

**STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST
L4.13.7-1 (VORMVRIJE) M.E.R.-BEOORDELING**

PRORAIL, AFDELING PROJECTEN
DE HEER R.G. JANSEN

19 december 2013
077467048:A - Definitief
D01011.000421.0900



Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Besluitvorming	4
1.3 Proces Deelopdracht 4	5
1.4 Doel en positie voorliggende rapportage	5
1.5 Leeswijzer	6
2 Informatie	7
2.1 Bindende documenten	7
2.2 Informatieve documenten	7
3 Kader	8
3.1 Afbakening	8
3.2 Relatie andere werkpakketten	9
3.3 Uitgangspunten	9
4 Inleiding	10
4.1 Aanleiding M.E.R.-beoordelingsnotitie	10
4.2 (Vormvrije) M.E.R.-beoordeling'	10
4.3 Procedure en betrokken partijen	12
4.4 Doel en opzet M.E.R.-beoordelingsnotitie	13
5 Kenmerken van de voorgenomen activiteit	15
5.1 Algemeen	15
5.2 Kenmerken voorgenomen activiteiten	18
5.3 Samenhang met andere projecten	19
6 Waarden in en om het plangebied	21
6.1 Algemeen	21
6.2 Bodem en Water	21
6.3 Natuur	23
6.4 Archeologie	24
6.5 Landschap en cultuurhistorie	25
6.6 Verkeer en verkeersveiligheid	26
6.7 Geluid	26
6.8 Luchtkwaliteit	26
6.9 Trillingen	27
6.10 Externe veiligheid	27
7 Gevolgen voor het milieu	28
7.1 Bodem en water	28
7.2 Natuur	29

7.3	Archeologie.....	31
7.4	Landschap en cultuurhistorie	31
7.5	Verkeer en verkeersveiligheid	34
7.6	Geluid.....	35
7.7	Luchtkwaliteit	37
7.8	Trillingen.....	38
7.9	Externe veiligheid	38
8	Samenvatting en conclusie.....	39
8.1	Samenvatting.....	39
8.2	Conclusie.....	42
	Colofon.....	43

Samenvatting

Zie hoofdstuk 8.

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

In 2020 gaat er op het baanvak waar station Driebergen-Zeist is gelegen een andere dienstregeling gereden worden. Om de toekomstbestendigheid van deze dienstregeling te garanderen, moet in beide richtingen een inhaalvoorziening worden gerealiseerd. Deze inhaalvoorziening maakt het mogelijk om de flexibiliteit op het baanvak te vergroten en verstoringen in de dienstregeling eenvoudiger op te vangen.

De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond dit station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het gebied verder ontwikkelen. Ook moeten de twee naastgelegen overwegen conform het standpunt van de minister ten aanzien van de HSL-oost opgeheven worden.

Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, ProRail en provincie Utrecht) om samen alle plannen in een integraal project uit te voeren.

1.2 BESLUITVORMING

Vanaf 2007 zijn er verschillende varianten voor de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist onderzocht. In 2010 en 2011 zijn een drietal baselines¹ uitgewerkt, waarvan bestuurlijk is kennis genomen. De laatste Baseline, waarin gekozen is voor het ontwerp voor stationsgebied Driebergen-Zeist, is de basis voor de projectnota en daarmee voor besluitvorming tot de realisatiefase.

De planstudiefase is afgerond met de oplevering van een projectnota, publiekssamenvatting en voorontwerp bestemmingsplan.

De projectnota is het document, gebaseerd op baseline 3, op basis waarvan het projectbesluit genomen wordt. In de projectnota zijn het ontwerp op hoofdlijnen en de effectenstudies samengevat. In het projectbesluit wordt de financiering van het project definitief vastgelegd. Daarmee wordt definitief duidelijk met welke middelen het project gerealiseerd wordt. De publiekssamenvatting wordt gebruikt in de communicatie met belanghebbenden en geïnteresseerden.

Het ruimtebeslag van het ontwerp voor het stationsgebied wordt planologisch-juridisch verankerd in een bestemmingsplan. Het plangebied is gelegen binnen twee gemeenten, namelijk de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist. Hierdoor is het niet mogelijk om één bestemmingsplan op te stellen voor het gehele plangebied. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn namelijk enkel bevoegd om plannen voor het eigen grondgebied vast te stellen. Daarom is het bestemmingsplan opgesplitst in een plan voor de

¹ Baseline: mijlpaal in het project, een resultaat van een stap in het proces waarover een besluit is genomen en wat de basis vormt voor het vervolg van het project.

gemeente Utrechtse Heuvelrug en een plan voor de gemeente Zeist.

Naar aanleiding van de zienswijzen, enkele ambtshalve wijzigingen en een aanpassing in het ontwerp ten aanzien van de P&R wordt het bestemmingsplan voor Stationsgebied Driebergen-Zeist aangepast tot een gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan.

Een schets van de stand van het ontwerp zoals deze wordt vastgesteld in het bestemmingsplan is weergegeven in Afbeelding 1.



Afbeelding 1: Ontwerp Stationsgebied Driebergen-Zeist.

1.3 PROCES DEELOPDRACHT 4

In het ontwerp is de invulling op de P&R locatie gewijzigd. De effectbepalende en inventariserende onderzoeken zijn ten behoeve van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast, zodat deze een sluitende onderbouwing voor het bestemmingsplan vormen. Daarnaast zullen de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan behandeld worden op basis van de nieuwe situatie voor P&R. De aangevulde onderzoeken, zienswijzen en ambtshalve wijzigingen resulteren in het najaar van 2013 tot een vast te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt in het voorjaar van 2014 door de twee gemeenteraden behandeld. De wijze van aanbesteding van de realisatie van het project wordt daarna bepaald. Daarmee wordt duidelijk op welke punten van het ontwerp detaillering nodig is voordat de aanbesteding kan starten.

1.4 DOEL EN POSITIE VOORLIGGENDE RAPPORTAGE

In deze deelopdracht worden de onderzoeken bijgewerkt zodat ze een sluitende onderbouwing voor het

bestemmingsplan vormen.

1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de onderliggende documenten en informatie die gebruikt zijn voor deze studie weergegeven. Dit zijn ook de zogenoemde bindende documenten. Hoofdstuk 3 schetst het kader van deze rapportage. De afbakening, relaties met andere werkpakketten en uitgangspunten komen hierbij aan bod. Hoofdstuk 4 is de inleiding van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling en geeft inzicht in de aanleiding, de procedure en betrokken partijen en het doel en opzet van de verdere notitie.

De kenmerken van de voorgenomen activiteit worden weergegeven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 worden de huidige waarden in en om het plangebied beschreven. De effecten op het milieu worden gepresenteerd in hoofdstuk 7. Ten slotte worden in het laatste hoofdstuk de samenvatting en conclusies beschreven.

2 Informatie

In dit hoofdstuk is de informatie die gebruikt is voor deze rapportage weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen bindende en informatieve documenten.

2.1 BINDENDE DOCUMENTEN

Het overzicht van bindende documenten is weergegeven in Tabel 1.

Titel	Kenmerk	Datum	Auteur
Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist. Systeemeisenspecificatie (SRS) bij baseline 3	075568908 versie C	9 november 2011	ARCADIS
Besluit m.e.r. 1994	BWBR0006788	3 augustus 2012	Ministerie VROM

Tabel 1: Overzicht van bindende documenten.

2.2 INFORMATIEVE DOCUMENTEN

Er is geen gebruik gemaakt van informatieve documenten.

3

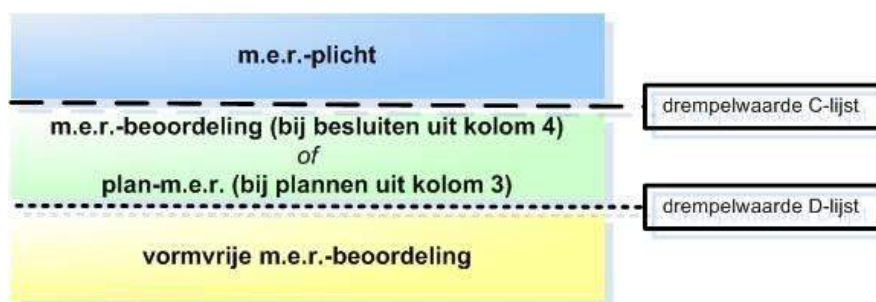
Kader

3.1 AFBAKENING

Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. (gewijzigd 1 april 2011) wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen m.e.r. (zie Afbeelding 2: Typen m.e.r.):

- M.e.r.-plicht.
- M.e.r.-beoordelingsplicht.
- Vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.



Afbeelding 2: Typen m.e.r.

In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten, plannen en besluiten genoemd waarvoor een m.e.r. in alle gevallen verplicht is als een bepaalde drempelwaarde wordt overschreden. Voor deze activiteiten moet een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld.

Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. bevat activiteiten die qua omvang onder de in onderdeel C genoemde drempel blijven. Voor deze situaties moet eveneens in alle gevallen als de drempelwaarde op lijst D wordt overschreden, per geval door middel van een m.e.r.-beoordeling worden vastgesteld of een MER moet worden opgesteld;

De drempelwaarden in onderdeel D zijn indicatief. Om te beoordelen of voor een activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, kan niet alleen volstaan worden met het raadplegen van de drempelwaarden in onderdeel D. Er moet sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 een extra stap doorlopen worden om na te gaan of er een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Dit wordt ook wel aangeduid met de term “vormvrije m.e.r.-beoordeling”.

Voor het project Stationsgebied Driebergen-Zeist dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd (zie verder paragraaf 4.2). Deze notitie is zo opgesteld dat deze gebruikt kan worden voor de onderbouwing in het bestemmingsplan maar eventueel ook voor een m.e.r.-beoordelingsprocedure.

3.2 RELATIE ANDERE WERKPAKKETTEN

Dit onderzoek heeft relaties met de volgende werkpakketten:

- Werkpakket 4.2.1 Onderzoek Veiligheid
- Werkpakket 4.2.2 Onderzoek Geluid
- Werkpakket 4.2.3 Onderzoek Luchtkwaliteit
- Werkpakket 4.2.4 Onderzoek Ecologie
- Werkpakket 4.2.5 Onderzoek Archeologie
- Werkpakket 4.2.6 Onderzoek Water
- Werkpakket 2.4.11 Verkeerskundig onderzoek;
- Werkpakket 4.3.2 Ontwerp Bestemmingsplan;
- Werkpakket 4.13.4 Trillingen

3.3 UITGANGSPUNTEN

Voor de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling zijn geen eigen uitgangspunten van belang. Wel gelden de uitgangspunten zoals vastgelegd in de diverse rapportages.

4

Inleiding

4.1 AANLEIDING M.E.R.-BEOORDELINGSNOTITIE

Er zijn meerdere redenen waarom het stationsgebied Driebergen Zeist wordt herontwikkeld:

- de twee naast het station gelegen gelijkvloerse overwegen (Hoofdstraat en Odijkerweg) moeten conform het standpunt van de minister ten aanzien van de HSL-Oost opgeheven worden. De overweg Hoofdstraat zal daarbij worden vervangen door een onderdoorgang (2x2 rijstroken). De overweg Odijkerweg wordt opgeheven en de wegenstructuur wordt daarop aangepast;
- In 2020 wordt er op het baanvak waar station Driebergen-Zeist is gelegen een andere dienstregeling gereden. Om de toekomstbestendigheid van deze dienstregeling te garanderen en de groeiende reizigers aantallen goed te kunnen verwerken, worden onder andere de volgende zaken gerealiseerd:
 - Een verbeterd voorplein dat ook onder de sporen (verdiept) doorloopt.
 - Het aanleggen van een overdekte fietsenstalling en meer fietsenrekken.
 - Het aanleggen van nieuwe fiets- en voetpaden.
 - Een gebouwde P+R-voorziening.
 - Het aanleggen van een 4e spoor (daarmee komen er twee doorgaande en twee perronsporen en een eilandperron).
 - In beide richtingen een inhaalvoorziening voor treinen, zodat intercity's de sprinters kunnen inhalen.
- De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond het station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het stationsgebied ontwikkelen. Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, provincie Utrecht en ProRail) om samen de plannen in een integraal project uit te voeren.

Om het voornemen te realiseren is een nieuw bestemmingsplan nodig. Voor het bestemmingsplan is een zogenaamde (vormvrije) m.e.r.-beoordeling uitgevoerd. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te bepalen of er bij een voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. In deze beoordelingsnotitie is de analyse naar belangrijke nadelige milieugevolgen opgenomen. In paragraaf 1.2. is meer informatie opgenomen over de verplichting een dergelijke analyse uit te voeren.

4.2 (VORMVRIJE) M.E.R.-BEOORDELING

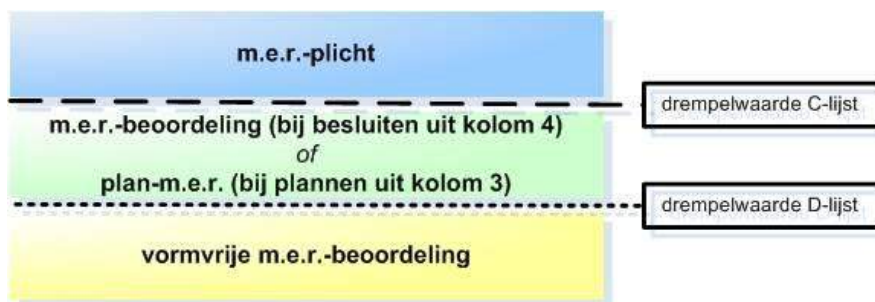
Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. (gewijzigd 1 april 2011) wordt onderscheid gemaakt in de volgende typen m.e.r. (zie Afbeelding 3):

- M.e.r.-plicht.
- M.e.r.-beoordelingsplicht.

- Vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht.

Afbeelding 3 Typen m.e.r.



In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten, plannen en besluiten genoemd waarvoor een m.e.r. in alle gevallen verplicht is als een bepaalde drempelwaarde wordt overschreden. Voor deze activiteiten moet een Milieueffectrapport (MER) worden opgesteld.

Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. bevat activiteiten die qua omvang onder de in onderdeel C genoemde drempel blijven. Voor deze situaties moet eveneens in alle gevallen als de drempelwaarde op lijst D wordt overschreden, per geval door middel van een m.e.r.-beoordeling worden vastgesteld of een MER moet worden opgesteld;

De drempelwaarden in onderdeel D zijn indicatief. Om te beoordelen of voor een activiteit een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt, kan niet alleen volstaan worden met het raadplegen van de drempelwaarden in onderdeel D. Er moet sinds de wijziging van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 een extra stap doorlopen worden om na te gaan of er een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. Dit wordt ook wel aangeduid met de term “vormvrije m.e.r.-beoordeling”.

Voorgenomen activiteit in relatie tot Besluit m.e.r.

De voorgenomen activiteit beantwoordt niet aan de omschrijvingen in onderdeel C. Hierdoor geldt de directe m.e.r.-plicht niet. Een deel van de voorgenomen activiteiten, te weten de uitbreiding van de Hoofdstraat van 2x1 naar 2x2 rijstroken en de uitbreiding van de spoorweg van 3 naar 4 sporen, komen voor in onderdeel D. In Tabel 1 zijn de relevante activiteiten uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. opgenomen.

Tabel 2 Relevante activiteiten onderdeel D van het Besluit m.e.r.

Activiteiten		M.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D)	Plannen	Besluiten
D 1.2	De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg.	Tracélengte $\geq$ 5 km	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Milieu, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
D 2.2	Aanleg, wijziging of uitbreiding van tramrails, boven- en ondergrondse spoorwegen, zweefspoor en dergelijke bijzondere constructies	Nieuw: lengte van $\geq$ 500 meter op afstand van $\geq$ 25 meter gelegen van grens voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied; Wijziging of uitbreiding: tram- of spoorweg met $\geq$ 1 spoor aangesloten tracélengte van 5 km voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied.	Structuurvisie, bedoeld in artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, plan bedoeld in artikel 3.1 eerste lid en 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	Vaststelling tracé door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdeel a en b van de Wet ruimtelijke ordening, danwel bij het ontbreken daarvan het plan bedoeld in artikel 3.1, eerste lid van die wet.

Voor het uitbreiden van de hoofdstraat van 2x1 naar 2x2 rijstroken geldt dat de drempelwaarde, een tracélengte van 5 kilometer of meer, niet wordt overschreden. Voor de activiteit het uitbreiden van het spoor van 3 naar 4 sporen geldt dat de drempelwaarde van meer dan 5 kilometer ook niet wordt overschreden. De lengte bedraagt namelijk 1,7 km. Wel geldt dat het project is gelegen in een gevoelig gebied, namelijk het EHS gebied Utrechtse Heuvelrug.

Voor het project dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Deze notitie is zo opgesteld dat deze gebruikt kan worden voor de onderbouwing in het bestemmingsplan maar eventueel ook voor een m.e.r.-beoordelingsprocedure.

4.3 PROCEDURE EN BETROKKEN PARTIJEN

Procedure

De te doorlopen procedure voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling verschilt van de procedure van de m.e.r.-beoordeling. In deze paragraaf worden beide procedures kort toegelicht.

Vormvrije m.e.r.-beoordelingsprocedure

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt uitgevoerd in een vroeg stadium van de voorbereiding van een activiteit; de resultaten zijn dus vroeg in het proces beschikbaar. Dit maakt het mogelijk (maar het is ook wenselijk!) het resultaat van de vormvrije m.e.r.-beoordeling op te nemen in het ontwerp van het

moederbesluit of –plan, in dit project het bestemmingsplan. Op het ontwerp is, volgens de procedure-vereisten van het moederbesluit, inspraak mogelijk. In gevallen dat ook met een voorontwerp wordt gewerkt kan het resultaat van de vormvrije m.e.r.-beoordeling ook daarin worden opgenomen. In dit project is dat het geval, er wordt een voorontwerp bestemmingsplan opgesteld.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling staat daarmee in die procedure open voor reacties: in de inspraak- en vooroverlegreacties kan ook worden ingegaan op de vormvrije m.e.r.-beoordeling en de conclusies die het bevoegd gezag daaraan heeft verbonden.

M.e.r.-beoordelingsprocedure

De initiatiefnemer deelt aan het bevoegd gezag mede dat zij voornemens is een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit te realiseren. Dit doet de initiatiefnemer in een aanmeldingsnotitie waarin zij de benodigde informatie opneemt op basis waarvan het bevoegd gezag een besluit kan nemen over de noodzakelijkheid van een m.e.r. Het bevoegd gezag beslist binnen zes weken na ontvangst van deze aanmeldingsnotitie of er al of niet een MER moet worden opgesteld en deelt deze beslissing mee aan de initiatiefnemer. Dit beoordelingsbesluit wordt vervolgens binnen twee weken bekend gemaakt (Staatscourant, dag-, nieuws- of huis aan huisbladen) en ter inzage gelegd. Het beoordelingsbesluit vormt een bijlage bij het uiteindelijk te nemen besluit: de vaststelling van het bestemmingsplan. Er staat bij een besluit m.e.r.-beoordeling dus geen direct beroep en bezwaar open, dat vindt plaats in het kader van de procedure van het ‘moederplan’, in dit geval de bestemmingsplanprocedure.

Betrokken partijen

In het project treden de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist op als initiatiefnemer en bevoegd gezag. Beide gemeenten stellen elk een bestemmingsplan vast.

Gemeenten Utrechtse Heuvelrug

Contactpersoon: Peter Schavendijk

Email: peter.schavendijk@heuvelrug.nl

Gemeente Zeist

Contactpersoon: N. Geelkerken

Email: n.geelkerken@zeist.nl

4.4 DOEL EN OPZET M.E.R.-BEOORDELINGSNOTITIE

Doel en opzet notitie

Het doel van deze notitie is het leveren van (milieu)informatie aan het bevoegd gezag. Uit deze informatie komt naar voren of de activiteit aanzienlijke milieueffecten veroorzaakt, voor de voorgenomen activiteit een m.e.r.-beoordelingsprocedure of milieueffectrapport moet worden opgesteld. De beoordeling vindt plaats aan de hand van drie criteria. Deze criteria staan weergegeven in tabel 3.

Tabel 3 Criteria EU Richtlijn

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van activiteit	- Omvang. - Cumulatie met andere projecten. - Gebruik van natuurlijke hulpbronnen. - Productie van afvalstoffen. - Verontreiniging en hinder. - Risico van ongevallen.
Plaats van activiteit	- Bestaand bodemgebruik. - Relatieve rijkdom aan, de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied. - Opnamevermogen van het natuurlijk milieu, met speciale aandacht voor 'gevoelige gebieden' (d.w.z. Natura 2000, EHS, en gebieden met hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel en archeologisch belang.
Kenmerken van potentiële effect	- Het bereik van het effect. - Grensoverschrijdend karakter. - Orde van grootte en complexiteit van het effect. - Waarschijnlijkheid van het effect. - Duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

Niet alle beoordelingscriteria zijn relevant voor dit project. Dit zal worden toegelicht in respectievelijk hoofdstuk 2, 3 en 4.

De kenmerken van de activiteit.

Hierbij gaat het om een toelichting op de belangrijkste kenmerken van de voorgenomen activiteit. Dit is nader beschreven in hoofdstuk 2.

De plaats waar de activiteit plaatsvindt

Indien de uitbreiding is gepland in of in de nabijheid van een gevoelig gebied en negatieve gevolgen heeft voor dit gebied, is sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen. De waarden in de omgeving van het stationsgebied Driebergen-Zeist zijn beschreven in hoofdstuk 3. Ook dient beoordeeld te worden of sprake is van cumulatie van effecten met andere projecten in de omgeving. Daar waar relevant wordt dit nader beschreven in hoofdstuk 3.

Kenmerken van het potentiële effect

De kenmerken van belangrijke nadelige milieugevolgen die de activiteit kan hebben. Hierbij gaat het om de aard en omvang van nadelige gevolgen voor woon- en leefmilieu, natuur, landschap, cultuurhistorie, bodem en water en overige aspecten. Deze zijn inzichtelijk gemaakt in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 is een conclusie opgenomen ten aanzien van de vraag of er voor dit project belangrijke milieugevolgen te verwachten zijn en of een MER moet worden opgesteld.

5

Kenmerken van de voorgenomen activiteit

5.1 ALGEMEEN

In dit hoofdstuk is een beschrijving opgenomen van de kenmerken van de voorgenomen activiteit. In Tabel 4 worden de beoordelingscriteria weergegeven uit de EU richtlijn m.e.r. ten aanzien van de kenmerken van de activiteit.

Tabel 4 Criteria ten aanzien van de kenmerken van de activiteit

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van activiteit	- Omvang. - Cumulatie met andere projecten. - Gebruik van natuurlijke hulpbronnen. - Productie van afvalstoffen. - Verontreiniging en hinder. - Risico van ongevallen.

Voor het Stationsgebied Driebergen Zeist is met name de omvang van het project en de cumulatie met andere projecten van belang. Daarnaast wordt gekeken naar het aspect hinder en risico's van ongevallen. De overige criteria hebben betrekking op meer industriële activiteiten en worden om deze reden niet meegenomen in deze (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.

In Afbeelding 4 is de begrenzing van het plangebied weergegeven.

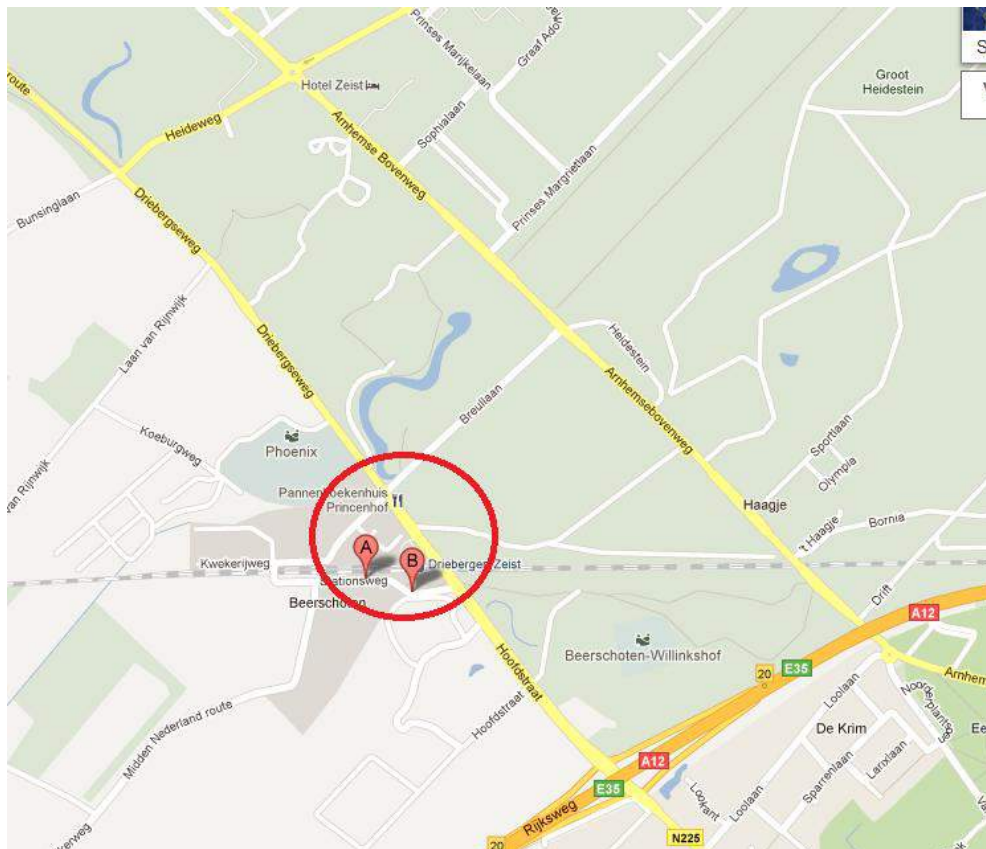
Afbeelding 4 Ligging stationsgebied Driebergen-Zeist + gemeentegrens (westzijde rode stippellijn = gemeente Zeist, oostzijde rode stippellijn = gemeente Utrechtse Heuvelrug).



Station

Het station is gelegen op de kruising van de Hoofdstraat/Driebergseweg (N225) en de spoorlijn Utrecht-Arnhem. In combinatie met het busstation is het station Driebergen-Zeist van cruciaal belang in het provinciale openbare vervoersnetwerk. Het station is een belangrijke regionale knoop met intercitytreinen, stoptreinstation (straks Randstadspoor) en bussen. Het ontsluit al sinds de aanleg van het station de kernen langs de N225.

Abbeelding 5 Ligging station Driebergen-Zeist



Het station is bereikbaar voor minder validen via de overweg in de Hoofdstraat. Met de herinrichting van het busstation in 2008 zijn de hellingen naar het perron zo flauw mogelijk gemaakt. De bovenleidingportalen op het perron verhinderden echter dat de gewenste hellingpercentages gehaald konden worden. De toegankelijkheid van het station en de perrons kan echter nog steeds verbeterd worden. Er zijn 2 parkeerplaatsen voor minder validen.

Momenteel zijn er 4 parkeerplaatsen voor taxi's. Dit aantal voldoet naar verwachting in 2020. Momenteel zijn er geen specifieke Kiss+Ride plaatsen, maar is er een strook voor kort parkeren (maximaal een half uur). Deze biedt plaats aan 10 auto's. De ligging aan de zuidzijde van het stationsplein leidt er toe dat auto's keren op de Stationsweg. Dit is vanuit verkeersveiligheid ongewenst.

Bus

De groei van het busvervoer tot 9.500 busverplaatsingen per werkdag in 2007 heeft er toe geleid dat het busstation in 2008 is uitgebreid tot 6 haltes en dat deze haltes centraal op het stationsplein zijn gebracht.

Fiets

Station Driebergen-Zeist kent momenteel 540 bewaakte en 1.528 onbewaakte fietsenstallingsplaatsen verspreid over zeven locaties. De bewaakte stalling is in beheer bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug en heeft ook een werkplaats met winkel. Het aantal stallingsplaatsen voldoet wel in de huidige situatie, maar de ligging is verre van optimaal. Er is sprake van wildstallers rond de ingangen van het station, vooral aan de zijde van de Hoofdstraat. Langs de Odijkerweg ten noorden van het spoor zijn stallingen onderbenut. Deze liggen blijkbaar te ver van de ingang van het station en worden door de reizigers duidelijk minder gewaardeerd.

Spoor

Er worden vanaf het station Driebergen-Zeist goede treinverbindingen aangeboden:

- Intercityverbindingen met Ede, Arnhem, Nijmegen, Utrecht, Amsterdam en Schiphol (2-4x per uur).
- Frequente sprinterverbindingen naar de stad Utrecht en naar Veenendaal.

Weg

De bereikbaarheid van het stationsgebied is in theorie ideaal. Het ligt naast het station, alle buslijnen uit alle windrichtingen komen hier samen, het ligt dicht bij de A12 als landelijke verkeersader en het ligt aan de N225 als regionale verkeersader. De N225 is wel de enige toevoerweg, wat het systeem kwetsbaar maakt. Gedurende de ochtend- en avondspits is er file op de N225 rondom het stationsgebied. Hierdoor zijn de bedrijven en het station voor het weg- en busverkeer alsnog moeilijk bereikbaar. De Odijkerweg wordt geregeld gebruikt als alternatieve route om de overweg in de Hoofdstraat vermijden. Deze weg is hier niet op berekend, mede door de slinger met krappe bogen rond de overweg.

De verkeersveiligheid kent twee grote knelpunten: de overwegen in de Hoofdstraat en de Odijkerweg. Met name door filevorming ontstaan gevaarlijke situaties met auto's die op de overweg stil blijven staan. De overweg Arnhemsebovenweg voldoet niet meer aan de huidige inrichtingseisen en moet om deze reden worden aangepast.

Parkeren

Resultaten parkeeronderzoeken

Het toevoegen van extra parkeerplaatsen aan het gebied is onderdeel van het plan. Deze extra plaatsen zijn bestemd voor P&R.

Het stationsgebied Driebergen - Zeist kent in de huidige situatie verschillende P+R locaties. De locaties langs de Hoofdstraat, op het NS terrein bij kwekerij Abbing, langs de Stationsweg en tegen het Stationsplein zijn allen onbetaald, ongereguleerd en op maaiveld. Het huidige aantal van 394 parkeerplaatsen (volgens de gegevens BRU uit 2007) staat op een gemiddelde werkdag vroeg op de dag vol. Hierdoor ontstaat er parkeeroverlast aan de Odijkerweg en aan de Hoofdstraat. Naast de bovengenoemde parkeervoorzieningen zijn er ook parkeerplaatsen op eigen gronden, van particulieren en aangrenzende bedrijven. Deze worden hier niet meegeteld. Hiermee wordt het tekort aan gratis parkeerplaatsen in het projectgebied duidelijk zichtbaar.

Voorgaande onderzoeken naar de parkeerbehoefte van station Driebergen-Zeist worden hieronder kort samengevat:

Onderzoek Goudappel Coffeng "Parkeerbehoefte station Driebergen-Zeist", november 2007, zie bijlage 5. Door middel van een enquêteonderzoek en het toepassen van de P+R rekentool heeft het project twee parkeerbehoefte scenario's laten onderzoeken voor het projectgebied Driebergen-Zeist.

In de minimale variant is de parkeerbehoefte 640 parkeerplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van handhaving van de huidige dienstregeling van de trein, van de congestie op het wegennet en van het verkeersmodel in het planjaar 2015. In de maximale variant is de parkeerbehoefte 880 parkeerplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van handhaving van de huidige dienstregeling van de trein, van de congestie op het wegennet, het verkeersmodel in het planjaar 2015, invoering van prijsbeleid en toenemende parkeerkosten op de bestemmingslocaties. Beide varianten gaan uit van gratis parkeren.

Op verzoek van de projectgroep heeft Goudappel Coffeng het onderzoek van 2007 opnieuw tegen het licht gehouden. Uit de update van Goudappel Coffeng dd. augustus 2012 komen andere getallen dan uit het onderzoek van 2007. De toename in de gratis parkeervariant is verklaarbaar door het gebruik van nieuwe rekentechnieken, nieuwe toekomstige infraprojecten en gebaseerd op een verkeersmodel van 2020. Gratis parkeren bij station Driebergen-Zeist vormt een aantrekkelijk alternatief voor automobilisten richting de Randstad. In het onderzoek zijn ook 2 scenario's doorgerekend waarbij wordt uitgegaan van betaald parkeren. Hiermee is een forse afname van de parkeerbehoefte te verwachten. Er zijn automobilisten die kiezen voor een gratis alternatief in de omgeving of met de auto doorrijden naar de plaats van bestemming. Een belangrijk aspect daarbij is de beschikbaarheid van deze gratis alternatieven. Als de gratis parkeercapaciteit van de P+R locaties in de directe omgeving verder wordt uitgebreid is, een verdere afname in de (betaalde) parkeervraag bij station Driebergen-Zeist te verwachten. Uit de potentieberekening van Goudappel Coffeng ontstaat bij het betaald parkeren voor een bedrag van €3,00 een parkeerbehoefte tussen de 400 en 550 plaatsen.

Uit oogpunt van toekomstvastheid en het feit dat in de Stichtse Lustwarande en Kromme Rijn gebied geen mogelijkheden zijn voor extra parkeerplaatsen voor bedrijven is rekening gehouden met een aantal extra parkeerplaatsen bovenop de verwachte behoefte. Uit de recente studie en de wens voor toekomstvastheid is het aantal van 600 parkeerplaatsen tot stand gekomen.

5.2 KENMERKEN VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

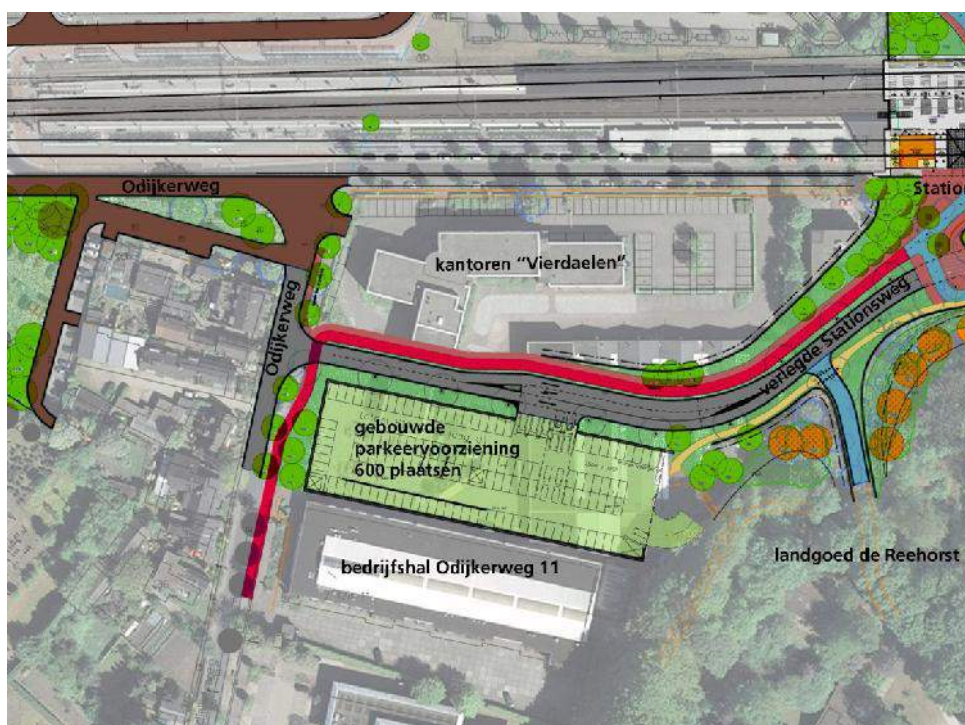
Geschiedenis

Vanaf 2007 zijn er diverse varianten voor de ontwikkeling van stationsgebied Driebergen-Zeist onderzocht. Na het bestuursoverleg van 18 mei 2010 is door de betrokken partijen de voorkeur uitgesproken voor Synthesevariant Stationslaan. In de Synthesevariant Stationslaan komen de wensen van de betrokken partijen bij elkaar.

Deze wensen zijn in hoofdlijnen als volgt:

- Het aanleggen van twee doorgaande en twee perronsporen en enkele overloopwissels.
- Het aanleggen van één eilandperron met perronvoorzieningen.
- Het creëren van een ruimtereservering voor een keervoorziening aan de oostzijde van het perron.
- Het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Hoofdstraat (2x2) en de nieuwe sporen.
- Het laten aansluiten van de Hoofdstraat op de verbreding van de A12.
- Het aanleggen van nieuwe fiets- en voetpaden.
- Het aansluiten van de Odijkerweg via de Stationsweg op de Hoofdstraat.
- Het aanpassen van de kruising Odijkerweg-Driebergseweg-Breullaan-Hoofdstraat.
- Het ontwikkelen van een busstation op maaiveld.
- Het ontwikkelen van de vereiste stationsvoorzieningen.
- Het ontwikkelen van een voorplein met ruimte voor taxi, mindervaliden parkeren en Kiss+Ride.

- Het parkeren wordt opgelost door het realiseren van een gebouwde parkeervoorziening op de locatie ten zuiden van de, naar het zuiden, verlegde Stationsweg, de Odijkerweg, de bedrijfshal Odijkerweg 11 (Barten) en Landgoed de Reehorst (zie Afbeelding 6). Deze parkeergarage biedt ruimte voor het realiseren van maximaal 600 parkeerplaatsen.
- Het realiseren van extra inpassingmaatregelen.
- Het aansluiten op de kenmerken van het gebied.
- Het aansluiten op de gebiedsontwikkeling.



Afbeelding 6: Locatie parkeervoorziening

5.3 SAMENHANG MET ANDERE PROJECTEN

Bij ProRail lopen projecten die van invloed kunnen zijn op het project Driebergen-Zeist:

- Project Perron 76. In het kader van het programma Toegankelijkheid, Perron 76 worden de perrons en/of sporen aangepast om overal een perronhoogte van 76cm te verkrijgen. Dit project wordt in 2011 uitgevoerd. Voor het project Stationsgebied Driebergen-Zeist zijn de consequenties van het project Perron 76 beperkt tot hoogteverschillen van circa 10 cm.
- VleuGel. In dienst 2012. Voor het project Stationsgebied Driebergen-Zeist geldt VleuGel als autonome ontwikkeling.
- De spoorkruising met de N226 Maarsbergen wordt ongelijkvloers gemaakt. In dienst begin 2015. Dit project heeft geen invloed op de werkzaamheden voor station Driebergen-Zeist.
- De gelijkvloerse overweg Groeneweg in Bunnik vervalt en wordt vervagen door een ongelijkvloerse kruising. In dienst begin 2015. Dit project heeft geen invloed op de werkzaamheden voor station Driebergen-Zeist.
- Doorstroomstation Utrecht Centraal (DSSU). Dit project heeft invloed op seinplaatsing in het project stationsomgeving Driebergen-Zeist. Het project DSSU is nog in de planontwikkelingsfase. Er is geen besluit waarop het project stationsomgeving Driebergen-Zeist kan worden aangepast

Daarnaast is de verbreding van de A12 tot 2x3 rijstroken in ontwerp en onderzoek als autonome ontwikkeling meegenomen. Deze verbreding is gerealiseerd voordat met de uitvoering van het project stationsgebied Driebergen-Zeist wordt gestart.

6

Waarden in en om het plangebied

6.1 ALGEMEEN

Dit hoofdstuk beschrijft de plaats waar de activiteit plaatsvindt en vormt daarmee het referentiekader om de eventuele nadelige milieugevolgen van de activiteit te bepalen in hoofdstuk 4. In Tabel 5 worden de beoordelingscriteria weergegeven uit de EU richtlijn m.e.r. ten aanzien van de plaats van de activiteit.

Tabel 5 Criteria t.a.v. de plaats van de activiteit

Criteria	Beoordelingscriterium
Plaats van activiteit	- Bestaand bodemgebruik. - Relatieve rijkdom aan, en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied. - Opnamevermogen van het natuurlijk milieu, met speciale aandacht voor 'gevoelige gebieden' (d.w.z. Natura 2000, EHS, en gebieden met hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel en archeologisch belang.

De beoordeling vindt plaats aan de hand van de volgende milieuthema's:

- Bodem en water.
- Natuur.
- Archeologie.
- Landschap en cultuurhistorie.
- Verkeer en verkeersveiligheid.
- Geluid.
- Luchtkwaliteit.
- Trillingen.
- Externe veiligheid.

6.2 BODEM EN WATER

Hoogteligging

De onderzoekslocatie ligt aan de voet van de Heuvelrug, op de overgang naar het rivierengebied. Het gebied loopt van het noordoosten naar het zuidwesten af. Ter plaatse van het station ligt het maaiveld op circa 4 à 5 m +NAP.

Bodemopbouw

Het plangebied ligt op de overgang van het dekzandlandschap in het noorden en het rivierenlandschap in het zuiden. Ten noordoosten van het plangebied ligt de stuwwal, de Utrechtse Heuvelrug. De stuwwallen bestaan overwegend uit grofzandige en grindrijke rivierafzettingen van de Rijn en de Maas.

Op de Bodemkaart van Nederland is het stationsgebied gekarteerd als een Hoge zwarte Enkeerdgrond, bestaande uit leemarm en zwak lemig fijn zand. De kleigronden in het westelijk deel van het plangebied, in de gemeente Zeist, zijn vaaggronden. Ten noordoosten van het gebied komen Duinvaaggronden voor, die bestaan uit leemarm en zwak lemig fijn zand.

Bodemkwaliteit

Binnen het projectgebied zijn een aantal bodemverontreinigingen aanwezig welke gedeeltelijk gesaneerd zijn door het aanbrengen van een bovenafdichting. Deze bovenafdichting bestaat uit verhardingen (parkeerplaats, trottoir, wegen) en dient in stand gehouden te worden conform het saneringsplan. Daar waar in het kader van het project deze verhardingen worden aangepast of verwijderd, wordt dit met het bevoegd gezag afgestemd.

Grondwater

Op de Bodemkaart van Nederland is het gebied gekarteerd met grondwatertrap VII. De GHG (Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand) is hierbij 0,8 tot 1,4 m-mv. De GLG (Gemiddelde Laagste Grondwaterstand) wordt dieper dan 1,6 m-mv verwacht. De grondwaterstroming is westzuidwestelijk gericht en het plan ligt niet in een grondwaterbeschermingsgebied.

Oppervlaktewater

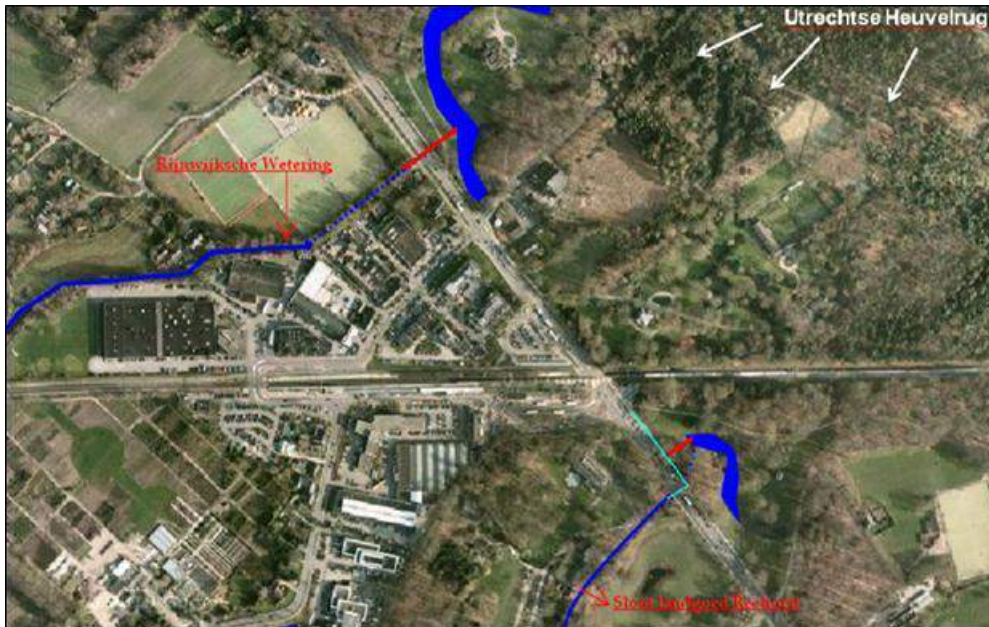
Regionaal gezien ligt het plangebied op de flank van de Utrechtse Heuvelrug. De heuvelrug zelf ligt hoog en kent diepe grondwaterstanden. Op dit gedeelte van de flank en de overgang naar de Kromme Rijn ontspringen allerlei beken en sprengen.

In het noordwesten, ten noorden van het spoor, ontspringt de Rijnwijksche Wetering. Circa 500 m ten westen van het station stroomt de Rijnwijksche Wetering onder het spoor door.

De Rijnwijksche Wetering is in beheer van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De sloot op de grens van het landgoed Reehorst betreft een zaksloot met een afvoermogelijkheid naar de Odijker watergang in beheer van het Hoogheemraadschap.

Een tweetal vijverpartijen ten oosten van de Hoofdstraat / Driebergseweg vangen grondwater afkomstig van de heuvelrug op. De vijverpartijen hebben een afvoer via duikers onder de Hoofdstraat / Driebergseweg naar de Rijnwijksche wetering en naar de sloot op landgoed Reehorst.

Afbeelding 7 Oppervlaktewater situatie



Riolering

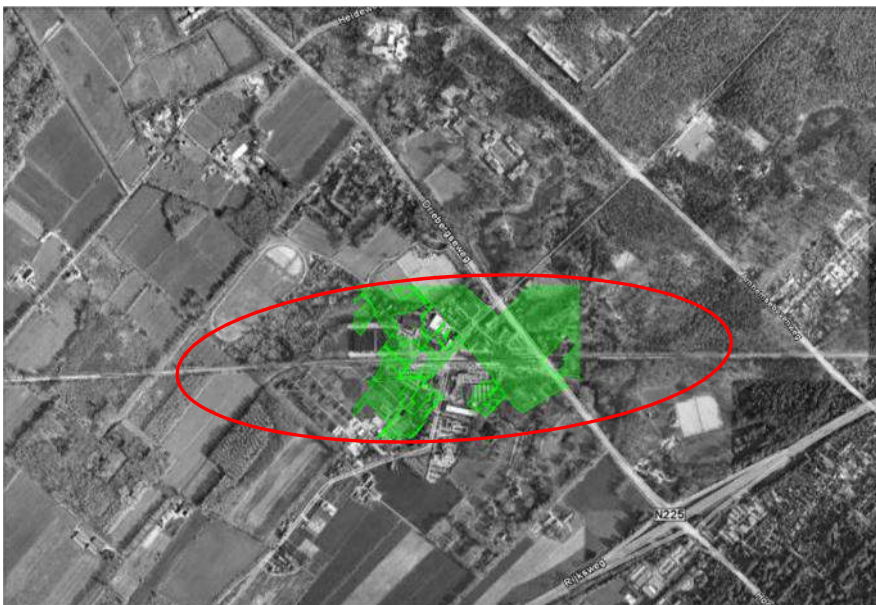
De riolering in de omgeving van het stationsgebied is grotendeels gescheiden gerioleerd. De riolering is voor een deel in beheer van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en voor een deel in beheer van de gemeente Zeist.

6.3 NATUUR

Beschermde gebieden

In of in de nabijheid van het plangebied liggen geen beschermde natuurmonumenten of Natura 2000-gebieden. In Afbeelding 6 is weergegeven hoe het plangebied ligt ten opzichte van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het betreft het EHS gebied Utrechtse Heuvelrug.

Afbeelding 8 Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de omgeving plangebied.



Beschermde soorten

Uit het onderzoek van Van den Bijtel (publicatienummer 200909) en ARCADIS (L4.2.4.1 2010, 2012, 2013) blijkt dat er binnen de plangrens en in de directe nabijheid een groot aantal beschermde soorten flora en fauna voorkomen.

6.4 ARCHEOLOGIE

Uit het archeologisch bureauonderzoek [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, Planstudiefase 2B, L-2.4.5-1 Archeologisch bureauonderzoek, 14 september 2012] blijkt dat in het onderzoeksgebied zijn sporen van bewoning aangetroffen vanaf het Mesolithicum. Deze bewoningssporen zijn o.a. aangetroffen bij het onderzoek naar de verbreding van de A12 en liggen op dekzand. Sporen uit deze periode zijn vrij zeldzaam.

Waarschijnlijk bood het plangebied vanaf het Mesolithicum onderdak aan rondzwervende jager / verzamelaar gemeenschappen die hier tijdelijke jachtkampjes hadden. In het plangebied is een melding gedaan van aardewerkfragmenten uit de IJzertijd. In de prehistorie was het onderzoeksgebied zeer zeker bewoond.

Uit de Romeinse tijd is een enkele vondst bekend in het plangebied. Dit hoeft niet zozeer te betekenen dat er Romeinse vindplaatsen verwacht hoeven te worden: het gaat om aardewerk, en de aanwezigheid van Romeins aardewerk kan ook wijzen op uitwisselingsnetwerken. Dit betekent wel dat er ook uit deze periode bewoningssporen verwacht kunnen worden.

In de Middeleeuwen tot in de Nieuwe tijd werd het onderzoeksgebied intensief gebruikt voor landbouw. Gedurende deze periode is een meer dan 50 centimeter dik pakket humeus zand afgezet. Dit zand is afkomstig uit de potstallen en het opbrengen van plaggen (plaggenbemesting), en hierin kunnen archeologische indicatoren aangetroffen worden. Zo kunnen aardewerkfragmenten, pijpenkoppen en dergelijke voorwerpen als afval mee zijn vervoerd en uitgereden over het land. Het humeuze zand, eerdgronden, conserveert de onderliggende lagen. Als er op het dekzand onder dit pakket vindplaatsen aanwezig zijn, is het dus aannemelijk dat deze in goede staat verkeren.

De Hoofdstraat is conform de beleidsadvieskaart van de gemeente Utrechtse Heuvelrug een oude weg die waarschijnlijk al in de vroege Middeleeuwen bestond (heerweg, via regia). Ondanks deze verwachting zijn er geen waarnemingen of vondstmeldingen uit deze periode aan of dicht langs de weg bekend in Archis. In de Nieuwe Tijd werd het onderzoeksgebied aantrekkelijk voor de bouw van buitenplaatsen, en er liggen enkele van deze buitenplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. Sporen uit deze periode kunnen zich daarom ook zeker ophouden in het plangebied.

In het recente verleden hebben een aantal bodemversturende werkzaamheden plaatsgevonden in het plangebied. Voornamelijk de aanleg van het huidige station zal de archeologie geen goed gedaan hebben.

6.5 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Landschap

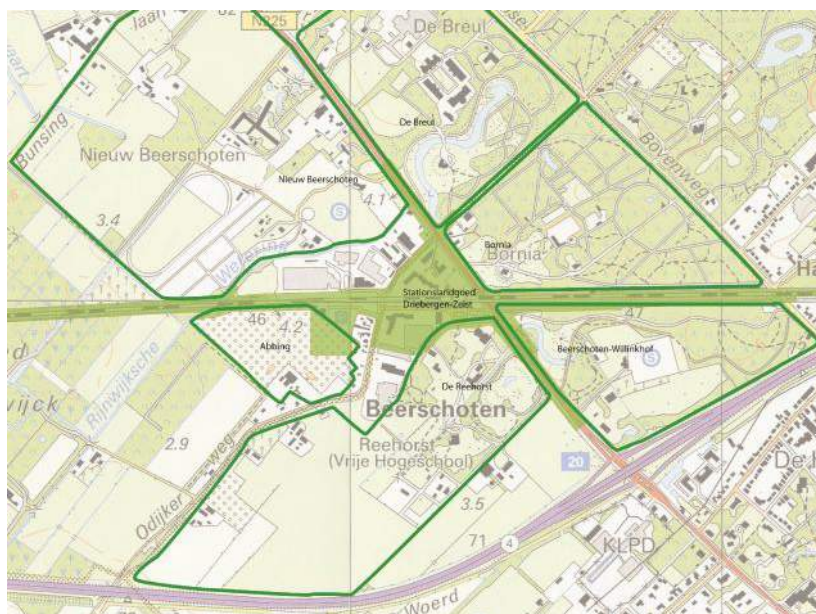
De landschapsstructuur bij Driebergen-Zeist is zeer karakteristiek. Het stationsgebied ligt precies op de overgang van de hoge en droge stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug, en het lage en natte Kromme-Rijng gebied. Deze plekken waren van oudsher geschikt voor bewoning, en zodoende is er een lange reeks van nederzettingen ontstaan langs de Utrechtse Heuvelrug. Het stationsgebied ligt aan de Hoofdstraat, die parallel aan de Heuvelrug loopt. Langs de Hoofdstraat ligt een reeks buitenplaatsen, die onderling verbonden zijn door fijnmazige padenstructuren en zichtlijnen. De karakteristieke landhuizen zijn ingebed in monumentale landgoedbossen, van beuken en eiken. De buitenplaatsen zijn veelal aangelegd in Engelse landschapstijl. Deze wordt gekenmerkt door zichtlijnen, serpentinevijvers, slingerende paden, follies en een glooiend landschap.

De serpentinevijvers bij de landhuizen vangen het kwelwater op dat omhoogkomt van de Heuvelrug. Sprengen en weteringen wateren vervolgens af richting de Kromme Rijn. De Rijnwijkse wetering is een belangrijke watergang vlakbij het station. De Odijkerweg ligt haaks op de Hoofdstraat, en kruist bij het station. Dit is een oude weg die vanaf de Heuvelrug via de Breuillaan naar de Kromme Rijn voert. Het is een karakteristiek bebouwingslint met historische huizen en erven en een agrarisch karakter. Het Kromme-Rijng gebied ligt laag, heeft een ondergrond van rivierklei en is relatief nat. Dit uit zich in de vele sloten, en is zichtbaar in de typische populierenbossen en knotwilgen. De verkaveling is hier blokvormig. De Heuvelrug zelf bestaat uit uitgestrekte bossen, met lange lanen en een dicht netwerk van 'dwaalpaden'. Nabij de Hoofdstraat zijn het met name beukenbossen, verder de Heuvelrug op zijn er veel naaldbossen.

Langs de Hoofdstraat/Driebergseweg ligt een groot aantal landgoederen die onderling verbonden zijn door fijnmazige padenstructuren en zichtlijnen; de Stichtse Lustwarande.

De karakteristieke landhuizen zijn ingebed in monumentale landgoedbossen, van beuken en eiken. De landgoederen zijn veelal aangelegd in Engelse landschapstijl. Deze wordt gekenmerkt door zichtlijnen, serpentinevijvers, slingerende paden, follies en een glooiend landschap. De landgoederen rondom het stationsgebied zijn weergegeven in Afbeelding 9.

Afbeelding 9 Landgoederen rondom station Driebergen-Zeist



Cultuurhistorie

Het stationsgebied is rijk aan objecten met cultuurhistorische waarden. Bij het ontwerp van het station is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Een aantal objecten kan echter niet gehandhaafd worden op de huidige plek. Het merendeel van deze objecten, voornamelijk hekwerken en entreezuilen, kan door kleine verplaatsingen (enkele meters) behouden worden binnen de oorspronkelijke context. Eén object, Driebergseweg 26, kan door een aanpassing aan de gevel behouden worden op de huidige plek. De perronoverkapping en het transformatorhuisje kunnen niet behouden worden op de huidige plek. Het transformatorhuisje zal verplaatst worden naar een nieuwe bestemming. Voor de perronoverkapping worden de mogelijkheden nog uitgewerkt voordat besluitvorming plaatsvindt [ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, L4.2.12-1 Landschap en cultuurhistorie, 14 september 2012].

6.6 VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID

Verkeer/bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het stationsgebied is in theorie ideaal. Het ligt naast het station, alle buslijnen uit alle windrichtingen komen hier samen, het ligt dicht bij de A12 als landelijke verkeersader en het ligt aan de N225 als regionale verkeersader. De N225 is wel de enige toevoerweg, wat het systeem kwetsbaar maakt. Gedurende de ochtend- en avondspits is er file op de N225 rondom het stationsgebied. Hierdoor zijn de bedrijven voor het weg- en busverkeer alsnog moeilijk bereikbaar. De Odijkerweg wordt geregeld gebruikt als alternatieve route om de overweg in de Hoofdstraat vermijden. Deze weg is hier niet op berekend, mede door de slinger met krappe bogen rond de overweg.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid kent twee grote knelpunten: de overwegen in de Hoofdstraat en de Odijkerweg. Met name door filevorming ontstaan gevaarlijke situaties met auto's die op de overweg stil blijven staan. De overweg Arnhemsebovenweg voldoet niet meer aan de huidige inrichtingseisen [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, L2.4.11-1 t/m 6 Rapportage Verkeerskundige advisering].

6.7 GELUID

Vanwege toetsing aan de Wet geluidhinder is reeds onderzoek gedaan naar de huidige situatie en de toekomstige situatie waarbij de voorgenomen ontwikkelingen gerealiseerd zijn. De toekomstige autonome situatie zonder realisatie van de voorgenomen ontwikkelingen is in dat kader niet onderzocht. Relevante geluidsbronnen zijn het spoor en wegverkeerslawaai van de Hoofdstraat/Driebergseweg (N225). [Bronnen: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.2 Akoestisch onderzoek wegeverkeer, 21 oktober 2013].

6.8 LUCHTKWALITEIT

Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om te toetsen of in de toekomstige situatie waarbij de voorgenomen ontwikkelingen gerealiseerd zijn, de luchtkwaliteit in de omgeving van het station Driebergen-Zeist voldoet aan de eisen en grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Relevante bronnen voor luchtkwaliteit zijn wegverkeer en industriële activiteiten. [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.3 Onderzoek Luchtkwaliteit, 21 oktober 2013].

6.9 TRILLINGEN

Ten behoeve van de herontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist zijn de trillingen, veroorzaakt door railverkeer, nader onderzocht in het plangebied. De resultaten van dit onderzoek, inclusief de uitgevoerde metingen en de daarop gebaseerde prognose, zijn gepresenteerd in de rapportage 'Stationsgebied Driebergen-Zeist, L.4.2.7-1 Trillingenpredictie, 3 augustus 2012, Definitief'.

In dit onderzoek is als uitgangspunt aangehouden dat de panden aan de Stationsweg 11, 13 en 15 geamoveerd zullen worden. Echter is er een wijziging opgetreden in de plannen en als gevolg waarvan een klein gedeelte van deze panden worden geamoveerd. Om deze reden is het onderzoek geactualiseerd [Bron: ARCADIS, Rapport Trillingsbeperkende maatregelen, L4.13.4-1, 18 oktober 2013].

6.10 EXTERNE VEILIGHEID

Er is onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige externe veiligheidssituatie ter hoogte van het plangebied zonder dat de voorgenomen activiteit gerealiseerd wordt [Bron: ARCADIS, WP 4.2.1 Veiligheidsonderzoek, 18 oktober 2013].

7

Gevolgen voor het milieu

In Tabel 5 worden de beoordelingscriteria weergegeven uit de EU richtlijn m.e.r. ten aanzien van de kenmerken en het potentiële effect.

Tabel 6 Criteria EU Richtlijn. Criteria t.a.v. de plaats van de activiteit

Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken en het potentiële effect	- Het bereik van het effect. - Grensoverschrijdend karakter. - Orde van grootte en complexiteit van het effect. - Waarschijnlijkheid van het effect. - Duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

Het project heeft geen grensoverschrijdend karakter. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de aard en omvang van de belangrijkste gevolgen van de voorgenomen activiteit rondom het stationsgebied Driebergen-Zeist. Hierbij worden daar waar relevant ook de tijdelijke effecten in beeld gebracht. De effecten zijn beoordeeld aan de hand van de volgende vijf-puntenschaal. De referentiesituatie is de bestaande toestand van het milieu alsmede de verwachte ontwikkelingen indien de voorgenomen activiteit niet gerealiseerd wordt.

Score	Toelichting
--	Zeer negatief ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	Licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie
0	Neutraal
0/+	Licht positief ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief ten opzichte van de referentiesituatie
++	Zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie

7.1 BODEM EN WATER

Bodemkwaliteit

Voor deelgebieden binnen het plangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. Enkele van deze onderzoeken zijn verouderd. Ten behoeve van het bestemmingsplan wordt één integraal bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie(s).

Mochten er verontreinigingen aanwezig zijn in het gebied die een risico vormen voor de volksgezondheid dan worden deze voorafgaand aan de realisatie gesaneerd. Om deze reden zijn de effecten licht positief beoordeeld aangezien dit een verbetering van de situatie ten aanzien van de bodemkwaliteit geeft. De effecten beperken zich tot het plangebied.

Effect op het watersysteem

Dit onderzoeksrapport beschrijft het doorlopen watertoetsproces. Het eindproduct is een waterhuishouding- en rioleringsplan met waterparagraaf voor in het bestemmingsplan. De betrokken partijen bij het watertoetsproces zijn Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden, gemeente Zeist, gemeente Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht en ProRail.

De riolering (o.a. Odijkerweg) blijft behouden. De afvoerlocaties van het hemelwater blijven behouden. De afvoer op de Rijnwijkse Wetering en de Odijkerwatergang nemen in volume af. Compenserende maatregelen aan berging zijn niet noodzakelijk. De afvoer op de huidige zaksloot op deels het landgoed Reehorst neemt toe. De piekbelasting op de sloot neemt door de tussenkomst van een waterkelder af, het volume aan waterafvoer neemt vanaf buien > 4 mm toe. Het effect is neutraal (0) beoordeeld.

Verdrogings- en vernattingseffecten

Door ARCADIS is de invloed van de verdiepte constructie op de grondwaterstanden (verdroging /vernatting) in de omgeving onderzocht. Conclusie is dat er geen vernattend of verdrogend effect zal optreden zodra de tunnelbak is gerealiseerd. Tijdens de uitvoering zijn wel effecten te verwachten. Afhankelijk van de uitvoeringsmethode, uitvoeringsperiode en de gevoeligheid van de bomen zijn maatregelen noodzakelijk. Als de bemaling buiten het groeiseizoen plaats vindt is de invloed op de bomen nagenoeg afwezig. Tijdens het groeiseizoen zullen op basis van monitoring maatregelen geformuleerd worden om negatieve effecten te voorkomen. Aangezien de effecten enkel tijdens de uitvoering aanwezig zijn, zullen de maatregelen dienen om verlaging te compenseren. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

7.2 NATUUR

Effecten op beschermde gebieden

Voor het aspect natuur wordt ten aanzien van beschermde gebieden gekeken naar de volgende aspecten:

- Beschermde natuurmonumenten.
- Natura 2000-gebieden.
- Ecologische hoofdstructuur (EHS)

[Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.4.-1, rapport natuur, november 2013].

Beschermde natuurmonumenten

Uit de gebiedsanalyse op basis van de verschillende digitaal te raadplegen kaarten blijkt niet dat er aantasting is van prioritair gebieden (beschermde natuurmonumenten, aangewezen door de provincie Utrecht).

Natura 2000-gebieden

Daarnaast blijkt ook niet dat er een aantasting is Natura 2000-gebieden (voorheen genaamd beschermde natuurgebieden). Deze liggen niet in de directe nabijheid van de planlocatie. Significante effecten op Natura 2000-gebieden zijn ook niet te verwachten, vanwege de afstanden van gebieden tot de planlocatie.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het project tast de ecologische hoofdstructuur aan. Uit de toetsing van het EHS beleid blijkt dat er een aantasting is van EHS gebied en dat hiervoor een compensatieplicht geldt. Inclusief verplichte kwaliteitstoelag, komt dit neer op circa 8.636 m². Omdat het vanuit dit project gaat om een klein oppervlakte aan directe oppervlakteaantasting is gekozen voor het 'nee, tenzij' principe, in plaats van een saldobenadering (eerder toe te passen bij grootschalige oppervlakte aantasting van EHS gebied). Het doorlopen van deze procedure (via de Beslisboom) laat zien dat er voldaan wordt aan de doelstellingen hierin en dat er een maatschappelijk belang aantoonbaar is en dat er geen reële alternatieven voor de plannen elders haalbaar zijn. De effecten zijn zeer negatief (--) beoordeeld.

Mitigatie en compensatie

Dit betekent dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS gebied in te richten, inclusief een oppervlakte-toelag. De herinrichtingsvisie van het gebied is beschreven in het mitigatie-compensatieplan en voldoet aan de belangrijkste eisen vanuit het EHS beleid; behoud robuustheid, ontwikkeling van de regionaal kenmerkende UNAT's, behoud aaneengesloten karakter van EHS ter plekke [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, Mitigatie/Compensatieplan Flora- en faunawet & ecologische hoofdstructuur, november 2013]. De effecten na compensatie zijn neutraal (0) beoordeeld.

De gekozen locatie voor de EHS compensatie vormt tevens een versterking van de aaneengeslotenheid van de EHS op breder gebiedsniveau; de EHS strook wordt namelijk aangesloten met het EHS compensatie gebied uit een ander project (verbreding A12, initiatief van Rijkswaterstaat), waarbij een ecotunnel is aangelegd zodat verspreiding van soorten vanuit het Kromme Rijngebied mogelijk wordt. De aansluiting vanuit het infraproject hierop biedt kansen voor soorten zich verder te verspreiden via de Reehorst, Beerschoten en Bornia.

Effecten op beschermde soorten

Op basis van natuurwaardenonderzoeken en literatuurstudie is in beeld gebracht welke (relevante) beschermde en bijzondere natuurwaarden er voorkomen in het gebied en zijn de effecten van de voorgenomen ingrepen op beschermde natuurwaarden getoetst aan de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. De effecten zijn negatief (-) beoordeeld zonder mitigatie en compensatie.

Mitigatie en compensatie

Gedurende het proces in de planvorming hebben diverse kleine planaanpassingen ervoor gezorgd dat enkele negatieve effecten niet optreden (zoals de kap van een boom waar vleermuizen in huizen). Deze planaanpassingen zijn verwerkt in de eindtoetsing.

Indien er sprake is van het overtreden van verbodsbepalingen is aangegeven of, en zo ja welke (nader uit te werken) mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden, om deze overtredingen te voorkomen. Met het treffen van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten voorkomen en worden de verbodsbepalingen niet overtreden.

Uit het eindoordeel met betrekking tot de Flora- en faunawet kan worden ingeschat dat er geen overtredingen van verbodsbepalingen in het kader van de Flora- en faunawet optreden, zolang de voorgestelde mitigerende maatregelen (te treffen om effecten op beschermde soorten te voorkomen) worden getroffen. Ter goedkeuring van de voorgestelde mitigerende maatregelen en vanwege de niet te voorkomen overtredingen inzake het vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen is het aanvragen van een ontheffing onvermijdelijk (gevolg van huidige interpretatie Flora- en faunawet, in afwijking tot de interpretatie van 2012). Deze aanvraag wordt ingediend bij het ministerie van EZ (via Dienst Regelingen).

De mitigerende maatregelen zijn beschreven in het Mitigatie/compensatieplan Flora- en faunawet & Ecologische Hoofdstructuur (november 2013). De effecten na mitigatie en compensatie zijn neutraal (0) beoordeeld.

7.3 ARCHEOLOGIE

Op grond van de resultaten van het verkennend booronderzoek [Bron: ARCADIS] wordt geconcludeerd dat op enkele locaties vervolgonderzoek nodig is.

Voor enkele stroken langs het spoor, de Driebergseweg en de Hoofdstraat wordt vervolgonderzoek aanbevolen. Voor de Driebergseweg en de Hoofdstraat is de aanbeveling dat er kleine haaks op de weg georiënteerde sleuven worden gegraven die inzicht in de weg en haar voorgangers kan geven. Mogelijk kan dit onderzoek gecombineerd worden met de werkzaamheden ten behoeve van het verleggen van kabels en leidingen.

Voor het terrein van het landgoed De Reehorst, op de locaties waar een eslaag is aangetroffen en waar sprake is van een deels intact restant van de eslaag of bouwvoor wordt aanbevolen vervolgonderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven.

Uitgangspunt voor de aanbevelingen is dat alleen vervolgonderzoek nodig is indien er kans is op verstoring. Op terreinen waar geen verstoring plaats zal vinden is vervolgonderzoek niet vereist. Het benodigde vervolgonderzoek op de locaties waar dat nodig is wordt uitgevoerd voorafgaand aan de realisatiewerkzaamheden.

De implementatie van deze aanbevelingen is afhankelijk van het oordeel van het bevoegd gezag, het college van B&W van de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist.

De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

7.4 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

Landschap

Omdat het stationsgebied zich in de landgoederenzone Stichtse Lustwarande bevindt, ligt het voor de hand om de ontwerpelementen en kwaliteiten hiervan toe te passen en te versterken in de stationsomgeving. Het concept van het ontwerp stationsomgeving is 'stationslandgoed'. Een landgoed is een duurzaam onderdeel van het landschap, dat generaties lang beleefd wordt en door de tijd heen steeds mooier wordt. Het station ligt centraal tussen monumentale landgoederen en buitenplaatsen, en vormt een verbindende schakel in de Stichtse Lustwarande. Door het hele stationsgebied als landgoed te benaderen, ontstaat er een naadloze overgang en zorgvuldige inpassing van station naar omgeving. Hiervoor zijn ontwerpelementen uit de Engelse landschapstijl toegepast, de stijl die typerend is voor de Lustwarande. Vijf belangrijke elementen zijn zichtlijnen, boomgroepen, reliëf, waterpartijen en slingerpaden.

De zichtlijnen verbinden het station met de omringende landgoederen, en moeten zorgen voor herkenbaarheid van het station. Een belangrijke zichtlijn ligt tussen het station en de theekoepel van Beerschoten. Andere zichtlijnen zijn de Hoofdstraat als doorgaande lijn, en zichten onder het spoor door op het stationsplein. Het busstation is zo gepositioneerd dat er directe zichtlijnen vanaf de aankomst van de treinreizigers op de voorkanten van de bussen zijn.

Een zeer belangrijk element van een landgoed zijn de bomen. De groenstructuur van het stationslandgoed bestaat uit groepen van grote monumentale bomen op de overgang van bestaande landgoederen en het stationslandgoed. Direct rond het station staan boomgroepen met lichtere boomkronen: acacia's. Er worden bomen met een lange levensduur toegepast als eik, beuk en kastanje voor de boompartijen. Naast de zware en lichte boomgroepen is er een laag van bloeiende sierheesters met landgoedallure zoals magnolia's. Waar mogelijk worden bestaande bomen verplant en ingepast in het nieuwe stationslandgoed.

De vormtaal van het stationslandgoed is de vloeiende lijn. Hierdoor wordt het landgoed verweven met de omgeving, en lopen de slingerpaden vanuit bijvoorbeeld Beerschoten door in het stationslandgoed. Het busstation is zo ingepast dat er zoveel mogelijk ruimte voor bomen is, en een veilige en overzichtelijke route is voor de reiziger. Vanuit het station is er een doorgaande autovrije voetgangerszone richting de Kiss&Ride enerzijds en het busstation anderzijds. De fietsenstalling ligt aan de hoofdfietsroute. De paden en pleinen zijn verhard met natuursteen, voor een duurzame en natuurlijk uitziende inrichting met landgoed-allure.

De afwatering van het stationsgebied is zichtbaar gemaakt door het water via een bovengrondse goot richting een vijverbassin te leiden. Deze stroom en vijver hebben de typische serpentinevorm, zoals die in de landgoederen gebruikelijk is. De stroom begeleidt de reiziger en vormt een functionele scheiding tussen fietspad en voetgangers. Het vijverbassin reflecteert het zonlicht onder sporen, waardoor deze ruimte op een natuurlijke en duurzame manier extra aangelicht wordt.

Reliëf is typerend voor landgoederen in de Lustwarande, en voor de Utrechtse Heuvelrug. In het stationslandgoed ontstaat reliëf doordat het stationsplein en de onderdoorgang sterk verdiept liggen. De hoogteverschillen worden waar mogelijk op vloeiende wijze overbrugd, door glooiende grashellingen of brede trappen. De insnijding in de Heuvelrug door de verdiepte Hoofdstraat wordt beleefbaar gemaakt door natuurstenen keermuren, waar plaatselijk water langs sijpelt, alsof het grondwater omhoog komt. Hierdoor kan er ook een specifieke vegetatie ontwikkelen.

Vanwege de aandacht voor landschappelijke inpassing zijn de effecten op landschap neutraal (0) beoordeeld.

Cultuurhistorie

De verbreding van het spoor, de aanleg van het verdiepte stationsplein en de verdiepte onderdoorgang van de Hoofdstraat beïnvloeden de randen van de buitenplaatsen De Reehorst, Beerschoten-Willinkhof, Bornia en de Breul. Het ontwerp is bewust zo compact mogelijk gehouden om deze beïnvloeding minimaal te laten zijn. De verbreding van de Hoofdstraat gebeurt volledig in westelijke richting om het monumentale Beerschoten-Willinkhof en Bornia maximaal te ontzien. De kenmerken van de buitenplaatsen van de Stichtse Lustwarande, namelijk de samenhang tussen huis, eventuele bijgebouwen, tuin of park, paden, vijvers en bijbehorende zichtlijnen, vormen steeds het uitgangspunt voor ruimtelijke kwaliteit.

Voor de inpassing van de cultuurhistorische objecten zijn verschillende opties onderzocht. Onderstaand volgt het advies.

1. Inpassing perronkap

Door de verbreding van het spoor en het maken van de verlaagde spooronderdoorgang kan de perronoverkapping niet gehandhaafd worden op de huidige plek. Daarvoor moet de perronoverkapping in zijn geheel gedemonteerd en verwijderd worden. Het is de wens de perronoverkapping te behouden en

in te passen in het nieuwe station. Behoud van de historische detaillering van houten dak en daklijsten is hierbij een voorwaarde.

Er zijn verschillende opties onderzocht voor inpassing van de perronoverkapping in het nieuwe stationsgebied. Gezien de wens om de overkapping als geheel terug te plaatsen op het perron, is de volgorde van de onderzochte opties:

- Optie 1. Perronoverkapping als volledig element hergebruiken als nieuwe stationsoverkapping boven de onderdoorgang
- Optie 2. Perronoverkapping als volledig element herplaatsen naast de nieuwe stationsoverkapping
- Optie 3. De perronoverkapping een nieuwe bestemming geven binnen het stationsgebied

Gezien de status als gemeentelijk monument en de wens om de overkapping als geheel terug te plaatsen op het perron zijn verschillende opties onderzocht voor inpassing van de perronoverkapping in het nieuwe stationsgebied. Dit bestemmingsplan maakt hergebruik door herbouw, restauratie en conservering van de perronkap mogelijk.

2. Inpassing transformatorhuisje als chauffeursvoorziening of "eco-folly"

Het hergebruik van het transformatorhuisje als chauffeursvoorziening is een mogelijkheid. Er zal een ingrijpende verbouwing nodig zijn. Het huisje heeft in de huidige staat een volledig gesloten karakter.

Het transformatorhuisje heeft een aantrekkelijke vorm en vanwege het gesloten karakter ook een geheimzinnige uitstraling. Het zou daarom goed kunnen fungeren als eco-folly ('nutteloos' bouwwerk, typerend voor 19^e eeuwse landgoederen) in de landgoederenomgeving.

Het gesloten karakter van het gebouw in combinatie met de dakoverstekken en dakpannen, maakt het tevens zeer geschikt als schuilplaats voor allerlei dieren, zoals vleermuizen, uilen of zwaluwen. Hiervoor zijn lichte aanpassingen nodig aan het gebouw, maar die geen invloed hebben op de huidige uitstraling. De locatie is wel essentieel. Vanwege de ecologische functie moet het een rustige plek zijn in de buurt van bomen. Als folly moet het gebouw interessante zichtlijnen creëren, en onderdeel uitmaken van een landgoedensemble. Het locatievoorstel is in de 'overtuin' van buitenplaats Bloemenheuvel. De buitenplaats Bloemenheuvel is in het verleden aangetast door de aanleg van de A12 en recentelijk door de verbreding van de A12. Het gebied is een zoeklocatie voor boscompensatie door Rijkswaterstaat en is tevens onderdeel van de compensatiezone van de Ecologische Hoofdstructuur van het Infra-project. In een integraal herstelplan voor de overtuin zou de folly een nieuwe betekenis kunnen krijgen op landschappelijk, cultuurhistorisch en ecologisch vlak. De wijze van verplaatsen van het object moet nog uitgewerkt worden: in zijn geheel verplaatsen of demonteren en opnieuw opbouwen.

3. Inpassing tuin en open serre Driebergseweg 26

Het voorstel is om de serre een aantal meters naar links te verplaatsen, tegen dezelfde gevel waarin een extra deur kan worden aangebracht. Hierdoor blijft het karakter van het huis behouden, en kan het fiets/voetpad om het huis heen lopen.

De twee grote beuken worden opgenomen in een korte middenberm in het fietspad. Hierdoor blijft het visuele ensemble van huis met bomen behouden. Het sierhekwerk wordt verplaatst langs het voetpad.

4. Inpassing waardevolle objecten in stationsgebouw

Het ijzeren sierhekwerk en de gedenksteen kunnen goed behouden worden. In de DO-fase (definitief ontwerp) van het infra-project wordt een geschikte locatie gezocht om deze elementen in te passen.

Inpassing in het nieuwe stationsgebied en behoud is hierbij uitgangspunt.

5. Overige cultuurhistorische elementen in stationsgebied

Het uitgangspunt van de aansluiting van het stationsgebied op de omringende landgoederen en buitenplaatsen is het behoud en het herkenbaar houden van de entrees. Waar mogelijk blijven de entrees op de huidige locatie gehandhaafd. Indien verplaatsing noodzakelijk is worden cultuurhistorische objecten als hekwerken of poorten mee verplaatst binnen het landgoed of buitenplaats. De context van de buitenplaats is hierbij steeds bepalend.

Door de insteek van het behoud van de cultuurhistorisch waardevolle elementen zijn de effecten neutraal beoordeeld (0).

7.5 VERKEER EN VERKEERSVEILIGHEID

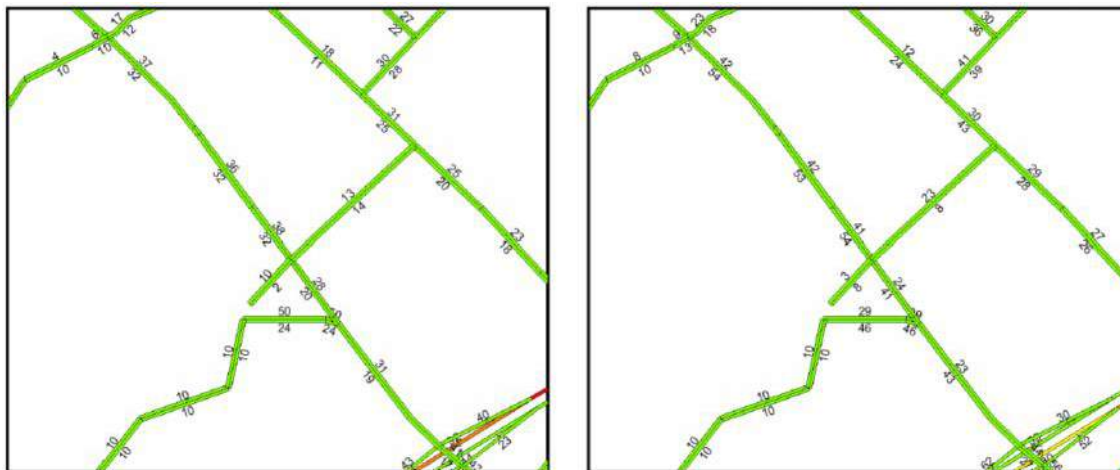
Bereikbaarheidseffecten

De I/C waarde is de verhouding van de intensiteit en de capaciteit op een wegvak.

Dit is een maat voor de kans op congestie en doorstromingsproblemen. Een hoge I/C waarde betekent een grotere kans op congestie. Een I/C waarde van 1 betekent dat er evenveel voertuigen per uur rijden als dat de capaciteit groot is. Bij een lagere IC waarde dan 1 is te verwachten dat er congestieverschijnselen optreden.

Als vuistregel wordt de grens gehanteerd dat een I/C waarde boven de 0,80 (of 80%) kan leiden tot verstoringen in het verkeersbeeld en congestie. In Afbeelding 10 zijn de I/C Waarden van de ochtendspits en de avondspits weergegeven. In het studiegebied zijn de I/C waarden laag. In de restdag zijn de intensiteiten en dus de I/C waarden lager. De waarden die hier gegeven zijn, zijn exclusief het P&R verkeer [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Ziest, L2.4.11-1t/m6 Rapportage Verkeerskundige Advisering, 15 augustus 2012].

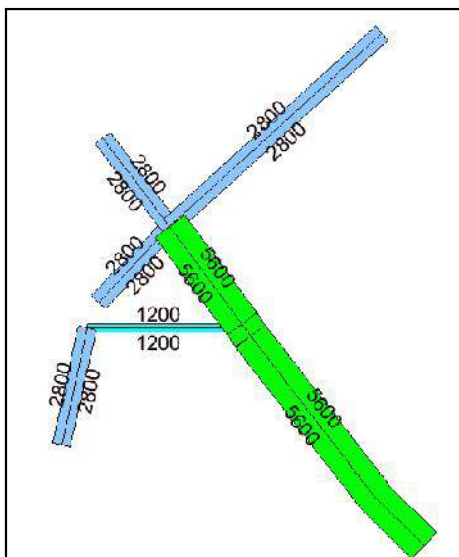
Afbeelding 10 I/C waarden ochtendspits (links) en avondspits (rechts) exclusief P&R.



Omdat de I/C-verhouding afneemt ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een verbetering van de bereikbaarheid van het station Driebergen-Zeist. De effecten zijn daarom zeer positief beoordeeld (++).

Vanwege de lage I/C waarden is er nog ruimte voor het toevoegen van de intensiteiten voor P&R. Op de Hoofdstraat en de Driebergseweg leidt het toevoegen van de P&R niet tot problemen. De capaciteit van de Stationsweg is met 1200 mvt/2uur een stuk lager, dit is in afbeelding 11 weergegeven. Door de toename van het P&R verkeer komt de I/C waarde op de Stationsweg rond de 0,75 te liggen. De capaciteit is in het

statisch model laag. Gezien het feit dat de Stationsweg binnen het project de functie van de Odijkerweg overneemt en wordt heringericht, is te verwachten dat de capaciteit van de weg toeneemt.



Afbeelding 11 Capaciteit van de weg 2020 VRU2.1.

I/C waarden zijn een statische benadering van doorstroming op wegen. De daadwerkelijke doorstroming wordt bepaald door de afwikkeling op kruispunten. In deze rapportage wordt hier verder op ingegaan en wordt met een dynamisch model getoetst of de infrastructuur (wegen en kruispunten) voldoende capaciteit bezitten om het verkeer voldoende af te wikkelen.

Verkeersveiligheid

De twee grote knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid zijn de overwegen in de Hoofdstraat en de Odijkerweg. Door het aanleggen van een ongelijkvloerse kruising tussen de Hoofdstraat en de nieuwe sporen verbetert de verkeersveiligheid. De overweg Odijkerweg wordt opgeheven en de weg wordt in de toekomstige situatie aangesloten via de Stationsweg op de Hoofdstraat. Door het oplossen van deze verkeersveiligheidsknelpunten verbetert de situatie ter plaatse. De effecten zijn daarom zeer positief (++) beoordeeld.

7.6 GELUID

In het akoestisch onderzoek is getoetst of in de toekomstige situatie sprake is van overschrijdingen van de geluidsnormen. In het onderzoek is getoetst aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Verder is bij overschrijdingen van grenswaarden onderzocht of en op welke wijze er alsnog aan de wet voldaan kan worden. Voor het aspect geluid is gekeken naar wegverkeerslawaaai en railverkeerslawaaai.

Wegverkeerslawaaai

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ten gevolge van de fysieke wijzigingen van de Driebergseweg/Hoofdstraat bij 4 woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er sprake is van een toename ten opzichte van de grenswaarde van 1,5 dB of meer. Omdat de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen activiteit toeneemt zijn de effecten op wegverkeerslawaaai voor mitigatie negatief beoordeeld (-).

Mitigerende maatregelen

Omdat er sprake is van een reconstructie zijn maatregelen afgewogen. Maatregelen zijn afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Uit het onderzoek naar maatregelen volgt dat het doelmatig is om ter hoogte van de woningen Driebergseweg 18, 20 en 20A over een lengte van 225 m een geluidarm wegdek van het type dunne deklagen B toe te passen. Met deze maatregel worden niet alle reconstructies weggenomen. De reconstructie bij de woning Driebergseweg 20A wordt wel weggenomen. Het toepassen van aanvullende maatregelen in de overdracht zoals schermen/wallen is mede vanwege landschappelijke aard niet wenselijk en mogelijk.

Met toepassing van de doelmatige maatregel dunne deklagen B moet voor drie woningen een hogere waarde worden aangevraagd. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden. Bij de aanvraag van hogere waarden moet getoetst worden aan de 'Beleidsregel hoger waarden Wgh' van de gemeente Zeist. De onderbouwing hiervoor is opgenomen in dit rapport. Gezien de hoogte van de gecumuleerde geluidbelastingen zal voor alle drie de woningen aanvullend onderzoek naar gevelmaatregelen nodig zijn [Bron, ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.2 Akoestisch onderzoek wegverkeer, 21 oktober 2013].

Railverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er ten gevolge van de fysieke wijziging van de spoorlijn Utrecht – Arnhem (aangeduid met traject 351 volgens de Regeling zonekaart spoorwegen) ter hoogte van station Driebergen - Zeist sprake is van een 'wijziging spoor' [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.2. Akoestisch onderzoek Railverkeer, 27 juni 2012]. Binnen het onderzoeksgebied zijn tevens 53 saneringswoningen gelegen. De toename ten gevolge van de fysieke wijziging bedraagt circa 3 dB. Omdat de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen activiteit toeneemt, zijn de effecten op railverkeerslawaaï voor mitigatie negatief beoordeeld (-).

Mitigerende maatregelen

Omdat er sprake is van een 'wijziging spoor' zijn maatregelen afgewogen. Maatregelen zijn afgewogen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

Uit het onderzoek naar maatregelen volgt dat het doelmatig is om ter hoogte van het station over een lengte van 320 m (km 46.175 tot km 46.495) raildempers toe te passen voor de buitenste passeerspooren, aan de noordzijde een akoestisch absorberend scherm te plaatsen van 94 m lang (km 46.314 tot km 46.408) en 1m hoog BS (bovenkant spoorstaaf) en aan de zuidzijde een akoestisch absorberend scherm te plaatsen van 36 m lang (km 46.316 tot km 46.352) en 1m hoog BS (bovenkant spoorstaaf). Daarnaast blijkt dat het doelmatig is om ter hoogte van de overweg van de Arnhemse Bovenweg voor beide sporen binnen de gehele zichthoek van 825 m (km 46.964 tot 47.789) raildempers toe te passen. Ter plaatse van de overweg Arnhemse Bovenweg (lengte circa 26 m) kunnen geen raildempers worden toegepast. De totale lengte waarover raildemper wordt toegepast wordt daardoor 799 m (825 – 26 = 799 m).

Met toepassing van de doelmatige maatregelen moet nog wel een hogere waarde worden aangevraagd voor de 53 saneringswoningen en voor 9 woningen waar de 'wijziging spoor' niet geheel weggenomen wordt. De maximale ontheffingswaarde van 71 dB wordt met toepassing van de doelmatige maatregelen nergens overschreden. Uitgaande van een vereiste minimale gevelwering van 20 dB conform het Bouwbesluit, zal voor de saneringswoningen (grenswaarde voor het binnenniveau van 43 dB voor saneringswoningen) met een hogere waarde van meer dan 63 dB onderzoek naar aanvullende gevelmaatregelen verricht moeten worden. Voor de overige woningen waarvoor vanwege 'wijziging spoor' een hogere waarde moet worden aangevraagd geldt een grenswaarde voor het binnenniveau van

35 dB. Uitgaande van een vereiste minimale gevelwering van 20 dB conform het Bouwbesluit, zal voor deze woningen met een hogere waarde vanaf 55 dB onderzoek naar aanvullende gevelmaatregelen verricht moeten worden. Er moeten voor in totaal 17 woningen (9 woningen waarvoor vanwege 'wijziging spoor' een hogere waarde moet worden aangevraagd en 8 saneringswoningen) aanvullend onderzoek naar gevelmaatregelen worden uitgevoerd.

Wanneer de mitigerende maatregelen worden toegepast worden de effecten licht negatief beoordeeld (0/-) aangezien er nog steeds sprake is van een toename van de geluidbelasting. Er blijft dus resthinder bestaan.

Parkeergarage

Er is geen wettelijk kader beschikbaar voor de toetsing van geluidbelasting als gevolg van parkeergarages. In opdracht van ProRail is een geluidsonderzoek uitgevoerd om te toetsen of de geplande parkeergarage, in het ontwikkelingsgebied van het station Driebergen-Zeist voldoet aan de grenswaarden uit het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim). Daarnaast heeft het onderzoek als doel het aantonen dat de voorgenomen ontwikkelingen voldoen aan het beginsel van een 'goede ruimtelijke ordening op basis van de Wro'. De conclusie van dit onderzoek is dat de optredende geluidsniveaus (LAr, LT en LAmax) ten gevolge van de parkeergarage voldoen aan de gestelde geluidsnormen in het Barim. Ook het optredende geluidsniveau vanwege de verkeersaantrekkende werking voldoet aan de voorkeursgrenswaarde uit de circulaire van 29 februari 1996 [Bron: ARCADIS, WP.4.2.2 Geluidsonderzoek parkeergarage, 21 oktober 2013]. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

7.7 LUCHTKWALITEIT

In het luchtkwaliteitsonderzoek is getoetst of in de toekomstige situatie de luchtkwaliteit in de omgeving van het station voldoet aan de eisen en grenswaarden uit de wet milieubeheer [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, WP 4.2.3 Onderzoek Luchtkwaliteit, 21 oktober 2013 & WP 4.3.2 Luchtkwaliteitsonderzoek parkeergarage 18 oktober 2013]].

Wegverkeer

Uit de berekeningen van de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtkwaliteit in de stationsomgeving Driebergen-Zeist na de voorgenomen wijzigingen, blijkt dat voor beide onderzochte peiljaren de jaargemiddelde concentraties voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) onder de grenswaarden blijven. Daarnaast blijkt ook dat het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ en de van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀ onder de wettelijke eisen liggen. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

Railverkeer

De bijdrage van het railverkeer aan de luchtkwaliteit blijkt uit de berekeningen gering te zijn. De jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) blijft in het hele onderzoeksgebied onder de grenswaarde en ook het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie blijft onder de wettelijke eis. De effecten zijn om deze reden neutraal beoordeeld (0).

Parkeergarage

In opdracht van ProRail is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd om te toetsen of geplande parkeergarage in het ontwikkelingsgebied van het station Driebergen-Zeist voldoet aan de eisen en grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Daarnaast heeft het onderzoek als doel het aantonen dat de

voorgenomen ontwikkelingen voldoen aan het beginsel van een 'goede ruimtelijke ordening op basis van de Wro'. Ook indien er geen sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarden kunnen gezondheidseffecten optreden. Vanuit dat perspectief dient te worden gezien of de voorgenomen ontwikkelingen geen sterke verslechtering van de luchtkwaliteit te weeg brengen en in hoeverre de voorziene uitvoering en inrichting van het plan optimaal zijn.

Op basis van gegevens uit andere werkpakketten zijn rekenmodellen opgesteld om de emissies en concentraties te berekenen voor de maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en benzeen (C₆H₆) ten gevolge van de parkeergarage.

Uit het onderzoek volgt dat de concentratietoename van NO₂ en PM₁₀ zeer gering is. De toename van deze stoffen zijn niet in betekenende mate en hoeven niet getoetst te worden aan de Wet milieubeheer. Ook de bijdrage van C₆H₆ is gering. De berekende jaargemiddelde concentratie C₆H₆ voldoet ruimschoots aan de wettelijke grenswaarde.

De conclusie van dit onderzoek is dat het project niet leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden en daarmee voldoet het project aan de Wet milieubeheer (art. 5.16 lid 1 sub a Wm) [Bron: ARCADIS, WP 4.2.3 Luchtkwaliteitsonderzoek parkeergarage, 18 oktober 2013]. De effecten zijn neutraal (0) beoordeeld.

7.8 TRILLINGEN

Op basis van het rapport 'Stationsgebied Driebergen-Zeist L4.2.7-1 Trillingenpredictie', is geconcludeerd dat in de bebouwing aan de Stationsweg 11, 13 en 15 in de toekomstige situatie mogelijk hinder voor personen kan optreden.

Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt geconcludeerd dat het aspect trillingen, met uitzondering van de te handhaven delen van de panden aan de Stationsweg 11, 13 en 15 geen belemmering vormt voor de herontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. Voor de te handhaven delen van de panden aan de Stationsweg 11, 13 en 15 worden geen maatregelen getroffen, omdat deze niet als doelmatig worden beoordeeld. De effecten als gevolg van trillinghinder zijn om deze reden neutraal beoordeeld (0).

7.9 EXTERNE VEILIGHEID

Met betrekking tot externe veiligheid levert het incidenteel transport van gevaarlijke stoffen over de N225 geen risico's op voor de aanwezige voorzieningen in het stationsgebied Driebergen-Zeist. De olietransportleiding levert in principe ook geen risico's op, alleen bij eventuele graafwerkzaamheden en/of verlegging van de leiding [Bron: ARCADIS, WP 4.2.1 Veiligheidsonderzoek, 18 oktober 2013]. De aanwezige bedrijven leveren ook geen risico's op voor de aanwezigen in het stationsgebied Driebergen-Zeist. De effecten zijn neutraal beoordeeld (0).

8

Samenvatting en conclusie

8.1 SAMENVATTING

In tabel 7 zijn de effectscores voor de verschillende thema's samengevat. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de effectscores zonder mitigerende maatregelen en effectscores met mitigerende maatregelen. Na de tabel volgt een toelichting op de criteria waarop effecten optreden. Bij het criterium wordt aangegeven of het een tijdelijk effect (T) of een permanent effect betreft (P). De effecten zijn niet grensoverschrijdend.

Tabel 7 Samenvatting effectscores

Thema	Criterium	Effectscore (zonder mitigerende maatregel)	Effectscore (met mitigerende maatregel)
Bodem en water	Effecten op bodemkwaliteit (P)	0/+	0/+
	Verdrogings- en vernattingseffecten (T)	0	n.v.t.
	Effecten op watersysteem (P)	0	n.v.t.
Natuur	Effecten op beschermde gebieden (P)	--	0
	Effecten op beschermde soorten (T/P)	-	0
Archeologie	Aantasting archeologische waarden (P)	0	0
Landschap en cultuurhistorie	Aantasting landschap (P)	0	n.v.t.
	Aantasting cultuurhistorische waardevolle elementen (P)	0	n.v.t.
Verkeer en verkeersveiligheid	Bereikbaarheid (P)	++	n.v.t.
	Verkeersveiligheid (P)	++	n.v.t.
Geluid	Wegverkeerlawaaï (P)	-	0/-
	Railverkeerlawaaï (P)	-	0/-
	Parkeren (P)	0	n.v.t.
Luchtkwaliteit	Wegverkeer (P)	0	n.v.t.
	Railverkeer (P)	0	n.v.t.

Thema	Criterium	Effectscore (zonder mitigerende maatregel)	Effectscore (met mitigerende maatregel)
	Parkeren (P)	0	n.v.t.
Trillingen	Trillinghinder (P)	0	0
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico(P)	0	0
	Groepsrisico (P)	0	0

Bodem en water

Bodemkwaliteit

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie(s). Mochten er verontreinigingen aanwezig zijn in het gebied die een risico vormen voor de volksgezondheid dan worden deze voorafgaand aan de realisatie gesaneerd. Om deze reden zijn de effecten licht positief (0/+) beoordeeld aangezien dit een verbetering van de situatie ten aanzien van de bodemkwaliteit geeft.

Natuur

Effecten op beschermde gebieden

Het project tast de ecologische hoofdstructuur (EHS) aan. Uit de toetsing van het EHS beleid blijkt dat er een aantasting is van EHS gebied en dat hiervoor een compensatieplicht geldt. Inclusief verplichte kwaliteitstoelage, komt dit neer op circa 8.636 m². Omdat het vanuit dit project gaat om een klein oppervlakte aan directe oppervlakteaantasting is gekozen voor het 'nee, tenzij' principe, in plaats van een saldobenadering (eerder toe te passen bij grootschalige oppervlakte aantasting van EHS gebied). Het doorlopen van deze procedure (via de Beslisboom) laat zien dat er voldaan wordt aan de doelstellingen hierin en dat er een maatschappelijk belang aantoonbaar is en dat er geen reële alternatieven voor de plannen elders haalbaar zijn. De effecten voor mitigatie en compensatie zijn zeer negatief (--) beoordeeld.

Dit betekent dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS gebied in te richten, inclusief een oppervlaktetoelage. De herinrichtingsvisie van het gebied is beschreven in het mitigatie-compensatieplan en voldoet aan de belangrijkste eisen vanuit het EHS beleid; behoud robuustheid, ontwikkeling van de regionaal kenmerkende UNAT's, behoud aaneengesloten karakter van EHS ter plekke [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, Mitigatie/Compensatieplan Flora- en faunawet & ecologische hoofdstructuur, november 2013]. De effecten na mitigatie en compensatie zijn neutraal (0) beoordeeld.

De gekozen locatie voor de EHS compensatie vormt tevens een versterking van de aaneengeslotenheid van de EHS op breder gebiedsniveau; de EHS strook wordt namelijk aangesloten met het EHS

compensatie gebied uit een ander project (verbreding A12, initiatief van Rijkswaterstaat), waarbij een ecotunnel is aangelegd zodat verspreiding van soorten vanuit het Kromme Rijngebied mogelijk wordt. De aansluiting vanuit het infraproject hierop biedt kansen voor soorten zich verder te verspreiden via de Reehorst, Beerschoten en Bornia.

Effecten op beschermde soorten

Op basis van natuurwaardenonderzoeken en literatuurstudie is in beeld gebracht welke (relevante) beschermde en bijzondere natuurwaarden er voorkomen in het gebied en zijn de effecten van de voorgenomen ingrepen op beschermde natuurwaarden getoetst aan de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet. De effecten zijn negatief (-) beoordeeld zonder mitigatie en compensatie.

Indien er sprake is van het overtreden van verbodsbepalingen is aangegeven of, en zo ja welke (nader uit te werken) mitigerende maatregelen getroffen dienen te worden, om deze overtredingen te voorkomen. Met het treffen van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten voorkomen en worden de verbodsbepalingen niet overtreden.

Uit het eindoordeel met betrekking tot de Flora- en faunawet kan worden ingeschat dat er geen overtredingen van verbodsbepalingen in het kader van de Flora- en faunawet optreden, zolang de voorgestelde mitigerende maatregelen (te treffen om effecten op beschermde soorten te voorkomen) worden getroffen.

Ter goedkeuring van de voorgestelde mitigerende maatregelen en vanwege de niet te voorkomen overtredingen inzake het vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen is het aanvragen van een ontheffing onvermijdelijk (gevolg van huidige interpretatie Flora- en faunawet, in afwijking tot de interpretatie van 2012). Deze aanvraag wordt ingediend bij het ministerie van EZ (via Dienst Regelingen). De mitigerende maatregelen zijn beschreven in het Mitigatie/compensatieplan Flora- en faunawet & Ecologische Hoofdstructuur (november 2013). De effecten na mitigatie en compensatie zijn neutraal (0) beoordeeld.

Verkeer en verkeersveiligheid

Bereikbaarheid

Omdat de I/C-verhouding afneemt ten opzichte van de huidige situatie betekent dit een verbetering van de bereikbaarheid van het station Driebergen-Zeist. De effecten zijn daarom zeer positief beoordeeld (++)

Verkeersveiligheid

De twee grote knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid zijn de overwegen in de Hoofdstraat en de Odijkerweg. Door het oplossen van de verkeersveiligheidsknelpunten verbeterd de situatie ter plaatse. De effecten zijn daarom zeer positief (++) beoordeeld.

Geluid

Wegverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat ten gevolge van de fysieke wijzigingen van de Driebergseweg/Hoofdstraat bij 4 woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. Dit betekent dat er sprake is van een toename ten opzichte van de grenswaarde van 1.5 dB of meer. Omdat de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen activiteit toeneemt zijn de effecten op wegverkeerslawaaï voor mitigatie negatief beoordeeld (-).

Met toepassing van de doelmatige maatregel dunne deklagen B moet voor drie woningen een hogere waarde worden aangevraagd. Wanneer de mitigerende maatregelen worden toegepast is er nog steeds sprake is van een toename van de geluidbelasting. Daarom worden de effecten licht negatief beoordeeld (0/-).

Railverkeerslawaaï

Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er ten gevolge van de fysieke wijziging van de spoorlijn Utrecht – Arnhem (aangeduid met traject 351 volgens de Regeling zonekaart spoorwegen) ter hoogte van station Driebergen - Zeist sprake is van een 'wijziging spoor'. Binnen het onderzoeksgebied zijn tevens 53 saneringswoningen gelegen. De toename ten gevolge van de fysieke wijziging bedraagt circa 3 dB. Omdat de geluidbelasting als gevolg van de voorgenomen activiteit toeneemt, zijn de effecten op railverkeerslawaaï voor mitigatie negatief beoordeeld (-).

Wanneer de mitigerende maatregelen worden toegepast worden de effecten licht negatief beoordeeld (0/-) aangezien er nog steeds sprake is van een toename van de geluidbelasting.

8.2 CONCLUSIE

Met de voorgenomen activiteit zijn zowel positieve als negatieve milieueffecten te verwachten. Positieve effecten treden onder andere op het gebied van bodemkwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op. Negatieve effecten zijn te verwachten voor wat betreft de thema's natuur (aantasting beschermde gebieden) en geluid (wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï).

Belangrijke nadelige milieugevolgen

Het aspect natuur is hierbij een aspect dat er uit springt.

Het project leidt tot aantasting van de EHS. Het betreft de aantasting van het EHS gebied Utrechtse Heuvelrug. De effecten zijn zeer negatief (--) beoordeeld.

Dit betekent dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS gebied in te richten, inclusief een oppervlaktetoeslag. De herinrichtingsvisie van het gebied is beschreven in het mitigatie-compensatieplan en voldoet aan de belangrijkste eisen vanuit het EHS beleid; behoud robuustheid, ontwikkeling van de regionaal kenmerkende UNAT's, behoud aaneengesloten karakter van EHS ter plekke [Bron: ARCADIS, Stationsgebied Driebergen-Zeist, Mitigatie/Compensatieplan Flora- en faunawet & ecologische hoofdstructuur, 14 september 2012]. De effecten na compensatie zijn neutraal (0) beoordeeld.

Geen reële alternatieven

Voor het project kan gesteld worden dat de voorgenomen herontwikkelingen geen reële alternatieven kent die geen aantasting tot gevolg hebben van de EHS. Verder is er sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid.

Het opstellen van een MER heeft voor de besluitvorming geen meerwaarde aangezien er geen reële alternatieven zijn die geen aantasting tot gevolg hebben.

Colofon

STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST L4.13.7-1 (VORMVRIJE) M.E.R.-BEOORDELING

OPDRACHTGEVER:

ProRail, afdeling projecten
de heer R.G. Jansen

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

drs. J.A.M. Eilering

GECONTROLEERD DOOR:

ing. G.J. Spiegelenberg
J.C. Reijnhoudt MSc

VRIJGEGEVEN DOOR:

ing. P. van de Kragt

19 december 2013
077467048:A

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504