. Groot voordeel daarvan is dat niet alleen de Reehorst intact kan worden gehouden, maar eveneens een doorlopende groene structuur vanuit dat landgoed naar de 'wild-tunnel' onder de A-12 nabij Rijnwijck kan worden gerealiseerd. Tenslotte (natuurlijk) de ontwikkeling van een nieuw landgoed op de terreinen van Hoofdstraat 26. Teneinde tot een volwaardige ecologische verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied/Langbroekerweteringgebied te kunnen komen, moet dit gebied zoals toch telkenmale blijkt gewoon onmisbaar worden geacht (zie in deze overigens ook de folder: 'Natuur verbinden en behouden' én ook de bij voorliggende inspraakreactie gevoegde bijlage).

Juist door een dergelijke integrale benadering kan aan het gebied als geheel o.i. zo een enorme kwaliteitsimpuls worden gegeven, die het gebied tot een uniek voorbeeldgebied van transformatie/transitie en innovatie op gebied duurzaamheid - dus alsnog als 'icoon-project' - voor Nederland kan maken met een enorme uitstraling.

Duidelijk zal dus zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het als een enorme gemiste kans ziet dat niet eerst de Gebiedsvisie wordt vastgesteld, alvorens een besluit wordt genomen over de beide bestemmingsplannen voor het Stationsgebied;

4. Hoe een en ander ook zij, tenzij beide raden (hopelijk) alsnog anders besluiten, ligt thans de besluitvorming over beide bestemmingsplan inzake het 'Infra-project' voor. Duidelijk zal zijn dat beide ontwerp-bestemmingsplannen op het laatste moment alsnog op een aantal punten o.i. tamelijk ingrijpend zijn aangepast. Daarbij gaat het dan allereerst natuurlijk om het recente besluit van beide raden om de beoogde P&R vanwege de uitgevoerde 'business-case' niet langer ondergronds maar bovengronds te bouwen. Daarnaast zijn evenwel ook wijzigingen doorgevoerd om de (uiteindelijk) gekozen nieuwe ontsluiting van de De Breul mogelijk te maken, evenals een nieuwe parkeervoorziening bij Bochane direct aan zijde van de Rijnwijkse wetering. Gezien deze ingrijpende wijzigingen is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of in die zin het plan in formele zin, ook al aangezien dat kennelijk nog onvoldoende was uitgekristalliseerd, niet alsnog opnieuw voor het indienen van zienswijzen (en inspraak) ter inzage had moeten worden gelegd;

Inhoudelijke toetsing

5. Bezien we dan de beantwoording in de 'Nota van Zienswijzen', dan is duidelijk dat men daarbij, uiteraard afgezien van de hierboven reeds aangegeven wijzigingen die o.i. (toch) meer bestuurlijk van aard moeten worden geacht, slechts bereid is gebleken het bestemmingsplan op een enkel - gezien de impact van het gehele project toch vaak ondergeschikt - punt bij te stellen (zie 'Nota van Zienswijzen', laatste kolom). Dat terwijl o.i. in die zienswijzen er wel degelijk ook een aantal (meer) fundamentele zaken naar voren zijn gebracht. Gezien de eerdere besluiten ten aanzien van de planvorming, zoals o.a. de vaststelling van het 'Projectbesluit' (op basis van de Projectnota/Baseline 3¹) en ook het vrijgeven van de ontwerp-bestemmingsplannen voor het indienen van zienswijzen, lag dat mogelijk ook in de lijn van de verwachtingen. Een en ander betekent o.i. evenwel niet dat men dan meteen ook maar niet meer open zou moeten staan voor de in de zienswijzen gegeven argumentaties, evenals de veranderingen zoals deze thans in de samenleving voltrekken en ook de vele innovaties die o.i. thans mogelijk zijn. Gezien de complexiteit van het bestemmingsplan die o.a. blijkt uit de maar liefst 33 bijlagen (met soms honderden pagina's), beperkt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich thans in haar reactie tot de hoofdlijnen;
6. Bezien we het 'Infra-plan' op zich dan heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., ook gezien de daarmee in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, met name grote bezwaren tegen de daarin opgenomen verdubbeling van zowel de Hoofdstraat als de Driebergseweg tot aan de entree Phoenix van 1x1 naar 2x2. Zoals ook uit de gegeven analyses valt af te leiden, zal die verbreding hoe dan ook tot een aanzienlijke aantasting van de in de omgeving van het Stationsgebied gelegen waardevolle buitenplaatsen leiden en dan in het bijzonder van De Reehorst, De Breul en feitelijk ook van Beerschoten-Willinckshof. Daarbij gaat het dan overigens niet alleen om een verlies aan waarden door het 'ruimtebeslag' van de weginfrastructuur, maar ook door de vaak noodzakelijke verplaatsing van de in- en uitritten, hetgeen feitelijk vaak een wijziging van het oorspronkelijk ontwerp, dus de 'genius loci' van de betreffende buitenplaats met zich mee brengt. Juist om een dergelijke aantasting van de waardevolle buitenplaatsen te kunnen voorkomen heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er steeds ervoor gepleit juist t.a.v. de 'weginfra' naar innovaties te zoeken. Zoals ook uit de beantwoording van de gemeenten op de betreffende zienswijzen steeds naar voren komt, erkent zij nu weliswaar dat in beginsel ook met 1x1 rijstrook zou kunnen worden volstaan, maar dat gezien de wachtrijen bij de stoplichten er daar dan toch over de gehele lengte van het tracé tussen de A-12 en de Breullaan 2x2 rijstroken nodig zouden zijn, evenals voor het ritsen van de auto's na groen licht bij kruising Hoofdstraat/Breullaan een dubbele rijstrook van (minimaal) 100 m tot aan Phoenix. Juist ook hier is o.i. t.a.v. de doorstroming van het

¹ Overigens zou er inmiddels sprake zijn van 'Baseline 4' met verdere optimalisaties (zie hiertoe met name ook het bestemmingsplan, Bijlage 33: 'Inpassingonderzoek').

verkeer nog een hele verbeteringslag mogelijk met o.a. zogenaamde 'slimme stoplichten' en dus groene golf van en naar A-12, zeker nu het spoor/de spoorbomen niet langer als 'spelbreker' zal/zullen optreden. Daar komt dan ook nog bij dat door telewerken, de (noodzakelijke) transitie van de auto naar OV, etc., het toch de verwachting is dat de groei van het autoverkeer in de toekomst, dus nog afgezien van de huidige economische crisis, veel minder hoog zal zijn dan het percentage (1.5 %) waarvan nu in de gegeven (VRU-)modellen wordt uitgegaan². Evenals dat de capaciteit van de P&R waarvan eerst nog werd uitgegaan nu (gelukkig) naar beneden is bijgesteld, zij het dat die verminderde capaciteit wel in de gegeven modelberekeningen is meegenomen (zie ook het Bp, Bijl. 24: 'Verkeersonderzoek'). Mocht een 'groene golf' uiteindelijk toch niet voldoende zijn om met name tijdens de spits de 'files', zo die die naam al kunnen dragen, te voorkomen, dan zou bijvoorbeeld ook nog kunnen worden gedacht aan de aanleg van een zogenaamde 'wisselstrook' (tussen Breullaan en A-12), waarbij in den lande op diverse plekken nu al volop ervaring mee is opgedaan (o.a. A1 tussen Diemen en Muiden, etc.). Bovendien zou o.i. na de stoplichten wel degelijk met veel kortere 'ritsstroken' kunnen worden volstaan (vergelijk ook opritten A-12), waardoor o.i. o.a. een sterke aantasting van De Breul zou kunnen worden voorkomen.

Kortom, beide raden, als er binnen de voorliggende plannen nog een mogelijkheid is tot aanpassingen te komen, waarbij men zich later zal afvragen *'hoe heeft men dat toen gezien de aanwezige in het geding zijnde kwaliteiten van natuur, landschap en met name ook cultuurhistorie³ zover laten komen'*, dan is dat o.i. wel m.b.t. de thans voorgenomen verbredingen van zowel de Hoofdstraat als de Dribergseweg;

7. Een ander belangrijk punt is natuurlijk het 'busstation'. Voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. blijft het toch de vraag, ook al is zij dan een groot voorstander van het OV teneinde algemene milieudruk terug te kunnen brengen, of ook hier niet van een veel kleiner ruimtebeslag zou kunnen worden uitgegaan, waarbij met name de transitie naar een zogenaamd 'Compact dynamisch busstation' vele kansen biedt (vergelijk o.a. busstation Eindhoven, etc.);
8. Alhoewel de breedte van de tweezijdige fietspaden dan nu kennelijk op bepaalde gedeelten van het tracé is teruggebracht van (in beginsel) 4 m naar 3.50/3.00 m, blijf het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch de vraag of een tweezijdig fietspad wel overal noodzakelijk is, gezien het extra ruimtebeslag (en dus aantasting van aanwezige waarden) die ook deze verdubbeling met zich meebrengt;
9. Dan nog iets over de 'landschappelijke inpassing', de (natuurcompensatie in het kader van de) EHS en de (mitigatie in het kader van de) FFW.
Wat betreft de 'landschappelijke inpassing', althans uitgaande van de opgave zoals deze vanuit het Projectplan voorlag, moet de Stichting daarvoor toch de betrokken onderzoeksbureaus haar complimenten geven. Zoals met name uit de uitgevoerde 'Bomen-effect-analyse (B.E.A)' naar voren komt (zie ook het Bp, bijlage 16 en met name ook Bijlage 17), evenals uit het 'Inpassingsonderzoek' (zie ook het Bp, Bijlage 33), heeft men er o.i. echt alles aangedaan om tot een zorgvuldige inpassing te komen. Hoe zorgvuldig de na de beoogde ingrepen resterende bomen evenwel ook worden ingepast, de gegeven doorsnijdingen door de o.a. noodzakelijke nieuwe in- en uirtitten (denk aan o.a. Bloemheuvel, Bornia, Reehorst, De Breul), evenals fietspaden, gaan o.i. toch zondermeer met een onevenredige aantasting van aanwezige waarden gepaard. Meer in het bijzonder geldt dat bijvoorbeeld ook voor nieuwe fietspad over landschappelijke heuvel Beerschoten-Willinckhof, dat nota bene ook nog eens vlak onder 'hangende monumentale eik' bij de entree van het park doorloopt, hetgeen o.i. niet mogelijk is zonder dat daarbij ook nog eens een enkele zeer zware en dus monumentale zijtak wordt verwijderd (zie overigens ook het Bp, Bijlage 08: 'Mitigatie- en compensatieplan', Tabel 4: 'Overzicht (vrijwillige) mitigerende maatregelen', pag. 25-26).
Wat betreft de EHS is o.i. overigens niet alleen sprake van een significante aantasting t.g.v. de aantasting van (het leefgebied) van beschermde soorten, zoals o.a. de grootoorvleermuis (zie ook het Bp, Bijlage 15: 'Natuurrapport', Hoofdstuk 6.4:

² In de publicatie: 'Verkeersmodel Regio Utrecht, Versie 2.2 (Goudappel-Cofeng, 2011)' wordt o.i. voor het autoverkeer nog steeds uitgegaan van onrealistisch hoge groeipercentages.

³ Zie overigens wat betreft gegeven kwaliteiten met name ook de 'Kwaliteitsatlas' zoals deze nog wel bij het voorontwerp-bestemmingsplan was gevoegd.

'Beslisboom Nee-tenzij EHS'), maar ook van de robuustheid/aaneengeslotenheid t.g.v. een toename van barrièrewerking van de weg/het spoor. Indien sprake is van een significante aantasting, voor zover deze althans niet door mitigerende maatregelen kan worden gecompenseerd, zal in ieder geval ook naar 'alternatieven' moeten worden gekeken (zie ook de PRV, het schema op pag. 32), die er o.i. dus wel degelijk zijn. In ieder geval is wel bij de definitieve invulling van de vereiste natuurcompensatie nu nadrukkelijker dan bij het voorontwerp nog het geval was een aansluiting gezocht met de 'wildtunnel' onder de A-12. Dat neemt niet weg dat het natuurlijk een gemiste kans is dat ook hierbij niet meteen het terrein van Hoofdstraat 26 integraal is meegenomen, want pas dan kan ook echt een optimale ecologische verbinding worden gerealiseerd, rekening houdend met de eisen van relevante doelsoorten.

Ook wat betreft de mitigatie in kader van de FFW is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. weliswaar verheugd, dat er nu (vanwege de algemene zorgplicht) ter plaatse gegeven barrières van zowel de Hoofdstraat én ook het spoor in ieder geval faunapassages voor kleinere dieren zijn opgenomen (zie ook het Bp, bijlage 15: 'Rapport Natuur', evenals bijlage 08: 'Mitigatie- en Compensatieplan')⁴, maar blijft zij wel over het ambitieniveau van de betreffende tunnels van mening verschillen. O.i. kan immers de verbreding van Hoofdstraat en ook het spoor er toe leiden dat de overeenkomstig de FFW vereiste 'gunstige staat van instandhouding' voor met name het ree (cat. 1 soort) wel degelijk in het geding kan komen. Teneinde tegemoet te komen aan de 'eisen' die met name de doel- (en ook gids)soort ree aan faunapassages stelt zou hier o.i. dan ook in beginsel van grotere faunatunnels moeten worden uitgegaan;

10. Wat betreft de waterhuishouding blijft er natuurlijk toch bij de bouw van de tunnelbak de kwetsbaarheid van het omliggende bomenbestand voor daarbij mogelijk optredende wijzigingen in de grondwaterstanden, ook al wordt dan nu alsnog afgezien van de bouw van een ondergrondse P&R. In die zin blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voor de bouw van de tunnelbak en het voorplein van het station buiten het groeiseizoen en ook 'in den natte', evenals van een goede monitoring van de vochtspanning (met 'tensiometers') tijdens het gehele proces (zie ook het Bp, Bijlage 17: 'BEA', hoofdstuk 9: 'Monitoring en begeleiding').

Verder valt het op dat men kennelijk t.a.v. van de nieuwe duiker onder het spoor voor de Rhijnwijkstraatsewetering t.o.v. het Ontwerp-bestemmingsplan kennelijk nu in een keer geen loopriichel voor dieren meer wil opnemen (vergl. ook het Ontwerp-Bp, Bijlage 12: 'Rapport Waterhuishouding', hoofdstuk 7.7.1: 'Onderdoorgang Rhijnwijkstraatsewetering', pag. 41 met Bp-raadsbehandeling, Bijlage 14: 'Rapport Waterhuishouding', hoofdstuk 7.7.1: 'Onderdoorgang Rhijnwijkstraatsewetering', pag. 42), terwijl deze voor bepaalde dieren (o.a. das) o.i. wel degelijk gewenst is (zie ook Bp, Bijlage 15: 'Natuurrapport', pag. 32). Ook valt het op dat men kennelijk toch blijft vasthouden aan nieuwe duiker onder het spoor nabij Rhijnwijkstraat t.b.v. een zogenaamde nieuwe wateraanvoerroute⁵, zoals deze kennelijk door de HDSR wordt beoogd (zie ook het Bp, Bijlage 14: 'Waterhuishoudingsplan', hoofdstuk 7.7.2: 'Extra duiker'). O.i. zou een die duiker thans evenwel niet in het bestemmingsplan (van Zeist) moeten worden opgenomen, ook gezien de te verwachten negatieve effecten van een dergelijke wateraanvoerroute op de in het gebied voorkomende kwelafhankelijke natuur(waarden);

Verbeelding/Planregels

11. Duidelijk is dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich al bij voorbaat tegen de voorgenomen verdubbeling van zowel de Hoofdstraat als de Driebergseweg uitspreekt, ook al aangezien o.i. daarvoor innovatieve alternatieven beschikbaar zijn. In zekere zin geldt dat ook voor de beoogde verdubbeling van de fietspaden, aangezien ook daarvan

⁴ Overigens is in ieder geval de das inmiddels ook waargenomen onder de faunatunnel A-12 en (helaas) recent ook een das doorgereden op de Odijkerweg.

⁵ Overigens heeft men t.g.v. ingebrachte zienswijzen t.a.v. van het ontwerp-bestemmingsplan kennelijk nu de aanduiding kwelwateroute laten vallen, maar wordt nu van wateraanvoerroute gesproken, hetgeen o.i. in ieder geval een betere aanduiding lijkt, ook al aangezien het daarbij zeker niet alleen om kwelwater gaat maar ongetwijfeld ook om water dat o.a. door de landbouw is beïnvloed.

wel degelijk een negatieve invloed, hoe goed zij op zich ook zijn ingepast, op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie zal uitgaan;

12. Meer in het bijzonder is o.a. t.b.v. de aanleg van de nieuwe ontsluiting van de buitenplaats De Breul en de daarbij kennelijk gekozen oplossing voor het langzaam verkeer (zie ook het Bp, Bijl. 33: 'Inpassingsonderzoek', de betreffende pag. 29) op de 'Verbeelding' van Zeist aan een gedeelte van die buitenplaats nu in een keer i.p.v. de vigerende bestemming 'Buitenplaats (Bu)' de bestemming 'Groen (zie ook: 'Bp-Zeist', Art. 4) gegeven, waar ook nog eens nota bene zonder omgevingsvergunningstelsel van alles mogelijk is. Weliswaar is daartoe dan nu eveneens de dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie 1 (zie ook het 'Bp-Zeist', art. 12)' opgenomen, waarin wel een omgevingsvergunningstelsel (inclusief advisering door de Monumentencommissie) is opgenomen, maar gezien het feit dat het hier wel om een buitenplaats gaat, met behalve bepaalde cultuurhistorische waarden óók waarden van natuur en landschap, zou o.i. gewoon aan de thans ter plaatse vigerende bestemming van Buitenplaats (Bu)' moeten worden vastgehouden. Dat ook al aangezien o.i. de noodzaak van een (dergelijk) lange 'rits-strook' zoals deze thans op de Driebergseweg tussen de Breullaan en Phoenix is voorzien o.i. volledig ontbreekt, zodat dan eenvoudigweg (met eventueel een kortere 'rits-strook') gewoon aan de huidige, historische ontsluiting van De Breul zou kunnen worden vastgehouden;
13. Voorts heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. met name ook bezwaren tegen aanleg parkeervoorziening achter Bochane aan zijde Rijnwijkse Wetering (zie ook BP-Zeist, Verbeelding). Juist aan deze watergang dient een belangrijke functie als natte ecologische verbinding te worden toegekend (zie overigens ook de 'Gebiedsvisie) en in die zin moet een parkeervoorziening, in casu -garage, daar ongewenst worden geacht;
14. Ook wordt de mogelijkheid voor een nieuwe duiker t.b.v. de nieuwe wateraanvoer (door de HDSR), zo zal duidelijk zijn, vooralsnog onaanvaardbaar geacht, zeker nu de effecten van een dergelijke wateraanvoer nog volledig onduidelijk zijn;
15. Tenslotte is het de Stichting mede n.a.v. de beantwoording in de 'Nota's van Zienswijzen' opgevallen dat er soms een tegengestelde beantwoording wordt gegeven. Zo is de gemeente Zeist wel bereid de regeling ten aanzien van hekwerken aan te passen zodat ook de fauna deze kan passeren (zie 'NvZ-Zeist', onder nummer 00342), maar ziet de gemeente Utrechtse Heuvelrug kennelijk 2 m hoge hekwerken als geen enkel probleem (zie 'NvZ-UH', eveneens onder nummer 00342). Dat terwijl beide gemeente toch zowel in het Structuurvisies als groenplannen (denk met name ook aan het LOP) in die zin hoge ambities laten zien. Gelukkig is de betreffende regeling m.b.t. de bestemming 'Natuur (art. 3)' in het bestemmingsplan van de gemeente UH wel aangepast, zij het dat de Stichting zich blijft afvragen of die aanpassing wel overeenkomt met gegeven beantwoording in 'NvZ-Zeist';

Conclusie

16. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. blijft het betreuren dat nu toch niet eerst (integrale) Gebiedsvisie wordt vastgesteld, alvorens men tot besluitvorming over deelprojecten overgaat.

Daarnaast is (en blijft) zij van mening, dat alsnog gezocht zou moeten worden naar (beschikbare) innovaties teneinde tot verdere optimalisaties te kunnen komen, waarbij het dan in het bijzonder om beoogde verbreding Hoofdstraat en de Driebergseweg gaat, evenals het busstation. Het gebied dat een integraal deel van de Stichtse Lustwarande uitmaakt en ook de EHS is dat meer dan waard!

Patrick Greeven

