

Aan de gemeenteraad van de gemeente Zeist
Postbus 513
3700 AM Zeist

Zeist, 11 oktober 2019

Betreft: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inzake het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg'

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bij publicatie in de media van 04 september 2019 is bekend gemaakt dat vanaf donderdag 05 september 2019 het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg' voor een periode van 6 weken voor het indienen van zienswijzen ter inzage is gelegd. Gaarne maakt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van de geboden gelegenheid gebruik een zienswijze op het betreffende ontwerp-bestemmingsplan in te dienen. Eerst zal nog kort worden stilgestaan bij het planproces, waarna het plan in inhoudelijke zin aan de orde zal worden gesteld. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Planproces

Aan het voorliggende bestemmingsplan is een lange periode van voorbereiding vooraf gegaan. Zo hebben er m.b.t. beoogde verbreding van de Utrechtseweg, althans het gedeelte tussen de Dreef/Kromme Rijnlaan en Jordanlaan/Kroostweg vanaf 2013 en in het bijzonder in 2015 diverse participatie-bijeenkomsten plaatsgevonden, waaraan ook de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toen actief heeft deelgenomen. Doel van het project was dan, althans zo is dat altijd als zodanig naar voren gebracht, om in het kader van VERDER tot een betere doorstroming van met name het Openbaar Vervoer (OV) te komen, aangezien dat met name vanuit Zeist over de Utrechtseweg in de richting Utrecht op het gedeelte tussen het Centrum en de Kromme Rijnlaan/Dreef door aldaar met name gedurende de spitsen optredende 'filevorming' (lees: 'vorming langere wachtrijen') vertraging opliep.

In het kader van die participatie-bijeenkomsten is toen ook naar diverse alternatieve opties gekeken en deze ook op hun effecten doorgerekend (zie in deze o.a. het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 2: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar verkeersafwikkeling in diverse varianten (DTV Consultants, 2013)'¹). Mede n.a.v. de bijeenkomsten in 2015 is dan een zogenaamde: 'Voorkeursvariant' ontwikkeld, die dan eveneens op verkeerskundige effecten is doorgerekend en met name ook of het beoogde verbreding van de Utrechtseweg, dus van 2 x 1 rijstroken, naar 1 + 2 rijstroken in de richting van de De Bilt ook vanuit het oogpunt van de doorstroming van het verkeer en dan met name ook het OV ook echt noodzakelijk is (zie in deze ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 3: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)').

¹ Overigens zouden n.a.v. participatiebijeenkomsten ook nog een aantal extra varianten zijn doorgerekend, maar deze doorrekeningen zijn dan kennelijk niet als bijlage bij de stukken gevoegd (zie voor overzicht kennelijk extra doorgerekende varianten ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 3: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)', Hoofdstuk 3.1: 'Overzicht eerdere studies').

Aangezien er uiteindelijk voor de gekozen: 'Voorkeursvariant' onvoldoende financiën beschikbaar waren is de voor de uitvoering noodzakelijke bestemmingsplanprocedure kennelijk een aantal jaren uitgesteld.

In de tussentijd is ook de zogenaamde: 'Fietstunnel De Dreef Kromme Rijnlaan' op de agenda gezet. De betreffende fietstunnel die overigens eveneens deel uitmaakt van het programma VERDER was eerst op diverse andere plekken geprojecteerd, zoals o.a. ter hoogte van de 'kruising' van de Utrechtseweg met de Jordaanlaan-Schorteldoeksesteeg, maar uiteindelijk is er kennelijk toch voor gekozen om deze onder de Utrechtseweg ter hoogte van De Dreef en de Kromme Rijnlaan te realiseren.

Naar de nut en noodzaak van de fietstunnel heeft dan eveneens een nader onderzoek plaatsgevonden (zie hiertoe ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 4: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)'), evenals naar de effecten van de aanleg van de fietstunnel op de verkeersafwikkeling (zie in deze het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 4: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)' en dan de daarbij behorende Bijlage 3: 'Kruispunt Utrechtseweg – De Dreef - Kromme Rijnlaan: Effecten fietstunnel'(DTV Consultants, 2017)').

Tevens heeft er met betrekking tot de betreffende 'Fietstunnel' er met enige regelmaat een overleg plaatsgevonden, ook met de groene groepen, ook m.b.t. de compensatie van het groen dat daardoor verloren gaat, maar is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog onbekend of daar uiteindelijk ook een definitief 'Groen-' of zo men wil: 'Herstelplan' is uitgekomen.

Beide plannen, dus zowel de beoogde verbreding Utrechtseweg overeenkomstig de 'Voorkeursvariant' en ook de fietstunnel, maken dan nu onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan.

Alvorens het: 'Ontwerp-bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg' ter inzage is gelegd is dat ook bij diverse gelegenheden toegelicht aan zowel omwonenden, bedrijven als belangenorganisaties. Evenals is een 'animatie' gemaakt, die ook op de site van de gemeente is te bewonderen.

2. Inhoudelijke aspecten

Eerst zal een algemene reactie worden gegeven, waarna nog op een aantal specifieke aspecten zal worden ingegaan.

2.1 Algemeen

Ontbreken diverse ontwerp-tekeningen

Meer in het algemeen is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat er weliswaar in de 'Toelichting' een beeld wordt gegeven van de toekomstige situatie (zie in deze ook het: 'Ontwerp-bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', 'Toelichting', Fig. 2.2: 'Inrichting toekomstige situatie', pag. 12), maar dat het daarbij slechts om een globaal beeld gaat. In die zin was het o.i. toch goed geweest als ook alsnog diverse ontwerptekeningen aan de: 'Toelichting', eventueel als bijlage, waren toegevoegd, inclusief dus ook overzichtstekeningen waar dan de kap van bomen dient plaats te vinden, evenals herplant,

etc., dus van de toekomstige groeninrichting, zodat daarvan ook een duidelijk beeld ontstaat. Weliswaar is er dan ook een 'animatie' gemaakt, maar daaraan kan geen enkele status worden ontleend.

En ook al valt daar dus eigenlijk alleen in indirecte zin enig inzicht in krijgen, namelijk op basis van de in die zin uitgevoerde 'Bomeneffectrapportage (BEA)' (zie in deze ook het 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 7: 'Bomeneffectanalyse (Rho, 2017)')², de beoogde verbreding van de Utrechtseweg, evenals de aanleg van de fietstunnel zullen naar verwachting toch ook beiden tot een aanzienlijke ingreep in de groenstructuur zoals deze hier thans aanwezig is leiden. Natuurlijk mede op basis van een die zin uitgevoerde: 'Bomeneffectrapportage (BEA)' probeert men uitgaande van de gegeven 'Voorkeursvariant' alsnog zoveel mogelijk bomen te behouden, evenals zal de groenstructuur waar mogelijk worden hersteld, althans zo is dat de Stichting op basis van (een) eerdere presentatie(s) duidelijk geworden, maar dat neemt natuurlijk de gevolgen van de ingreep zelf niet weg. Juist om hier dus een beter inzicht in te krijgen, was het dus ook in die zin goed geweest als diverse toelichtende tekeningen aan het ontwerp-bestemmingsplannen waren toegevoegd (zie wat betreft (een nader inzicht in) het herstel van het groen trouwens ook hieronder onder het hoofdje: '*Groen(plan)*').

Nut-noodzaak Verbreding Utrechtseweg

Wat betreft de nut-noodzaak wordt dan op basis van het beschikbare verkeersmodel gekeken wat de effecten van de gegeven 'Voorkeursvariant' zijn t.o.v. de huidige situatie, dus de: 'Referentie-situatie (zie hiertoe met name ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 3 : 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)'. Uit de zogenaamde VRI-tellingen ter hoogte van kruising Utrechtseweg met de Dreef en Kromme Rijnlaan, evenals ook een visuele telling zoals deze op 19 april 2016 heeft plaatsgevonden, komt dan naar voren dat er weliswaar tussen 2012 en 2016 sprake is van een lichte groei van verkeer tijdens de ochtendspits, namelijk van 7%, maar dat in de avondspits evenveel verkeer is gemeten in 2016 als in 2012. Als beide spitsen tezamen worden genomen komt men dan in totaal uit op een groei van 0.75 % per jaar.

Daarnaast zijn dus door DTV Consultants een aantal regeltechnische studies uitgevoerd, ook wel als zogenaamde COCON-berekeningen aangeduid, waarbij dan als toetsingscriteria allereerst naar zowel de zogenaamde 'conflict-belasting', dus de I/C-verhouding (voor maatgevende richtingen) wordt gekeken, evenals naar de zogenaamde 'cyclus-tijd', dus feitelijk de tijd die het doorlopen van een gehele cyclus van de stoplichten op een bepaalde kruising duurt. Wat betreft de conflict-belasting mag deze dan bij voorkeur niet meer dan 0.75 bedragen en voor de cyclus-tijd niet meer dan 120 seconden.

Uit de gegeven berekeningen komt dan (verrassenderwijs) naar voren dat het kruispunt van de Utrechtseweg met De Dreef/Kromme Rijnlaan in de huidige situatie geen problemen kent, tenminste als westelijke voetgangersoversteek buiten beschouwing wordt gelaten. Wanneer evenwel van een groei van het verkeer met 0.75 % per jaar wordt uitgegaan dan zouden er rond het jaar 2025 wel op de betreffende kruising structurele problemen ontstaan. Die

² Weliswaar in de betreffende 'Bomeneffectrapportage een overzichtstekening opgenomen (zie in deze ook de: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 7: 'Bomeneffectanalyse (Rho, 2017) en dan de betreffende Bijlage 4: Tekening INFR150106/D0/002/06b), maar deze ging nog over een eerdere variant, dus zonder de fietstunnel.

structurele problemen zouden dan eerder in de tijd ontstaan indien rekening wordt gehouden met geplande (en thans reeds in uitvoering zijnde) bouw van de Zeister Warande en er ook een verbetering van de VRI ter hoogte van de Jordanlaan is doorgevoerd. Verder zal met name ook door de bouw van de Zeister Warande het verkeersaanbod ter hoogte VRI Jordanlaan hoger zijn dan de verwerkingscapaciteit. In die zin zouden dan ook volgens de gegeven berekeningen capaciteitsverhogende maatregelen per direct nodig zijn.

Wat o.i. op basis gegeven verkeersonderzoek dan toch enigszins onduidelijk blijft, althans is dat daaruit niet zomaar direct af te leiden, is wat een en ander nu voor een betere doorstroming voor het OV betekent en dan in het bijzonder vanuit Zeist in richting Utrecht/De Bilt, hetgeen toch ten grondslag lag een de beoogde verbreding Utrechtseweg. Dat juist ook aangezien uit diverse van de uitgevoerde berekeningen naar voren komt dat op de Utrechtseweg zich niet zozeer structurele problemen voordoen als je vanuit Zeist in de richting De Bilt/Utrecht wilt gaan, maar veeleer als je juist Zeist vanuit die zijde in wilt gaan (zie in deze dus ook: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 3: 'Verbreding Utrechtseweg – Onderzoek naar nut en noodzaak (DTV Consultants, 2016)', de betreffende fig. 8: 'Uitsnede uit VRU model 2030'), dus dat het o.i. de vraag is of de geplande verbreding in richting De Bilt/Zeist in die zin, dus wat de betreffende de beoogde doorstroming van het OV vanuit Zeist in de richting van De Bilt/Utrecht, in voldoende mate is onderbouwd.

Daar komt nog bij dat als de fietstunnel zou worden aangelegd, dat dat natuurlijk ook tot een versnelde verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Utrechtseweg met De Dreef en de Kromme Rijnlaan zal leiden en dan met name een veel lagere cyclustijd (zie in deze dus ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 4: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)' en dan met name de bij dat rapport behorende Bijlage 3: 'Kruispunt Utrechtseweg – De Dreef - Kromme Rijnlaan: Effecten fietstunnel'(DTV Consultants, 2017' en dan weer in het bijzonder de betreffende tabel 1: Overzicht resultaten kruispunt Utrechtseweg – De Dreef - Kromme Rijnlaan, pag. 4). Aangezien de 'conflictbelasting' zowel in de betreffende variant 0, dus de 'Voorkeursvariant', als ook in de variant 1, d.w.z. de 'Voorkeursvariant' maar dan mét de aanleg van de fietstunnel, ruim onder de in die zin kritische waarde blijft, namelijk in beide gevallen 0.56, maar dus wel de 'cyclustijd' in de variant met fietstunnel veel lager is, namelijk 70 i.p.v. 100 seconden, kan o.i. dus de vraag worden gesteld of de beoogde verbreding van de Utrechtseweg indien de fietstunnel wordt aangelegd nog wel in verkeerskundige zin noodzakelijk is, waarbij dan wel kan worden aangetekend dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vanuit diverse overwegingen zeer kritisch tegenover de betreffende fietstunnel staat (zie wat dat betreft hierna onder het hoofdje: '*Nut-noodzaak fietstunnel*'). Dus zou het o.i. goed zijn ook nog een keer de 'Referentiesituatie', maar dan inclusief de aanleg van de fietstunnel afzonderlijk door te rekenen³.

Nut-Noodzaak Fietstunnel

Wat betreft de betreffende fietstunnel, heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daar dus feitelijk vanaf het begin zeer kritisch tegenover gestaan. Uiteraard is zij niet zondermeer tegen de aanleg van fietstunnels, maar waar het hier met name om gaat, zoals in wezen ook

³ Wellicht heeft een dergelijke doorrekening wel plaatsgevonden, maar dan heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. deze tussen alle gegeven berekeningen door niet kunnen ontdekken.

naar voren komt uit de dienaangaande opgestelde rapportage naar de nut en noodzaak van deze fietstunnel (zie dus ook: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 4: 'Onderbouwing nut en Noodzaak fietstunnel Utrechtseweg te Zeist (Rho, 2018)'), dat daarmee, ook al is dat door achtereenvolgende wethouders dan ontkent, feitelijk vooruit wordt gelopen op de aanleg van het door provincie beoogde fietspad tussen de Uithof/USP en Zeist-West. Overeenkomstig berekeningen door de provincie zouden dan bij aanleg van dat fietspad, hetgeen vanwege de effecten op aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie overigens zwaar omstreden is (zie in deze dus o.a. ook: 'Inspraakreactie SMZ e.o. op variantenstudies TAUW, evenals diverse rapporten Bureau Waardenburg inzake het fietspad USP – Zeist'), i.p.v. de huidige 1200 3000 fietsers van gegeven tunnel gebruik maken.

Bezien we evenwel de huidige fietsstromen, ook al geeft de gegeven publicatie daar dan geen inzicht in, althans heeft de Stichting Milieuzorg Zeist dat daaruit niet kunnen afleiden, dan kan zij zich toch niet aan de indruk onttrekken dat in de huidige situatie de belangrijkste fietsstromen toch in de richting van Utrecht gaan en er dus niet tot nauwelijks sprake is van zeer grote aantallen fietsers tussen De Dreef en de Kromme Rijnlaan en vice versa. Dus dat voor zover er ter hoogte van de kruising van de Utrechtseweg met De Dreef en de Kromme Rijnlaan een fietstunnel zou worden aangelegd, deze dus in die zin beter in verlengde Utrechtseweg zou kunnen worden gerealiseerd en dat dan aan beide zijden van het hier gelegen kruispunt (vergelijk in deze bijvoorbeeld ook de: 'Berekuil').

Gevolgen plannen U-NED

Dan zijn dus recent in het kader van U-NED een aantal zogenaamde: 'No regret-maatregelen' bekend gemaakt, waaronder de aanleg van een busbaan ter zijde van de A-28 tussen de Uithof/USP en Zeist, met ook ontwikkeling van een: F+ R (lees: 'Fiets en Reis') ter hoogte van Mooi-Zeist. Daarnaast dus ook het: 'verbeteren van de fietsverbinding tussen het USP en Zeist-West', waarbij men overeenkomstig het bij het persbericht gevoegde kaart kennelijk uitgaat van een nieuwe fietsverbinding over de Lage Grond i.p.v. het verbeteren van de huidige route over de Bisschopsweg.

Alhoewel over beide maatregelen dus het laatste nog niet is gezegd, met name ook gezien de effecten op de ter hoogte van beide tracés aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, zal met name de aanleg van de beoogde vrije busbaan langs de A-28 en ook de realisatie van een: 'F + R' ter hoogte van Mooi Zeist toch ook tot bepaalde (ruimtelijke en naar verwachting dus ook verkeerskundige) gevolgen voor de ontwikkelingen zoals men deze met voorliggende bestemmingsplan mogelijk wil maken leiden. Dus ook met een daarmee mogelijk gepaard gaande kapitaalvernietiging. In die zin zou het o.i. dus goed zijn, een en ander wel integraal te bekijken, inclusief mogelijke alternatieven, ook al aangezien er feitelijk al een vrije busbaan tussen de Uithof/Het USP en Zeist is, namelijk langs respectievelijk de Universiteitsweg en de Utrechtseweg.

Groen(plan)

Dan is dus ook bij diverse gelegenheden gesproken over het groen zoals dat in het gebied voorkomt, evenals hoe daaraan dan vorm te geven, dus een 'Groenplan' of zo men wil 'Herinrichtingsplan', maar ontbreekt een dergelijk plan dus geheel bij voorliggende bestemmingsplan. Weliswaar zouden de ideeën die daaraan ten grondslag liggen, zoals o.a. de aanleg van een wadi ter hoogte van het groen van de Zeister Warande dan zijn

meegenomen (zie in deze met name ook het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 13: 'Ontwerp-notitie HWA riool Utrechtseweg' én ook Bijlage 14: 'Verslag overleg Art. 3.1.1 Bro' en dan in het bijzonder van het overleg met de HDSR), maar zolang een 'Groenplan' en dus feitelijk een 'Herinrichtings-/Herstelplan' geen deel uitmaakt van voorliggend bestemmingsplan moet dat o.i. in die zin onvoldragen worden geacht. Dat ook aangezien het hier zowel om de Stichtse Lustwarande (SLW) gaat die als zodanig dan weer deel uitmaakt van de: 'Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS)' van de provincie Utrecht, als ook om een gebied dat (grotendeels) deel uitmaakt van de zogenaamde 'Ecologische Hoofdstructuur Zeist (EHZ)' van Zeist (zie in deze dus o.a. ook het gemeentelijk groenstructuurplan: 'Groen (voor) Zeist', Kaart: 'De groenstructuur van de gemeente Zeist, pag. 9).

Daarnaast vormt het gebied alwaar beoogde verbreding van de Utrechtseweg en ook de aanleg van de fietstunnel is voorzien dus ook een van de belangrijkste 'Groene entree's' van Zeist (zie in deze dus o.a. ook het: 'Beeldkwaliteitsplan van de gemeente Zeist (Tummers et al., 1992)') en verdient ook in die zin het groen alle aandacht.

2.2 Specifieke aspecten

Hierbij zal zo mogelijk de Toelichting worden gevolgd.

2.2.1 Beleid

Nationaal beleid

Wet natuurbescherming – Natura 2000

Met betrekking tot de: 'Wet Natuurbescherming' wordt dan aangegeven, dat het project m.b.t. de stikstofdepositie '*vanwege de geringe ontwikkeling en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen geen problemen zal genereren*'. Voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dat evenwel zonder een nadere meer uitgebreide toelichting nog maar de (grote) vraag. Weliswaar komt uit het m.b.t. NOx uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek naar voren dat de bijdrage van NOx in de toekomst (lees: 2027) zal dalen door schonere auto's (zie in deze dus het: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 5: 'Luchtkwaliteitsonderzoek (ODRU, 2017)'), maar dat zegt natuurlijk nog niets over een eventuele toename die op dit moment t.g.v. van de voorgenomen verbreding kan worden verwacht. In ieder zal zou o.i. op basis van daartoe met het beschikbare verkeersmodel uitgevoerde berekeningen alsnog moet worden bepaald of de met het voorliggende project beoogde verbreding van de Utrechtseweg nu wel of niet tot een grotere verkeersgeneratie zal leiden en voor zover dat het geval is dus met 'Aerius' moeten worden berekend of er daadwerkelijk op het/de betreffende Natura 2000 gebied/gebieden in die zin geen negatieve effecten zullen optreden. Een en ander ook in relatie tot de: 'Uitspraak van de Raad van State in kader PAS', d.d. 29 mei 2019.

Wet natuurbescherming – Soortenbescherming

Verder is er wat betreft de met de ontwikkeling al dan niet in geding zijn beschermde soorten een: 'Quickscan flora en fauna' uitgevoerd (zie in deze ook: 'Ontwerp-Bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', Bijlage 6: 'Quickscan Flora en Fauna'). Daaruit komt dan naar voren dat voor het project geen Ontheffing nodig zou zijn, maar wel extra aandacht voor eventueel broedende vogels.

Bij die conclusie plaatst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan met name t.a.v. de vleermuizen haar vraagtekens. Zo wordt t.a.v. de betreffende diersoort gesteld dat het plangebied naar verwachting geen essentieel onderdeel van het leefgebied of een migratieroute van vleermuizen is, maar o.i. kan dat toch niet worden uitgesloten. Zo is het algemeen bekend dat juist laanboomstructuren voor diverse vleermuissoorten van groot belang zijn, niet alleen als leefgebied, maar met name ook als foerageer- en migratieroute. In die zin was het dus o.i. toch goed geweest als hiernaar een nader onderzoek had plaatsgevonden. Zo komt o.a. uit een nader onderzoek zoals dat in het kader van de ontwikkeling van de 'Zeister Warande' is uitgevoerd naar voren, dat de ter hoogte van gegeven ontwikkeling aan de zijde van de Kromme Rijnlaan, als ook Utrechtseweg voorkomende groene structuren wel degelijk als migratie- en foerageerroute voor vleermuizen van belang moeten worden geacht (zie ook onderstaande figuur). Vermoedelijk geldt dat eveneens voor de groene structuren zoals deze langs De Dreef en Utrechtseweg ten westen van de kruisen met De Dreef en de Kromme Rijnlaan voorkomen. In ieder geval zouden o.i. dus de betreffende structuren voor zover mogelijk moeten worden behouden en ook hersteld op basis van het eerder als zodanig aangehaalde 'Groen-/Herinrichtings-/Herstelplan', waarbij daarbij dus nadrukkelijk ook rekening wordt gehouden met de eisen die vleermuizen daaraan stellen.

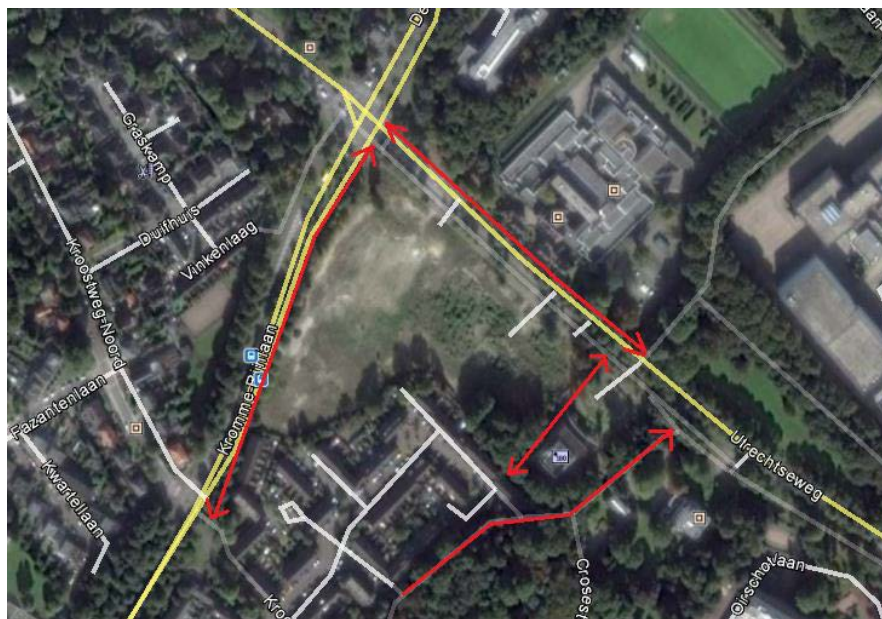


Fig. 1: Ter hoogte van de Zeister Warande aangetroffen vliegroutes van de gewone dwergvleermuis en/of laatvlieger (rode pijl) (uit: 'Notitie aanvullend veldonderzoek vleermuizen en zandhagedis Warande Zeist (Tuitert Natuuronderzoek, 2016)'.

Overigens heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. altijd begrepen dat er ook voor de fietstunnel een 'vleermuis-vriendelijk ontwerp' zou worden gemaakt, maar daarvan heeft zij in het voorliggende bestemmingsplan verder geen nadere toelichting op kunnen vinden.

Wat betreft beschermde soorten betreft komt in ieder geval ook de eekhoorn in het gebied voor (zie in deze overigens met name ook de: 'Toelichting', pag. 34) en zou het in die zin goed zijn als waar mogelijk bij de inrichting en keuze boomsoorten met gegeven soort

rekening wordt gehouden in de zin dat er dus ook bepaalde plekken zijn waar de bomen aan weerszijden van de Utrechtseweg zodanig dicht bij elkaar staan dat boomkronen elkaar daar ook echt in de toekomst kunnen raken.

Provinciaal beleid

Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS)

Alhoewel de Utrechtseweg dan zelf, overigens dat in tegenstelling tot de Driebergseweg, geen deel uitmaakt van de gemeentelijke Monumentenlijst, dus van de daarbij als zodanig onderscheiden groene structuren, maakt het wel deel uit van de CHS van de provincie Utrecht en wel van de als zodanig daarbij onderscheiden 'Buitenplaatsenzone' en dan de zone van de Stichtse Lustwarande (SLW). Indertijd zijn juist voor deze buitenplaatsenzone zowel een integrale visie opgesteld (zie in deze ook: 'Visie Stichtse Lustwarande (Provincie Utrecht, 2005)'), als ook wat de weg zelf betreft een: 'Beeldkwaliteitsplan Stichtse Lustwarande (Grontmij, 2001)'. In die zin zou o.i. dus wel moeten worden aangegeven wat de eventuele effecten van de voorgenomen verbreding van de Utrechtseweg voor aanwezige cultuurhistorische waarden betekent en dus met name welke kwaliteitsimpuls dan tegenover de gegeven ingreep staat.

Gemeentelijk beleid

'Structuurvisie Zeist schrijf je met een Q'

Dan wordt dus ook in de gemeentelijke 'Structuurvisie Zeist schrijf je met een Q' wel degelijk ook bijzonder aandacht aan de (o.a.) langs de Utrechtseweg gelegen buitenplaatsenzone van de Stichtse Lustwarande gegeven (zie in deze met name ook de 'Structuurvisie Zeist schrijf je met een Q', Hoofdstuk 6.4: 'Stichtse Lustwarande en Stationsgebied Driebruggen-Zeist'), dus kan o.i. niet zomaar worden geconcludeerd dat de ontwikkelingen die voorliggende bestemmingsplan beoogt mogelijk te maken daarmee niet strijdig wordt geacht.

Groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist'

Voorts maakt het gebied overeenkomstig het gemeentelijke 'Groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist' dus ook deel uit van de 'Ecologische Hoofdstructuur Zeist (EHZ)'. Bezien we dan vanuit dat perspectief de ontwikkeling zoals het voorliggende bestemmingsplan deze beoogt mogelijk te maken, dus zowel de verbreding van de Utrechtseweg, als ook de aanleg van de fietstunnel, dan zal daardoor o.i. wel degelijk een bepaalde aantasting van ter plaatse aanwezige groenstructuren plaatsvinden, waaraan zoals uit het voorgaande naar voren komt wel degelijk ook een bepaalde ecologische betekenis dient te worden toegekend, zoals dus voor o.a. vleermuizen.

Voor zover de beoogde ingreep dan vanuit de van toepassing zijnde beleidskaders aanvaardbaar moet worden geacht, moet o.i. in ieder geval het herstel van de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie die door gegeven ontwikkeling worden aangetast van belang worden geacht. In die was het o.i. dus goed geweest zoals ook hiervoor al in het Hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' en dan onder het hoofdje: 'Groen(plan)' aangegeven, dat er alsnog aan het bestemmingsplan een 'Groen-/Herinrichting-/Herstelplan' zou worden toegevoegd, dat dan meteen ook d.m.v. een 'voorwaardelijke verplichting' in de: 'Planregels' wordt opgenomen teneinde (ook) in planologische zin te waarborgen dat de daarin opgenomen herstelmaatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd (zie wat betreft met

name ook dat laatste ook hieronder onder Hoofdstuk 2.2.2. 'Omgevingsaspecten' en dan onder het hoofdje: 'Ecologie' en dan onder: '*Groenvisie en –plan*').

Brede Milieuvisie

In ieder geval goed dat in voorliggende bestemmingsplan aan de uitgangspunten van de 'Brede Milieuvisie' wordt gerefereerd. In dat kader wordt dus o.a. aangegeven dat bij het ontwerp nadrukkelijk met de aanwezige bomen is rekening gehouden, dus sprake is van een; 'Natuur- of groeninclusief' ontwerp', hetgeen uiteraard door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wordt gewaardeerd, maar dan zou het o.i. dus wel ook goed zijn als het op basis beschikbare tekeningen ook duidelijk wordt hoe met het groen (dus o.a. de bomen) rekening is gehouden en ook hoe wat betreft het groen de uiteindelijke inrichting zal zijn, dus inclusief ook aanplant bomen en groen⁴.

Meer in het bijzonder zou het goed zijn als in aanvullende zin ook aan de andere thema's uit de Brede Milieuvisie aandacht was gegeven, zoals het hergebruik van materialen, het gebruik van energiezuinige en diervriendelijke verlichting, etc. (vergelijk ook aanpak in Stationsgebied Driebergen Zeist, ook al is deze dan van een andere ordegrootte).

2.2.2 Omgevingsaspecten

Verkeer

Nut-Noodzaak verbreding Utrechtseweg en ook fietstunnel

Hierbij is dus in het bovenstaande onder Hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds uitgebreid stilgestaan. O.i. is dus op basis gegeven onderzoeken zowel de 'Nut-noodzaak van de verbreding van de Utrechtseweg', als ook de: 'Nut-noodzaak van de fietstunnel', althans op de plek alwaar deze nu is geprojecteerd, dus in verlengde van de De Dreef en de Kromme Rijnlaan onvoldoende aangetoond.

Luchtkwaliteit

Wat betreft de 'Luchtkwaliteit' zou dan geen sprake zijn van een overschrijding van de grenswaarden, maar zoals ook duidelijk zal zijn zijn deze nog steeds wel veel hoger dan de zogenaamde 'WHO-normen'.

Water

Uit de 'Watertoets' en aanvullende informatie wordt dan duidelijk dat er onder de Utrechtseweg een infiltratie-riool zal worden aangelegd, alwaar dan het op wegdek gevallen hemelwater zal worden geïnfiltreerd. Eveneens wordt aangegeven dat de fietstunnel tevens bij extreme regenbuien als tijdelijke opvang kan optreden. Dat water evenals het water dat bij gewone buien in tunnel terecht komt zal dan via pomp naar wadi op terrein Zeister Warande worden afgevoerd. Alhoewel over de aanleg van een wadi kennelijk met de eigenaren van de Zeister Warande afspraken zijn gemaakt, zou het o.i. toch goed zijn aan het bestemmingsplan in die zin alsnog de gegeven ontwerp-tekeningen toe te voegen, niet

⁴ In de 'animatie' die op de website van de gemeente is terug te vinden wordt daar dus wel een beeld van gegeven, maar zoals gezegd kan aan die beelden geen (planologische) status worden toegekend.

alleen aangezien zo duidelijk wordt wat in die zin de opvangcapaciteit zal zijn, maar met name ook aangezien er in het verleden m.b.t. de Zeister Warande reeds duidelijke afspraken zijn gemaakt hoe de aldaar beoogde woningbouw zorgvuldig binnen het groen van de Stichtse Lustwarande zal worden ingepast (zie in deze met name ook het: 'Bestemmingsplan Zeister Warande (Zeist, 2017), Planregels, Bijlage 1: 'Beplantingsplan').

Ecologie

Wet natuurbescherming - Natura 2000 en ook *Wet natuurbescherming- Beschermde soorten*
Hierbij is in bovenstaande onder Hoofdstuk 2.2.1: 'Beleid' en dan onder het hoofdje: 'Nationaal beleid' n vervolgens onder het hoofdjes: '*Wet natuurbescherming – Natura 2000*' en ook: '*Wet natuurbescherming – Beschermde soorten*' al uitvoerig stilgestaan.

Ecologische Hoofdstructuur Zeist (EHZ)

Zoals ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: 'Beleid' en dan onder het hoofdje: 'Gemeentelijk beleid' en vervolgens onder het hoofdje '*Groenstructuurplan Groen (voor) Zeist*' reeds aangegeven maakt het gebied van de Utrechtseweg en omgeving dus (grotendeels) deel uit van de: 'Ecologische Hoofdstructuur Zeist (EHZ)'. Dus dat het in die zin van belang is nadrukkelijk met ter plaatse aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie rekening te houden en dat voor zover op basis van een 'natuurinclusief ontwerp' dan een bepaalde aantasting niet is te voorkomen, uiteraard voor zover aanvaardbaar, er dan in ieder op basis van een: 'Groenplan' een herstel daarvan plaatsvindt (zie in die zin dus ook hieronder onder het hoofdje: '*Groenvisie en –plan*').

Groenvisie en –plan

Zoals ook onder hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven is er in het verleden wel overleg met o.a. de groene groepen geweest over de wijze waarop het groen kan worden hersteld. Dat geldt dan in het bijzonder ook m.b.t. de aanleg van de fietstunnel. In die zin zou het dus goed zijn, zoals ook hiervoor al op diverse plekken aangegeven dat een dergelijk: 'Groenplan (of zo men wil: 'Herstel-plan')', inclusief ook de compensatie van het verlies aan groen door de aanleg van de fietstunnel ter hoogte van de Kromme Rijnlaan aan de zijde van de Zeister Warande óp het aangrenzende (particuliere) terrein van de Zeister Warande, dan een integraal deel uitmaakt van het voorliggende bestemmingsplan, inclusief ook het planologisch borgen daarvan. Alleen zo kan o.i. immers wordt geborgd dat er ook daadwerkelijk een compensatie (en dus herstel) plaatsvindt van het verlies aan groen dat met beide projecten gepaard gaat die het voorliggende bestemmingsplan beoogd mogelijk te maken. Hetgeen uiteraard pas aan de orde is voor zover die projecten in ruimtelijke zin aanvaardbaar moeten worden geacht.

Overigens is het bij de gemeente ongetwijfeld bekend dat door Buro Lubbers voor het gedeelte van Utrechtseweg tussen de De Dreef/Kromme Rijnlaan en Sanatoriumlaan een groenvisie is gemaakt als een nadere uitwerking van de 'Gebiedsvisie Utrechtseweg-Noord'. Wellicht zou daarbij kunnen worden aangesloten.

Cultuurhistorie

Ook bij dit aspect is in het voorgaande al op diverse plaatsen stilgestaan.

2.2.3 Juridische planvorming

2.2.3.1 Planregels

Dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'

In ieder geval zou o.i. waar dat relevant moet worden geacht alsnog aan bepaalde gedeelten de dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' moeten worden gegeven, zeker voor die gedeelten waarop gegeven bestemming ook overeenkomstig het thans ter plaatse vigerende bestemmingsplan van toepassing is.

Voorwaardelijke verplichting

Daarnaast zou een (nog op te stellen) 'Groenplan' ook als 'voorwaardelijke verplichting' in de: planregels moeten worden opgenomen, teneinde te waarborgen dat het verlies aan natuur- en daarmee ook cultuurhistorische waarden die met gegeven ontwikkeling gepaard gaat ook daadwerkelijk wordt gecompenseerd.

2.2.3.2 Verbeelding

Bestemming 'Verkeer (V)' in relatie tot 'Groen – Landschappelijke waarde (G – LW)'

Wat opvalt op de: 'Verbeelding' is dat met name aan grote gedeelten van de Utrechtseweg de bestemming: 'Verkeer' is gegeven en slechts aan een beperkte oppervlakte de bestemming 'Groen – Landschappelijke Waarde'. Bezien we evenwel het ontwerp dan komen er o.i. veel meer stroken, met name ook langs de Utrechtseweg, in aanmerking daaraan alsnog de bestemming: 'Groen – Landschappelijke waarde' te geven (zie wat betreft gegeven stroken het: 'Ontwerp-bestemmingsplan Doorstroming Utrechtseweg', 'Toelichting', Fig. 2.2: 'Inrichting toekomstige situatie', pag. 12). De Utrechtseweg maakt immers zoals ook eerder al aangegeven deel uit van de Stichtse Lustwarande (SLW) en ook de EHZ van Zeist en in die zin verdient ook het groen zoals dat langs deze weg voorkomt een adequate bescherming. In die zin dus het verzoek om aan het groen dat langs de Utrechtseweg voorkomt, ook al gaat het dan in een aantal van de voorkomende gevallen om groen dat is heringericht, o.a. door aanplant extra bomen, een betere planologische bescherming te geven.

3. Conclusie

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is niet zondermeer overtuigd van de nut en noodzaak van zowel de verbreding van de Utrechtseweg, als ook de fietstunnel. Althans blijft het wat met name de verbreding van de Utrechtseweg betreft toch onduidelijk wat dat voor het oorspronkelijk doel betekent, namelijk een betere doorstroming van het OV vanuit Zeist in de richting van De Bilt. Ook zet zij vraagtekens bij de aanleg van de fietstunnel in relatie tot de fietsstromen zoals deze daarmee gediend zouden zijn. Meer in het bijzonder is het ook de vraag of indien de fietstunnel toch zou worden aangelegd of dan in verkeerskundige zin überhaupt de verbreding van de Utrechtseweg zoals het voorliggende bestemmingsplan deze beoogt mogelijk te maken nog wel noodzakelijk is.

Dan moet het voorliggende plan dus wel degelijk ook strijdig worden geacht met bepaalde beleidskaders. Daarbij speelt dan tevens dat het o.i. toch onduidelijk blijft hoe dan het verlies aan groenwaarden zoals dat met zowel de beoogde verbreding van de Utrechtseweg als ook de aanleg van de fietstunnel gepaard gaat zal worden gecompenseerd, althans dat in

die zin een eenduidig 'Groenplan' ontbreekt, evenals een planologische borging daarvan in de: 'Planregels'.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 90

3721 JV Bilthoven