

UitWerKinG OntsLUitinG en rAnden AAnGrenZende
LAndGOederen stAtiOn drieBerGen-Zeist

de reeHOrst/HOOfdstrAAt 26

definitief versie 2.0

19 December 2013 11:57 AM



Ons kenmerk:
d01011.000421

Opdrachtgever:

PrOrAiL	
Bezoekadres:	Postadres:
Moreelsepark 2	Postbus 2038
3511 eP Utrecht	3500 GA Utrecht

Co-opdrachtgevers

Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Provincie Utrecht
BrU

Samenstelling team

ArCADis nederLAnd Bv
Luc veeger
Kees neven
remco vd W al

Bezoekadres:

Piet Mondriaanlaan 26
Amersfoort

Postadres:

Postbus 220
3800AE, Amersfoort

Opgesteld door:

Kees neven

Gecontroleerd door:

Luc veeger

Vrijgegeven door:

Pim v/d Kragt

Uitgave:

Definitief Versie 2.0

Datum:

19 December 2013 11:57 AM

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, daaronder begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van werk zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ARCADIS.



UitWerKinG OntsLUitinG en rAnden AAnGrenZende
LAndGOederen stAtiOn drieBerGen-Zeist

de reeHOrst/HOOfdstrAAt 26

inHOUsOPGAve

1. OPGAve
2. tYPOLOGie en KWALiteiten LAndGOed
3. UitWerKinG OPTies nieUWe OntsLUitinG
4. UitWerKinG HersteL rAnden
5. ALGeMene rAAKvLAKKen
6. eHs COMPensAtie infrAPLAn ten ZUiden vAn
de reeHOrst





1. OPGave



Opgaven raakvlakken Perceelontsluiting en randen Landgoed de reehorst



onderzoeksgebied ten behoeve van aanpassingen/medegebruik infraplan

INLEIDING

Bij het ontwerp van het Stationsgebied Driebergen Zeist zijn aanpassingen noodzakelijk voor de perceelontsluitingen langs de Driebergseweg, in verband met de middenberm van de Driebergseweg.

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.

Tevens worden herstel- en beschermingsmaatregelen beschreven voor zowel de eindsituatie als tijdens de aanleg.

Voor alle locaties van aanpassingen zijn bijhorende RO-onderzoeken gedaan voor het bestemmingsplan (o.a. archeologie, ecologie, cultuurhistorie, geluid)



Projectsituatie hoek de Reehorst, Stationsplein en Hoofdstraat

OPGAVE

Huidige situatie

Landgoed de reehorst grenst aan de zuidkant van het stationsgebied en aan de Hoofdstraat.

Projectsituatie

de spoorbundel wordt verbreed naar het zuiden toe. Het stationsplein wordt verlaagd, en schuift naar het zuiden op. Hierdoor valt een rand aan de noord- en oostzijde van de Reehorst weg. De Hoofdstraat wordt 2x2 rijstroken met een doorlopende middenberm. Hierdoor kunnen bestaande ontsluitingen op de Hoofdstraat niet meer gebruikt worden voor verkeer. de stationsweg wordt naar het zuiden verlegd in verband met de nieuwe locatie van de P+r garage.

Ontwikkelingen

- Herontwikkeling de reehorst (Zie document (Masterplan Landgoed stationsgebied, 15 dec 2011 en v oorlopig Ontwerp Landschapsplan de reehorst, 2 dec 2012)
- Herprofilering zaksloot De Reehorst t.b.v. infraplan
- realisatie P+r op naastgelegen perceel, ten zuiden van de stationsweg.
- EHS-compensatie infraplan

PvE ontsluiting

- handhaven huidige entrees als functioneel-ruimtelijke en cultuurhistorische elementen
- 2 volwaardige entree's tbv landgoed ter compensatie bestaand (1x Stationszijde, 1x Hoofdstraatzijde)
- alternatief voor huidige ontsluitingen Hoofdstraat (parkeren en expeditie)



Projectsituatie: noordrand de Reehorst, gezien vanaf stationszijde

PVE randen landgoed

- behoud en herkenbaar houden van Lustwarande-kenmerken landgoed (zichtlijnen, reliëf, serpentinevijver, tree-clumps, rhododendrongroepen)
- behoud van cultuurhistorisch waardevolle objecten
- zorgvuldig omgaan met waardevolle bomen
- zorgvuldig omgaan met ecologische waarden

STAPPEN AFWEGING

Bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluitingen op het stationsgebied, worden bij het onderzoek en de afweging de volgende stappen gevolgd:

- 1: Is de ontsluiting noodzakelijk?
- 2: Is een verkeerskundige oplossing binnen het wegprofiel mogelijk?
- 3: Is het mogelijk om te optimaliseren door fiets- en autoverkeer te scheiden (bijv behoud ontsluiting fiets, alternatief voor auto-ontsluiting)?
- 4: Is er binnen de landgoedstructuur een aanleiding of mogelijkheid voor toevoeging van een nieuwe ontsluiting?

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.



Projectsituatie: fietsbrug vanaf Beerschoten naar De Reehorst



A photograph of a winter landscape. The ground is covered in a layer of snow. In the foreground, there are several bare trees with dark trunks and branches. In the background, a small, white, domed building is visible through the trees. The sky is overcast and grey. The text "2. tYPOLOGie en KWALiteiten LAndGOed" is overlaid on the image in a large, white, sans-serif font.

2. tYPOLOGie en KWALiteiten LAndGOed

Objecten

Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Villa (1900)	Hoofdstraat 20	Gemeentelijk monument	Landgoed (nr. 5 – onderwijs)
Stenen hekpalen bij villa en twee paar hekpalen met bollen en naamsaanduiding bij Hoofdstraat (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 20	Gemeentelijk monument	Landgoed (nr. 5)
Koetshuis (1860)	Hoofdstraat 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 –

			onderwijs)
Historische tuin- en parkaanleg (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)
Tuinhuisje ‘Lievegoedhuisje’ (circa 1900)	Hoofdstraat bij 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderwijs)
Dienstwoning (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat 18	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderwijs)
Oranjerie (circa 1925)	Hoofdstraat bij 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderzoeksinstituut)
Langhuisboerderij (circa 1900)	Hoofdstraat 22	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderzoeksinstituut)
Dienstwoning (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat 24	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderzoeksinstituut)
Voormalig stalgebouw (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 22	Waardevol object	Landgoed (nr. 5 – onderzoeksinstituut)
Duiker met hekwerk over sloot naast entree bij Ionagebouw (circa 1900)	Hoofdstraat bij 12	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)
IJzeren hekwerk aan Hoofdstraat bij Ionagebouw (circa 1900)	Hoofdstraat bij 12	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)
Bakstenen muur met klein ijzeren toegangshek en dubbel ijzeren toegangshek onder ijzeren toog tussen twee hekpijlers met stenen afdekplaten met tekst <i>Oud Dennenoord</i> tegenover station	Hoofdstraat bij 12	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)
Stenen zonnewijzer voor villa (circa 1900)	Hoofdstraat bij 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)

bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

WAARDE CULTUURHISTORIE

in opdracht van de Amsterdammer J.W.H. Crommelin werd in 1900 de villa de reehorst gebouwd, achter het hertenkamp van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof. Het ontwerp voor het witgepleisterde pand met stijlkenmerken van de Jugendstil was afkomstig van de architect C.B. Posthumus Meyjes. De gemeente Driebergen-Rijsenburg had veel invloed op de totstandkoming van de plannen, omdat zij als eigenaresse van het naastgelegen Beerschoten-Willinkshof alleen het bouwverbod achter het hertenkamp van deze buitenplaats wilde opheffen, als zij het plan voor de reehorst mocht beoordelen. Zo kreeg het park met landschappelijke aanleg rond de villa naar de wens van de gemeente een duidelijke visuele relatie met Beerschoten-Willinkshof. Bij De reehorst werd een reeds bestaand koetshuis uit 1860 getrokken, dat van origine tot de verdwenen buitenplaats rose-v illa behoorde. in 1921 kreeg de villa naar ontwerp van de architecten Jan en theo Stuivinga een aanzienlijke uitbreiding in dezelfde stijl.

- Bijzonderheden
- Huidige landgoed bevat elementen van twee voormalige buitenplaatsen (i.e. van rose v illa, die niet meer aanwezig is en van Beerschoten-Willinkshof);
 - Op landgoed is in loop der tijd veel bebouwing toegevoegd;
 - Oorspronkelijke parkaanleg is nog duidelijk herkenbaar;

Bron onderstaande tekst: Cultuurhistorie de reehorst, rené Magen - dans, AdC-Heritage, 12-7-2012

Gemeentelijk monument

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft als gemeentelijke monument aangewezen de Villa (1900) en Stenen hekpalen bij villa en twee paar hekpalen met bollen en naamsaanduiding bij Hoofdstraat (begin 20ste eeuw). Op deze zaken rust een vergunningsverplichting in het kader van de gemeentelijke Monumentenverordening (zie bijlage). Gebleken is dat recent één van het twee paar hekpalen met bollen en naamsaanduiding zonder vergunning of berichtgeving verplaatst is, nl. het paar dat op de oorspronkelijke locatie bij de entree nr. 22-24 had moeten staan. dit had niet mogen plaatsvinden en het paar moet ten spoedigste op de oorspronkelijke locatie worden teruggeplaatst. Gemeente dringt hier vriendelijk op aan, maar stelt dat als het niet gebeurt de gemeente een formeel verzoek hiertoe zal moeten indienen .Uitgangspunt bij definiteve herplaatsing in de toekomstige situatie van de hekpalen moet zijn dat ze de functie van markering van de toegangsweg naar de reehorst behouden.

Overige cultuurhistorische elementen

daarnaast bevinden zich op het landgoed nog diverse andere resten waarvan de ouderdom nog onderzocht moet worden, zoals een moestuin met omringende muur en een betonnen paal met scharnierpunten (gelegen dichtbij de Oranjerie).

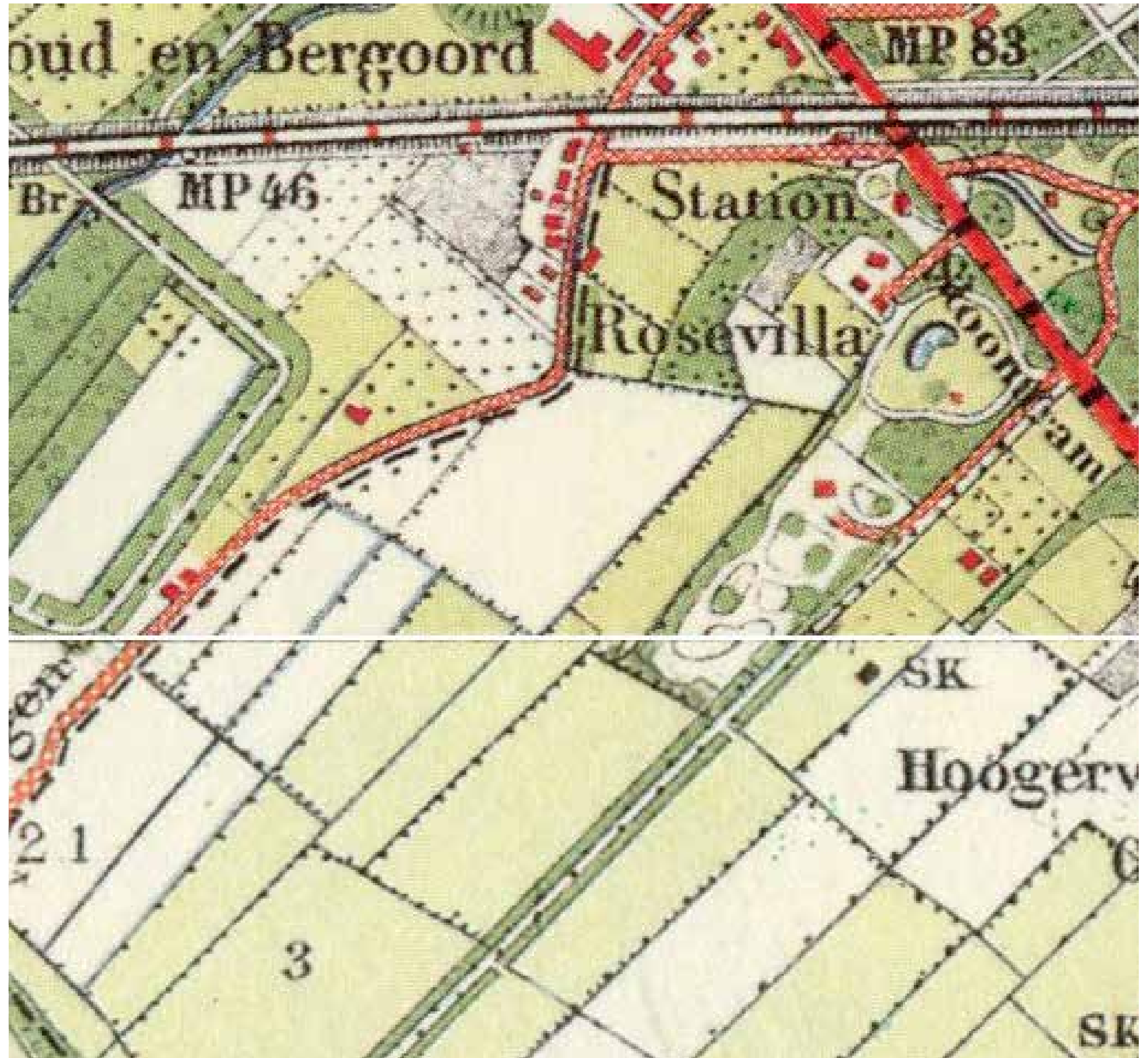
De Engelse landschapsstijl die kenmerkend is voor veel landgoederen van de stichtse Lustwarande is op de reehorst nog goed herkenbaar, o.a. aan de doorlopende lanen, het uitgebreide padenstelsel, de zichtlijnen, de bossages en de velden. De monumentale bomen, het bomenkruis en andere 'groene' elementen zijn onlosmakelijk verbonden met de cultuurhistorische elementen. Tezamen vormen zij een voor de Stichtse Lustwarande kenmerkend geheel.

Kernwaarden

Hierboven is de context en samenhang van het landgoed De reehorst als onderdeel van de stichtse Lustwarande in relatie tot de geografische ligging en de historische diepte beschreven.

Uit deze beschrijving volgen de kernwaarden

- ☐ Historische gelaagdheid
 - mogelijke prehistorische bewoningssporen
 - herkenbare historische strokenverkaveling
- ☐ Maatvoering (korrelgrootte)
 - maatvoering en positionering van het Iona gebouw en de Witte villa
- ☐ De oorspronkelijk structuur van het landgoed, die in aanleg behouden is gebleven
 - dit geldt ook het achterliggende deel van het landgoed (met moestuinen, boomgaard, open velden etc) en de aanleg in Engelse landschapsstijl.
 - De kernwaarde hier is niet zozeer de als monument of waardevol object aangewezen elementen, maar het geheel van deze en de niet door gemeente aangewezen structuren in samenhang met elkaar en met de omliggende landschapselementen
- ☐ Afwisseling tussen gesloten en open ruimtes / intimiteit en zichtlijnen
- ☐ De randen van het landgoed
 - de erfafscheidingen (sloten, bomenrijen, hekwerk)
 - het beeld vanaf de Hoofdstraat: Iona gebouw half verscholen, open naar hertenkamp/overtuin
 - de toegangswegen vanaf de Hoofdstraat en de zij-
 - ingangen met hekken en hekpalen
- ☐ De relatie tot Landgoed Beerschoten-Willinkshof
 - de ensemblewaarde van de landgoederen de Reehorst en Beerschoten-Willinkshof als onderdeel van de stichtse Lustwarande



Historische kaart, situatie ca 1910

HISTORIE DE REEHORST

(Bron: Cultuurhistorie de reehorst, rené Magendans, AdC-Heritage, 12-7-2012)

Periode ca. 1830 - 1860

Over de vroegste geschiedenis van het landgoed is weinig bekend.

Het Landgoed is ontstaan uit een samenvoeging van twee landgoederen, Oud-dennenoord en de reehorst. de stichter van de buitenplaats Oud-dennenoord was eigenaar van verscheidene landgoederen aan de Stichtse Lustwarande. Hij stichtte op het landgoed villa Oud-dennenoord (op de plek waar nu het iona-gebouw is gesitueerd).

Periode ca. 1860 - 1945

na een brand in 1860 wordt de plek van de villa Oud-dennenoord ingenomen door de Rose Villa en breidt de landschappelijke tuin uit met een grote bosmassa en moestuinen. Op 31 augustus 1860 werd met de bouw van het Koetshuis gestart, getuige de door de 8 jarige Jan Kol ingemetselde eerste steen in de westmuur van het gebouw.

de buitenplaats reehorst is pas sinds 1911 van een huis en een boerderij voorzien. In opdracht van de Amsterdammer J.W.H. Crommelin werd de villa de reehorst gebouwd, achter het hertenkamp van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof. Het ontwerp voor het witgepleisterde pand met stijlkenmerken van de Jugendstil was afkomstig van de architect C.B. Posthumus Meyjes. Na de eeuwwisseling schakelde Postumus Meyjes over op een Berlagiaans getinte Jugendstil. De Villa is een van zijn eerste gebouwen in die stijl. De Villa Reehorst werd omgeven door een landschappelijke tuin. Het achterste deel van deze tuin wordt in de decennia daarna omgevormd tot een cottage-tuin met bijbehorende boerderij.

De gemeente Driebergen-Rijsenburg had veel invloed op de totstandkoming van de plannen, omdat zij als eigenaresse van het naastgelegen Beerschoten-Willinkshof alleen het bouwverbod achter het hertenkamp van deze buitenplaats wilde opheffen, als zij het plan voor De Reehorst mocht beoordelen. Zo kreeg het park met landschappelijke aanleg rond de villa naar de wens van de gemeente een duidelijke visuele relatie met Beerschoten-Willinkshof. Bij De Reehorst werd het reeds bestaande koetshuis uit 1860 getrokken, dat van origine tot de verdwenen buitenplaats rose-villa behoorde.

in 1921 kreeg de villa naar ontwerp van de architecten Jan en Theo Stuivinga een aanzienlijke uitbreiding in dezelfde stijl.

Periode 1945 - heden

Op 2e Paasdag 1945 bombardeerden de geallieerden de rose-Villa omdat zij veronderstelden dat daar een Duitse generaal verbleef. De Rose-Villa werd niet meer herbouwd.

Op 24 juni 1947 verzoekt Johanna Jacoba Luden, particulier, wonende te doorn op huize “Moersbergen” aan de Minister van Financiën en van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen om “de landgoederen Oud-dennenoord en reehorst, aaneen gelegen onder de gemeente driebergen, (...) als landgoederen in den zin van art.1 der natuurschoonwet 1928 te willen aanmerken.” Staatsbosbeheer adviseert positief en op 20 maart 1948 vindt de beschikking door de minister plaats. Het landgoed wordt omschreven als voor een deel “bestaande uit een fraai aangelegd park met verschillende zeldzame boomsoorten, een hoek oud beukenbos, lanen, moestuin, boomgaard en enig grasland in het zuidwesten; dit grasland is echter voldoende door houtgewas omzoomd, om met het landgoed als een geheel te worden beschouwd.”

Ook wordt vastgelegd dat “het landgoed niet voor het publiek zal worden opengesteld.”

Het landgoed oud-dennenoord werd daarmee samengevoegd met de reehorst tot landgoed de reehorst.

De in 1947 genoemde kenmerken van het landgoed zijn in 2012 nog steeds aanwezig, zij het soms in vervallen staat.

in 1952 wordt ca.1.100 m² door “mw J.J.Brandt-Luden een gedeelte van de haar toebehorende buitenplaats ‘Oud-dennenoord’ alhier, kadastraal bekend gemeente driebergen, sectie A nr.1073,”aan de gemeente driebergen verkocht . de aankoop door de gemeente is noodzakelijk in verband met de voorgenomen verbreding van het stationsplein. Het verzoek om dit stuk “uit te sluiten van de aanmerking als landgoed als bedoeld in artikel i der natuurschoonwet 1928 wordt door de minister ingewilligd. staatsbosbeheer adviseert “Het zou echter wel aanbeveling verdienen, indien langs de gehele lengte van de nieuwe afscheiding een rij inlandse eiken werd geplant, opdat het gesloten karakter van deze zijde van het landgoed gehandhaafd blijve. Hoewel deze beplanting echter niet als strikt noodzakelijk kan worden beschouwd en dus niet als voorwaarde kan worden gesteld, heb ik de eigenaresse aangeraden deze beplanting te doen aanbrengen.”

Mevrouw Brandt – Luden overlijdt op 23 september 1954 op ‘De Reehorst’. In juli 1957 wordt in het kader van haar overlijden “de buitenplaats ‘de reehorst’ “omschreven als “bestaande uit herenhuis, dienstwoningen, stallen, garages, tuinhuisen, moes- en fruittuinen met de zich daarop bevindende kassen, serres, broeikassen met park, bos en uitweg, benevens de gronden behorende bij de voormalige buitenplaats ‘Dennenoord’ met de zich daarop bevindende woningen, garages en schuren, houtopstand, alles aaneengelegd aan de Rijksstraatweg, nabij het Station, in de Gemeente Driebergen-Rijsenburg”. Haar weduwnaar, Alfred James Brandt, bankier, blijft in villa ‘de reehorst’ wonen.

Uiteindelijk blijkt dat “de betreffende plannen destijds geen doorgang hebben kunnen vinden aangezien geen zekerheid bestond omtrent de bouw van een nieuw stationsgebouw door de n.v . nederlandse spoorwegen en de plannen van de Rijkswaterstaat inzake de aanleg van een tunnel in rijksweg no. 25”. Het nieuwe stationsgebouw is inmiddels voltooid en de plannen met betrekking tot het voorplein blijken gereed. “Daar het nieuwe stationsgebouw een belangrijk gedeelte van het huidige stationsplein in beslag heeft genomen en de verkeersintensiteit ter plaatse in de loop der jaren aanzienlijk is toegenomen is de aanleg van het plein onder de huidige omstandigheden slechts mogelijk indien de beschikking wordt verkregen over ± 3100 m² van het landgoed ‘Oud-Dennenoord-de Reehorst’. Het betreffende deel wordt onttrokken aan de bescherming in het kader van de natuurschoonwetgeving en de overdracht vindt plaats op 30 mei 1963.

in 1969 werd het Landgoed in haar geheel aangekocht door professor dr. B.J. Lievegoed (1905-1992). In 1977 is in zijn opdracht door architect J.Risseeuw het Iona-gebouw gebouwd, het huidige hoofdgebouw van Antropia, Cultuur- en Congrescentrum. Gekozen werd voor een zogenaamde organische bouwstijl, rekening houdend met de omgeving en de plek waar het geplaatst werd. Het Iona-gebouw is tot 1997 bewoond geweest door de Vrije Hogeschool die daarna verhuisd is naar de Witte Villa en het Koetshuis op het Landgoed. Vanaf 1997 is het Iona-gebouw een cultuur- en congrescentrum.



rose villa, gebombardeerd in 1945 en niet meer herbouwd

TYPOLOGIE LANDGOED HUIDIG

Het landgoed is nu één geheel geworden. Het landgoed herbergt vele functies. Er zijn vele ontsluitingen, die onderling in het landgoed via een uitgebreide padenstructuur verbonden zijn. Bebouwing is verspreid over het landgoed. de witte villa en het lonagebouw vormen hoofdgebouwen. De zichtrelaties tussen de Villa en Beerschoten zijn nog volledig intact.

Bron onderstaande tekst: Cultuurhistorie de reehorst, rené Ma - gendans, AdC-Heritage, 12-7-2012

Landgoed De Reehorst in de Stichtse Lustwarande

Landgoed de reehorst ligt vandaag de dag ingesloten tussen de spoorlijn Driebergen-Zeist, de N 225 en de snelweg A 12. Aan de overzijde van de N 225 ligt het Landgoed Beerschoten – Willinkhof. Het park Beerschoten-Willinkshof hoorde oorspronkelijk bij het buitenhuis Beerschoten dat in 1850 is gebouwd. Bij het overlijden van de laatste bewoner kreeg de gemeente driebergen het in handen als legaat, onder de voorwaarde dat het huis afgebroken zou worden en de tuin met het hertenkamp als openbare wandelplaats zou dienen. Op de plaats van het oude huis Beerschoten verrees in 1889 een tuintempel naar een ontwerp van de architect Posthumus Meyjes. De met leien gedekte koepel wordt bekroond met een beeld van de godin flora. Het park Beerschoten-Willinkshof is van architectuurhistorische waarde als voorbeeld van een redelijk gaaf negentiende eeuwse landschapspark van J.D. Zocher jr. alsmede van cultuurhistorische waarde vanwege de ontwikkelingsgeschiedenis.

de ensemblewaarde van de landgoederen de reehorst en Beerschoten-Willinkshof, met de tegenover liggende hertenkamp en de Witte Villa, vormt een belangrijk element in de Stichtse Lustwarande.

Landgoed De Reehorst neemt in het totaal van buitenplaatsen

van de stichtse Lustwarande echter een bescheiden plaats in. in publicaties wordt de buitenplaats slechts zijdelings genoemd. Tot op heden is er geen specifiek op De Reehorst / Oud Dennenoord gericht diepgravend archiefonderzoek gepubliceerd, waardoor o.a. uit de eerste ontstaansperiode gegevens ontbreken. de geringe belangstelling voor juist dit landgoed hangt mogelijk ook samen met de latere ingrepen en verstoringen, waardoor het

landgoed een aantal historisch relevante kenmerken, zoals de oorspronkelijke buitenplaats Villa Oud-Dennenoord, heeft verloren. Karakteristieken van Landgoed de reehorst
Karakteristieke kenmerken van de Stichtse Lustwarande zijn in De reehorst (deels) herkenbaar:
* Hoog-Laag, de overgang tussen het hoge zand op de heuvelrug en het lage land naar de rivier toe
* Korrels structuur, de structuur van eenheden van gebouwen en objecten in combinatie met de buitenruimte. Deze komt tot uitdrukking met name in de maatvoering en positionering van het iona gebouw en de Witte villa
* Kantwerk, de aaneensluiting van de korrels en de open en gesloten ruimtes langs de rand van de Utrechtse Heuvelrug. Er zijn verschillende nog aanwezige cultuurhistorische elementen te herkennen op Landgoed De Reehorst. Sommige daarvan zijn aangewezen als gemeentelijk monument, andere als waardevol object, weer andere zijn nog niet benoemd maar wel aanwezig.

HUIDIGE FUNCTIES EN BESTEMMINGEN

Op het landgoed bevindt zich een groot aantal functies, waaronder een Vrije School, Cultuur- en Congrescentrum Antropia, Louis Bolkinstituut en zorgboerderij. (zie kaart op pagina 16) Op het landgoed wordt op diverse plaatsen geparkeerd. de villa is heden in gebruik als kantoor. Het park is niet openbaar toegankelijk. Op dit moment zijn er plannen voor uitbreiding van de bebouwing op landgoed; Recent zijn er gronden aangekocht voor uitbreiding landgoed; Het landgoed is in handen van één eigenaar.

CULTUURHISTORISCH ADVIES

**Advies t.b.v. infraproject opgesteld door René Magendans,
ADC Heritage, 16-7-2012**

Cultuurhistorische aspecten landgoed de reehorst in relatie tot infraproject

Het onderzoek bestaat uit deskresearch, archiefonderzoek, lokatiebezoek, overleg Arcadis en overleg met gemeente, provincie en rCe.

Lokatiebezoek

ter beoordeling van de impact op de cultuurhistorische kwaliteiten van het landgoed werd op 17 mei 2012 een lokatiebezoek aan het landgoed uitgevoerd.

Op dat moment was beschikbaar het document “Uitwerking ontsluiting en randen aangrenzende landgoederen station driebergen-Zeist: de reehorst”(versie 0.1. d.d. 3 mei 2012). inmiddels ligt ook het schetsontwerp van het Landschapsplan voor de Reehorst (Schetsontwerp 15 juni 2012) ter tafel. Verwijzingen in onderstaande tekst betreffen het laatstgenoemde document.

Het landgoed heeft vier entrees met een cultuurhistorische component:

1. toegang tot voormalig landgoed Oud-dennenoord: toegangshek onder ijzeren boog met twee hekpijlers met stenen afdekplaten met tekst “Oud Dennenoord”. Dit heeft de status van ‘waardevol object’;

2. toegang tot voormalig landgoed Oud-dennenoord: gesloten ijzeren smal toegangshek, momenteel niet in gebruik. Dit heeft de status van ‘waardevol object’;

De bakstenen muur waarin deze toegangen zijn opgenomen heeft de status van ‘waardevol object’.

3. Toegang tot landgoed De Reehorst, Hoofdstraat nr.20 . Twee paar hekpalen met bollen en naam aanduiding bij de Hoofdstraat (begin 20e eeuw). één paar hekpalen met bollen staat aan beide zijden van de entree, één paar staat los opgeslagen op het terrein. Dit laatste paar stond nog in 2010/2011 bij de toegang Hoofdstraat nr. 22/24 en had niet verplaatst mogen worden. Het moet zo snel mogelijk worden teruggeplaatst; er mag niet gewacht worden op uitvoering van het Infraproject . Er zit, nu ze uit het zicht ergens ‘verloren’ staan, een risico in dat ze verdwijnen en/of bij de planning voor werkzaamheden voor het Infraproject worden vergeten. Gemeente dringt hier vriendelijk op aan, maar stelt dat als het niet gebeurt de gemeente een formeel verzoek hiertoe zal moeten doen.

Alle palen hebben de status van ‘gemeentelijk monument’;

4. Toegang tot landgoed De Reehorst, Hoofdstraat nr. 22/24 . Aan beide zijden van de weg, ca. 200m van de weg af, staan twee stenen hekpalen met ijzeren hek. Deze “ Stenen hekpalen bij villa’ hebben de status van ‘waardevol object’;

Aan de Hoofdstraat ligt een duiker met hekwerk over een sloot, daterend uit ca. 1900: dit heeft de status van ‘waardevol object’ . Gemeente onderkent dat deze duiker van deze locatie zal verdwijnen bij de herinrichting van de Hoofdstraat.

de bestaande ontsluitingswegen zullen worden aangepast.

Model 1 /3 voorzien in een- of tweerichtingsverkeer langs de huidige toegangsweg vanaf de Hoofdstraat. Waar sprake is van het verplaatsen of nieuw aanplanten van bomen (toevoegen laanstructuur), moet rekening worden gehouden met eventueel aanwezige archeologische waarden. Dit is afhankelijk van de diepte van de aanleg.

in model 2 is een doorsteek gedacht, die zich grotendeels bevindt in een bestaand tracé. de oversteek over de sloot is eveneens in aanleg aanwezig.

de ontsluitingsopties model 1 en 3 gaat deels over een niet bestaand tracé. dit deel bevindt zich op de overgang van de tuin van de Witte Villa naar de achterliggende moestuin. De oorspronkelijk moestuin is in vervallen staat nog vrijwel geheel aanwezig. Dicht bij de muur zijn nog de resten van kassen zichtbaar. Aan de noordzijde van de muur bevindt zich een aanbouw die thans in gebruik is als atelier van een kunstenaar. De muur is in de aanbouw opgenomen (afb. 14609). t en westen van de aanbouw, in het tracé van de doorsteek, ligt een halfronde, betonnen afdekking over (vermoedelijk) een put. t uin en moestuin worden bovendien van elkaar gescheiden door een rand bomen.

de doorsteek in model 1 en 3 doorkruist de lengteas van de landgoedstructuur en loopt door het zuidelijk deel van de tuin rond de Witte villa, langs de moestuin, op een plek waar geen doorsteek aanwezig is en ook niet aanwezig lijkt te zijn geweest; een ingreep die cultuurhistorisch ‘wringt’ . De oorspronkelijk moestuin is in vervallen staat nog vrijwel geheel aanwezig en dient behouden te blijven. Dit betekent dat, om de geplande doorsteek te kunnen realiseren, de bomen en vermoedelijk ook de aanbouw en de put verwijderd moeten worden. De beslotenheid van de tuin van de Witte villa wordt daarmee doorbroken.

De varianten van model 1 en 3 zijn vanuit cultuurhistorisch perspectief ongewenst.

Model 4 is de in het schetsontwerp aangegeven voorkeursvariant. de ontsluitingen voor autoverkeer worden geconcentreerd aan de buitenzijden van het landgoed. Hierdoor wordt het autoverkeer op het landgoed zelf zoveel mogelijk beperkt. Deze variant verdient zeker vanuit cultuurhistorisch perspectief de voorkeur.

Met betrekking tot de entree en rand hoek Hoofdstraat en nieuwe stationsweg vermeldt het voorontwerp Bestemmingsplan stationsgebied driebergen-Zeist dat “v oor buitenplaats de reehorst wordt een zorgvuldig ontwerp gemaakt voor de randen, dat in een eventuele revitalisering van de buitenplaats integraal meegenomen kan worden. Van de Reehorst wordt aan de noordzijde bij het huidige stationsplein en aan de oostzijde langs de Hoofdstraat een rand van ca. 20 meter aangetast. in deze rand staan veel bomen. enkele hiervan kunnen worden verplant en opnieuw worden toegepast in het stationsgebied. de monumentale beukenlaan, zo kenmerkend voor de noordrand van de Reehorst, blijft onaangetast. Twee paar hekpalen met bollen bij de Hoofdstraat worden ca. 20 meter teruggeplaatst of vervangen langs het huidige pad.

Dit geldt ook voor het ijzeren hekwerk. Het waardevolle toegangshek met pijlers ‘Oud Dennenoord’ tegenover het station wordt verplaatst naar de nieuwe entree van de reehorst naar het station. in overleg met De Reehorst wordt gekeken of herplaatsing van de bakstenen muur haalbaar en gewenst is.

Advies m.b.t. dit voorontwerp Bestemmingsplan:

- Bij ver- en herplanten van bomen moet, afhankelijk van met name de diepte van de ingreep, rekening worden gehouden met eventueel aanwezige archeologische waarden;
- De ‘twee paar hekpalen met bollen bij de Hoofdstraat’ betreffen (kennelijk) de hekpalen die juni 2012 aan beide zijden van de toegangsweg nr.20 staan. Het betreft hier dan één van twee paren hekpalen. Het andere paar, momenteel opgeslagen elders op het terrein, moet zo snel mogelijk teruggeplaatst worden bij de entree nr. 22-24. Gebeurt dit niet, dan zal gemeente daar een formeel verzoek toe indienen . Bij de definitieve herinrichting moeten beide paren hekpalen zodanig worden geplaatst dat hun oorspronkelijke functie, markering van de toegangswegen tot het landgoed, gehandhaafd blijft.
- Herplaatsing van de bakstenen muur: door de gemeente is tijdens een oriënterend gesprek op 11 november 2011 de wens geuit de muur te herplaatsen
- In een gesprek op 12 juli 2012 heeft de gemeente aangegeven te begrijpen dat de duiker (‘waardevol object’) bij de inrichting van de nieuwe weg op die plek zal verdwijnen.

in het Uitwerkingsplan versie 01, 3 mei 2012 wordt, o.a. op pg. 20, bovendien terecht aandacht besteed aan de zichtlijnen. De provincie dringt er op aan de analyse steviger te maken . De zichtlijnen vormen een belangrijk element in het landgoed.

deskresearch

Voor ingrepen aan een gemeentelijk monument is een vergunning vereist, conform de Monumentenverordening gemeente Utrechtse Heuvelrug 2010, Artikel 10:

Het is verboden zonder vergunning van het college of in strijd met bij zodanige vergunning gestelde voorschriften:

a. een gemeentelijk monument af te breken, te verstoren, te

verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen;
b. een gemeentelijk monument te herstellen, te gebruiken of te laten gebruiken op een dusdanige wijze, dat het wordt ontsierd of in gevaar gebracht.

De omschrijving van het begrip ‘Waardevolle objecten’ luidt: ‘objecten die de totale cultuurhistorische waarde van het landgoed of de buitenplaats ondersteunen en versterken’. De instandhouding van cultuurhistorische waarden staat voorop. er rust overigens geen vergunningsverplichting of andere formeel-juridische verplichting op. Wel is het zo, dat als het een groter object betreft, een eigenaar bij sloop een sloopmelding moet doen.

Op dit moment wordt door de gemeente een cultuurhistorische waardenkaart opgesteld, die de basis zal vormen voor de bestemmingsplannen, althans op het gebied van cultuurhistorie. Objecten die van cultuurhistorische waarde zijn, worden op een digitale geografische kaart ingetekend en aan elk object wordt historische informatie toegevoegd. Binnenkort zal deze kaart via de gemeentelijke website online te zien zijn.

Archiefonderzoek

In het Nationaal Archief werd op 5 juni 2012 het dossier “Ministerie van OCW afd. Oudheidkunde en Natuurbescherming en taakvoorgangers, (1910) 1940 – 1965 (1966), Archiefbloknr.: 09, inv.nr.: 4188” onderzocht.

Het archief bestaat uit één dossier, bevattende 44 documenten van 1 tot max. 4 pagina’s.

De documenten betreffen uitsluitend handgeschreven of getypte documenten. Kaarten en bijlagen waarnaar verwezen wordt in de documenten ontbreken alle.

Het dossier bevat documenten over vier onderwerpen:

1. 1947 - 1948: verzoek tot aanwijzing als landgoed in de zin van de wet
2. 1951 -1952 : aankoop door de gemeente driebergen-Rijsenburg van een gedeelte van Oud Dennenoord
3. 1957 : wijziging in eigendomstoestand, verzoek tot voortzetting van aanwijzing na overlijden
4. 1963 - 1964: verkoop groter aantal m2 aan ns

Onderwerp 2 en 4 betreffen wijzigingen in verband met de toenmalige uitbreiding van het stationsplein.

in 1952 wordt ca.1.100 m² door “mw J.J.Brandt-Luden een gedeelte van de haar toebehorende buitenplaats ‘Oud-dennenoord’ alhier, kadastraal bekend gemeente driebergen, sectie A nr.1073,”aan de gemeente driebergen verkocht . de aankoop door de gemeente is noodzakelijk in verband met de voorgenomen verbreding van het stationsplein. Het verzoek om dit stuk “uit te sluiten van de aanmerking als landgoed als bedoeld in artikel i der natuurschoonwet 1928” wordt door de minister ingewilligd. staatsbosbeheer adviseert “Het zou echter wel aanbeveling verdienen, indien langs de gehele lengte van de nieuwe afscheiding een rij inlandse eiken werd geplant, opdat

het gesloten karakter van deze zijde van het landgoed gehandhaafd blijve. Hoewel deze beplanting echter niet als strikt noodzakelijk kan worden beschouwd en dus niet als voorwaarde kan worden gesteld, heb ik de eigenaresse aangeraden deze beplanting te doen aanbrengen.”

In 1963 blijkt dat “de betreffende plannen destijds geen doorgang hebben kunnen vinden aangezien geen zekerheid bestond omtrent de bouw van een nieuw stationsgebouw door de n.v . nederlandse Spoorwegen en de plannen van de Rijkswaterstaat inzake de aanleg van een tunnel in rijksweg no. 25”. Het nieuwe stationsgebouw is inmiddels voltooid en de plannen met betrekking tot het voorplein blijken gereed. “Daar het nieuwe stationsgebouw een belangrijk gedeelte van het huidige stationsplein in beslag heeft genomen en de verkeersintensiteit ter plaatse in de loop der jaren aanzienlijk is toegenomen is de aanleg van het plein onder de huidige omstandigheden slechts mogelijk indien de beschikking wordt verkregen over ± 3100 m² van het landgoed ‘Oud-dennenoord-de Reehorst’.” Het betreffende deel wordt onttrokken aan de bescherming in het kader van de natuurschoonwetgeving en de overdracht vindt plaats op 30 mei 1963.

Het overleg met gemeente en provincie heeft plaatsgevonden op resp. 12 juli 2012 en 5 juli 2012. Relevante informatie uit deze gesprekken is in bovenstaande verwerkt.

Uit deze overleggen kwam naar voren dat alle relevante informatie (zowel inhoudelijk als qua regelgeving) aanwezig is. Het contact met de RCE leverde geen aanvullende informatie op.

NATUURSCHOONWET STATUS

de reehorst valt momenteel onder de beschikking van de Natuurschoonwet 1928. De eigenaar krijgt dan fiscale faciliteiten, zodat het landgoed makkelijker in stand gehouden kan worden.

Belangrijkste voorwaarden

■Het is een landgoed van minstens vijf hectare, aaneengesloten, of een (deel van een) historische buitenplaats die minimaal één hectare groot is. Onder nadere voorwaarden kan een onroerende zaak van minder dan vijf hectare ook als een NSW-landgoed worden aangemerkt.

■Het landgoed bestaat voor minstens dertig procent uit houtopstanden (bos) of natuurterreinen. Een combinatie van beide is ook mogelijk.

Aanpassingen in de grootte van het landgoed, of in de hoeveelheid houtopstanden hebben consequenties voor de status als NSW -landgoed.

Ook aanleg van verharde wegen breder dan 5m kan invloed hebben.

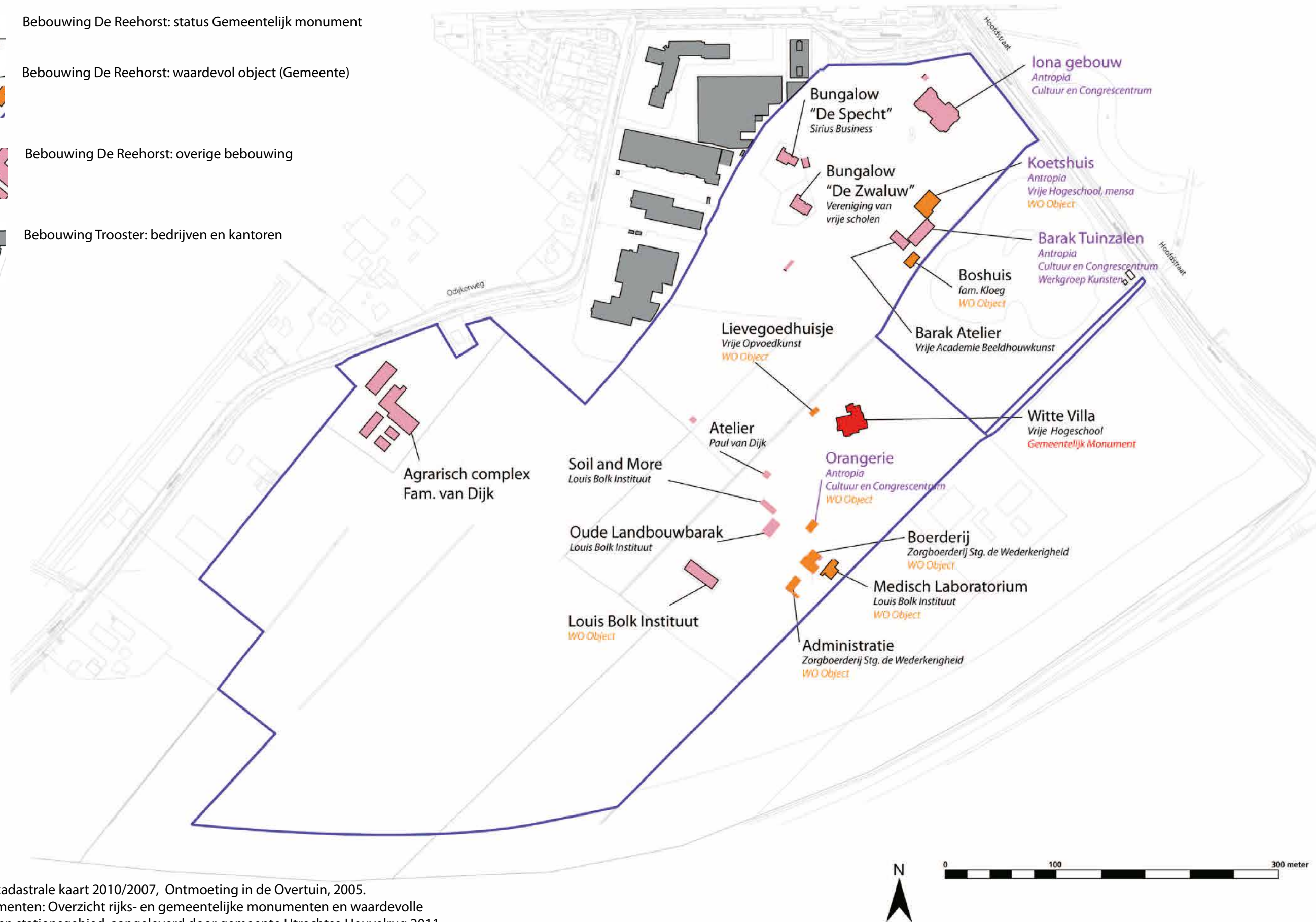
Herplant van verwijderde beplanting op het landgoed zelf is dus van groot belang voor de status van NSW -landgoed.

Bron:

- NSW-landgoed Voorwaarden, Ministerie E,L&I, Assen februari 2011

- <https://www.hetInvloket.nl/onderwerpen/subsidie/dossiers/dossier/landgoed-als-natuurschoon>

-  Bebouwing De Reehorst: status Gemeentelijk monument
-  Bebouwing De Reehorst: waardevol object (Gemeente)
-  Bebouwing De Reehorst: overige bebouwing
-  Bebouwing Trooster: bedrijven en kantoren



Bron: kadastrale kaart 2010/2007, Ontmoeting in de Overtuin, 2005.
 Monumenten: Overzicht rijks- en gemeentelijke monumenten en waardevolle
 objecten stationsgebied, aangeleverd door gemeente Utrechtse Heuvelrug 2011

Huidige bebouwing, status en functies



voetgangersentree aan stationsplein, met oude muur



Dezelfde voetgangersentree aan stationsplein, vanuit het landgoed

ENTREES

De Reehorst heeft in de huidige situaties vier entrees in gebruik. Er zijn drie entrees op de Hoofdstraat, die voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer toegankelijk zijn. Op het stationsplein is een voetgangersentree, als poort in een stenen muur. er is nog een hekwerkpoort in de muur, maar die is niet in gebruik. Parkeren gebeurt verspreid over het landgoed. Het grootste deel van de auto's staat echter op het centrale veld.



Auto-entree op hoek Hoofdstraat/Stationsplein, met ijzeren hekwerk



Auto-entree op Hoofdstraatmet zuilen



Auto-entree op Hoofdstraat ten zuiden van de Hertenkamp, zandpad tussen oude bomen



Dezelfde entree, met parallelontsluiting boerderij, gezien vanuit Beer-schoten-Willinkshof

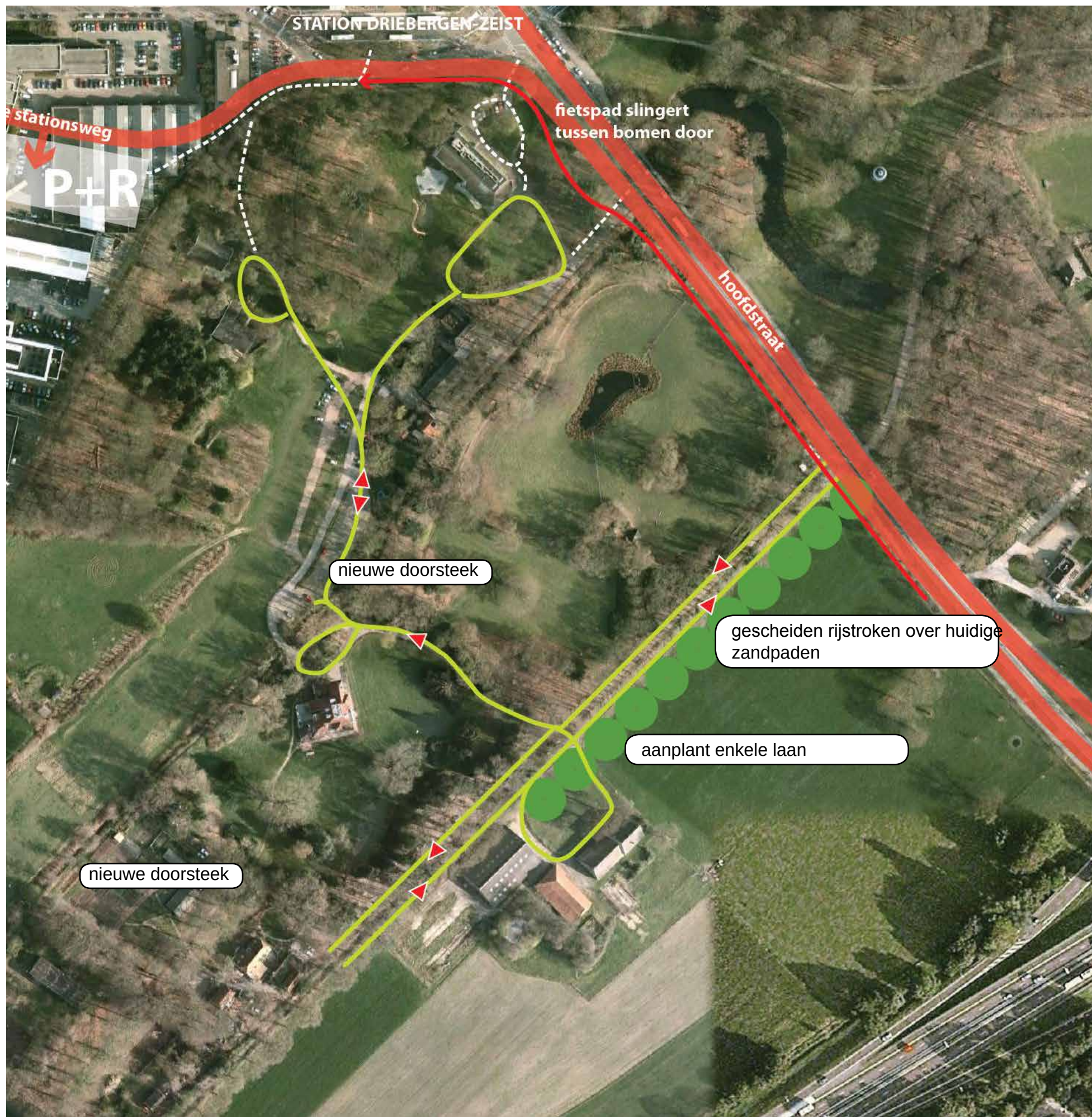


Bestaand hekwerk, niet in gebruik van entree





3. UitWerKinG OPTies OntslUitinG



ONTSLUITING OPTIE 1

voorstel ontsluiting:

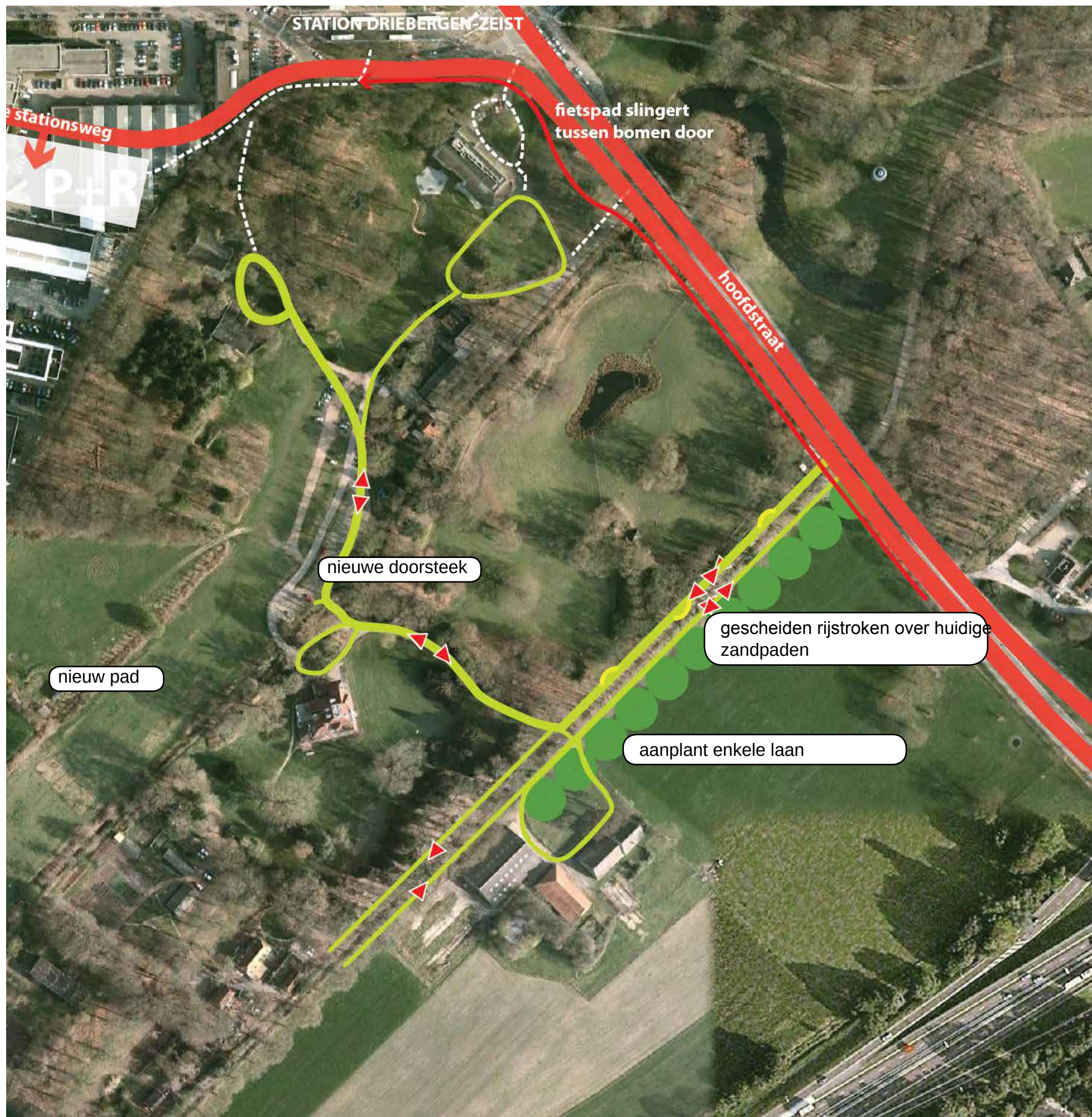
- route éénrichting over het landgoed, met lussen naar gebouwen
- nieuwe doorsteek ter vereenvoudiging bochtstraal groot verkeer
- gebruik maken van bestaande parallelle zandpaden
- gescheiden rijstroken links in/uit
- nieuw pad achter de witte villa langs
- bestaande houtwal is middenberm
- aanplant enkele bomenrij (verjonging, EHS)

+ voordelen:

- historische entree blijft gehandhaafd
- fraaie beleving bij binnenrijden landgoed (coulissen over herten-kamp)
- door eenrichtingsverkeer kunnen huidige paden smal blijven en blijft het landgoedkarakter

- nadelen:

- het combineren van ontsluiting boerderij en Reehorst kan complicaties geven
- nieuwe doorsteek achter Witte v illa cultuurhistorisch ongewenst



ONTSLUITING OPTIE 2

voorstel ontsluiting:

- route tweerichting over het landgoed, met lussen naar gebouwen
- nieuwe doorsteek ter vereenvoudiging bochtstraal groot verkeer
- gebruik maken van bestaande paden
- gescheiden entrees Reehorst en Boerderij
- bestaande houtwal is middenberm
- aanplant enkele bomenrij (verjonging, EHS)

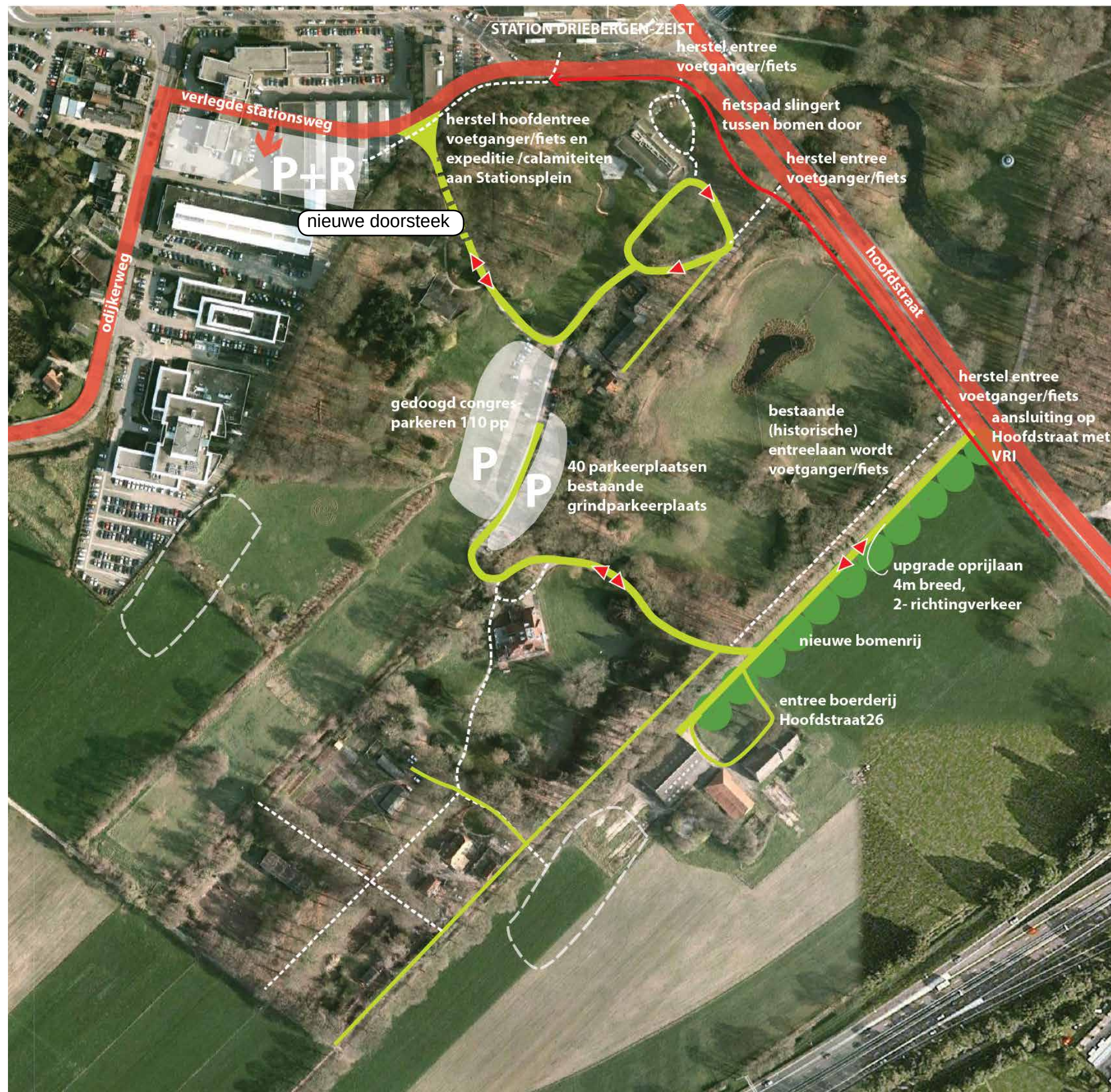
+ voordelen:

- historische entree blijft gehandhaafd
- fraaie beleving bij binnenrijden landgoed (couliissen over herten-kamp)
- gescheiden entree boerderij en Reehorst kan praktisch handig zijn

- nadelen:

- entreepad reehorst is te smal voor 2-richting. Hiervoor moeten passeerhavens gemaakt worden, waarvoor bomen gekapt moeten worden.
- centrale ontsluiting over reehorst moet verbreed worden. Hiervoor moeten enkele bomen gekapt worden en veel bomen opgekroond.

ONTSLUITING OPTIE 3



voorstel ontsluiting:

- upgrade bestaande entreelaan naar Hoofdstraat 26 (tweerichting)
- parkeerplaats alleen bereikbaar vanaf Hoofdstraat
- geen doorgaande routing auto op landgoed (knip tussen parkeerplaats en expeditieroute)
- herstel hoofdentree voetganger/fiets en expeditie/calamiteiten aan stationsplein, met lus naar ionagebouw/koetshuis
- bestaande entreepad wordt alleen voor langzaam verkeer
- handhaven bestaande houtwal
- aanplant bomenrij langs oprijlaan (verjonging, boswetcompensatie)

+ voordelen:

- verkeerskundig duidelijke situatie
- maakt vrijwel geheel gebruik van bestaande paden
- mogelijkheid om nieuwe laan te maken die historische lijn accentueert
- expeditieverkeer hoeft niet het gehele landgoed te doorkruisen (evt schade aan bestaande bomen)

- nadelen:

- het combineren van ontsluiting boerderij en Reehorst kan complicaties geven

ONTSLUITING OPTIE 4



voorstel ontsluiting eigenaar perceel:

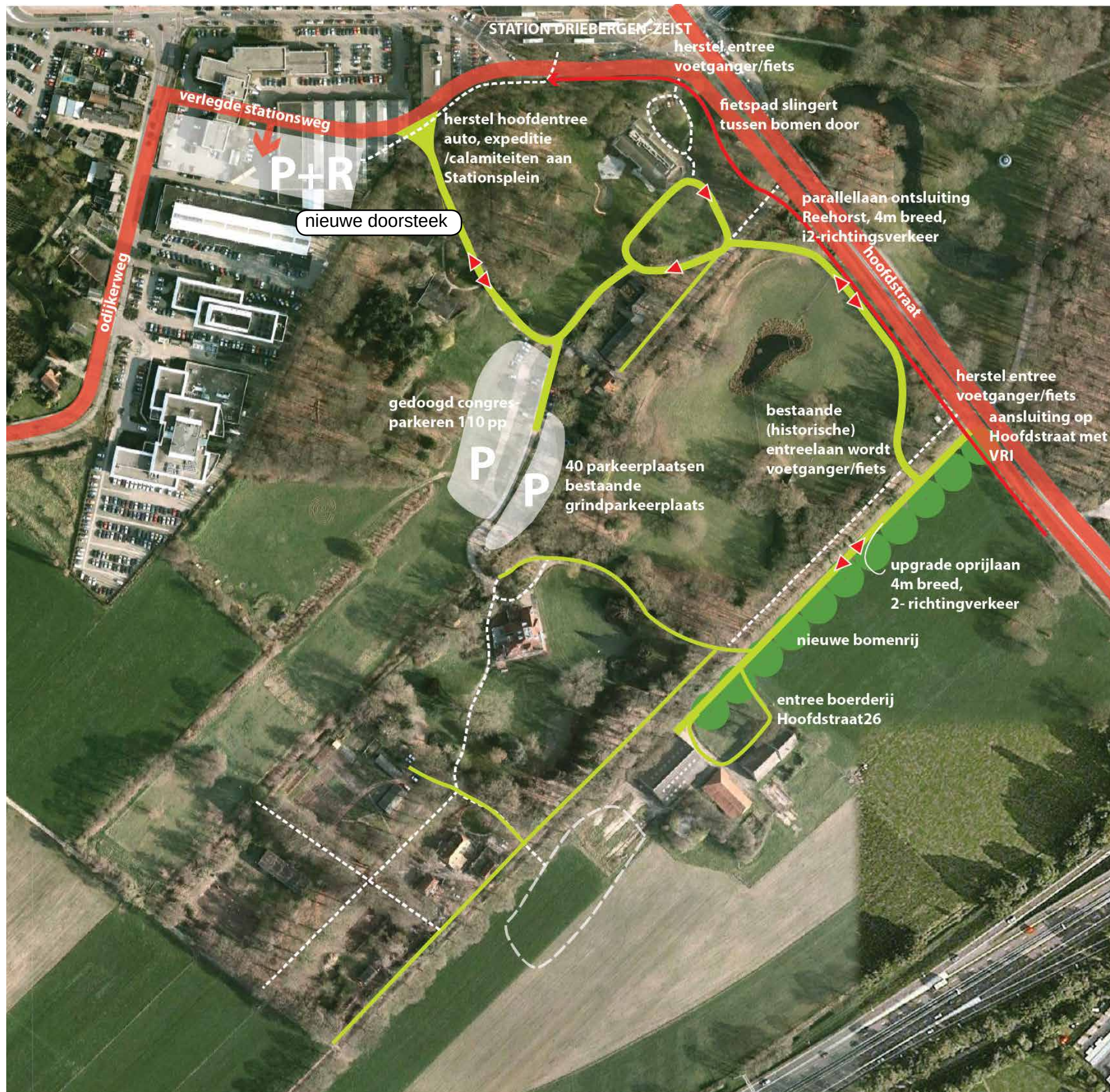
- landgoed autovrij maken
- ontsluiting parkeerterrein vanaf Odijkerweg
- calamiteiteningang en expeditie via nieuwe Stationslaan
- eigen auto-ontsluiting Boerderij

+ voordelen:

- huidige padenstructuur kan behouden blijven
- geen extra kap bomen
- cultuurhistorische structuur landgoed blijft behouden

- nadelen:

- de historische entree wordt niet meer gebruikt voor autoverkeer. Beleving bij binnenrijden landgoed via Odijkerweg minder sterk dan bij oude entree.



ONTSLUITING OPTIE 5

voorstel ontsluiting:

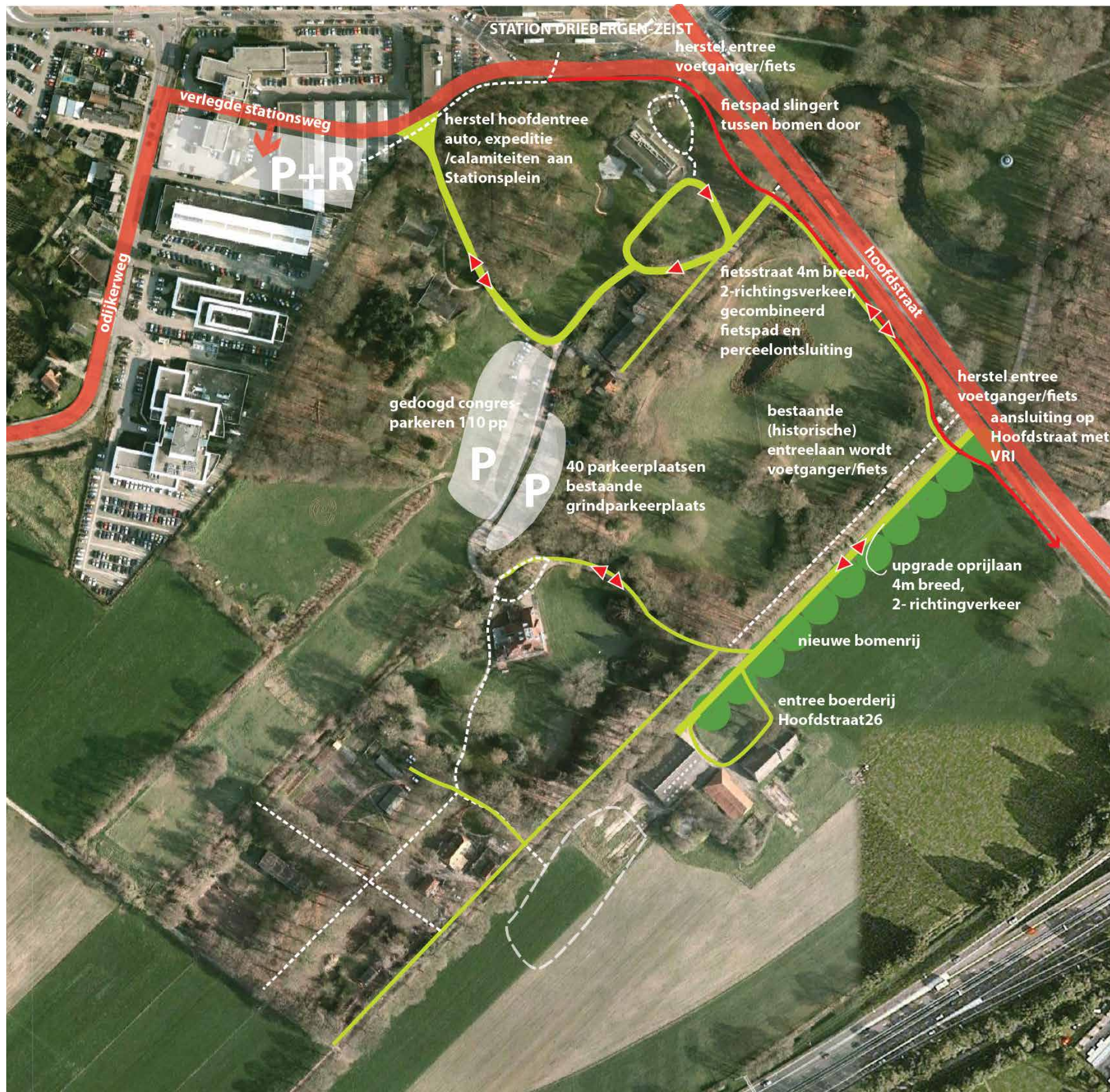
- twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat;
- vrijliggende parallelontsluiting via ingang Hoofdstraat 26
- upgrade bestaande entreelaan naar Hoofdstraat 26 (tweerichting)
- parkeerplaats bereikbaar vanaf Hoofdstraat
- doorgaande route over landgoed
- herstel hoofdentree voetganger/fiets en expeditie/calamiteiten aan stationsplein, met lus naar ionagebouw/koetshuis
- bestaande entreepad wordt alleen voor langzaam verkeer
- handhaven bestaande houtwal
- aanplant bomenrij langs oprijlaan (verjonging, boswetcompensatie)

+ voordelen:

- twee volwaardige auto-ontsluitingen
- mogelijkheid om nieuwe laan te maken die historische lijn accentueert
- expeditieverkeer hoeft niet het gehele landgoed te doorkruisen (evt schade aan bestaande bomen)

- nadelen:

- verkeerskundig onduidelijke situatie met twee auto-ingangen
- risico op opstoppingen op stationsweg (blokkering langzaamverkeers-oversteek stationsweg)
- meer verkeersbewegingen over landgoed
- parallelontsluiting tast rijksmonument Hertenkamp zwaar aan. door reliëf Hertenkamp moet de ontsluiting om de 'heuveltjes' heen, wat extra grote aantasting veroorzaakt
- ter plaatse van de inrit Hoofdstraat 26 is de faunapassage gepland. de parallelontsluiting kruist de verbinding naar de faunapassage. Dit betekent dat deze niet meer kan functioneren.
- Voor de parallelontsluiting zullen extra bomen binnen Rijksmonument De Hertenkamp verwijderd moeten worden



ONTSLUITING OPTIE 6

voorstel ontsluiting:

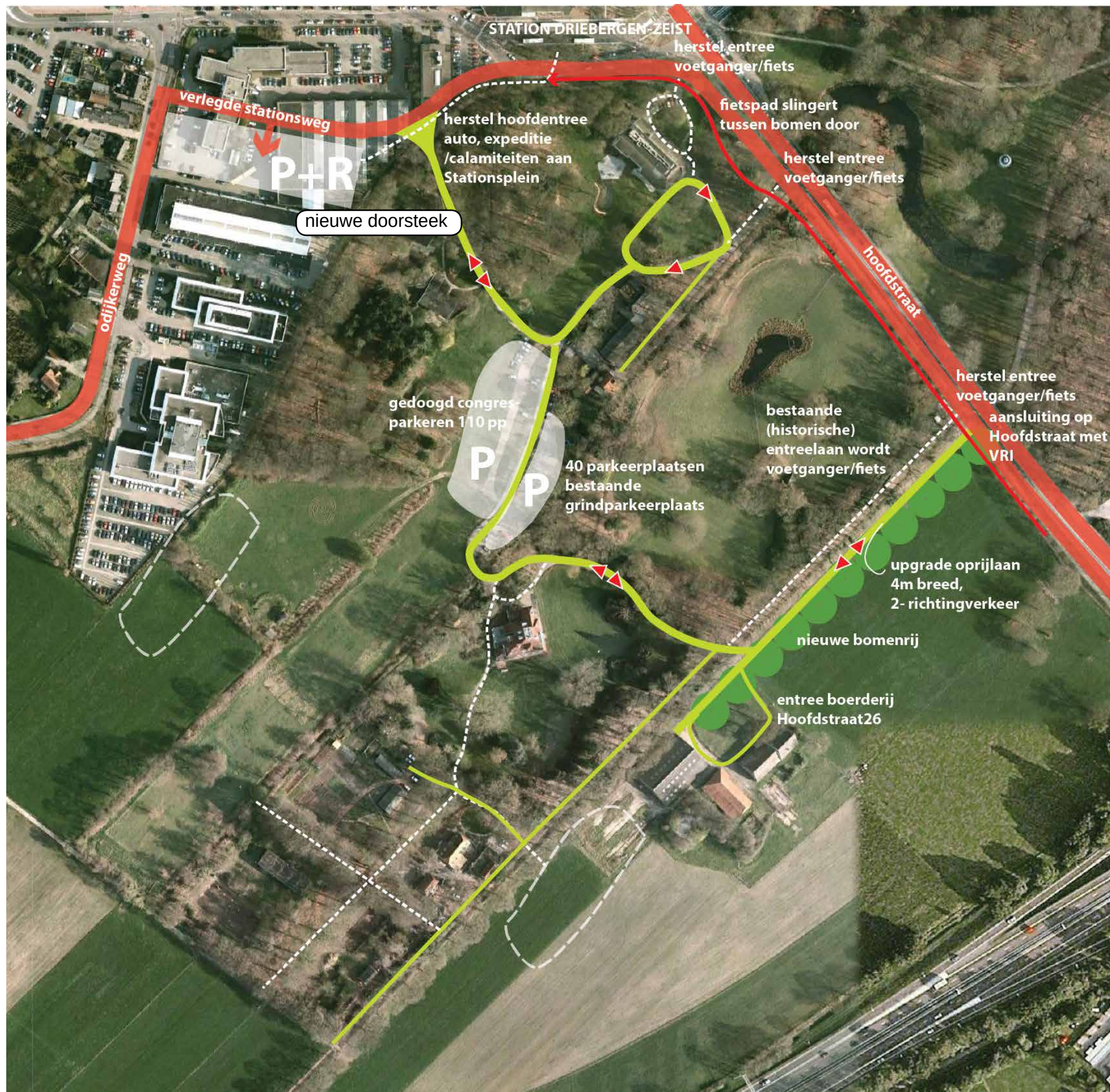
- twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat;
- vrijliggende parallelontsluiting via ingang Hoofdstraat 26
- upgrade bestaande entreelaan naar Hoofdstraat 26 (tweerichting)
- parkeerplaats bereikbaar vanaf Hoofdstraat
- doorgaande route over landgoed
- herstel hoofdentree voetganger/fiets en expeditie/calamiteiten aan stationsplein, met lus naar ionagebouw/koetshuis
- bestaande entreepad wordt alleen voor langzaam verkeer
- handhaven bestaande houtwal
- aanplant bomenrij langs oprijlaan (verjonging, boswetcompensatie)

+ voordelen:

- twee volwaardige auto-ontsluitingen
- mogelijkheid om nieuwe laan te maken die historische lijn accentueert
- expeditieverkeer hoeft niet het gehele landgoed te doorkruisen (evt schade aan bestaande bomen)

- nadelen:

- verkeerskundig onduidelijke situatie met twee auto-ingangen
- risico op opstoppingen op stationsweg (blokkering langzaamverkeers-oversteek stationsweg)
- meer verkeersbewegingen over landgoed
- verkeersveiligheid van fietsers verminderd door fietsstraat constructie
- sociale veiligheid fietsers verminderd door fietspad achter heuveltje (geen zicht op Hoofdstraat)
- fietsstraat tast rijksmonument Hertenkamp aan. door reliëf Hertenkamp moet de ontsluiting om de 'heuveltjes' heen, wat extra grote aantasting veroorzaakt
- ter plaatse van de inrit Hoofdstraat 26 is de faunapassage gepland. de parallelontsluiting kruist de verbinding naar de faunapassage. Dit betekent dat deze niet meer kan functioneren.
- Voor de parallelontsluiting zullen extra bomen binnen Rijksmonument De Hertenkamp verwijderd moeten worden



ONTSLUITING OPTIE 7 (VOORKEURSVARIANT)

voorstel ontsluiting:

- upgrade bestaande entreelaan naar Hoofdstraat 26 (tweerichting)
- twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat;
- herstel hoofdentree voetganger/fiets en expeditie/calamiteiten aan stationsplein, met lus naar ionagebouw/koetshuis
- beheersbare toegang voor autoverkeer aan het stationsplein dmv toegangscontrole wordt de verkeersintensiteit gereguleerd.
- bestaande entreepad wordt alleen voor langzaam verkeer
- handhaven bestaande houtwal
- aanplant bomenrij langs oprijlaan (verjonging, boswetcompensatie)

+ voordelen:

- twee volwaardige auto-ontsluitingen
- maakt vrijwel geheel gebruik van bestaande paden
- mogelijkheid om nieuwe laan te maken die historische lijn accentueert
- expeditieverkeer hoeft niet het gehele landgoed te doorkruisen (evt schade aan bestaande bomen)

- nadelen:

- het combineren van ontsluiting boerderij en Reehorst kan complicaties geven
- verkeerskundig onduidelijke situatie met twee auto-ingangen
- risico op opstoppingen op stationsweg (blokkering langzaamverkeers-oversteek stationsweg)
- bredere ruimtebeslag stationsweg nodig vanwege invoegen linksaf voorsorteerstrook
- meer verkeersbewegingen over landgoed

CONCLUSIE ONTSLUITING

Ontsluiting Reehorst/Hoofdstraat 26

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceelenaar
Optie 1	?	+/-	+/-	+	0	+/-	+	-	-	+	0	-
Optie 2	?	+/-	+/-	+/-	0	+/-	+/-	-	-	+/-	0	-
Optie 3	?	+	+	+	0	++	+	+	+	+/-	0	ntb
Optie 4	?	+	+	+/-	0	+	+	+	+	+/-	0	+
Optie 5	?	+/-	+/-	-	0	+	--	--	-	-	0	Ntb
Optie 6	?	+/-	-	-	-	+	-	-	-	-	0	Ntb
Optie 7	?	+/-	+/-	+/-	0	++	+	+	+/-	+/-	0	+

+	Wenselijke oplossing	+/-	Acceptabel	-	Ongewenste oplossing	0	n.v.t.
---	----------------------	-----	------------	---	----------------------	---	--------

Toelichting

Optie 1: gemeenschappelijke entree over huidige zandpaden, éénrichting routing over landgoed

Optie 2: gescheiden entree Hoofdstraat 26 en Reehorst, tweerichting routing over landgoed

Optie 3: gemeenschappelijke entree over nieuwe 2-richtinglaan, éénrichting routing over landgoed

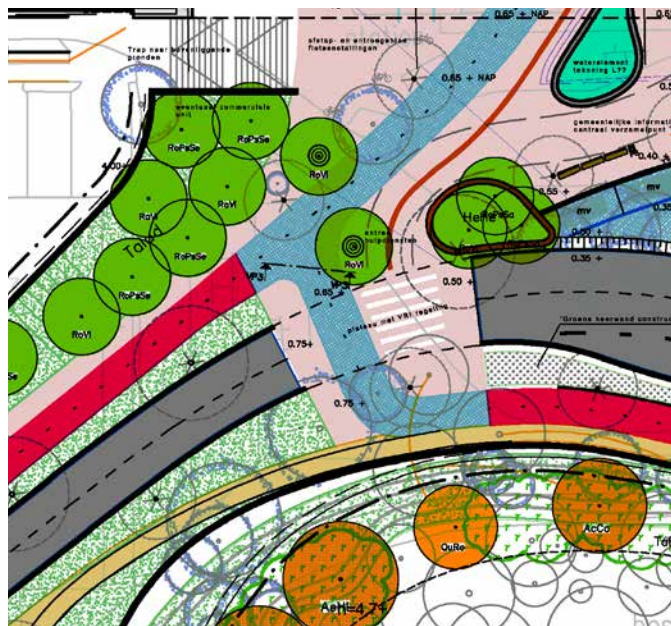
Optie 4: gemeenschappelijke entree aan Hoofdstraat 26 met verbinding naar bestaande pad Reehorst, langzaam verkeer entree aan Stationsplein zuidzijde, entree parkeren aan Odijkerweg. (deze optie is ingebracht door perceeleeigenaar.)

Optie 5: twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat; vrijliggende parallelontsluiting via ingang Hoofdstraat 26

Optie 6: twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat; parallelontsluiting gecombineerd met fietspad (fietsstraat) via ingang Hoofdstraat 26

Optie 7: twee volwaardige ontsluitingen Stationsplein en Hoofdstraat; gemeenschappelijke entree Hoofdstraat 26/Reehorst over nieuwe 2-richtinglaan

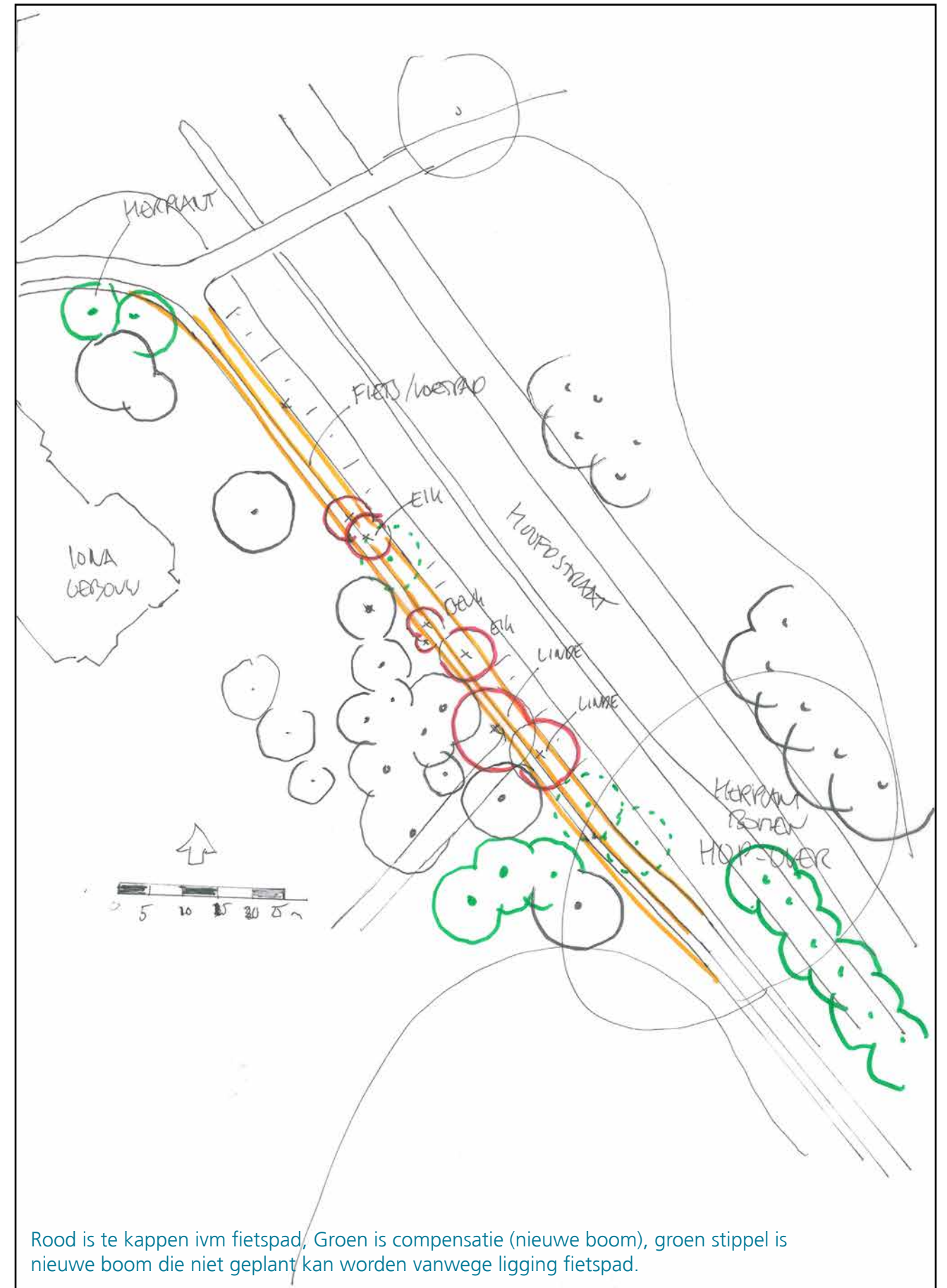
VEILIGE OVERSTEEK VOETGANGERS STATION



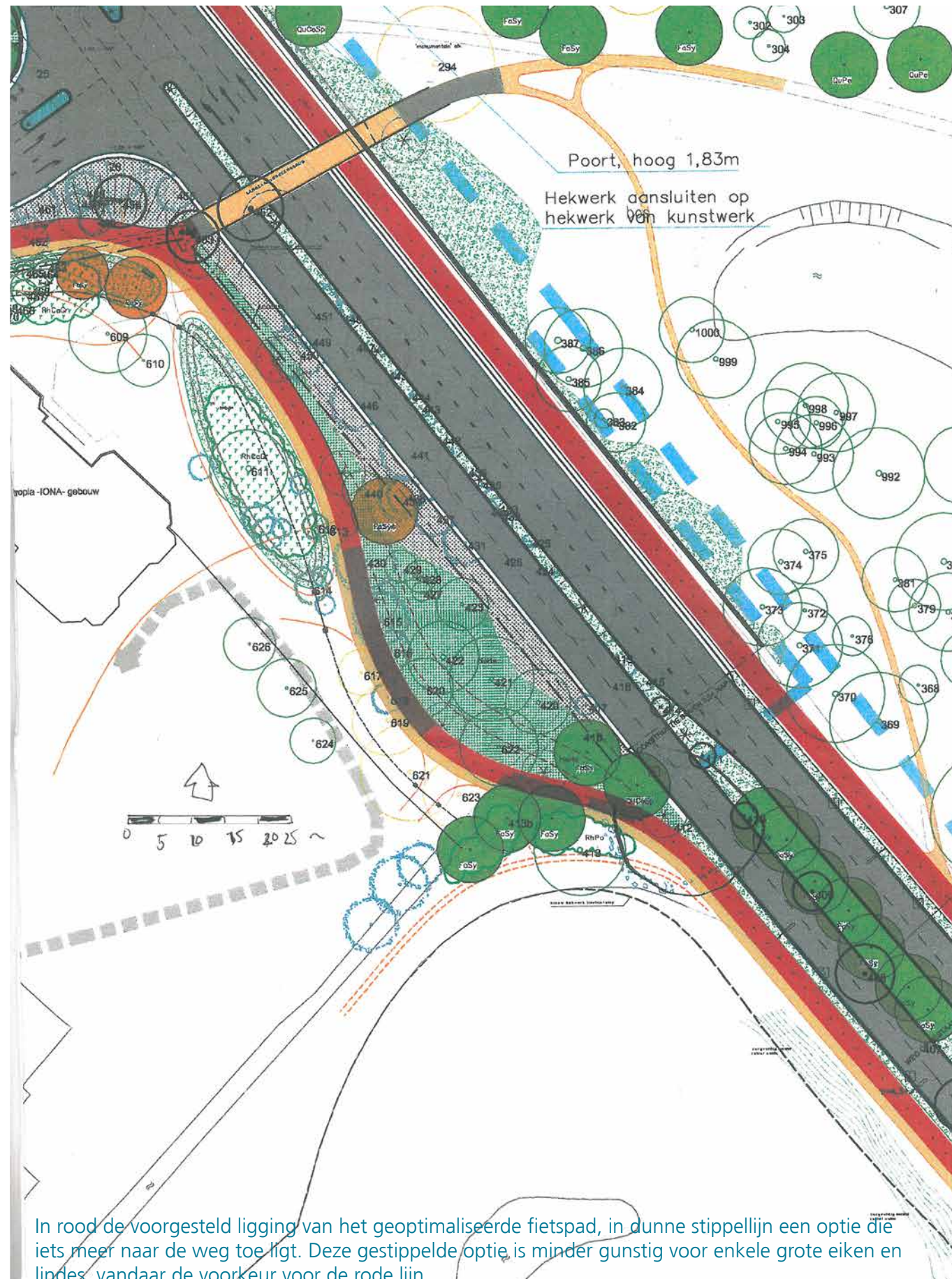
De voetgangers/fietsoversteek tussen het Stationsplein zuic en de Reehorst is voorzien van een Verkeers Regel Instal-latie.

De oversteek is vormgegeven als onderdeel van het plein en ligt als verhoogd plateau in de Stationsweg. Hierdoor wordt een veilige oversteek gewaarborgd, en worden Stationsplein en Reehorst letterlijk verbonden.

ALTERNATIEF FIETSPAD RECHT (BASELINE 3)



ALTERNATIEF FIETSPAD GEOPTIMALISEERD OP BOMEN/ECOLOGIE/CULTUURHISTORIE



ALTERNATIEVEN FIETSPAD HOOFDSTRAAT WESTZIJDE

Het fietspad Hoofdstraat westzijde, tussen Hertenkamp en Stationsweg is in Baseline 3 parallel aan de Hoofdstraat gesitueerd.

Uit de Master Boom-effect-analyse blijkt dat hier de grootste rand bomen afgaat van wege de verbreding van de Hoofdstraat. Door het fietspad direct parallel aan de Hoofdstraat te leggen, wordt de rand bomen die verdwijnt nog veel breder.

Vanuit ecologie is aangegeven dat dit een belangrijke vliegroute voor vleermuizen is. Het 'gat' van de verbrede Hoofdstraat werkt zeer nadelig op deze vliegroutes. Daarop zijn twee optimalisaties gedaan:

- bomen in de middenberm ter plaatse van de hoek Hertenkamp, als HOP-over
- het fietspad zodanig optimaliseren dat het tussen de bomen door slingert.

voor de variant die tussen de bomen doorslingert moeten ook enkele bomen verdwijnen, maar blijft de boomstructuur direct aan de Hoofdstraat sterker overeind. De bomen die moeten verdwijnen in deze variant zijn veelal douglasbomen, en toekomstbomen als linde en beuk kunnen gespaard worden.

Vanuit cultuurhistorie is het belangrijk dat in deze variant de twee grote lindes bij de entree van de oude oprijlaan gespaard kunnen worden, in tegenstelling tot de rechte variant.

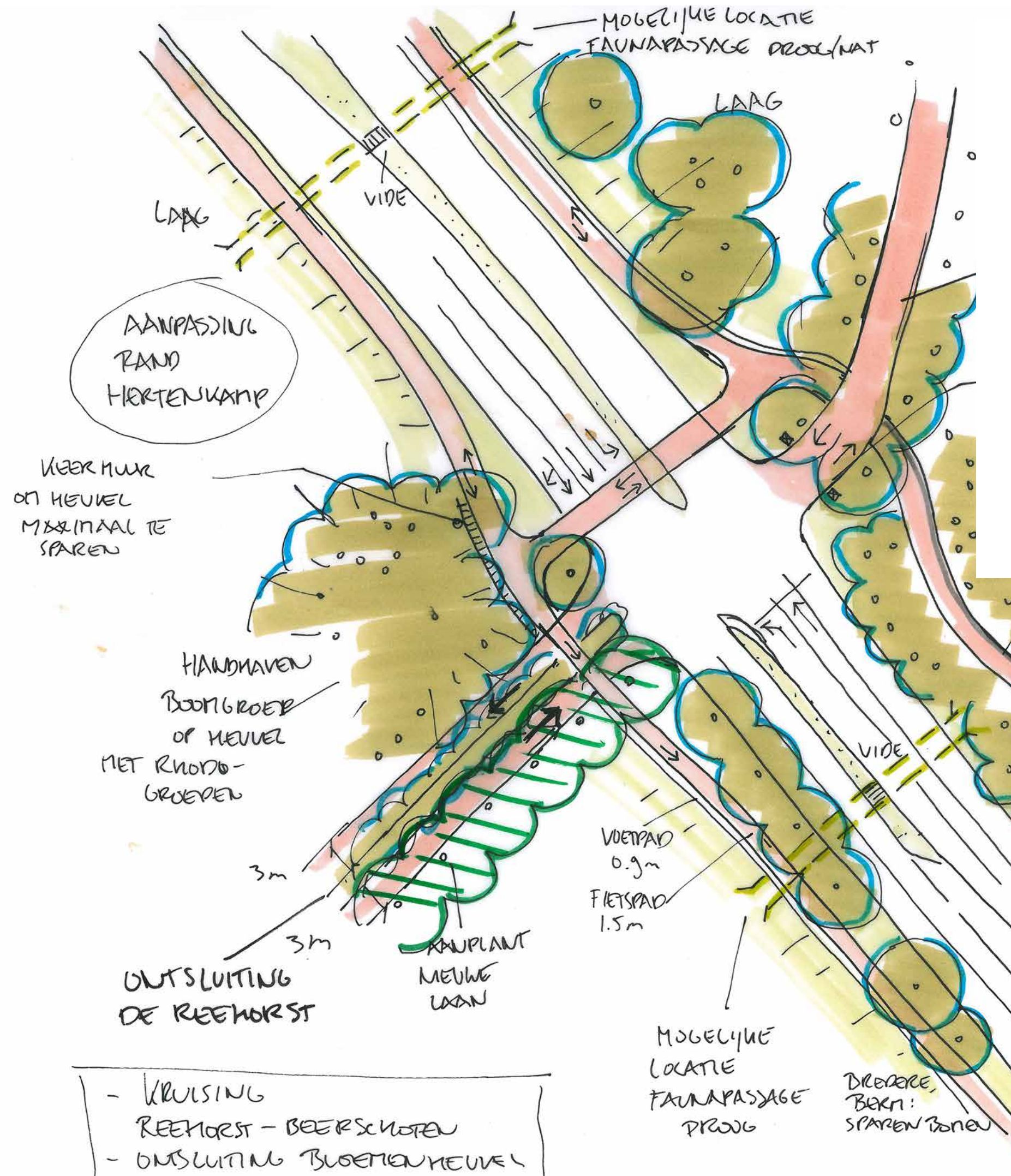
BEHEER

Aandachtspunt bij deze variant is beheer van de ruimte tussen fietspad en Hoofdstraat. Voorstel is om deze ruimte in beheer te laten nemen door Gemeente Utrechtse Heuvelrug, evenals andere plaatsen waar sprake is van verbrede bermen.

VOORSTEL KRUISSING BEERSCHOTEN/DE REEHORST: OPTIE A

voorstel Kruising:

- Zijde Hertenkamp: zoveel mogelijk handhaven 'heuvel' Hertenkamp. Monumentale heuvel met 'treeclump' en rhododendrongroepen
- Inrit Beerschoten verbreden bij ingang tot 5/6m
- Zuilen opschuiven, aan weerszijden pad
- Bestaande paden de reehorst/Hertenkamp handhaven, en gebruiken als gescheiden rijstroken links/rechts
- Laanstructuur toevoegen door beuken te planten langs inrit de reehorst

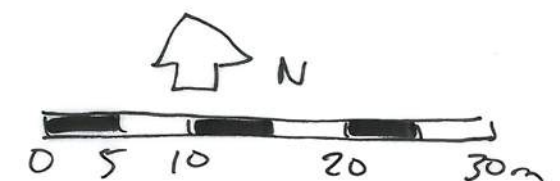
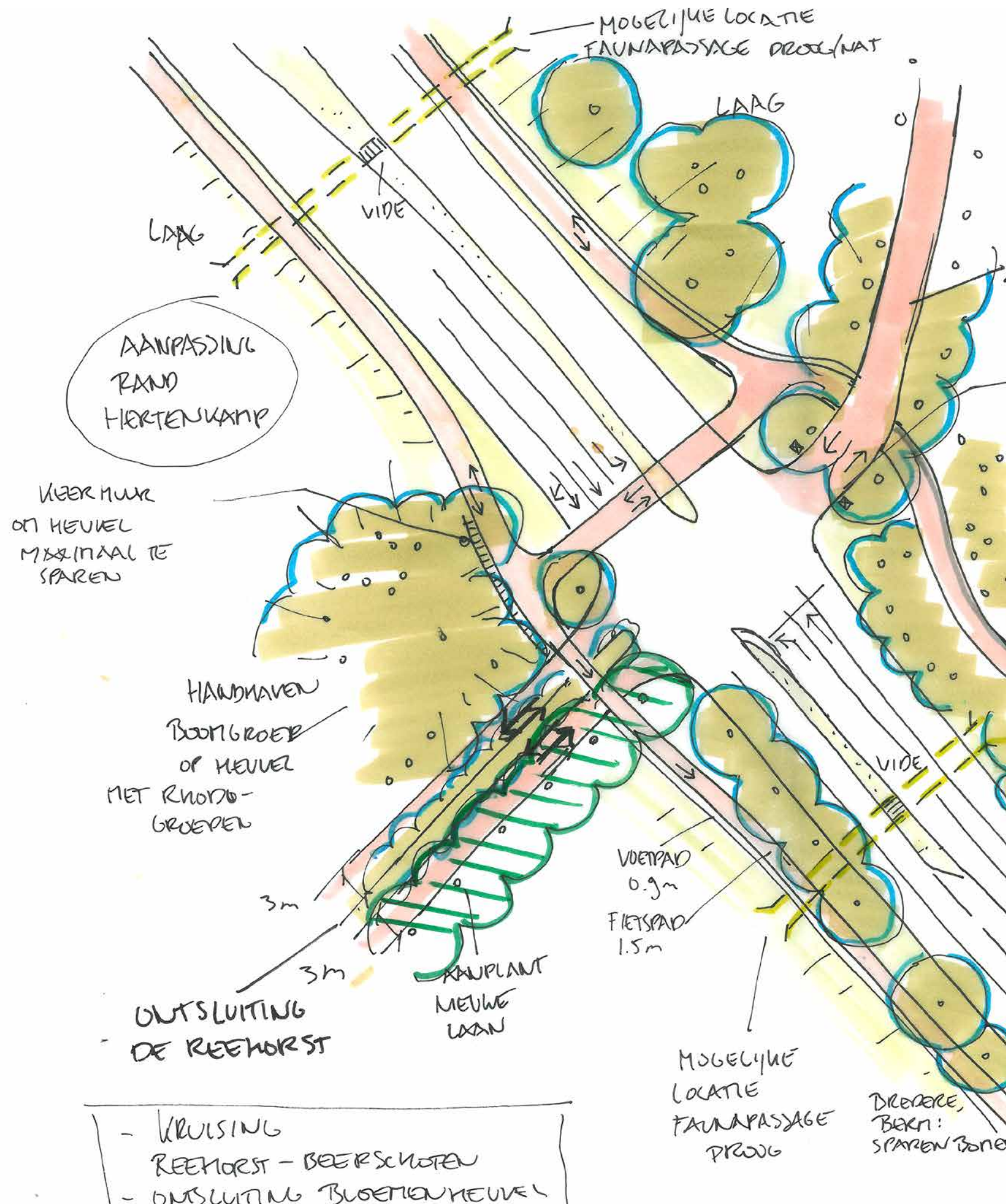


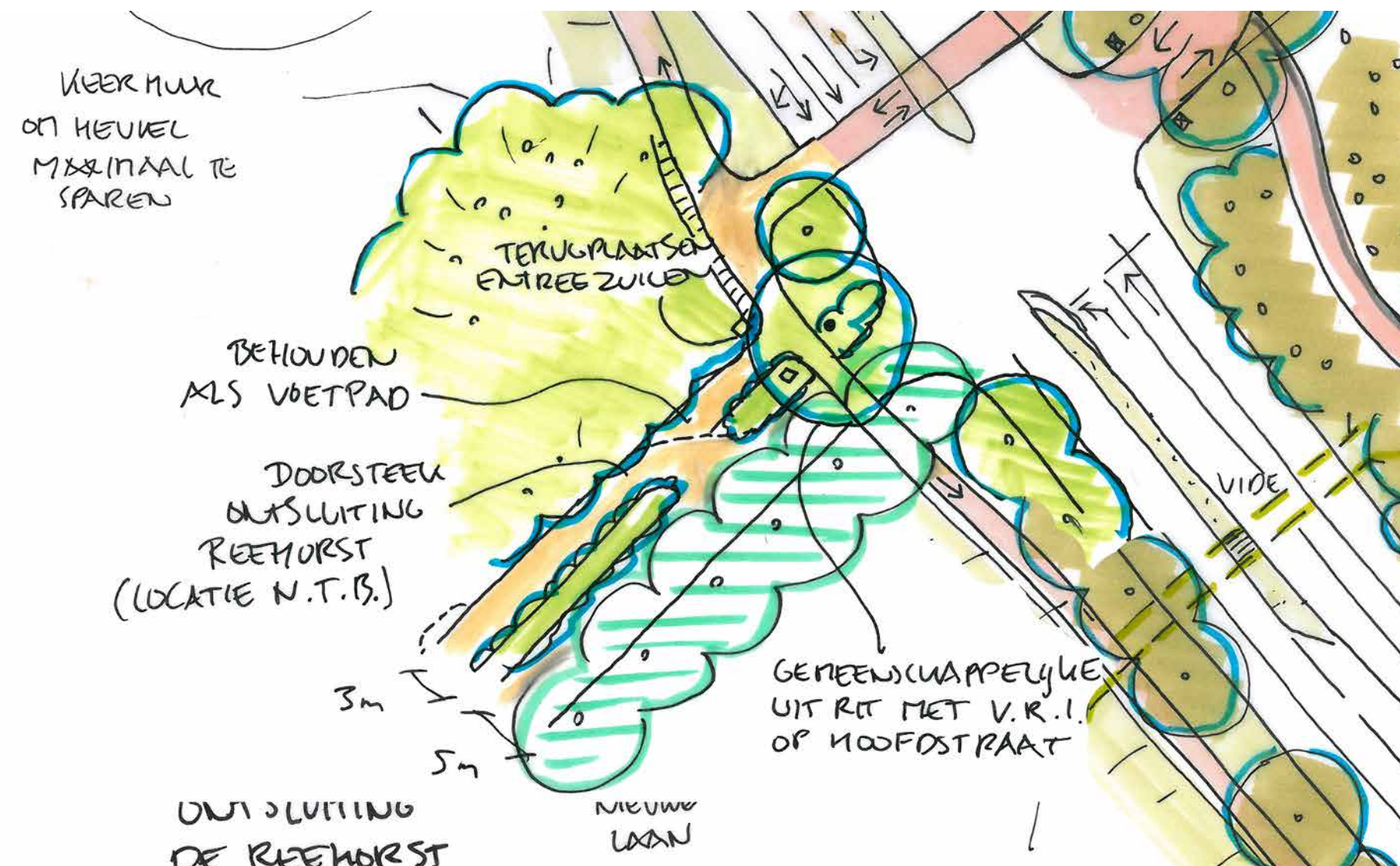
- KRUISSING
REEHORST - BEERSCHOTEN
- UITSLUITING BLOETENHEUVEL

VOORSTEL KRUISING BEERSCHOTEN/DE REEHORST: OPTIE B

voorstel Kruising:

- Zijde Hertenkamp: zoveel mogelijk handhaven 'heuvel' Hertenkamp. Monumentale heuvel met 'treeclump' en rhododendrongroepen
- Inrit Beerschoten verbreden bij ingang tot 5/6m
- Zuilen opschuiven, aan weerszijden pad
- Bestaande paden de reehorst/Hertenkamp handhaven
- Beide paden zijn twee-richting entrees. Hierdoor hebben de Reehorst en de boerderij gescheiden entrees. Paden zijn 3m breed met passeerhaven
- Laanstructuur toevoegen door beuken te planten langs inrit de reehorst

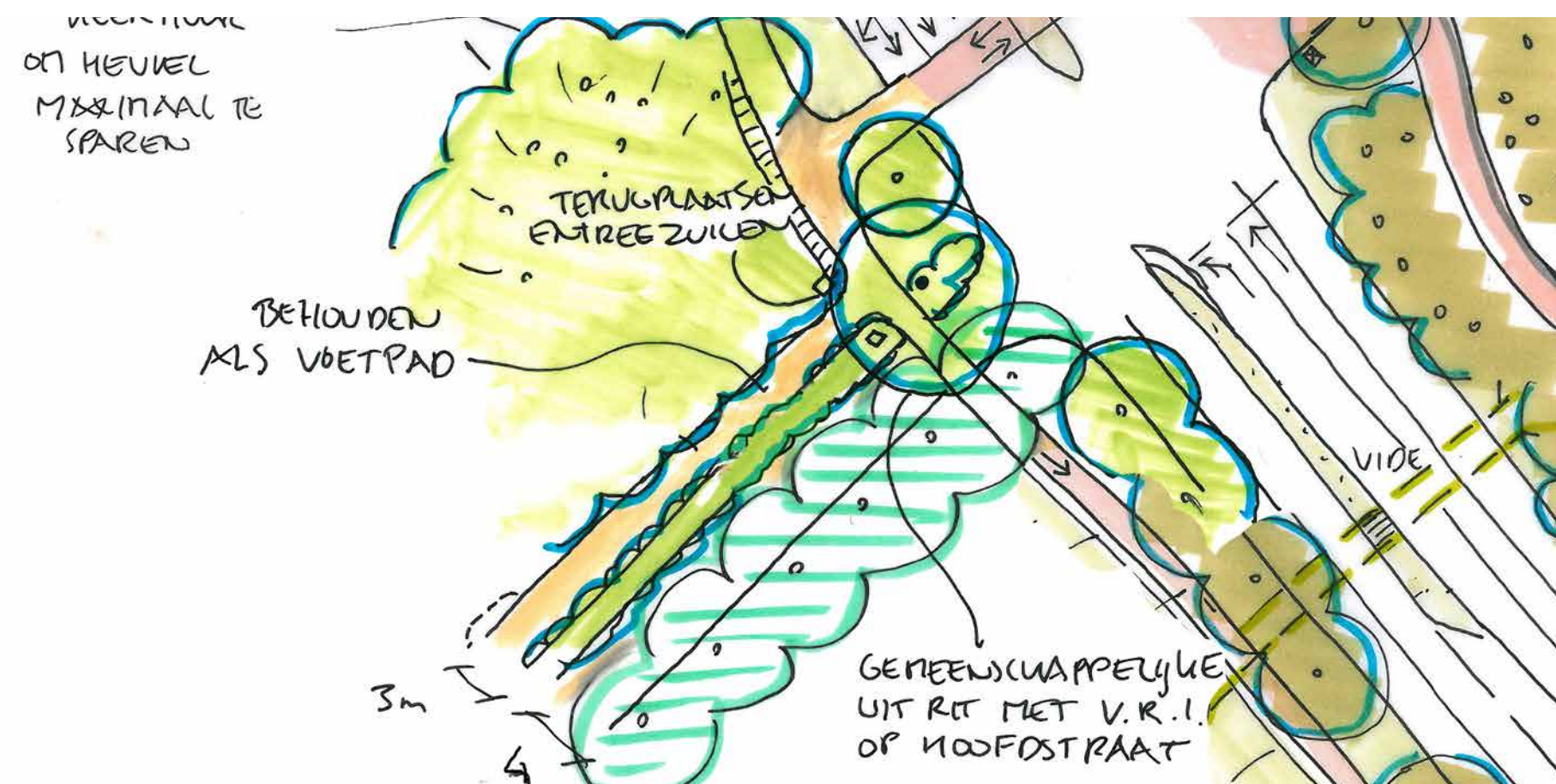




VOORSTEL KRUISSING BEERSCHOTEN/DE REEHORST: OPTIE C

voorstel Kruising:

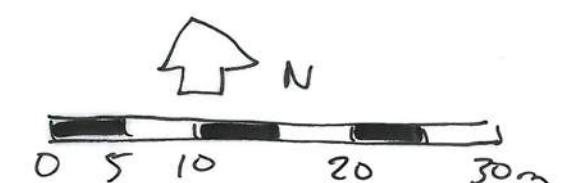
- Zijde Hertenkamp: zoveel mogelijk handhaven 'heuvel' Hertenkamp. Monumentale heuvel met 'treeclump' en rhododendrongroepen
- Inrit Beerschoten verbreden bij ingang tot 5/6m
- Zuilen opschuiven, aan weerszijden pad
- Auto-entree De Reehorst/Hoofdstraat 26 samenvoegen en met v.r.i. aansluiten op kruispunt
- Samenvoegen kan vlak voor de kruising, of ter hoogte van de boerderij
- Bestaande entree de reehorst handhaven als voetpad
- Zuilen de reehorst terugplaatsen langs pad
- Laanstructuur toevoegen door beuken te planten langs inrit de reehorst



VOORSTEL KRUISSING BEERSCHOTEN/DE REEHORST: OPTIE D

voorstel Kruising:

- Gelijk aan optie C, maar zonder doorsteek van Hoofdstraat 26 naar de reehorst
- gemeenschappelijke entreelaan Hoofdstraat 26/De Reehorst
 - bestaande entree de reehorst handhaven als voetpad



CONCLUSIE KRUIISING

Kruising De Reehorst-Beerschoten

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceeleigenaar
Kruising Optie A	?	+/-	+/-	+/-	0	?	+	+	+/-	+	0	+
Kruising Optie B	?	-	-	-	0	?	+/-	+/-	+/-	-	0	-
Kruising Optie C	?	+	+	+	0	?	+/-	+/-	+/-	-	0	+/-
Kruising Optie D	?	+	+	+	0	+	+	+	+	+/-	0	Ntb

Toelichting

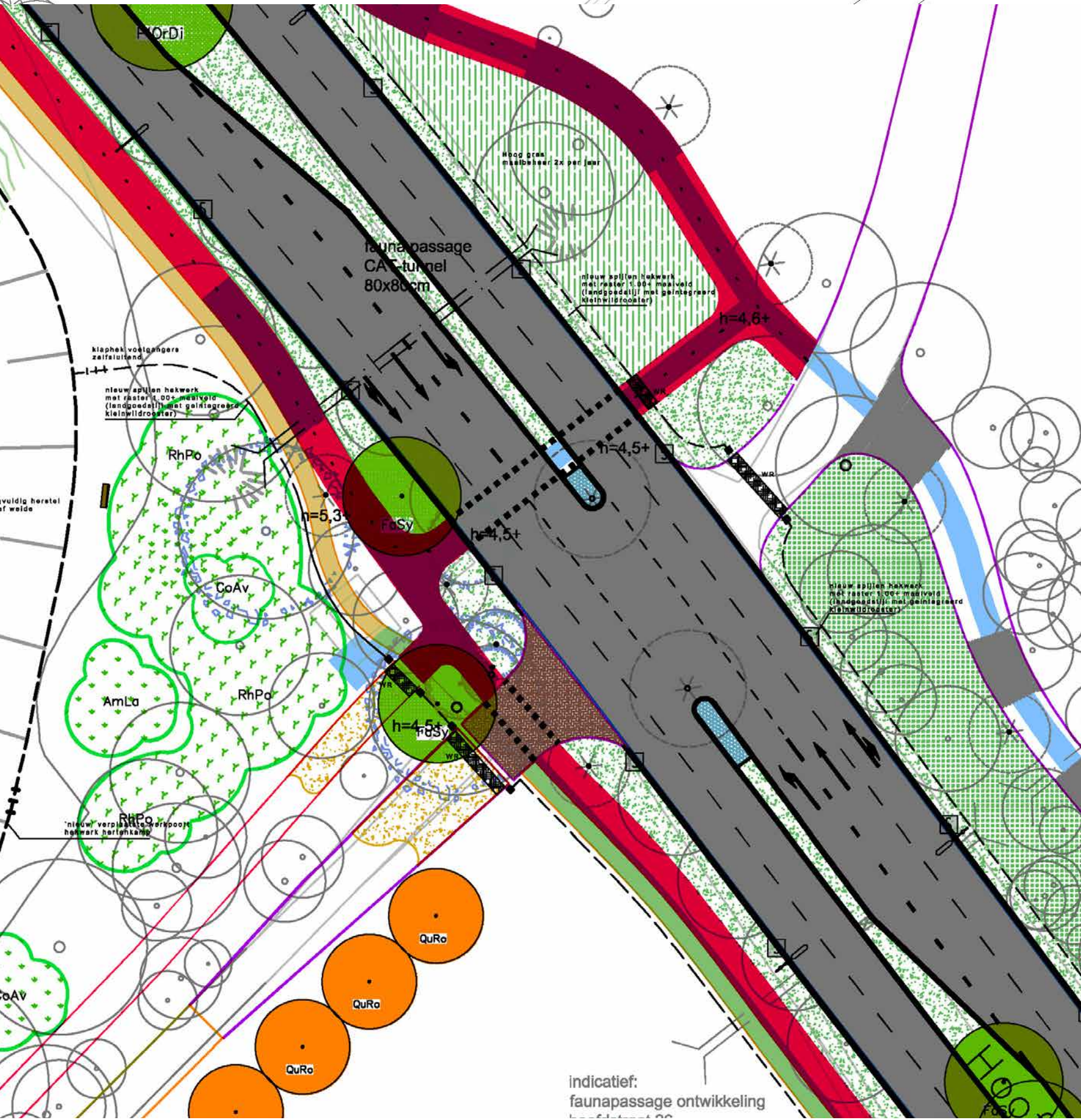
Optie A: Gezamenlijk gebruik beide entrees als eenrichtingsrijbanen met middenberm

Optie B: Gescheiden aansluiting op Hoofdstraat van De Reehorst/Hoofdstraat 26

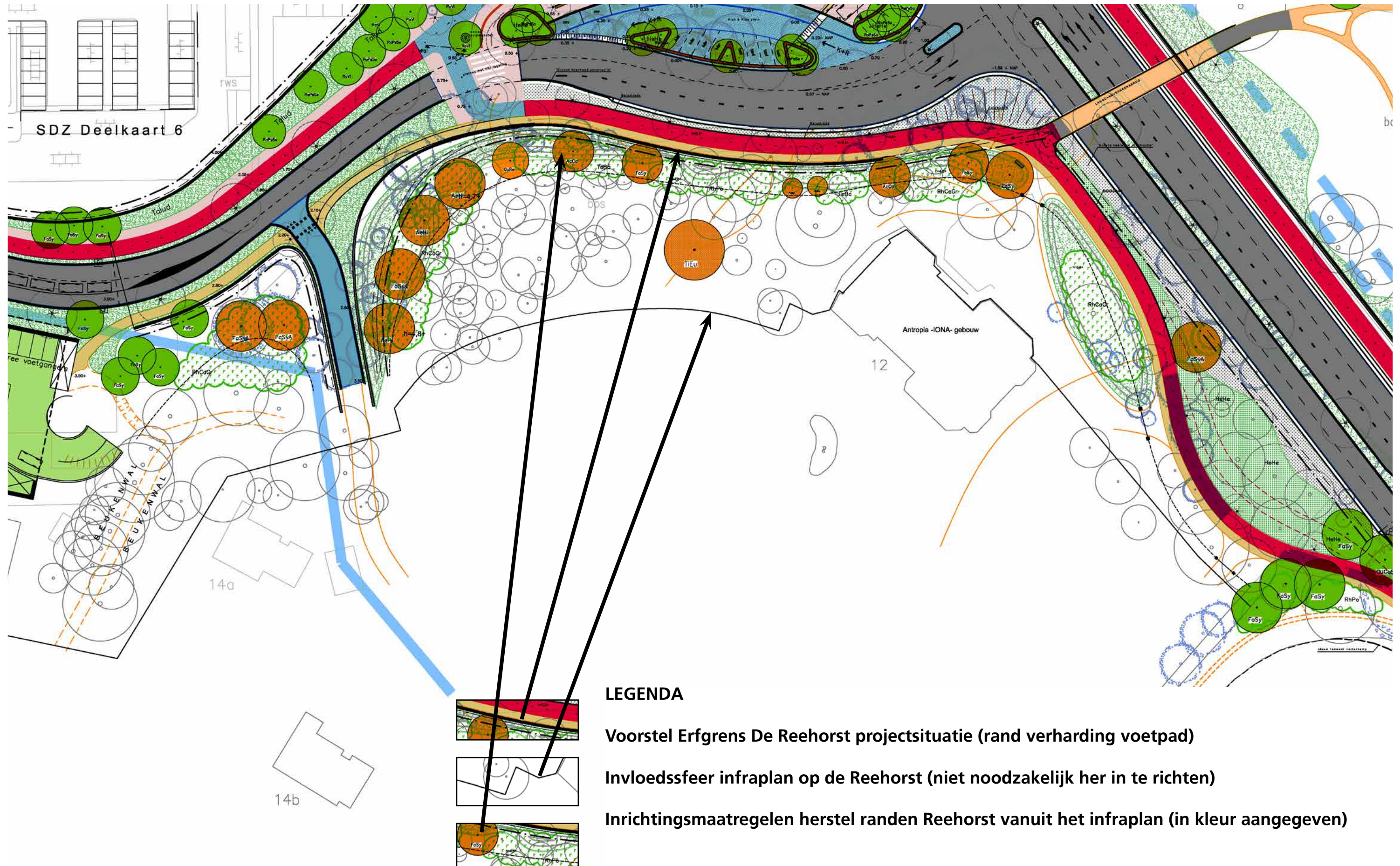
Optie C: gemeenschappelijke entree aan Hoofdstraat 26 met verbinding naar bestaande pad Reehorst, huidige entree Reehorst voor langzaam verkeer

Optie D: gemeenschappelijke entree aan Hoofdstraat 26 via opwaarderen oprijlaan Hoofdstraat 26 huidige entree Reehorst voor langzaam verkeer.

ONTSLUITING REEHORST/HOOFDSTRAAT 26 / BEERSCHOTEN



OVERZICHT ONTSLUITINGEN EN NOORDOOSTRAND DE REEHORST









4. UitWerKinG Herstel rAnden

OVERZICHT HERSTEL RANDEN DE REEHORST



ENTREE EN RAND NIEUWE STATIONSWEG

situatie:

entree ligt aan verdiepte stationsweg. een keerwand vangt het hoogteverschil op tussen de reehorst en het stationsplein.

voorstel ontsluiting:

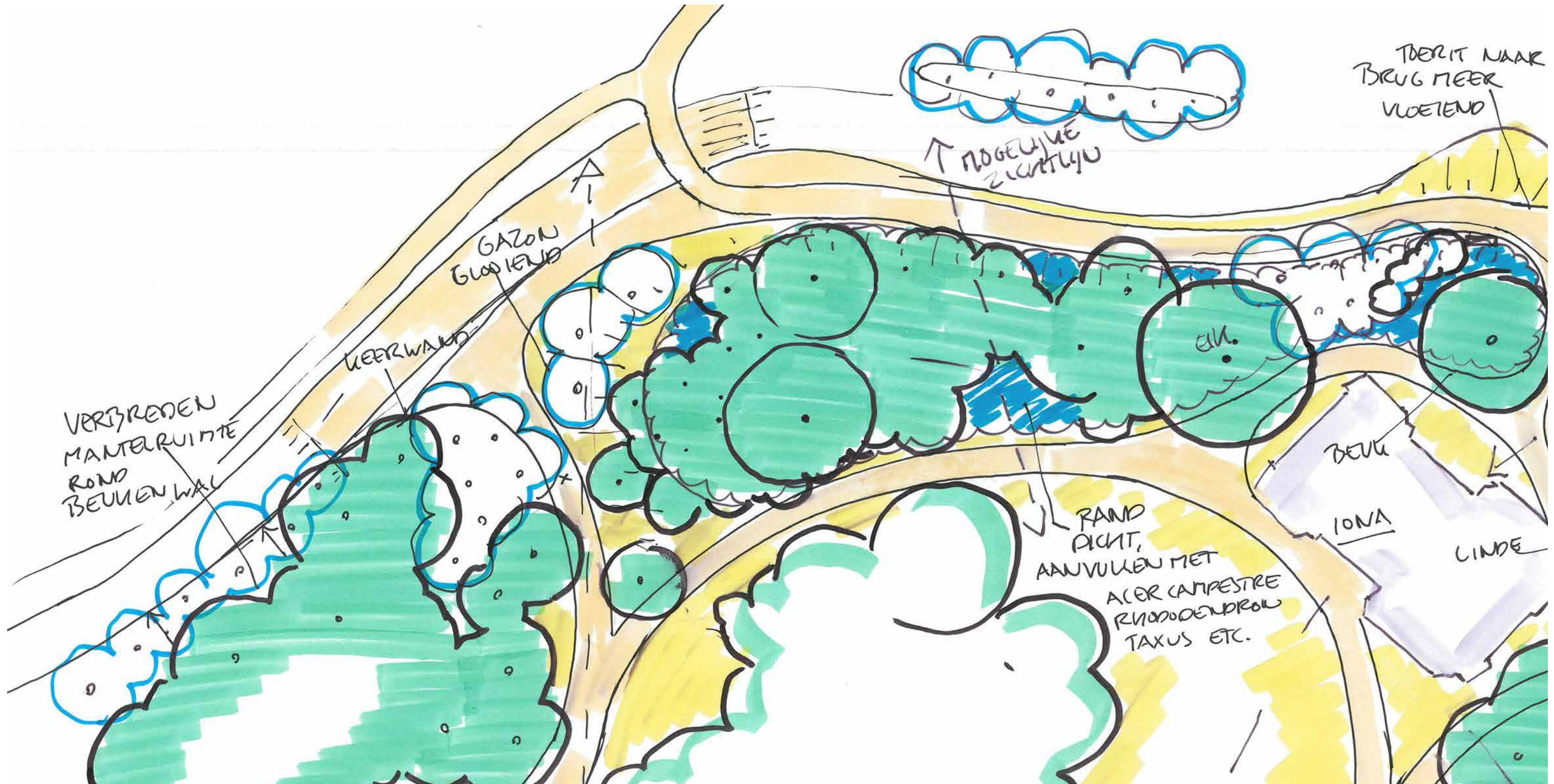
- Voetganger/fietsentree wordt verplaatst naar zuidwesten
- Keerwand buigt naar binnen tot het maaiveldpeil van de ree - horst bereikt is
- doortrekken van verharding stationsplein over stationsweg. dit is 'shared space', met verhoogd klavierplein.
- de ingang van de reehorst komt zo aan het stationsplein te liggen

Afwerking randen:

- hoek reehorst: geen hoge steile keerwand, maar glooiend

grastalud in combinatie met lage keerwand

- toevoegen nieuwe bomen en struiken als aanheling rand en verjonging. Hiervoor kunnen ook mogelijk verplante bomen voor gebruikt worden.
- verdichten bosrand met Taxus, hulst en rhododendron, verplant en vrijgekomen planten elders uit De Reehorst
- Omleggen huidige voetpaden in bosrand naar nieuwe padenstructuur



ENTREE EN RAND HOEK HOOFDSTRAAT

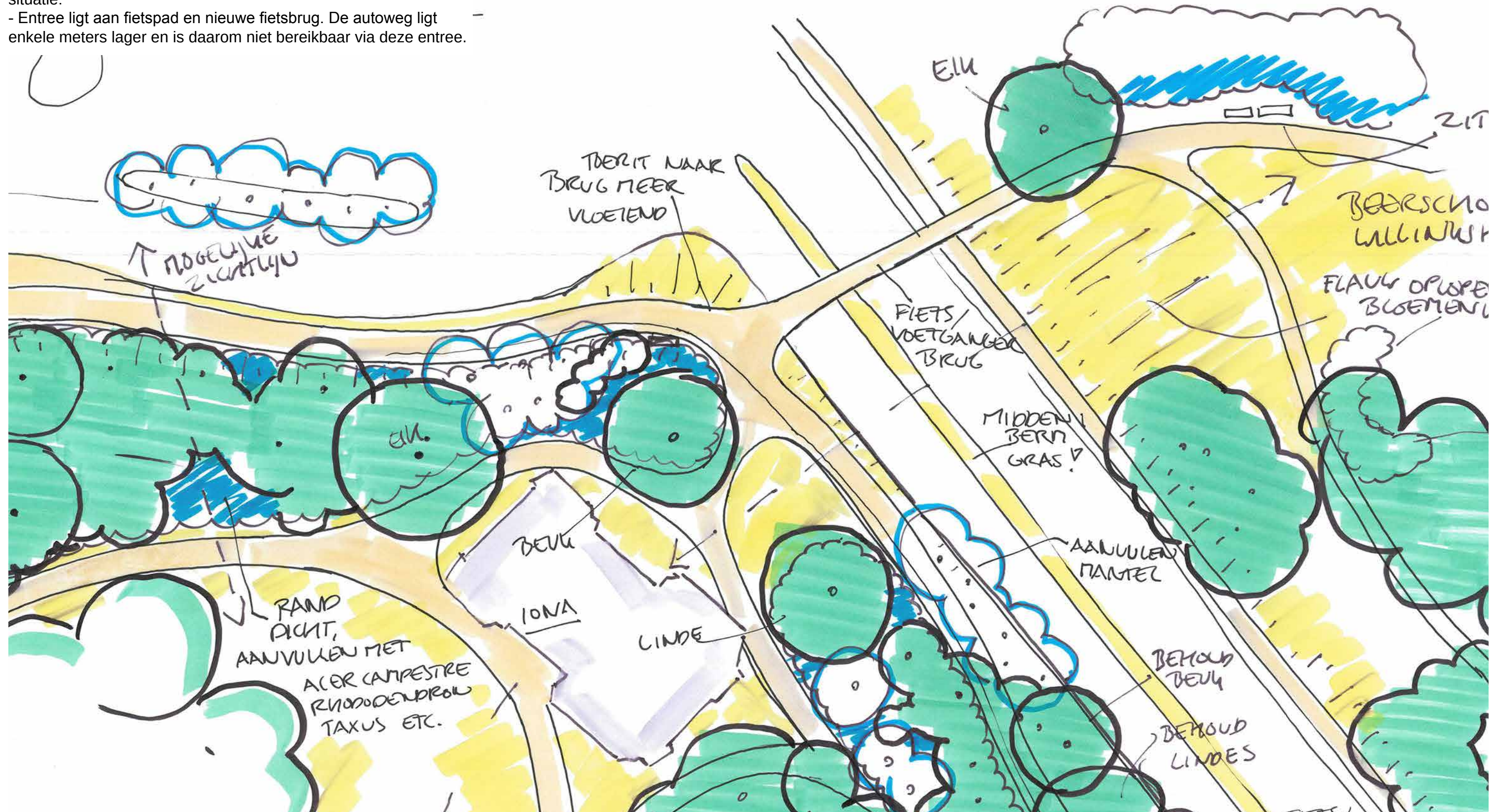
voorstel ontsluiting:

- fiets/voetpad ontsluiting aan voorzijde Antropia-gebouw
- entree blijft op hoek Hoofdstraat
- Auto-entree op Hoofdstraat wordt gedegradeerd naar fiets/voetganger entree (versmallen pad)
- verplaatsen ingangszuilen

- een entree ter plaatse van het bestaande gesloten hek in de muur is niet mogelijk in verband met het hoogteverschil. Tevens is het niet wenselijk in de lange termijn ontwikkeling van het landgoed.

situatie:

- Entree ligt aan fietspad en nieuwe fietsbrug. De autoweg ligt enkele meters lager en is daarom niet bereikbaar via deze entree.

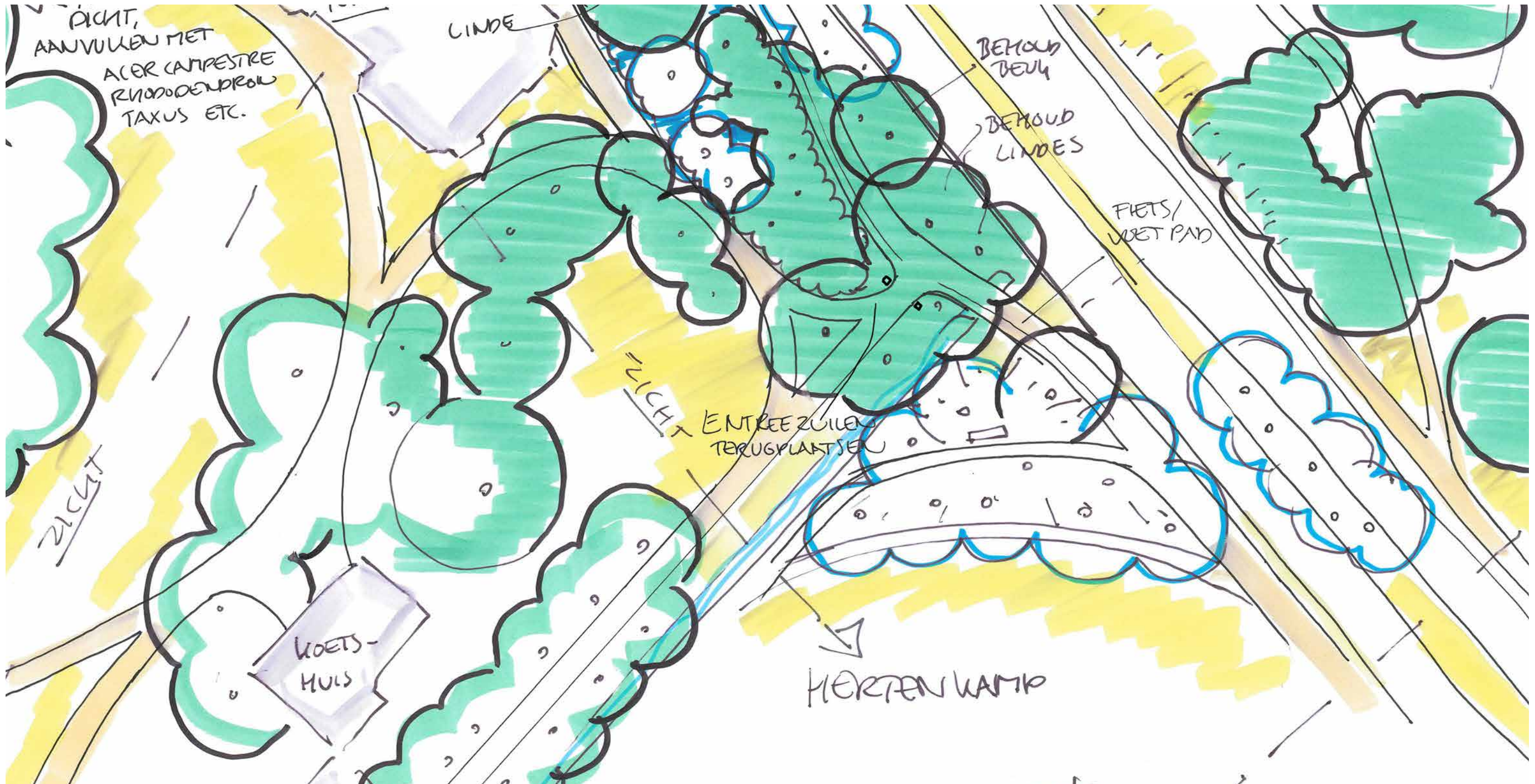


indicatie verloop ontsluiting optie A

Afwerking randen

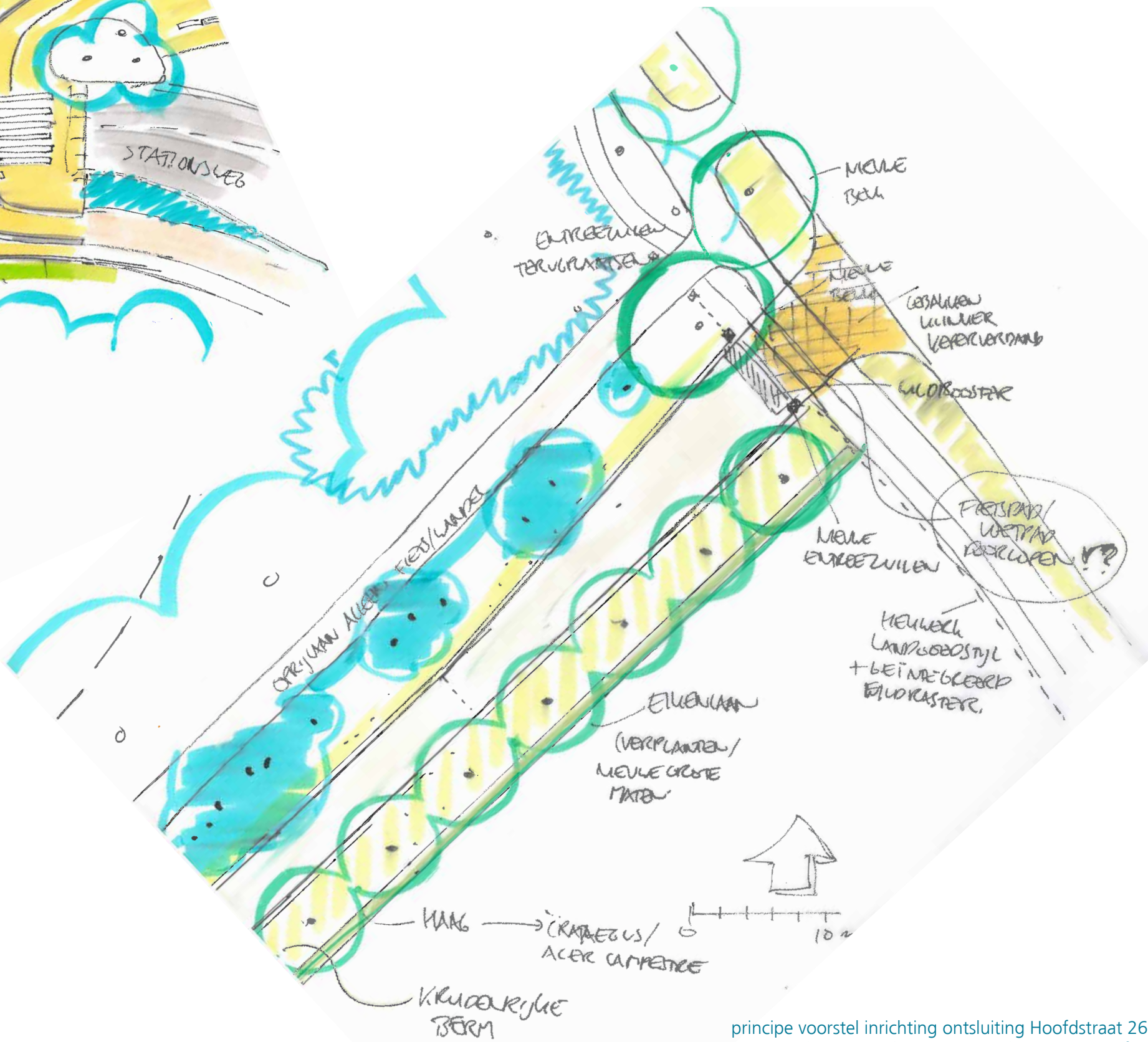
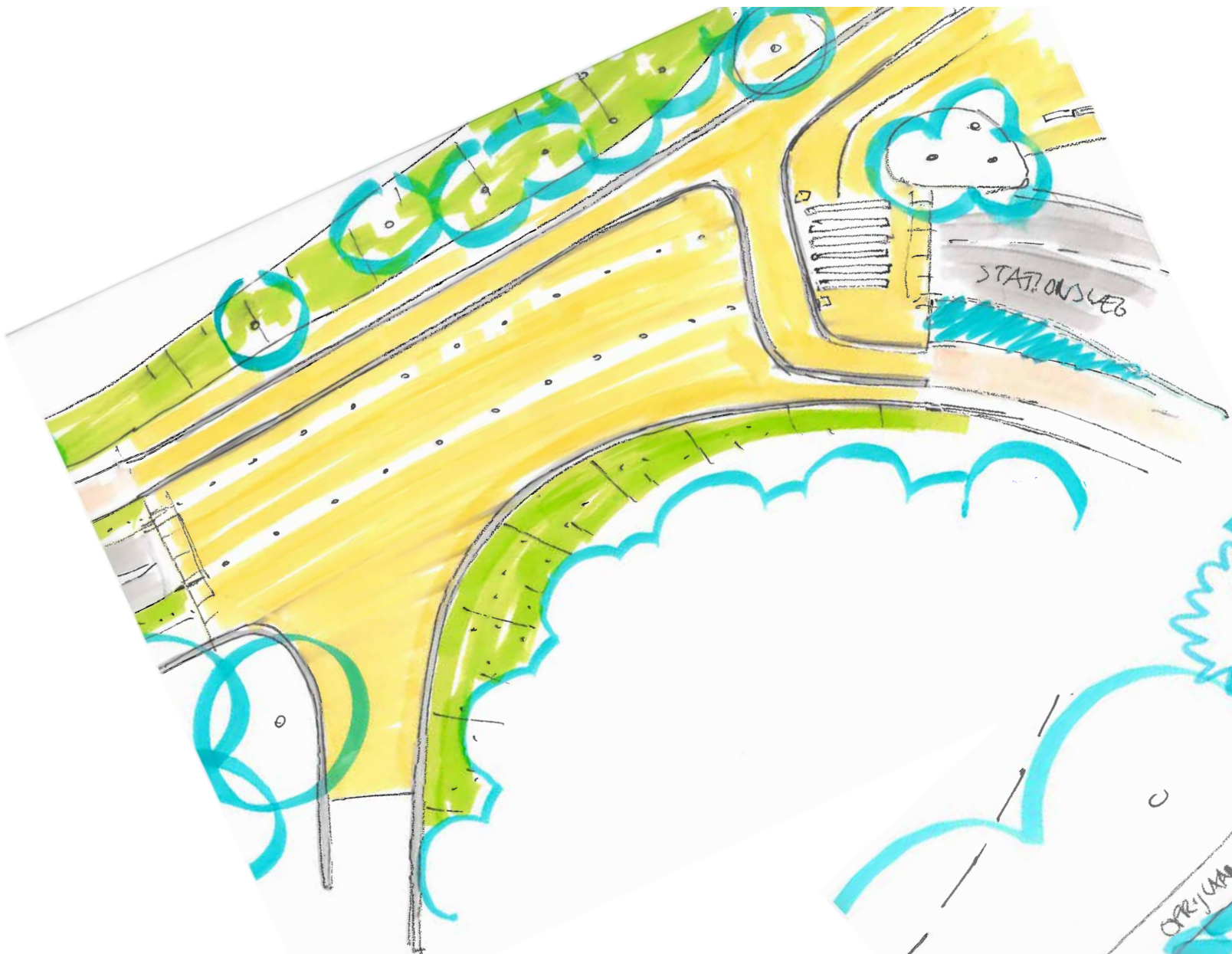
- Noordzijde: verdichten bosrand met bomen, Taxus, rhododendron en hulst
- Toevoegen bomen rond hoek Antropia en langs Hoofdstraat als aanheiling rand en verjonging. Hiervoor kunnen ook mogelijk verplante bomen voor gebruikt worden

- De voorzijde van Antropia wordt vrijgemaakt van beplanting. De bestaande grote beuk en linde vormen een 'kader' voor het zicht op Antropia vanaf Beerschoten.
- Gazon voor Antropia loopt optisch door in gazon Beerschoten (overzijde)
- fietspad slingert tussen bestaande bomen van de reeHorst door. Nieuwe bomen toevoegen langs fietspad.



MOGELIJKE UITWERKING ENTREE REEHORST AAN STATIONSPLEIN

OPRIJLAAN HOOFDSTRAAT 26/DE REEHORST



Principevoorstel inrichting/materialisering openbare ruimte Stationsweg in geval van herontwikkeling Landgoed Reehorst, nader uit te werken in overleg met perceeleigenaar en infraplan

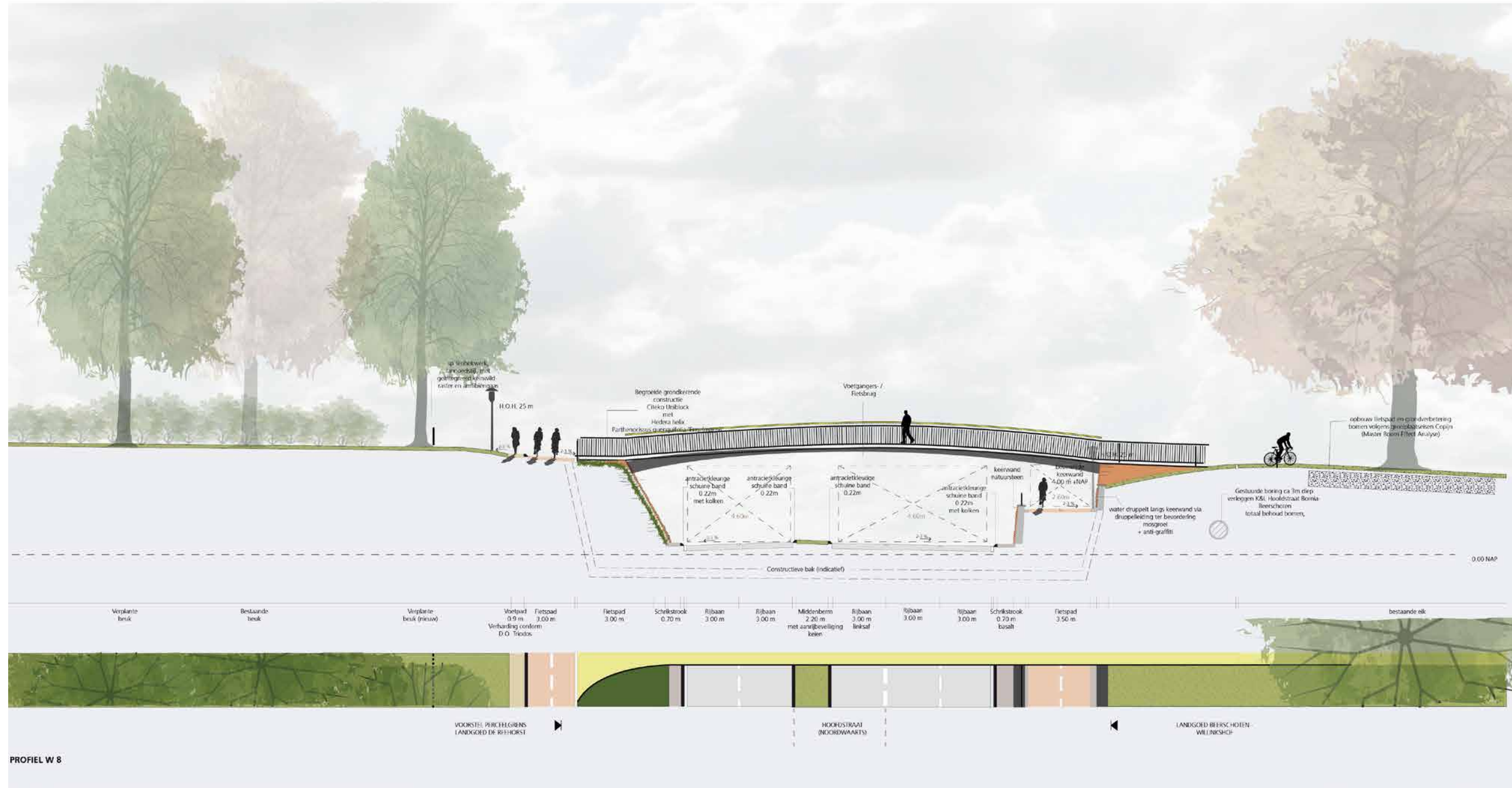
principe voorstel inrichting ontsluiting Hoofdstraat 26, nader uit te werken in overleg met perceeleigenaar en infraplan



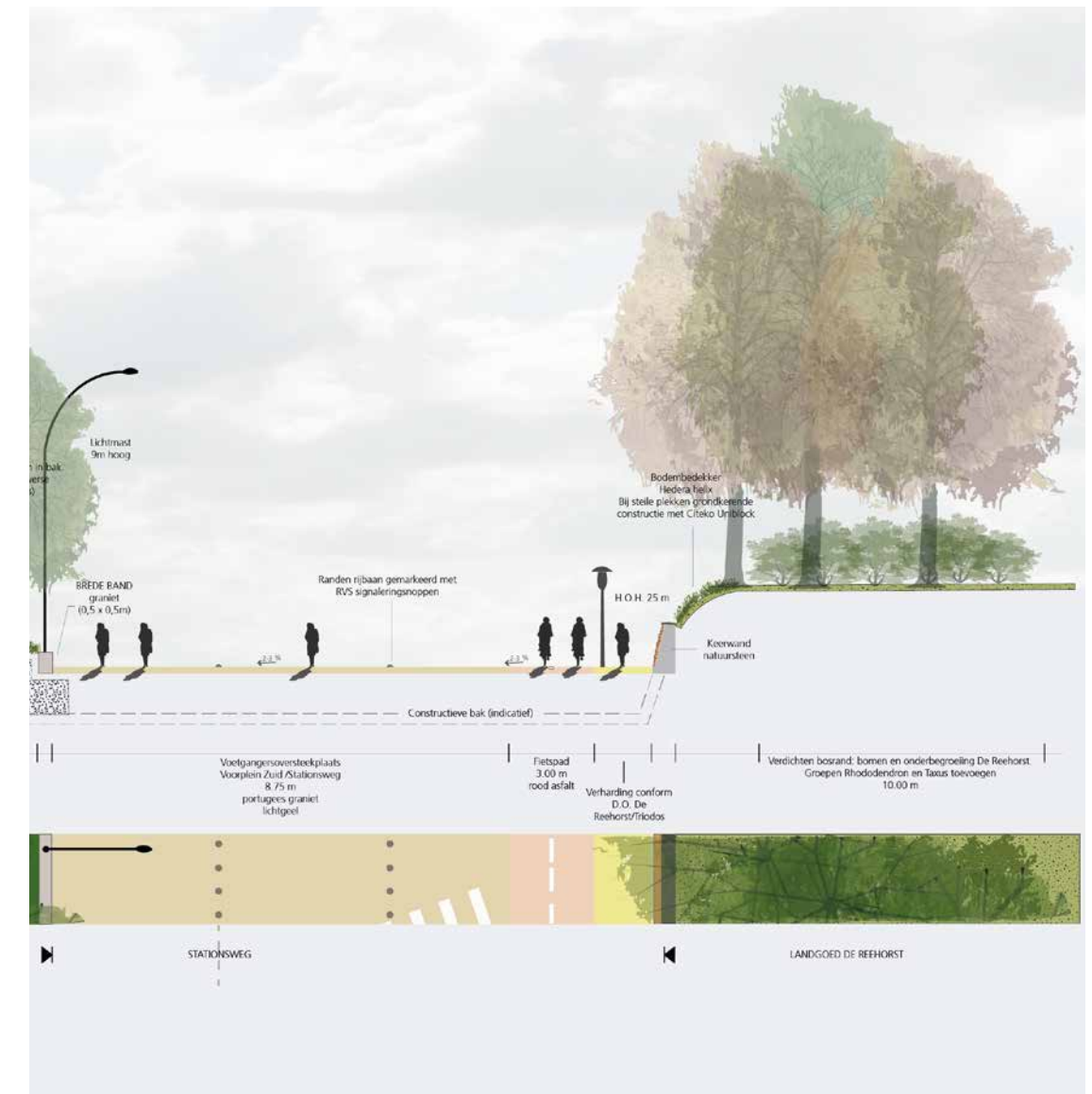
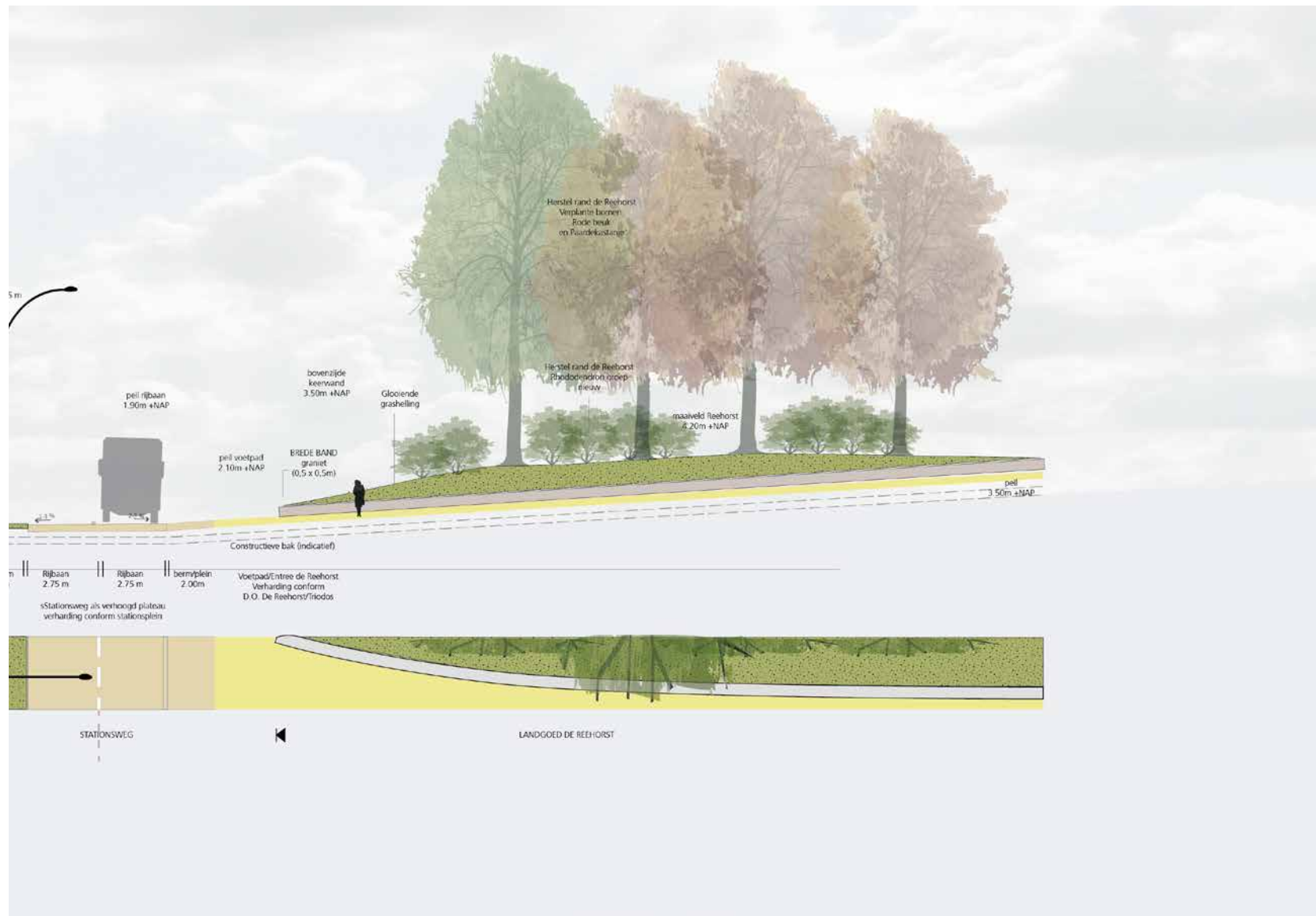
Plankaart Inpassing, overzicht locaties
principeprofielen W8, W15-W20

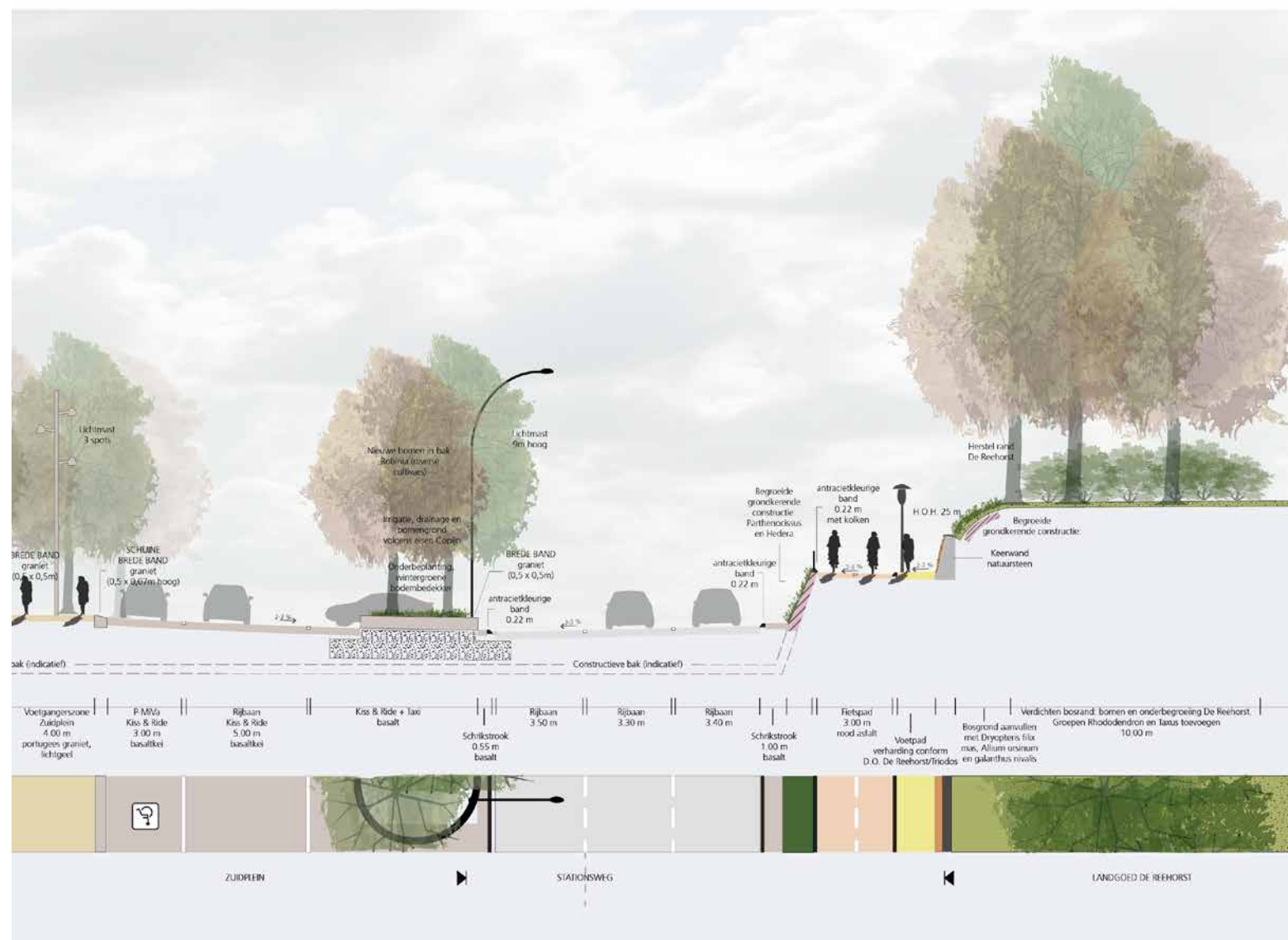
PROFIELEN HERSTEL RANDEN DE REEHORST

Locatie profielen: zie overzichtstekening pagina 43

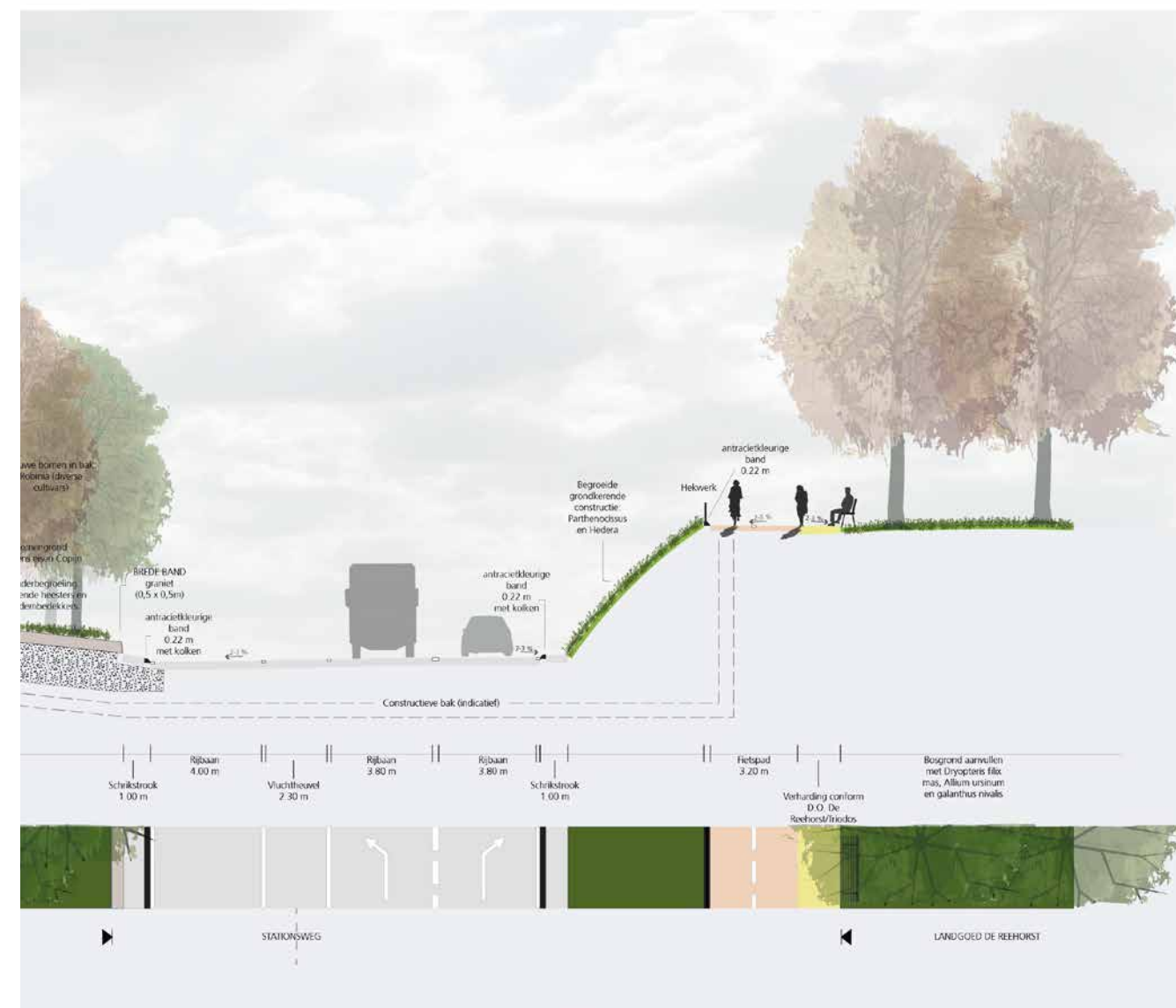


PROFIEL W8' ooststrand De Reehorst - Hoofdstraat met brug - Beerschoten-Willinkshof





PrOfiel W18' stationsplein Zuid - stationsweg - noordrand de reehorst



PROFIEL W19' Stationsplein Zuid - Stationsweg tpv hoek Hoofdstraat - noordrand De Reehorst



Beeld vanaf Stationsweg/oversteekplaats voetganger/fiets



Beeld vanaf Stationsweg/oversteekplaats voetganger/fiets: begroeid talud, fietspad met daarboven keerwand natuursteen

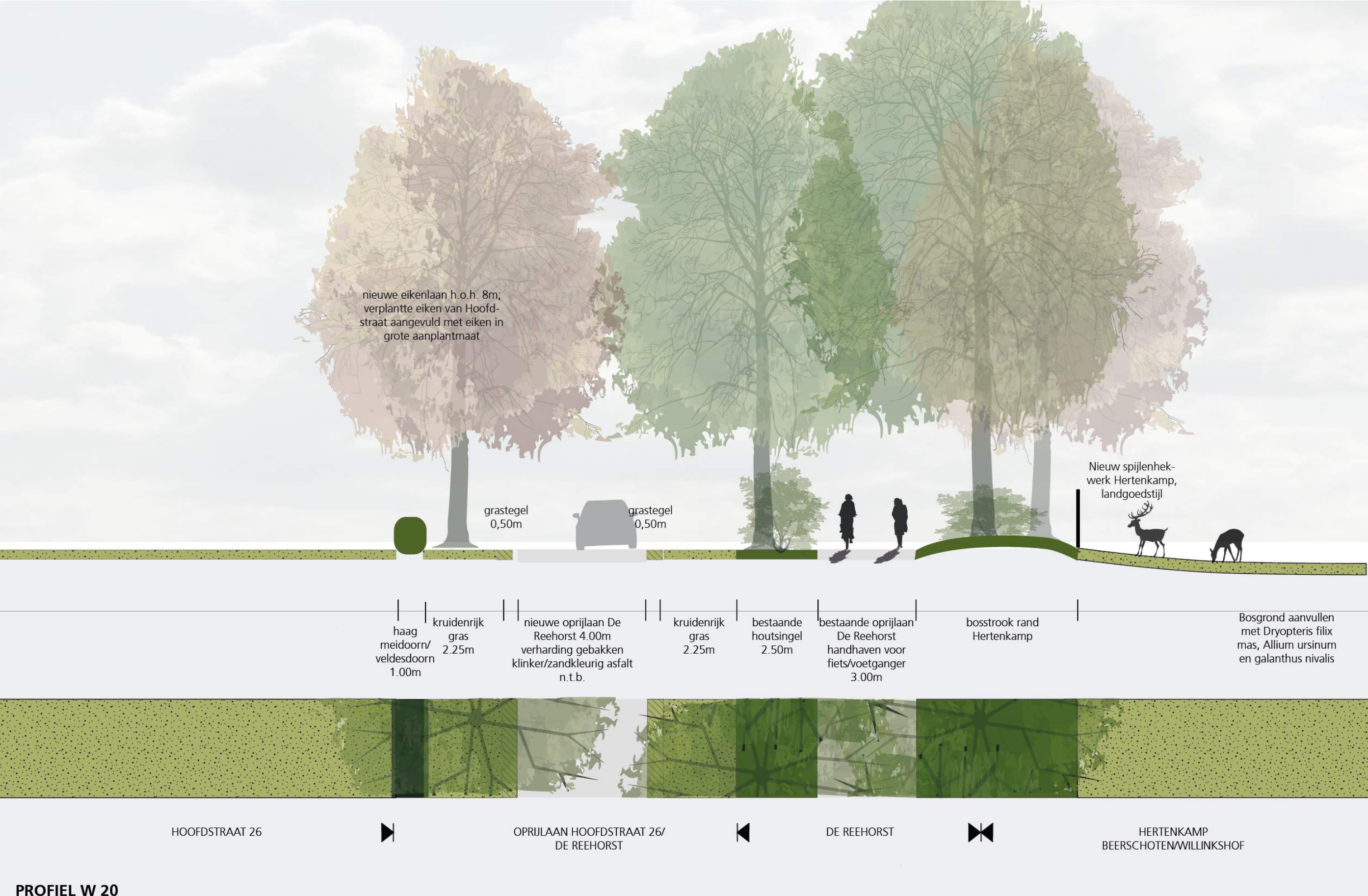


Zicht vanaf Beerschoten, op de fietsbrug. Aanblik Reehorst is geheel begroeid talud



Zicht vanaf Hoofdstraat, ter hoogte van Hertenkamp. Nog niet ingetekend zijn de bomen in de middenberm. Aanblik reehorst is geheel begroeid talud

OPRIJLAAN HOOFDSTRAAT 26/DE REEHORST



HERSTEL RANDEN, MONUMENTEN EN CULTUURHISTORIE

Vanuit het infraproject wordt een rand van ca. 10m breed voorzien van grote groepen rhododendron en taxus, die opgenomen worden in de bosrand. Van De Reehorst wordt aan de noordzijde bij het huidige stationsplein en aan de oostzijde langs de Hoofdstraat een rand van circa 20 meter aangetast. De bomen in deze rand worden, waar mogelijk verplant en herplant (indien verplaatsing niet mogelijk is) in het stationsgebied. De monumentale beukenlaan, kenmerkend voor de noordwestrand van De Reehorst, blijft onaangetast. Twee paar hekpalen in de vorm van hardsteen bollen en het ijzeren hekwerk bij de Hoofdstraat worden circa 20 meter westelijk teruggeplaatst langs het huidige toegangspad. Het waardevolle toegangshek met pijlers 'Oud Dennenoord' en de bakstenen muur tegenover het station wordt in overleg met De Reehorst verplaatst naar het beukenkruis, waar het een nieuwe betekenis als omheining van de moestuin. Aan de Hoofdstraat ligt een duiker over een sloot, daterend uit ca. 1900: dit heeft de status van 'waardevol object'. Het hekwerk dat bij de duiker hoort is in de huidige staat zwaar beschadigd en daarom recent verwijderd. De duiker is niet te behouden door de verbreding van de Hoofdstraat.

De nieuwe duiker onder de Hoofdstraat die uitkomt op de zaksloot krijgt een uitstroomvoorziening. Deze dient vormgegeven te worden in metselwerk overeenkomstig de historische duiker.



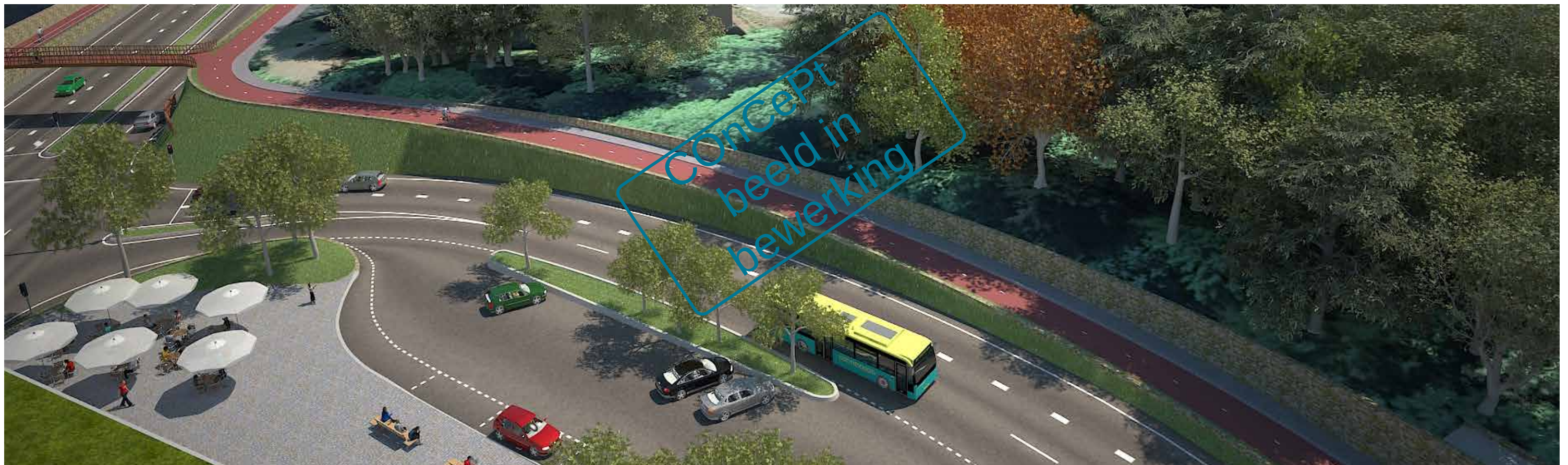
Het waardevolle toegangshek met pijlers 'Oud Dennenoord' en de bakstenen muur tegenover het station wordt in overleg met De Reehorst verplaatst naar het beukenkruis, waar het een nieuwe betekenis als omheining van de moestuin.



Beeld vanaf perron: zicht op fietsbrug en kop Reehorst. Aanblik Reehorst is geheel begroeid talud



Beeld vanaf Stationsplein Zuid. Aanblik Reehorst is geheel begroeid talud met daarboven keerwand van natuursteen. de bomenrand van de reehorst is beeldbepalend voor de groene kwaliteit van het plein.

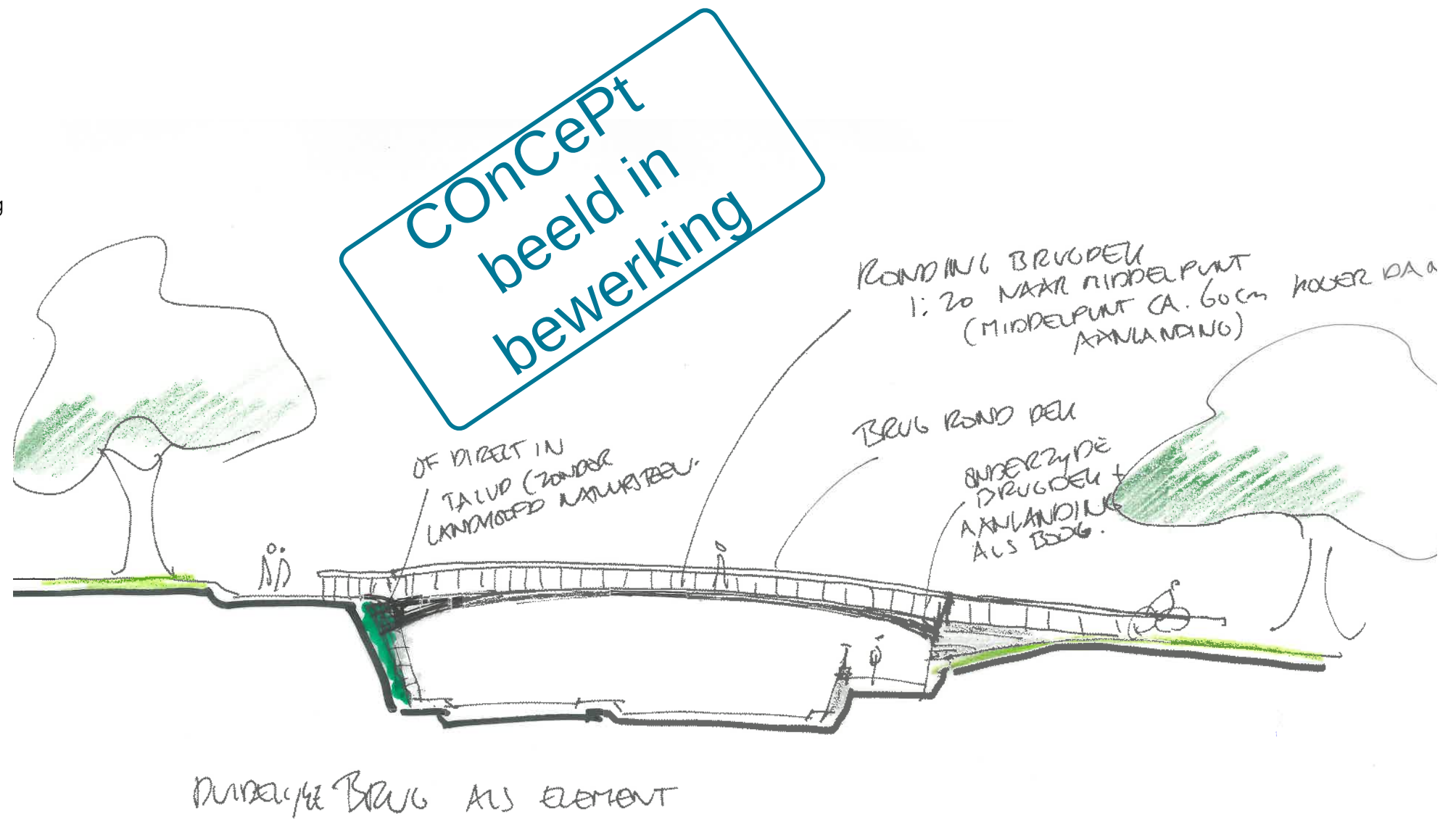


Birds eye view over stationsplein Zuid. Aanblik reehorst is geheel begroeid talud, overlopend in een keerwand van natuursteen richting de entree reehorst stationsweg. de bomenrand van de reehorst is beeldbepalend voor de groene kwaliteit van het plein.

BEELDKWALITEIT FIETSBRUG

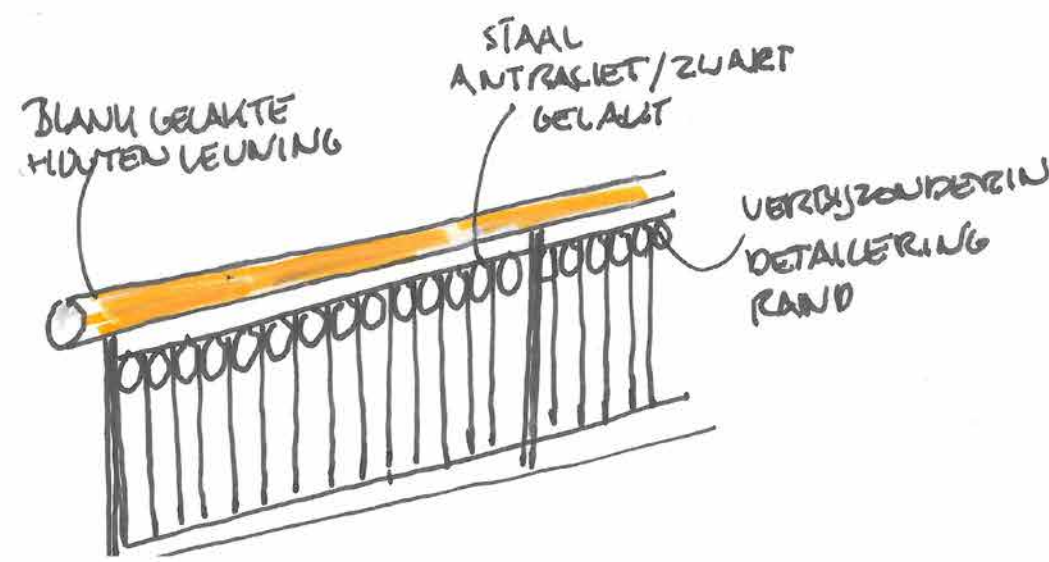
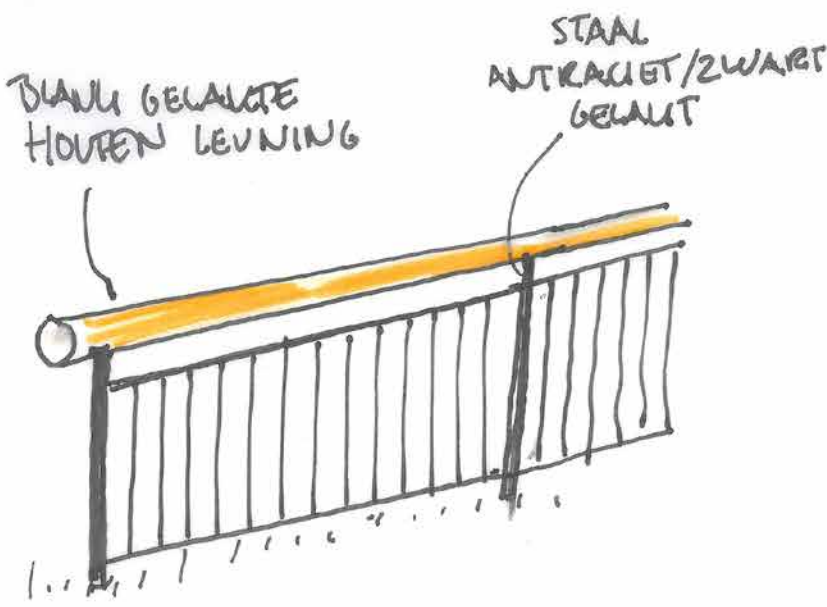
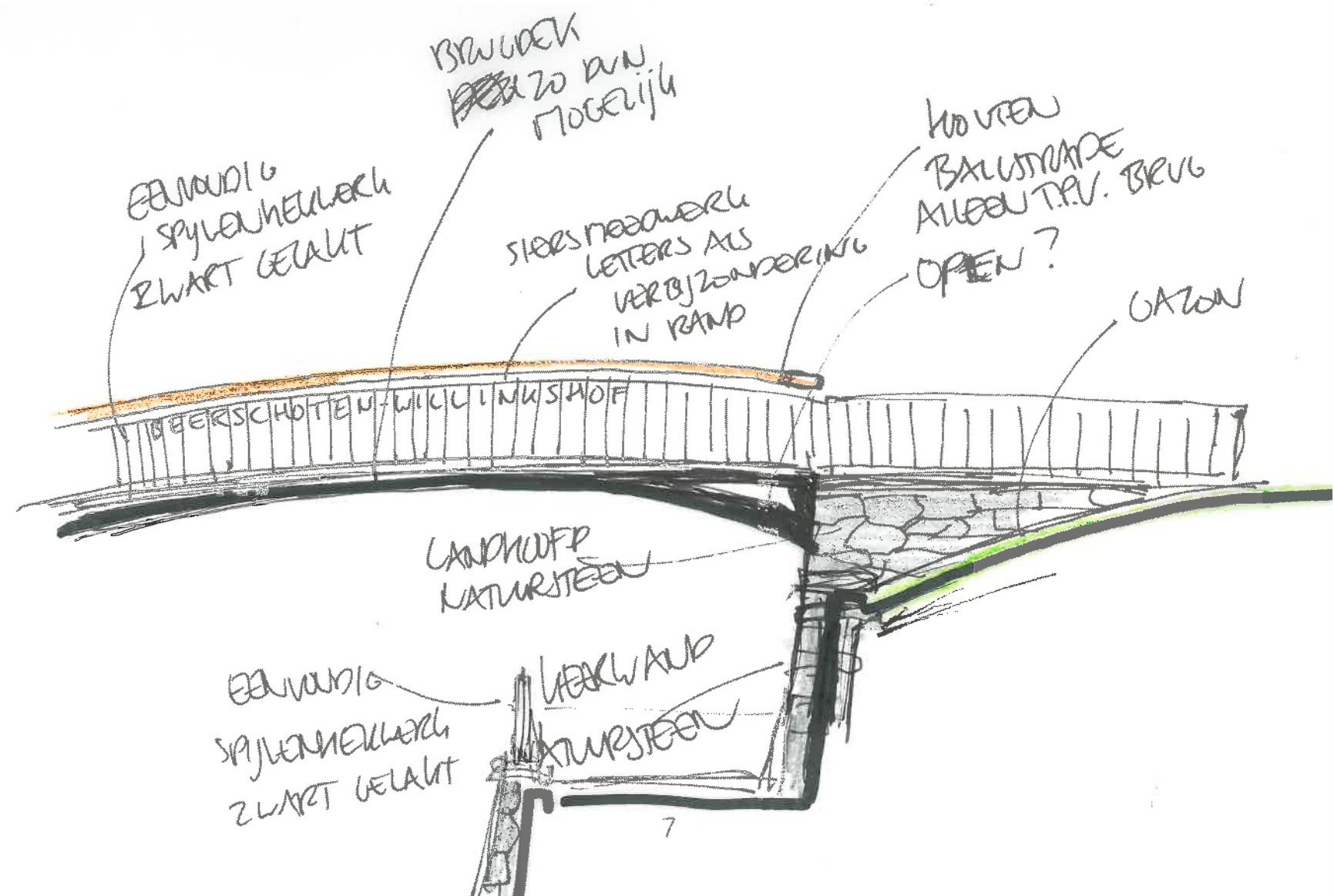
Tussen Beerschoten-Willinkshof en de Reehorst wordt een fiets-voetgangersbrug aangelegd. Uitgangspunten voor beeldkwaliteit zijn:

- ranke vorm
- gebogen vorm
- geen steunpunt (één overspanning)
- verharding in landgoedstijl (zandkleurig)
- breedte 3m
- zwart gelakt spijlenhekwerk
- houten brugleuning
- verbijzondering hekwerk met letters of dierfiguren
- brug is in landgoedstijl - hoort in verschijningsvorm bij aangrenzende landgoederen

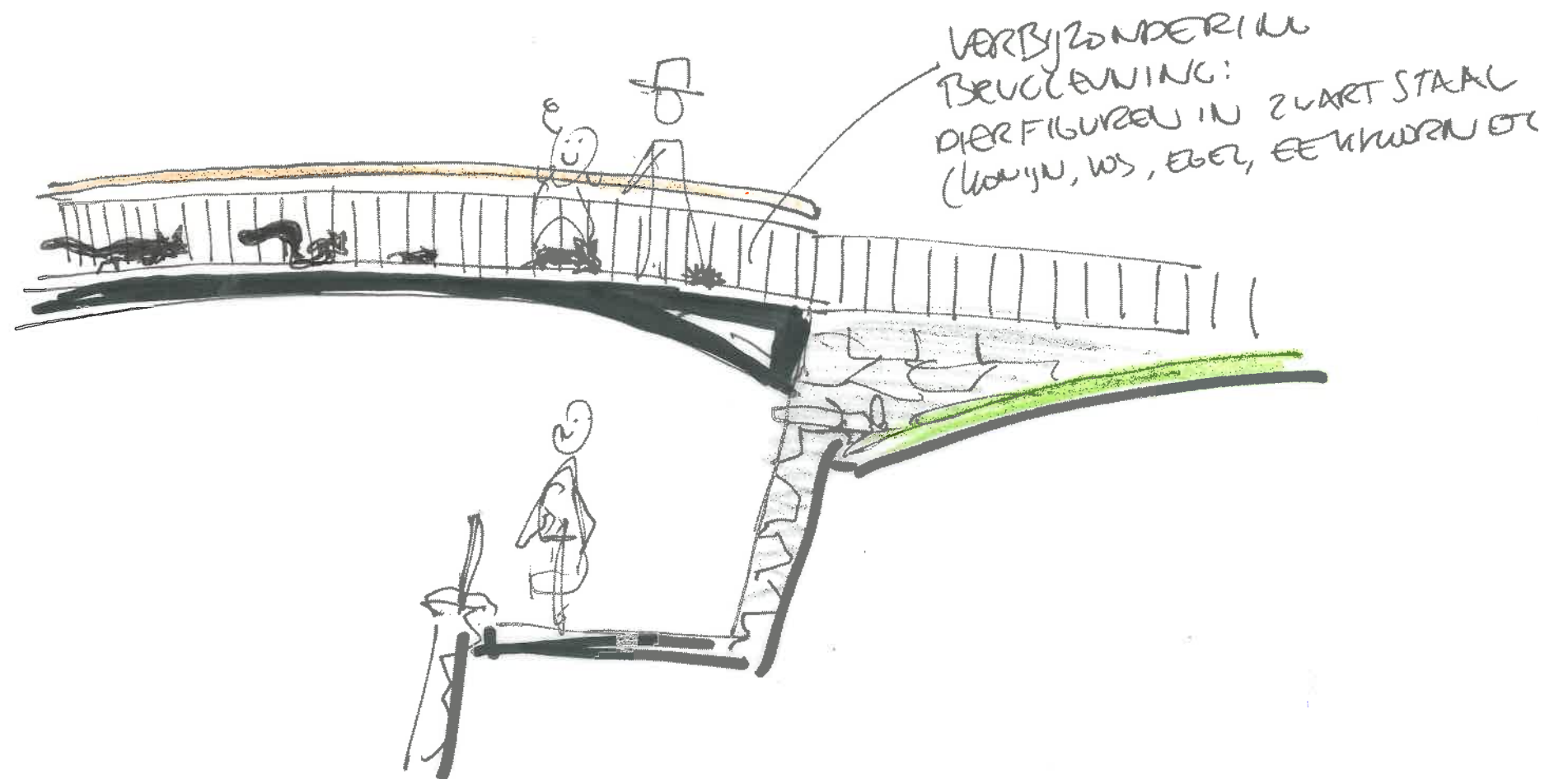
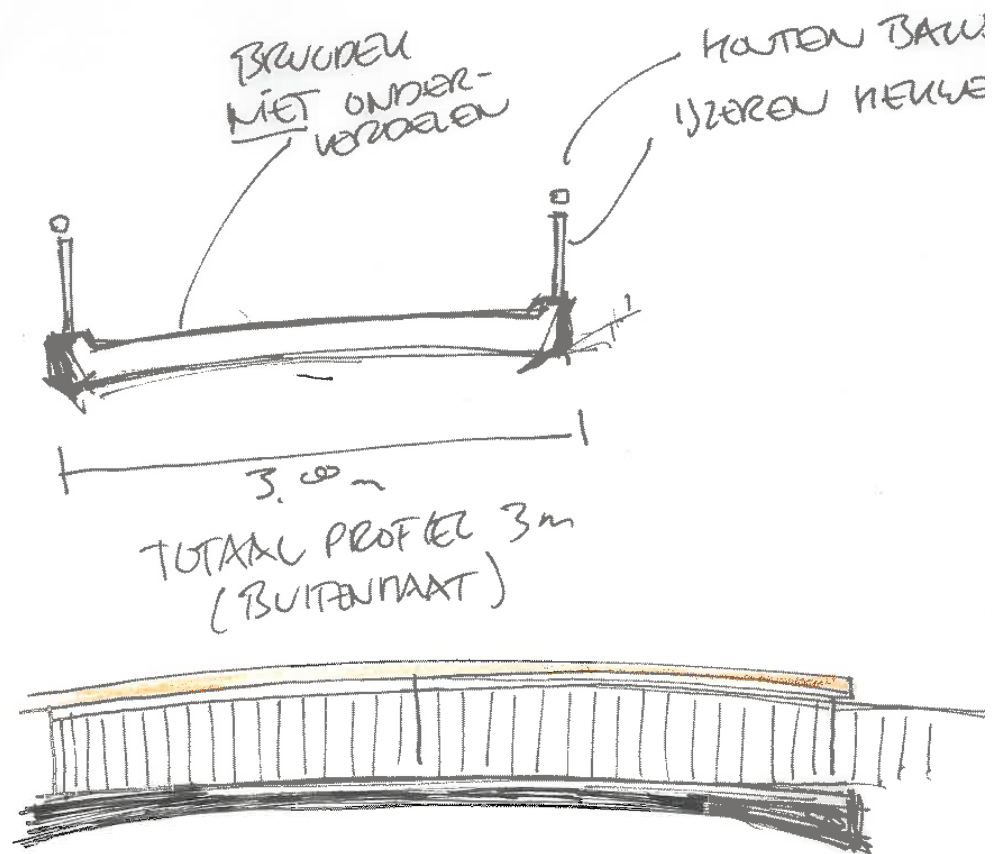


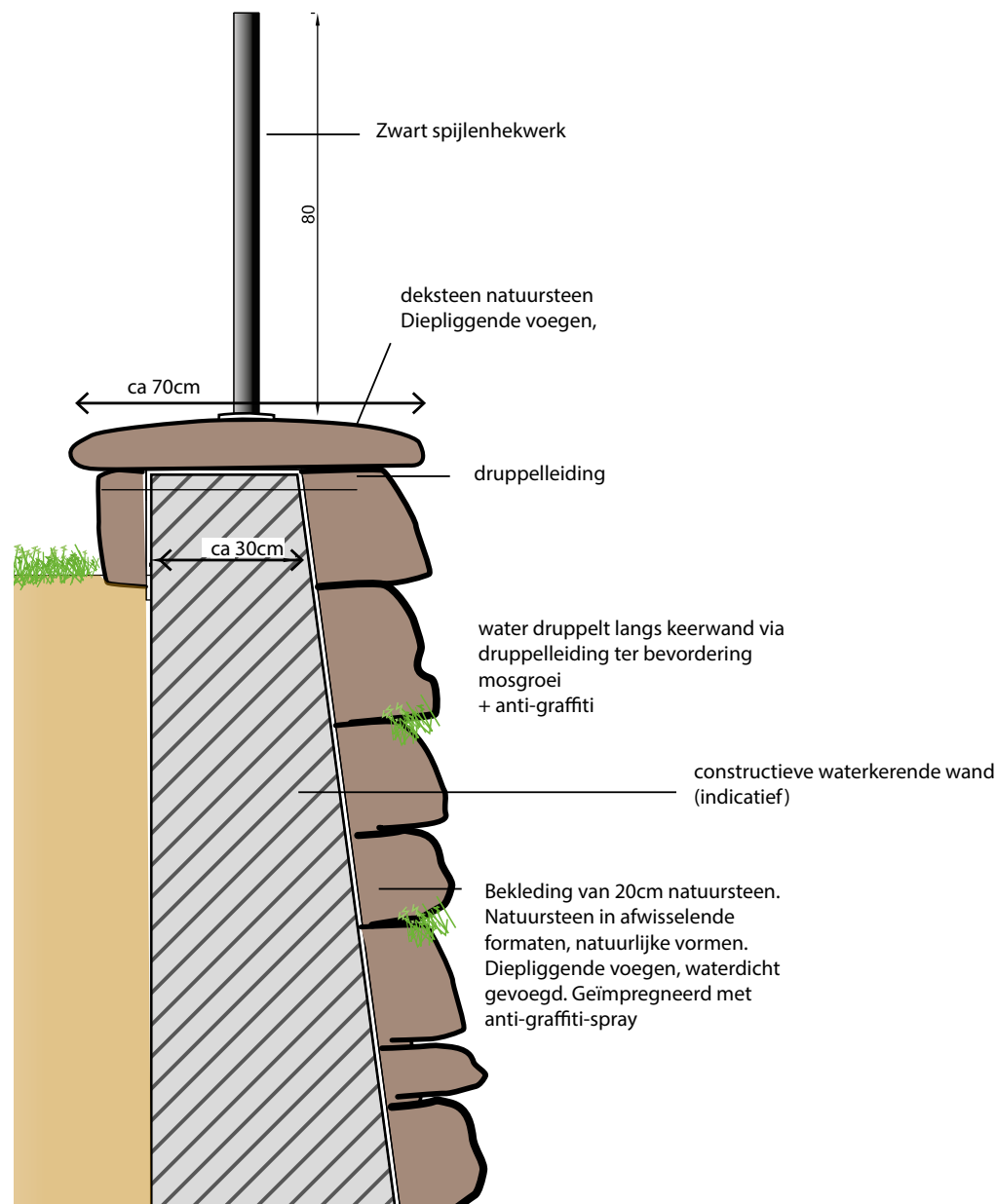
Grindpave, geel zandkleurig asfalt (DuraVermeer), Vondelpark Amsterdam

BEELDKWALITEIT FIETSBRUG: DETAILLERING



BEELDKWALITEIT FIETSBRUG: DETAILLERING





Principedetail keerwand langs Hoofdstraat



Keerwanden langs Hoofdstraat/Driebergseweg/Reehorst: bekleding met natuursteen

BEELDKWALITEIT KEERWANDEN LANGS HOOFDSTRAAT/STATIONS-WEG

KEERWAND NATUURSTEEN

Deze wanden worden toegepast langs de Hoofdstraat Oostzijde en langs de noordzijde van De Reehorst. Het letterlijk doorsnijden van de heuvelrug wordt beleefbaar in de keerwanden. De keerwand moet een natuurlijke uitstraling hebben, alsof deze van gestapelde keien is gemaakt. De wand is ruw met diepliggende voegen. De wand is continu vochtig, alsof de kwel van de heuvelrug letterlijk zichtbaar wordt. De wand ziet er verweerd en bemost uit.

Het beheer van de keerwanden is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder (Gemeente Utrechtse Heuvelrug).

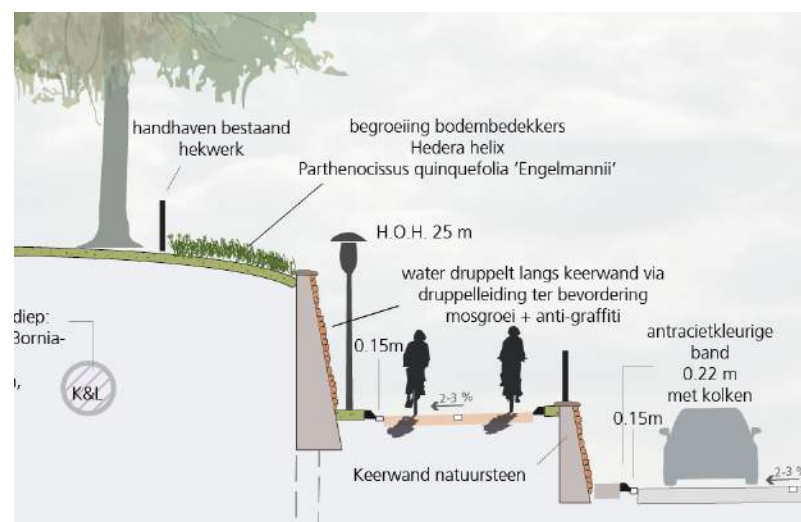
Materiaalkeuze:

Wandbekleding met natuursteen

Specifieke eisen:

Het materiaal moet geïmpregneerd worden met anti-graffiti spray.

Langs de gehele wand aan de Hoofdstraatzijde moet aan de bovenzijde een druppelleiding aangebracht worden, onder de deksteen zodat deze niet zichtbaar is.



PRINCIPEPROFIEL KEERWAND



BEGROEIDE GRONDKERENDE CONSTRUCTIE

Deze wanden worden toegepast langs de Hoofdstraat westzijde (is oost-zijde Reehorst) en langs de noordzijde van De Reehorst. In tegenstelling tot een harde keerwand is het beeld een zacht, begroeid talud. Het talud is weelderig begroeid met verschillende soorten bodembedekkers/klimplanten, en is volledig groen. De keuze van deze uitwerking garandeert een langjarig jaarrond groen beeld. Het talud voegt zich naar de plaatselijke situatie en gaat vloeiend om bomen heen. De hellinghoek varieert al naar de plaatselijke situatie. De beplanting wordt aangebracht in een dichtheid van 3 stuks/m2, waardoor binnen één groeiseizoen de wand volledig begroeid is. Het beheer van de keerwanden is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder (Gemeente Utrechtse Heuvelrug).

Materiaalkeuze:

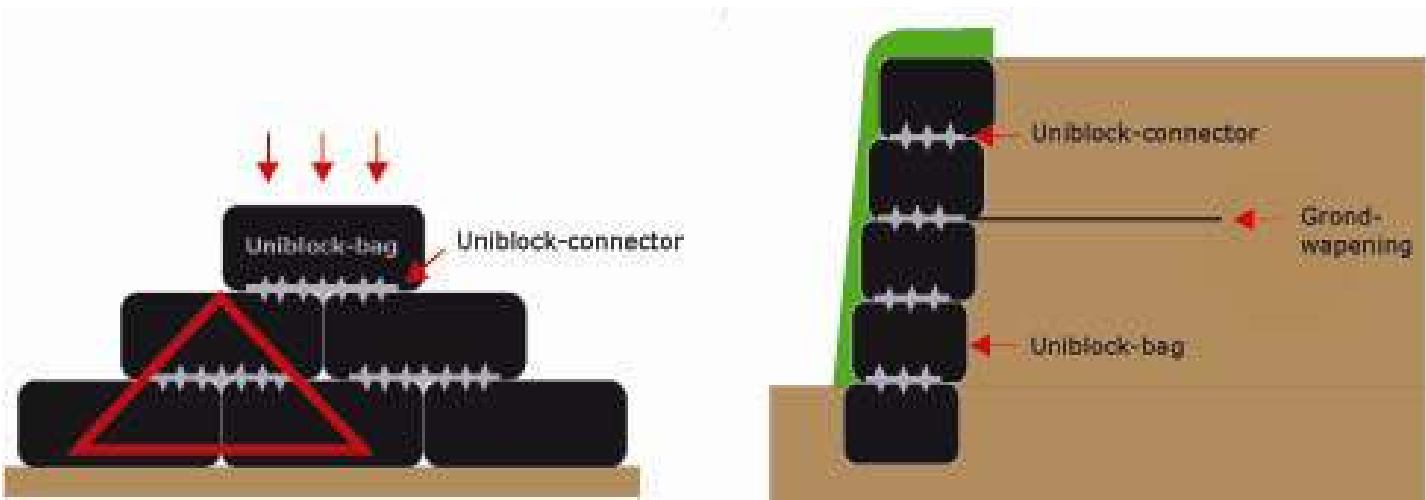
Citeko Uniblock ecologische grondkerende constructie.

Begroeiing: Hedera helix en Parthenocissus quinquefolia ‘Engelmannii’ (zie ook hoofdstuk Landschap, Bomen en EHS)

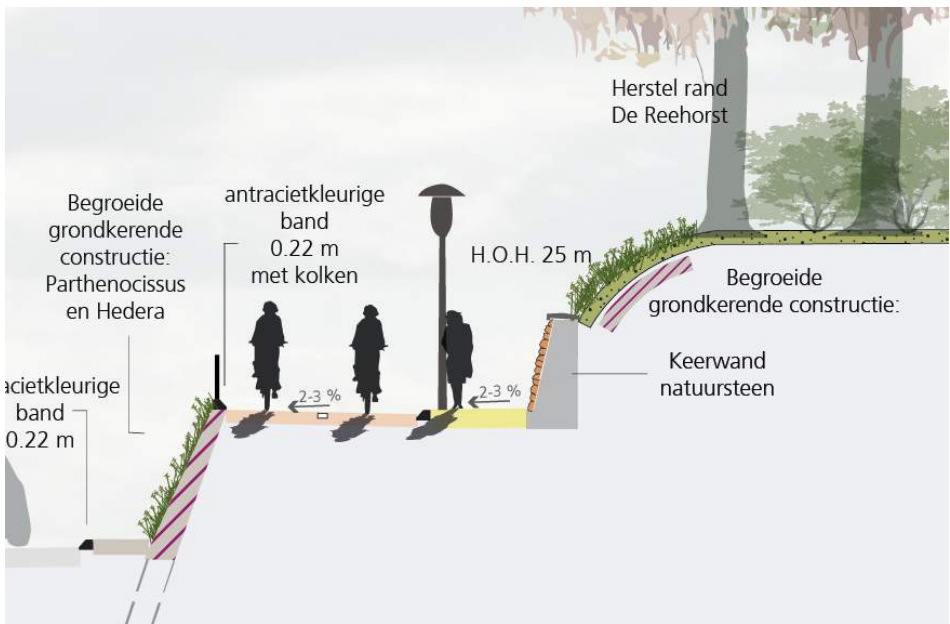
Specifieke eisen:

De grond in de zakken is van goede kwaliteit om beplanting te laten groeien. De klimplanten worden in of tussen de zakken geplant, en hangen omlaag. Binnen de waterdichte bak, waar er geen contact is met het grondwater, moet er een robuust irrigatiesysteem aangebracht zijn dat ervoor zorgt dat de volledige wand voldoende water krijgt, zodat beplanting zich optimaal kan ontwikkelen.

systeem opbouw Uniblock ecologische grondkerende constructie



Stappenplan



Beeld begroeide wand: de grondkerende constructie is niet meer zichtbaar

BEELDKWALITEIT BEPLANTING AANHELING RANDEN LANDGOEDEREN

BEGROEIDE GRONDKERENDE CONSTRUCTIE

In tegenstelling tot een harde keerwand is het beeld een zacht, begroeid talud. Het talud is weelderig begroeid met verschillende soorten bodembedekkers/klimplanten, en is volledig groen. Het talud voegt zich naar de plaatselijke situatie en gaat vloeiend om bomen heen. De hellinghoek varieert al naar de plaatselijke situatie.

Materiaal- en soortkeuze:

Citeko Uniblock ecologische grondkerende constructie.

Begroeiing:

- Hedera helix 80%
- Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii' 20%

Specifieke eisen:

De planten worden individueel gemengd. De parthenocissus zal tussen en over de Hedera heengroeien.

De grond in de zakken is van goede kwaliteit om beplanting te laten groeien. De klimplanten worden in of tussen de zakken geplant, en hangen omlaag. Binnen de waterdichte bak, waar er geen contact is met het grondwater, moet er een robuust irrigatiesysteem aangebracht zijn dat ervoor zorgt dat de volledige wand voldoende water krijgt, zodat beplanting zich optimaal kan ontwikkelen.

RHODODENDRONGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende rhododendrons, passend in de landschapsstijl. Rhododendrongroepen worden gebruikt groene eilanden te maken, om randen af te schermen of bij vijvers om oneindigheid te suggereren. De groepen kunnen tot 4m hoog worden.

Soortkeuze:

- Rhododendron ponticum
- Rhododendron 'Catawbiense Grandiflorum'

Specifieke eisen:

De groeiplaats moet optimaal voorbereid worden met turf. Na aanplant moet de bodem afgedekt worden met een dikke laag mulch. De hoogte moet bij aanplant al minimaal 1,5m zijn. Rhododendrons die vrijkomen uit het gebied moeten verplant worden naar de nieuwe locaties. Bij ontbreken van grote Rhododendronstruiken, grote maten terugplanten (min. 1.00-



Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii'



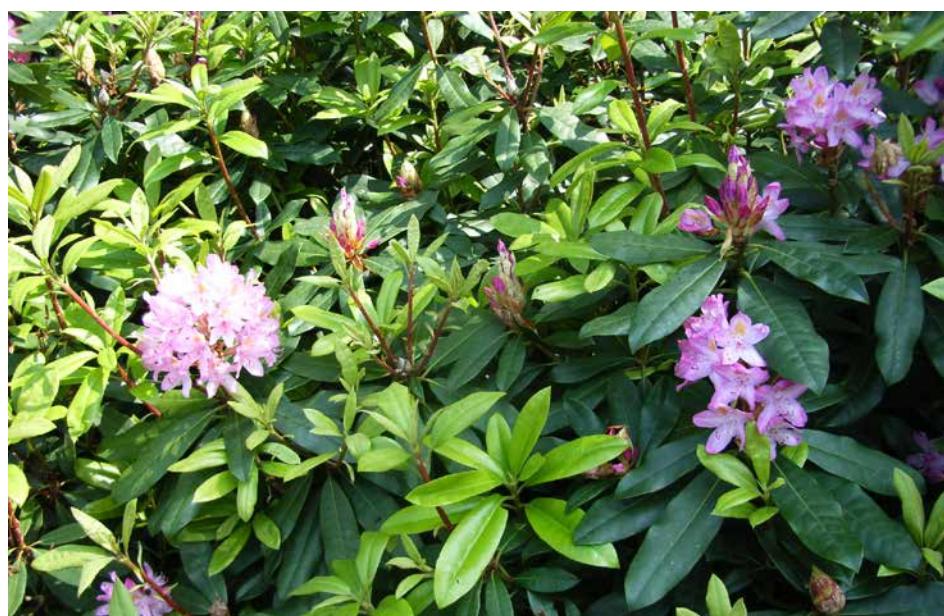
Hedera helix



Taxus baccata



Hydrangea paniculata



Rhododendron ponticum



Rand van hoge rhododendrons (De Breul huidige situatie)



Allium ursinum



Anemone nemorosa



Galanthus nivalis



Lamiastrum galeobdolon



Dryopteris filix-mas

HEESTERGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende heesters, op de overgang van bos naar open ruimte. Heesters staan in compacte samenhangende groepen, met enige tussenafstand tussen de ene en de andere soort (bijvoorbeeld tussen Taxus en hulst)

Soortkeuze:

- Taxus baccata
- Ilex aquifolium
- Hydrangea paniculata 'Limelight'

Specifieke eisen:

Taxus die vrijkomt uit het gebied moet verplant worden naar de nieuwe locaties. Bij ontbreken van grote taxusstruiken, grote maten terugplanten.

ONDERBEPLANTING BOSRANDEN LANDGOEDEREN

Een tapijt van bodembedekkers, varens en bollen. Soorten die horen bij de stinzenflora die op een landgoed hoort. De beplanting moet losjes gespreid in grote groepen aangeplant worden.

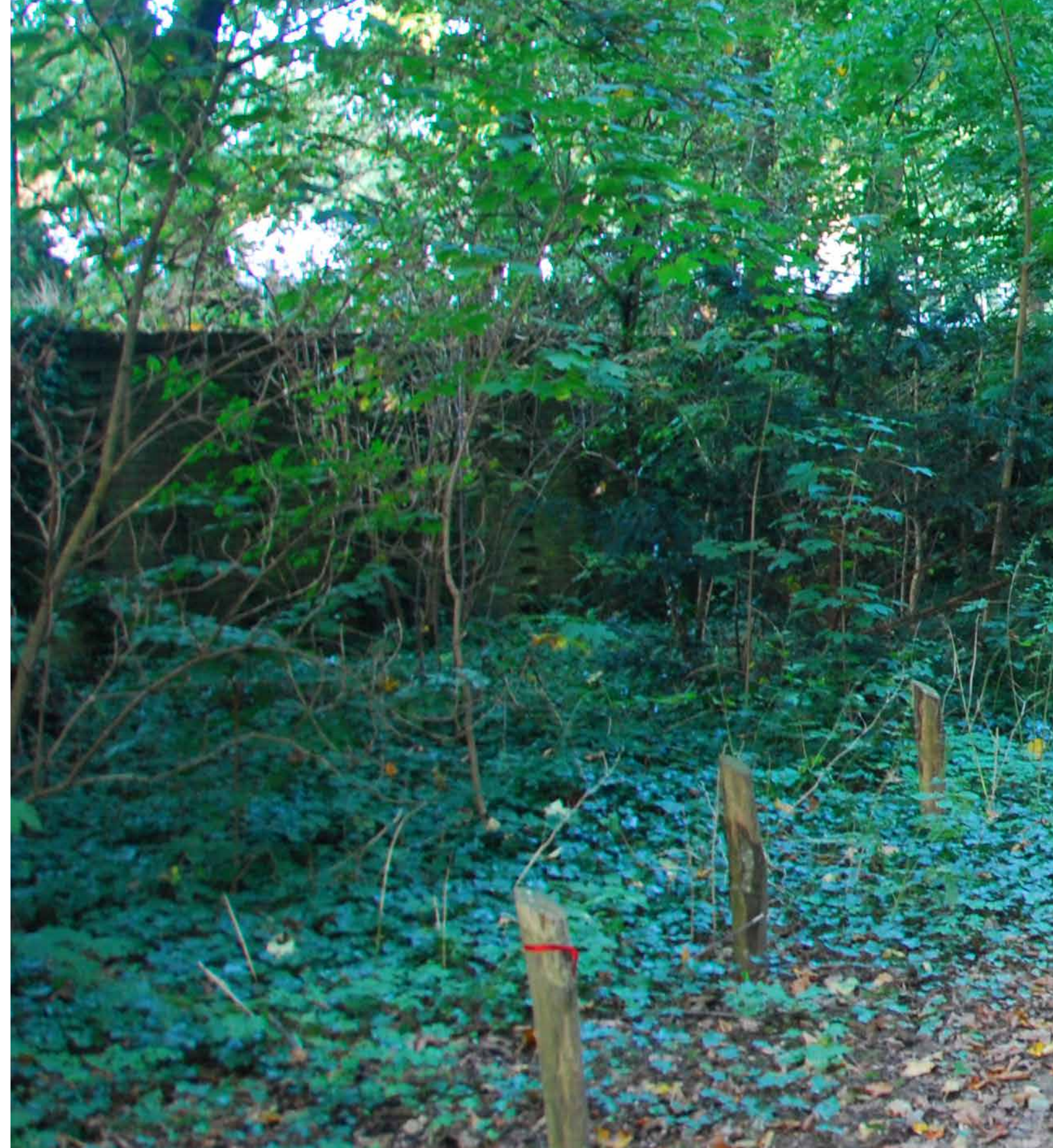
Soortkeuze:

Bodembedekkers

- Hedera helix
- Glechoma hederacea
- Lamiastrum galeobdolon
- Dryopteris filix-mas

Bollen en knollen

- Galanthus nivalis
- Allium ursinum
- Anemone nemorosa
- Hyacinthoides hispanica





5. Overige rAAKvLAKKen

GELUIDSONDERZOEK

Om de herinrichting van stationsomgeving driebergen-Zeist vanuit de Wet geluidhinder mogelijk te maken is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï uitgevoerd. dit is vastgelegd in het rapport stAtiOnsGeBied drieBerGen-Zeist , WP 4.2.2 AKOestisCH OnderZOeK WeGverKeersLAWAAi.

Als gevolg van wegverkeerslawaaï zijn geen aanpassingen of voorzieningen nodig aan panden op de reehorst.



Uitsnede onderzoeksgebied (bron: WP 4.2.2 AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI.

HYDROLOGISCH ONDERZOEK

er is uitgebreid hydrologisch onderzoek gedaan in het stationsgebied. dit is vastgelegd in rapport W aterhuishouding en riolering, Werkpakket 4.2.06. Het (geo)hydrologisch onderzoeksgebied dekt het gehele perceel de reehorst. Hierin is de zaksloot van landgoed de reehorst een specifiek aandachtspunt.

status: in de huidige situatie is het geen originele zaksloot t.b.v. station driebergen Zeist. De zaksloot bij landgoed Reehorst is aan verandering onderhevig door de komst van de tunnelbak. De rechtstreekse afvoer vanuit het regenwaterstelsel uit de Hoofdstraat en Stationsweg (stationsplein) komt te vervallen. daar staat tegenover dat de zaksloot meer regenwater gaat ontvangen door een toename aan afvoerend oppervlak, maar wel vertraagd door de tussenkomst van een waterkelder.

ZAKSLOOT KWANTITEIT

Het totaal lozend volume aan regenwater op de zaksloot wordt groter, de toename aan verhard oppervlak is ten opzichte van de huidige afvoersituatie 15.381 m2. In de huidige situatie voert er vanuit het stationsgebied en hoofdstraat 8.137 m2 rechtstreeks af op de zaksloot. Deze rechtstreekse afvoer zorgt voor een piekbelasting op de zaksloot bij hevige buien. In de toekomstige situatie is deze piekbelasting er niet of vele male kleiner omdat de waterkelder de piek van de bui opvangt. Resumé : Het totaal aan lozend volume op de zaksloot wordt groter, het afvoerdebiet bij hevige neerslag wordt kleiner (zie tabel):

	Huidig			Toekomstig		
	T=2 (bui 08)	T=10 (bui 10)	T=250	T=2 (bui 08)	T=10 (bui 10)	T=250
Neerslag	19,8	35,7 mm	99,4	19,8	35,7 mm	99,4
Piekafvoer	110 l/sec/ha	210 l/sec/ha	1550 l/sec/ha	110 l/sec/ha	210 l/sec/ha	1550 l/sec/ha
Afvoerend opp.	8.137 m2	8.137 m2	8.137 m2	23.518 m2	23.518 m2	23.518 m2
Aanvoer in m3	163 m3	290 m3	809 m3	466 m3	840 m3	2337 m3
Berging vooraf	0 m3	0 m3	0 m3	858 m3	858 m3	858 m3
piekafvoer naar sloot	91,5 l/sec	175 l/sec	1290 l/sec	0 l/sec*	0 l/sec*	284 l/sec

*In de praktijk zal hier de pompcapaciteit gelijk zijn aan de ledigingscapaciteit van 55 l/sec

Het gaat om een grotere water hoeveelheid dan nu het geval, maar door gedoseerde/controleerbare water doorlating zal de piekbelasting minder zijn.

- Geen kans op overstroming
- o De huidige zaksloot heeft een verbinding met het watersysteem langs de A12. Deze afvoerverbinding zorgt voor veiligheid t.a.v. overstroming. Bij langdurige of hevige neerslag waarbij de zaksloot dreigt vol te raken kan het water afvoeren naar het watersysteem langs de A12.
 - o Om deze afvoer te garanderen is het wel nodig om de sloot uit te baggeren en duikers te herstellen.

- Belevingswaarde en berging zaksloot
- o De zaksloot valt grote delen van het jaar droog*. Neerslag infiltrteert in de bodem (in de huidige situatie gebeurt dat minder door het vele bladafval op de bodem)
 - o Om infiltratie van regenwater te bevorderen en regenwater in de sloot meer te beleven is het advies stuwtejes te plaatsen danwel te herstellen. Op deze manier wordt regenwater meer vastgehouden en komt het ten goede aan de bodem.

ZAKSLOOT KWALITEIT

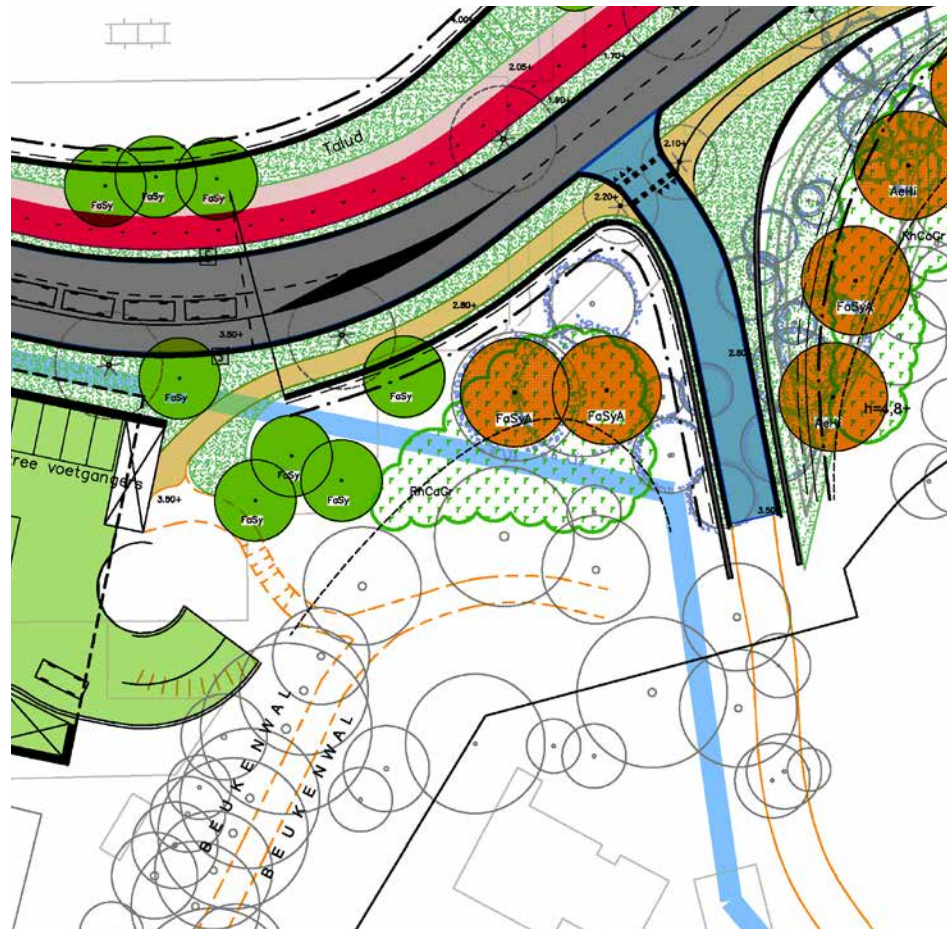
- In de huidige situatie voert vervuild oppervlak (behoudens het busplein) rechtstreeks af op de zaksloot Reehorst.
- In de toekomstige situatie wordt regenwater van vervuilde oppervlakken (wegen, busplein, busbaan, spoordek) behandelt conform het VGS (verbeterd gescheiden stelsel) principe. Dat betekent dat de eerste 4 mm aan afstromend vervuild regenwater wordt afgevangen in de waterkelder en verpompt naar de rioolwaterzuivering. Dit betekent dat de kwaliteit van het water dat op de zaksloot geloosd wordt in de toekomst beter beheersbaar en schoner zal zijn dan in de huidige situatie. Dit komt dus ten goede aan de water en bodemkwaliteit van de zaksloot.

KABELS & LEIDINGEN

Kabels&Leidingen ten behoeve van de huisaansluiting van de reehorst komen in de nieuwe situatie parallel aan de nieuwe entree verlegde Stationsweg, aan de noordzijde van de Reehorst, gebundeld binnen. Kabels en leidingen komen vanaf de zijde van de P&r langs de beukenwal de reehorst binnen. Het tracé gaat zorgvuldig tussen bestaande bomen door. Het tracé gaat niet letterlijk via de entree, omdat de entree zich in de constructieve bak bevindt.

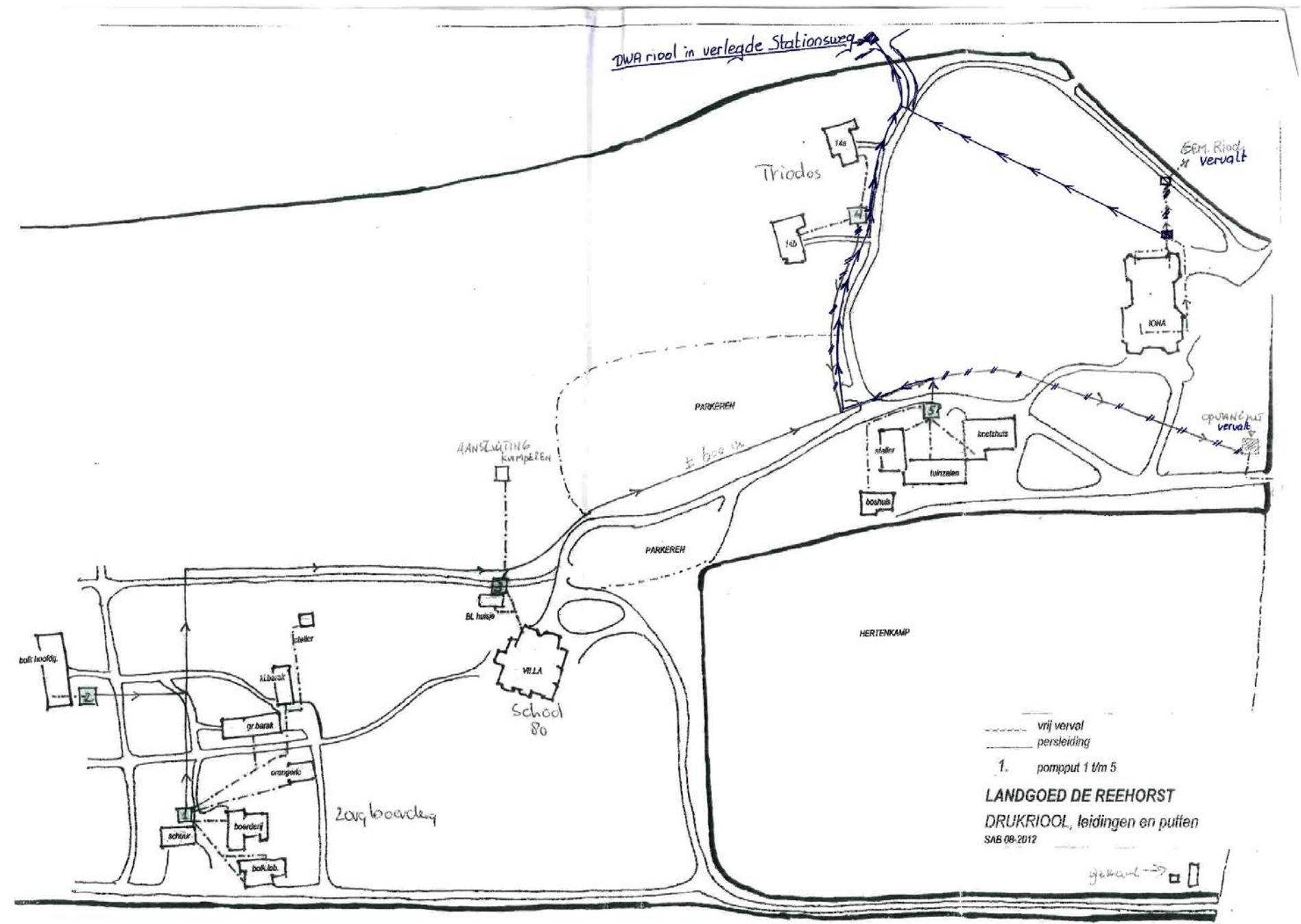
reehorst

- in de vta 's is opgenomen dat de verleggingen voor september 2015 gerealiseerd moeten worden.
- K&L eigenaren hebben een leveringsplicht. Zij nemen contact op over de planning van de verlegging en huis-aansluiting.
- De exacte planning is nog afhankelijk van de bouw P&R.
- Riolering is al onder de aandacht gebracht bij de gemeente. Henk neemt dit als aandachtspunt mee maar kan niks afdwingen.
- dit wordt meegenomen in de plannen naar het overleg van de gemeenten met K&L beheerders, in maart 2014.

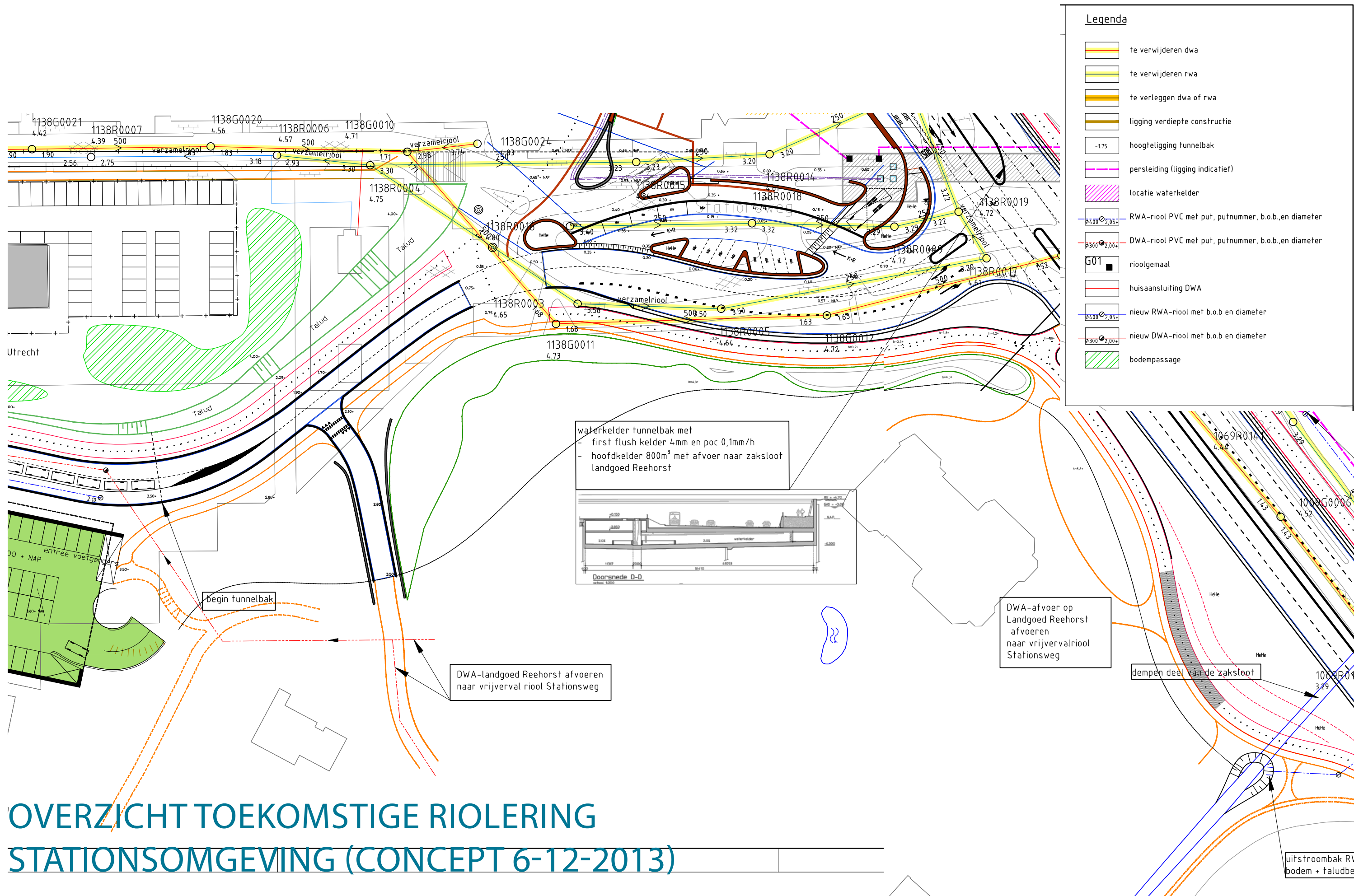


Tracé kabels en leidingen in nieuwe situatie. De lichtblauwe geknikte lijn is het tracé.

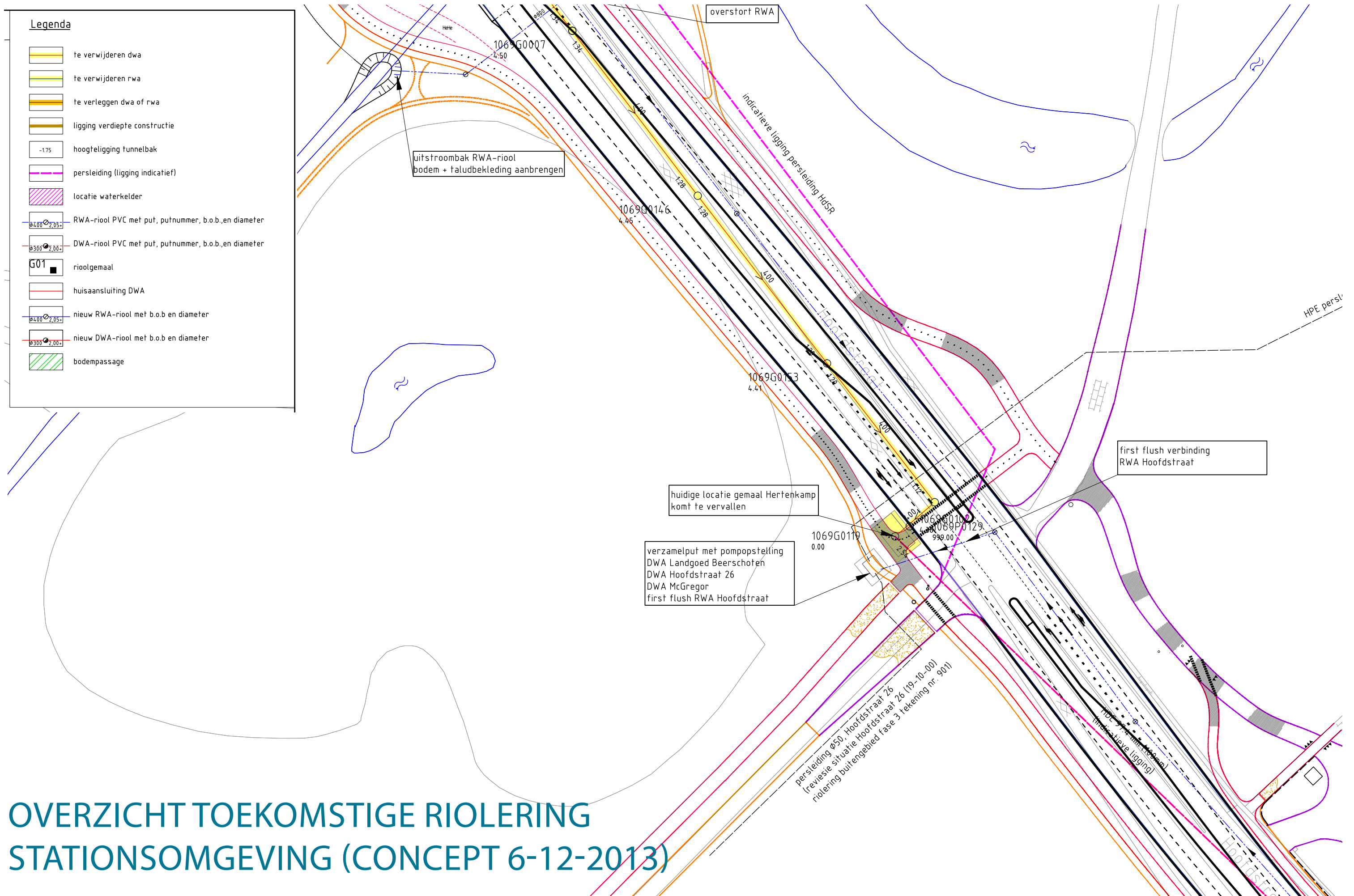
definitief versie 2.0



Tracé drukriool Reehorst bestaande situatie met indicatie nieuw tracé
(bron: Gemeente UH)



OVERZICHT TOEKOMSTIGE RIOLERING STATIONSOMGEVING (CONCEPT 6-12-2013)



OVERZICHT TOEKOMSTIGE RIOLERING STATIONSOMGEVING (CONCEPT 6-12-2013)

VOCHTMONITORING

Uit de grondwaterstudies komt naar voren, dat gedurende de verschillende bouwfasen sprake is van een potentieel risico op droogtestress bij de bomen. Dit is vooral bij de bemalingen voor de sectie einden en de sloop van de perrontunnel het geval. Vernatting speelt in deze fase geen rol.

Wanneer het grondwaterpeil tijdens het groeiseizoen als gevolg van een bemaling daalt en de nalevering van (capillair) vocht uit het grondwater tot in de wortelzone onderbroken is moeten voorzieningen worden aangelegd om de kwetsbare bomen door watergiften zonder droogteschade door de bemalingperiode te helpen.

In de MASTER-Bomen Effect Analyse Station Driebergen Zeist, WP 4.5.8, 16 oktober 2013) staan maatregelen beschreven die genomen worden voor vochtmonitoring voor, tijdens en na de realisatie van het infraproject.

In Hoofdstuk 9, Monitoring en begeleiding wordt uitgebreid ingegaan op de vochtmonitoring en mitigerende maatregelen.

TRILLINGEN

Spoor en weg in eindsituatie

Er is een oriënterend onderzoek gedaan naar omgevingshinder ten gevolge van verkeerstrillingen langs het spoor en weg rondom station driebergen-Zeist. Op basis van de verkennende inventarisatie van de bebouwing langs het spoortracé en de trillingspredicties is geconstateerd dat er geen hindertoename is als gevolg van de gewijzigde spoor- en wegligging en het bijbehorende nieuwe kunstwerk.

Uitvoeringsfase

vanwege de geplande bouwwerkzaamheden in het stationsgebied driebergen Zeist zullen er damwanden ten behoeve de bouwkuipen worden aangebracht. de inbreng van damwanden veroorzaakt trilling en hinder. de hoek van de reehorst gebouw bevindt zich in het invloedsgebied van trillingen. Met beheersmaatregelen, zoals voorboren of drukken van de damwand (alleen nodig over een bepaalde afstand) wordt de kans op schade verminderd en teruggebracht naar acceptabele waarden conform de SBR trillingen richtlijn.



MASTER-Bomen Effect Analyse Station Driebergen Zeist, WP 4.5.8, 16 oktober 2013)

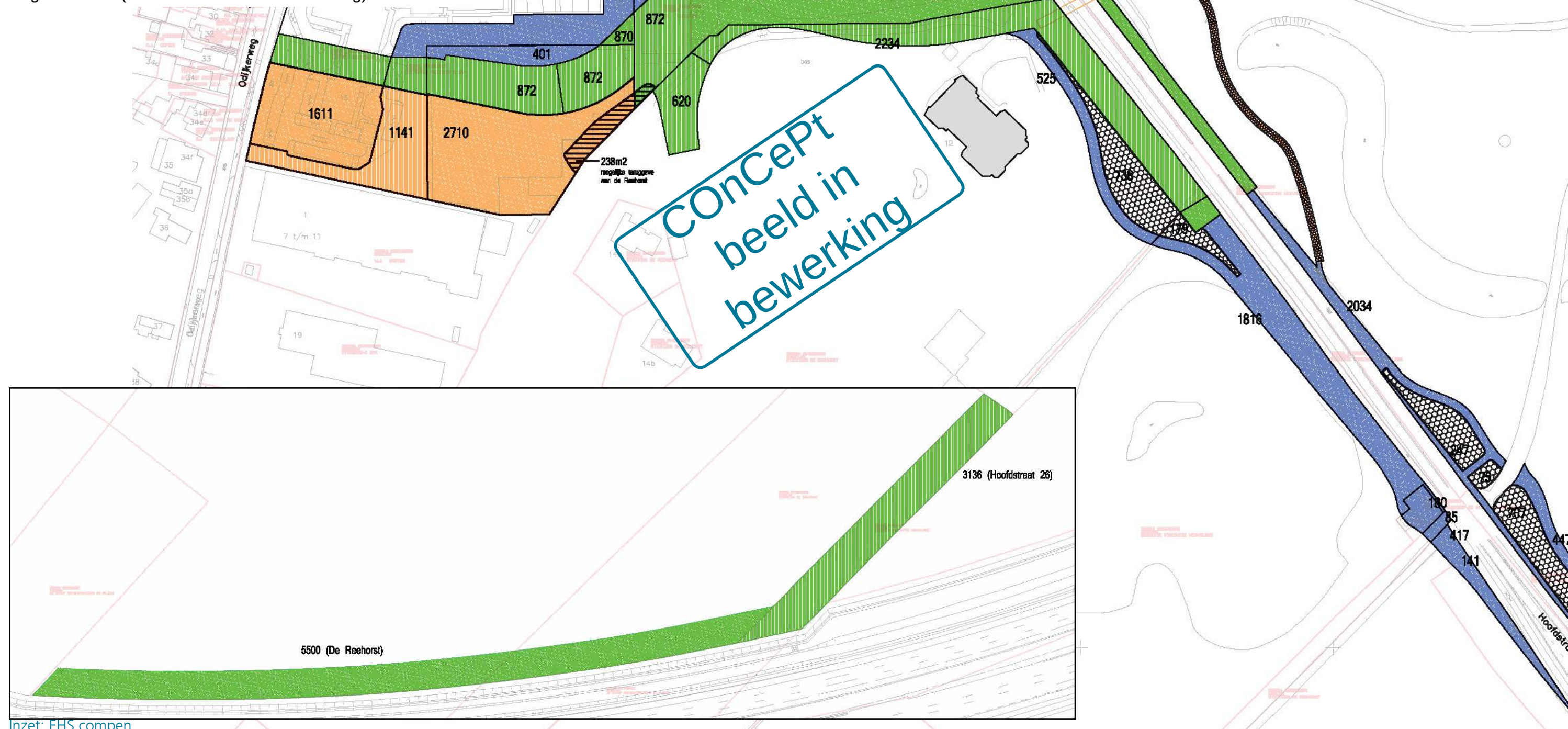
ERFGRENS/BEHEERGRENS

De nieuwe erfgrans van de Reehorst volgt de rand van het voetpad Hoofdstraat en de rand van de keerwand langs de stationsweg. t er plaatse van de entree stationsweg ligt de grens op langs het voetpad.

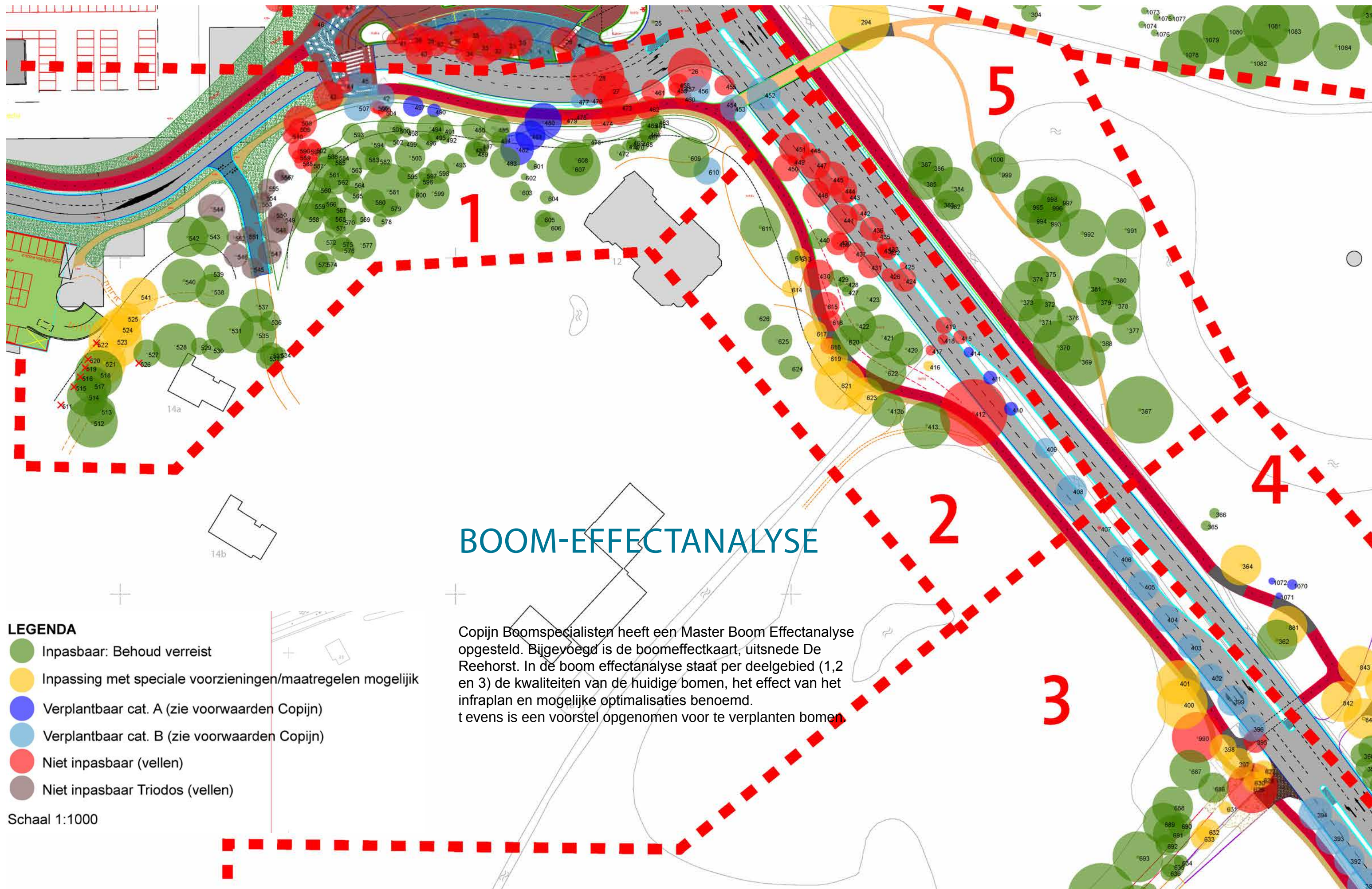
Aan de zuidzijde wordt de nieuwe perceelsgrens gevormd door de rand van het eHs-compensatiegebied.

de nieuwe beheergrens wordt in overleg met de perceeleigenaar nader bepaald.

Het beheer van de keerwanden is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder (Gemeente Utrechtse Heuvelrug).



Inzet: EHS compen



LEGENDA

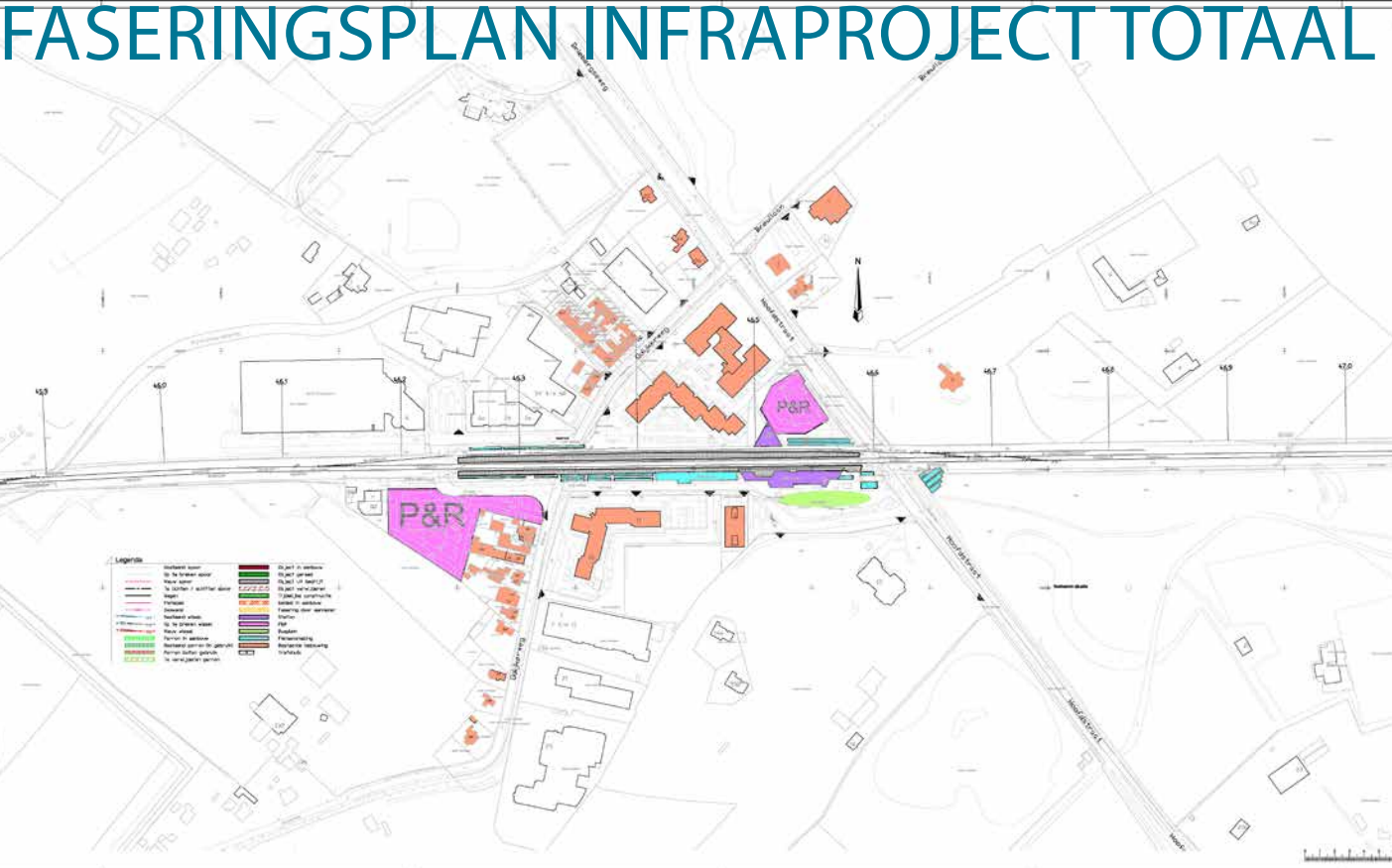
- Inpasbaar: Behoud vereist
- Inpassing met speciale voorzieningen/maatregelen mogelijk
- Verplantbaar cat. A (zie voorwaarden Copijn)
- Verplantbaar cat. B (zie voorwaarden Copijn)
- Niet inpasbaar (vellen)
- Niet inpasbaar Triodos (vellen)

Schaal 1:1000

BOOM-EFFECTANALYSE

Copijn Boomspecialisten heeft een Master Boom Effectanalyse opgesteld. Bijgevoegd is de boomeffectkaart, uitsnede De Reehorst. In de boom effectanalyse staat per deelgebied (1,2 en 3) de kwaliteiten van de huidige bomen, het effect van het infraplan en mogelijke optimalisaties benoemd. t evens is een voorstel opgenomen voor te verplanten bomen.

FASERINGSPLAN INFRAPROJECT TOTAAL



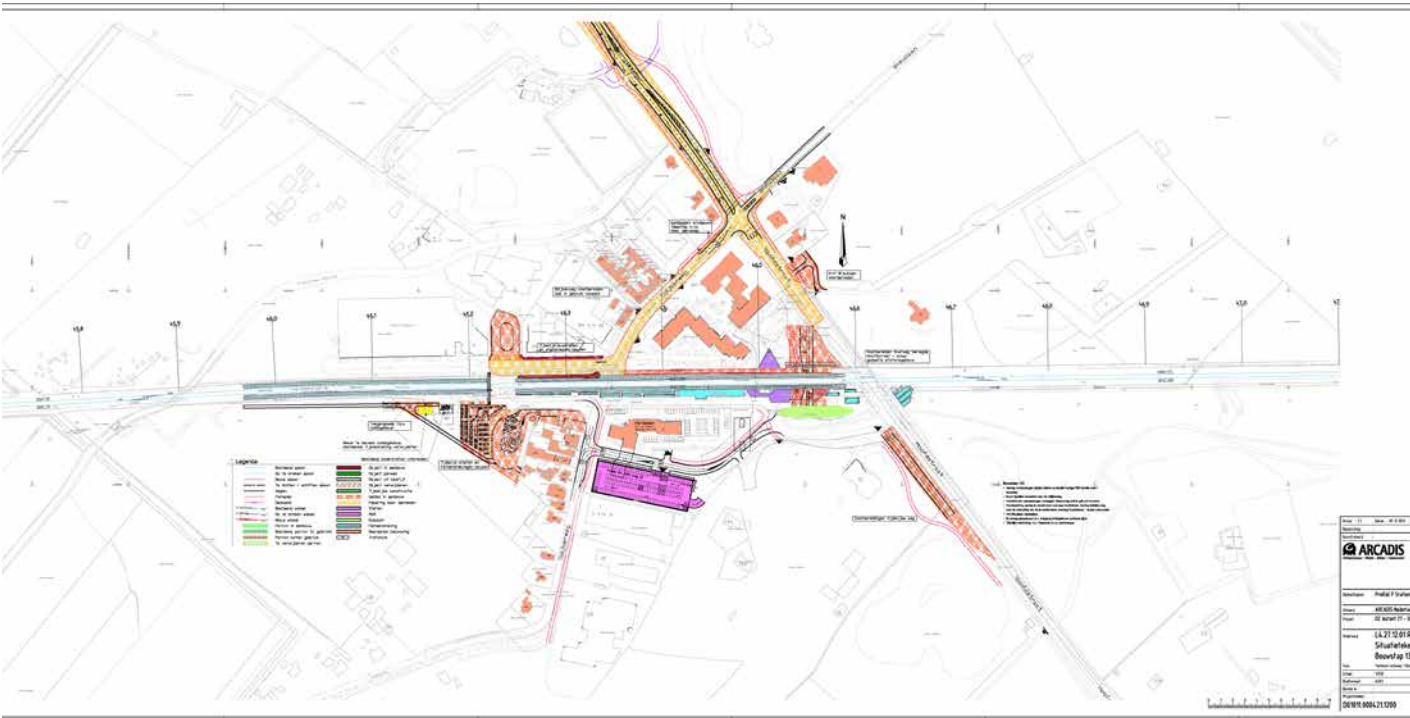
FASE: BESTAANDE SITUATIE



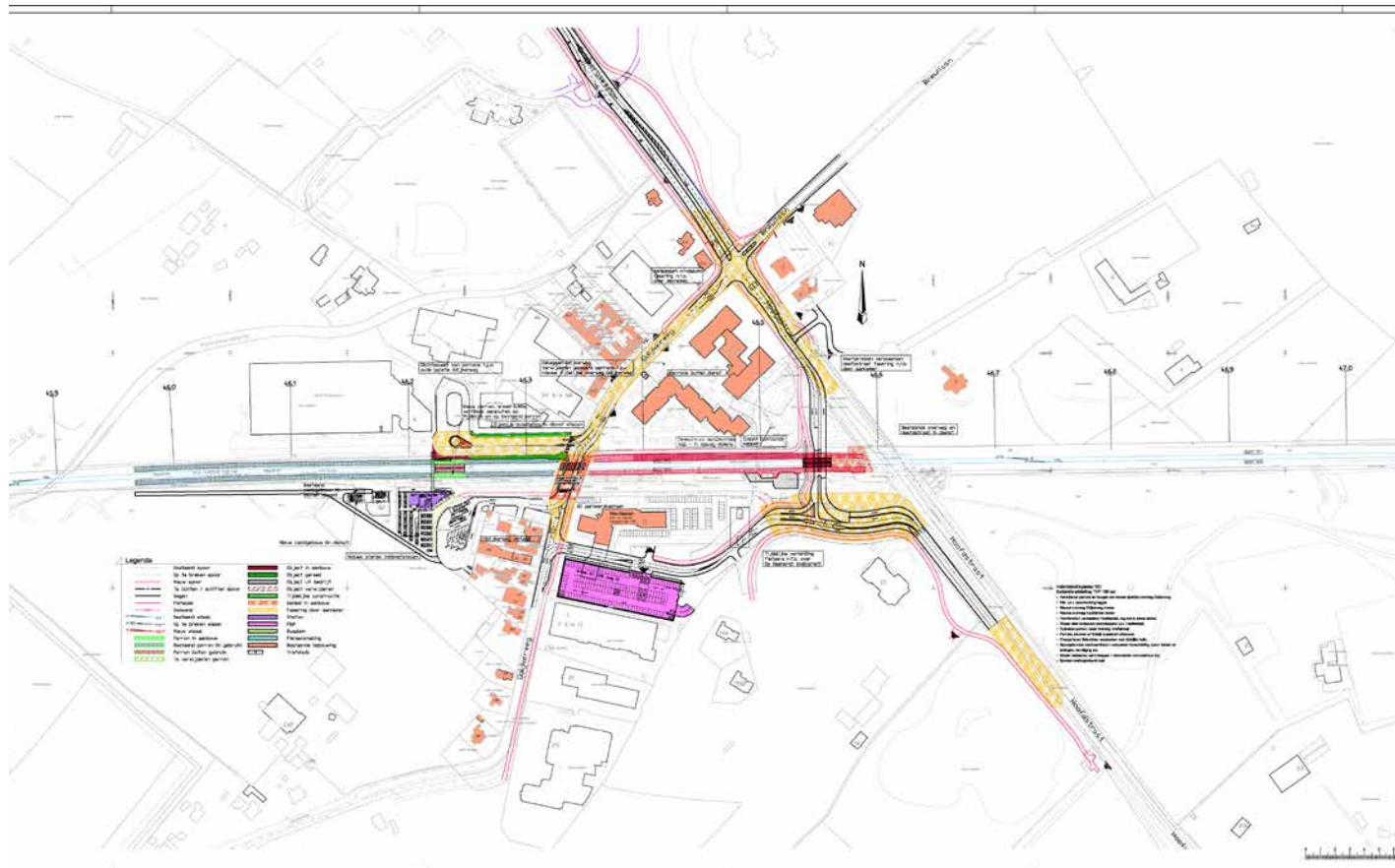
BOUWSTAP 10



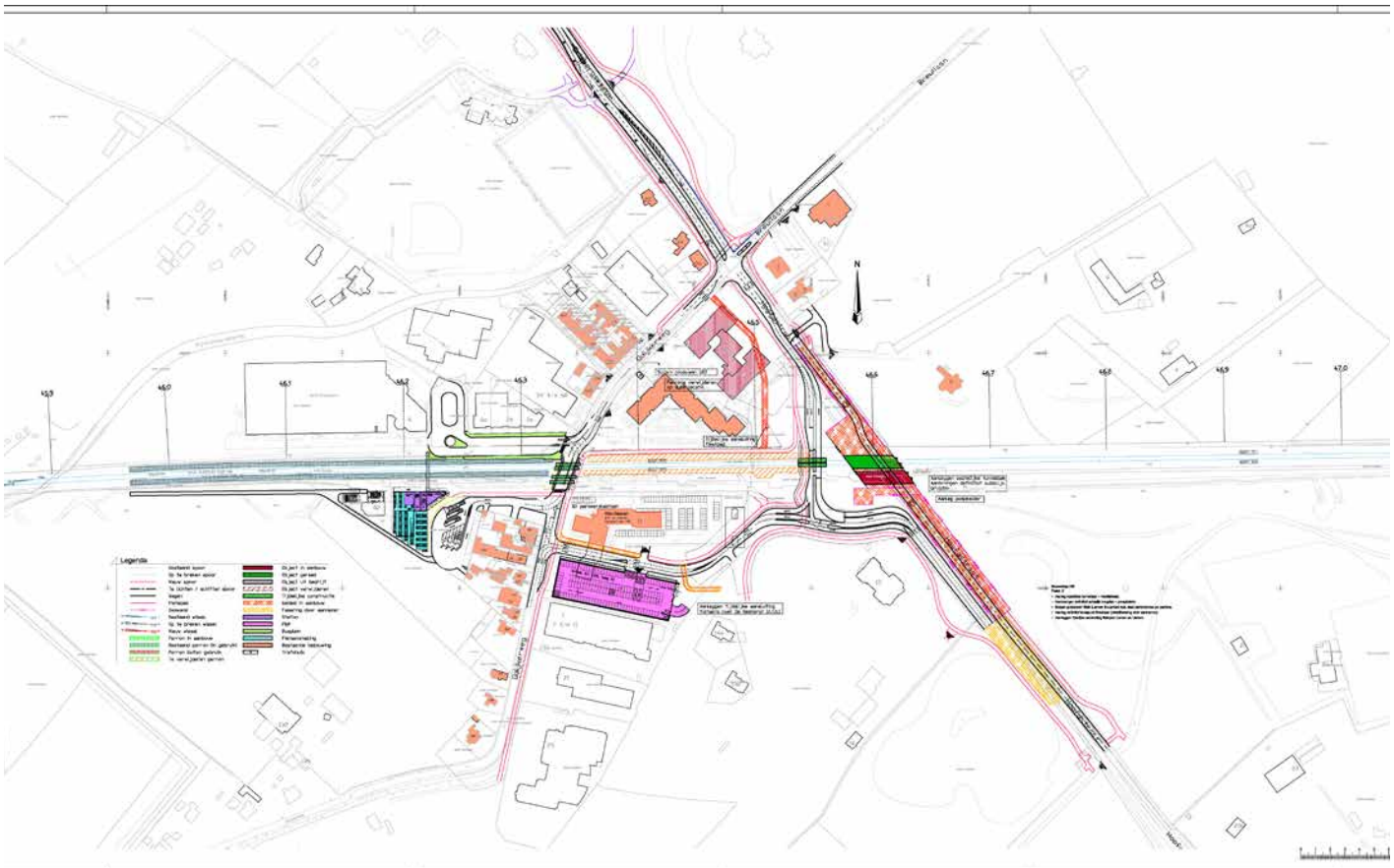
FASE 0



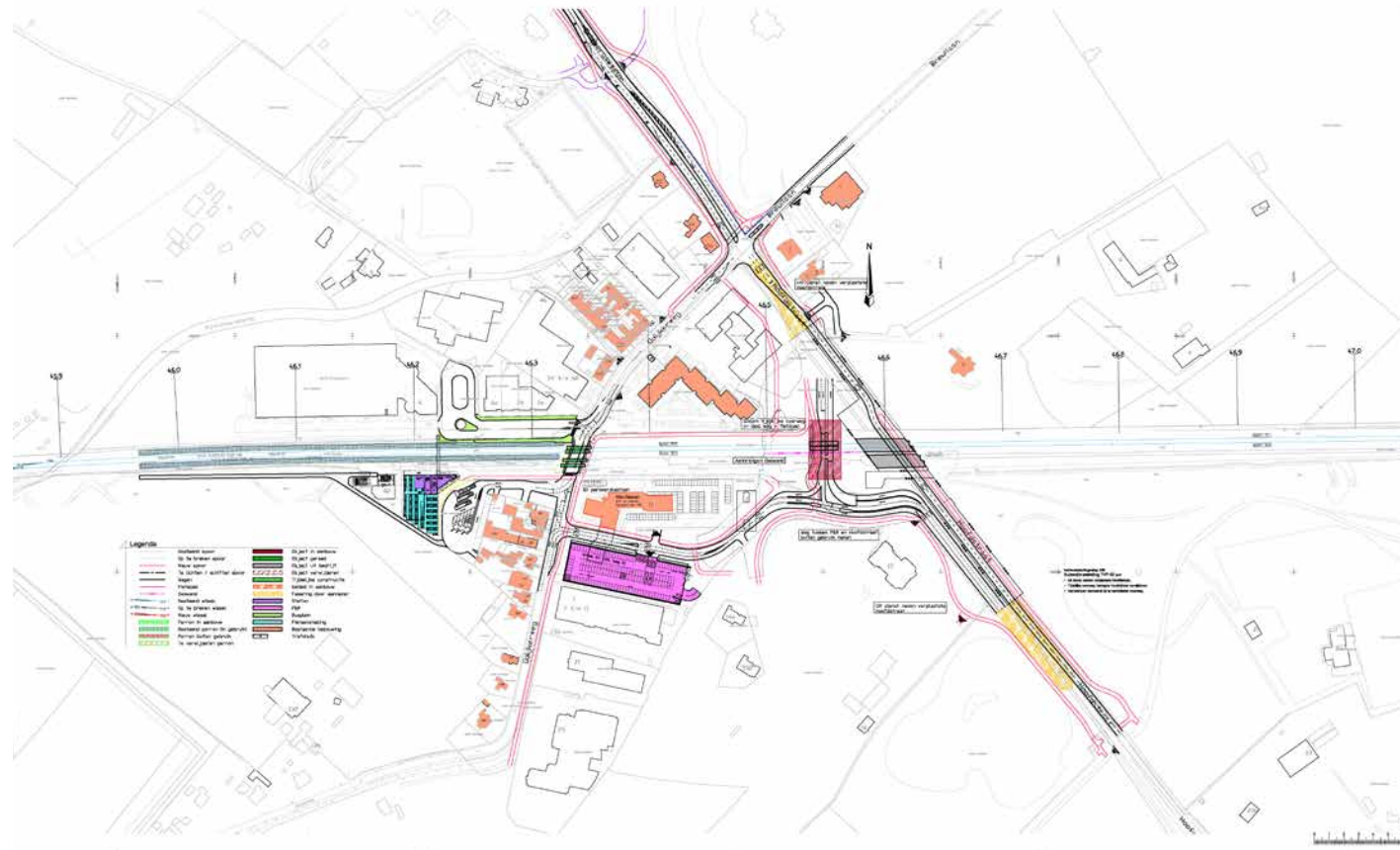
BOUWSTAP 130



INDIENSTSTELLING 170



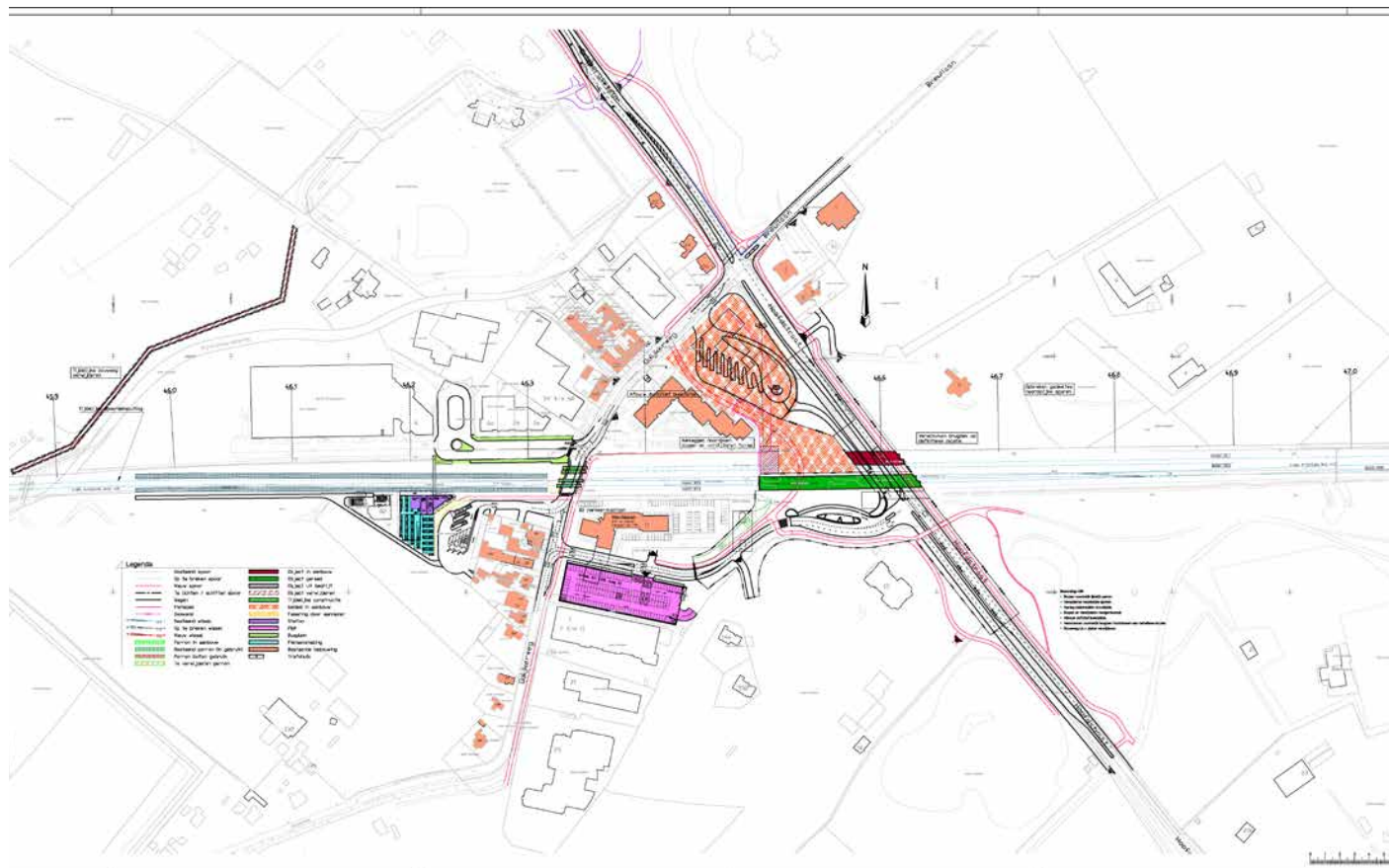
BOUWSTAP 200



BOUWSTAP 250



BOUWSTAP 300

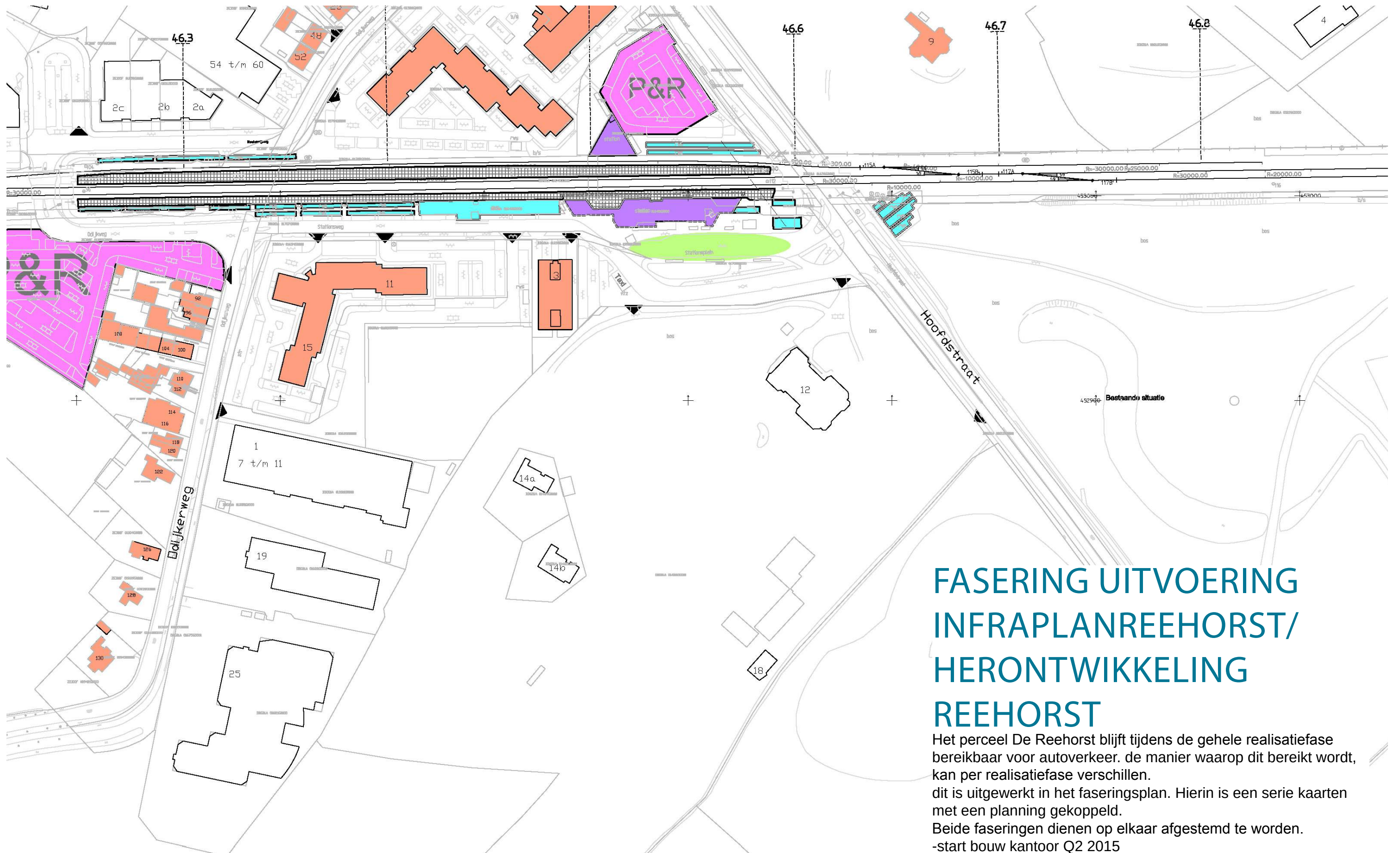


BOUWSTAP 400

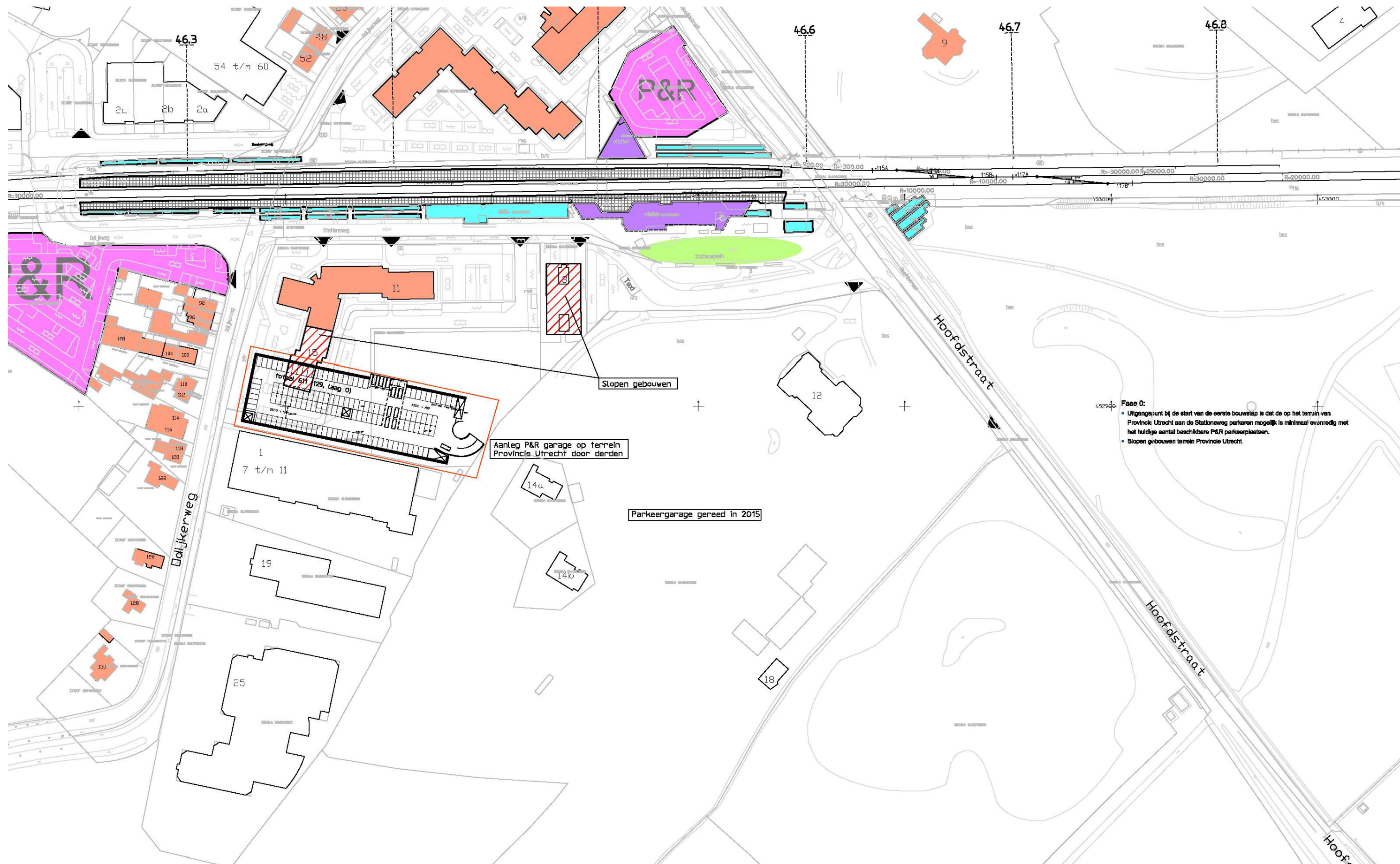


EINDSITUATIE

Legenda			
	Bestaand spoor		Object in aanbouw
	Op te breken spoor		Object gereed
	Nieuw spoor		Object uit bedrijf
	Te lichten / schiften spoor		Object verwijderen
	Wegen		Tijdelijke constructie
	Fletspad		Gebied in aanbouw
	Damwand		Fasering door aannemer
	Bestaand wissel		Station
	Op te breken wissel		P&R
	Nieuw wissel		Busplein
	Perron in aanbouw		Fietsenstalling
	Bestaand perron (in gebruik)		Bestaande bebouwing
	Perron buiten gebruik		Trafohuis
	Te verwijderen perron		

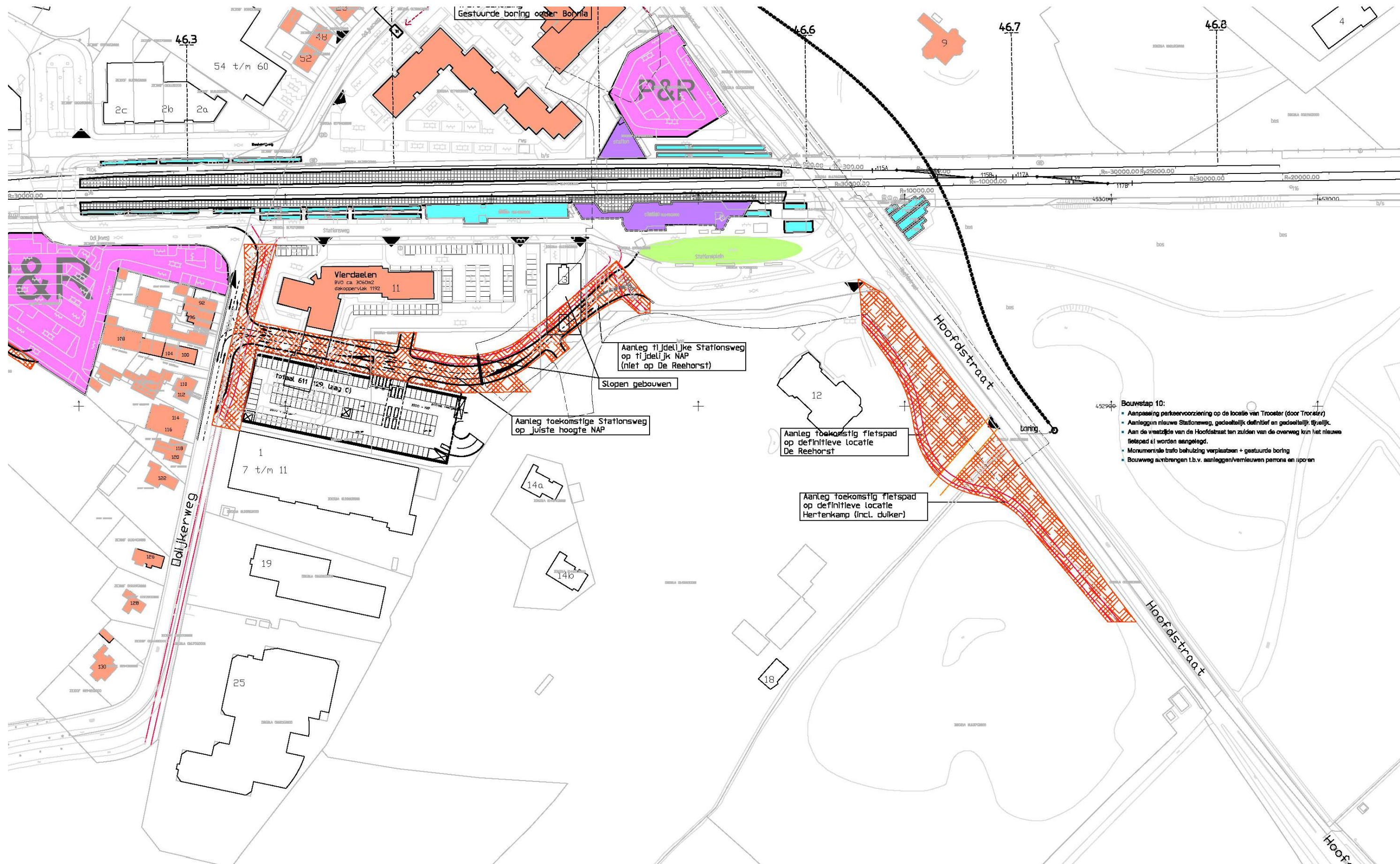


FASE: BESTAANDE SITUATIE (2013)

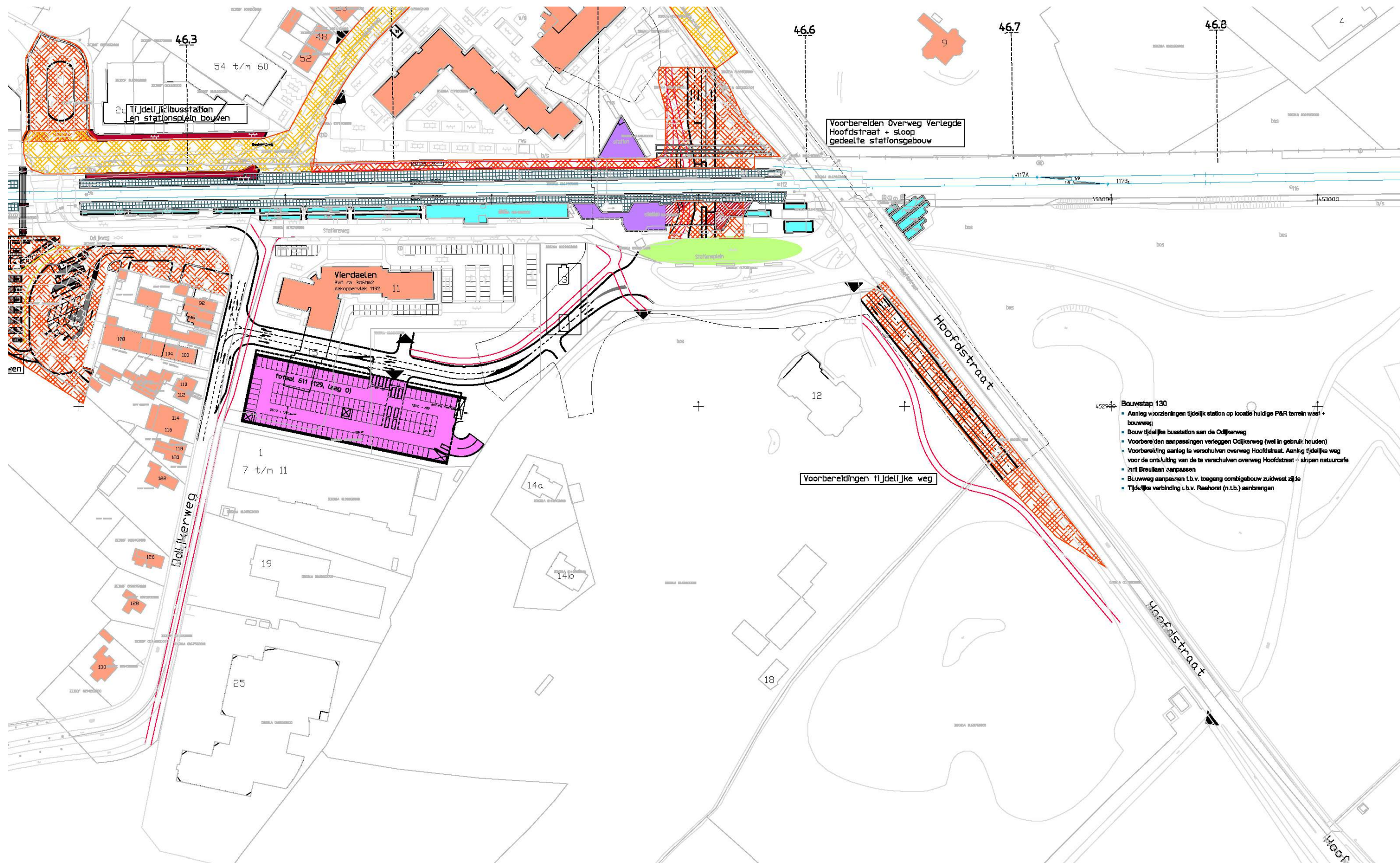


FASE 0 (TIJDSTIP N.T.B.)

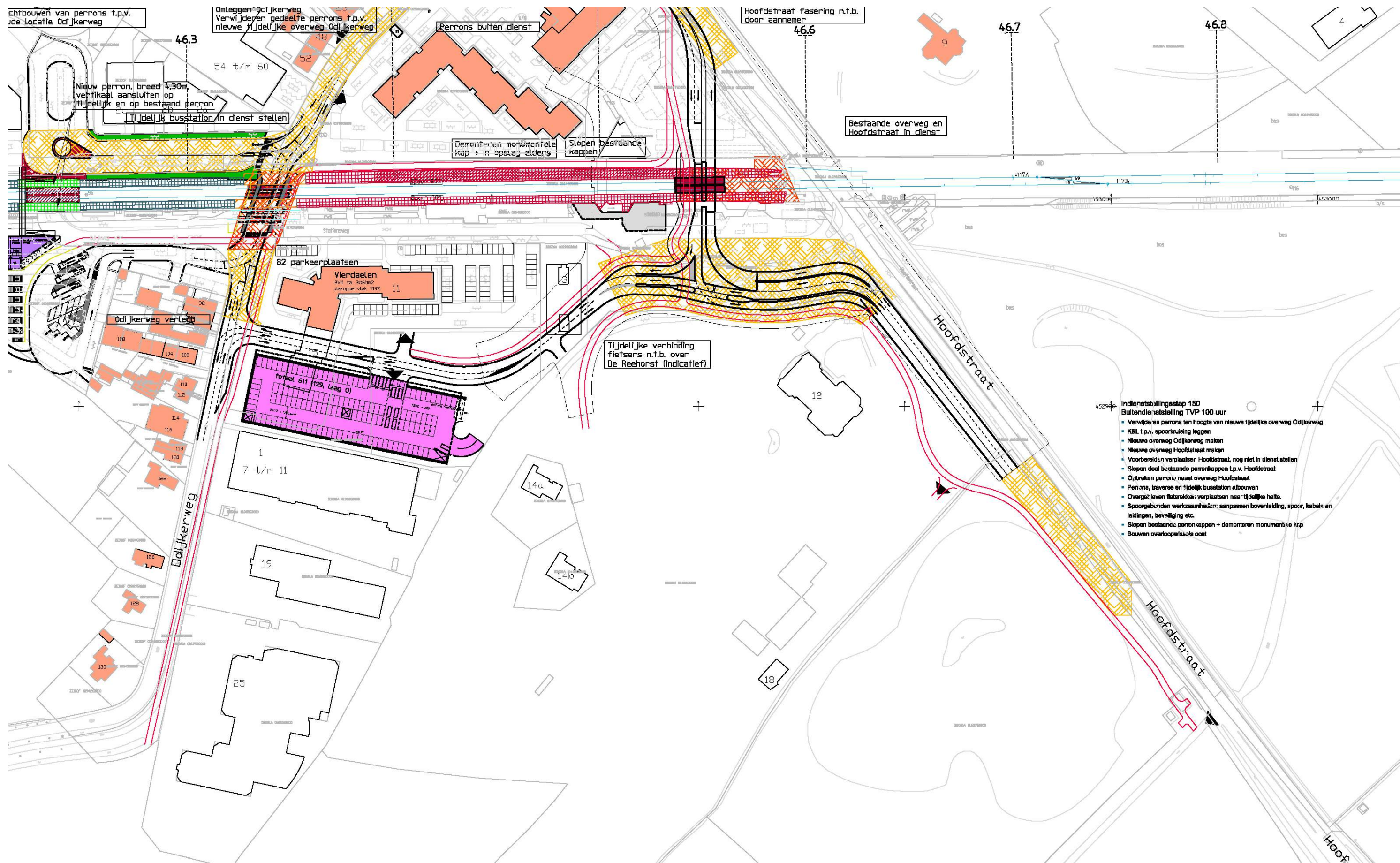
(plus verleggingsplan K&L)



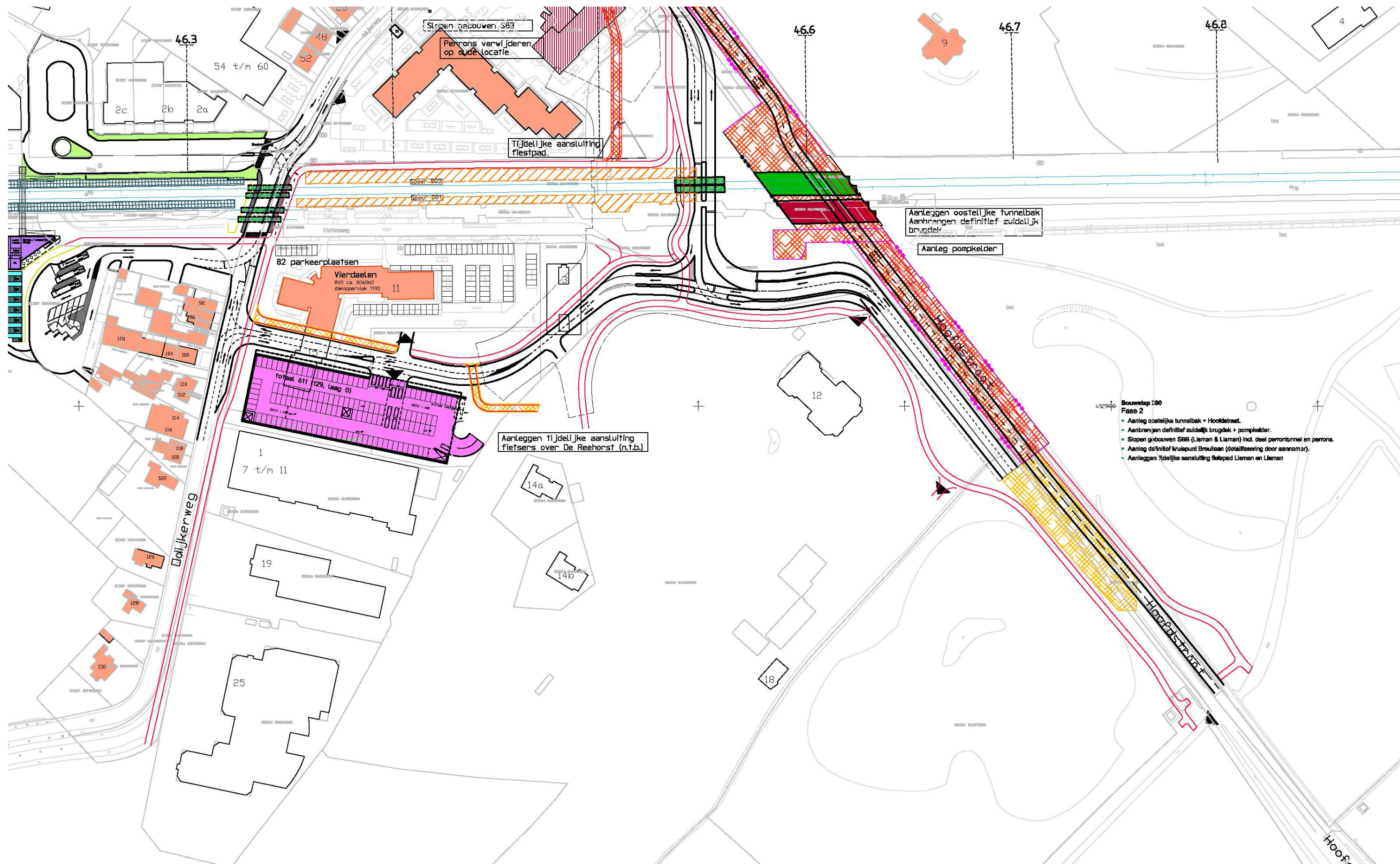
BOUWSTAP 10 (TIJDSTIP N.T.B.)



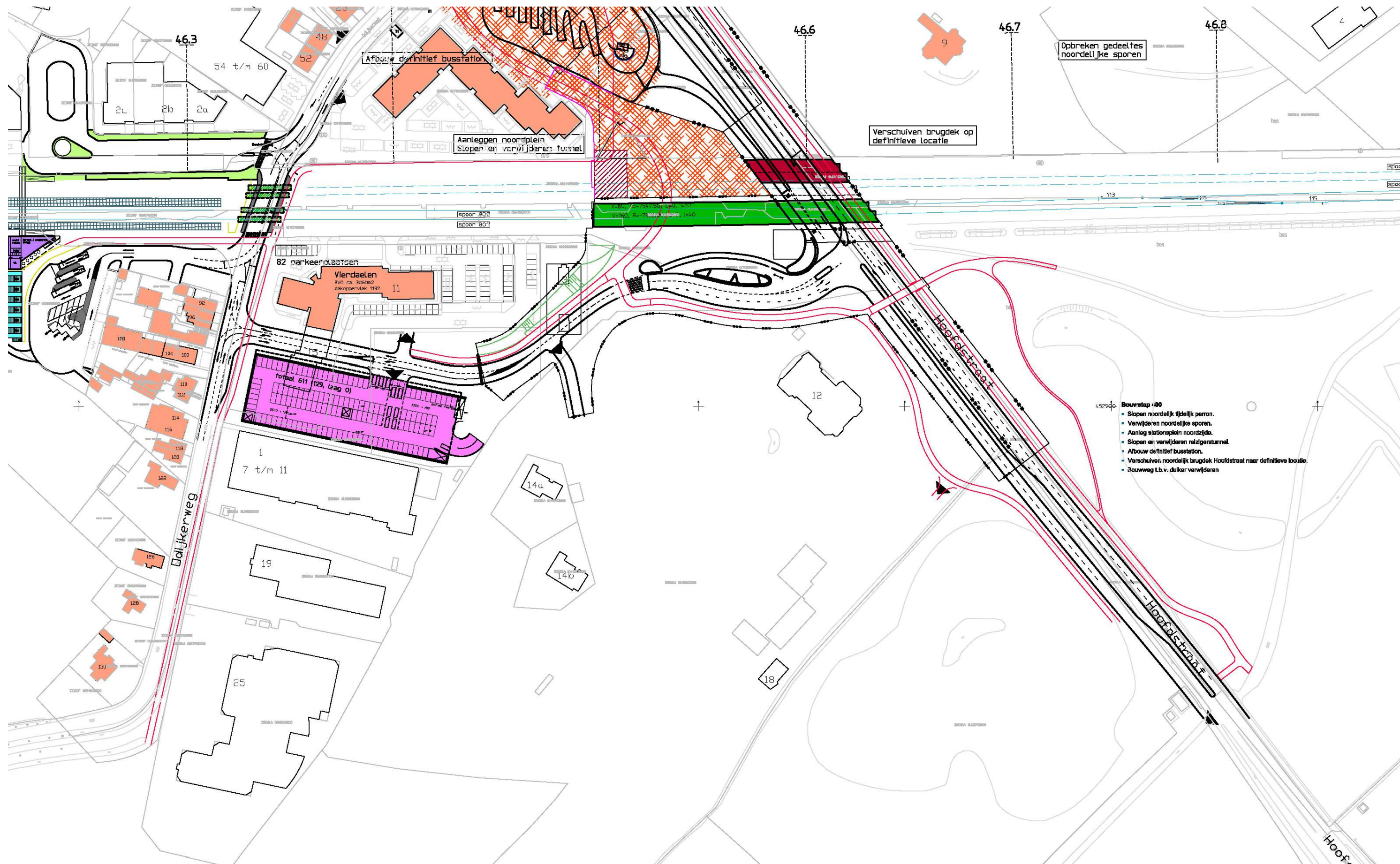
BOUWSTAP 130 (TIJDSTIP N.T.B.)



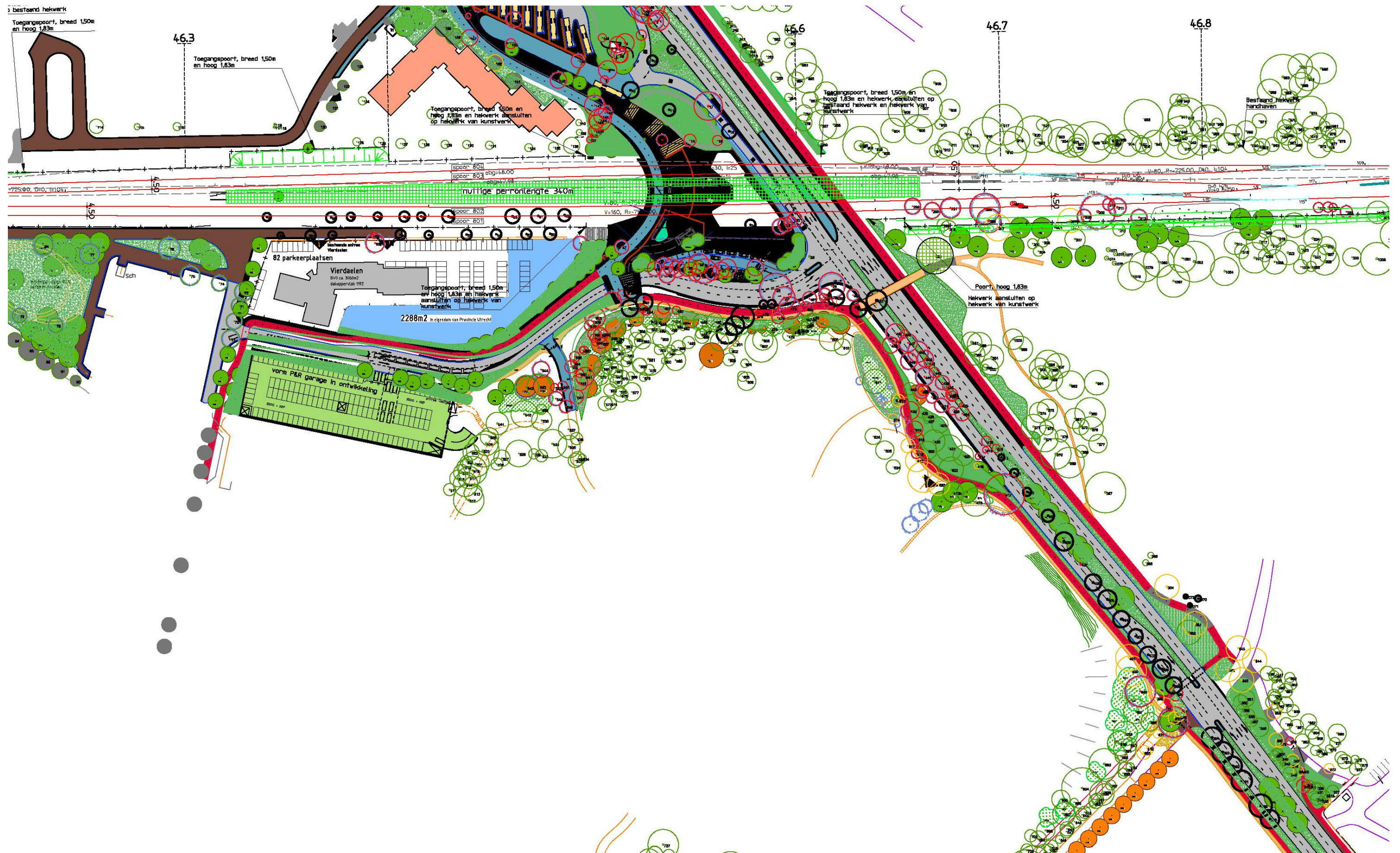
INDIENSTSTELLING 170 (TIJDSTIP N.T.B.)



BOUWSTAP 200



BOUWSTAP 400



EINDSITUATIE





6. eHs/BOsWet/nsW COMPeNsAtie

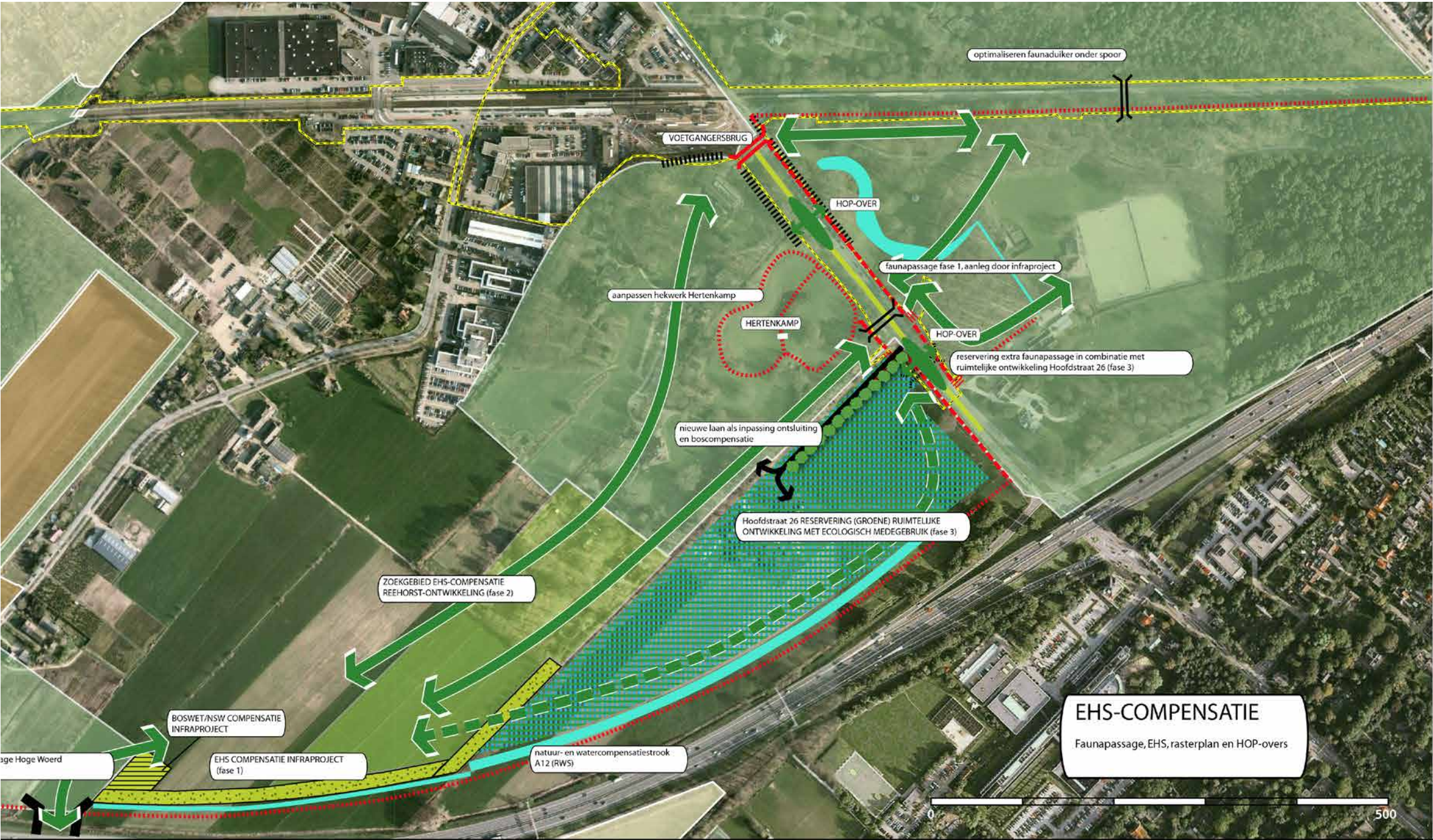
PRINCIPE VOORSTEL EHS/BOSWET/NSW
COMPENSATIE INFRAPROJECT



ehs bestaand (provinciale ruimtelijke verordening 2013)



schetsimpressie ontwikkelingsperspectief Integrale Groene strategie



Legenda

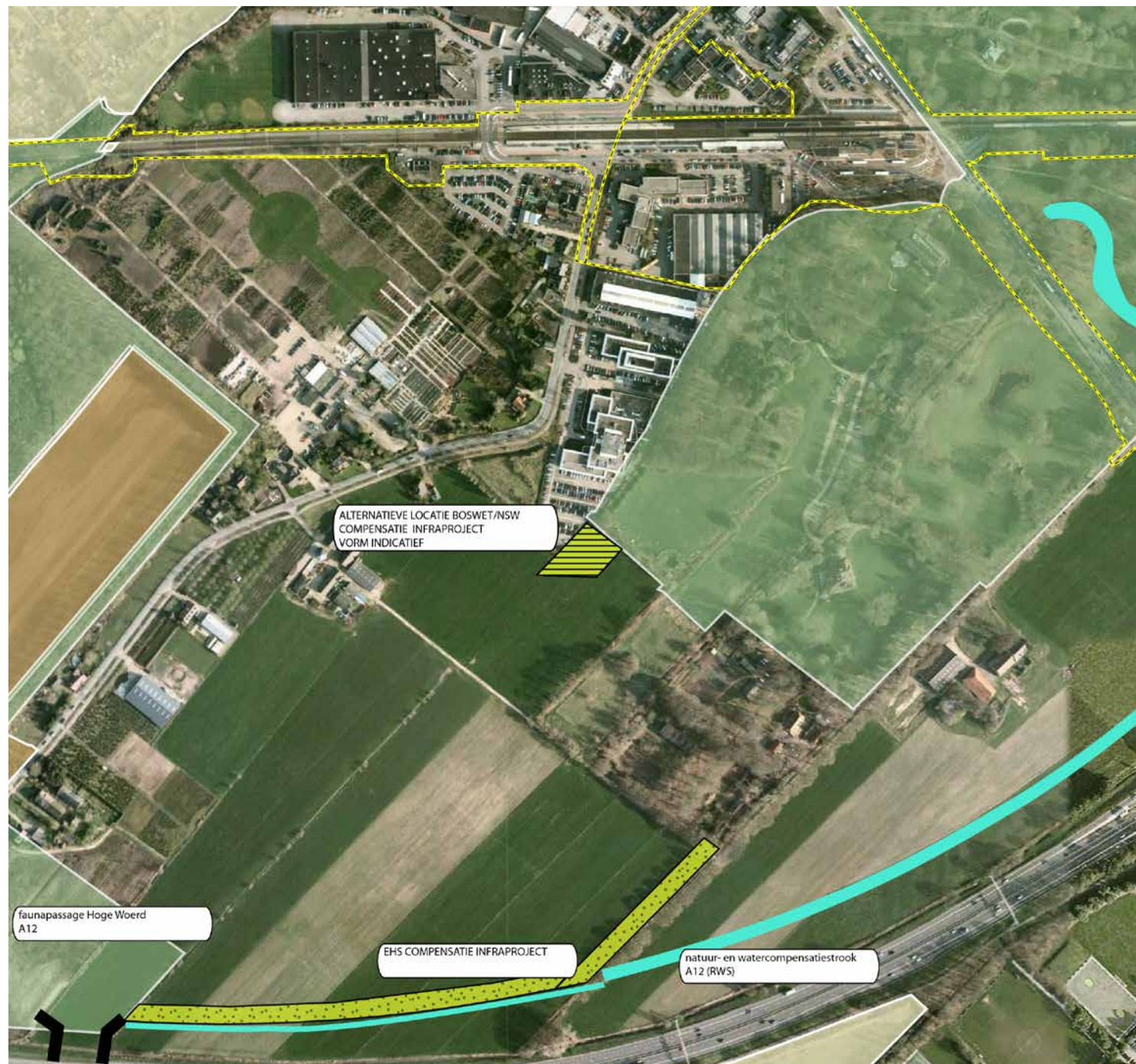
- EHS**
- bestaande natuur
 - nieuwe natuur
 - overig
 - EHS compensatie infraplan
 - Zoekgebied EHS-compensatie Reehorst ontwikkeling
- verwachte route gidssoorten**
- raster bestaand (spoor, A12)
 - raster nieuw
 - wildrooster nieuw
 - faunapassage (CAT-tunnel)
 - reservering faunapassage als onderdeel van ruimtelijke ontwikkeling Hoofdstraat 26
 - HOP-over (boomgroep tbv overstek vleermuizen)
 - hoogteverschil steilrand
 - reserving groene ruimtelijke ontwikkeling met ecologisch medegebruik
 - ontsluiting Reehorst/Hoofdstraat 26 nader te overleggen
 - grens plangebied



project	: Station Driebergen-Zeist		
onderdeel	: Locatie faunapassage, EH en HOP-overs		
blad	:	projectnummer	:
schaal	: 1 : 2 000	gecontroleerd	: Luc Veeger
datum	: 17-9-2013	getekend	: Kees Neven

ALTERNATIEVE LOCATIE BOSWET/NSW-COMPENSATIE INFRAPROJECT

Een alternatieve locatie voor de boswet/Natuurschoonwetcompensatie is aansluitend aan het landgoedbos/beukenwal Reehorst noordzijde. Een eis voor de locatie van de Boswet en NSW-compensatie is dat het een aaneengesloten bosvlak is, dat in verbinding staat met bestaand bos-boomstructuur. Wanneer de boswetcompensatie hier gerealiseerd wordt, zal het bostype meer richting eiken-beukenbos gaan vanwege de hogere ligging dan de locatie Reehorst zuidzijde.





VISIE EN STRATEGIE EHS-COMPENSATIE EN FAUNAPASSAGES

PROCES TOTSTANDKOMING EHS-COMPENSATIE EN LOCATIE FAUNAPASSAGE

In het Ontwerp Bestemmingsplan is een zoekgebied EHS-compensatie aangegeven. Het zoekgebied is ca. 3 ha groot. De daadwerkelijke benodigde EHS-compensatie bedraagt 8636m² (0,86 ha). Dit betekent dat vanuit het infraproject niet het gehele zoekgebied als EHS bestemd zal worden. De locatie van de EHS-compensatie is afgestemd met de naastgelegen mogelijke ontwikkeling van Triodos op de Reehorst. De EHS-compensatie van beide projecten wordt gebundeld waardoor deze robuuster is. De locatie van de EHS-compensatie is deels op grond van de Reehorst, en deels op grond Hoofdstraat 26.

Voor de locatie van de faunapassage zijn meerdere varianten onderzocht; de locatie tussen de Hertenkamp en Beerschoten-Willinkshof, naast de zichtas van de koepel en de locatie tussen Hoofdstraat 26 en het bosje Beerschoten Willinkshof. Beide opties bieden onder voorwaarden mogelijkheden voor een versterking van de EHS. De tweede variant is ecologisch het meest optimaal en mede aangedragen door natuurorganisaties. De noodzakelijke compenserende perceelontsluiting voor Landgoed de Reehorst zorgt ervoor dat deze locatie minder vanzelfsprekend is.

Het gezamenlijke voorstel van de grondeigenaren is de EHS-versterking gefaseerd uit te voeren. Er is sprake van een fasering in de versterking van de EHS-structuur, waarbij het Infraplan fase 1 aanlegt, Triodos fase 2 en Gemeente UH met perceel Hoofdstraat 26 fase 3. De ambitie het volledige zoekgebied EHS-compensatie, of zelfs nog ruimer, uiteindelijk als natuur in te zetten is er bij de grondeigenaar (gemeente Utrechtse Heuvelrug) maar dan in combinatie met een groene ruimtelijke ontwikkeling. Er kan hierbij gedacht worden aan een rood-voor-groen constructie. Een tweede faunapassage onder de Hoofdstraat is daarbij één van de randvoorwaarden.

TOELICHTING VOORSTEL EHS-COMPENSATIE EN FAUNAPASSAGES

De EHS-compensatie ter grootte van 8636 m² is gebundeld aan de bestaande EHS en de verwachte EHS-compensatie van de Reehorst-ontwikkeling. De EHS-compensatie sluit aan op het nieuwe ecoduct Kromme Rijn en maakt een robuuste verbinding met de EHS van de Heuvelrug.

De faunapassage voor kleine doelsoorten (das, ringslang, kleine zoogdieren, amfibieën) is gelegen tussen de Hertenkamp en Beerschoten-Willinkshof, naast de zichtas van de koepel. De faunapassage is een CAT-tunnel onder de Hoofdstraat en het fietspad westzijde Hoofdstraat door. De inpassing van de faunapassage wordt vanuit een integrale visie op het landgoed Beerschoten-Willinkshof gedaan, waarbij tevens gekeken wordt naar beheer, compensatie in de noordrand van Beerschoten, inclusief de verbetering van de bestaande duiker onder het spoor en ontsluiting. De Rijksmonument-status van Beerschoten is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Er zijn twee HOP-overs, bestaande uit een brede groene middenberm met grote bomen. Deze bomen sluiten aan op de boomgroepen van Beerschoten Willinkshof (de beukenheuvel) en het bosje tussen Beerschoten en Bloemheuvel. De kronen vormen een passage voor vleermuizen en boommarters (voor boomarter als er kroonaansluiting is met de bomen op Beerschoten en Reehorst). Tijdens de realisatiefase en eerste jaren na aanleg zal een aanvullende voorziening in de vorm van een touw tussen de bomen noodzakelijk zijn.

Langs de nieuwe ontsluiting van de Reehorst wordt een laan aangebracht als boswetcompensatie en inpassing van de ontsluiting. Deze sluit aan op de HOP-over. Er wordt een hekwerk (+ geïntegreerd raster) aangebracht tussen het bestaande raster langs de A12, aan de meest zuidelijk punt van perceel Hoofdstraat 26, en het hek van de Hertenkamp. Aan de Beerschoten-zijde wordt een hekwerk (+ geïntegreerd raster) langs de Hoofdstraat aangebracht, van het bestaande hekwerk van McGregor tot aan het bestaande raster van het spoor. Aan de Reehorstzijde functioneert de steilrand naar de verdiepte onderdoorgang vanaf de noordoosthoek tot aan de Hertenkamp als natuurlijke geleiding. De rasters worden geïntegreerd in een nieuw hek, met landgoed-karakter. Het bestaande hek van het Hertenkamp wordt volledig vernieuwd met een spijlenhekwerk met landgoedkarakter. De voetgangersbrug over de Hoofdstraat kan ook door dieren gebruikt worden, maar is heft dit niet als hoofdfunctie. Er wordt een hekwerk (+ geïntegreerd raster) aangebracht tussen het bestaande raster langs de A12 (waar een natuurstrook met wateropvang aangelegd is), aan de meest zuidelijk punt van perceel Hoofdstraat 26, en het hek van de Hertenkamp.

De locatie van de faunapassage is zo bepaald, dat er maximaal gebruik gemaakt wordt van de dekking van de boom-en struweelstructuur ten zuidoosten van de Hertenkamp. Aan de overzijde van de Hoofdstraat is er dekking van twee zeer grote beuken in Beerschoten Willinkshof. Door hier het maaibeheer te beperken is er dekking van hoog gras voor kleine dieren. Het struweel aan de Hertenkamp-zijde wordt aangevuld met groepen Rhododendrons voor dekking, en inheemse vruchtdragende struiken om de verbinding aantrekkelijker te maken.

De locatie verbindt de bosstrook met de lagere natte habitat rond de vijver, met open en warme kruidenvegetatie van Beerschoten. De verkeersbelasting in het park Beerschoten zal maximaal teruggedrongen moeten worden, zodat dieren bij het kruisen van de oprijlaan Beerschoten niet alsnog aangereden worden.

Verlichting langs de Hoofdstraat dient ter plaatse van de HOP-overs aangepast te zijn aan vleermuizen. Voor de gehele verlichting langs de Hoofdstraat geldt donker waar het kan, licht waar het moet. Dimmen van verlichting buiten de spitsuren zorgt voor betere omstandigheden voor de EHS.

OVERIGE GROENE COMPENSATIE-OPGAVEN (BOSWET/NSW)

Boswetcompensatie (4668m²) en Natuurschoonwetcompensatie (2407m²) moet in de vorm van opgaande houtige structuren gebeuren. Deze compensatieopgaven mogen samenvallen (m² tellen dubbel). Omdat de strook langs de A12 in het EHS-voorstel in de huidige situatie al grotendeels bebost is, kan dit niet gebruikt worden als bos/NSW compensatie. De NSW-compensatie dient op grond van de Reehorst te gebeuren. Boscompensatie en NSW-compensatie worden gebundeld in een apart robuust blokvormig bos, aansluitend aan de EHS, aan de zuidkant van de Reehorst. Dit valt niet binnen de planologische begrenzing van de EHS, maar sluit hier wel op aan. Ook wordt het terrein zo ingericht dat er een vergroting van natuurwaarden plaatsvindt.

KANSEN EHS-VERSTERKING HOOFDSTRAAT 26

Het perceel Hoofdstraat 26 heeft een potentie voor groene ruimtelijke ontwikkeling met ecologisch medegebruik door de robuuste EHS –structuur die ontstaat door de EHS compensatie vanuit het Infraplan en de EHS –versterking van landgoed de Reehorst aan de gehele noordwestelijke kavelgrens. Een ontwikkeling die respect heeft voor en gebruik maakt van de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteiten van de unieke locatie in de Stichtse Lustwarande.

Het perceel moet in een integrale visie ontwikkeld worden, waarbij een doorlopend landgoedkarakter aansluitend op Bloemenheuvel en de Reehorst een voorwaarde is. De visieschets geeft een impressie hiervan. Een tweede faunapassage onder de Hoofdstraat tussen perceel Hoofdstraat 26 en het bosje van Beerschoten moet een randvoorwaarde zijn van deze ontwikkeling. Hierdoor kan de EHS-verbinding tussen Heuvelrug en Kromme Rijn-gebied nog robuuster worden in haar functioneren.

NATUURCOMPENSATIESTROOK A12 IN BEELD, MET VOORGESTELDE MAATREGELEN



Faunapassage Hoge Woerd, zicht naar het noorden



Bestaande oude elzenknotbomen langs perceelssloten De Reehorst



Raster langs Odijkerweg (RWS compensatie A12)



Faunapassage Hoge Woerd, zicht naar het zuiden



Bestaande oude elzenknotbomen langs perceelssloten De Reehorst, zicht naar het noorden (KLPD gebouw)



Voorziening voor ingesloten reën en dassen



Aansluiting Faunapassage Hoge Woerd: open hooiland en bosblokken (eigendom Utrechts Landschap)



Brede watergang met natuurvriendelijke oevers (RWS compensatiegebied A12)



Voorziening voor ingesloten reën en dassen



Grens Utrechts Landschap/De Reehorst, perceelsloot met knotelzen



Onderhoudspad RWS. De EHS strook wordt hier aanzienlijk verbreed.



Er zijn op de Reehorst enkele bosblokken van wilgen aangeplant.



Langs de randen van het wilgenbos staan nu populieren (De Reehorst)



Bestaande oude elzenknotbomen langs perceelsloten De Reehorst, zicht naar het noorden (KLPD gebouw)



Het perceel rechts vormt de verbinding A12 met het Beukenkruis van de Reehorst. en wordt kruiden- en faunairijk grasland



De wilgenbosjes op de Reehorst worden verrijkt door een zoomvegetatie toe te voegen

definitief versie 2.0



Afwisseling tussen ruimtes en massa's



De zichtlijn van de Reehorst naar de twee hoge lindes is belangrijk om open te houden.



UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

DE BREUL / DRIEBERGSEWEG WESTZIJDE

19 December 2013 11:59 AM



Ons kenmerk:
D01011.000421

Opdrachtgever:
PRORAIL

Bezoekadres:	Postadres:
Moreelsepark 2	Postbus 2038
3511 EP Utrecht	3500 GA Utrecht

Co-opdrachtgevers
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Provincie Utrecht
BRU

Opdrachtnemer:
ARCADIS NEDERLAND BV

Bezoekadres:	Postadres:
Piet Mondriaanlaan 26	Postbus 220
Amersfoort	3800 AE Amersfoort

Samenstelling team
Luc Veeger
Kees Neven
Remco vd Wal

Opgesteld door:
Kees Neven

Gecontroleerd door:
Luc Veeger

Vrijgegeven door:
Pim van de Kragt

Uitgave:
Versie 2.0

Datum:
19 December 2013 11:59 AM



Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, daaronder begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van werk zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ARCADIS.

UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

DE BREUL / DRIEBERGSEWEG WESTZIJDE

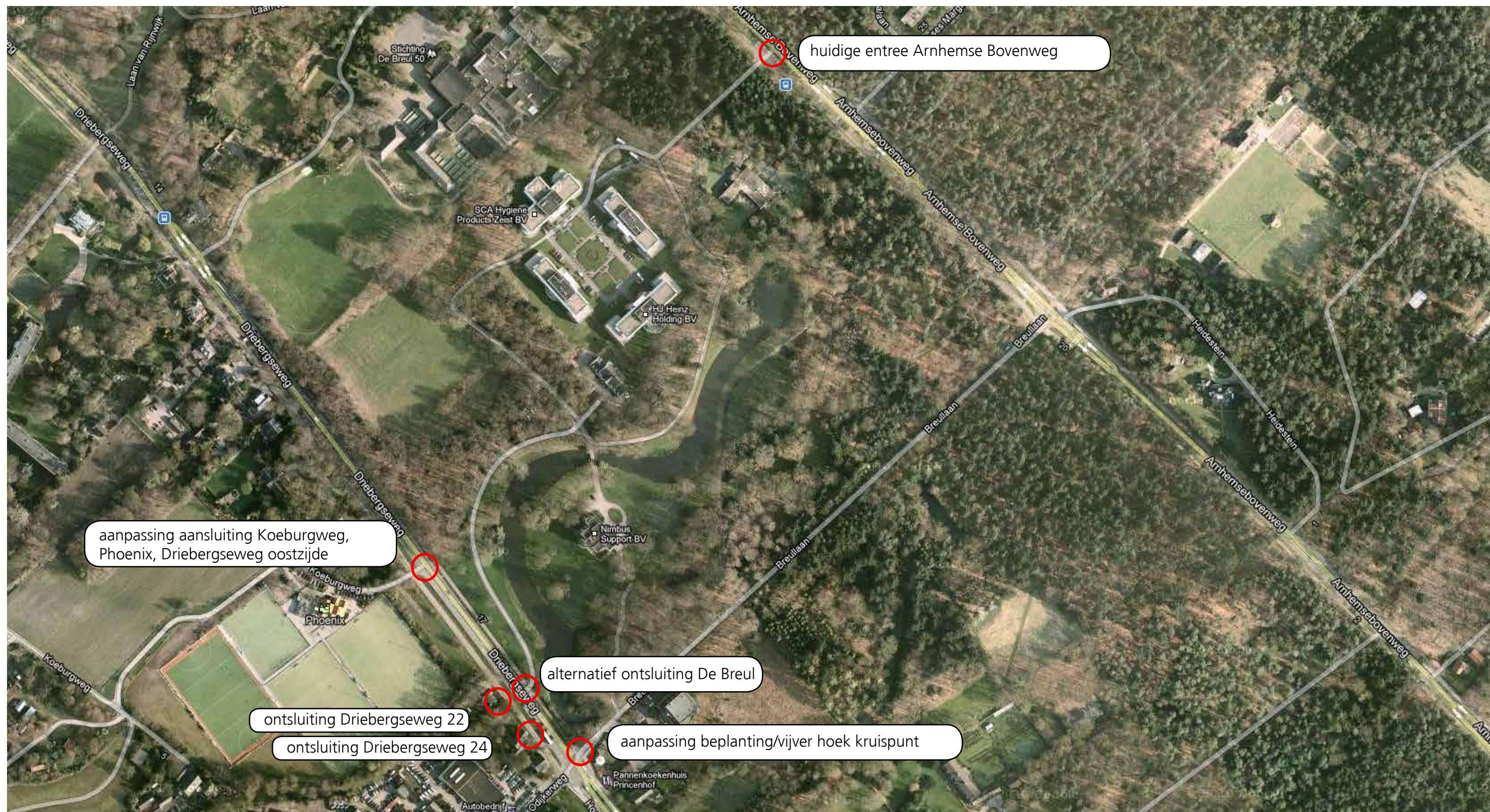
INHOUDSOPGAVE

1. OPGAVE
2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED
3. UITWERKING OPTIES NIEUWE ONTSLUITING
4. UITWERKING RANDEN





1 . OPGAVE



INLEIDING

Bij het ontwerp van het Stationsgebied Driebergen Zeist zijn aanpassingen noodzakelijk voor de perceelontsluitingen langs de Driebergseweg, in verband met de middenberm van de Driebergseweg.

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.

Tevens worden herstel- en beschermingsmaatregelen beschreven voor zowel de eindsituatie als tijdens de aanleg.



Impressie kruispunt Breullaan/Driebergseweg, zicht vanaf heuvel landhuis De Breul

VERSIE 2.0

OPGAVE

Huidige situatie

Landgoed De Breul grenst aan de noordoosthoek van het stationsgebied. Er is één auto-entree en één voetganger/fietserentree op de Driebergseweg. Op de Arnhemse Bovenweg is nog een auto-entree.

Projectsituatie

Het kruispunt Breullaan-Driebergseweg wordt vergroot. Hierdoor wordt de zuidelijke punt van het park (hoek Breullaan/Driebergseweg) aangetast. Op deze hoek ligt een grondwal, beplanting van o.a. rhododendrongroepen en het uiteinde van de serpentine-vijver.

De Driebergseweg wordt 2x2 rijstroken met een doorlopende middenberm. Hierdoor kan de bestaande uitrit op de Driebergseweg niet meer volledig gebruikt worden voor autoverkeer.

Ontwikkelingen

- herontwikkeling Breullaan (gemeente Zeist)
- herprofilering Driebergseweg (gemeente Zeist)
- zoeklocatie ecologische verbinding ter hoogte van duiker Rijnwijkse wetting-De Breul
- extra parkeercapaciteit op landgoed de Breul (Utrechts Landschap)

PvE ontsluiting

-Ontsluiting voor Driebergseweg 22, 24, Driebergseweg 17 (Landgoed De Breul), Koeburgweg (Phoenix en Driebergseweg 20) voor de volgende modaliteiten:

- auto
- langzaam verkeer (voetgangers/fiets)
- expeditie
- hulpdiensten
- gemeentereiniging

- handhaven huidige entrees als functioneel-ruimtelijke en cultuurhistorische elementen
- alternatief voor huidige auto-inrit op Driebergseweg

PVE randen landgoed

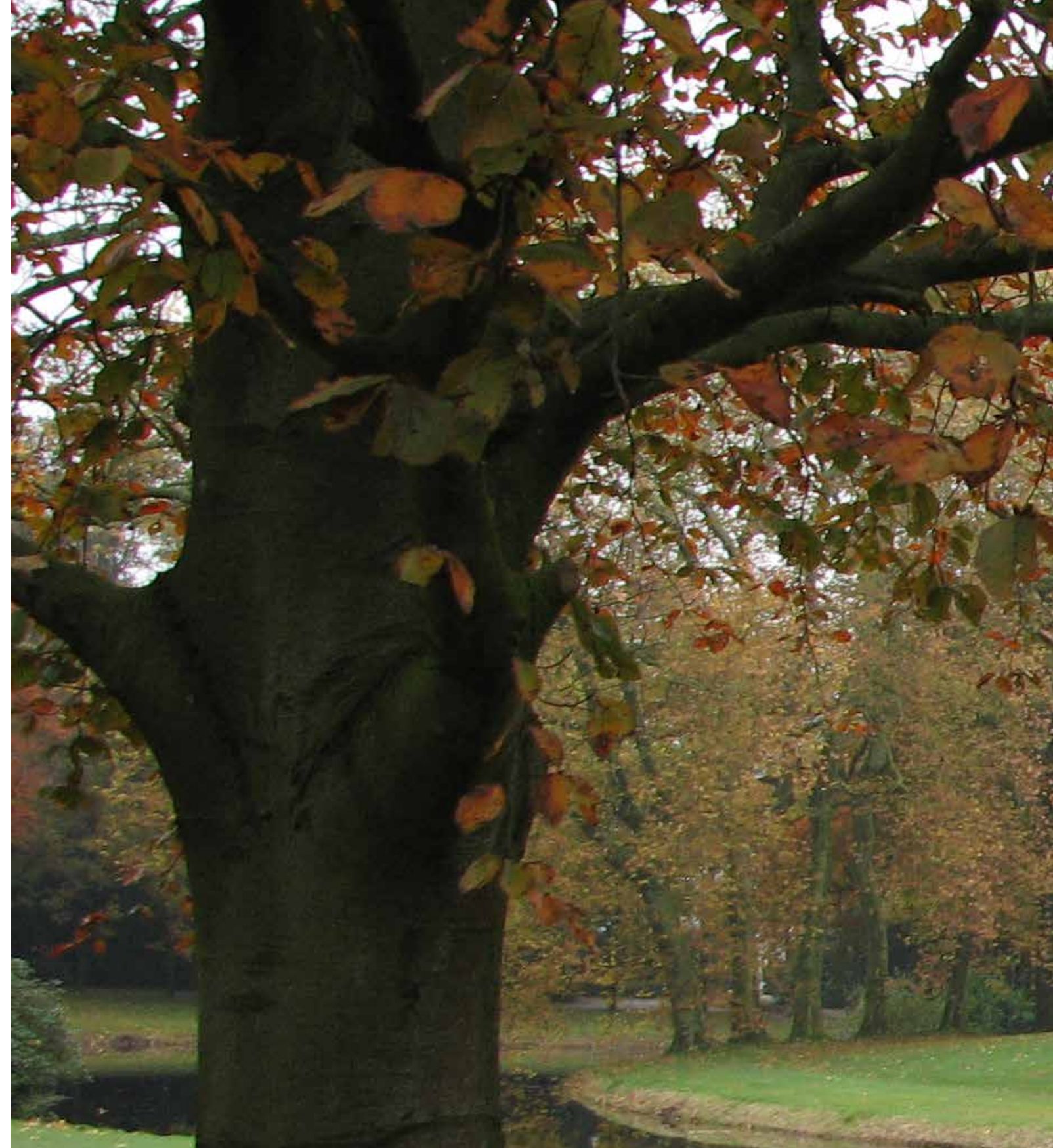
- behoud en herkenbaar houden van Lustwarande-kenmerken landgoed (zichtlijnen, reliëf, serpentinevijver, tree-clumps, rhododendrongroepen)

STAPPEN AFWEGING

Bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluitingen op het stationsgebied, worden bij het onderzoek en de afweging de volgende stappen gevolgd:

- 1: Is de ontsluiting noodzakelijk?
- 2: Is een verkeerskundige oplossing binnen het wegprofiel mogelijk?
- 3: Is het mogelijk om te optimaliseren door fiets- en autoverkeer te scheiden (bijv. behoud ontsluiting fiets, alternatief voor auto-ontsluiting)?
- 4: Is er binnen de landgoedstructuur een aanleiding of mogelijkheid voor toevoeging van een nieuwe ontsluiting?

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.





2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED



De Breul ca. 1940



Driebergseweg 26: villa met oorspronkelijke hekwerk

WAARDE CULTUURHISTORIE

De Buitenplaats De Breul grenst aan de noordzijde aan het stationsgebied. Het park is aangelegd in Engelse landschapsstijl, waarschijnlijk door J.D. Zocher jr . Het landhuis, het park, de brug (ca. 1900), het koetshuis (ca. 1900), de ijskelder (1894?) en de stenen hekpijlers bij de entrees zijn elk rijksmonumenten. Twee bakstenen hekpijlers met blokmotief aan de ingang van De Breul, in de westhoek van het park aan de Driebergseweg. In het bovenste blokveld van beide pijlers is aan de voorzijde een rechthoekige natuurstenen plaat met de inscriptie "De Breul" gemetseld. De hekpijlers worden door een geprofileerde natuurstenen plaat afgedekt. Twee bakstenen hekpijlers met blokmotief, staande aan de ingang van De Breul, even ten noordwesten van de zuidhoek van het park aan de Driebergseweg. De hekpijlers worden bekroond door een kunststenen pyramide met ingezwenkte vlakken en bolvormige top.

Verder bevinden zich aan de overzijde van de Driebergseweg 3 monumentale panden, waarvan één een Rijksmonument. Het zijn fraaie villa's met hekwerken.

Object	Adres	Status	bijzonderheden
Park (ca 1925)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	J.D. Zocher jr?
Koetshuis (ca. 1900)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Landhuis (1926-1928)	Driebergseweg 17	Rijksmonument	J.W. Hanrath
Ijskelder (1894)	Driebergseweg bij 17 Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Brug (begin 20 ^e eeuw)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	Mogelijk Springer
Hekpijlers (westhoek)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Hekpijlers (zuidhoek)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
villa Mariahof met oorspronkelijk hekwerk (ca. 1900)	Driebergseweg 22	Gemeentelijk monument	
Villa 'Noordbergh' (ca. 1890)	Driebergseweg 24	Rijksmonument	
villa met oorspronkelijk hekwerk (ca. 1900)	Driebergseweg 26	Gemeentelijk monument	

bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

HISTORIE ONTWERP LAND- GOED

HISTORISCHE TUIN- EN PARKAANLEG. De huidige historische tuinen en parkaanleg van De Breul dateert grotendeels uit het tweede of derde decennium van de 19e eeuw en is waarschijnlijk ontworpen door Jan David Zocher jr. (1791-1870). Zocher's naam wordt voor het eerst in verband met de parkaanleg van De Breul genoemd door P.J. Lutgers, die in zijn 'Gezigten in de omstreken van Utrecht' uit 1869 op de stilistische verwantschap van het park van De Breul met parken van Zocher wijst: "De Breul kenmerkt in zijn fraaien aanleg de hand des Heeren Zocher". De tuinarchitect, wiens ontwerp niet is teruggevonden, ontwierp een aanleg in twee gedeelten: een sierpark en een door slingerpaden en lanen doorsneden parkgedeelte met open ruimten en bos, waar vermoedelijk hakhout werd bedreven. De aanleg van het sierpark is globaal weergegeven op het Kadastraal Minuutplan Gemeente Zeist, nr. E124. Dit plan geeft de plattegrond van het binnen deze kavel gelegen huis, de oprit en de vijverpartij weer. De bij het plan behorende Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel omschrijft deze kavel als "plazierbosch". Het hoofdmotief in de compositie van de in het zuidoosten van De Breul gelegen sierpark is de vijverpartij in landschapsstijl, die zich van de ZO-hoek in het park via een slingerend verloop in noordelijke richting uitstrekt. Deze vijver is zodanig uitgegraven, dat hij op geen enkel punt tijdens de wandeling, die bijna geheel rondom de vijver is aangelegd, in zijn geheel kan worden overzien. Met de aarde die bij het graven van de vijver is vrijgekomen is aan de oevers van deze vijverpartij een heuvelachtig landschap gecreeerd, waarin twee thema's de compositie bepalen. Allereerst werd aan de voorzijde van de buitenplaats met de bij het graven van de vijver vrijgekomen aarde een heuvel van aanzienlijke omvang opgeworpen voor de bouw van het huis.

Door de plaatsing van het huis op een heuvel aan deze zijde van het park is een situatie van openheid geschapen tussen het huis en de openbare weg (Drieborgseweg). Ook is door de localisering van het huis op een heuvel bij de openbare weg het imposante voorkomen van het huis qua aanblik verhevigd en biedt de achterzijde van het huis de bewoners een ruime blik in het sierpark. Daarentegen is het opwerpen van de taluds achter het huis, waar het zwaartepunt van het sierpark ligt, zodanig geschied, dat de wandeling in dit deel van het park, die over in ruime curven uitgezette slingerpaden rond de vijver en bezijden hiervan voert, in grote mate van beslotenheid genoten wordt. Vanuit de Breullaan is zicht in het sierpark onmogelijk door de aanwezigheid van een heuvel, die zich bijna langs de gehele ZO-grens van het sierpark uitstrekt. De waterpartij achter het huis ligt in een komvormige ruimte, die omsloten wordt door taluds en de

heuvel met het erop staande huis. Hiermee heeft de tuinarchitect het beeld geschapen van een besloten dal waardoorheen zich een rivier slingert. Het terreinoppervlak van het sierpark kenmerkt zich door een fraaie afwerking van de taluds en gave dosering van de hoogte, vorm en omvang van deze heuvelpartijen, die in hechte relatie met het verloop van de vijverpartij en de wandelpaden zijn opgeworpen. Het bomenbestand van het sierpark telt een aantal solitaires (beuk, eik, plataan), die vermoedelijk nog uit de tijd van de aanleg dateren, maar het grootste deel van het nog in goede staat verkerend bestand aan bomen (beuk, eik, taxus, berk, acacia, grove den, spar) dateert uit 1913, toen de tuinarchitect Leonard Springer (1855-1940) in opdracht van de toenmalige bewoner P. Reineke een groot deel van het bomenbestand heeft verjongd en het padenpatroon op enkele plaatsen heeft verruimd. Zo werd direct ten oosten van de oprit achter het huis een slingerpad opgeheven en werd een aangrenzend sparrenbos gekapt, zodat een nieuwe in compositorisch opzicht geslaagde nog steeds bestaande zichtas werd gecreeerd. Door deze ingreep werd de ruimte achter het huis grootschaliger van structuur, waardoor de door de vergroting van het huis in de tweede helft van de 19e eeuw verstoorte relatie tussen de bouwmassa van het huis en het omringende park aan deze zijde weer in balans werd gebracht. Wellicht ontwierp Springer ook de op een antieke Romeinse aquaduct geïnspireerde tweebogige brug, die aan de noordzijde van het huis over de vijverpartij voert.

De overgang van het sierpark naar het overige deel van het park van De Breul, dat ten noordoosten, noorden en noordwesten hiervan is gelegen, vindt op harmonieuze wijze via slingerpaden plaats, die eveneens in flauwe curven in het terrein zijn uitgezet. De zorgvuldige afwerking van het terreinoppervlak ontbreekt hier echter. Op het Kadastraal Minuutplan Gemeente Zeist, sectie E3, uit 1832 is dit terrein in drie kavels opgesplitst. Deze kavels, nrs. 118, 119 en 125, waren volgens de Oorspronkelijke Aanwijzende Tafel met "dennebosch", "bosch" en "dennebosch" beplant. Een indicatie dat zich hier een plezierbos zou hebben bevonden ontbreekt. Alhoewel deze percelen in die tijd vermoedelijk al door slingerpaden werden doorsneden, werden zij belastingtechnisch als hakhoutbos aangeduid en werden zij waarschijnlijk als zodanig beheerd. Volgens de door L. Springer vervaardigde kaart uit 1913 van De Breul was het terrein, dat in het Kadastraal Minuutplan en in de Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel met 125 is aangeduid en dat aan de NO-zijde van het sierpark grenst, overwegend met grove den beplant. Dit is nog steeds zo. Een groot deel van dit bestand aan grove den dateert vermoedelijk uit de

tijd van de verjonging van het bomenbestand door L. Springer. Het padenpatroon van dit terrein gaat vloeiend over in de op het Kadastraal Minuutplan met nr. 118 aangeduide kavel, die aan de NW-zijde van kavel 125 en aan de noordelijke helft van de NW-zijde van het sierpark aansluit. De zuidelijke helft van de NW-zijde van het sierpark wordt begrensd door kavel 119.

De aanleg op kavel 118 en 119, waarvan het terrein op de kaart van L. Springer door met slingerpaden en lanen doorsneden bos en open weide is aangegeven, is in de loop van deze eeuw voor een groot deel verdwenen. Aan zijn NW-zijde is dit terrein voor ongeveer de helft in andere handen overgegaan en van de oorspronkelijke aanleg zijn hiervan nauwelijks sporen bewaard gebleven. Sinds 1946 heeft de St. Willibrordus stichting, die in dit jaar eigenaresse werd, diverse opstallen in dit deel van het park gebouwd, een ruime parkeerplaats, twee tennisbanen en enkele open weiden aangelegd. In de jaren '70 of '80 van deze eeuw is aan de noordzijde van de op het Kadastraal Minuutplan met kavel 118 aangeduide perceel een flatgebouw met aangrenzend erf gerealiseerd.

Een bosstrook met een pad tussen het flatgebouw en de opstallen van de St. Willibrordus stichting, een bosstrook en een met eik en beuk omzoomde laan ten westen van het koetshuis en een bosstrook met een met eik en beuk omzoomd slingerpad met aangrenzende weide ten westen van het sierpark en grenzend aan de Drieborgse weg zijn vrij gaaf bewaard gebleven. De aanleg van de laatstgenoemde bosstrook reikt tot aan de westhoek van het terrein van de Katholieke Scholengemeenschap De Breul, ter plaatse van twee bakstenen hekpijlers aan de Drieborgseweg. Door de betrekkelijke laagte van het flatgebouw en de overige opstallen zijn de diverse in het sierpark geschapen gezichten slechts in geringe mate verstoord.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (uittreksel monument)



Oude bomen op de heuvel van het hoofdgebouw



Beukenbos

WAARDE BOMEN

De Breul heeft een groot bestand oude bomen. De beeldbepalende monumentale bomen bevinden zich met name rond de serpentinevijver en bij het oude hoofdgebouw. Naast solitaire parkbomen is er een groot gedeelte bos. Hiervan is het beuken-eikenbos aan de Breullaan en aan de Dribergseweg zeer beeld- en sfeerbepalend voor het landgoed.



Monumentale beuken in parkzone rond serpentinevijver



Voetgangersentree De Breul, Breullaan



Voetgangersentree De Breul, Breullaan



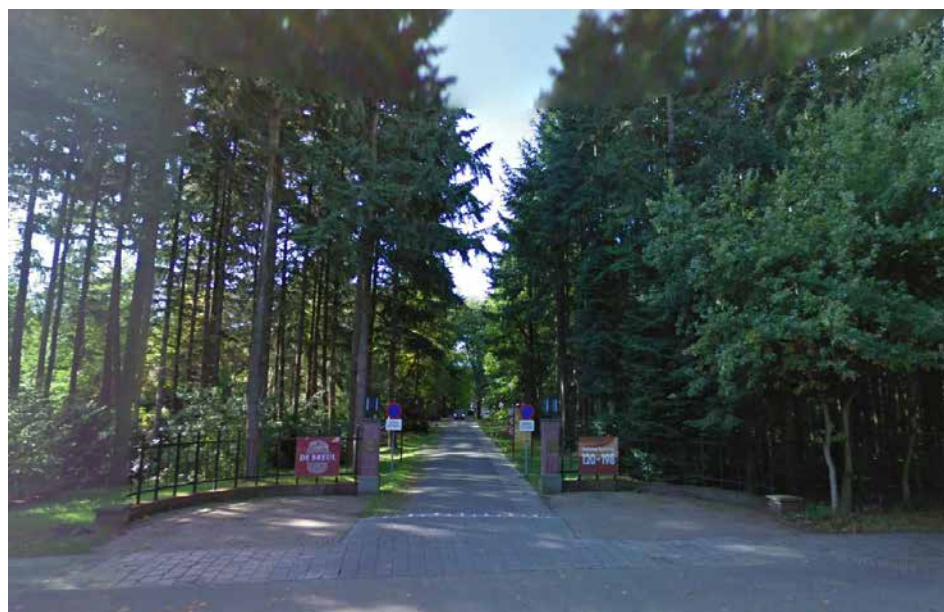
Hoofdentree De Breul, Driebergseweg, met monumentale zuilen



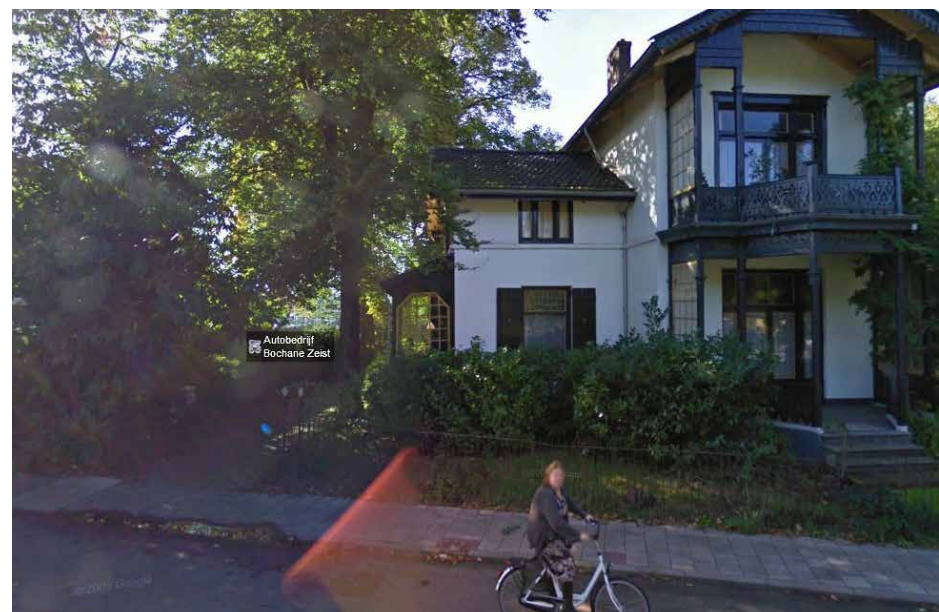
Voetgangersentree De Breul, Driebergseweg



Entree Driebergseweg 22



Auto-entree De Breul, Arnhemse Bovenweg



Entree Driebergseweg 24

ENTREES

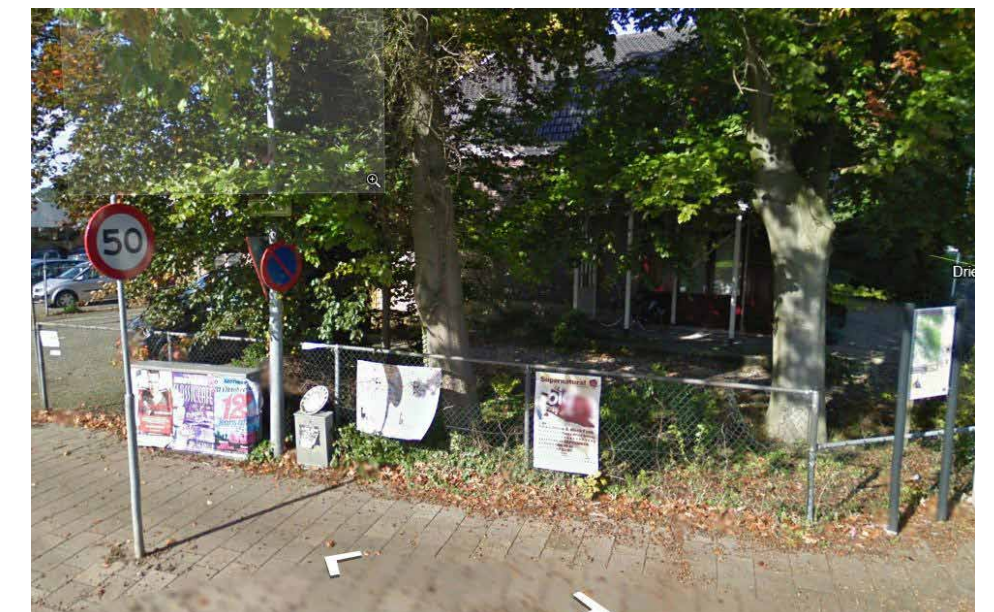
Er is één hoofdentree voor auto's en fietsers op de Driebergseweg. Bezoekers worden voor langs de vijver geleid en gaan via een bocht richting het hoofdgebouw, met zicht over de vijver. Deze entree heeft aan weerszijden monumentale zuilen.

Ten noordwesten van deze entree ligt eveneens aan de Driebergseweg een kleine informele entree voor voetgangers.

Aan de Breullaan ligt een kleine informele entree voor voetgangers, die direct steil omhoog gaat over de grondwal langs de Breullaan.

Aan de Arnhemse Bovenweg ligt ook een belangrijke Auto-entree, die direct leidt naar het nieuwe bouw-ensemble midden op de Breul en de bijbehorende parkeergarage.

De villa's Driebergseweg 22 en 24 hebben hun auto-entree direct op de Driebergseweg. Driebergseweg 26 (op de hoek) heeft een ontsluiting naar de Odijkerweg.



Entree Driebergseweg 24 (hoek) aan Odijkerweg



Historische kaart, situatie ca 1910



Historische kaart, situatie ca 1850



Historische kaart, situatie ca 1880

TYOLOGIE LANDGOED 1900



In de situatie omstreeks 1900 is De Breul één doorlopend landgoed, vanaf de Dribergseweg tot over de Arnhemse Bovenweg. Er zijn twee hoofdentrees op de Dribergseweg, die allebei via een slingerweg naar de brug leiden. Het hoofdgebouw staat prominent op een grasheuvel. Het noordwestelijke deel bestaat uit weide tussen bos, met een oprijlaan. Opvallend is dat in 1880 dit nog bos was volgens de historische kaart. Vanaf de Dribergseweg zijn er zichtlijnen tussen boomgroepen en heestergroepen door op het hoofdgebouw.

Typerend:

- één hoofdgebouw
- serpentinevijver
- reliëf
- zichtlijnen
- koetshuis
- twee hoofdentrees
- onderscheid in bos, weide en parkzone

Typologie landgoed De Breul, situatie ca 1900



Topografische kaart

TYPOLOGIE LANDGOED HUIDIG

In de huidige situatie is het landgoed sterk veranderd ten opzichte van de situatie ca 1900. De ruimtelijke samenhang van het landgoed is sterk verminderd: het noordelijke deel is geheel getransformeerd, de hooftentree oprijlaan richting de villa is verdwenen. Het zuidelijke deel met vijver, brug en hoofdgebouw is nog wel sterk herkenbaar gebleven.

Typerend:

- veel en verspreide bebouwing
- serpentinevijver
- reliëf
- zichtlijnen
- koetshuis
- twee hooftentrees, maar gescheiden
- onderscheid in bos, weide en parkzone



Typologie landgoed De Breul, situatie heden





3. UITWERKING OPTIES ONTSLUITING



OPTIE A

Voorstel ontsluiting:

- Behoud bestaande entree voor fietsers en wandelaars
- Auto-ontsluiting (Links- en rechtsaf) op locatie huidige wandeltoegang
- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl
- ontsluiting gaat precies tussen bestaande bomen door
- bajonet-kruispunt met Koeburgweg



Voordelen:

- Kleine ingreep in landgoed, behoud bomen
- entree aan Driebergseweg



Nadelen:

- conflict met fietspad
- beperkte opstelruimte autoverkeer
- onoverzichtelijk kruispunt (geen rechte oversteek naar Koeburgweg,)



Indicatie verloop ontsluiting optie A

OPTIE B

Voorstel ontsluiting:

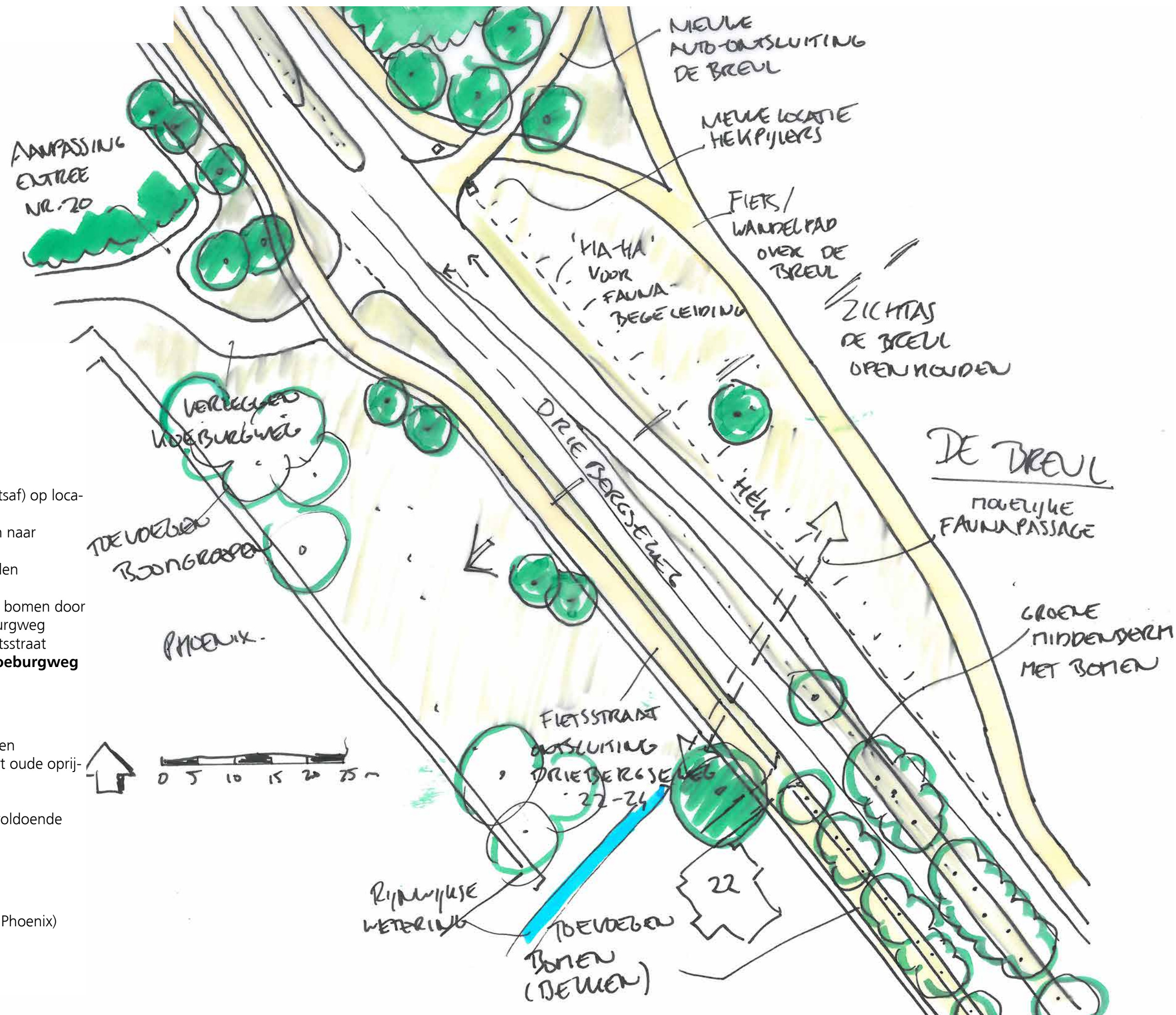
- Fietspad gaat over De Breul
- Auto-ontsluiting de Breul (Links- en rechtsaf) op locatie huidige wandeltoegang
- Auto-ontsluiting Koeburgweg verschoven naar zuidoosten (Links- en rechtsaf)
- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl
- ontsluiting gaat precies tussen bestaande bomen door
- ontsluiting Driebergseweg 20 naar Koeburgweg
- ontsluiting Driebergseweg 22-24 over fietsstraat
- **rechtdoor oversteek naar verlegde Koeburgweg**

+ Voordelen:

- Kleine ingreep in landgoed, behoud bomen
- door fietspad De Breul te combineren met oude oprijlaan minder ruimtebeslag op landgoed
- beperking verharding op landgoed
- rechte oversteek naar Koeburgweg met voldoende opstelruimte voor auto's.

- Nadelen:

- knik in Koeburgweg
- ruimtebeslag/grondaankoop op p-terrein Phoenix)
- aanpassing entree Driebergseweg 20



OPTIE C1

Voorstel ontsluiting:

- Behoud bestaande entree voor fietsers en wandelaars
- Nieuwe auto-ontsluiting aan Dribergseweg (Links- en rechtsaf) op locatie entree school (noordwesthoek)
- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl
- aanplant van laanbeplanting langs nieuwe laan



Voordelen:

- oprijlaan herstelt historische structuur landgoed
- heldere entree aan voorzijde landgoed
- eventuele nieuwe parkeerplaatsen de Breul kan goed ingepast worden aan rand weide



Nadelen:

- veilige aansluiting op Dribergseweg heeft ruimte voor fietspaden en opstelruimte autoverkeer nodig, hierdoor aantasting groene monumentale rand.
- het noordelijk deel van De Breul is in eigendom afgesplitst tbv schoolcomplex. Hiervoor is afstemming nodig tussen beide eigenaren.

OPTIE C2

Voorstel ontsluiting:

- Behoud bestaande entree voor fietsers en wandelaars
- Nieuwe auto-ontsluiting aan Dribergseweg (Links- en rechtsaf) tegenover Dribergseweg 20
- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl



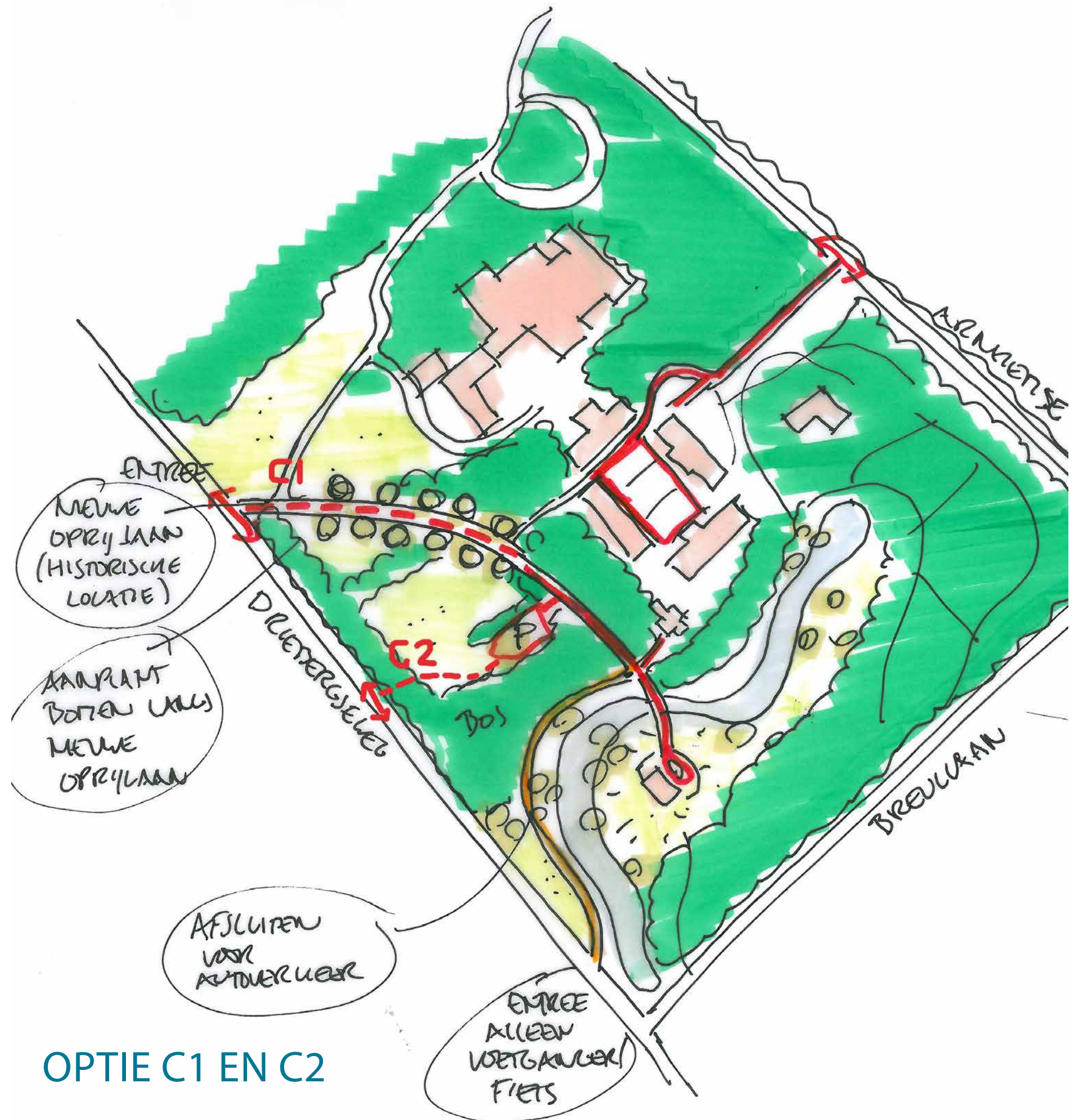
Voordelen:

- heldere entree aan voorzijde landgoed
- eventuele nieuwe parkeerplaats kan goed ingepast worden aan rand weide
- geen extra verkeersbewegingen over het landgoed



Nadelen:

- veilige aansluiting op Dribergseweg heeft ruimte voor fietspaden en opstelruimte autoverkeer nodig, hierdoor aantasting groene monumentale rand.
- de nieuwe ontsluiting vormt een ingreep in het bestaande landgoed



OPTIE C1 EN C2

OPTIE D

Voorstel ontsluiting:

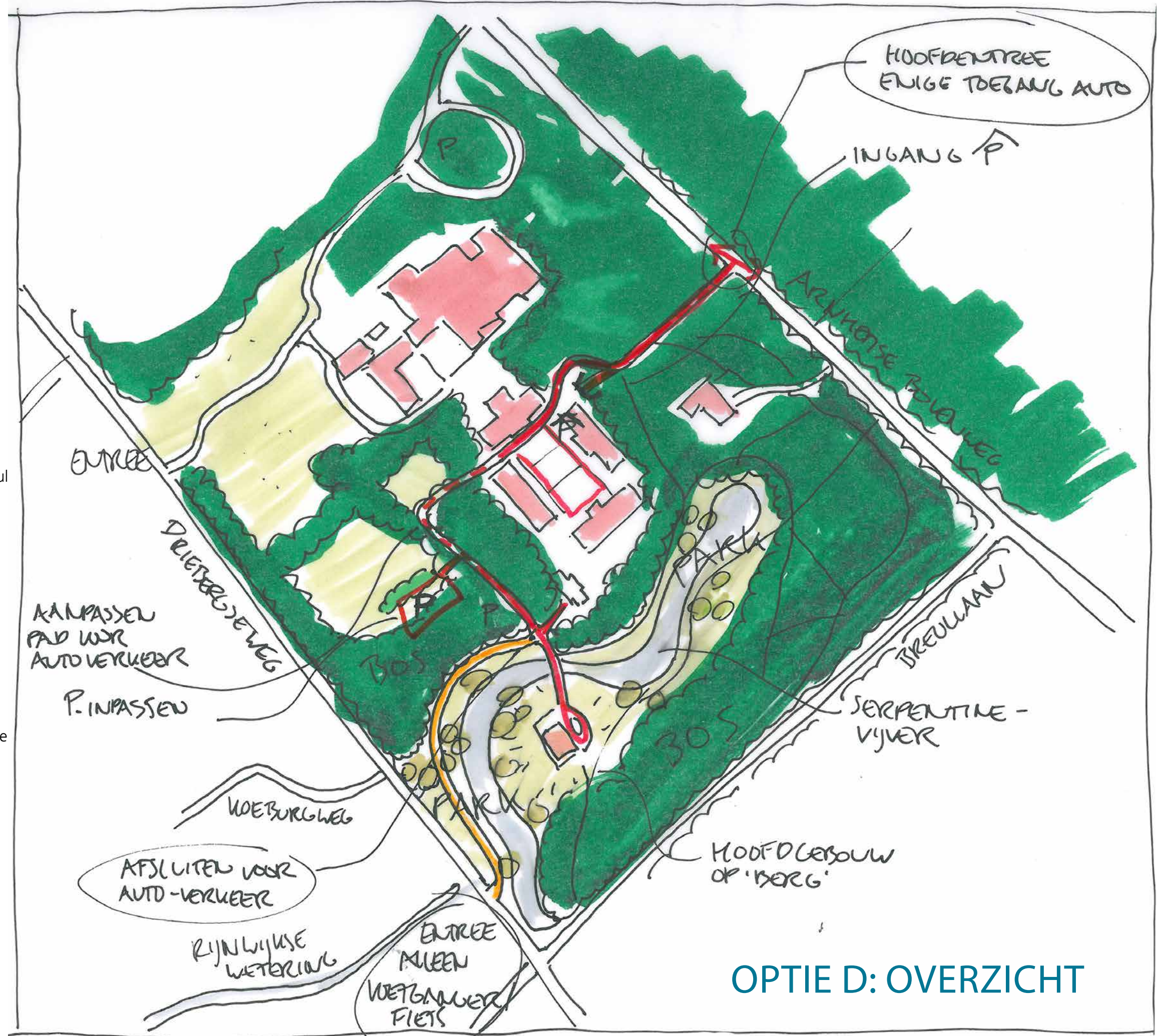
- Behoud bestaande entree voor fietsers en wandelaars
- Auto-ontsluiting **via bestaande entree op Arnhemse Bovenweg**
- Aanpassen van huidige interne zandpad tussen centrale gebouwenblok en huidige parkeervoorziening nabij ijskelder voor autoverkeer
- Afsluiten pad huidige entree Driebergse weg-Springerbrug voor autoverkeer
- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl
- ontsluiting gaat tussen bestaande bomen door

+ Voordelen:

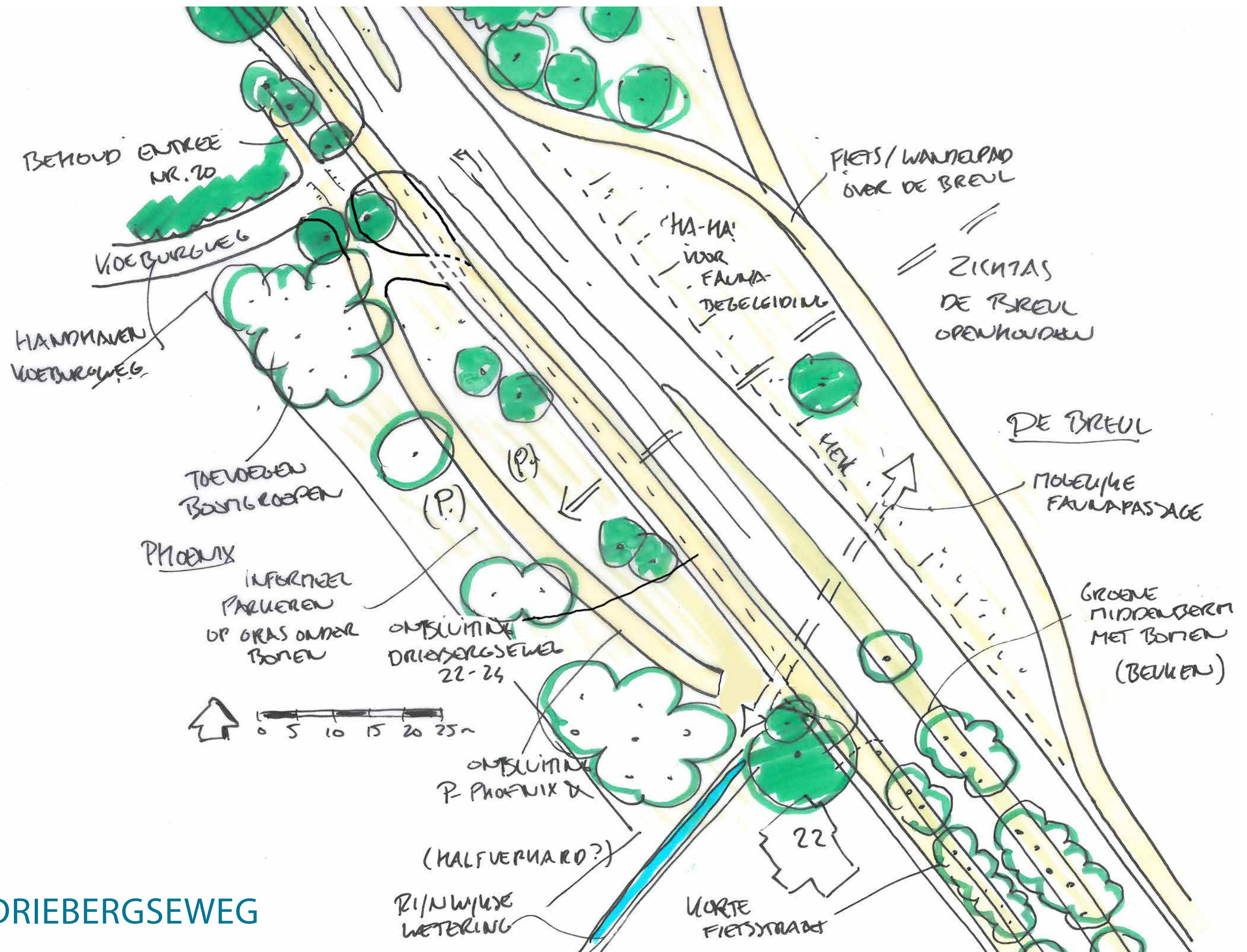
- Geen ingreep in landgoed, behoud bomen
- door fietspad De Breul te combineren met oude oprijlaan minder ruimtebeslag op landgoed
- geen fysieke aanpassing in vooraanzicht De Breul
- versterking landschappelijk beeld van landgoed de Breul aan Driebergseweg.
- verkeerskundig: geen extra invoegend verkeer op Driebergseweg, goed voor doorstroming verkeer en veilig voor fietsers
- beperking verharding op landgoed

- Nadelen:

- geen auto-ontsluiting aan Driebergseweg (voorzijde De Breul)
- mogelijk verwarrend voor autoverkeer om entree te vinden
- verbreding zandpad op landgoed heeft (beperkte) invloed op flora en fauna

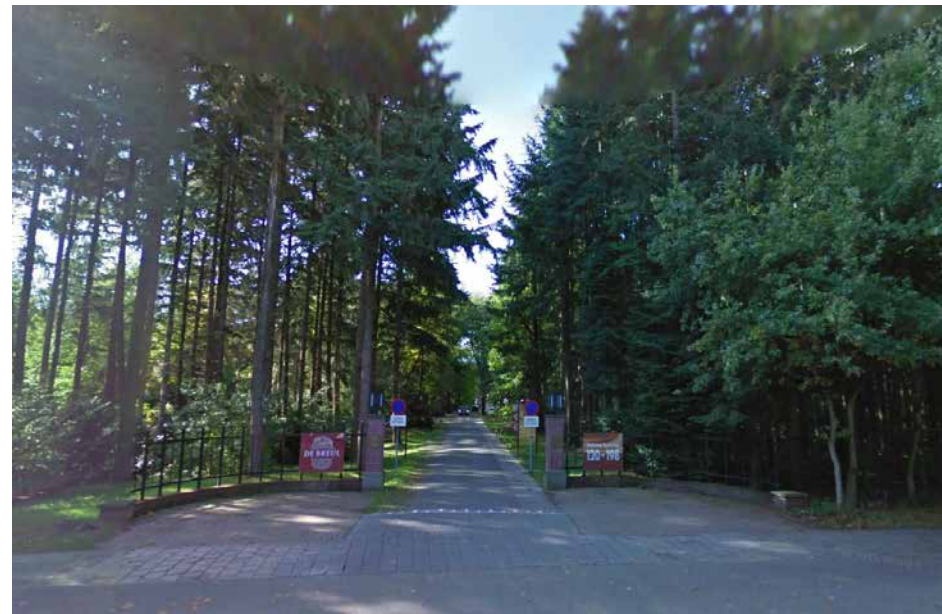
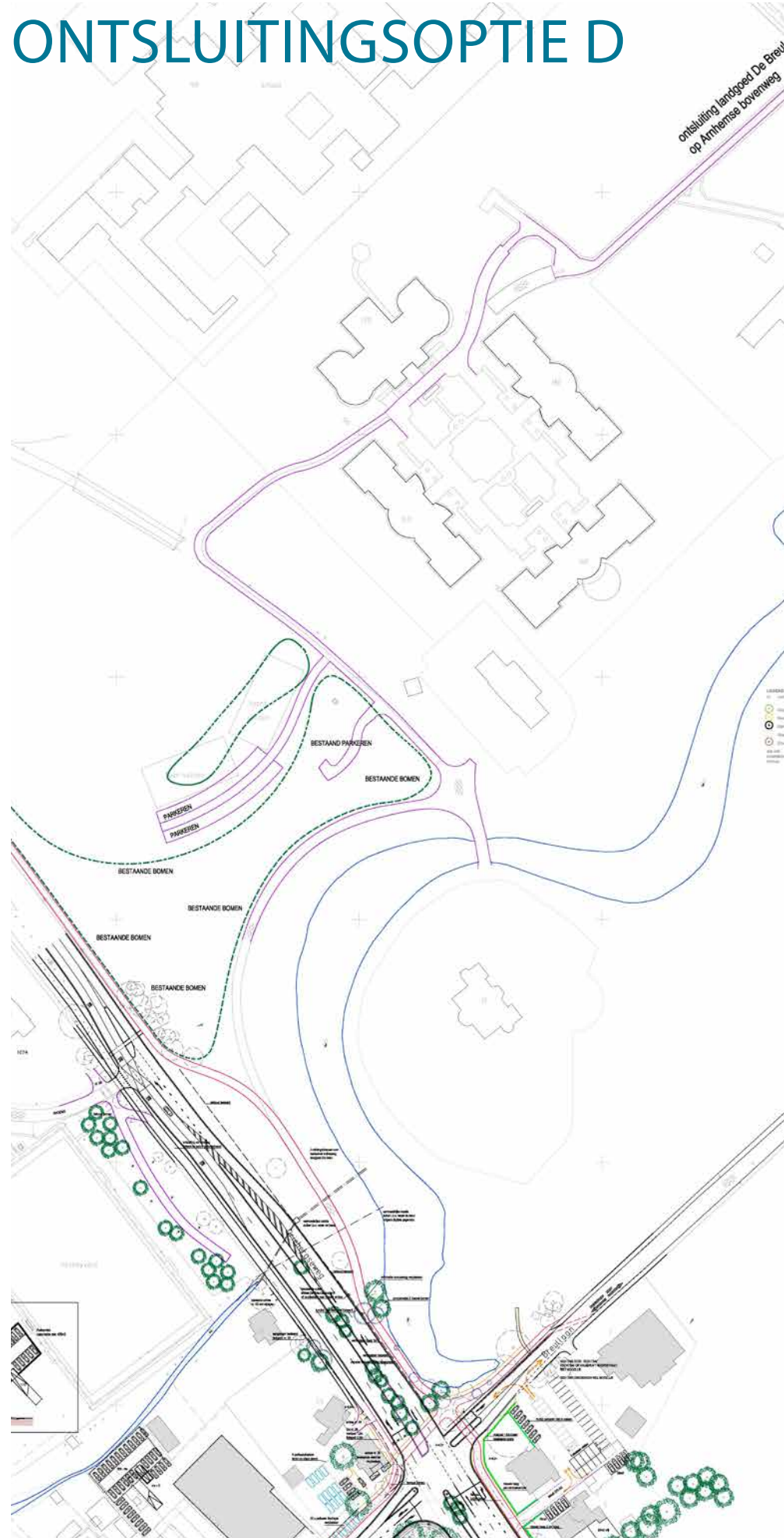


OPTIE D: OVERZICHT



OPTIE D: DRIEBERGSEWEG

OVERZICHT ONTSLUITINGSOPTIE D



Auto-entree De Breul, Arnhemse Bovenweg



Centrale bouwensemble. Het aan te passen zandpad komt linksonder in de foto aan (Optie D)



Weide in noordwesthoek De Breul (toekomstig parkeren)



Centrale bouwensemble. Het aan te passen zandpad komt rechtsboven in beeld (Optie D)



bestaande route over landgoed

GECOMBINEERD FIETSPAD DE BREUL

Voorstel:

- geen fietspad direct langs Driebergseweg
- gebruik oude entreeweg De Breul als fietspad
- fietspad ligt 'binnen' hekwerk de Breul
- hierdoor kan hekwerk behouden blijven en wordt rand landgoed niet aangetast
- Entreezuilen verplaatsen naar noordwesthoek



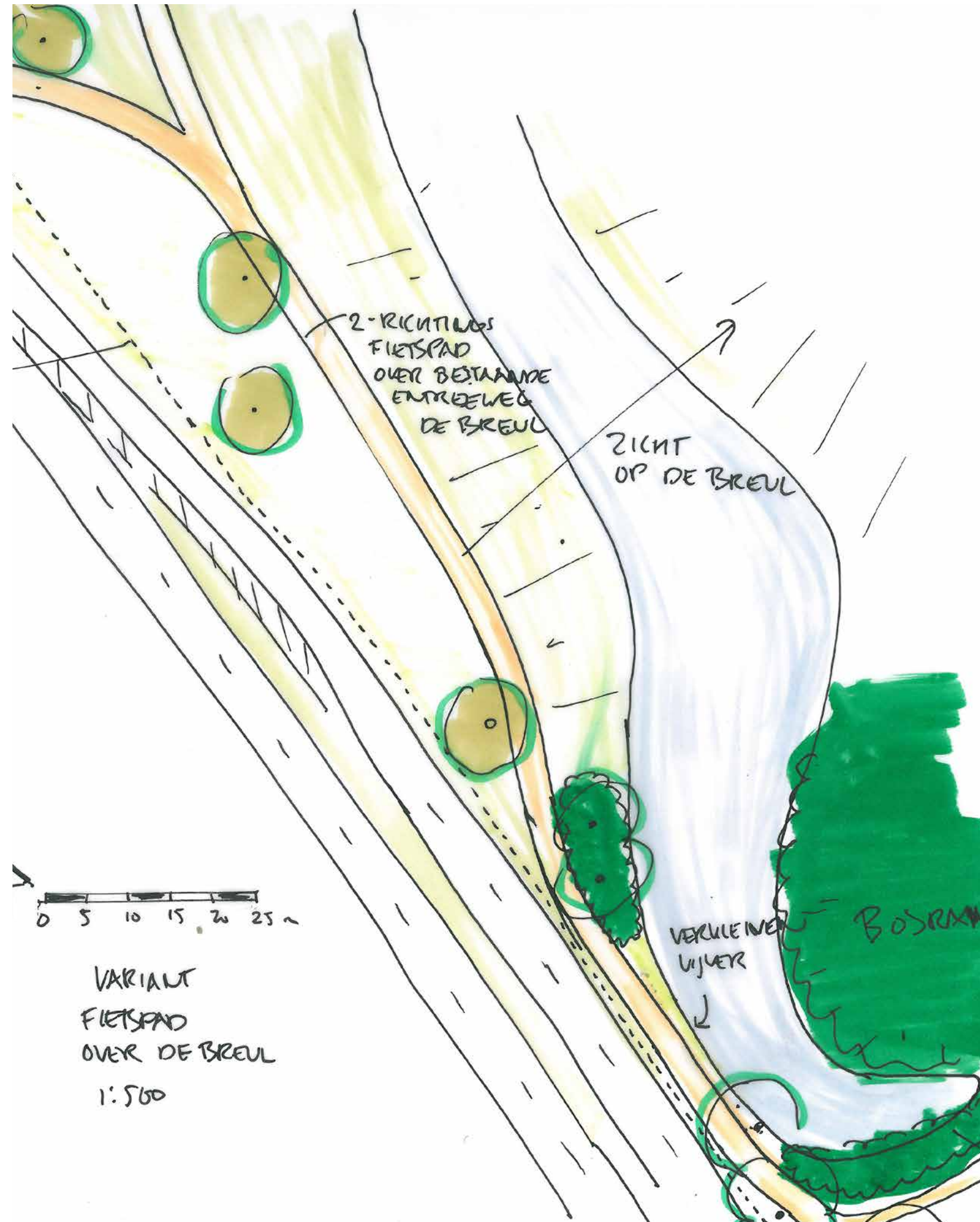
Voordelen:

- behoud hekwerk
- geen aantasting rand
- geen 'dubbel asfalt'
- versterkte beleving door fietsen over landgoed



Nadelen:

- kleine aanpassing noodzakelijk tussen bestaand fietspad en entreeweg de Breul



BESCHRIJVING DEF. PERCEELONTSLUITINGEN

De nummers en beschrijvingen corresponderen met de paragraaf perceelontsluitingen in “Toelichting” BP.

1. Driebergseweg-Koeburgweg (Sportcomplex Phoenix en Driebergseweg 20)
De aansluiting op de Driebergseweg blijft functioneel ongewijzigd. De aansluiting wordt een tiental meter naar het zuidoosten verlegd om recht aan te sluiten op de nieuwe perceelontsluiting van De Breul. Hierdoor ontstaat een logische en overzichtelijke kruising. Komend vanaf de Driebergseweg gaat de nieuwe aansluiting met een bocht naar rechts over de bestaande parkeergelegenheid(in weekendgebruik bij Phoenix) om daar aan te sluiten op de bestaande Koeburgweg. Het terrein is eigendom van de gemeente Zeist. Het fietspad aan de westzijde van de Driebergseweg wordt verschoven om ruimte te maken voor een verkeerveilige opstelplaats voor auto verkeer tussen weg en fietspad. Op de Koeburgweg wordt aan de zuidzijde een ventweg (fietsstraat) aangesloten om de percelen Driebergseweg 22 en 24 te ontsluiten. In de bocht sluit de parkeergelegenheid van Phoenix aan op de nieuwe ontsluiting. De parkeerstrook wordt hierdoor verkleind. Op het terrein wordt in de huidige situatie wild geparkeerd. Door een herinrichting van het terrein blijft de capaciteit van het aantal parkeerplaatsen intact. Deze herinrichting is landschappelijk van kwaliteit om aan te sluiten op de kwaliteit van het landgoed de Breul. Tevens wordt op deze wijze het sportcomplex landschappelijk ingepast. De entree tot perceel Driebergseweg 20 blijft ongewijzigd.

2. Driebergseweg 22
Op de Koeburgweg wordt aan de zuidzijde een ventweg aangesloten om de percelen Driebergseweg 22 en 24 te ontsluiten. Deze ventweg is gecombineerd met een 2-richtingen fietspad. Door de verbreding van de Driebergseweg zal de voortuin circa 1 meter ingekort worden. Hekwerken worden verplaatst.

3. Driebergseweg 24
Het pand is een rijksmonument. Op de Koeburgweg wordt aan de zuidzijde een ventweg aangesloten om de percelen Driebergseweg 22 en 24 te ontsluiten. Deze ventweg is gecombineerd met een 2-richtingen fietspad. Door de verbreding van de Driebergseweg zal de voortuin circa 2 meter ingekort worden. Hekwerken worden verplaatst.

4. Driebergseweg 26

Het pand is een gemeentelijk monument. Dit perceel heeft een ontsluiting op het achterterrein/tuin aan de Odijkerweg. Deze wordt aangepast aan de herprofilering van de Odijkerweg en het aan te leggen voet- en fietspad. Voor de aanpassing van de kruising Odijkerweg/ Driebergseweg is een deel van de voortuin en de zij/ achtertuin noodzakelijk. Verplaatsing luifel en aanpassing aan de gevel Odijkerweg-zijde is noodzakelijk. Het pand zal aan de voorzijde direct aan het voetpad Driebergseweg grenzen. Herindeling achter-terrein/ tuin ten behoeve van behoud 4 parkeerplaatsen en keervoorziening is uitgewerkt voor een verkeersveilige ontsluiting.

5. Driebergseweg 17, Landgoed de Breul
Op het landgoed de Breul (rijksmonument) vervalt de toegang aan de oostzijde van de Driebergseweg ter hoogte van nr. 22-24. Doordat de Driebergseweg een profiel met 2x2 rijstroken krijgt, is hier geen verkeersveilige in- en uitrit voor het autoverkeer mogelijk. De nieuwe toerit wordt verplaatst naar het noordwesten ter hoogte van de Koeburgweg. Door de verbreding van de Driebergseweg aan de oostzijde verschuift de perceelgrens over een lengte 150-200 meter circa 1 meter in oostelijke richting. De toegang voor langzaam verkeer blijft intact op de bestaande locatie. Het fietspad wordt over het bestaande oprijpad geleid en slingert ter hoogte van Koeburgweg terug naar de Driebergse weg. De kruising van het fietspad met de nieuwe toerit is zodanig dat er een opstelplaats voor auto’s is voor zowel het in als het uitrijden. De eigenaar past in een eigen planprocedure de bestaand parkeercapaciteit tussen de bomen aan. Deze parkeergelegenheid (circa 40 plaatsen) kan via deze verplaatste toerit ontsloten worden. De zuidelijke hoek van het landgoed wordt door de herinrichting van de kruising Driebergseweg/Breullaan 5-7 meter aan beide zijden ingekort. Hiervoor is op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie opgesteld. De serpentinevijver wordt verkleind en blijft in hoofdvorm intact waarbij de verborgen einden in de rododendrongroepen liggen waardoor de “ruimtelijk verdwijnende” vijver behouden blijft. De oeverlijn wordt aangepast en op de oever worden nieuwe rododendron groepen aangeplant met verspreid parkbomen.

CONCLUSIE

Ontsluiting Landgoed De Breul en Driebergseweg 20-24

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstrooming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceeleigenaar
Optie A	+/-	-	-	+/-	+	+	-	+	+	+	?	+
Optie B	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+/-	+/-	+	+	?	+
Optie C1	+/-	+	+/-	-	-	+	+	+/-	-	-	?	+/-
Optie C2	+/-	+/-	+/-	-	-	+	+	+/-	-	-	?	+/-
Optie D	+	+	+	+	-	+	+	+/-	+/-	+/-	?	+/-

+	Wenselijke oplossing	+/-	Acceptabel	-	Ongewenste oplossing	0	n.v.t.
---	----------------------	-----	------------	---	----------------------	---	--------

Toelichting

Optie A: Ontsluiting Driebergseweg verschoven t.o.v. bestaande Koeburgweg

Optie B: Ontsluiting Driebergseweg tegenover verlegde Koeburgweg

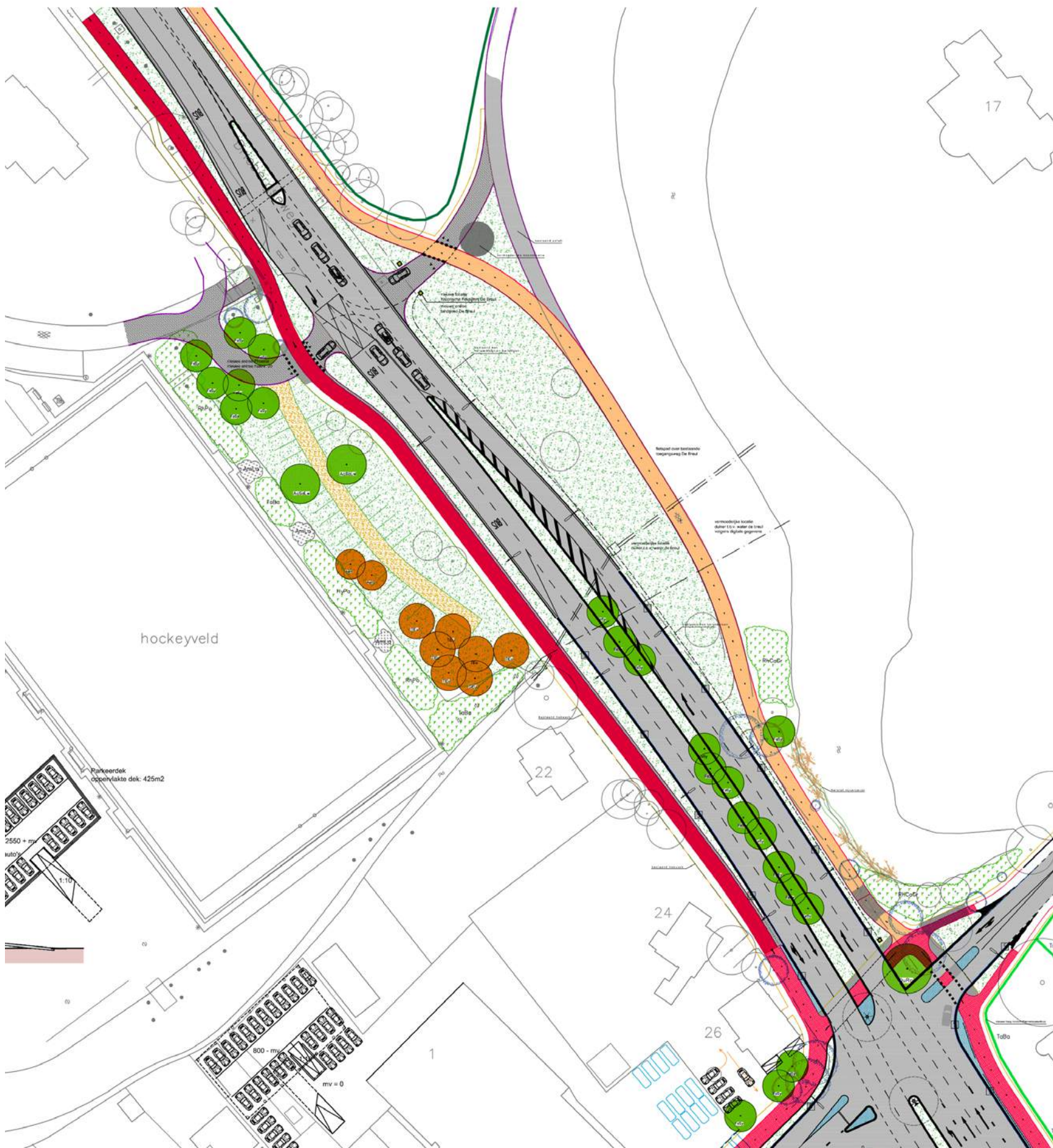
Optie C1: Nieuwe auto entree aan Driebergseweg op historische locatie

Optie C2: Nieuwe auto entree aan Driebergseweg bij nieuwe parkeerplaats t.o. Driebergse weg

Optie D: Entree via Arnhemse Bovenweg, fietspad over de Breul

OPMERKING: de ontsluitingsopties van Koeburgweg, Phoenix en de Breul kunnen ook onderling gecombineerd worden

OVERZICHT PERCEELONTSLUITINGENDRIEBERGSEWEG



LEGENDA Baseline 4

- RhPo Heester beplanting (met soort aanduiding)
- bestaande boom
- nieuwe boom (met soort aanduiding)
- te kappen/verplanten boom
- verplante boom (nieuwe locatie)
- groenvulling gras
- onderbeplanting (met soort aanduiding)
- constructieve 'groene' wand
- behoud bestaande haag
- Talpa nieuwe haag (met soort aanduiding)
- boomrooster type 1
- nieuwe lichtmast type 2
- nieuwe lichtmast type 1
- informatiepunt
- zitbank type 1
- prullenbak type 2
- prullenbak type 1
- bestaande lichtmast (verplaatst)
- bestaande straatkolk
- nieuwe straatkolk
- gevonden zwurfkei
- bestaande bestrating
- bestrating 30 km zone (nader te bepalen)
- pleinbestrating type 1
- pleinbestrating type 2
- natuursteen traptreden
- asfalt nieuwe wegen
- bestrating busplein type 1
- natuursteen fietspad type 1 - asfalt zandkleur
- natuursteen fietspad type 2 - asfalt rood
- natuursteen fietspad type 3 - n.t.b. bestrating
- natuursteen fietspad type 4 - n.t.b. pleinbestating
- natuursteen zitrand type 1
- blindengeleide lijnen
- goten
- buizensysteem waterafvoer
- montelbuis in bestrating
- perceelontsluiting auto
- railingen
- nieuw hekwerk
- fietspad
- voetpad
- verlaagde trottoirband
- EHS aantasting
- EHS compensatie
- Natuurschoonwet aantasting
- Natuurschoonwet compensatiegebied
- Boswet aantasting
- Boswet compensatiegebied
- Boomloan compensatie
- Beoogd tracé kabel en leidingen





4. UITWERKING RANDEN

RANDEN

De zuidelijke hoek van het landgoed De Breul wordt door de herinrichting van de kruising Driebergseweg/Breullaan 5-10 meter aan beide zijden ingekort. Hiervoor is op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie opgesteld. De serpentinevijver wordt iets verkleind door een aangepaste oeverlijn en blijft in hoofdvorm intact waarbij de verborgen einden in de rododendrongroepen liggen waardoor de ruimtelijk verdwijnende vijver behouden blijft. Op de oever worden nieuwe rododendrongroepen aangeplant met verspreid parkbomen. De nieuwe toerit wordt verplaatst naar het noordwesten ter hoogte van de Koeburgweg. De entreepijlers worden verplaatst naar de nieuw ingang. Door wegverbreding Driebergseweg en fietspad worden de voortuinen van Driebergseweg 22 t/m 26 kleiner en de toegang tot percelen aangepast. Monumentale hekwerken en of zichtbepalende bomen worden gehandhaafd en waar nodig westelijk verplaatst.

‘PARKWAY’ DRIEBERGSEWEG

De Hertenkamp hoort bij landgoed Beerschoten-Willinkhof, ze vormen een onlosmakelijke visuele eenheid. De overtuin van Bloemenheuvel vormt eveneens een visuele eenheid met het huis Bloemenheuvel. De Hoofdstraat krijgt daarom hier het profiel van een ‘parkway’. Een brede groene middenberm, en fiets/voetpaden die tussen de oude bomen doorslingeren. Op plaatsen waar de middenberm voldoende breed is worden kleine boomgroepen aangeplant.

FIETSPADEN & PARKPADEN

Fietspaden in de omringende landgoederen dienen zich te voegen naar de sfeer en materialisering van die landgoederen. De standaard, rode kleur en markering, kunnen langs de hoofdrijbaan gebruikt worden. In de landgoederen moet het fietspad aansluiten op de omgeving. Vanwege de vele oude boomopstanden is de standaard-breedte maximaal 3 meter, met uitzondering voor locaties waar de intensief fietsverkeer kan optreden.



Grindpave, geel zandkleurig asfalt (DuraVermeer), Vondelpark Amsterdam



Referentie middenberm met crocussen: parkbeleving!



Referentie groene bermen met zorgvuldig groenbeheer verminderd barriewerking voor kleine fauna



Referentie gecombineerd fiets-wandelpad in 19e eeuwse park: Deventer, Rijstborghplantsoen. Bord: Voetgangers, fietsers toegestaan. Geen rood asfalt of verkeerstechnische markeringen



Referentie parkway: groene (midden) bermen zijn essentieel voor beleving wegebruiker en verminderd barriewerking voor kleine fauna

BEELDKWALITEIT BEPLANTING AANHELING RANDEN LANDGOEDEREN

BEGROEIDE GRONDKERENDE CONSTRUCTIE

In tegenstelling tot een harde keerwand is het beeld een zacht, begroeid talud. Het talud is weelderig begroeid met verschillende soorten bodembedekkers/klimplanten, en is volledig groen. Het talud voegt zich naar de plaatselijke situatie en gaat vloeiend om bomen heen. De hellinghoek varieert al naar de plaatselijke situatie.

Materiaal- en soortkeuze:

Citeko Uniblock ecologische grondkerende constructie.

Begroeiing:

- Hedera helix 80%
- Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii' 20%

Specifieke eisen:

De planten worden individueel gemengd. De parthenocissus zal tussen en over de Hedera heengroeien.

De grond in de zakken is van goede kwaliteit om beplanting te laten groeien. De klimplanten worden in of tussen de zakken geplant, en hangen omlaag. Binnen de waterdichte bak, waar er geen contact is met het grondwater, moet er een robuust irrigatiesysteem aangebracht zijn dat ervoor zorgt dat de volledige wand voldoende water krijgt, zodat beplanting zich optimaal kan ontwikkelen.

RHODODENDRONGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende rhododendrons, passend in de landschapsstijl. Rhododendrongroepen worden gebruikt groene eilanden te maken, om randen af te schermen of bij vijvers om oneindigheid te suggereren. De groepen kunnen tot 4m hoog worden.

Soortkeuze:

- Rhododendron ponticum
- Rhododendron 'Catawbiense Grandiflorum'

Specifieke eisen:

De groeiplaats moet optimaal voorbereid worden met turf. Na aanplant moet de bodem afgedekt worden met een dikke laag mulch. De hoogte moet bij aanplant al minimaal 1,5m zijn. Rhododendrons die vrijkomen uit het gebied moeten verplant worden naar de nieuwe locaties. Bij ontbreken van grote Rhododendronstruiken, grote maten terugplanten (min. 1.00-1.20)



Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii'



Hedera helix



Taxus baccata



Hydrangea paniculata



Rhododendron ponticum



Rand van hoge rhododendrons (De Breul huidige situatie)

VOORSTEL HERSTEL RANDEN DE BREUL HOEK DRIEBERGSEWEG/ BREULLAAN





Dichtgegroeide vijver, zicht vanaf Breullaan



Zicht vanaf Driebergseweg



Zicht richting kruispunt vanaf oever vijver nabij entree



Zicht vanaf de Princenhof richting De Breul



Reliëf bij Breullaan



Zicht vanaf de hoofdbouw De Breul richting kruispunt



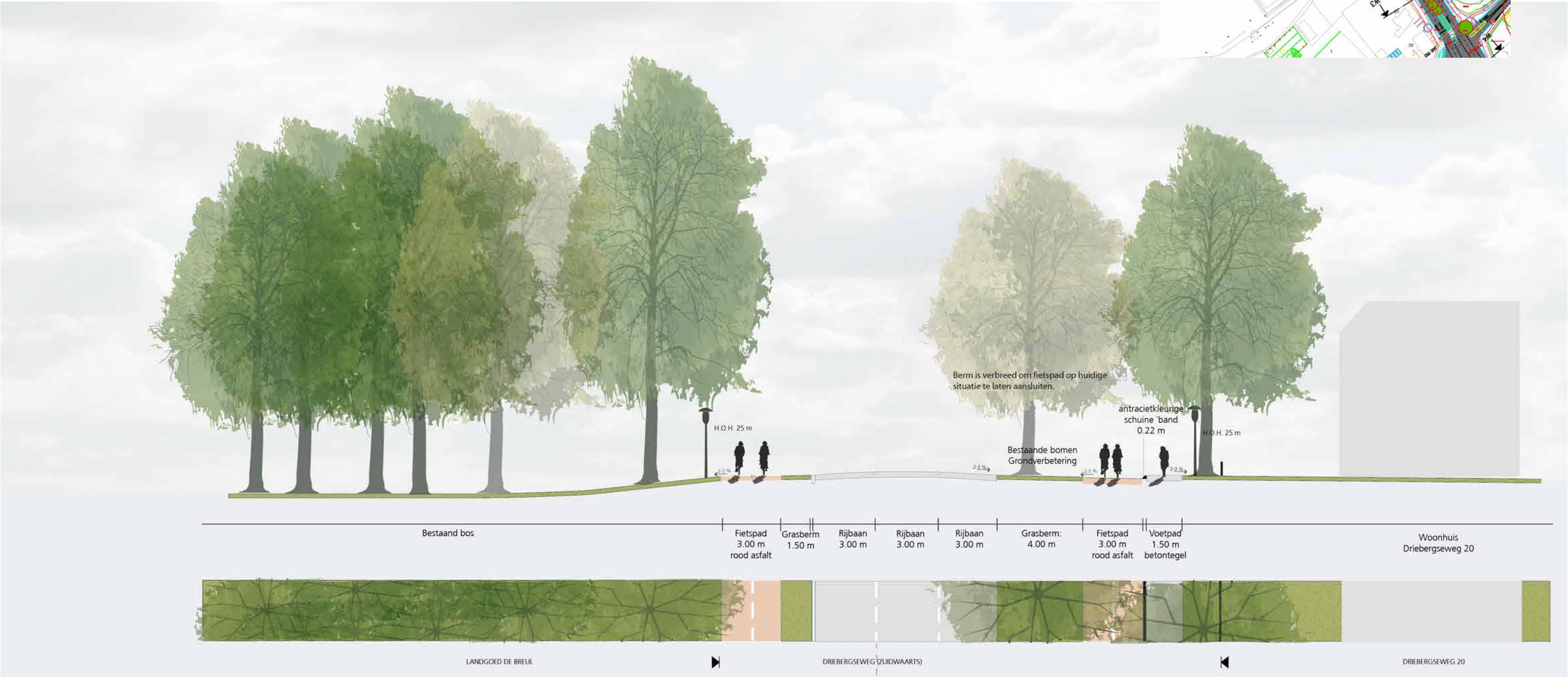
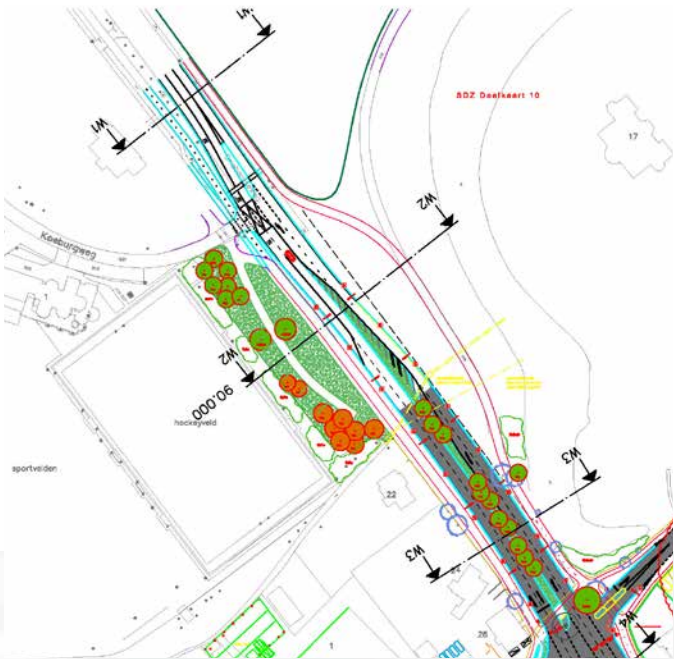
Render nieuwe situatie, zicht vanaf hoofdbouw De Breul richting kruispunt



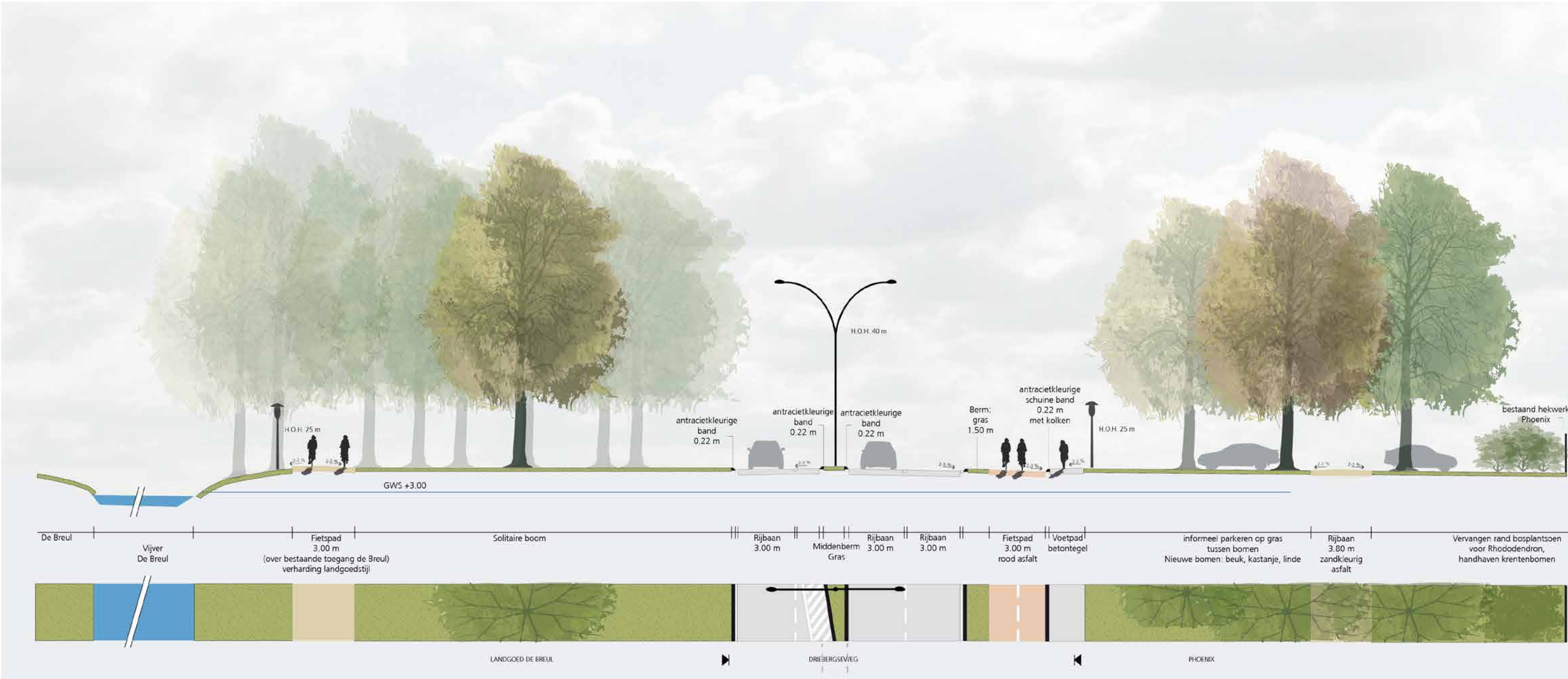
Render nieuwe situatie met vrachtverkeer, zicht vanaf hoofdbouw De Breul richting kruispunt. Deels behoud/Toevoegen Rhodo-groepen

PRINCIPEPROFIELEN W1-19

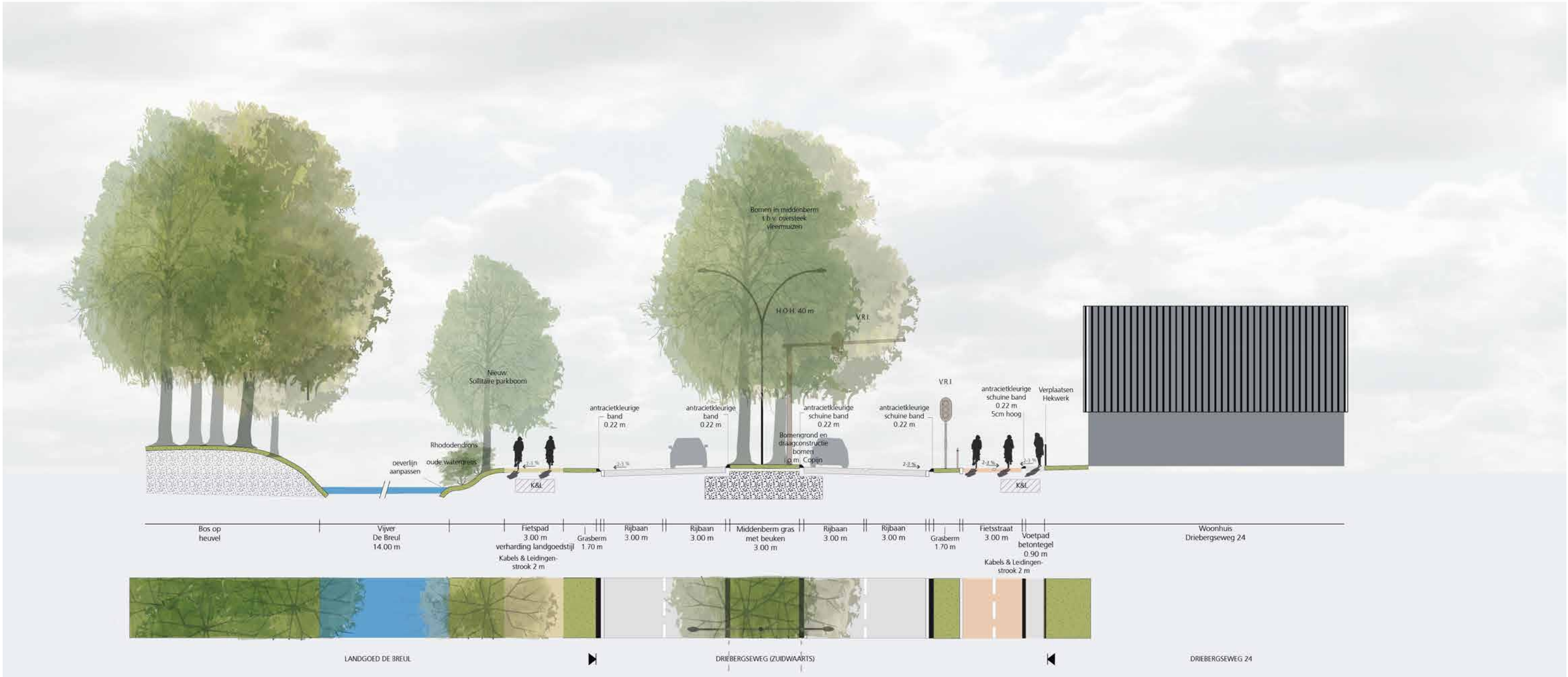
overzicht locaties
principeprofielen w1-3.



W1



W2



W3

UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

BEERSCHOTEN-WILLINKSHOF/ BLOEMENHEUVEL

19 December 2013 10:33 AM



Ons kenmerk:

D01011.000421

Opdrachtgever:

PRORAIL

Bezoekadres:

Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht

Postadres:

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Co-opdrachtgevers

Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Provincie Utrecht
BRU

Opdrachtnemer:

ARCADIS NEDERLAND BV

Bezoekadres:

Piet Mondriaanlaan 26
Amersfoort

Postadres:

Postbus 220
3800 AE Amersfoort

Samenstelling team

Luc Veeger
Kees Neven
Remco vd Wal

Opgesteld door:

Kees Neven

Gecontroleerd door:

Luc Veeger

Vrijgegeven door:

Pim van de Kragt

Uitgave:

Versie 2.0

Datum:

19 December 2013 10:33 AM



UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

BEERSCHOTEN-WILLINKSHOF/ BLOEMENHEUVEL

INHOUDSOPGAVE

1. OPGAVE
2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED
3. OPTIES FIETSPAD BEERSCHOTEN-WILLINKSHOF
4. UITWERKING OPTIES NIEUWE ONTSLUITING EN RANDEN
 - BLOEMENHEUVEL
 - BEERSCHOTEN WILLINKSHOF
5. UITWERKING RANDEN





1. OPGAVE





Impressie nieuwe situatie stationsgebied, gezien vanuit het noordwesten

OPGAVE

Huidige situatie

Buitenplaats Beerschoten-Willinkshof ligt in de zuidoosthoek van het stationsgebied direct ten zuiden van het spoor. Er is één auto/fiets/voetgangers-entree en er zijn twee fiets/voetganger-entrees op de Hoofdstraat.

Buitenplaats Bloemenheuvel met het MCGregor hoofdkantoor ligt ten zuid-oosten van tussen Beerschoten Willinkshof en de A12 en heeft één entree voor snel en langzaamverkeer vanaf de Hoofdstraat.

Projectsituatie

De Hoofdstraat heeft in de nieuwe situatie 2x2 rijstroken met een doorlopende middenberm. Hierdoor kunnen de bestaande uitritten op de Hoofdstraat niet meer volledig gebruikt worden voor autoverkeer. De Hoofdstraat wordt verdiept aangelegd, waardoor er een hoogteverschil ontstaat ter plekke van de voetgangers-fietsersentree bij het station. Hier komt een langzaam-verkeersbrug die Beerschoten-Willinkshof verbindt via de noordelijke rand van landgoed de Reehorst met het station. Het spoor wordt verbreed aan de zuidzijde van de bestaande sporen.

Ontwikkelingen

- zoeklocatie ecologische verbinding ter hoogte van het Hertenkamp/Reehorst en perceel Hoofdstraat 26 en en Beerschoten-Willinkshof
- ontwikkelingen inzake uitbreiding kantoren en parkeren tbv McGregor op landgoed Bloemenheuvel zijn geen onderdeel van en niet betrokken in deze studie. De aanpassingen van perceelontsluitingen staan deze ontwikkeling niet in de weg.

PvE ontsluiting

Aansluitingen van Landgoed Beerschoten-Willinkshof, Hoofdstraat 21, de Hertenkamp, McGregor: Hoofdstraat 23, 23a en 25.

- handhaven huidige entrees als functioneel-ruimtelijke en cultuurhistorische elementen
- recreatieve routes tussen station en Heuvelrug optimaliseren
- auto-ontsluiting vanaf Hoofdstraat tbv Beerschoten Willinkshof en Bloemenheuvel
- Langzaam verkeer toegangen tbv Beerschoten Willinkshof en Bloemenheuvel

PVE randen landgoed

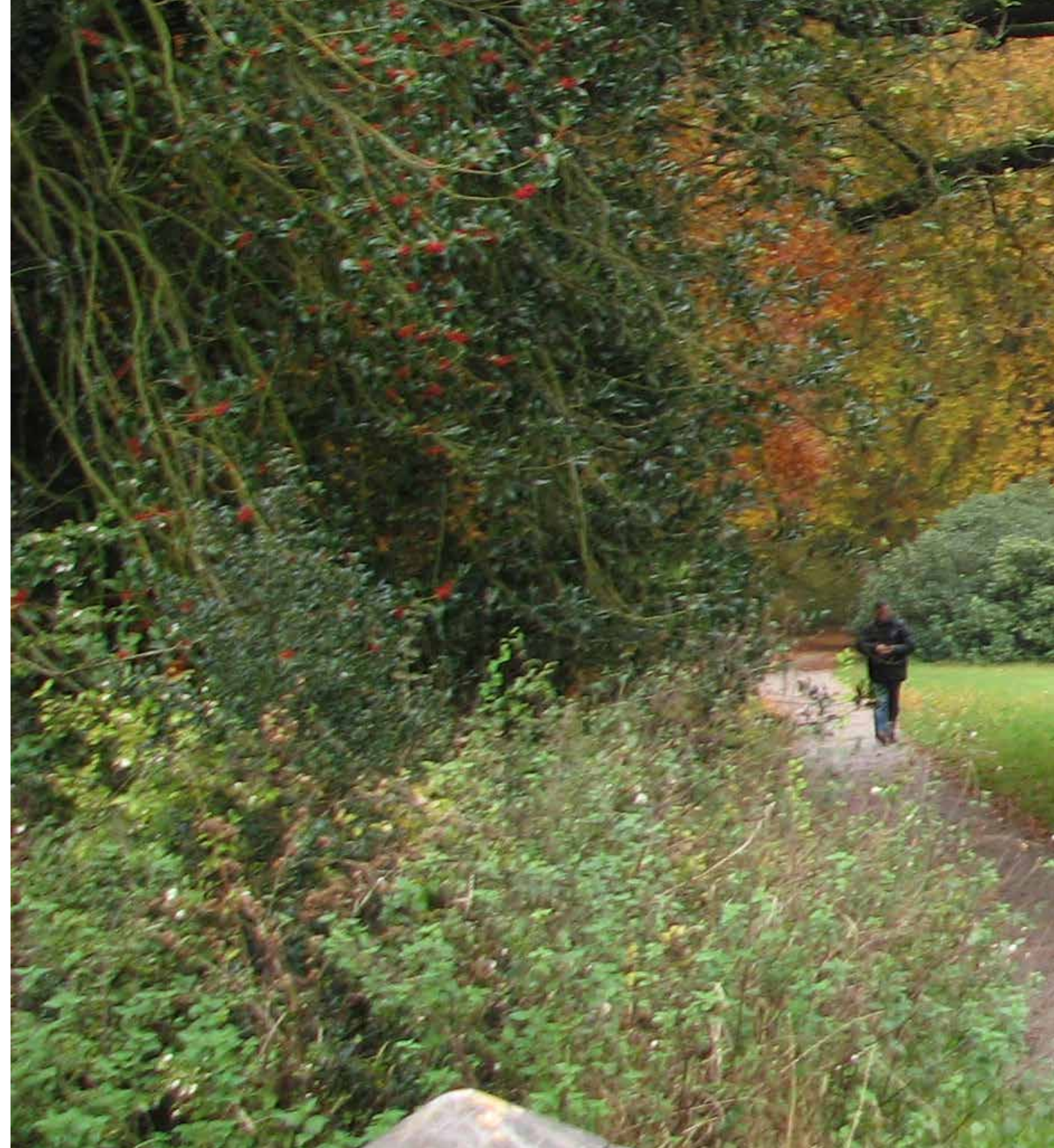
- behoud en herkenbaar houden van Lustwarande-kenmerken landgoed (zichtlijnen, reliëf, serpentinevijver, tree-clumps, rhododendrongroepen)
- ecologische waarden behouden of versterken

STAPPEN AFWEGING

Bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluitingen op het stationsgebied, worden bij het onderzoek en de afweging de volgende stappen gevolgd:

- 1: Is de ontsluiting noodzakelijk?
- 2: Is een verkeerskundige oplossing binnen het wegprofiel mogelijk?
- 3: Is het mogelijk om te optimaliseren door fiets- en autoverkeer te scheiden (bijv. behoud ontsluiting fiets, alternatief voor auto-ontsluiting)?
- 4: Is er binnen de landgoedstructuur een aanleiding of mogelijkheid voor toevoeging van een nieuwe ontsluiting?

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.





2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED

<i>Objecten</i>			
Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Koepel (1889)	Hoofdstraat 21	Rijksmonument	Bos
Historische tuin- en parkaanleg inclusief hertenkamp en Wilhelminaboom met stervormige omheining (19 ^{de} eeuw)	Hoofdstraat 20, bij 21	Rijksmonument	Bos, Water, Landgoed (nr. 5)
Hardstenen hekpijlers (laatste kwart 19 ^{de} eeuw) bij station, begin fietspad	Hoofdstraat bij 21	Rijksmonument	Bos
Brug (vermoedelijk tweede kwart 19 ^{de} eeuw)	Hoofdstraat bij 21	Rijksmonument	Bos
Koetshuis annex dienstwoning (rond 1880)	Hoofdstraat 21	Rijksmonument	Wonen
Dienstwoning	Arnhemse Bovenweg 2a	Waardevol object	Wonen
Hekpijlers, gemetseld met natuurstenen dekplaten met tekst <i>Beerschoten Willinkshof</i> (late 19 ^{de} eeuw)	Hoofdstraat bij 21	Waardevol object	Bos
Stalgebouw bij hertenkamp	Hoofdstraat bij 20	Waardevol object	Landgoed (nr. 5)

Overzicht cultuurhistorisch waardevolle elementen buitenplaats Beerschoten-Willinkshof (Bron: Nota Buitens op de Heuvelrug (2012))

<i>Objecten</i>			
Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Herenhuis (circa 1845)	Hoofdstraat 25	Gemeentelijk monument	Bedrijven (nr. 4)
Park (19de eeuw)	Hoofdstraat 25	Gemeentelijk monument	Bos

Overzicht cultuurhistorisch waardevolle elementen buitenplaats Bloemenheuvel (Bron: Nota Buitens op de Heuvelrug (2012))

WAARDE CULTUURHISTORIE

De cultuurhistorische waarde van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof is zeer hoog, dat ook blijkt uit de vele rijksmonumenten, waaronder de parkaanleg zelf. De combinatie van een typische parkaanleg met monumentale elementen als de Koepel, hekpijlers, brug en koetshuis maken is zeer waardevol.

De buitenplaats Bloemenheuvel is cultuurhistorisch waardevol, maar minder in vergelijking met Beerschoten-Willinkshof. In de loop van de tijd is de buitenplaats al verschillende malen aangetast. Park en Herenhuis hebben beide de status van Gemeentelijk monument.

FUNCTIES

Buitenplaats Beerschoten-Willinkshof en de Hertenkamp is openbaar toegankelijk en in eigendom van de gemeente. Het is een populair wandelpark. Tevens liggen er enkele hockeyvelden in het park.

De Buitenplaats Bloemenheuvel is in eigendom van een bedrijf. Het park is niet openbaar toegankelijk.



Zicht over de Hertenkamp richting de koepel van Beerschoten-Willinkshof.

HISTORIE BUITENPLAATSEN

BEERSCHOTEN WILLINKSHOF

De buitenplaats Beerschoten moet voor 1847 zijn gesticht. Rond het buitenhuis kwam een park in Engelse landschapsstijl, waarschijnlijk naar ontwerp van J.D. Zocher jr. Tussen 1849 en 1869 kreeg het park tevens een hertenkamp, in de overtuin aan de overzijde van de Hoofdstraat. Na verloop van tijd kwam Beerschoten in handen van de Amsterdamse bankier J.A. Willink. Na het overlijden van Willink en diens echtgenote kreeg de gemeente Driebergen-Rijsenburg de buitenplaats, inmiddels Beerschoten-Willinkshof geheten, als legaat in 1887, onder de voorwaarde dat het huis zou worden afgebroken en dat het park en het hertenkamp in stand zouden worden gehouden en opengesteld zouden worden als openbaar wandelgebied. De familie Willink had hun enige kind verloren en wilde kennelijk middels dit legaat dat met het uitsterven van deze familietak ook de woonstede van de familie ophield te bestaan. Na afbraak van het buitenhuis werd ter nagedachtenis aan de familie Willink op de vrijgekomen plek in 1889 een tempeltje in neoclassicistische stijl, naar ontwerp van de Amsterdamse architect Pothumus Meyjes gebouwd.

Bijzonderheden

- Complex beschermde historische buitenplaats;
- Hoofdgebouw (landhuis) niet meer aanwezig;
- Park is openbaar toegankelijk;
- Hertenkamp aan overzijde Hoofdstraat maakt deel uit van historische groene aanleg;
- Binnen de historische buitenplaats liggen sportvelden met bijbehorende bebouwing.

BLOEMENHEUVEL

Rond 1845 liet de uit Amsterdam afkomstige suikerfabrikant Christiaan Hendrik Cordes dit herenhuis bouwen. Aanvankelijk droeg het pand de naam Hoogerheide, maar na Cordes' overlijden raakte de naam Bloemenheuvel in zwang. Het huis dankte deze naam mogelijk aan de vele bloemen die in de omliggende tuin bloeiden, maar het is waarschijnlijker dat het pand hiermee vernoemd is naar de vrouw van Cordes, Hendrika Bloemen. Cordes liet het pand oprichten in neoklassicistische stijl. Het wit gepleisterde huis bestaat uit twee bouwlagen onder een afgeplat schilddak. De voorgevel heeft vijf traveeën, waarvan de middelste drie risaleren. Op de begane grond heeft elke travee een dubbele glazen deur onder een bovenlicht. Het middenresaliet heeft op de verdieping eveneens dubbele glazen

deuren die uitkomen op een balkon dat afgesloten wordt door een sierlijk ijzeren hekwerk. Het balkon wordt ondersteund door gesneden consoles en wordt overdekt door een luifel met een geprofileerde kroonlijst die rust op gietijzeren staanders. Het middenresaliet wordt bekroond door een driehoekig fronton met in het tympaan een dubbel rondboogvenster. Elke gevelopening op de begane grond en op de verdieping aan de voorgevelzijde is voorzien van een omlijsting en zonneblinden. Aan weerszijden heeft het herenhuis een aanbouw van twee bouwlagen van rond 1900, die in dezelfde stijl is opgetrokken als het hoofdvolume. De rechter aanbouw heeft aan de voorzijde nog een uitbouw van één bouwlaag. Voorts is aan deze rechter aanbouw in 2006 een houten serre toegevoegd, passend bij de neoklassicistische stijl van het hoofdvolume. Het herenhuis wordt omgeven door een park, dat nog elementen van de oorspronkelijke landschappelijke aanleg heeft, zoals een groep monumentale rode beuken en moerascypressen bij een kleine waterpartij. Aan de overkant van de Hoofdstraat herinneren een paar monumentale bomen in een glooiend weiland nog aan de oorspronkelijke overtuin.

Bijzonderheden

- Park is niet openbaar toegankelijk;
- Buitenplaats in eigendom van besloten vennootschap;
- Binnen de parkaanleg is een golfbaan aanwezig;
- Plannen voor uitbreiding bebouwing ten behoeve van huidige functie;
- Parkaanleg gedeeltelijk aangetast door recente kap ten behoeve van verbreding A12.

Bron: Nota Buitens op de Heuvelrug (concept, 2011)

BESCHRIJVING PARKAANLEG

BEERSCHOTEN WILLINKSHOF

Park in landschappelijke stijl aangelegd in de trant van, of door J.D. Zocher jr. Het zuidwestelijke deel van het park wordt gekenmerkt door een vrij open heuvelachtig landschap met slingervijver, boomgroepen en solitair, het wordt omzoomd door parkbos. Het houtgewas is voor een groot deel nog uit de tijd van de aanleg en bestaat uit rode en groene beuk, eik, en, in mindere mate, es,

linde en kastanje. In het noordoostelijke deel van het park wordt het beeld bepaald door parkbos: loofbos (beuk, eik) in het centrale deel, overgaand in naaldbos in het meer noordelijk gelegen deel. Het park is gecomponeerd rond een centraal in het zuidwestelijke deel opgeworpen heuvel, waarvoor een slingervijver werd aangelegd. Op deze heuvel stond oorspronkelijk het huis Beerschoten-Willinkshof, tegenwoordig staat er een classicistisch tempeltje. Er zijn vanaf dit punt zichtassen richting hertenkamp (zuidwesten), over de voor de heuvel gelegen slingervijver in zuidoostelijke en westelijke richting en richting het noordoostelijk gelegen koetshuis. De onverharde slingerpaden die vanaf de zuidelijke en westelijke hoek (Hoofdstraat) van het terrein rond voornoemde heuvel in noordoostelijke richting lopen bieden mooie doorzichten naar de tempel en de vijver. Ten noordoosten van de heuvel komen de paden bij elkaar, om ter hoogte van een niervormig vijvertje weer te splitsen en enigszins slingerend door het parkbos bij de Arnhemse Bovenweg uit te komen. Het zuidelijke pad voert via een platte brug met gebogen bakstenen keermuren en eenvoudige ijzeren brugleuningen over de vijver, de vijver loopt voorbij de brug als smalle sloot verder het park in. De in het zuidoosten gelegen hockeyvelden zijn als zodanig voor de bescherming van ondergeschikt belang, maar de openheid van het terrein is belangrijk voor de contrastwerking met de gebogen lijn van de boszoom. Aan de zijde van de spoorbaan bevindt zich een Wilhelminaboom met bijbehorend hekwerk. Aan de overzijde van de Hoofdstraat ligt een bij de aanleg behorende hertenkamp, welke net als het park is opengesteld voor publiek. Het is een licht glooiend terrein met een centraal gelegen slingervijver. De oorspronkelijke rustieke omrastering is vervangen door een moderne afzetting, het oorspronkelijke Zwitserse hertenhuis is eveneens vervangen door een modernere variant. In aanleg vormt het terrein nog steeds een visuele eenheid met de parkaanleg rond het voormalig huis aan de overzijde van de straat

Waardering

De HISTORISCHE TUIN- EN PARKAANLEG is van algemeen belang:

- vanwege de bijzondere landschapsarchitectonische waarde van het ontwerp;
- vanwege de ontwikkelingsgeschiedenis;
- vanwege de ensemblewaarde met de tegenover liggende hertenkamp;
- als onderdeel van de Stichtse Lustwarande.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (uittreksel monument)



Monumentale eik Beerschoten-Willinkhof



Beuken op heuvel naast Hoofdstraat: reliëf

WAARDE BOMEN

Op Beerschoten-Willinkshof staan vele monumentale bomen. Dit zijn met name eiken en beuken.
In de rand van Beerschoten zijn er drie elementen die eruit springen:

- de monumentale en karakteristieke solitaire eik tegenover het station
- de heuvel met beuken die grenst aan de Hoofdstraat; ze vormen een belangrijk ensemble in het geheel van de parkaanleg
- het bos tussen Bloemenheuvel en Beerschoten. Dit is een klein bos, met relatief jonge bomen, met ecologisch een zeer strategische locatie als verbinding tussen Kromme-Rijng gebied en Heuvelrug



Beuken op heuvel: informeel voetpad slingert over heuvel



Beuken op heuvel met bestaand informeel voetpad, naast Hoofdstraat



Beuken op heuvel met informeel voetpad, gezien vanuit zuid-oosten



Bos tussen Beerschoten en Bloemenheuvel: ecologische strategische plek



Bos tussen Beerschoten en Bloemenheuvel: ecologische strategische plek



Monumentale beuk op Bloemenheuvel

ENTREES

Aan de spoorzijde van de Hoofdstraat is er een fiets/voetgangersentree, tegenover het station. Het is een markante entree, met een monumentale eik en twee hardstenen zuilen met de tekst Beerschoten Willinkshof.

Verder naar het zuiden is één entree voor auto's, fietsers en voetgangers, aan weerszijden begrensd met gemetselde zuilen. Nog verder naar het zuiden ligt, naast de auto-ontsluiting van Bloemenheuvel, is er een fiets/voetgangersentree naar de hockeyvelden.

Bloemenheuvel heeft één auto/fiets/voetgangers-entree op de Hoofdstraat, geflankeerd door twee pijlers met opschrift 'Bloemen Heuvel'



Voetgangersentree Beerschoten-Willinkshof, met monumentale pijlers



Auto-entree Beerschoten-Willinkshof, met monumentale zuilen



Auto-entree Beerschoten-Willinkshof, met monumentale zuilen



Fiets/Voetgangersentree Beerschoten-Willinkshof, richting hockeyvelden



Entree Bloemenheuvel/Mc Gregor



Historische kaart, situatie ca 1910



Historische kaart, situatie ca 1880



Historische kaart, situatie ca 1913



Beerschoten-Willinkshof, situatie ca 1900

TYOLOGIE LANDGOEDEREN 1900

De buitenplaats Beerschoten-Willinkshof is in 1900 zojuist ontdaan van zijn hoofdgebouw, waarvoor de koepel in plaats is gekomen. Duidelijk is de zichtrelatie naar de overzijde van de Hoofdstraat. De hertenkamp en Beerschoten vormen een visuele eenheid. Er zijn twee hoofdentrees naar de Hoofdstraat, en één naar de Arnhemse Bovenweg. Beerschoten en Bloemenheuvel worden gescheiden door een bosstrook. Aan de Hoofdstraatzijde is een park in Engelse landschapsstijl. Aan de spoorzijde ligt bos, terwijl naar het zuiden toe meer open akkers en weiden liggen.

Bloemenheuvel ligt aan een fraaie gebogen oprijlaan, met twee entrees op de Hoofdstraat. Er is een kleine parkaanleg rond het huis, en aan de overzijde van de Hoofdstraat.

Typerend Beerschoten:

- park in Engelse landschapstijl
- geen hoofdgebouw maar koepel
- serpentinevijver
- reliëf met boomgroepen
- zichtlijnen
- koetshuis
- twee hoofdentrees aan Hoofdstraat
- onderscheid in bos, weide en parkzone

Typerend Bloemenheuvel:

- hoofdgebouw direct aan Hoofdstraat
- parkaanleg in Engelse landschapsstijl
- gebogen oprijlaan met twee entrees aan Hoofdstraat
- serpentinevijver



Topografische kaart



TYPLOGIE LANDGOEDEREN HUIDIG

In de huidige situatie is het een deel van het landgoed sterk veranderd ten opzichte van de situatie ca 1900. In Beerschoten-Willinkshof is een sportcomplex gevestigd, waardoor het hart van het park van karakter veranderd is. Het deel met de theekepel en de hertenkamp zijn echter nog fraai bewaard gebleven.

Bloemenheuvel is sterk aangetast door de aanleg en latere verbreding van de A-12. De oorspronkelijke opzet met twee entree aan een gebogen oprijlaan is weg.

Typerend Beerschoten:

- park in Engelse landschapstijl
- geen hoofdgebouw maar koepel
- serpentinevijver
- reliëf met boomgroepen
- zichtlijnen
- koetshuis
- twee hoofdentrees aan Hoofdstraat
- onderscheid in bos, en parkzone

Typerend Bloemenheuvel:

- hoofdgebouw direct aan Hoofdstraat
- parkaanleg in Engelse landschapstijl
- gebogen oprijlaan met entree aan Hoofdstraat
- serpentinevijver

Typologie landgoed Beerschoten-Willinkshof, situatie 2012



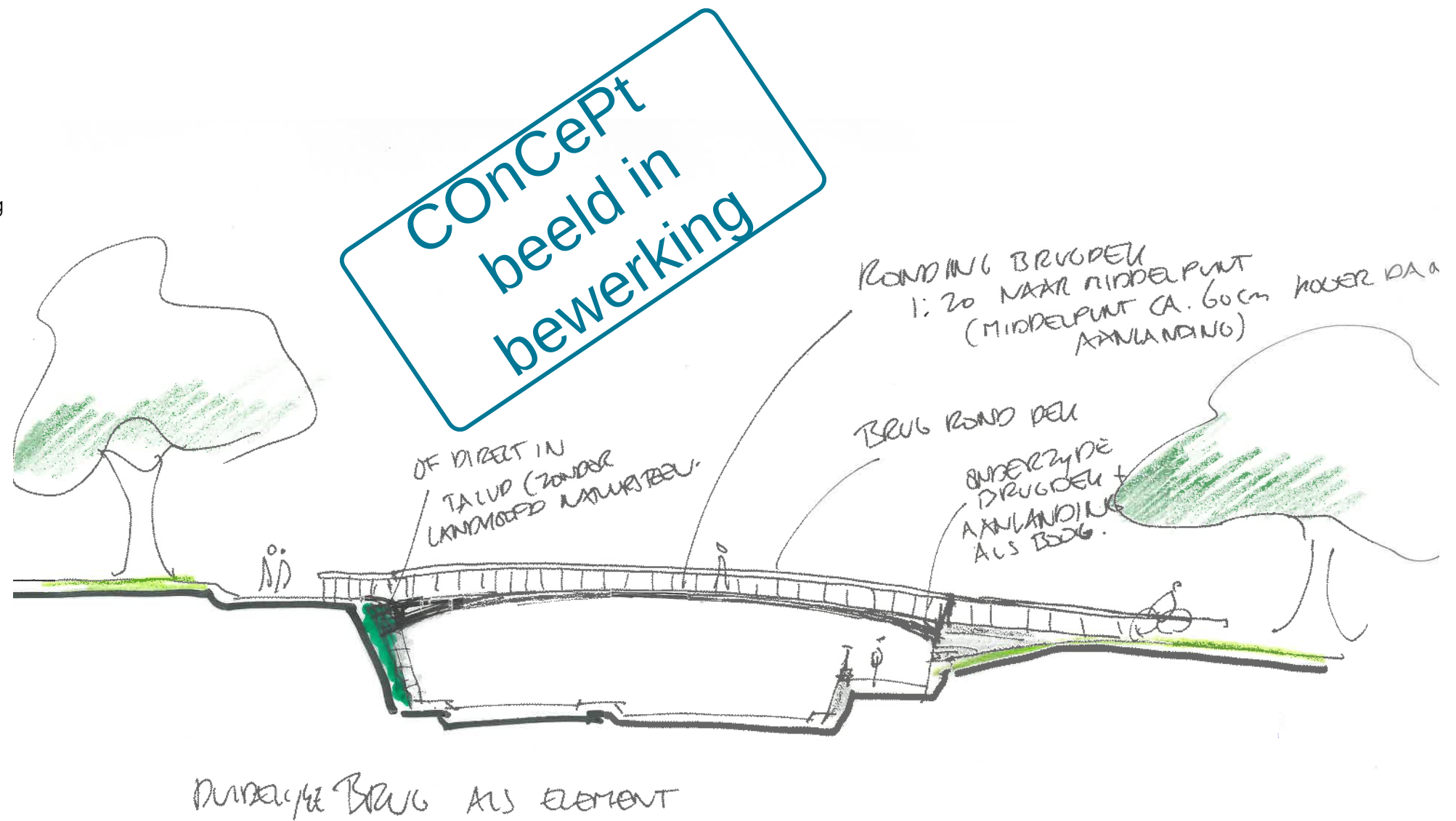


3. OPTIES FIETSPAD BEERSCHOTEN- WILLINKSHOF

BEELDKWALITEIT FIETSBRUG

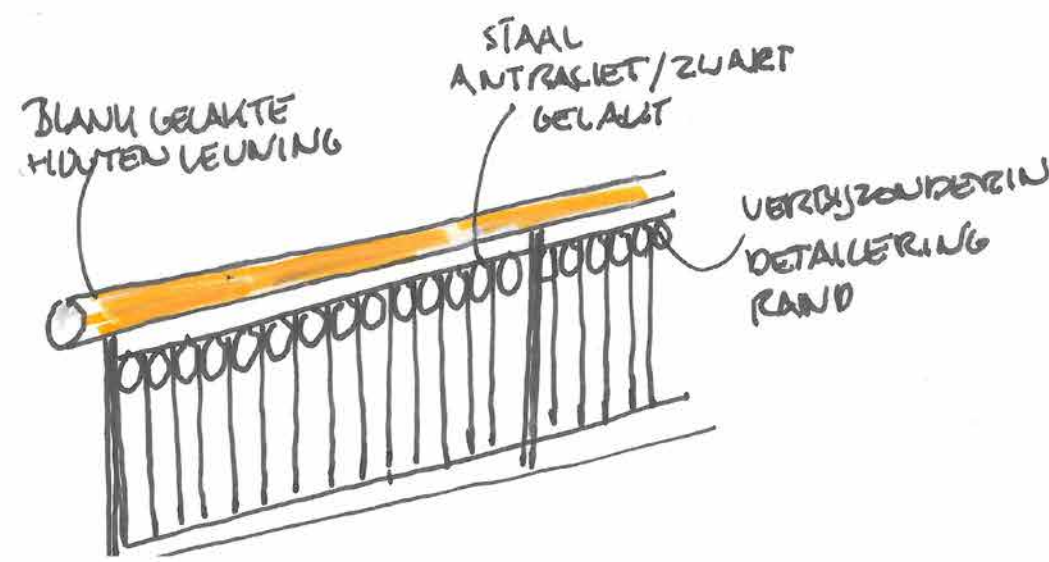
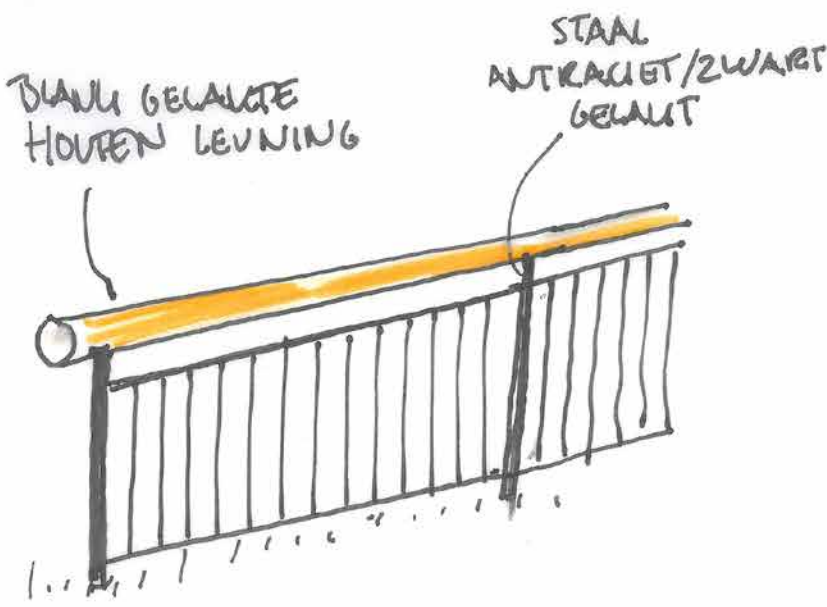
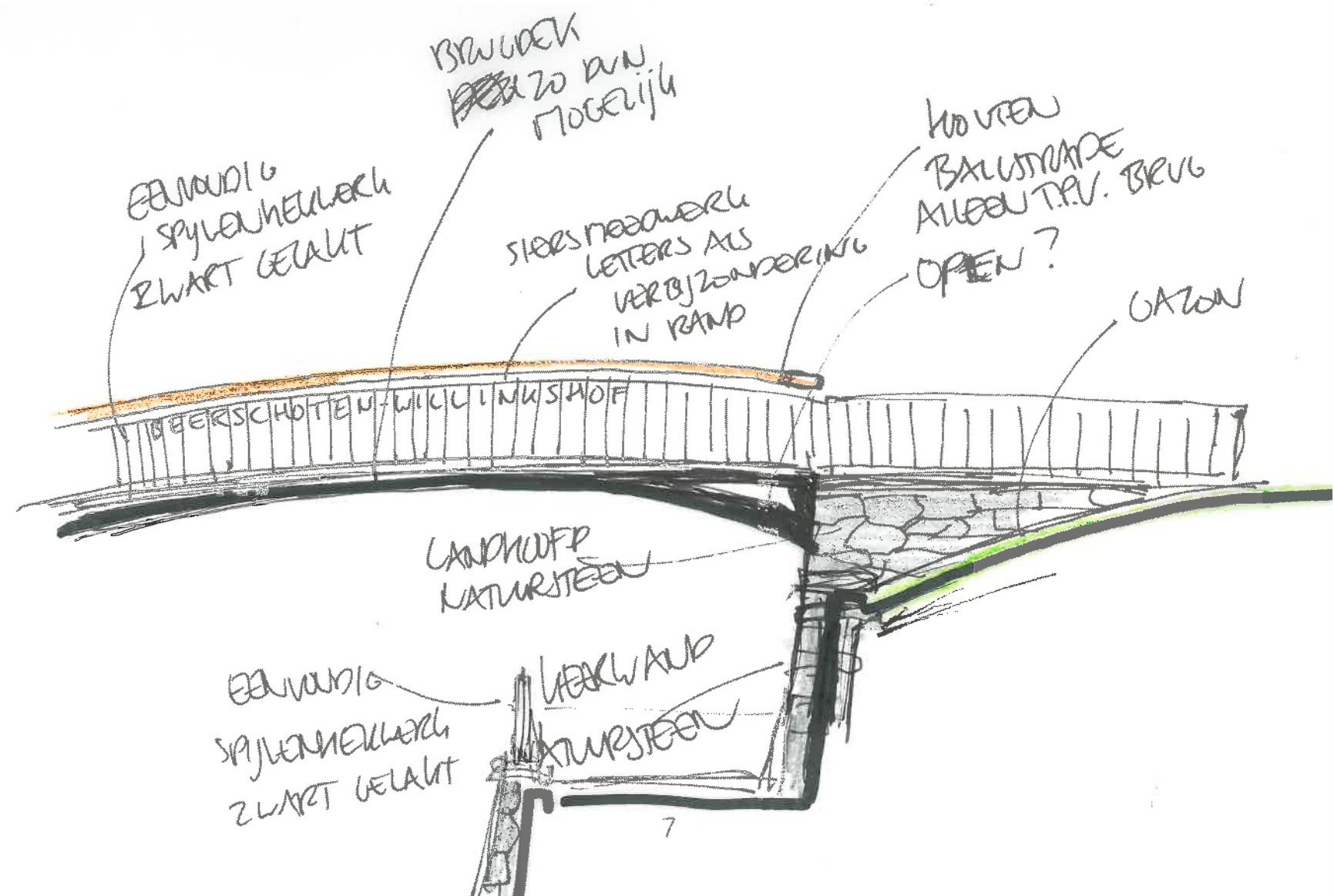
Tussen Beerschoten-Willinkshof en de Reehorst wordt een fiets-voetgangersbrug aangelegd. Uitgangspunten voor beeldkwaliteit zijn:

- ranke vorm
- gebogen vorm
- geen steunpunt (één overspanning)
- verharding in landgoedstijl (zandkleurig)
- breedte 3m
- zwart gelakt spijlenhekwerk
- houten brugleuning
- verbijzondering hekwerk met letters of dierfiguren
- brug is in landgoedstijl - hoort in verschijningsvorm bij aangrenzende landgoederen

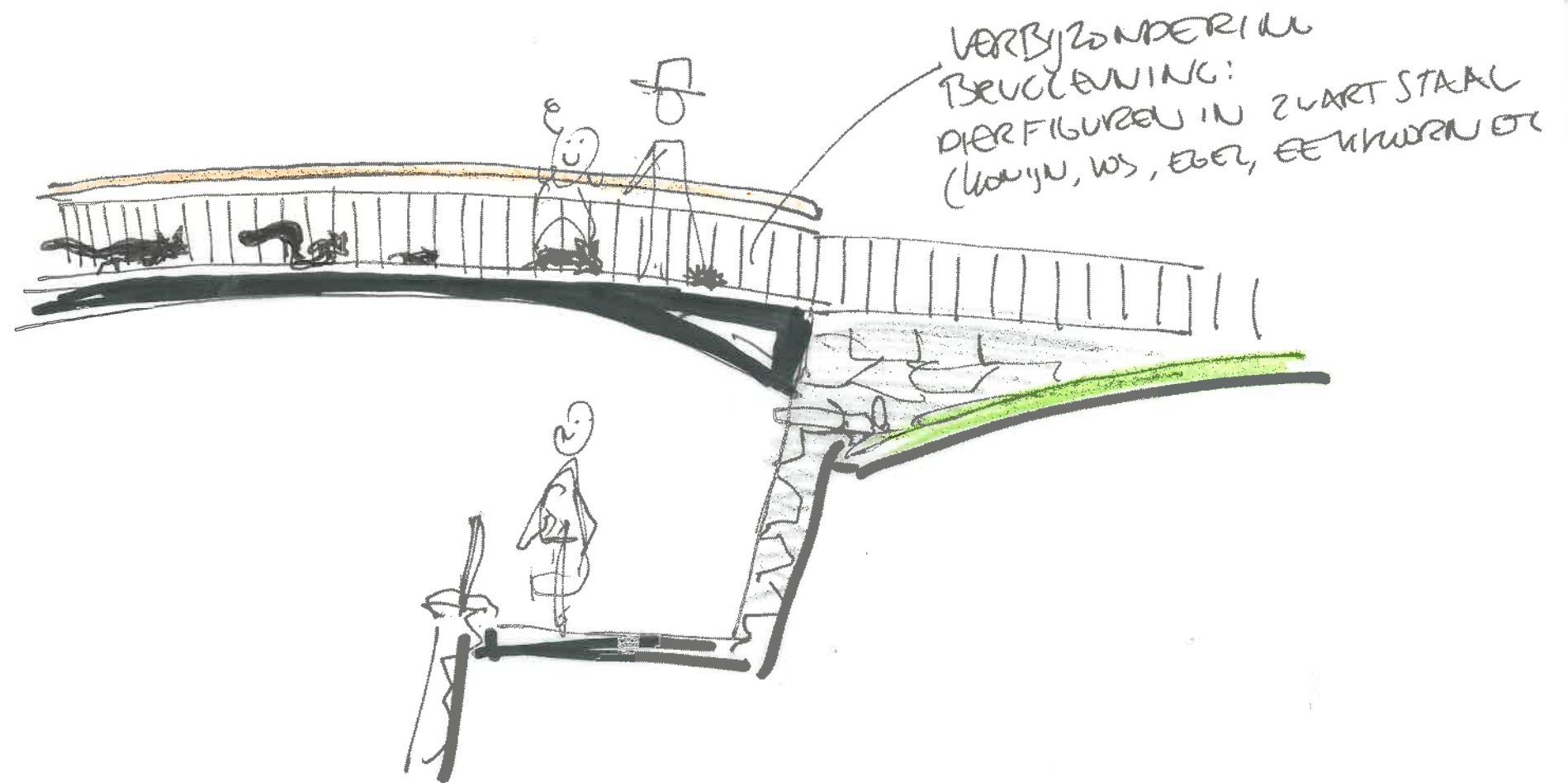
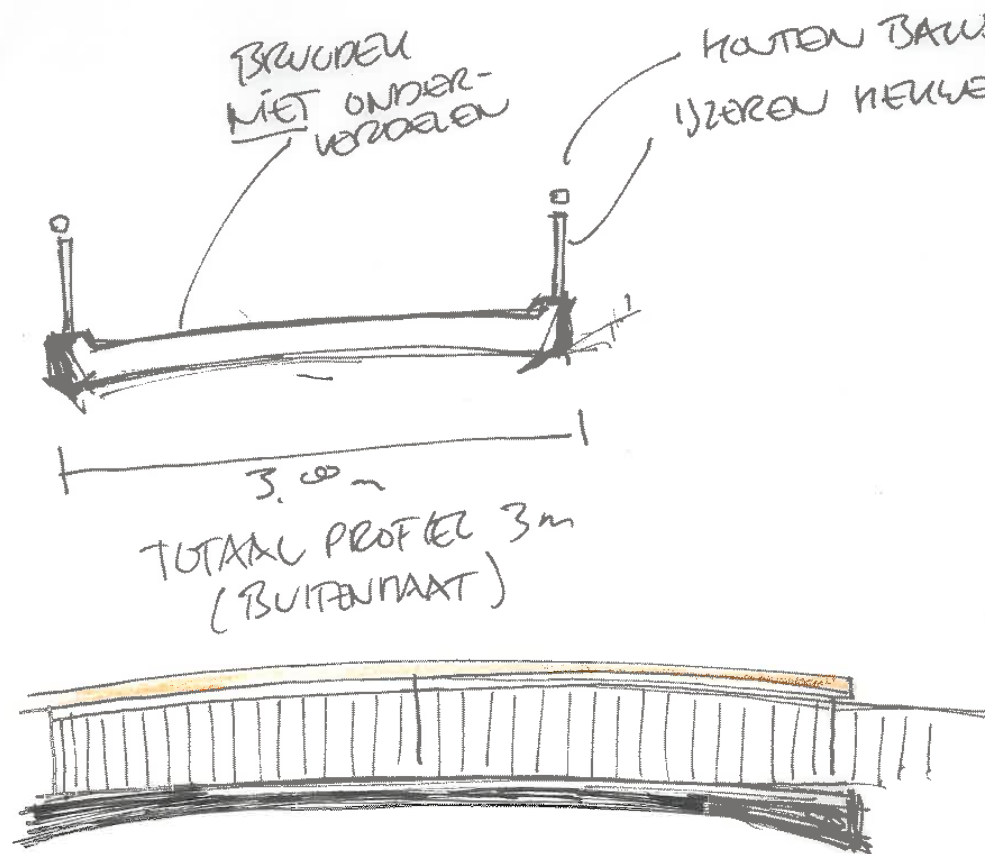


Grindpave, geel zandkleurig asfalt (DuraVermeer), Vondelpark Amsterdam

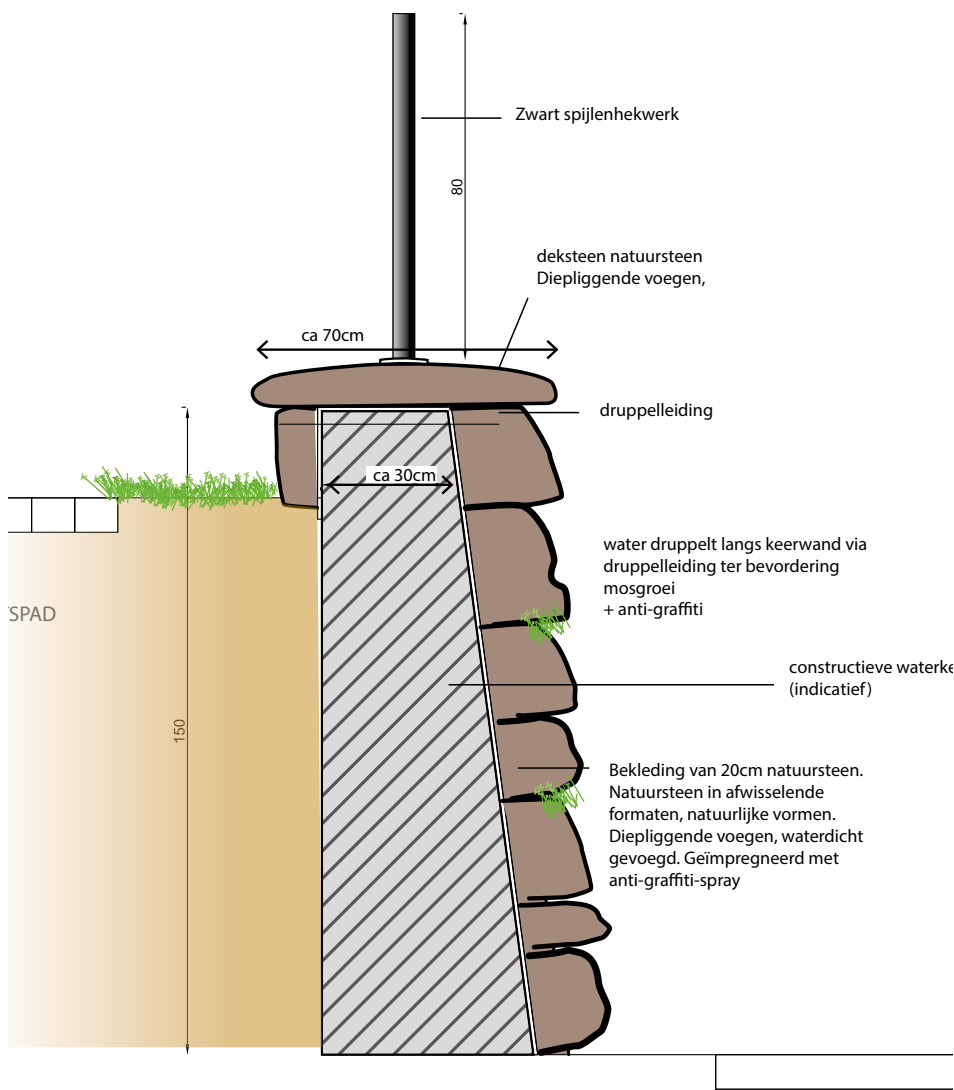
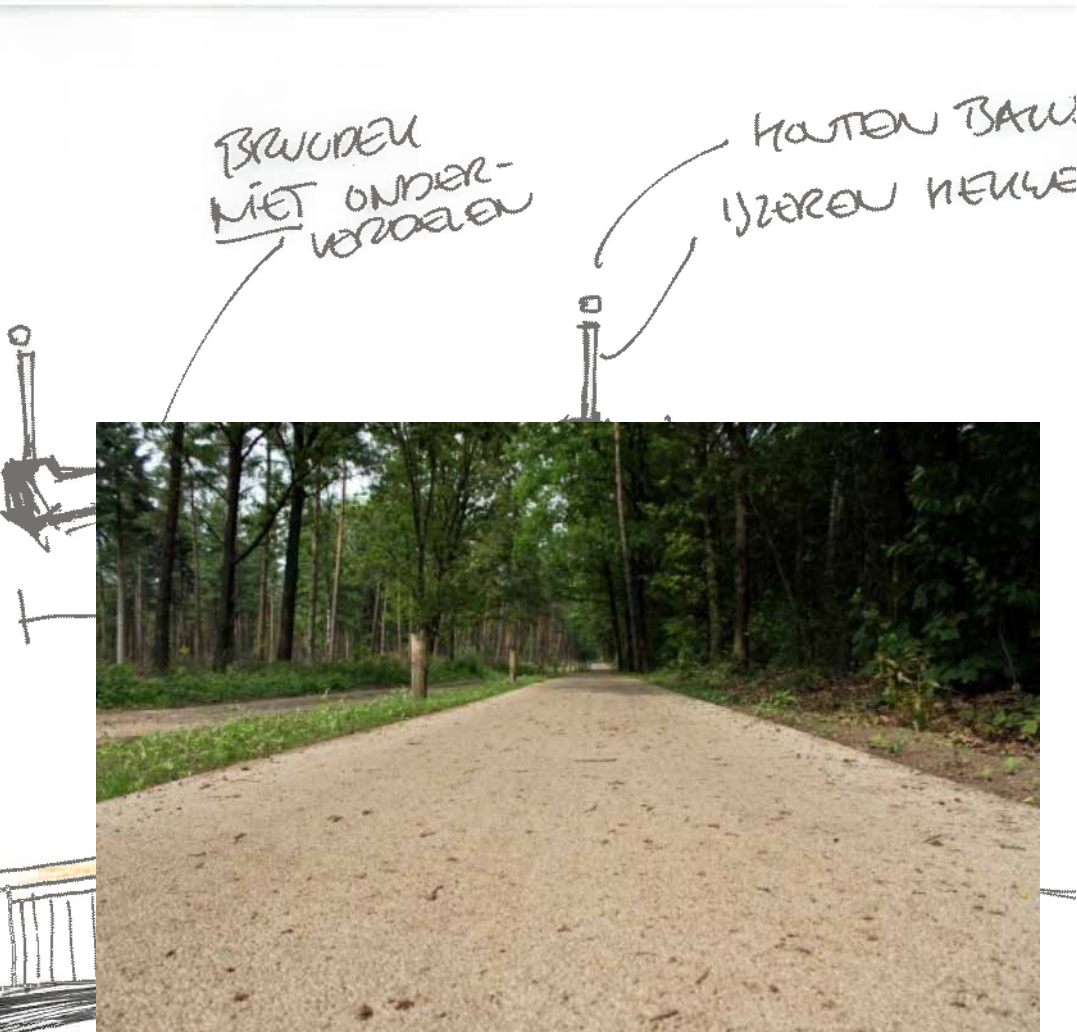
BEELDKWALITEIT FIETSBRUG:
DETAILLERING



BEELDKWALITEIT FIETSBRUG: DETAILLERING



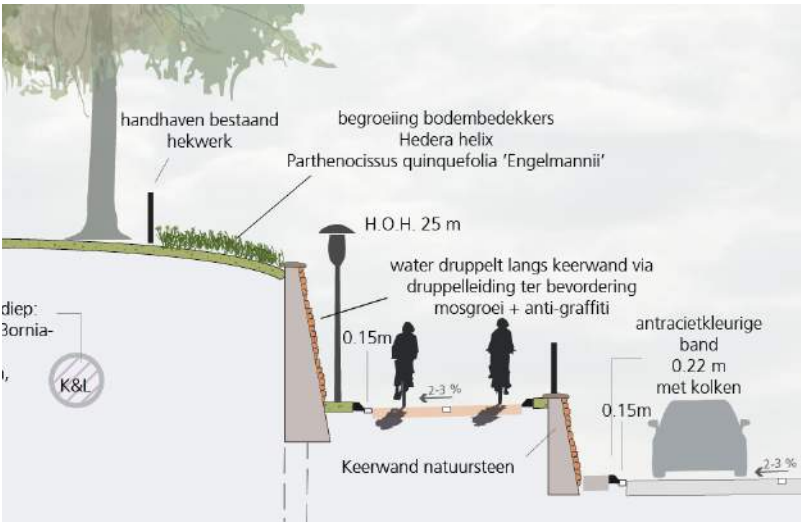
MATERIALISERING RANDEN EN PADEN

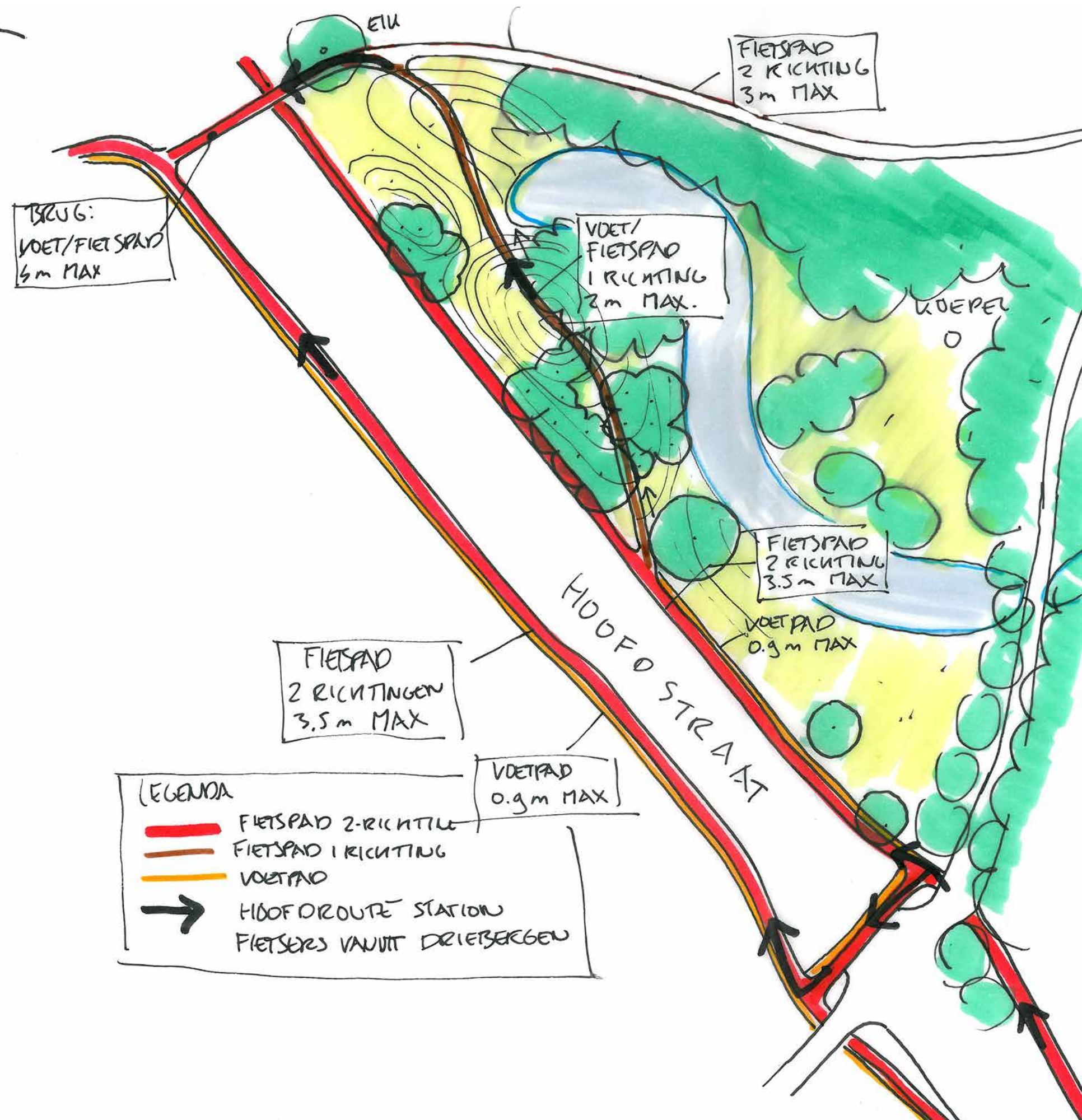


Principedetail keerwand langs Hoofdstraat



Keerwanden langs Hoofdstraat/Driebergseweg/Reehorst: GeoPietra, P56 Valdostano, GC Hellgrau





FIETS/VOETPAD OPTIE A

Voorstel ontsluiting:

- eenrichtings fietspad/voetpad aftakking door park richting brug over bestaand "halfverhard" pad
- ongelijkvloerse kruising fietsverkeer Driebergen-station via brug
- fiets/voetpad 2m breed, materiaal gasfalt (water & luchtdoorlatend asfalt), kleur grijs
- fietspad volgt grotendeels bestaande halfverharde voetpad
- fietspad volgt reliëf heuvel (dit betekent steiler dan standaard norm hellingen fietspaden)
- 2 x 2-richtings fietspad langs Hoofdstraat
- gelijkvloerse kruising fietsverkeer Driebergen- station (kruising met VRI bij De Reehorst)

+ Voordelen:

- doorstroming fietsers vanuit Driebegen naar het stationsgebied groot door breed fietspad en ongelijkvloerse kruising
- veiligheid ongelijkvloerse kruising
- keuzemogelijkheid fietsers: 'wachten' of 'doorrijden met helling'
- fietsen over heuvel versterkt beleving Lustwarande
- doorstroming voetgangers/fietsers groot door ongelijkvloerse kruising
- reguleren van bestaande voetgangersroute voorkomt schade/slijtage door 'sluiproute' fietser/voetgangers

- Nadelen:

- ingreep in park groter door 2 meter breed pad (met name boomtechnisch)
- gedeeld voet/fietspad over heuvel



Referentie voet/fietspad over heuvel in landschapstijl (Rijstenborgh plantsoen, Deventer)

VOORSTEL OPTIE A
Geprojecteerd op luchtfoto en GBKN, boommeting gemeente en boommeting Copijn

NB: route pad is indicatief, deze zal geoptimaliseerd moeten worden in de palnuitwerking in het veld: afstand tot bomen, glooiende lijnvoering in stijl met landschapsstijl.

OPTIE OVER DE BESTAANDE PADEN

Onderzocht is de route over de bestaande paden in het park te laten leiden . Dit leidt tot lang omrijden en de verwachting is dat dit in werkelijkheid niet zal gebeuren. Op deze wijze zullen alsnog nieuwe, ongewenste paden ontstaan in het park. Deze optie is om deze reden niet haalbaar en nader uitgewerkt.

HUDIGE SITUATIE



Huidig voetpad, 90 cm breed langs Beerschoten



Huidig fietspad langs Beerschoten: in de projectsituatie is er geen ruimte voor een voet/fietspad op 'maaiveld' niveau



HUDIGE SITUATIE



1 Huidig voetpad over heuvel Beerschoten, vanuit Driebergen

>>



2 Huidig voetpad over heuvel Beerschoten, vanuit Driebergen

>>



3 Huidig voetpad Beerschoten met zicht op spoor vanaf de heuveltop

>>



4 Huidig voetpad over heuvel Beerschoten, vanuit Driebergen richting stationsgebied

>>



5 Huidig voetpad over heuvel Beerschoten, aflopend naar stationsgebied

>>



6 Huidig voetpad over heuvel Beerschoten, aansluitend op Hoofdstraat

>>

Indicatie verloop ontsluiting optie A



Ontsluiting Fietspad Landgoed Beerschoten-Willinkshof

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceelsgenoot
Optie A Fiets/Voetpad	?	0	+	0	+	0	-	-	-	+/-	0	+/-
Optie B Voet/Fietspad	?	0	+	0	+	0	+/-	+/-	+/-	+	0	+

+ Wenselijke oplossing +/- Acceptabel - Ongewenste oplossing 0 n.v.t.

INFORMEEL VOET/FIETSPAD OPTIE B

- Voorstel ontsluiting:
- informeel fiets/voetpad aftakking door park richting brug
 - ongelijkvloerse kruising fietsverkeer Driebergen-station via brug
 - fiets/voetpad 0,90 m breed, materiaal gasfalt (water & luchtdoorlatend asfalt) of halfverharding, kleur grijs
 - voetpad volgt grotendeels bestaande halfverharde voetpad
 - voetpad volgt reliëf heuvel
 - 2 x 2-richtings fietspad langs Hoofdstraat
 - gelijkvloerse kruising fietsverkeer Driebergen- station (kruising met VRI bij De Reehorst)

- + Voordelen:
- kleine ingreep in park (smal voetpad over heuvel beuken)
 - reguleren van bestaande voetgangersroute voorkomt schade/slijtage door 'sluiproute' fietser/voetgangers
 - doorstroming voetgangers/fietsers groot door informele ongelijkvloerse kruising
 - veiligheid ongelijkvloerse kruising
 - keuzemogelijkheid fietsers: 'wachten' of 'doorrijden met helling'
 - fietsen over heuvel versterkt beleving Lustwarande
 - reguleren van bestaande voetgangersroute voorkomt schade/slijtage door 'sluiproute' fietser/voetgangers

- Nadelen:
- voet/fietspad smaller vanuit Driebergen richting station met minder capaciteit fietsers
 - ingreep in park minimaal door 90 centimeter breed pad (met name boomtechnisch)



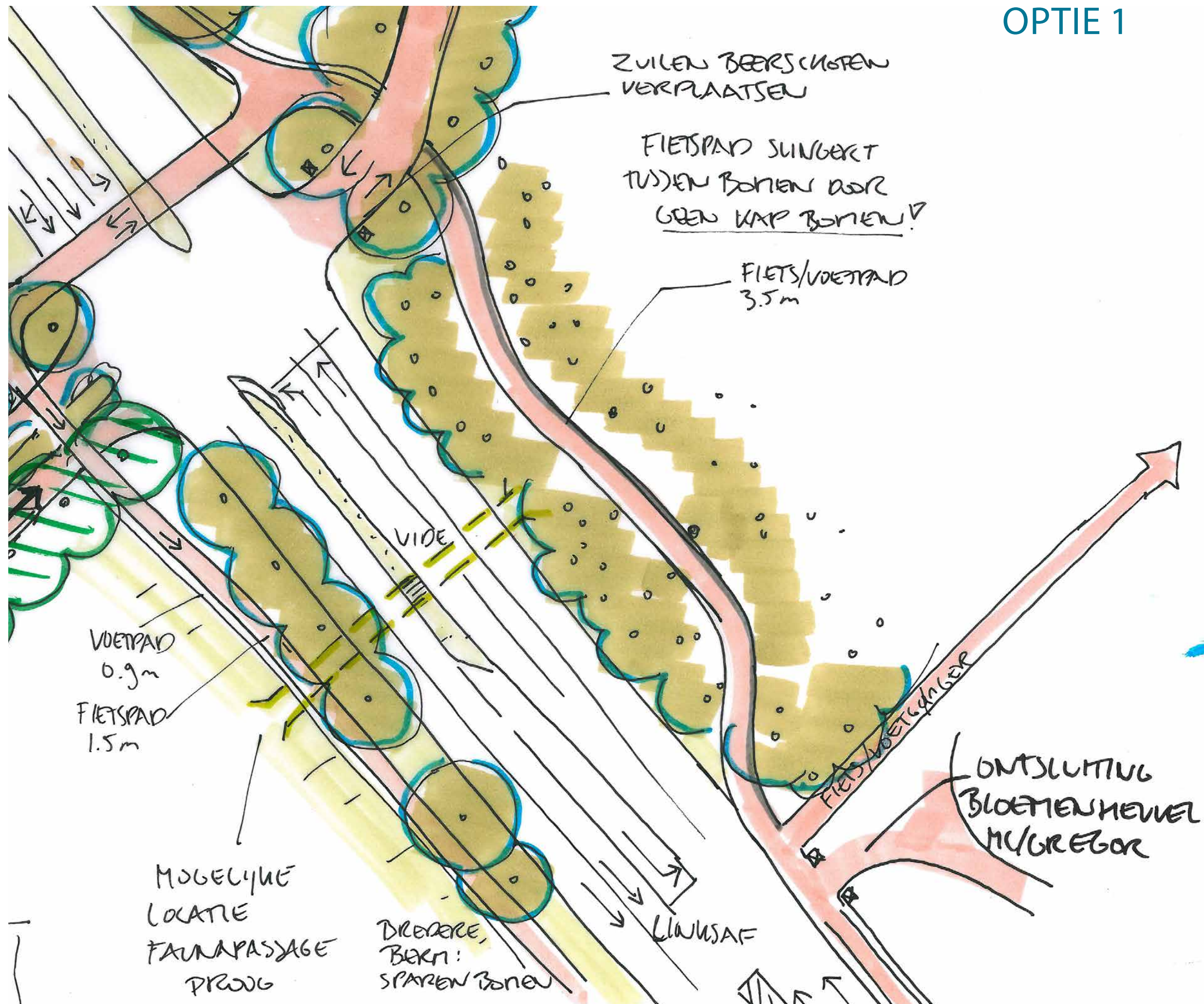
Referentie smal fiets/voetpad, links asfalt, rechts zandpad





4. UITWERKING OPTIES ONTSLUITING

OPTIE 1



BEERSCHOTEN-W/ BLOEMENHEUVEL OPTIE 1

Voorstel ontsluiting:

- Handhaven locatie huidige ingang voor auto- en langzaam verkeer Beerschoten Willinkshof
- Handhaven locatie huidige ingang voor auto- en langzaam verkeer Bloemenheuvel
- Toevoegen linksaf-voorsorteerstrook in Hoofdstraat ter hoogte van McGregor
- Rechtsaf vanaf Hoofdstraat vanuit doorgaande strook

Voorstel fietspad:

- Fietspaden buigen uit ter plaatse van toegang Beerschoten ten behoeve van voldoende opstelruimte voor VRI voor zowel fiets als autoverkeer
- Fiets/voetpad (3,5m) zijde Beerschoten slingert tussen bestaande bomen door

+ Voordelen:

- maximaal behoud bomen
- vrijliggend fietspad maakt barriere als faunapassage minder groot
- handhaven entree Bloemenheuvel is helder (o.a.functioneel, cultuurhistorisch)
- scheiding fiets naar station en autoverkeer naar Bloemenheuvel door handhaven bestaande entree

- Nadelen:

- extra kruising voor entree Bloemenheuvel, zonder VRI in Hoofdstraat is verkeersonveilig en beperkt doorstroming op Hoofdstraat
- functionele toegang tot Bloemenheuvel zonder VRI leidt tot lange wachttijd voor in- en uitrijden door 2x2 profiel en fietspad oostzijde Hoofdstraat.
- rechtsafslaand autoverkeer naar Bloemenheuvel hindert fietsverkeer richt station
- een ingreep in het bosje
- fietspad ligt iets verder van de weg af (sociale veiligheid). Overigens kun je wel goed onder de bomen door kijken

SAMENHANG MET KRUISING BEERSCHOTEN/ DE REEHORST/HOOFDSTRAAT 26

De oplossing voor de ontsluiting van Bloemenheuvel heeft een sterke relatie met de samenhang met kruising beerschoten/de reehorst/Hoofdstraat 26. Deze kruising wordt uitgevoerd met een VRI (Verkeers Regel Installatie).

Uitgangspunten voor het ontwerp van deze kruising zijn:

- zijde Hertenkamp: zoveel mogelijk handhaven 'heuvel' Hertenkamp. Monumentale heuvel met 'treeclump' en rhododendrongroepen
- Inrit Beerschoten verbreden bij ingang tot 5/6m
- Zuilen toegang Beerschoten Willinkshof handhaven en opschuiven, aan weerszijden pad.

Bestaande toegangspaden De Reehorst/Hertenkamp/Hoofdstraat 26 handhaven.
- Laanstructuur toevoegen door beuken te planten langs toegang Hoofdstraat 26

Varianten voor deze kruising met toegang naar De Reehorst/Hertenkamp/Hoofdstraat 26 (westzijde Hoofdstraat) zijn opgenomen in het rapport Ontsluiting en randen De Reehorst.



Fietspad slingert tussen bestaande bomen door



Door hoge bomen voldoende transparantie en zicht vanaf Hoofdstraat



bestaande toegang Reehorst zuidzijde kijkend richting Hoofdstraat

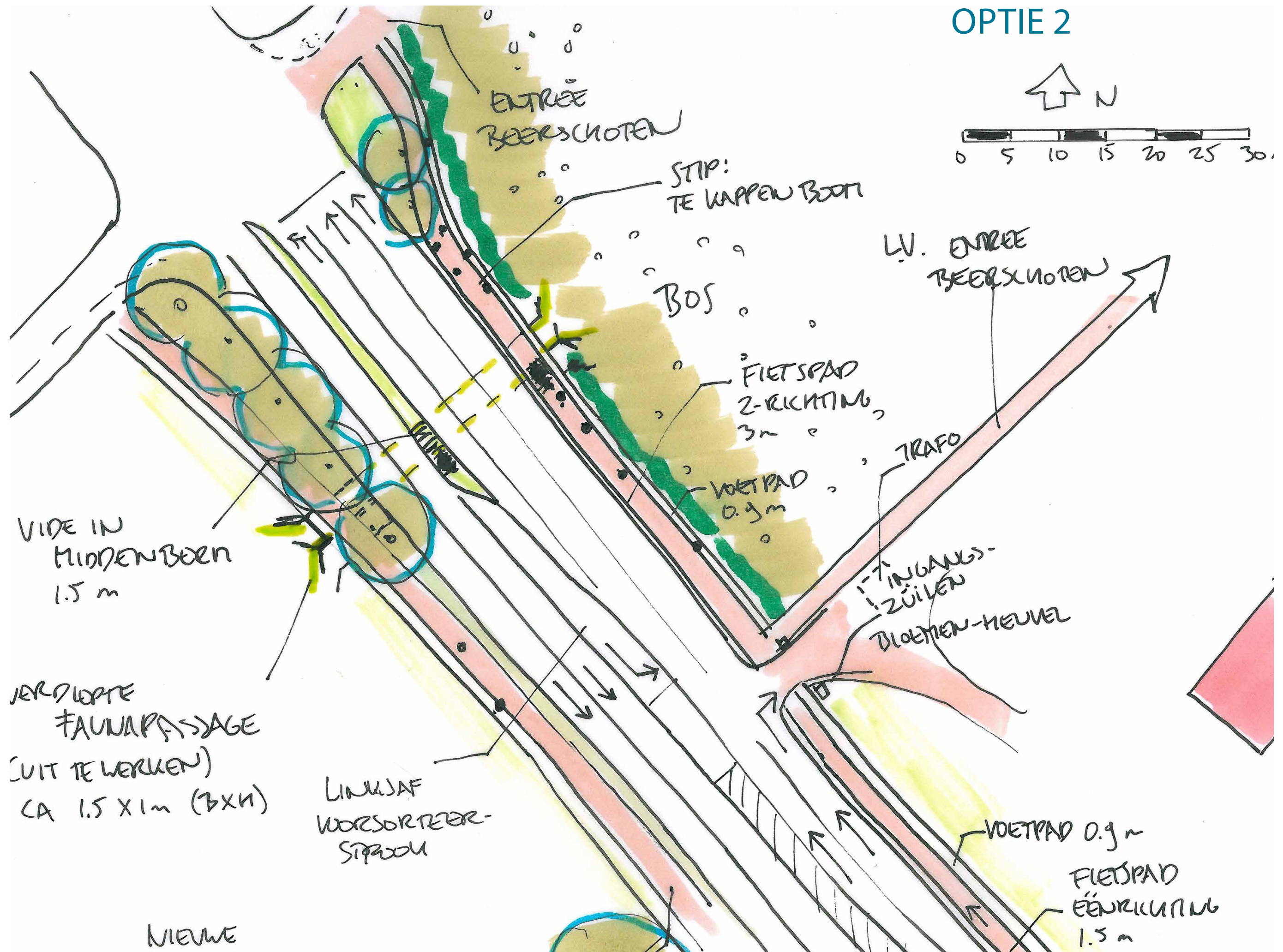


bestaande toegang Beerschoten kijkend richting Hoofdstraat en toegang perceel Hoofdstraat 26



In de rand van het bosje is een natuurlijke open strook

OPTIE 2



BEERSCHOTEN- WILLINKSHOF/ BLOEMENHEUVEL OPTIE 2

Voorstel ontsluiting:

- Handhaven locatie huidige ingang voor auto- en langzaam verkeer Beerschoten Willinkshof
- Handhaven locatie huidige ingang voor auto- en langzaam verkeer Bloemenheuvel
- Toevoegen linksaf-voorsorteerstrook in Hoofdstraat ter hoogte van McGregor
- Rechtsaf vanaf Hoofdstraat vanuit doorgaande strook

Voorstel fietspad:

- Fietspaden buigen uit ter plaatse van toegang Beerschoten ten behoeve van voldoende opstelruimte voor VRI voor zowel fiets als autoverkeer

- Fiets/voetpad (3,5m) zijde Beerschoten gebundeld met rijbanen Hoofdstraat



Voordelen:

- geen doorsnijding in bosje
- handhaven entree Bloemenheuvel is helder (o.a.functioneel, cultuurhistorisch)
- doorlopend fietspad heldere routing
- ontmenging fiets naar station en autoverkeer naar Bloemenheuvel



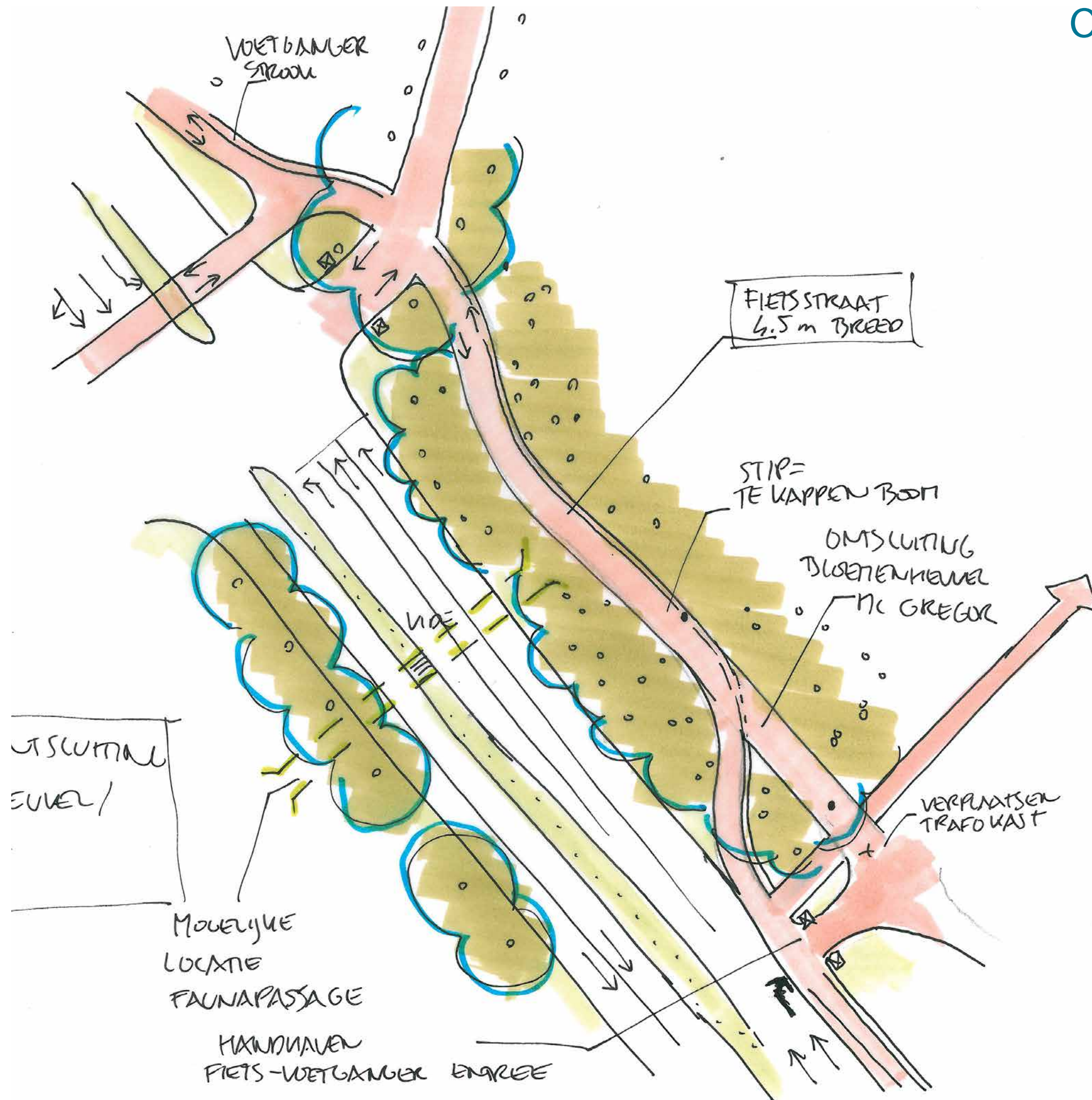
Nadelen:

- extra kruising, zonder VRI in Hoofdstraat is verkeersonveilig en beperkt doorstroming op Hoofdstraat
- functionele toegang tot Bloemenheuvel zonder VRI leidt tot lange wachttijd voor in- en uitrijden door 2x2 profiel en fietspad oostzijde Hoofdstraat.
- rechtsafslaand autoverkeer naar Bloemenheuvel hindert fietsverkeer richt station
- grote aantasting** van de rand van het bosje. Grote en oude eiken moeten hiervoor gekapt worden.
- Barrierewerking voor faunapassage groter door gebundelde infrastructuur.



Huidige situatie. In optie 2 moet de voorste rij eiken gekapt worden om ruimte te maken voor het fietspad.

OPTIE 3



BEERSCHOTEN- WILLINKSHOF/ BLOEMENHEUVEL OPTIE 3

Voorstel ontsluiting:

- Handhaven locatie huidige ingang voor auto- en langzaam verkeer Beerschoten Willinkshof
- Handhaven huidige ingang voor langzaam verkeer Bloemenheuvel
- Bloemenheuvel krijgt 'zij-ingang' via fietsstraat
- Fietsstraat zijde Beerschoten slingert tussen bestaande bomen door
- Fietsstraat heeft aansluiting met fietspad vanuit Driebergen
- Doorlopende middenberm, geen linksafslaande beweging mogelijk vanaf Hoofdstraat richting Bloemenheuvel met uitzondering van incidenteel zwaar expeditieverkeer via doorsteek
- Rechtsaf vanaf Hoofdstraat alleen ten behoeve van incidenteel zwaar expeditieverkeer
- Ontsluiting Bloemenheuvel via fietsstraat (4,5 m) via kruising Beerschoten/Reehorst

Voorstel fietspad:

- Fietspaden buigen uit ter plaatse van toegang Beerschoten ten behoeve van voldoende opstelruimte voor VRI voor zowel fiets als autoverkeer
- Fietsstraat (4,5m) zijde Beerschoten slingert tussen bestaande bomen door
- Fietsstraat heeft aansluiting met doorgaand fietspad
- Bloemenheuvel krijgt 'zij-ingang' naar fietsstraat

+ Voordelen:

- verkeersveilige aansluiting met VRI op Hoofdstraat die doorstroming op Hoofdstraat garandeert
- geen extra kruising in de Hoofdstraat
- bestaande entree blijft ruimtelijk/cultuurhistorisch intact met entree-zuilen en functioneel voor langzaam verkeer
- minimale aantasting bos
- barrierewerking Hoofdstraat fauna kleiner

- Nadelen:

- menging fiets-autoverkeer op fietsstraat minder veilig
 - breed fietspad voor fiets en auto (meer verharding)
 - entree McGregor minder logisch voor bezoekers, "omrijden" bezoekers en dagelijkse gebruikers.
 - ingreep in het bos noodzakelijk met behoud van meer bomen
 - fietsstraat ligt iets verder van de weg af (sociale-veiligheid).
- Overigens kun je wel goed onder de bomen door kijken
- verplaatsing trafo/onderstation-kast Stedin noodzakelijk

CONCLUSIE

Ontsluiting Landgoed Beerschoten-Willinkshof, Bloemenheuvel

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceeleigenaren
Optie 1 Huidige entree	?	-	+/-	-	+/-	0	+/-	+	+	+/-	?	+
Optie 2 Bundeling auto/fiets en huidige entree	?	-	+/-	-	+	0	-	+/-	-	-	?	+/-
Optie 3 Fietsstraat en entree noordwestzijde	+/-	+/-	+	+	+/-	0	+/-	-	+	+	?	+/-

+	Wenselijke oplossing	+/-	Acceptabel	-	Ongewenste oplossing	0	n.v.t.
---	----------------------	-----	------------	---	----------------------	---	--------

Toelichting

Optie 1: Huidige entree

Optie 2: Bundeling auto/fiets in combinatie met huidige entree

Optie 3: Entree via fietsstraat aan noordwestzijde (trafohuis mogelijk te verplaatsen/K&L kosten)

In alle opties blijft voor incidenteel expeditieverkeer een toegang via de Hoofdstraat gehandhaafd.

DEF. ONTSLUITING

De nummers en beschrijvingen corresponderen met de paragraaf perceelontsluitingen in "Toelichting" BP

23. Hertenkamp

De toegang vanaf de Hoofdstraat voor voetgangers tot het wandelpad rond het Hertenkamp verschuift door de verbreding tot 2x2 rijstroken en fietspaden in westelijke richting.

24. Hoofdstraat 19: Beerschoten-Willinkshof

De toegang voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) vanaf het station en de Stationsweg over de Hoofdstraat wordt circa 20 meter naar het zuidoosten verschoven en loopt via een voet/fietsbrug over de verlaagd aangelegde Hoofdstraat.

25. Beerschoten-Willinkshof

Voor voetgangers en fietsers vanuit zuidelijke richting wordt een informeel éénrichting voet/fietspad aangelegd door Beerschoten-Willinkshof over een bestaand half-verhard pad. Dit sluit aan op de voet/fietsbrug over de Hoofdstraat. Hiervoor is op basis van de

cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie en een plan opgesteld.

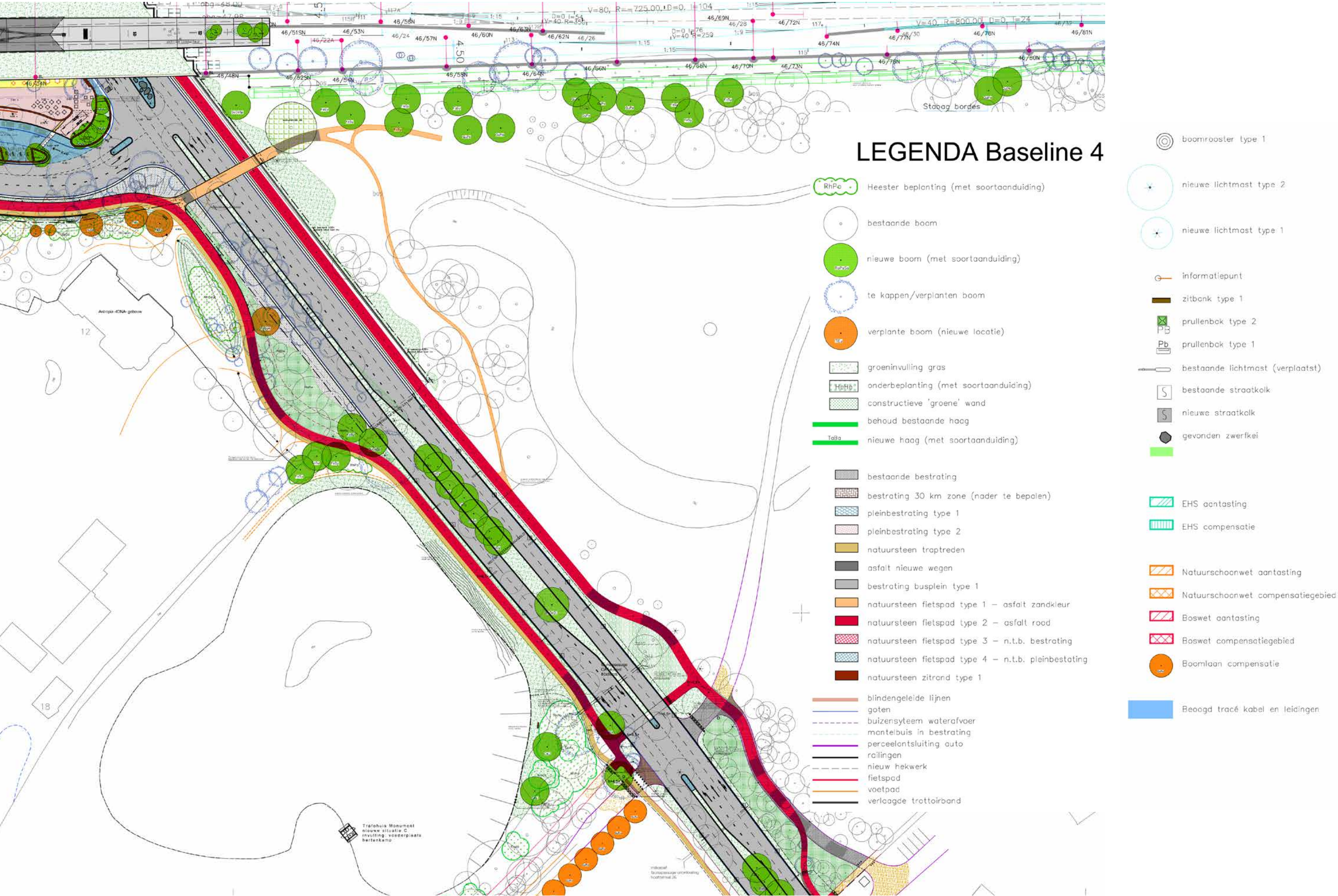
26. Hoofdstraat 21: Beerschoten Willinkshof

De erftoegang blijft intact voor alle verkeer vanaf de Hoofdstraat en zal door de verbreding tot 2x2 rijstroken, verbreding van fietspaden en uitbreiding van de kruising circa 1 meter verschuiven in oostelijke richting. De toegangsweg met aansluitende fietspaden op het landgoed is uitgewerkt in een herinrichtingsvisie met behoud van bestaande bomen en entreezuilen op basis van de cultuurhistorische verkenning.

29. Hoofdstraat 23, 23a, 25: Bloemenheuvel / McGregor

De erftoegang voor verkeer vanaf de Hoofdstraat vervalt door de verbreding tot 2x2 rijstroken en de verbreding van de fietspaden. De toegang verschuift naar de kruising in noordelijke richting en wordt met een ontsluitingsweg, die tussen de bomen doorslingert, ontsloten. De ontsluiting wordt als fietsstraat uitgevoerd (fietsers hebben prioriteit boven overig verkeer). Voor de nieuwe situatie is op basis van de cultuurhistorische verkenning en bomeninventarisatie een herinrichtingsplan opgesteld met behoud van bestaande bomen en entreezuilen.

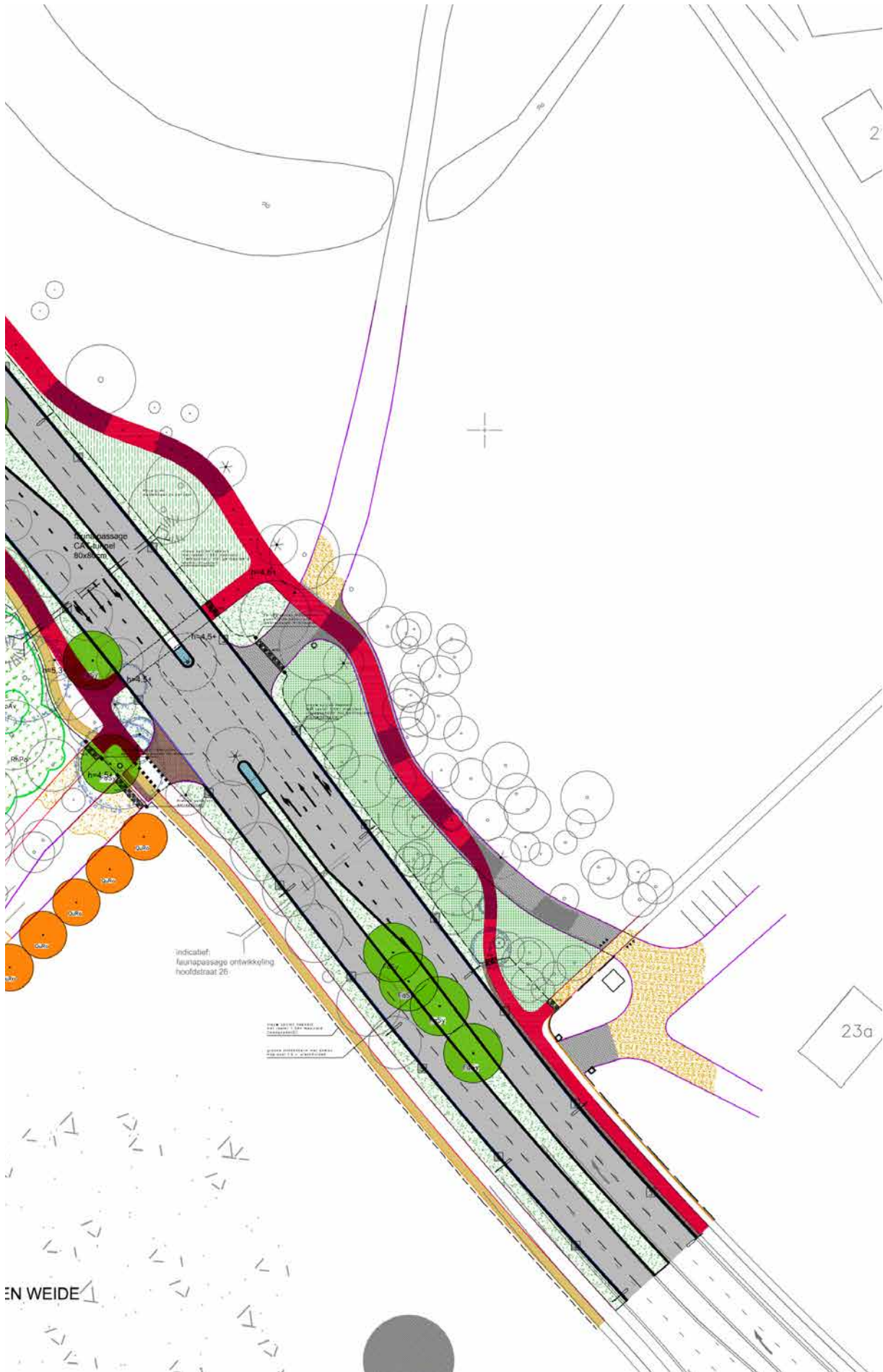
OVERZICHT ONTSLUITINGEN HOOFDSTRAAT A12-SPOOR



BEERSCHOTEN-WILLINKSHOF



BLOEMENHEUVEL







5. INPASSING RANDEN EN FAUNAPSSAGE

RANDEN

De rand van Beerschoten-Willinkshof langs de Hoofdstraat wordt volledig behouden, met daarin de monumentale groep beuken en de monumentale eik bij het station. De randen worden landschappelijk ingepast, door taluds van natuursteen en/of versterkte vegetatie. Het informele voet-fietspad wordt door het park over de heuvel geleid over het bestaande halfverharde voetpad. Het voet-fietspad krijgt hierbij een smal profiel en materialisering die past bij het karakter van het monumentale park Beerschoten. De hekpijlers bij het station en tegenover de Reehorst worden 1 tot 2 meter naar het oosten verplaatst. De noordelijke rand van Beerschoten wordt aangetast door de spoorverbreding. Voor het herstel van deze rand wordt een beplantingsontwerp gemaakt.

Voor het herstel van deze rand is een beplantingsontwerp gemaakt, waar het parkbos wordt hersteld met wintereiken en beuken.

Aan de oostzijde van de Hertenkamp wordt door de verbreding van de Hoofdstraat een strook van circa 15 meter aangetast. Voor het herstel van deze rand is een inrichtingsplan en beplantingsontwerp gemaakt, met specifieke aandacht voor het bijzondere reliëf, het hekwerk en de rhododendrongroepen op de hoeken. Het fietspad oostzijde Hoofdstraat slingert tussen bestaande bomen door. Hierdoor kunnen vrijwel alle bomen van Beerschoten-Willinkshof langs de oostzijde van de Hoofdstraat behouden blijven. Op plaatsen waar de middenberm voldoende breed is worden boomgroepen aangeplant.

‘PARKWAY’ HOOFDSTRAAT

De Hertenkamp hoort bij landgoed Beerschoten-Willinkshof, ze vormen een onlosmakelijke visuele eenheid. De overtuin van Bloemenheuvel vormt eveneens een visuele eenheid met het huis Bloemenheuvel.

De Hoofdstraat krijgt daarom hier het profiel van een ‘parkway’. Een brede groene middenberm, en fiets/voetpaden die tussen de oude bomen doorslingeren. Op plaatsen waar de middenberm voldoende breed is worden kleine boomgroepen aangeplant.

FIETSPADEN & PARKPADEN

Fietspaden in de omringende landgoederen dienen zich te voegen naar de sfeer en materialisering van die landgoederen. De standaard, rode kleur en markering, kunnen langs de hoofdrijbaan gebruikt worden. In de landgoederen moet het fietspad aansluiten op de omgeving. Vanwege de vele oude boomopstanden is de standaardbreedte maximaal 3 meter, met uitzondering voor locaties waar de intensief fietsverkeer kan optreden.



Grindpave, geel zandkleurig asfalt (DuraVermeer), Vondelpark Amsterdam



Referentie middenberm met crocussen: parkbeleving!



Referentie groene bermen met zorgvuldig groenbeheer verminderd barriewerking voor kleine fauna



Referentie gecombineerd fiets-wandelpad in 19e eeuwse park: Deventer, Rijstborghplantsoen. Bord: Voetgangers, fietsers toegestaan. Geen rood asfalt of verkeerstechnische markeringen



Referentie parkway: groene (midden) bermen zijn essentieel voor beleving wegebruiker en verminderd barriewerking voor kleine fauna

BEELDKWALITEIT BEPLANTING AANHELING RANDEN LANDGOEDEREN

BEGROEIDE GRONDKERENDE CONSTRUCTIE

In tegenstelling tot een harde keerwand is het beeld een zacht, begroeid talud. Het talud is weelderig begroeid met verschillende soorten bodembedekkers/klimplanten, en is volledig groen. Het talud voegt zich naar de plaatselijke situatie en gaat vloeiend om bomen heen. De hellinghoek varieert al naar de plaatselijke situatie.

Materiaal- en soortkeuze:

Citeko Uniblock ecologische grondkerende constructie.

Begroeiing:

- Hedera helix 80%
- Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii' 20%

Specifieke eisen:

De planten worden individueel gemengd. De parthenocissus zal tussen en over de Hedera heengroeien.

De grond in de zakken is van goede kwaliteit om beplanting te laten groeien. De klimplanten worden in of tussen de zakken geplant, en hangen omlaag. Binnen de waterdichte bak, waar er geen contact is met het grondwater, moet er een robuust irrigatiesysteem aangebracht zijn dat ervoor zorgt dat de volledige wand voldoende water krijgt, zodat beplanting zich optimaal kan ontwikkelen.

RHODODENDRONGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende rhododendrons, passend in de landschapstijl. Rhododendrongroepen worden gebruikt groene eilanden te maken, om randen af te schermen of bij vijvers om oneindigheid te suggereren. De groepen kunnen tot 4m hoog worden.

Soortkeuze:

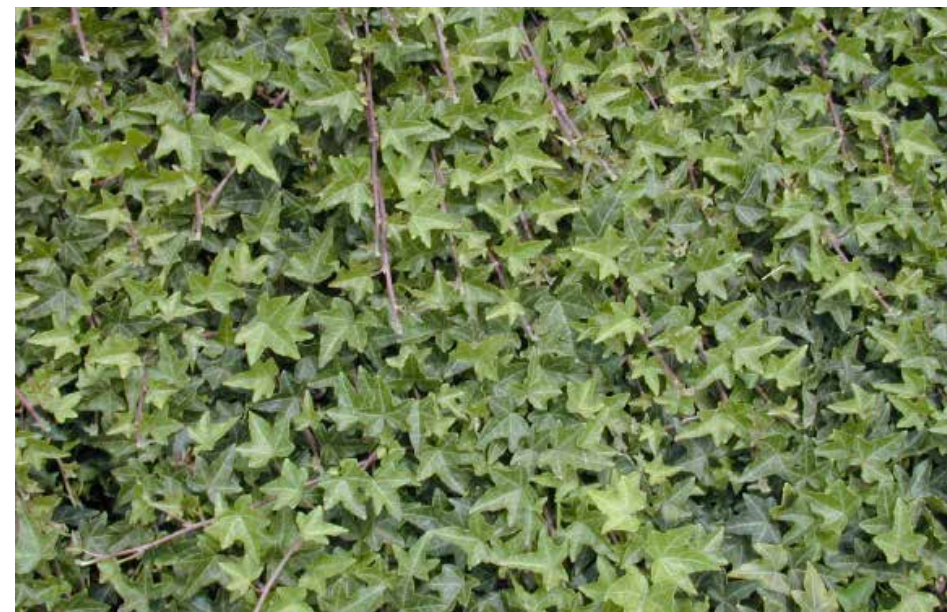
- Rhododendron ponticum
- Rhododendron 'Catawbiense Grandiflorum'

Specifieke eisen:

De groeiplaats moet optimaal voorbereid worden met turf. Na aanplant moet de bodem afgedekt worden met een dikke laag mulch. De hoogte



Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii'



Hedera helix



Taxus baccata



Hydrangea paniculata



Rhododendron ponticum



Rand van hoge rhododendrons (De Breul huidige situatie)



Allium ursinum



Anemone nemorosa



Galanthus nivalis



Lamiastrum galeobdolon



Dryopteris filix-mas

HEESTERGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende heesters, op de overgang van bos naar open ruimte. Heesters staan in compacte samenhangende groepen, met enige tussenafstand tussen de ene en de andere soort (bijvoorbeeld tussen Taxus en hulst)

Soortkeuze:

- Taxus baccata
- Ilex aquifolium
- Hydrangea paniculata 'Limelight'

Specifieke eisen:

Taxus die vrijkomt uit het gebied moet verplant worden naar de nieuwe locaties. Bij ontbreken van grote taxusstruiken, grote maten terugplanten.

ONDERBEPLANTING BOSRANDEN LANDGOEDEREN

Een tapijt van bodembedekkers, varens en bollen. Soorten die horen bij de stinzenflora die op een landgoed hoort. De beplanting moet losjes gespreid in grote groepen aangeplant worden.

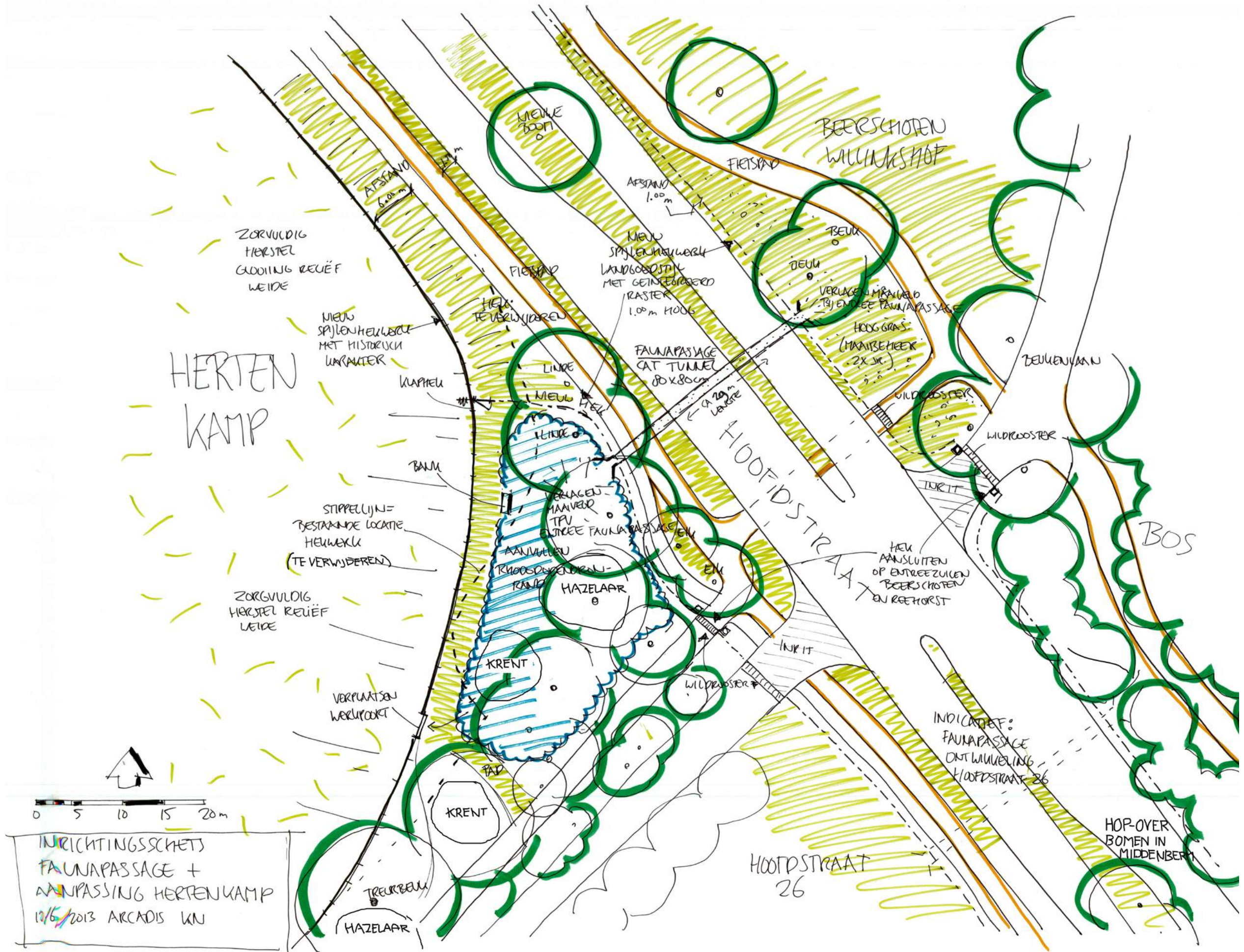
Soortkeuze:

Bodembedekkers

- Hedera helix
- Glechoma hederacea
- Lamiastrum galeobdolon
- Dryopteris filix-mas

Bollen en knollen

- Galanthus nivalis
- Allium ursinum
- Anemone nemorosa
- Hyacinthoides hispanica



FAUNAPASSAGE HOOFD- STRAAT

Voor de faunapassage wordt een Comfort Animal Transport tunnel toegepast (CAT-tunnel). De vrije doorgang bedraagt 80x80cm, zodat zowel amfibien, reptielen, kleine zoogdieren en dassen gebruik kunnen maken. Het ontwerp bevat lichtdoorlatend beton met warmte regulerende platen. Om de nadelen van de open stalen roosters en dekplaten te omzeilen, is een afdekkende betonplaat ontwikkeld dat licht doorlaat. Ter plaatse van de aangelegde tunnel worden tunnelementen gebruikt. De optische vezels vangen licht op onder een hoek van 60 graden waardoor licht wordt doorgegeven naar de tunnel. De betonnen platen zijn voorzien van een ruw oppervlak om de stroefheid te garanderen. Om het klimaat in de tunnel te stabiliseren zijn warmteregulerende platen aangebracht, zodat de temperatuur niet te hoog maar ook zeker niet te laag wordt. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van zogenaamde PCM platen (Phase Change Materials) van het merk Thermusol® welke warmte opslaat in zoutkristallen voor geprogrammeerd hergebruik. Bij opname van warmte gaan deze materialen over van een vaste- naar een vloeibare vorm en omgekeerd. Men voegt warmte toe, wat het smeltproces veroorzaakt. De opgenomen warmte komt vrij gedurende de tijd dat het smeltwater afkoelt en zich opnieuw een kristalachtige massa vormt. Oftewel, overdag nemen de smeltende kristallen warmte op die 's avonds of 's nachts weer kunnen worden afgegeven. Door te spelen met de juiste samenstelling van het PCM kan van tevoren worden bepaald bij welke temperatuur warmte wordt vastgehouden en bij welke temperatuur deze wordt afgestaan.

Ter plaatse van de ingang faunapassage westzijde Hoofdstraat dienen groepen vrucht- en nootdragende heesters aangeplant te worden (Krentenboom, hazelaar) als voedselplanten, en Rhododendrons voor beschutting. Aan de westzijde dient het gras extensief beheerd te worden zodat het hoge gras beschutting geeft. Door het maaiveld iets glooiend te verhogen (+30cm) wordt de ingang van de faunapassage vanaf het fietspad minder zichtbaar. De helling naar de ingang van de faunapassage dient flauw te zijn (1:3-1:4)



Locatie ingang faunapassage Hoofdstraat, zijde Beerschoten

UITWERKING FAUNARASTERS LANGS HOOFDSTRAAT

FAUNARASTERS

Laag raster (1,00m) geïntegreerd in ijzeren sierhekwerk, landgoedstijl. Doel is afscherming van de leefgebieden aan weerszijden van de Hoofdstraat om het kleinwild en amfibien en reptielen te geleiden naar de passage en om te voorkomen dat ze verkeersslachtoffer worden. Bestemd voor dassen, marterachtigen, konijnen en hazen

- zwart gecoat kleinwildgaas 25x50mm , verticale maas
- zwart gecoat amfibieëngaas 15x15mm

Uitvoeringseisen:

- Het gaas wordt 20 cm ingegraven
- Er mag geen plastic rand worden aangebracht!

HEKWERK HERTENKAMP

Vervangen bestaande hekwerk.

Nieuw zwart geveerd ijzeren sierhekwerk in historische stijl, 2m hoog.

Type Nieuwe Plantsoen, Deventer.

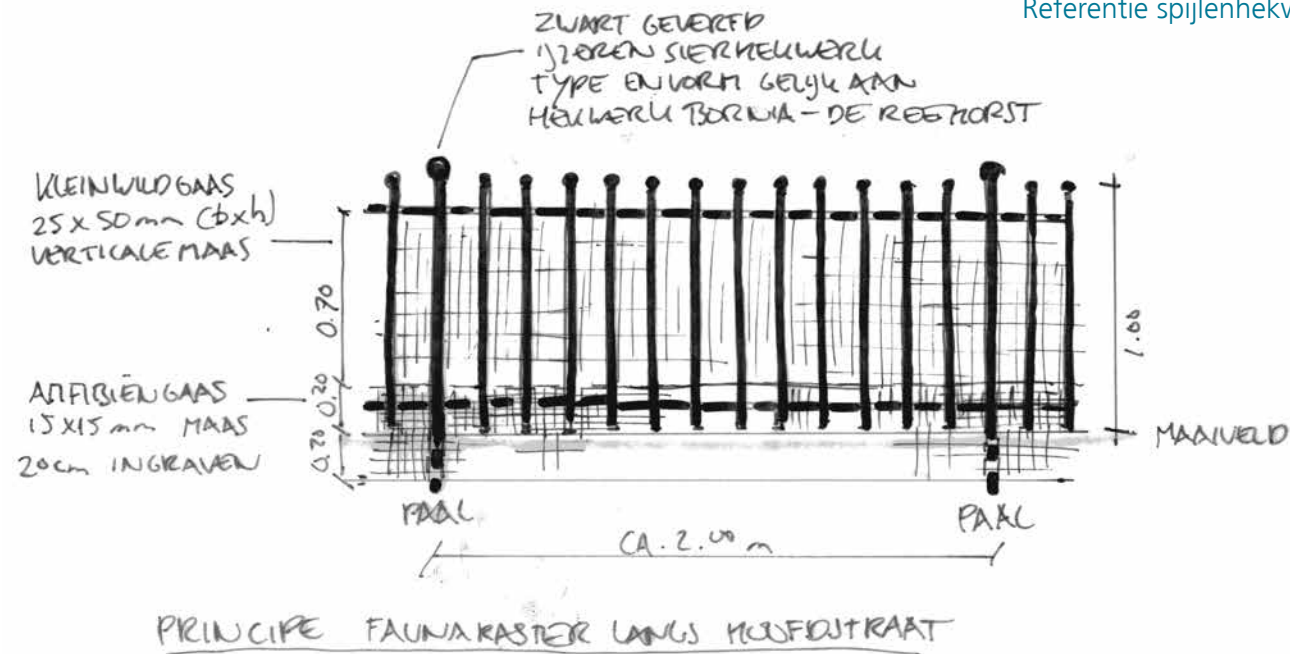
Onderste meter toevoegen gaas ter voorkoming vastraken geweiën herten.



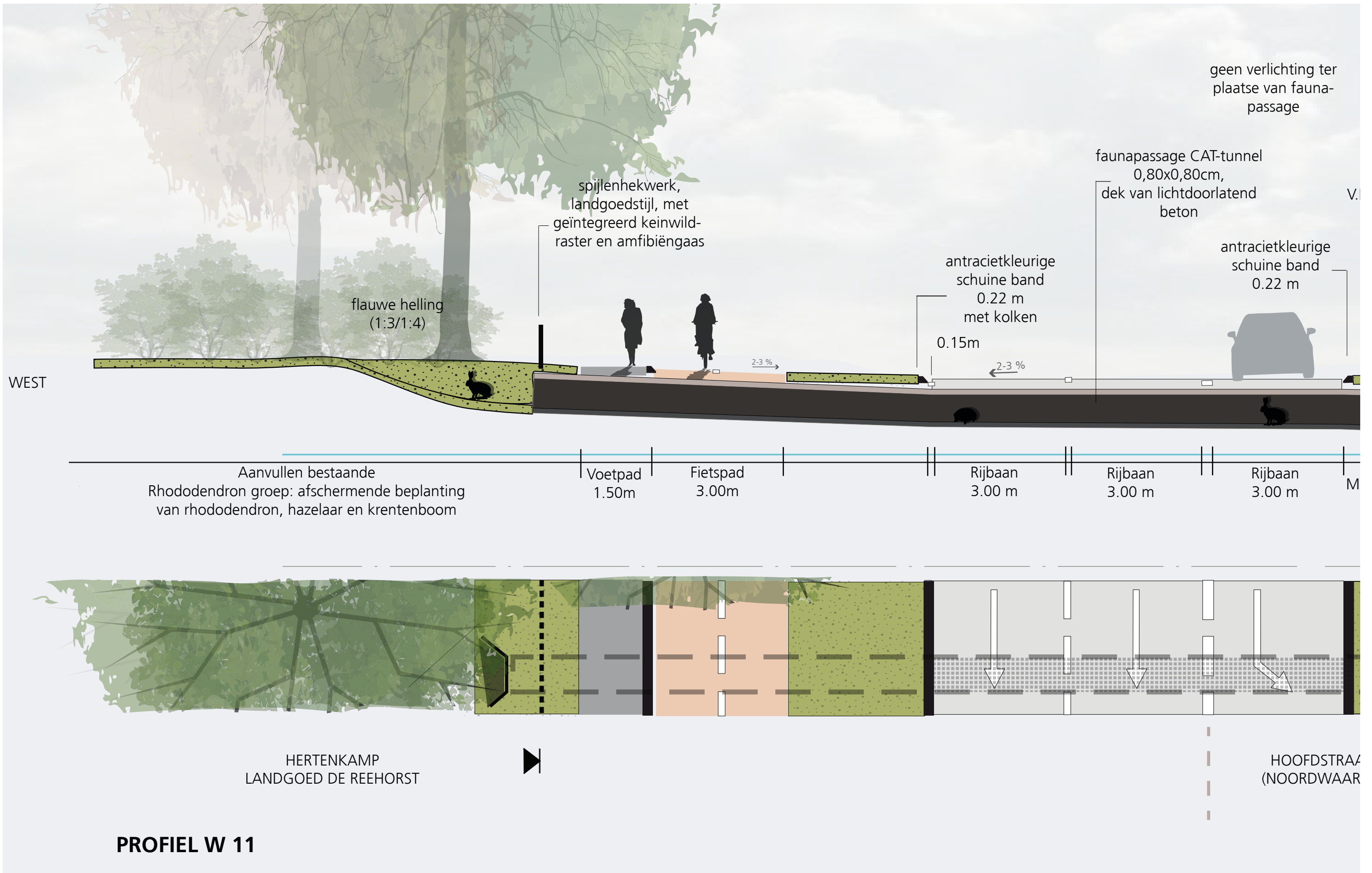
Referentie hekwerk langs Hoofdstraat



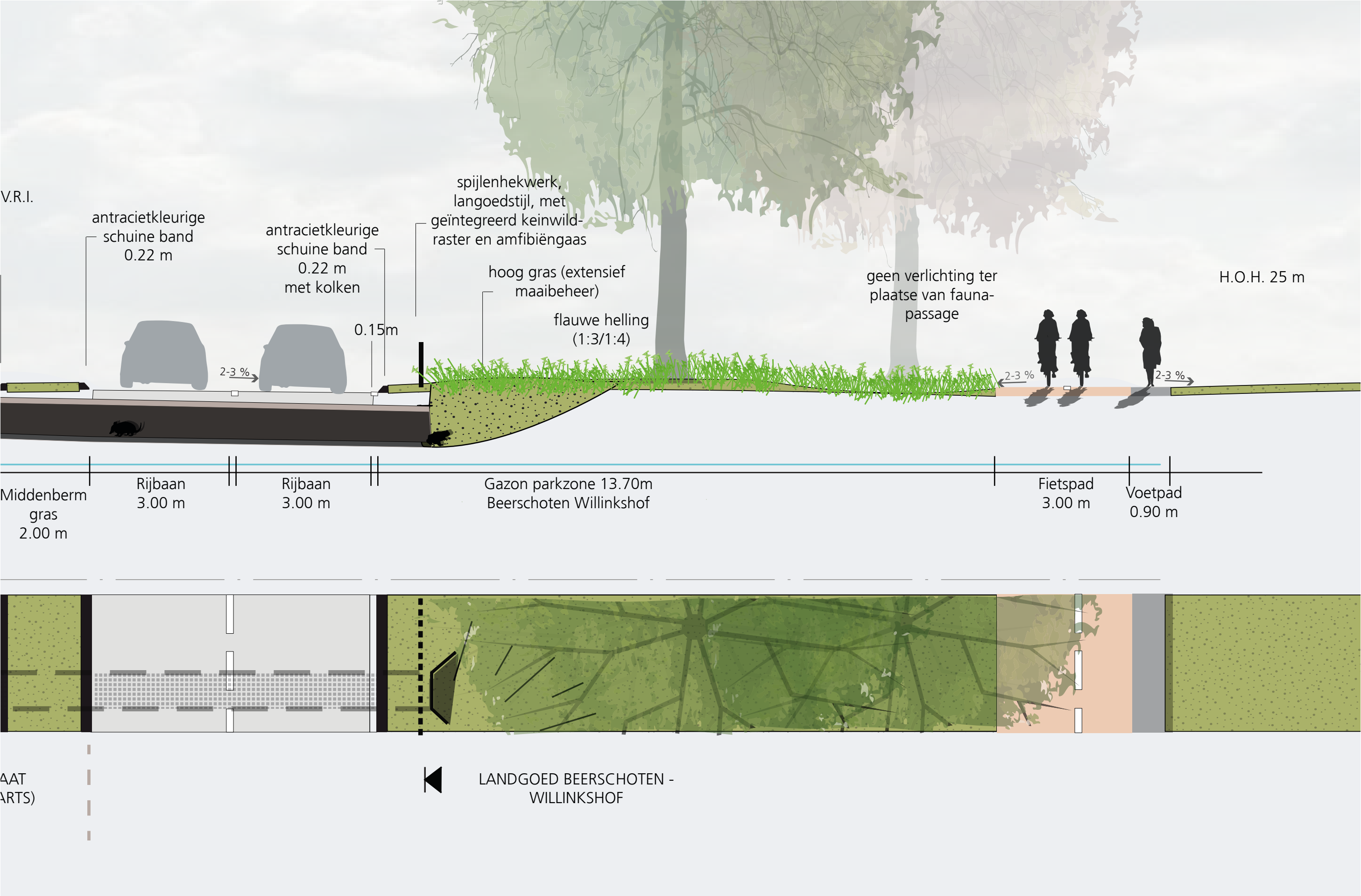
Referentie spijlenhekwerk Hertenkamp (Nieuwe Plantsoen Deventer)



Uitwerking faunaraster langs Hoofdstraat



UITWERKING FAUNAPASSAGE HOOFDSTRAAT

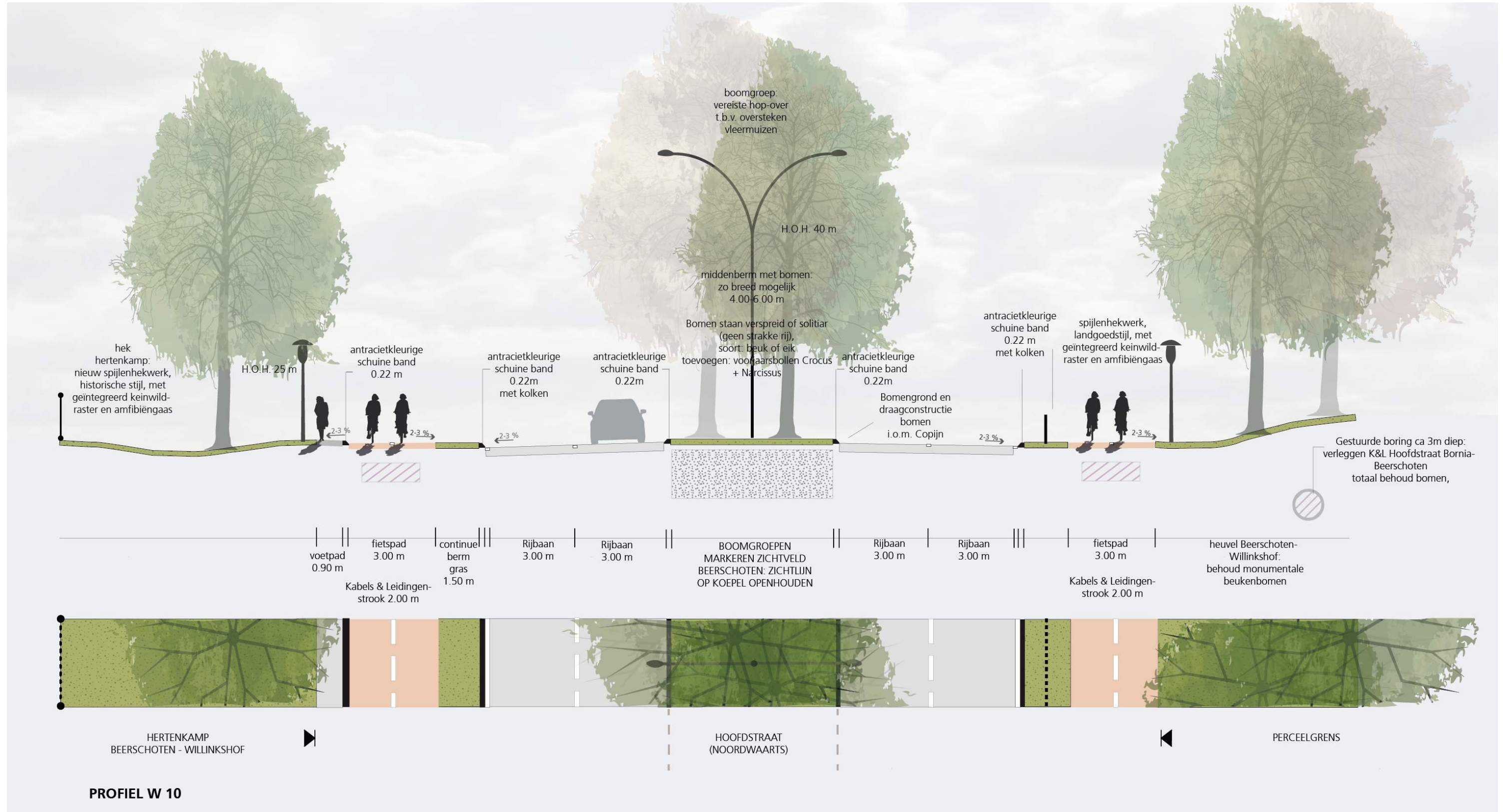


PRINCIPEDOORSNEDE HOP-OVER HOOFDSTRAAT

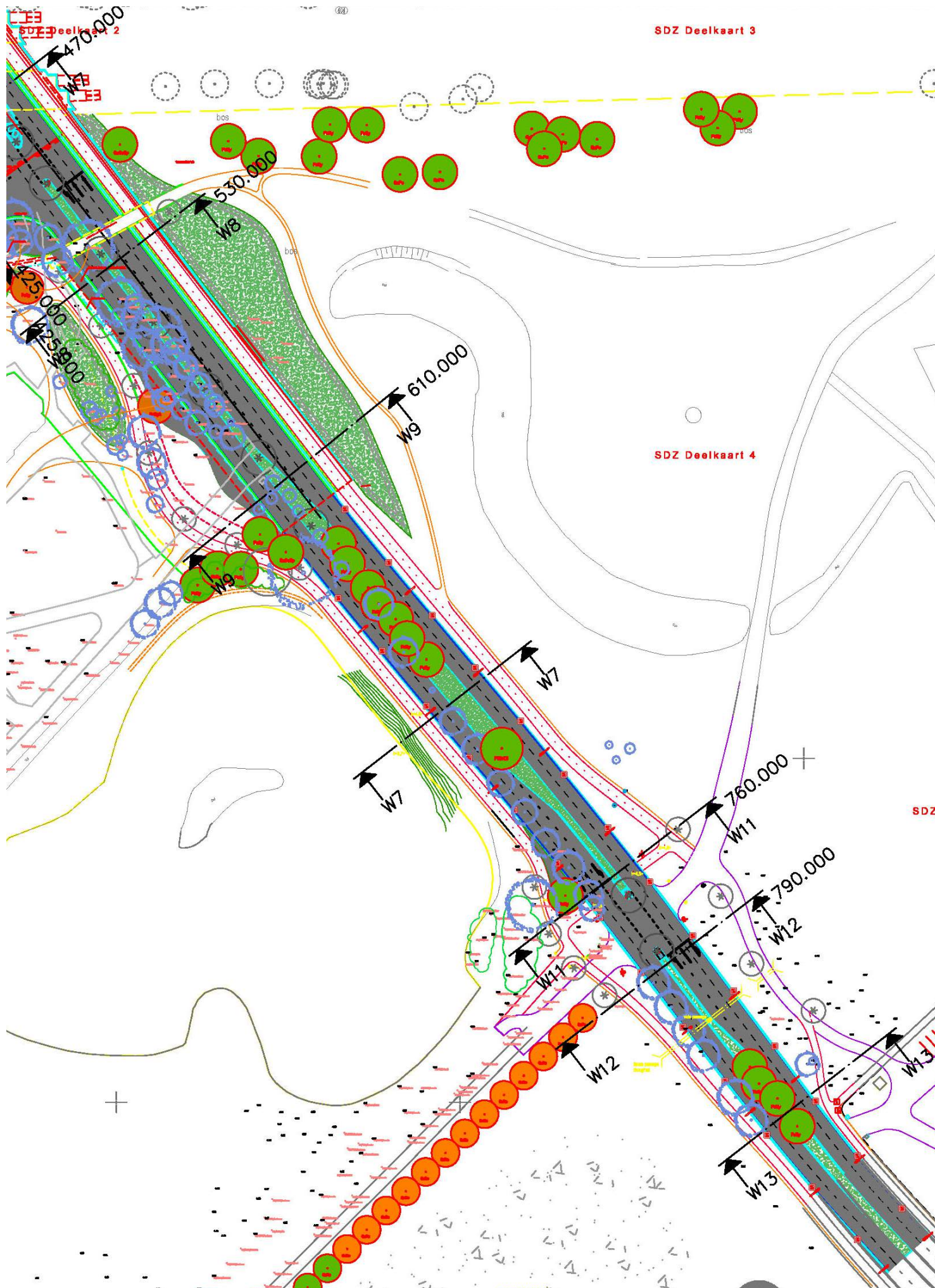
HOP-OVER

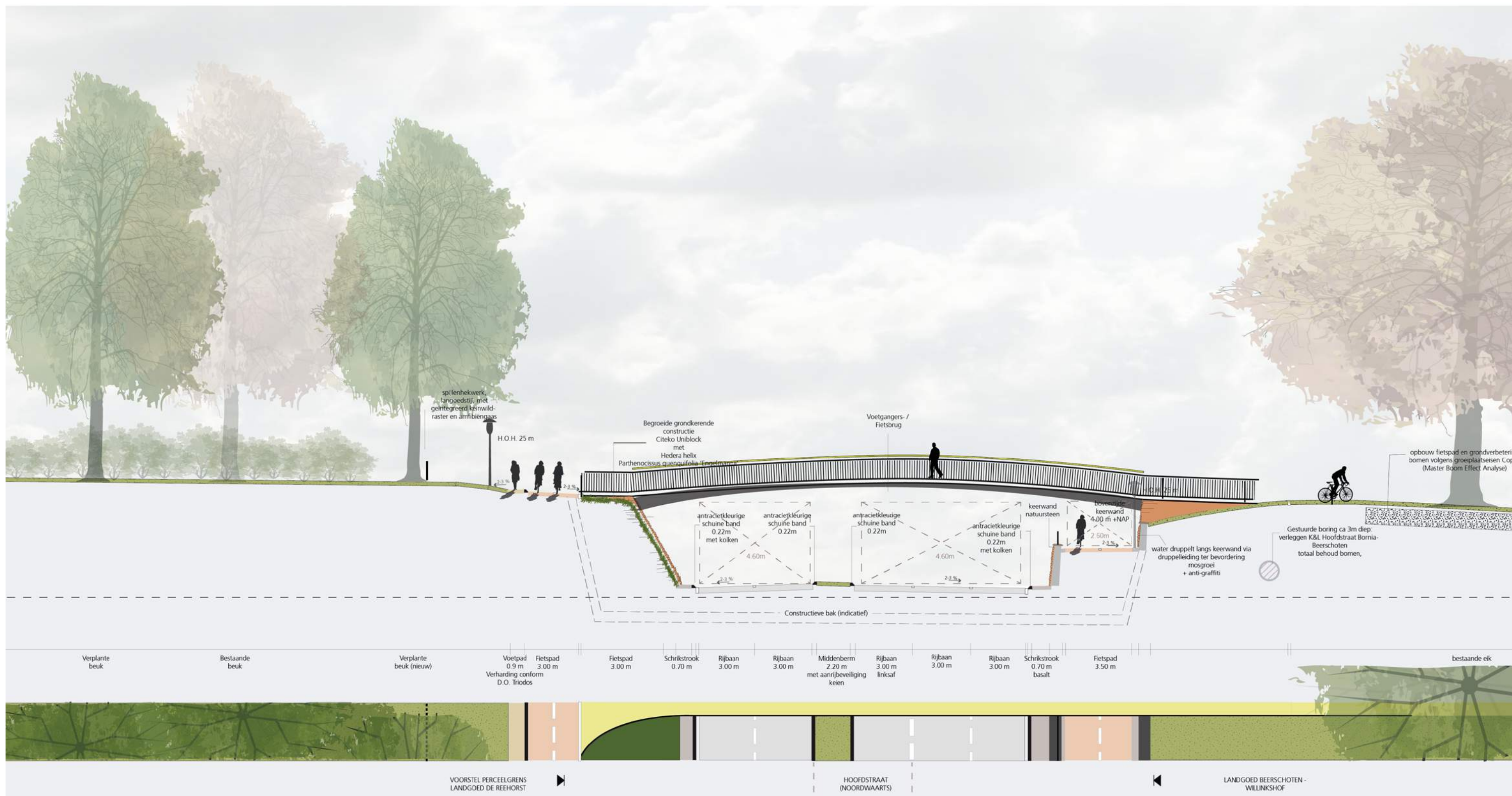
Er zijn twee HOP-overs: Hoofdstraat Hertenkamp en Hoofdstraat Beerschoten-Willinkshof, bestaande uit een brede groene middenberm met grote bomen. Deze bomen sluiten aan op de boomgroepen van Beerschoten Willinkshof (de beukenheuvel) en het bosje tussen Beerschoten en Bloemheuvel. De kronen vormen een passage voor vleermuizen en boommarters

(voor boommarker als er kroonaansluiting is met de bomen op Beerschoten en Reehorst). Tijdens de realisatiefase en eerste jaren na aanleg zal een aanvullende voorziening in de vorm van een touw tussen de bomen noodzakelijk zijn.



OVERZICHT LOCATIES PRINCIPEPROFIELEN W8-W13

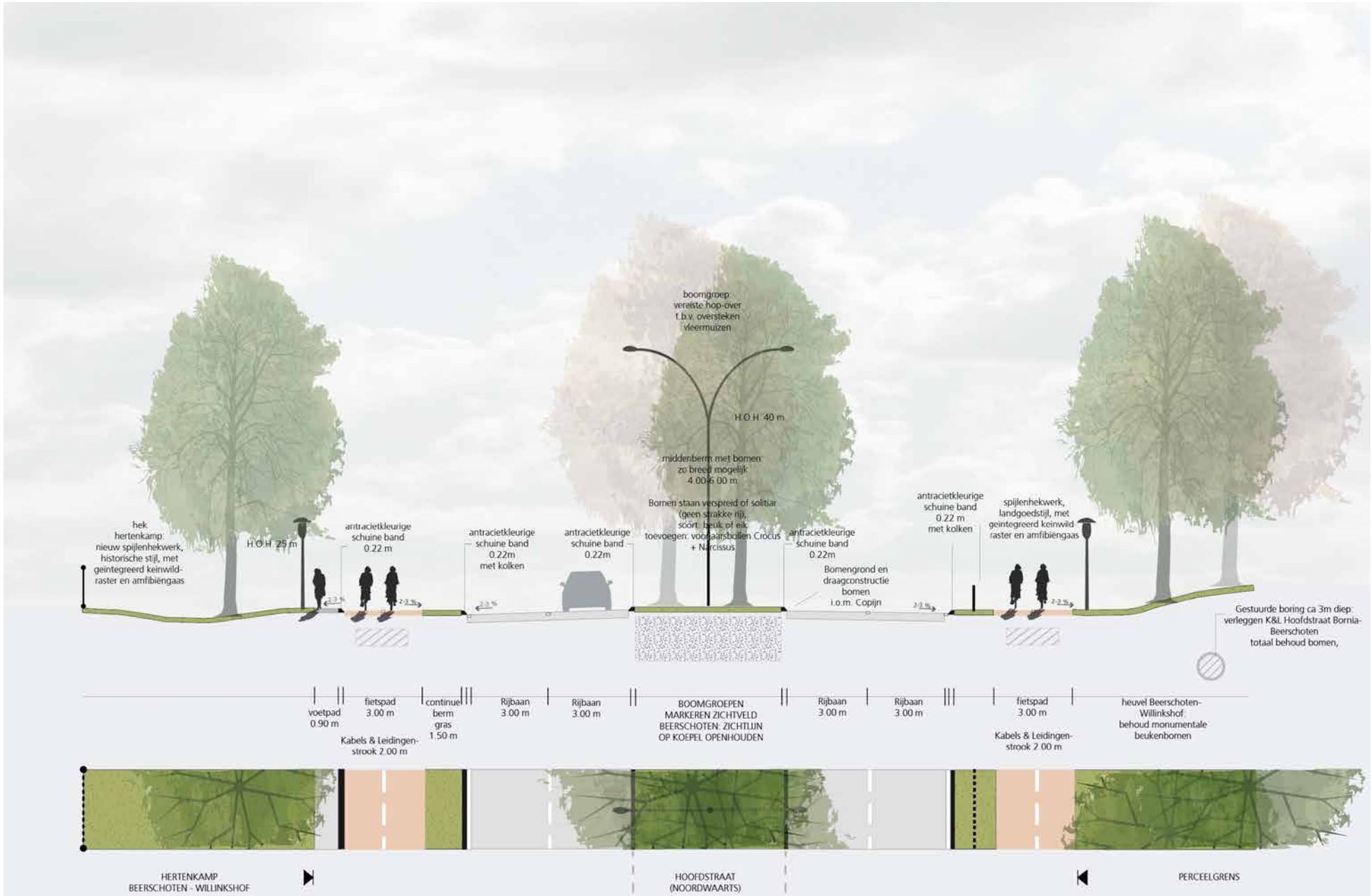




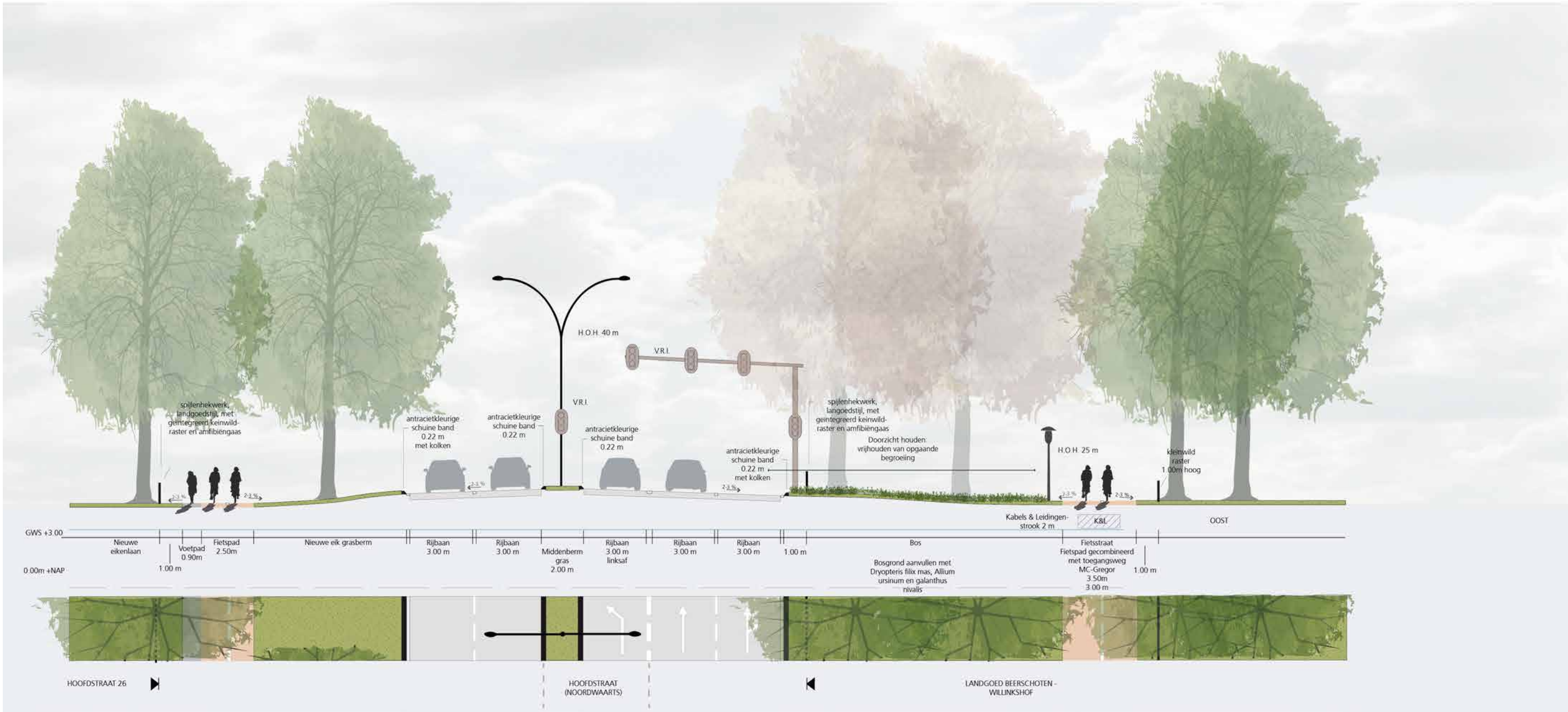
W8



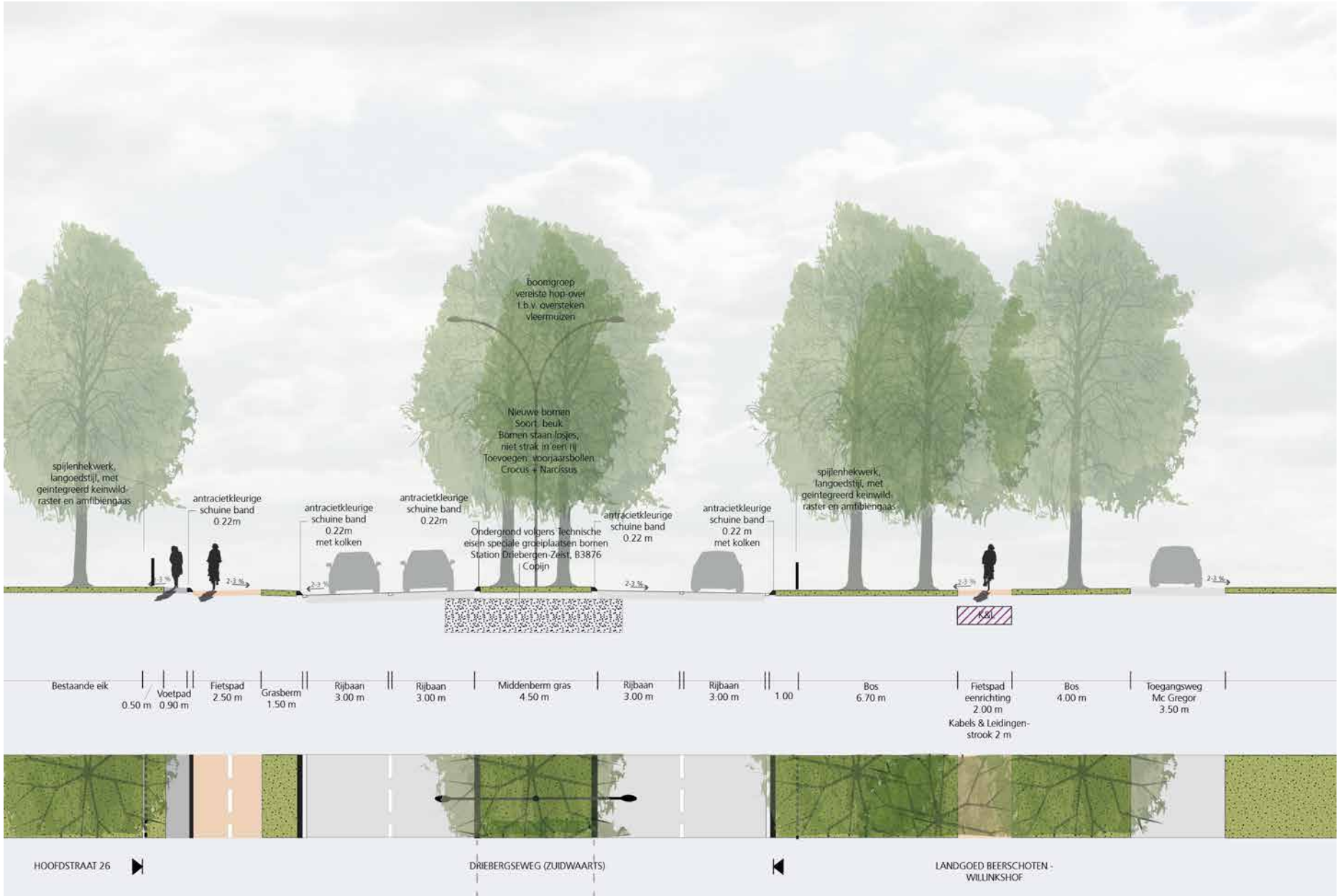
W9



W10



W12



W13

UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

BORNIA/HOOFDSTRAAT OOSTZIJDE

19 December 2013 10:45 AM



Ons kenmerk:
D01011.000421

Opdrachtgever:
PRORAIL

Bezoekadres:	Postadres:
Moreelsepark 2	Postbus 2038
3511 EP Utrecht	3500 GA Utrecht

Co-opdrachtgevers
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Provincie Utrecht
BRU

Opdrachtnemer:
ARCADIS NEDERLAND BV

Bezoekadres:	Postadres:
Piet Mondriaanlaan 26	Postbus 220
Amersfoort	3800 AE Amersfoort

Samenstelling team
Luc Veeger
Kees Neven
Remco vd Wal

Opgesteld door:
Kees Neven

Gecontroleerd door:
Luc Veeger

Vrijgegeven door:
Pim van de Kragt

Uitgave:
Versie 2.0

Datum:
19 December 2013 10:45 AM

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, daaronder begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van werk zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ARCADIS.



UITWERKING ONTSLUITING EN RANDEN AANGRENZENDE
LANDGOEDEREN STATION DRIEBERGEN-ZEIST

BORNIA/HOOFDSTRAAT OOSTZIJDE

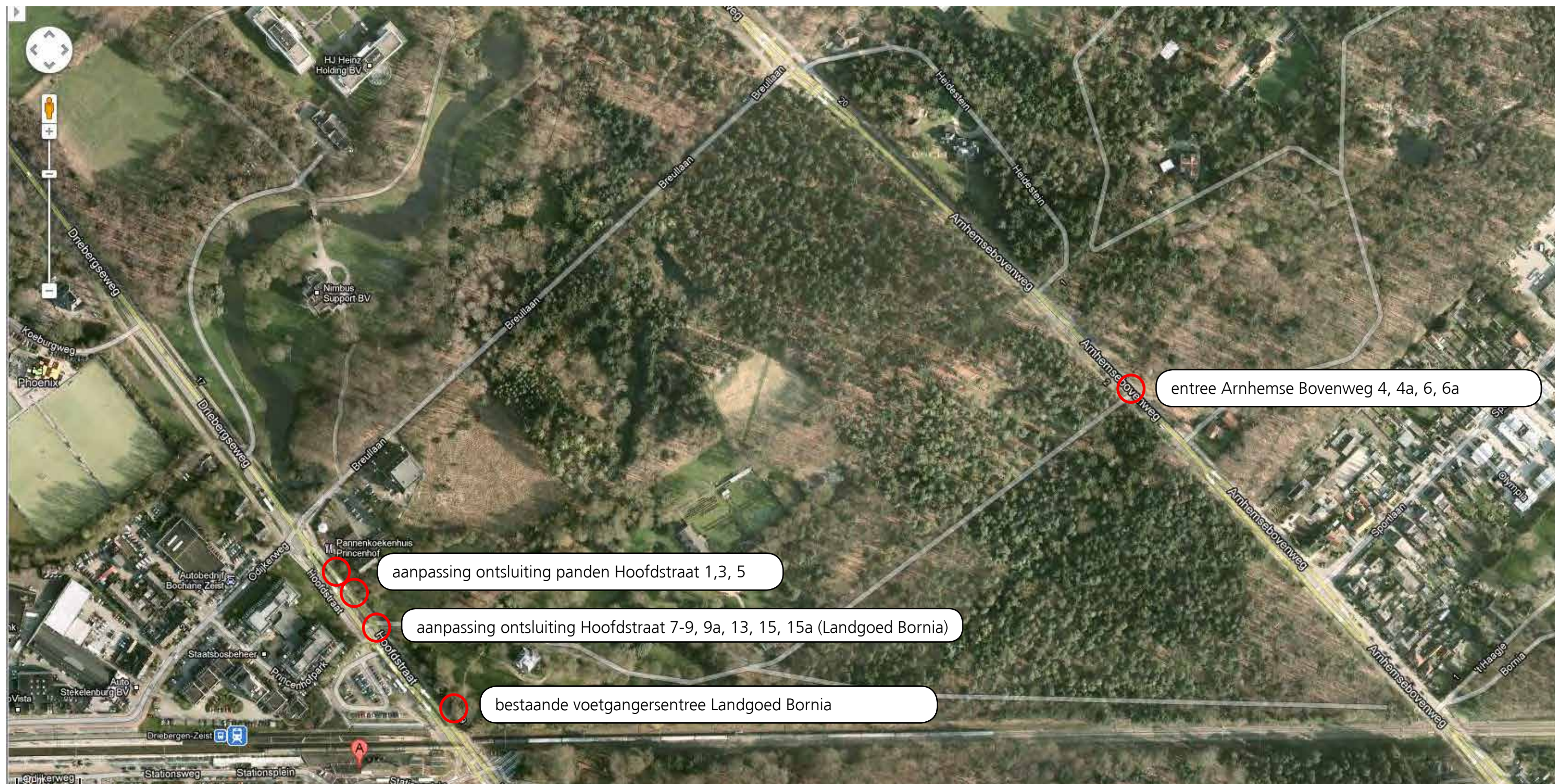
INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING & OPGAVE
2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED
3. ONTWIKKELINGSSCENARIO'S
4. UITWERKING OPTIES NIEUWE ONTSLUITING
5. UITWERKING HERSTEL RANDEN LANDGOED





1. INLEIDING & OPGAVE



INLEIDING

Bij het ontwerp van het Stationsgebied Driebergen Zeist (baseline 3) zijn uitgangspunten geformuleerd voor het behoud van het landgoed Bornia, Hoofdstraat 9 en de percelen Hoofdstraat 1,3 en 5.

Dit zijn:

- **maximaal ontzien zuidzijde landgoed aan spoor**
- **maximaal ontzien westzijde van het monumentale landgoed Bornia, door verbreding spoor naar zuidzijde en verbreding Hoofdstraat naar westzijde.**

Er zijn echter aanpassingen noodzakelijk voor de entrees, in verband met de verdiepte ligging van de Hoofdstraat.

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.

Tevens worden herstel- en beschermingsmaatregelen beschreven voor zowel de eindsituatie als tijdens de aanleg.

OPGAVE

Huidige situatie Hoofdstraat 9

- Auto/fiets/voetganger-ontsluiting perceel Hoofdstraat 9 via kastanjelaan op Hoofdstraat over fietspad (extensief gebruikt) en auto-ontsluiting Hoofdstraat 9 op Arnhemse Bovenweg (intensief gebruikt)
- Zowel links- als rechtsaf mogelijk op Hoofdstraat (door huidige gelijkvloerse overweg en 2 x 1 profiel functioneel)

Hoofdstraat 3-5

- Ontsluiting voor auto/fiets/voetganger percelen Hoofdstraat 3-5 op Hoofdstraat over fietspad via “mandelig” kavel.

Hoofdstraat 1

- Ontsluiting voor auto/fiets/voetganger perceel Hoofdstraat 1 via Breullaan naat parkeerterrein (intensief gebruikt)
- Ontsluiting voor fiets/voetganger perceel Hoofdstraat 1 over fietspad (extensief gebruikt, incidenteel voor expeditie)

Projectsituatie:

- door verdieping Hoofdstraat ontstaat hoogteverschil tussen Bornia en Hoofdstraat
- door gescheiden rijstroken , hoogteverschil en capaciteit kruispunt is een optie met links- en rechtsaf op de Hoofdstraat niet mogelijk en vanuit verkeersveiligheid niet acceptabel.

Ontwikkelingen:

- mogelijke ontwikkelingen op lange termijn op Landgoed Bornia door verandering van woonfunctie/gebruik naar kantoor
- opwaardering/herontwikkeling perceel Hoofdstraat 1, Pannekoekhuis Princenhof
- herontwikkeling profiel Breullaan

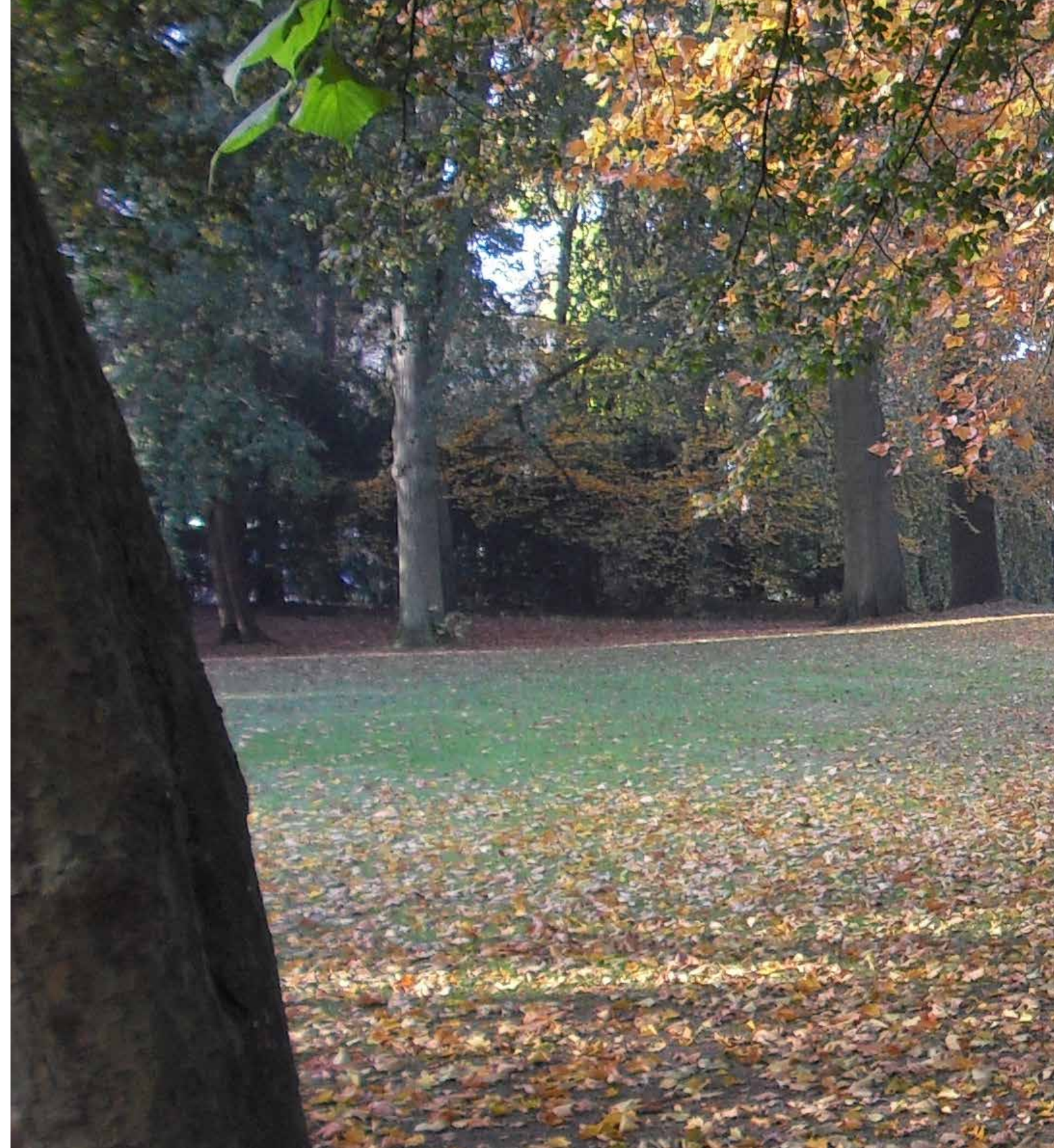
PVE

- Ontsluiting garanderen voor Hoofdstraat 1 (Pannekoekhuis), 3, 5; Hoofdstraat 7-9, 9a, 13, 15, 15a (Landgoed Bornia), voor de volgende modaliteiten:
 - auto
 - langzaam verkeer (voetgangers/fiets)
 - expeditie
 - hulpdiensten
 - gemeentereiniging
- Cultuurhistorie handhaven/versterken
- Bomenopstand intact houden

STAPPEN AFWEGING

Bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluitingen op het stationsgebied, worden bij het onderzoek en de afweging de volgende stappen gevolgd:

- 1: Is de ontsluiting noodzakelijk?
- 2: Is een verkeerskundige oplossing binnen het wegprofiel mogelijk?
- 3: Is het mogelijk om te optimaliseren door fiets- en autoverkeer te scheiden (bijv behoud ontsluiting fiets, alternatief voor auto-ontsluiting)?
- 4: Is er binnen de landgoedstructuur een aanleiding of mogelijkheid voor toevoeging van een nieuwe ontsluiting?





2. TYPOLOGIE EN KWALITEITEN LANDGOED



De bunker aan de Breullaan



Dienstwoning (1894) Hoofdstraat 3-5



Fietsenstalling (1921)



Princenhof (1887)



Historische parkaanleg



Landhuis (1870)

WAARDE CULTUURHISTORIE

In 1870 liet Jan Kol jr. op de fundamenten van de zeventiende-eeuwse hofstede Brandolie een buitenhuis in neoclassicistische stijl bouwen. Dit buitenhuis kreeg spoedig de naam Bornia. Rondom het buitenhuis lagen uitgestrekte gronden met voornamelijk heidevelden en kreupelhout. In 1873 verwierf J.J. Uitwerf Sterling Bornia en werd in zijn opdracht een begin gemaakt met de aanplant van bos. In 1894 werd een stuk van de noordelijke gronden van Bornia afgesplitst en verkocht ten behoeve van de stichting van de buitenplaats Heidestein. De rest van de gronden bleef tot 1923 bij het buitenhuis Bornia horen. In dat jaar werd het terrein ten zuiden van het spoor verkocht. In hetzelfde jaar kreeg het buitenhuis onder leiding van de firma Fukkink een kelder en een bergplaats. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de buitenplaats gevorderd door de Duitsers en werd op het terrein een commandobunker geplaatst. Na de oorlog, rond 1951, werden de gevels van het buitenhuis verhoogd en werd de kamerindeling gewijzigd. De buitenplaats is sindsdien niet noemenswaardig gewijzigd. Rond het buitenhuis is een park in landschapstijl aangelegd.

Bron: Buitens op de Heuvelrug, Gemeente Utrechtse Heuvelrug

FUNCTIES

Het hoofdhuis is bewoond. De orangerie is eind 20e eeuw gerestaureerd en bewoond. Het landgoed is vanaf de openbare weg Arnhemse Bovenweg en de Hoofdstraat toegankelijk.

Objecten

Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Landhuis (1870)	Hoofdstraat 9	Gemeentelijk monument	Landgoed (nr. 2 – wonen, kantoor)
Fietsenstalling (1921)	Hoofdstraat bij 9	Rijksmonument	Landgoed (nr. 2)
Oranjerie met dienstwoningen (1909)	Arnhemse Bovenweg 6	Rijksmonument	Langoed (nr. 2 – wonen)
Koetshuis (1896)	Hoofdstraat 15	Gemeentelijk monument	Langoed (nr. 2 – wonen)
Dienstwoning (1894) met smeedijzeren hekwerk	Hoofdstraat 3-5	Gemeentelijk monument	Wonen

Historische tuin- en parkaanleg, waaronder moestuin met opstellen achter oranjerie	Hoofdstraat bij 9	Waardevol object	Landgoed (nr. 2)
Hekwerk langs Hoofdstraat met gemetselde hekpijlers met natuurstenen dekplaten met tekst <i>Bornia</i>	Hoofdstraat bij 9	Waardevol object	Landgoed (nr. 2)
Gemetselde hekpijlers met tekst <i>Bornia</i>	Arnhemse Bovenweg ongen.	Waardevol object	Landgoed (nr. 2)

Oorspronkelijk tot landgoed/Buitenplaats behorend objecten

Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Hekpalen met smeedijzeren hekwerk	Bornia ongen.	Gemeentelijk monument	Tijdelijk opgeslagen.
Perron spoorlijntje (1e kwart 20ste eeuw)	Bornia nabij 2 en 5	Gemeentelijk monument	Natuur
Arbeiderswoning (laatste kwart 19de eeuw)	Bornia 2	Gemeentelijk monument	Wonen
Arbeiderswoningen (rond 1900)	Bornia 3-4	Gemeentelijk monument	Wonen
Landarbeiderswoning (19de eeuw)	Bornia 5	Gemeentelijk monument	Wonen
Woning ‘Princenhof’ (1887)	Hoofdstraat 1	Gemeentelijk monument	Bedrijven (nr. 2)
Commandobunker ‘Cäsar’	Breullaan 1	Gemeentelijk monument	Bedrijven (nr. 1)
Historische aanleg met onder meer restanten pinetum	Bornia ongen.	Waardevol object	Natuur
3 perrons spoorlijntje (1ste kwart 20ste eeuw)	Bornia ongen.	Waardevol object	Natuur
Fundament van een dienstwoning (1ste kwart 20ste eeuw)	Bornia ongen.	Waardevol object	Natuur



Hoek Bornia met Bunker en Hoofdstraat 1-5, in Tweede Wereldoorlog.



Oranjerie met dienstwoningen (1909)

Overzicht cultuurhistorisch waardevolle elementen Bornia (Bron: Buitens op de Heuvelrug)

WAARDE BOMEN



Kastanjelaan bij Hoofdstraat



Bosrand langs spoor



Monumentale beuken in parkzone



Lindes



Kastanjes en oude hekwerken in de voortuinen van Hoofdstraat 3-5

Langs de oprit naar de Hoofdstraat staan kastanjabomen. Ze zijn waardevol vanwege de structuurbepalende functie in het landgoed, en de toekomstwaarde.

In de parkzone rond het landhuis staan veel monumentale bomen, waaronder beuken, die deel uitmaken van de historische parkaanleg. Ze zijn zeer waardevol. Een deel van deze bomen bevindt zich direct aan de rand van de Hoofdstraat

Vanaf het landhuis is er een korte laan met oude lindes. Deze zijn eveneens zeer waardevol als structuurbepalend element van het landgoed.

Een groot deel van het landgoed bestaat uit bos. Hier hebben de bomen vooral waarde als totaal, als structurerend element van het landgoed. Er vindt bosbeheer plaats, waardoor verjonging gestimuleerd wordt.

Langs de Hoofdstraat, in de voortuinen van nr 3-5 staat een rij kastanjabomen, die zeer beeldbepalend zijn voor deze hoek. Ze vormen een fraai ensemble met de historische bebouwing en hekwerken.



Ingang Hoofdstraat 5



Ingang Bornia Arnhemse Bovenweg

ENTREES

Alle entrees hebben allure en cultuurhistorische waarde. De belangrijkste entrees zijn de hoofdingang aan de Hoofdstraat en de hoofdingang aan de Arnhemse Bovenweg. Beide zijn voorzien van gemetselde hekpijlers. Deze entrees zijn gekoppeld aan een laanstructuur van het landgoed. Het hekwerk en de poorten zijn van smeedijzer. In de huidige situatie zijn beide hoofdentrees open voor auto's. Aan de Hoofdstraat bevindt zich tevens een kleine voetgangersentree nabij de spoorwegovergang. Het pannekoekenhuis Princenhof en het pand Hoofdstraat nr 3 en 5 hebben een eigen entree, beide bereikbaar voor auto.



Voetgangersentree Bornia Hoofdstraat, smeedijzeren hekwerk



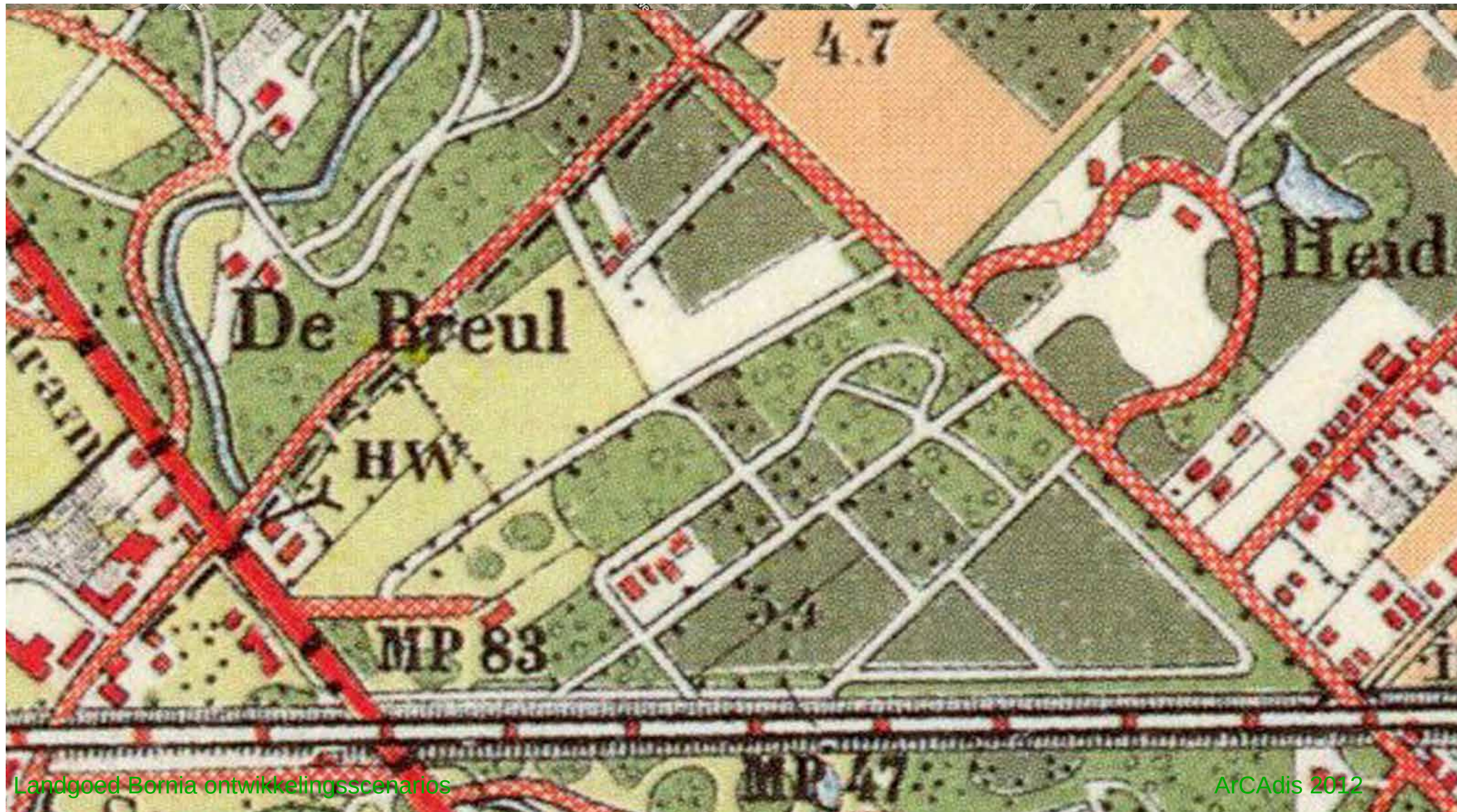
Ingang Bornia Hoofdstraat



Gemetselde zuil ingang Bornia Hoofdstraat



Entree Princenhof (Hoofdstraat 1)



Historische kaart, situatie ca 1900

TYPOLOGIE LANDGOED 1870-1900

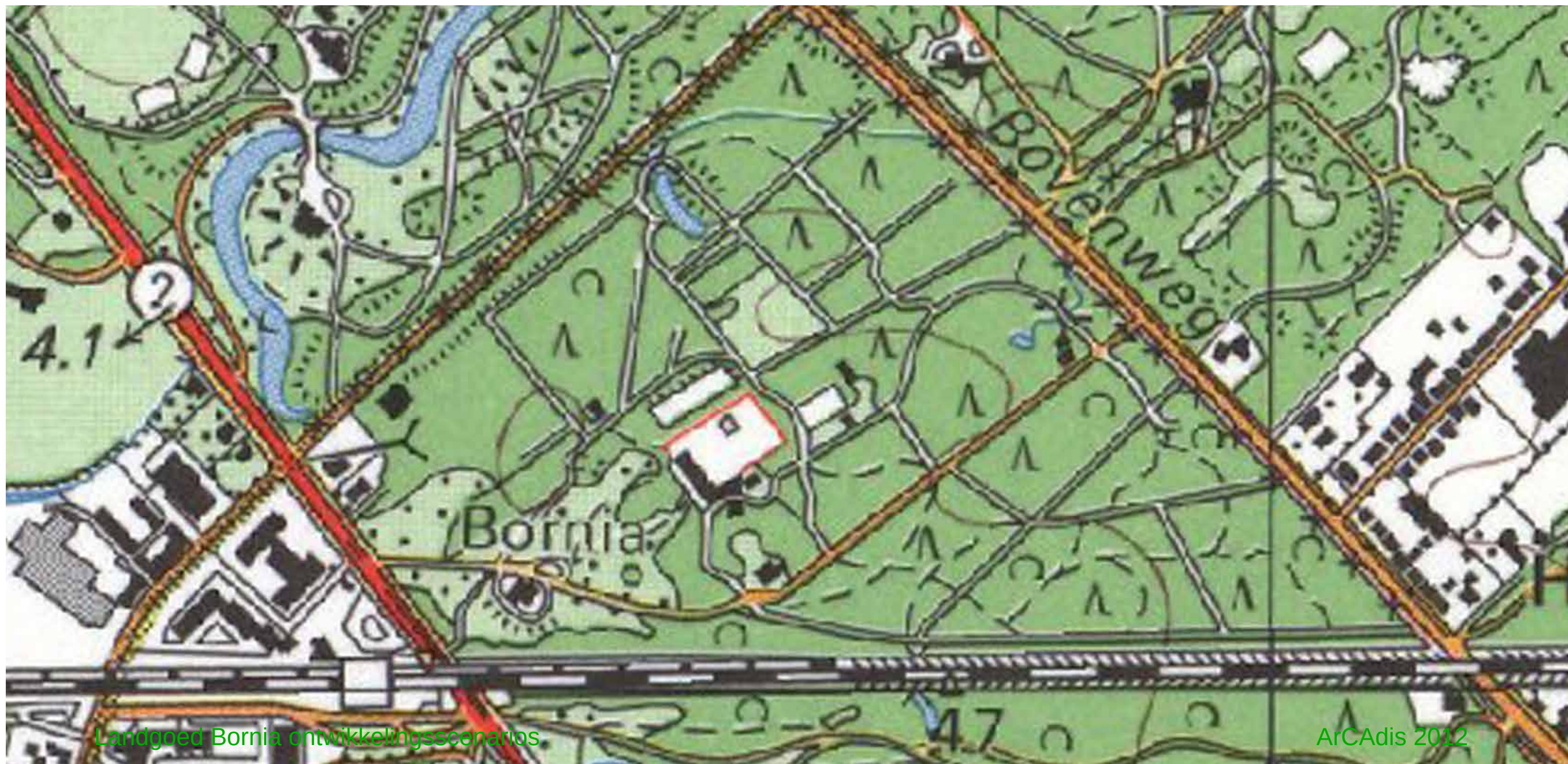
In de situatie omstreeks 1923 is het noordelijke deel afgesplitst, en vormt de spoorlijn de zuidelijke begrenzing. De lanen liggen haaks op de Hoofdstraat en Arnhemse Bovenweg, en zijn structurerend voor de invulling van het landgoed. Het deel aan de Breullaan is grotendeels weidegrond. Direct rond het hoofdgebouw ligt een parkzone. De parkzone is aangelegd in Engelse landschapsstijl. De laan maakt een opvallende knik naar de Hoofdstraat. De rest van het landgoed is bos. Er zijn veel entrees, met name aan de Arnhemse Bovenweg. In de meest noordoostelijke hoek is bebouwing met een eigen entree en oprijlaan.

Typerend:

- één hoofdgebouw
- verspreide bebouwing
- laanstructuur haaks op Arnhemse Bovenweg
- veel entrees
- onderscheid in bos, weide en parkzone
- Engelse landschapsstijl parkzone



Typologie landgoed Bornia, situatie 1900



Topografische kaart

TYPOLOGIE LANDGOED HUIDIG

Het landgoed bestaat grotendeels uit bos, met rond het hoofdgebouw een parkzone, in Engelse landschapsstijl. De orangerie vormt een ensemble op de grens van parkzone en bos. De oorspronkelijke weides zijn bebost, een deel van de weide is park geworden. De typerende lineaire laanstructuur is deels verdwenen, deels minder herkenbaar geworden. Er zijn nog maar twee auto-entrees, en een kleine voetgangersentree nabij de spoorovergang.

Typerend:

- één hoofdgebouw
- verspreide bebouwing
- één laan die via lus bij hoofdgebouw Arnhemse Bovenweg en Hoofdstraat verbindt
- onderscheid in bos en parkzone; weides zijn vrijwel verdwenen
- Engelse landschapsstijl parkzone



Typologie landgoed Borna, situatie 2012



A photograph of a gravel path lined with trees in autumn. The path is covered with fallen leaves and leads into the distance. The trees have green and brown foliage. A metal fence is visible in the foreground on the right side.

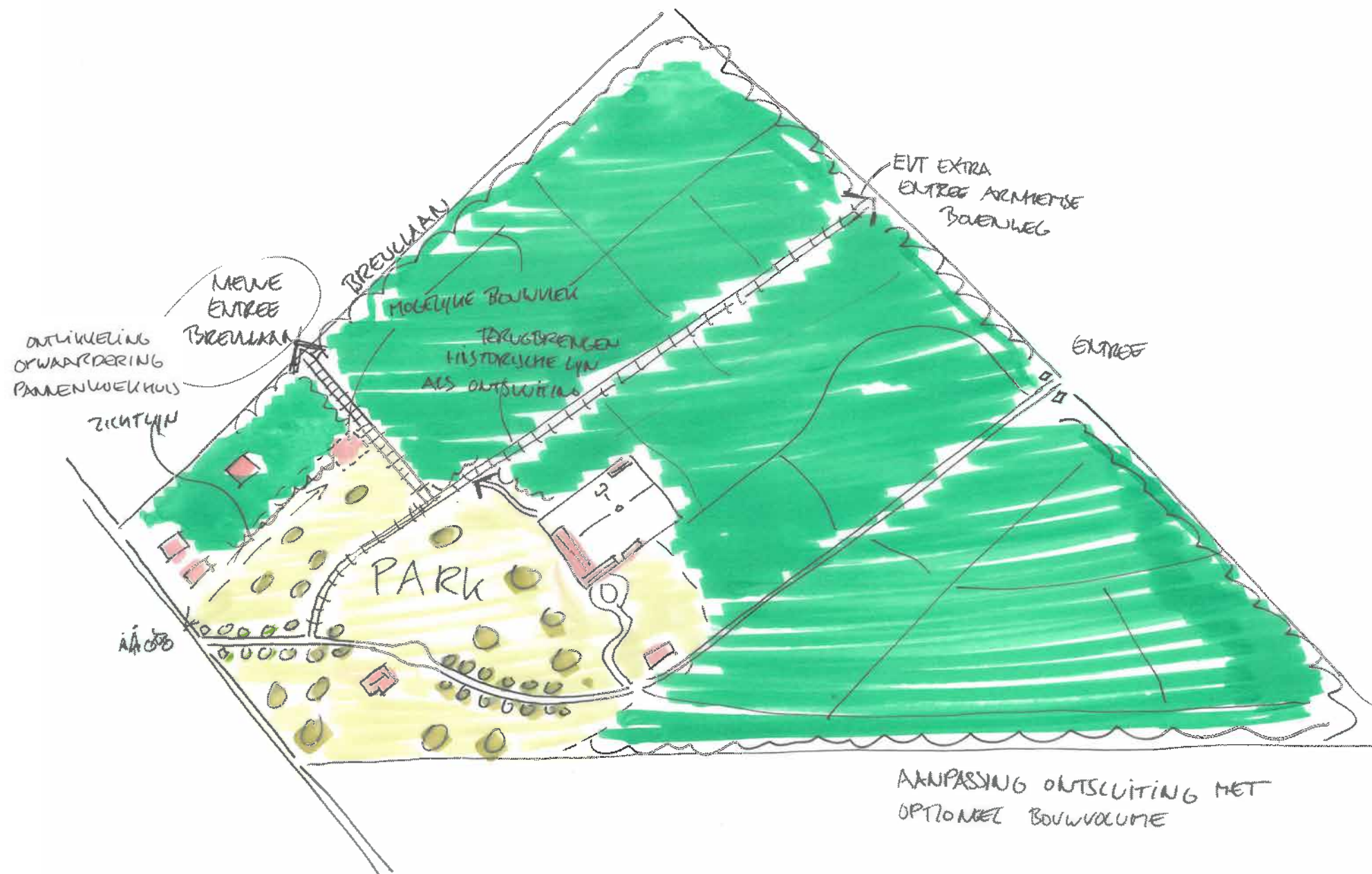
3. ONTWIKKELINGSSCENARIO'S

ONTWIKKELINGSSCENARIO A

In dit scenario behoudt het landgoed de bestaande woonfuncties. Het landgoed behoudt zijn huidige structuur. Ontsluiting wordt zoveel mogelijk via de bestaande routes opgelost.

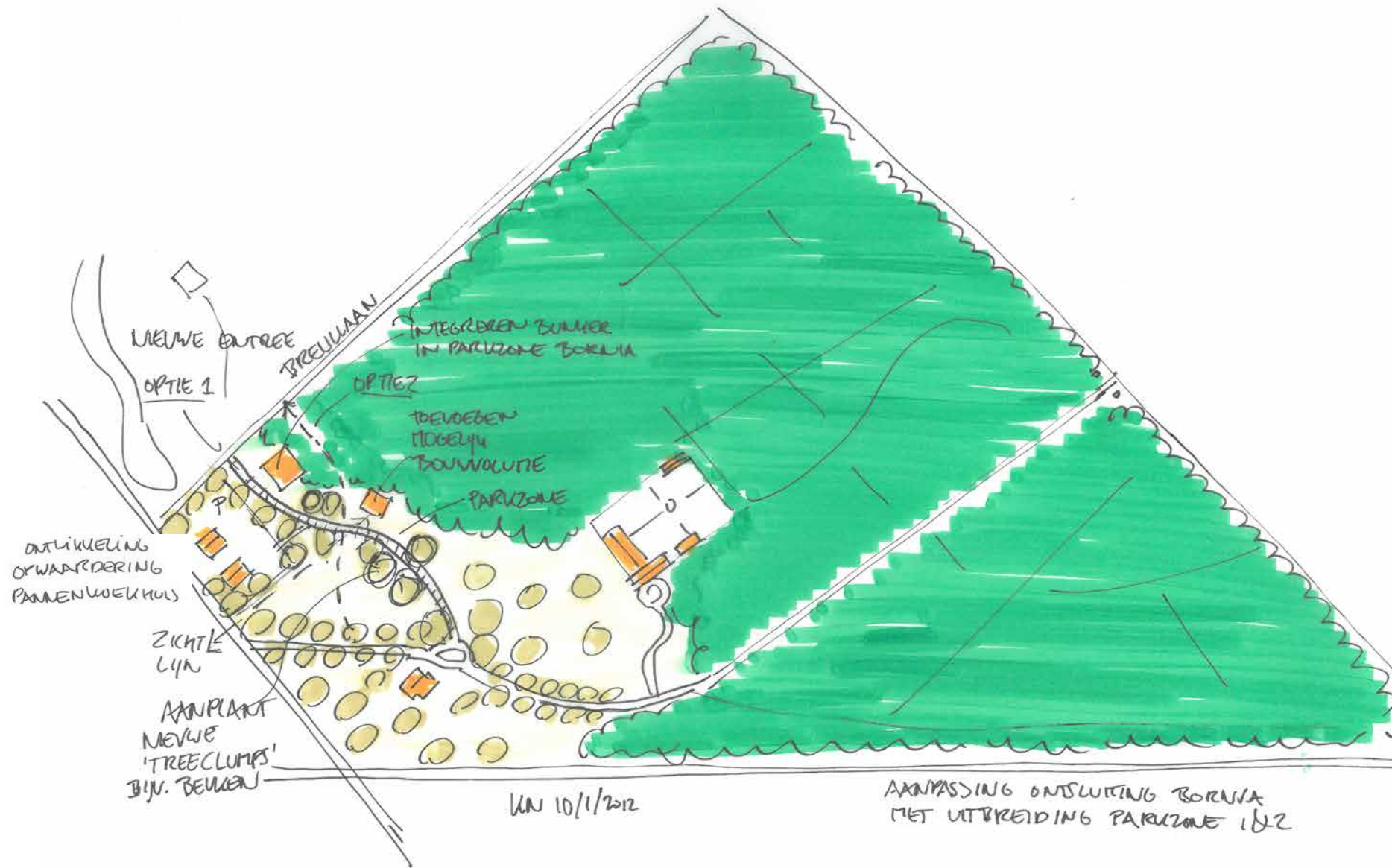
ONTWIKKELINGSSCENARIO B

Dit scenario sorteert voor op een eventuele verzelfstandiging of functionele loskoppeling van een deel van het landgoed, met toevoeging of verandering van woon- naar kantoorfuncties. De ontsluitingstructuur is meervoudig, zodat opsplitsing in meerdere percelen mogelijk is. Een nieuwe entree op de Breullaan, ca 50m voorbij de bunker, geeft toegang aan deze 'ring'. Het reconstrueren van de historische laan van Arnhemse Bovenweg naar de oprijlaan aan de Hoofdstraat wordt ingezet voor deze ontsluitingstructuur. Eventueel kan een extra entree worden gemaakt naar de Arnhemse Bovenweg. Hierdoor kan het noordelijk deel apart ontsloten worden van het zuidelijke deel. Langs de entreelaan Breullaan zou een bouwvolume toegevoegd kunnen worden, dat uitkijkt op het park maar functioneel losgekoppeld.



Ontwikkelingsscenario B

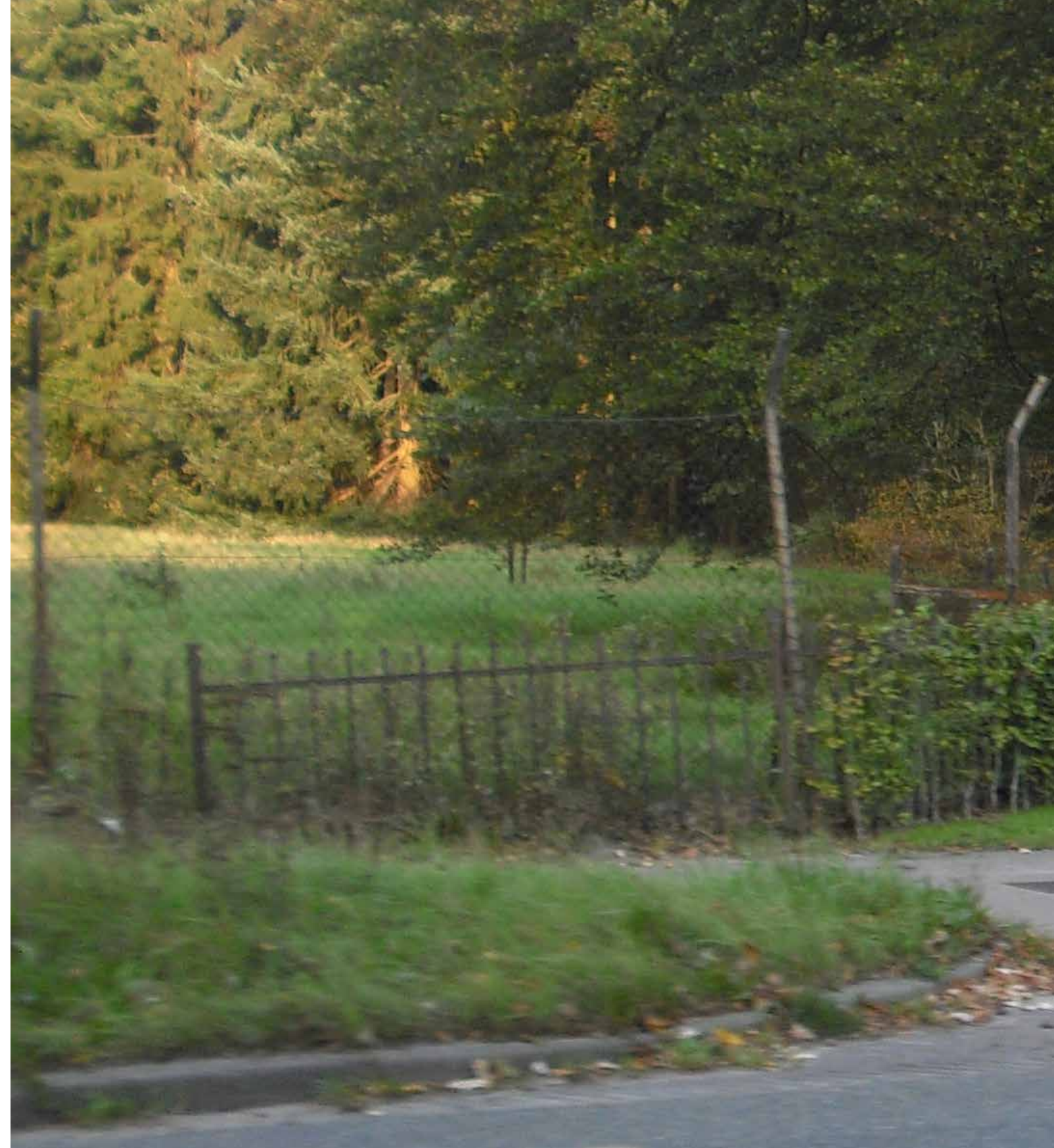
ONTWIKKELINGSSCENARIO C



In dit scenario wordt tevens de mogelijkheid onderzocht met toevoeging of verandering van woon- naar kantoorfuncties. Typisch voor de Lustwarande is de parkzone aan de voorzijde van het landgoed, en het bos aan de achterzijde. De parkzone aan de Hoofdstraatzijde wordt uitgebreid tot aan de Breullaan. Dat wil zeggen: meer zicht, open plekken en sierbeplanting. In dit deel van het park kan mogelijk een bouwvolume worden toegevoegd op de grens van bos en park, met zichtlijnen naar het landhuis en Hoofdstraat, dat tevens gebruik maakt van de nieuwe entree. De entree naar de Hoofdstraat blijft gehandhaafd als visuele structuur, en voor bezoekers die te voet of met de fiets komen open. In de vormtaal van het park wordt een nieuw hoofdpad toegevoegd, met een entree aan de Breullaan. Dit pad slingert door de parkzone, en gaat zorgvuldig tussen monumentale bomen door. De entree naar de Breullaan ligt:

- Optie 1: tussen bunker en Princenhof
- Optie 2: Na de bunker Cäsar

Ontwikkelingsscenario C





4. UITWERKING OPTIES ONTSLUITING

HUDIGE ONTSLUITING

Hoofdstraat 9-15

- Auto/fiets/voetganger-ontsluiting perceel Hoofdstraat 9 via kastanjelaan op Hoofdstraat over fietspad (extensief gebruikt) en auto-ontsluiting Hoofdstraat 9 op Arnhemse Bovenweg (intensief gebruikt)
- Zowel links- als rechtsaf mogelijk op Hoofdstraat (door huidige gelijkvloerse overweg en 2 x 1 profiel functioneel)

Hoofdstraat 3-5

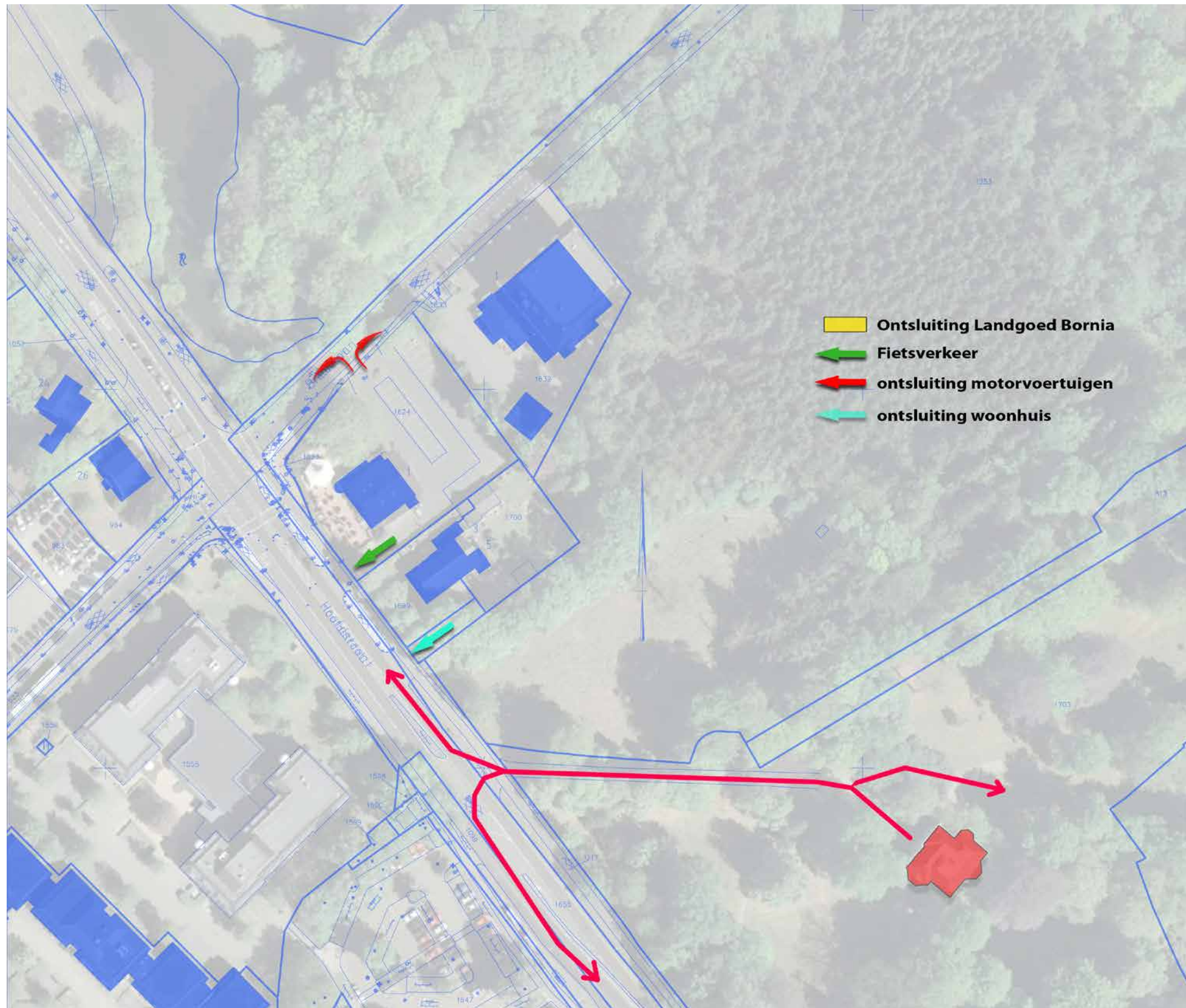
- Ontsluiting voor auto/fiets/voetganger percelen Hoofdstraat 3-5 op Hoofdstraat over fietspad via "mandelig" kavel.

Hoofdstraat 1

- Ontsluiting voor auto/fiets/voetganger perceel Hoofdstraat 1 via Breullaan naat parkeerterrein (intensief gebruikt)
- Ontsluiting voor fiets/voetganger perceel Hoofdstraat 1 over fietspad (extensief gebruikt, incidenteel voor expeditie)

Projectsituatie:

- door verdieping Hoofdstraat ontstaat hoogteverschil tussen Bornia en Hoofdstraat
- door gescheiden rijstroken , hoogteverschil en capaciteit kruispunt is een optie met links- en rechtsaf op de Hoofdstraat niet mogelijk en vanuit verkeersveiligheid niet acceptabel.



Vogelvlucht projectsituatie: verdiepte ligging Hoofdstraat, linksboven in beeld Bornia

ONTSLUITING OPTIE A

Voorstel ontsluiting:

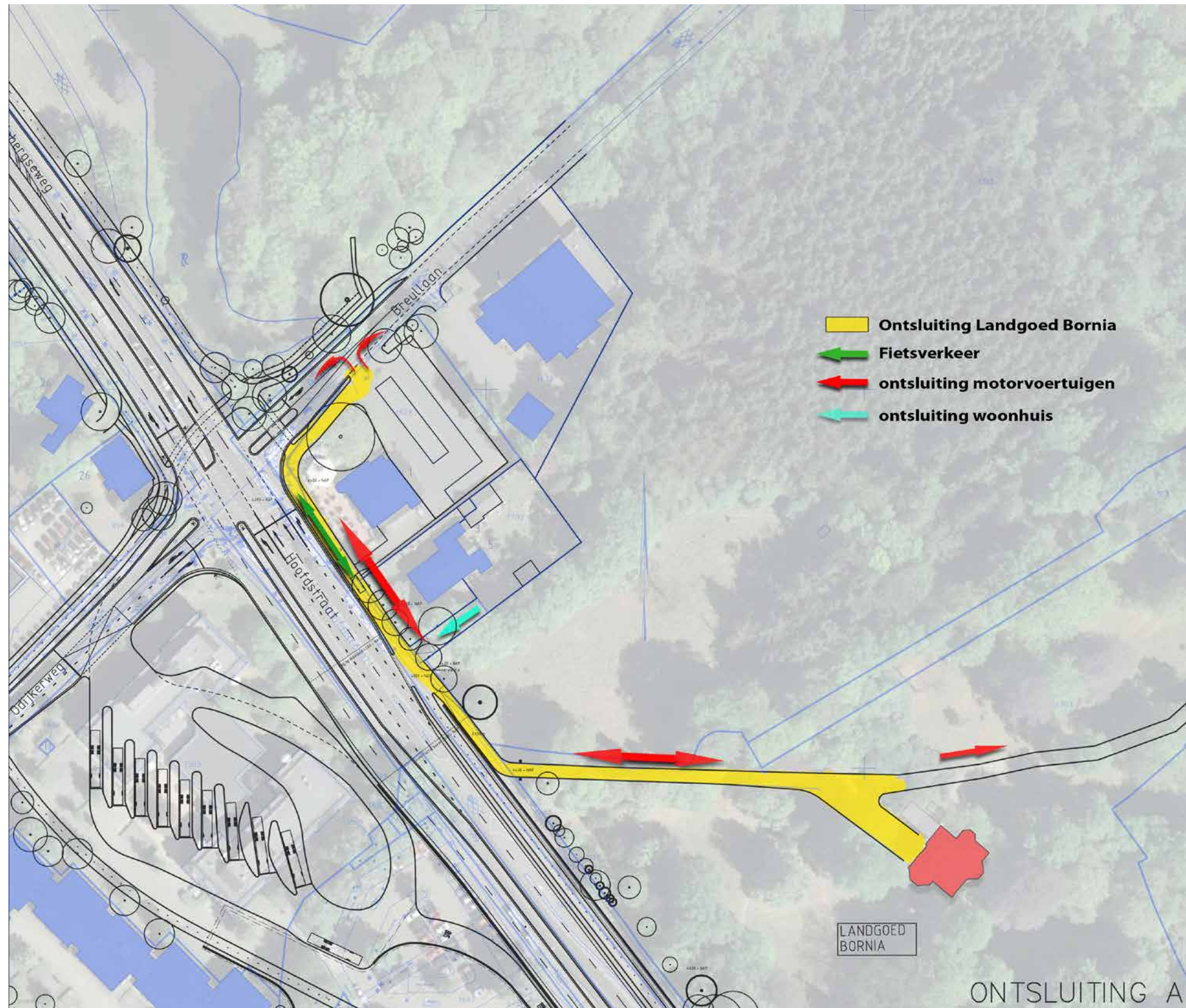
- via fietsstraat (4 breed) 2 richtingen met aansluiting op Breullaan
- wegvak richting Zeist 4 stroken (links/2x rechts/1x rechts)
- rechtsaf uitrijden op Hoofdstraat incidenteel mogelijk

+ Voordelen:

- Geen nieuwe ontsluitingsweg over landgoed
- Landgoed blijft onagetast

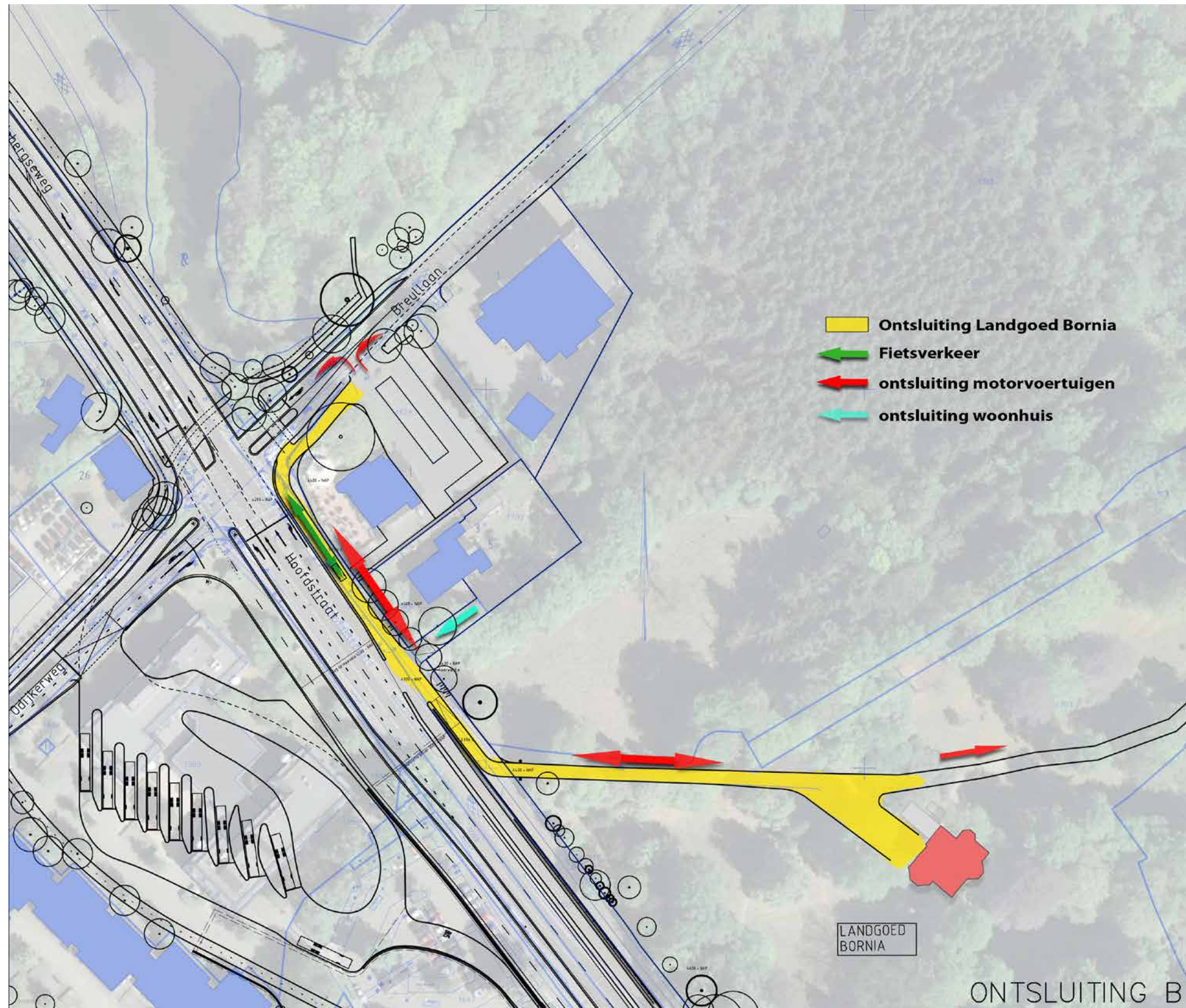
- Nadelen:

- weinig ruimte voor kastanjabomen ter hoogte van nr. 3-5
- vrachtverkeer via entree oostzijde (Arnhemse Bovenweg)
- geen directe entree vanuit Hoofdstraat
- ontsluitingsweg tevens beschikbaar voor fietsverkeer in twee richtingen (fietsstraat)
- richting Zeist via Breullaan en Arnhemse Bovenweg
- menging auto-langzaamverkeer op 4 m brede fietsstraat minder veilig
- verkeersonveilige incidenteel uitrit (rechtsafslaan beweging zonder overzicht), op Hoofdstraat niet wenselijk



Referentie fietsstraat

ONTSLUITING OPTIE B



Voorstel ontsluiting:

- via fietsstraat (4-4,5m breed) 2 richtingen met aansluiting op Breul-laan
- wegvak 4 stroken (links/2x rechts/1x rechts)
- busstation circa 4 m. verschoven naar westen
- bestaand voetpad te handhaven t.p.v. nr. 3-5
- rechtsaf uitrijden op Hoofdstraat incidenteel mogelijk

+ Voordelen:

- Geen nieuwe ontsluitingsweg over landgoed
- Landgoed blijft onaagetast
- Bredere fietsstraat 4,5m t.o.v. optie A
- meer ruimte voor bestaande bomen Hoofdstraat 3-5 t.o.v. optie A
- voorkomen van keerwand constructies

- Nadelen:

- door opschuiven busplein te weinig ruimte bij NS gebouw, gedeeltelijke sloop noodzakelijk
- door opschuiven wegprofiel te kleine boogstralen wegprofiel
- wegas Hoofdstraat krijgt knik (niet wenselijk)
- menging auto-langzaamverkeer op fietsstraat minder veilig
- verkeersonveilige incidenteel uitrit (rechtsafslaan beweging zonder overzicht), op Hoofdstraat niet wenselijk

Mogelijk optie:

- Gebruik maken van verkeerslicht voor uitrit rechtsaf direct op Hoofdstraat (verkeersonveilig)

ONTSLUITING OPTIE C

Voorstel ontsluiting:

- via fietsstraat (4-4,5m breed) 2 richtingen met aansluiting op Breullaan
- wegvak 3 stroken (links/rechtdoor/rechtdoor & rechts)
- rechtsaf uitrijden op Hoofdstraat incidenteel mogelijk

+ Voordelen:

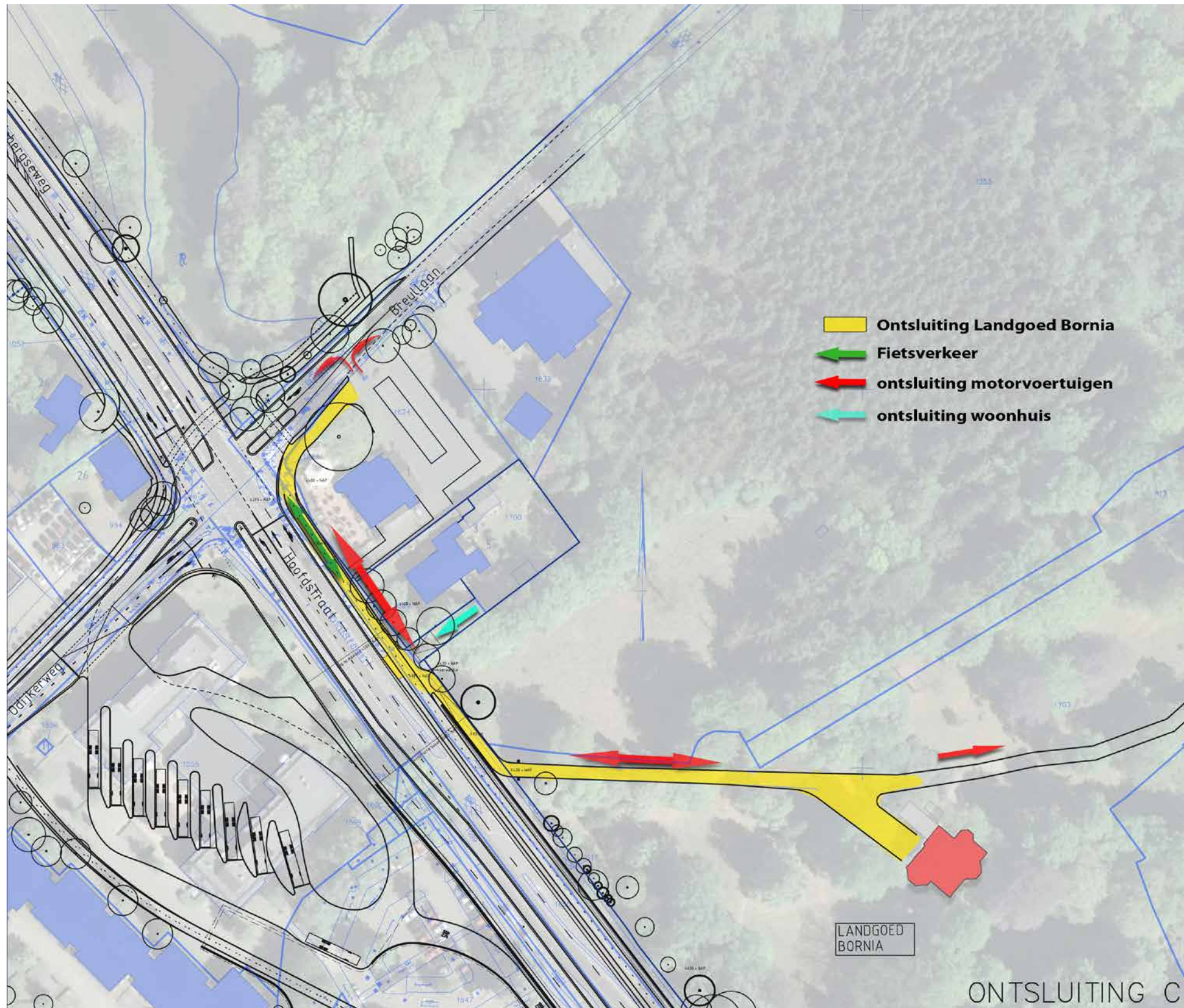
- Geen nieuwe ontsluitingsweg over landgoed
- Landgoed blijft onaagetast
- Voorkomen van keerwandconstructies
- Bredere fietsstraat 4,5m t.o.v. optie A
- meer ruimte voor bestaande bomen Hoofdstraat 3-5 t.o.v. optie A
- sociaal veilige inrit

- Nadelen:

- rechtsafslaand verkeer gecombineerd met rechtdoorgaand verkeer op kruising Breullaan
- fietsafwikkeling op kruispunt Breullaan niet wenselijk (wachtijden te lang circa 120 sec.)
- menging auto-langzaamverkeer op fietsstraat minder veilig
- verkeersonveilige incidenteel uitrit (rechtsafslaan beweging zonder overzicht), op Hoofdstraat niet wenselijk

Mogelijk optie:

- Gebruik maken van verkeerslicht voor uitrit rechtsaf direct op Hoofdstraat (verkeersonveilig)



ONTSLUITING OPTIE D

Voorstel ontsluiting:

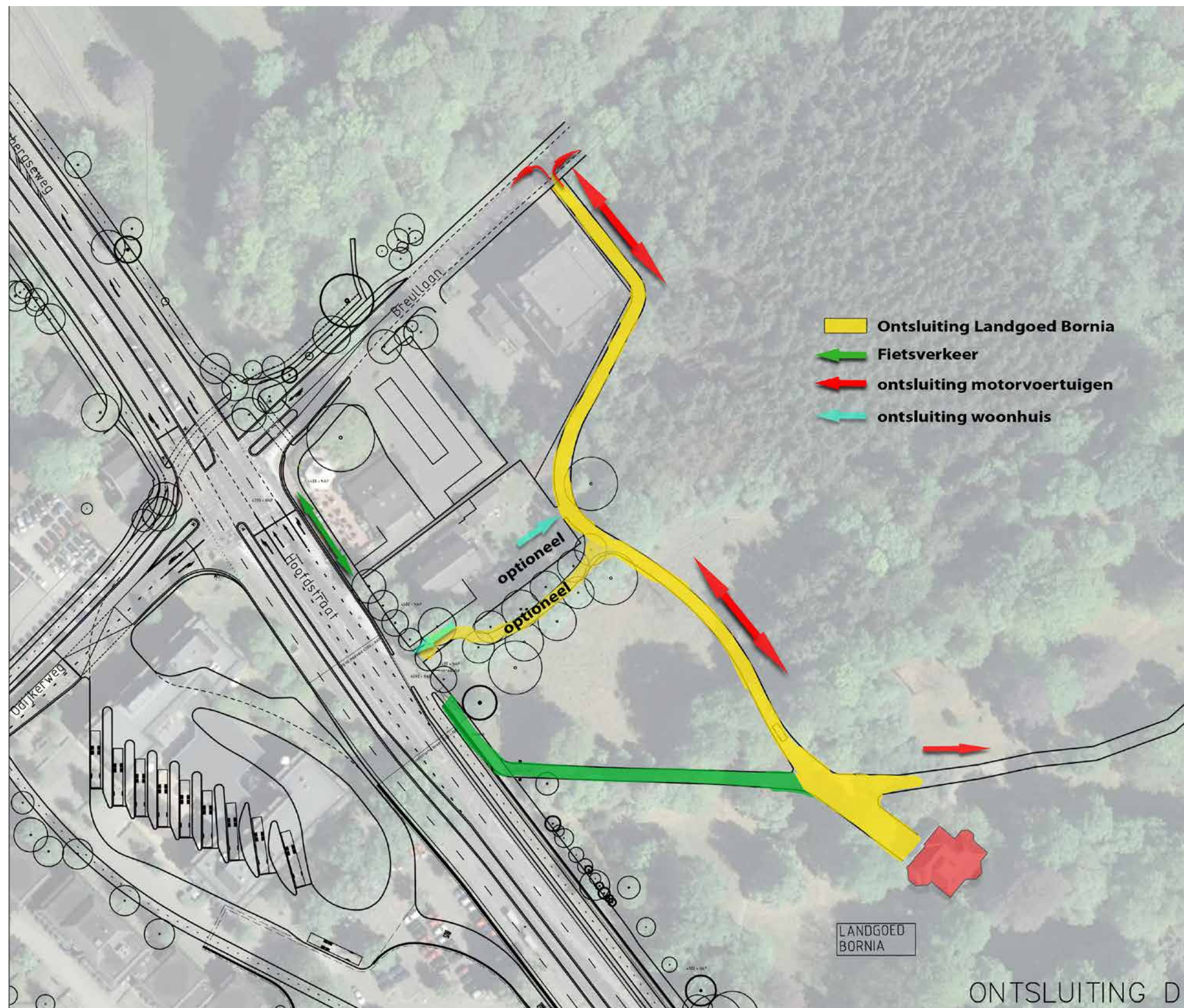
- extra inrit autoverkeer op Breullaan
- achterzijde Hoofdstraat nr 5 maakt gebruik van deze extra inrit
- fietspad 2 richtingen 3, 5 - 4 m
- busstation en Hoofdstraat enkele meters opgeschoven naar westen
- rechtsaf uitrijden op Hoofdstraat incidenteel mogelijk

+ Voordelen:

- goede inrit mogelijk op Breullaan (zowel links als rechtsaf)
- inrit kan door meerdere eigenaren gebruikt worden
- verkeersveilig

- Nadelen:

- weinig ruimte voor busstation
- vanaf Breullaan geen mogelijkheid om rechtsaf de Dribergseweg in te gaan.
- sociaal minder veilige inrit Breullaan
- verkeersonveilige (rechtsafslaan beweging zonder overzicht) uitrit, op Hoofdstraat
- afstemming inzake overpad met eigenaar Bornia
- afstemming met nr. 3-5 inzake toegang percelen



ONTSLUITING OPTIE E

Voorstel ontsluiting:

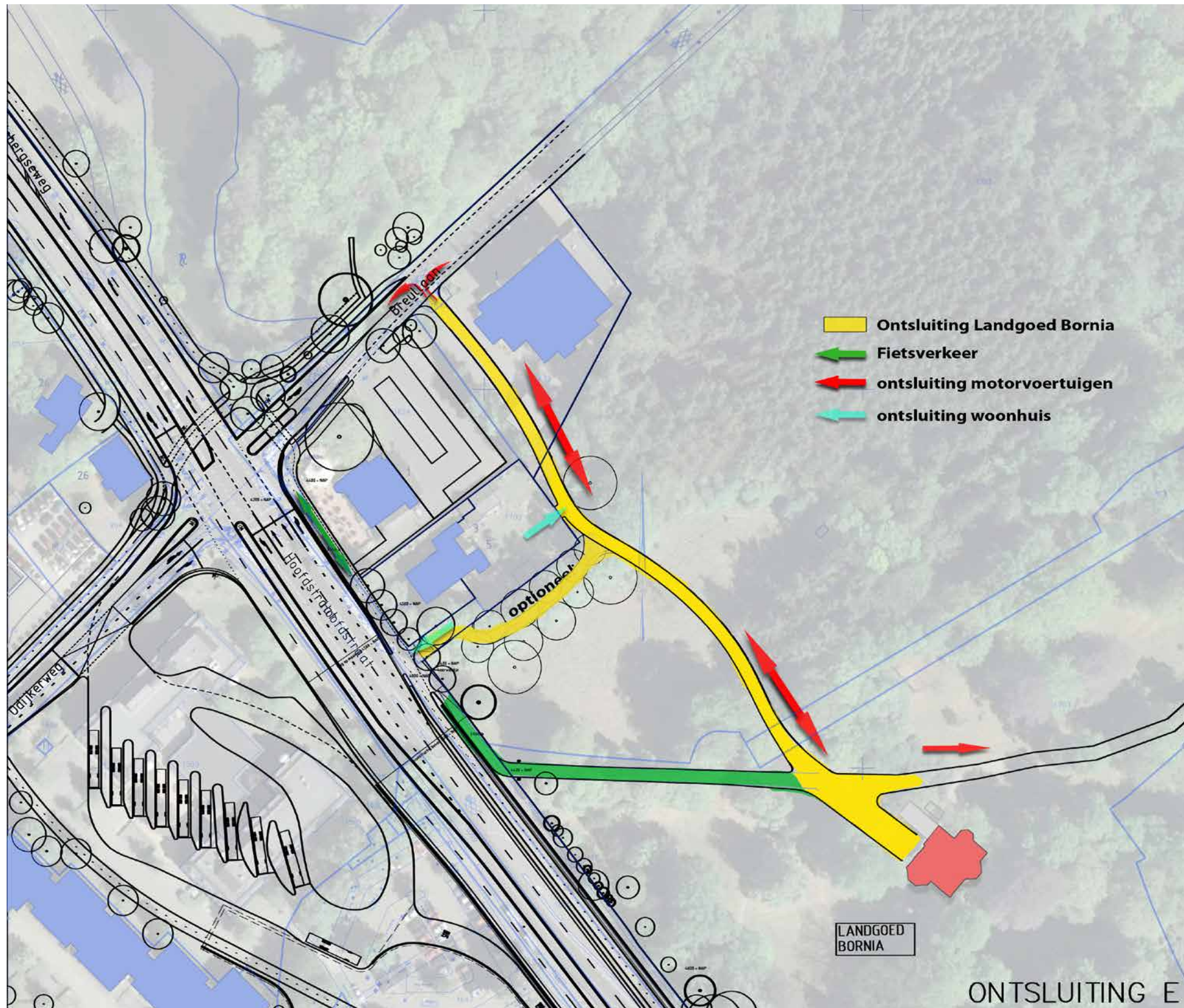
- nieuwe inrit op Breullaan, tussen bunker en pannekoekenhuis
- achterzijde Hoofdstraat nr 5 maakt gebruik van deze extra inrit
- fietspad 2 richtingen 3, 5 - 4 m m
- rechtsaf uitrijden op Hoofdstraat incidenteel mogelijk

+ Voordelen:

- verkeersveilige inrit
- sociaal veilige inrit nabij kruispunt
- mogelijke integratie met herontwikkeling Hoofdstraat 1, Pannekoekenhuis

- Nadelen:

- verkeersonveilige (rechtsafslaande beweging zonder overzicht) uitrit, op Hoofdstraat
- afstemming inzake overpad met eigenaar Bunker op Breullaan
- afstemming met nr. 3-5 inzake toegang percelen



ONTSLUITING OPTIE F

Voorstel ontsluiting:

-Deze optie is door de bewoners van percelen Hoofdstraat 3-5 ingebracht.

De uitrit van nrs 3, 5 en 9 is samengevoegd naar een nieuwe erfontsluiting op het perceel Hoofdstraat 9.

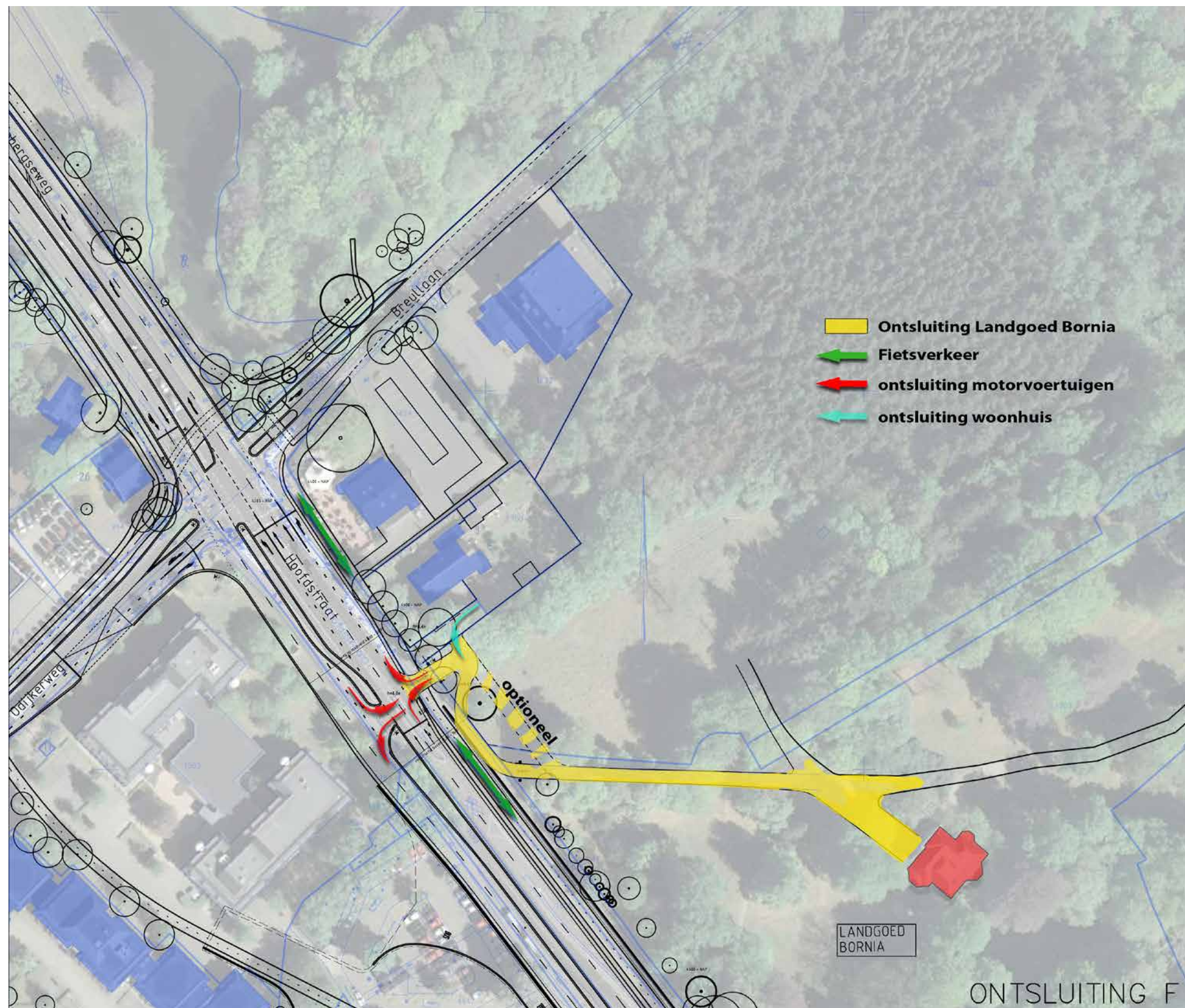
- Komend vanaf de Hoofdstraat kan via een kruising met VRI (VerkeersRegelInstallatie, verkeerslichten) aan het begin/eind van de tunneltoerit de percelen nr. 9 bereikt worden en linksaf de nrs 3 en 5.

+ Voordelen:

- minimale aantasting percelen Hoofdstraat 3 en 5
- sociaal veilige inrit aan Hoofdstraat
- volledig ontsluiting Hoofdstraat 3-5 -9

- Nadelen:

- verkeersonveilige in-uitrit na tunnelbak, ook indien deze met verkeerslichten (VRI) geregeld is
- verkeersafwikkeling en doorstroming inclusief BUS op kruispunt Hoofdstraat-Driebergseweg-Breullaan-Odijkerweg niet voldoende
- mogelijke opstopping op Hoofdstraat door extra kruising/inrit
- eigenaren moeten met elkaar eens zijn over deze 'overpad'-oplossing



SCHETSIMPRESSIE BELEVING VERKEERSSITUATIE OPTIE F



Zicht op fietspad en Hoofdstraat komend vanaf Bornia, Hoofdstraat 9, wachtend voor verkeerslicht



Zicht van verkeer komend vanuit onderdoorgang richting Zeist, overzicht op in-uitrit Hoofdstraat 9 ontbreekt.



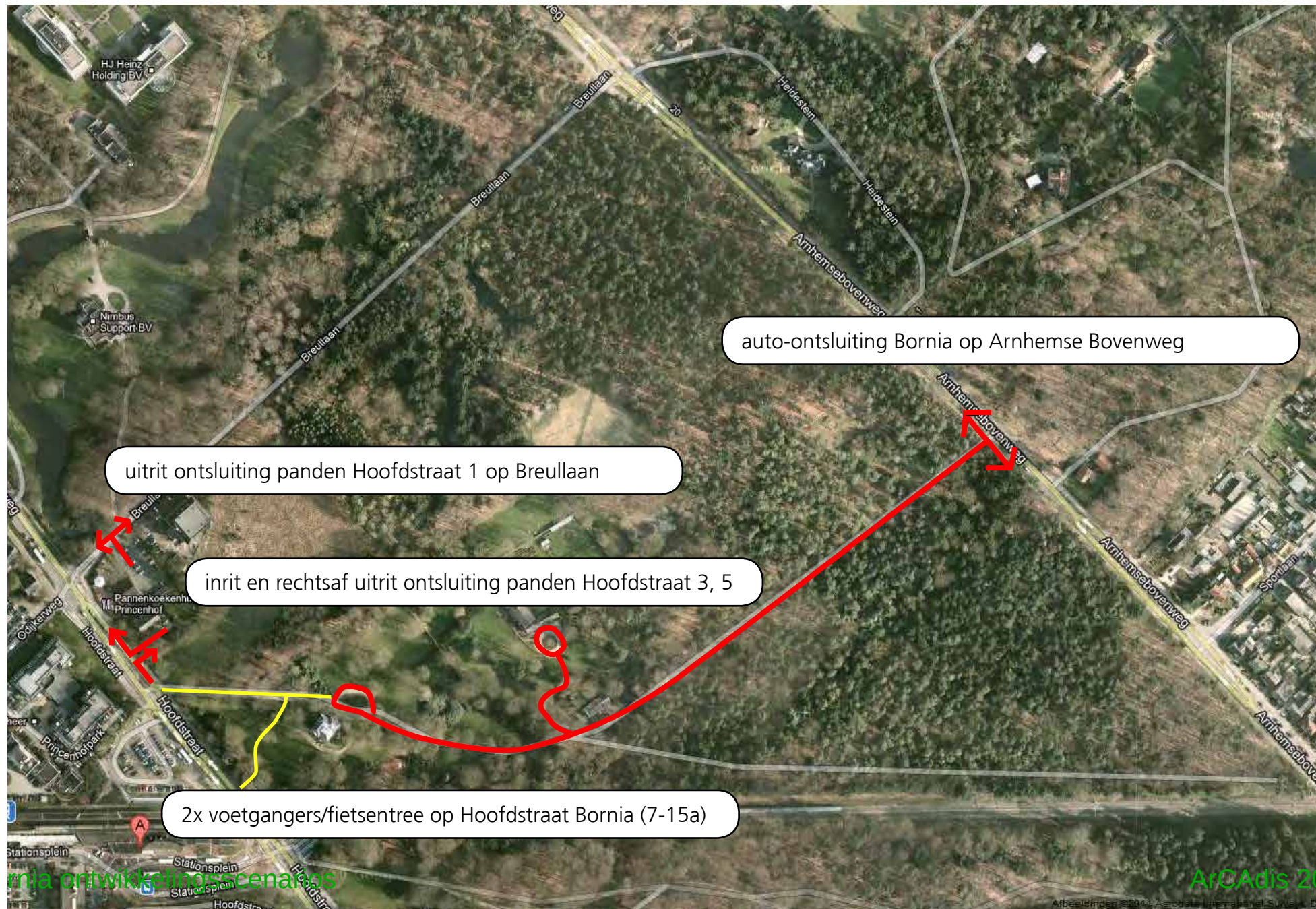
Zicht op fietspad en Hoofdstraat komend vanaf Bornia, Hoofdstraat 9



Overzicht verkeerssituatie ontsluitingsoptie Bornia, Hoofdstraat 3-5-9



Zicht vanaf fietspad, komend vanuit vanuit onderdoorgang richting Zeist, rechts na keerwand is entree Hoofdstraat 3-5-9 Bornia.



ONTSLUITING OPTIE G

Voorstel ontsluiting:

- Arnhemse Bovenweg wordt enige entree voor auto's voor Hoofdstraat 9
- incidenteel autoverkeer over fietspad naar Hoofdstraat 9
- handhaven huidige entree Hoofdstraat 9 alleen voor voetganger en fiets
- handhaven huidige entrees op Hoofdstraat 1-3-5 voor auto-voetganger en fiets
- incidenteel autoverkeer over fietspad naar mogelijk

+ Voordelen:

- verkeersveilige inrit Bornia Hoofdstraat 9
- groot voordeel: geen ingrepen in landgoed noodzakelijk! volledig behoud huidige landgoed.
- geen overpad noodzakelijk

- Nadelen:

- geen (volwaardige) ontsluiting voor auto op Hoofdstraat voor Bornia eigenaren, Hoofdstraat 9
- geen (volwaardige in alle richtingen) ontsluiting voor nr 3-5.
- ontsluiting voor nr 3-5 verkeersonveilig

ONTSLUITING OPTIE I

Voorstel ontsluiting:

-Ontsluiting op Hoofdstraat zonder VRI, "rechtsaf-rechtsaf" (ingebracht door bewoners)

+ Voordelen:

- autotoerit Hoofdstraat 3-5 en 9
- minimale aantasting percelen Hoofdstraat 3 en 5
- sociaal veilige inrit aan Hoofdstraat

- Nadelen:

- geen linksaf op Hoofdstraat mogelijk
- minder verkeersveilige in-uitrit na tunnelbak
- verkeersafwikkeling en doorstroming inclusief BUS op kruispunt Hoofdstraat-Dribergseweg-Breullaan-Odijkerweg niet voldoende
- mogelijke opstopping op Hoofdstraat door extra kruising/inrit
- eigenaren moeten met elkaar eens zijn over deze 'overpad'-oplossing



LANDSCHAPPELIJKE INRICHTING OPTIE I



ONTSLUITING OPTIE J

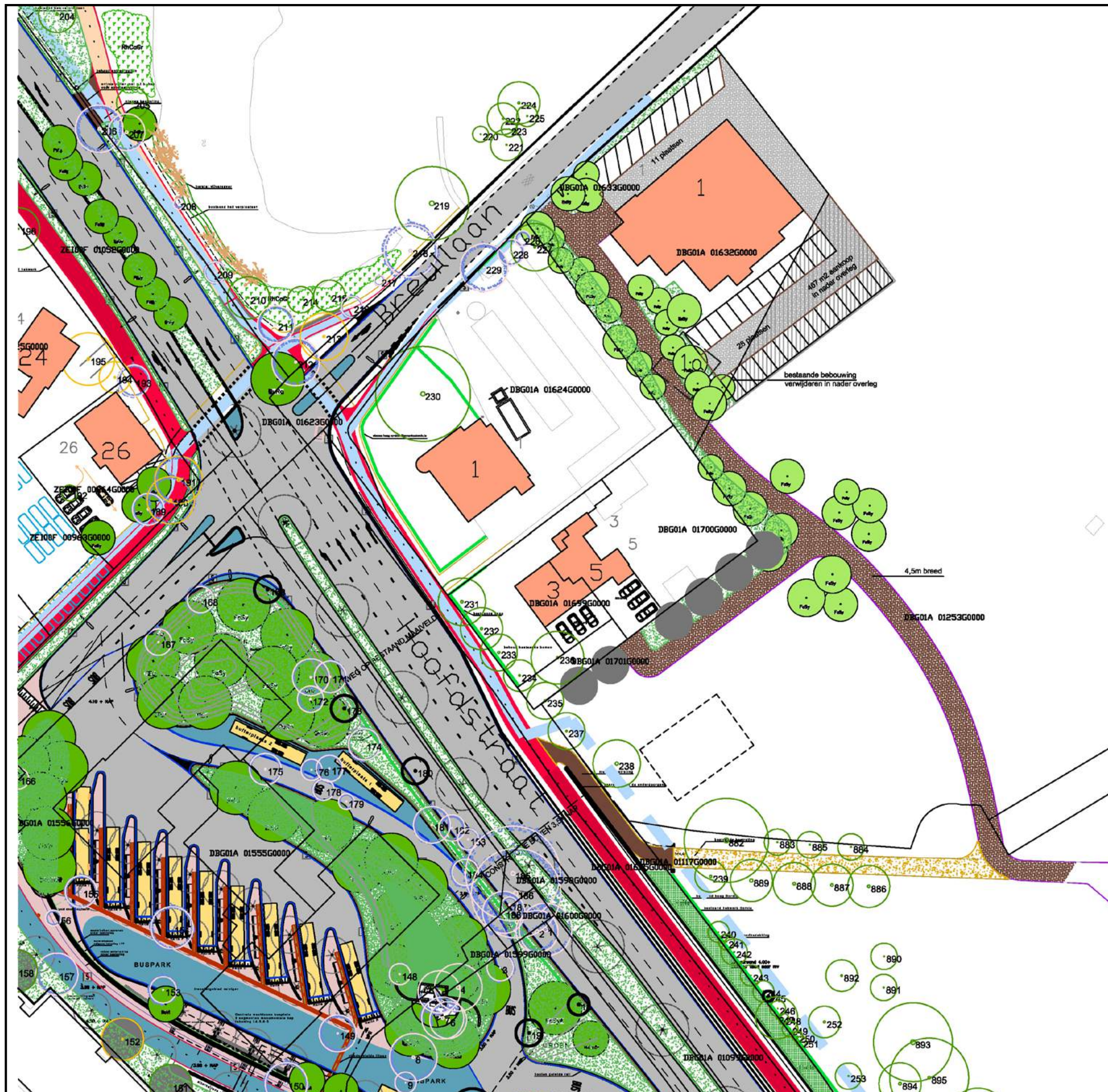
Voorstel ontsluiting:
In- en uitrit via Breullaan, zuidwestelijk van "bunker"

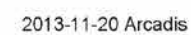
+ Voordelen:

- verkeersveilige inrit
- sociaal veilige inrit nabij kruispunt
- mogelijke integratie met herontwikkeling Hoofdstraat 1, Pannekoekenhuis

- Nadelen:

- afstemming inzake overpad met eigenaar Bunker op Breullaan
- afstemming met nr. 3-5 inzake toegang percelen





CONCLUSIE

Ontsluiting Landgoed Bornia, Hoofdstraat 1 tot 9

	Kosten	Verkeersveiligheid: (v.r.i.)	Verkeersveiligheid: zicht en logica	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	K&L	Acceptatie perceeleigenaar
Optie A	?	-	-	-	-	+	+	+	+	-	0	?	+/-
Optie B	?	-	-	-	-	+	+	+	+	+/-	0	?	+
Optie C	?	-	-	-	-	+	+	+	+	+/-	0	?	+/-
Optie D	?	+	+	+	+	-	+	+/-	+/-	+	+/-	?	-
Optie E	?	-	-	-	-	+/-	+	+/-	-	+	+/-	?	-
Optie F	?	-	-	-	-	+	+	+	+	+	0	?	+
Optie G	?	-	+/-	+	+	-	+	+	-	+	-	?	+/-
Optie H	?	+	+	+	+	+/-	+	+	+	+	0	?	+/-
Optie I	?	-	-	+/-	-	+	+	+	+	+/-	0	?	+
Optie J	?	+	+	+	+	+/-	+	+/-	-	+	+/-	?	-

+	Wenselijke oplossing	+/-	Acceptabel	-	Ongewenste oplossing	0	n.v.t.
---	----------------------	-----	------------	---	----------------------	---	--------

Toelichting

Optie A: Fietsstraat

Optie B: Fietsstraat westelijker

Optie C: Fietsstraat zonder rechtsafstrook Hoofdstraat

Optie D: In- uitrit via Breullaan, noordoostelijk van “bunker” en rechtsaf uitrijden vanaf Hoofdstraat 3-5 zonder VRI

Optie E: In- uitrit via Breullaan, zuidwestelijk van “bunker” en rechtsaf uitrijden vanaf Hoofdstraat 3-5 zonder VRI

Optie F: Ontsluiting op Hoofdstraat via VRI (ingebracht door bewoners)

Optie G: Ontsluiting via Arnhemse Bovenweg en ontsluiting Hoofdstraat 1,3 en 5 bestaand

Optie H: Ontsluiting via Arnhemse Bovenweg, ontsluiting Hoofdstraat 3 en 5 via parkeerterrein Hoofdstraat 1

Optie I: Ontsluiting op Hoofdstraat zonder VRI, “rechtsaf-rechtsaf” (ingebracht door bewoners)

Optie J: In- uitrit via Breullaan, zuidwestelijk van “bunker”

DEF. VOORSTEL

De nummers en beschrijvingen corresponderen met de paragraaf perceelontsluitingen in “Toelichting” BP.

13. Hoofdstraat 1 / Breullaanzijde: Pannenkoekenhuis
De hoek van het perceel Hoofdstraat/Breullaan, het huidige terras, wordt door de herinrichting variërend van 1 tot 3 meter aan zowel Hoofdstraat als Breullaan zijde verkleind ten behoeve van aanleg voet- en fietspad.
De toegang tot het perceel vanaf de Breullaan naar het huidige parkeerterrein blijft functioneel intact wordt opnieuw aangesloten door de herprofilering van de Breullaan naar 2x1 rijstrook met voorsorteerstrook aanliggend voet- en fietspad.

14. Hoofdstraat 1
De huidige toegang aan de Hoofdstraat voor langzaam verkeer blijft intact. De toegang voor autoverkeer aan de Hoofdstraat vervalt door de verbreding van de Hoofdstraat (2x2 rijstroken, 2 voorsorteerstroken en fietspad). Voor langzaam verkeer blijft de toegang intact. De ontsluiting van wegverkeer blijft aan de Breullaan zijde van het perceel, zoals in de huidige situatie. (zie 13)

15. Hoofdstraat 3-5
De toegang voor autoverkeer aan de Hoofdstraat vervalt door de verbreding van de Hoofdstraat (2x2 rijstroken, 2 voorsorteerstroken en fietspad). Voor langzaam verkeer blijft de huidige toegang intact. De ontsluiting van wegverkeer wordt circa 10 meter naar het zuidoosten verschoven en gecombineerd met de toegang tot perceel Hoofdstraat 7-9 (landgoed Bornia). Vanaf de nieuwe toegangsweg worden de percelen 3 en 5 aan de zuidoostzijde van het erf ontsloten. In de bestaande erfscheiding wordt een toegangshek geplaatst. Het fietspad wordt ter plaatse van de toegang zodanig aangelegd dat er een opstelplaats voor één auto is voor zowel het veilig in als het uitrijden van het perceel. (zie 16)

16. Hoofdstraat 7-9, 9a, 13, 15, 15a: Landgoed Bornia
De huidige toegang voor autoverkeer aan de Hoofdstraat vervalt door de verbreding van de Hoofdstraat (2x2 rijstroken, 2 voorsorteerstroken en fietspad). Voor langzaam verkeer blijft de toegang intact. De huidige ontsluiting voor autoverkeer wordt circa 20 meter naar het noordwesten verschoven en gecombineerd met de toegang tot percelen Hoofdstraat 3-5. Het fietspad wordt ter plaatse van de toegang zodanig aangelegd dat er een opstelplaats voor één auto is voor zowel het veilig in als het uitrijden van het perceel. (zie 15)
Een deel van het landgoed Bornia wordt in de huidige situatie ontsloten via de Arnhemse Bovenweg.

OVERZICHT ONTSLUITINGSOPTIE HOOFDSTRAAT 1, 3-5 EN BORNIA (9)







5. UITWERKING RANDEN



Het hekwerk van Bornia, dat vervangen wordt voor een spijlenhekwerk.



De westrand van Bornia, die geheel behouden blijft.



De zuidrand van Bornia, die geheel behouden blijft.

OVERIGE RAAKVLAKKEN

ALGEMEEN

Bij de planuitwerking is ervoor gekozen om het landgoed Bornia maximaal te ontzien. Het spoor wordt naar de zuidzijde uitgebreid, en de Hoofdstraat naar de westzijde. Hierdoor blijven de randen geheel behouden.

Tijdens de uitvoering zullen specifieke maatregelen genomen worden om de te behouden randen te beschermen.

HEKWERKEN

Het hekwerk tussen de entree Bornia en Hoofdstraat nr 5 is nu gefragmenteerd en stuk. Hier zal een nieuw spijlenhekwerk geplaatst worden, wat een reconstructie is van het spijlenhekwerk van Bornia tussen ingang en spoor. De voetgangersentree nabij het spoor zal ook als zodanig behouden worden. Het hekwerk met pijlers langs de Hoofdstraat wordt hersteld. De voortuin van de dubbele woning (Hoofdstraat 3-5) blijft intact, evenals de kastanjabomen. Het terras van Princenhof (pannenkoekenhuis(Hoofdstraat 1) wordt door de wegverbreding enkele meters ingekort.

BOMEN

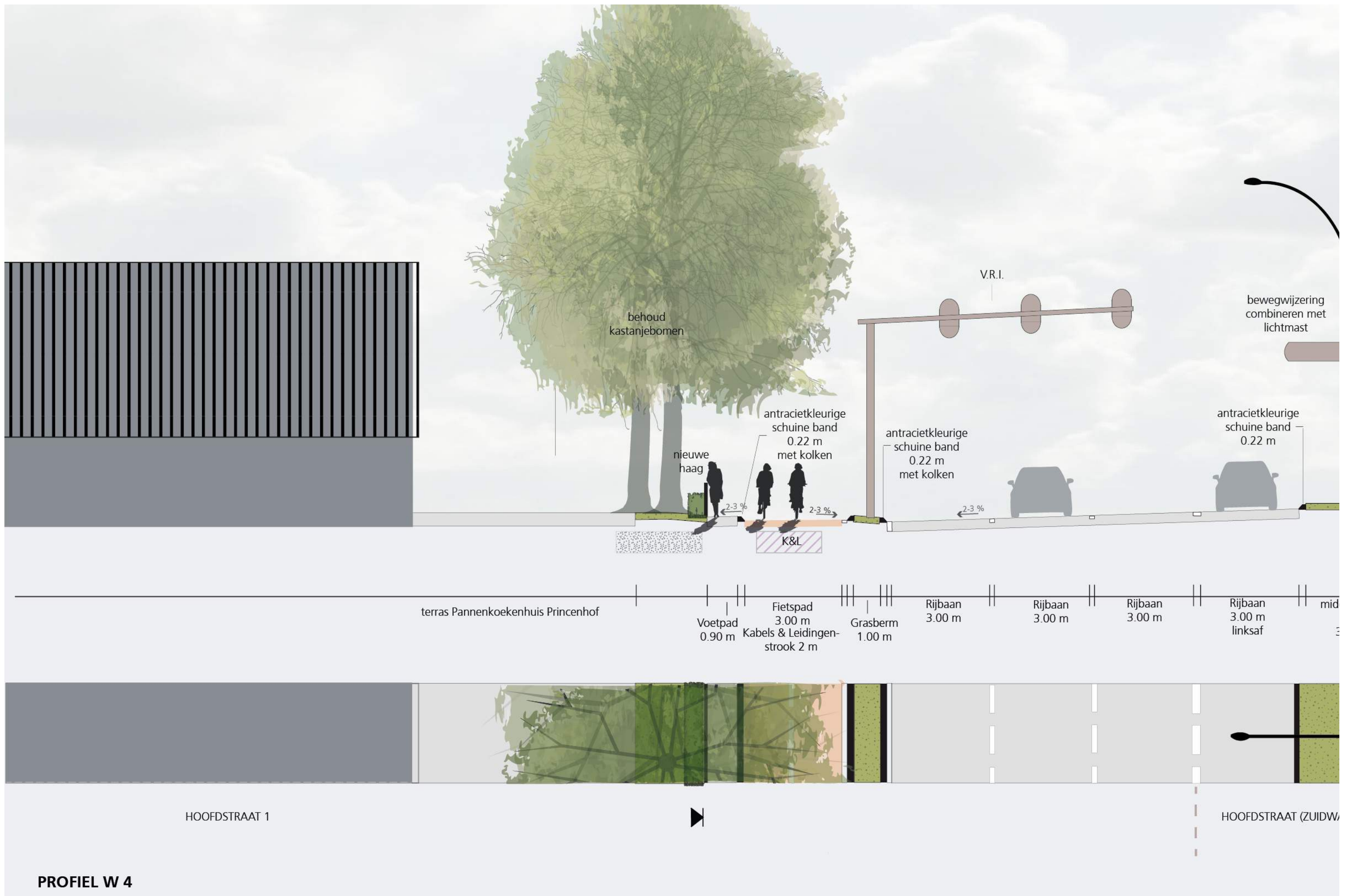
Vooraf, tijdens en na de aanleg worden grondwaterstanden gemonitord ten behoeve van de instandhouding van de bomenopstand. Indien noodzakelijk worden aanvullende maatregelen genomen tot behoud van de bomen. De monumentale boom op de hoek Breullaan-Hoofdstraat blijft gespaard en wordt opgenomen in het herinrichtingsplan voor dit perceel.

KABELS EN LEIDINGEN

Vanwege de verdieping van de Hoofdstraat moet het hoofdtracé K&L verlegd worden buiten de verdiepte bak. Dit gebeurt middels een gestuurde boring onder landgoed Bornia en Beerschoten-Willinkshof. De boring vindt plaats op een diepte van minimaal 3.00 m, ruim onder de wortelzone van de bomen. Het in- en uittredepunt van de boring zijn gesitueerd op open plekken, waar geen schade aan bomen kan plaatsvinden.

RANDEN

De randen zijn uitgewerkt in het integraal ruimtelijk ontwerp. De hiernavolgende principeprofielen geven inzicht in de overgang percelen Hoofdstraat 1, 3-5 en Bornia naar de verdiepte Hoofdstraat.



BEELDKWALITEIT BEPLANTING AANHELING RANDEN LANDGOEDEREN

BEGROEIDE GRONDKERENDE CONSTRUCTIE

In tegenstelling tot een harde keerwand is het beeld een zacht, begroeid talud. Het talud is weelderig begroeid met verschillende soorten bodembedekkers/klimplanten, en is volledig groen. Het talud voegt zich naar de plaatselijke situatie en gaat vloeiend om bomen heen. De hellingshoek varieert al naar de plaatselijke situatie.

Materiaal- en soortkeuze:

Citeko Uniblock ecologische grondkerende constructie.

Begroeiing:

- Hedera helix 80%
- Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii' 20%

Specifieke eisen:

De planten worden individueel gemengd. De parthenocissus zal tussen en over de Hedera heengroeien.

De grond in de zakken is van goede kwaliteit om beplanting te laten groeien. De klimplanten worden in of tussen de zakken geplant, en hangen omlaag. Binnen de waterdichte bak, waar er geen contact is met het grondwater, moet er een robuust irrigatiesysteem aangebracht zijn dat ervoor zorgt dat de volledige wand voldoende water krijgt, zodat beplanting zich optimaal kan ontwikkelen.

RHODODENDRONGROEPEN RANDEN LANDGOEDEREN

Grote groepen van hoge wintergroene en bloeiende rhododendrons, passend in de landschapsstijl. Rhododendrongroepen worden gebruikt groene eilanden te maken, om randen af te schermen of bij vijvers om oneindigheid te suggereren. De groepen kunnen tot 4m hoog worden.

Soortkeuze:

- Rhododendron ponticum
- Rhododendron 'Catawbiense Grandiflorum'

Specifieke eisen:

De groeiplaats moet optimaal voorbereid worden met turf. Na aanplant moet de bodem afgedekt worden met een dikke laag mulch. De hoogte moet bij aanplant al minimaal 1,5m zijn. Rhododendrons die vrijkomen uit het gebied moeten verplant worden naar de nieuwe locaties. Bij ontbreken van grote Rhododendronstruiken, grote maten terugplanten (min. 1.00-1.20)



Parthenocissus quinquefolia 'Engelmannii'



Hedera helix



Taxus baccata



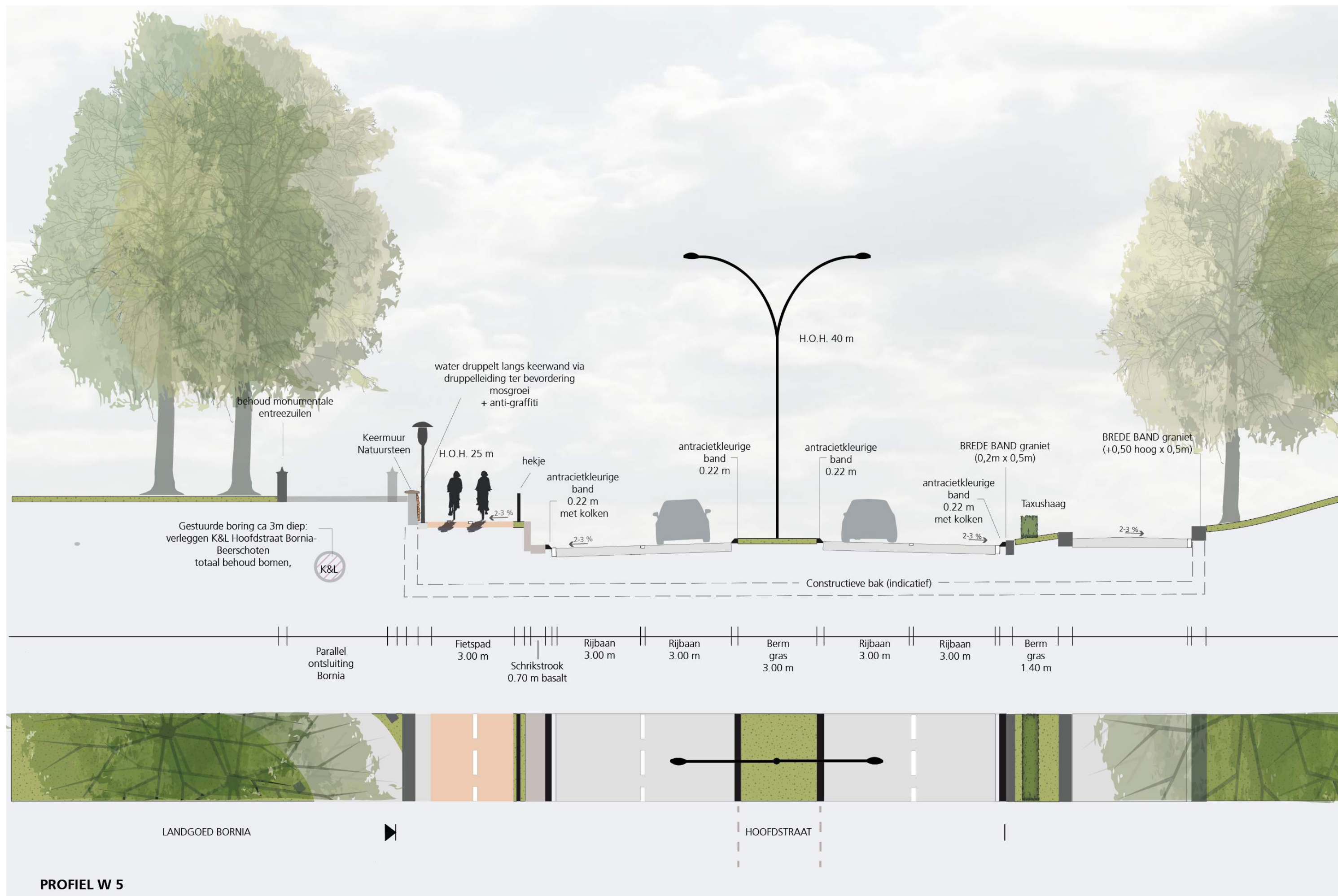
Dryopteris filix-mas

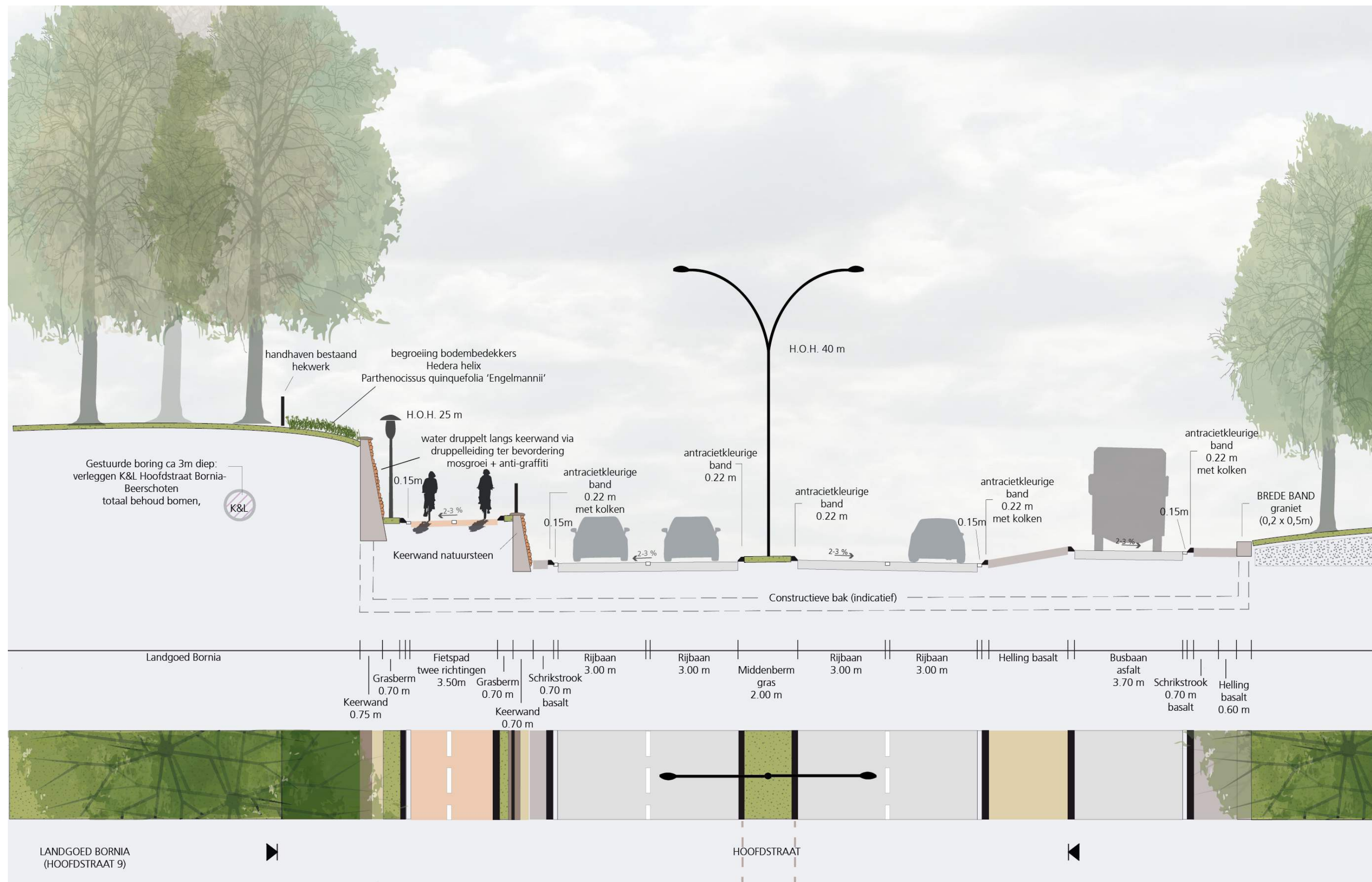


Rhododendron ponticum



Rand van hoge rhododendrons (De Breul huidige situatie)





PROFIEL W 6

Principeprofiel Borna-Hoofdstraat

UitWerKinG OntsLUitinG en rAnden AAnGrenZende
PerCeLen stAtiOn drieBerGen-Zeist

OdiJKerWeG

nOOord- en ZUidZiJde sPOOr

19 December 2013 11:56 AM



Ons kenmerk:
d01011.000421

Opdrachtgever:
PrOrAiL

Bezoekadres: Moreelsepark 2 3511 eP Utrecht	Postadres: Postbus 2038 3500 GA Utrecht
--	--

Co-opdrachtgevers
Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Gemeente Zeist
Provincie Utrecht
BrU

Opdrachtnemer:
ARCADIS NEDERLAND BV

Bezoekadres: Piet Mondriaanlaan 26 Amersfoort	Postadres: Postbus 220 3800 AE Amersfoort
--	--

Samenstelling team
Luc Veeger
Kees Neven
Remco vd Wal

Opgesteld door:
Kees Neven

Gecontroleerd door:
Luc Veeger

Vrijgegeven door:
Pim van de Kragt

Uitgave:
Versie 2.0

Datum:
19 December 2013 11:56 AM



niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, daaronder begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van werk zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ArCADis.

UitWerKinG OntsLUitinG en rAnden AAnGrenZende
PerCeLen stAtiOn drieBerGen-Zeist

OdiJKerWeG

nOOrd- en ZUidZiJde sPOOr

inHOUDsOPGA ve

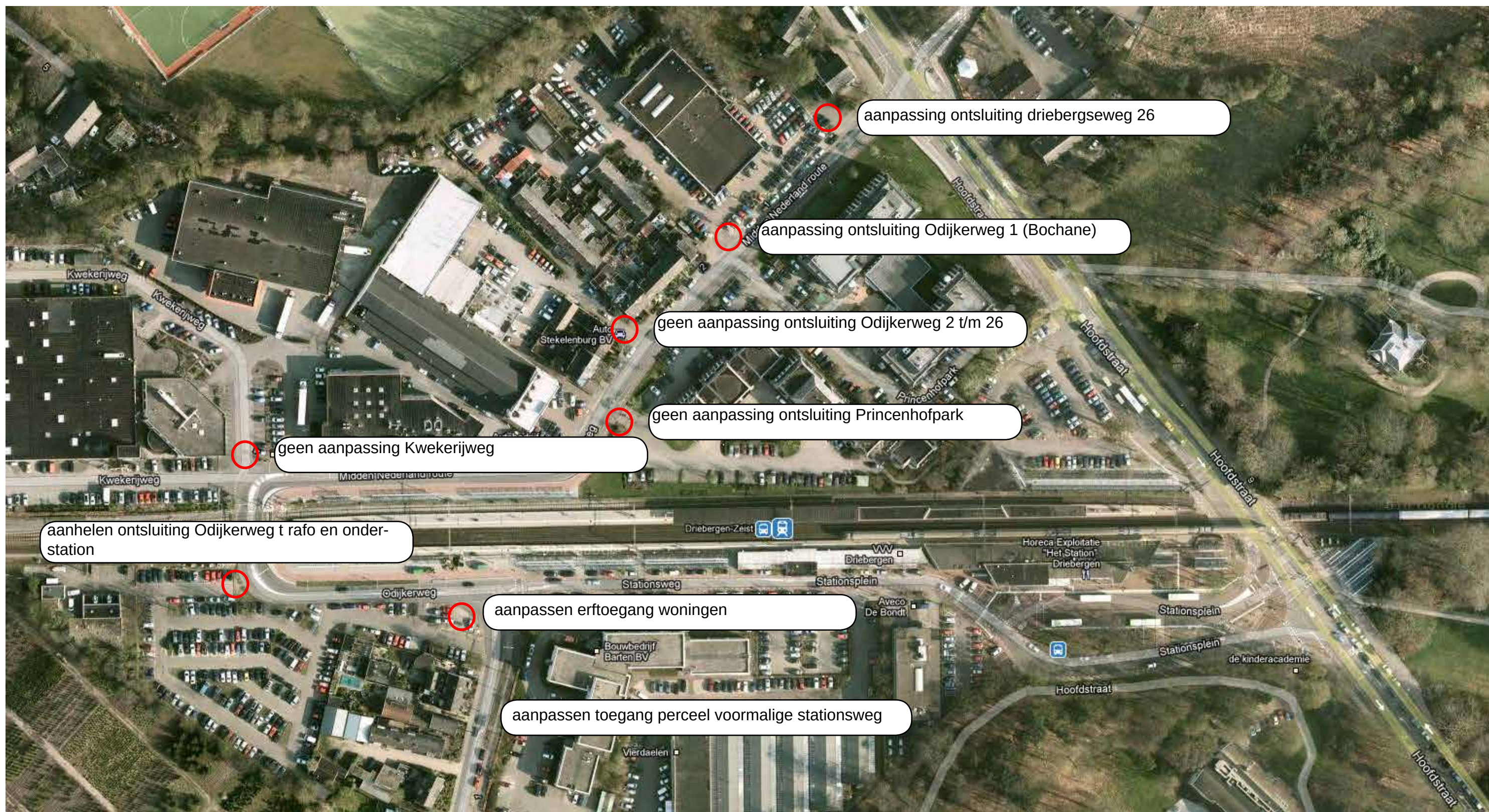
1. OPGAve

2. UitWerKinG OPTies nieUWe OntsLUitinGen





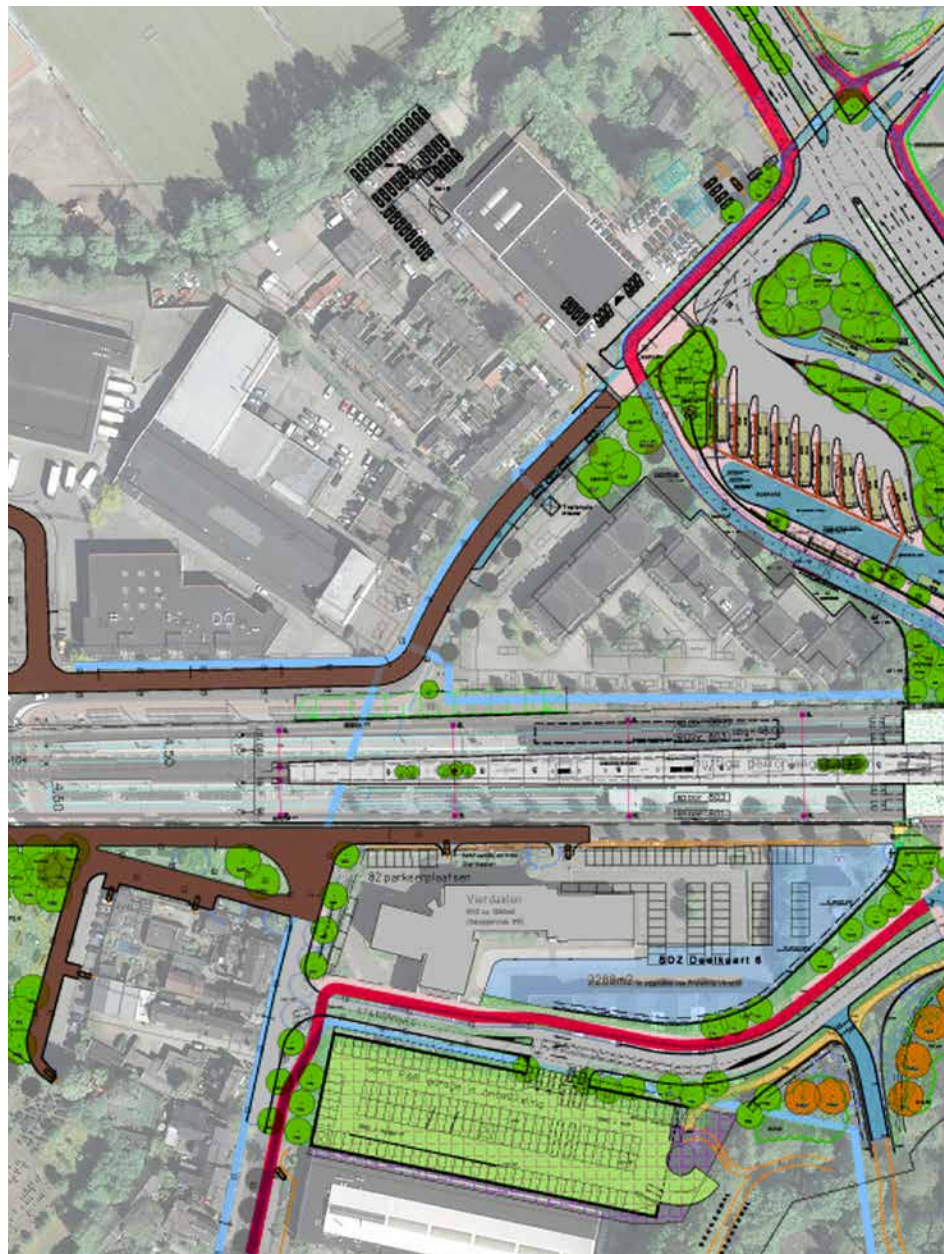
1. OPGave



Uitsnede Odijkerweg noordzijde bestaande situatie



stationsgebied nieuwe situatie



Uitsnede Odijkerweg nieuwe situatie

OPGAVE

Huidige situatie

de Odijkerweg grenst aan de noord- en westzijde van het plangebied.

Projectsituatie

Het busstation komt ten noorden van de spoorbundel te liggen, op de plek van het huidige kantoren Princenhofpark. de kruising Odijkerweg-Hoofdstraat wordt aangepast met voorsorteerstroken, en een doorgaand fiets- en voetpad vanuit het busstation richting driebergseweg gaat langs de Odijkerweg. Hiervoor is een strook van de percelen ter plaatse van Odijkerweg 1 en driebergseweg 26 aan de voorzijde nodig.

voor Odijkerweg 1 en driebergseweg 26 zijn verschillende varianten opgesteld. voor de overige ontsluitingen blijft de huidige situatie aan de Odijkerweg intact en is er sprake van herinrichting van de weg.

Ontwikkelingen

- reconstructie Odijkerweg, door het verdwijnen van de gelijkvloerse spoorwegovergang wordt de Odijkerweg geknipt. de Odijkerweg gaat over in de Kwekerijweg.

PvE ontsluiting

- handhaven huidige entrees als functioneel-ruimtelijke en cultuurhistorische elementen
- handhaven aantal parkeerplaatsen voor perceel Odijkerweg 1 en driebergseweg 26
- handhaven ertoegangen woningen Odijkerweg
- aanpassen toegang perceel voormalige stationsweg

STAPPEN AFWEGING

Bij het zoeken naar oplossingen voor de ontsluitingen op het stationsgebied, worden bij het onderzoek en de afweging de volgende stappen gevolgd:

- 1: is de ontsluiting noodzakelijk?
- 2: Is een verkeerskundige oplossing binnen het wegprofiel mogelijk?
- 3: Is het mogelijk om te optimaliseren door fiets- en autoverkeer te scheiden (bijv behoud ontsluiting fiets, alternatief voor auto-ontsluiting)?
- 4: is er binnen de landgoedstructuur een aanleiding of mogelijkheid voor toevoeging van een nieuwe ontsluiting?

Hierna volgt een analyse van de huidige en oorspronkelijke landschapstructuur en typologie, overzicht van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, en ontsluitingsopties in woord en beeld, met bijbehorende plus- en minpunten.





2. UitWerking Opties Ontsluitingen

ONTSLUITING BASELINE 3

voorstel nieuwe situatie met ontsluitingen:

de nieuwe Langzaam verkeersroute ligt ten noorden van de Odijkerweg. een deel van het voorterrein van garagebedrijf Bochane met parkeerplaatsen en een deel van het achterterrein met parkeerplaatsen van het perceel driebergseweg 26 is hiervoor noodzakelijk. veilig keren op perceel driebergseweg 26 is niet goed mogelijk.

Het fietspad naar het station ligt ter hoogte van de entree van Bochane.

+ voordelen:

- voldoende opstelruimte voor kruispunt fietspad heeft ruime afstand tot uitrit busstation
- ruimte voor groen op kop busstation tussen Odijkerweg
- helder scheidinge tussen busstation en Lv-routes

- nadelen:

- verlies parkeerplekken driebergseweg 26
- fietspad Odijkerweg gaat ten koste van parkeerplekken Bochane
- verkeersonveilige entree Bochane door locatie fietspad, met name voor expeditieverkeer.



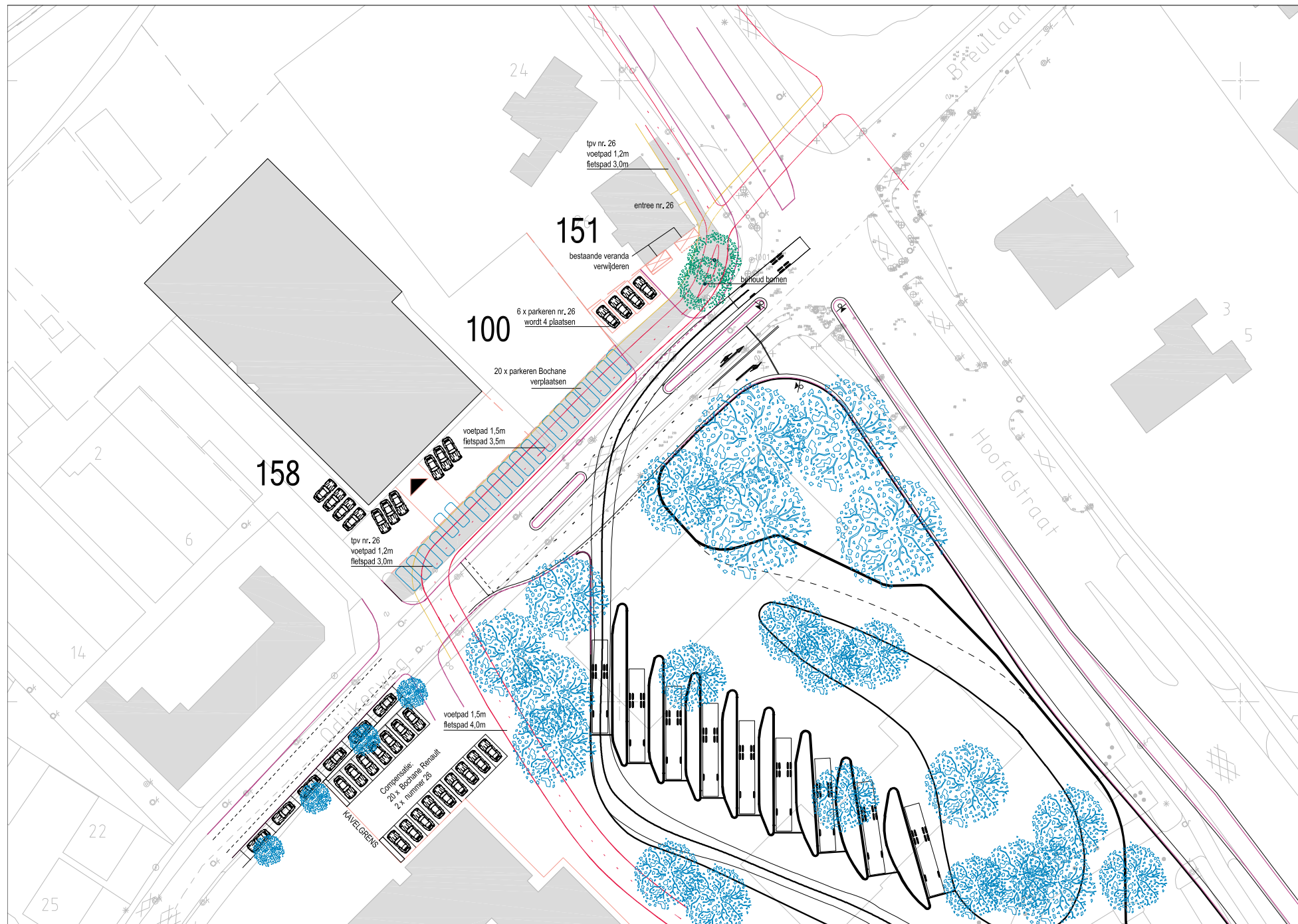
- verleggen as Odijkerweg, waardoor knik in weg en fietspad ontstaat. hierdoor vervallen circa 12 parkeerplekken minder op terrein Bochane
- locatie fietspad licht verschoven tbv vrije entree garagebedrijf
- compensatie 20 plekken op Princenhofpark aan overzijde Odijkerweg

+ voordelen:

- handhaven van een deel van de parkeerplekken bij garagebedrijf
- veilige entree Bochane door verschuiving fietspad

- onduidelijk verkeersbeeld
- profiel van de Odijkerweg wordt ruimtelijk aangetast (storende knikken in wegas)
- beperkte opstelruimte voor kruispunt
- parkeren op maaiveld (minder ruimte voor groene invulling)
- parkeren verdeeld over 2 locaties niet wenselijk voor garagebedrijf.

ONTSLUITING OPTIE B



voorstel ontsluiting:

- als lay-out baseline 3 met locatie fietspad licht verschoven tbv vrije entree garagebedrijf.
- compensatie parkeerplekken op Princenhofpark en lang-sparkeren zuidzijde Odijkerweg.

+ voordelen:

- handhaven van een deel van de parkeerplekken
- veilige entree Bochane

- nadelen:

- parkeren op maaiveld (minder ruimte voor groene invulling)
- parkeren verdeeld over 2 locaties niet wenselijk voor garagebedrijf.

ONTSLUITING OPTIE C

voorstel ontsluiting:

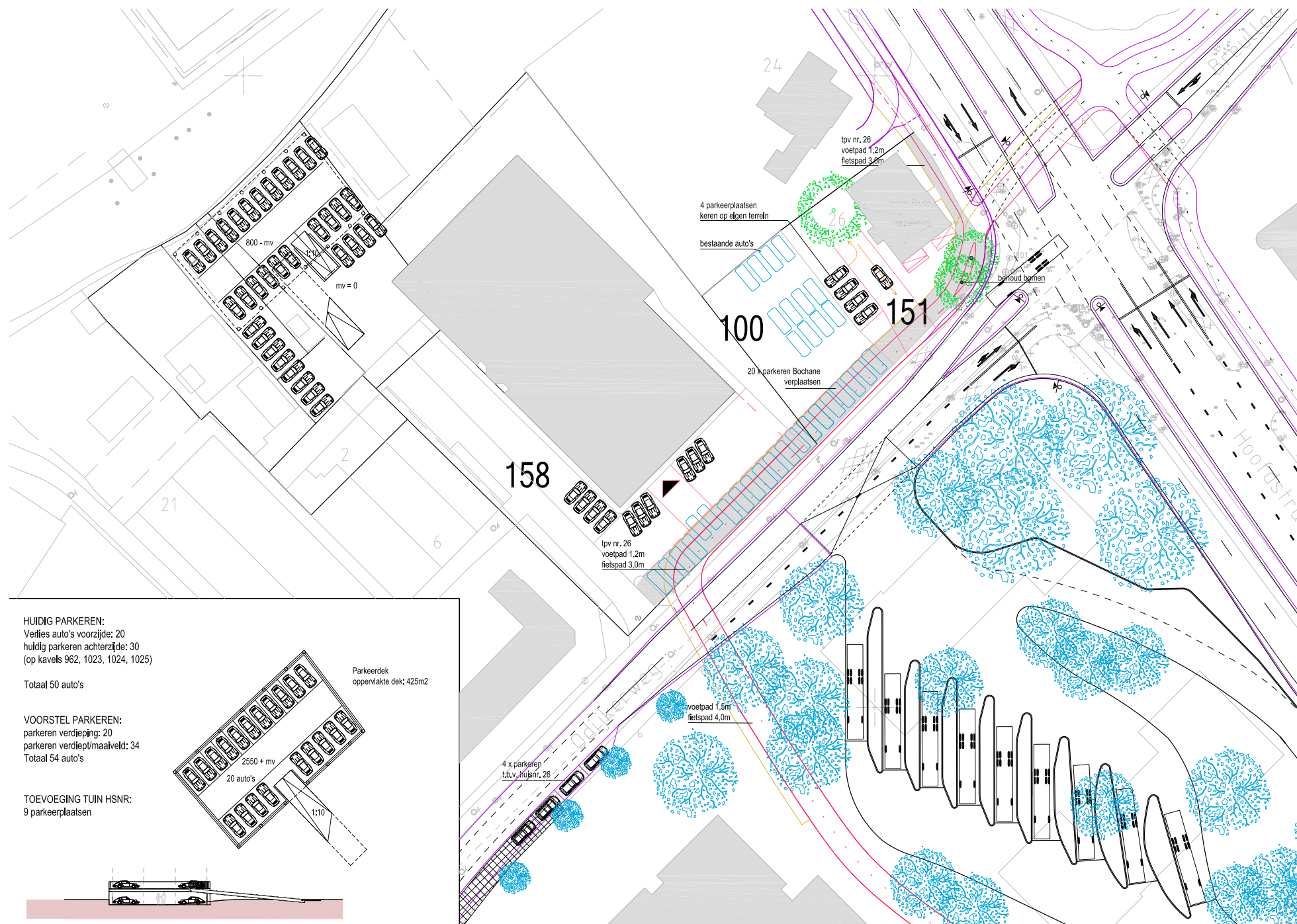
- als lay-out baseline 3 met locatie fietspad licht verschoven tbv vrije entree garagebedrijf.
- compensatie parkeerplekken door parkeerdek op achterzijde terrein
- ontsluiting driebergseweg 26: keren op eigen terrein, 4 parkeerplekken

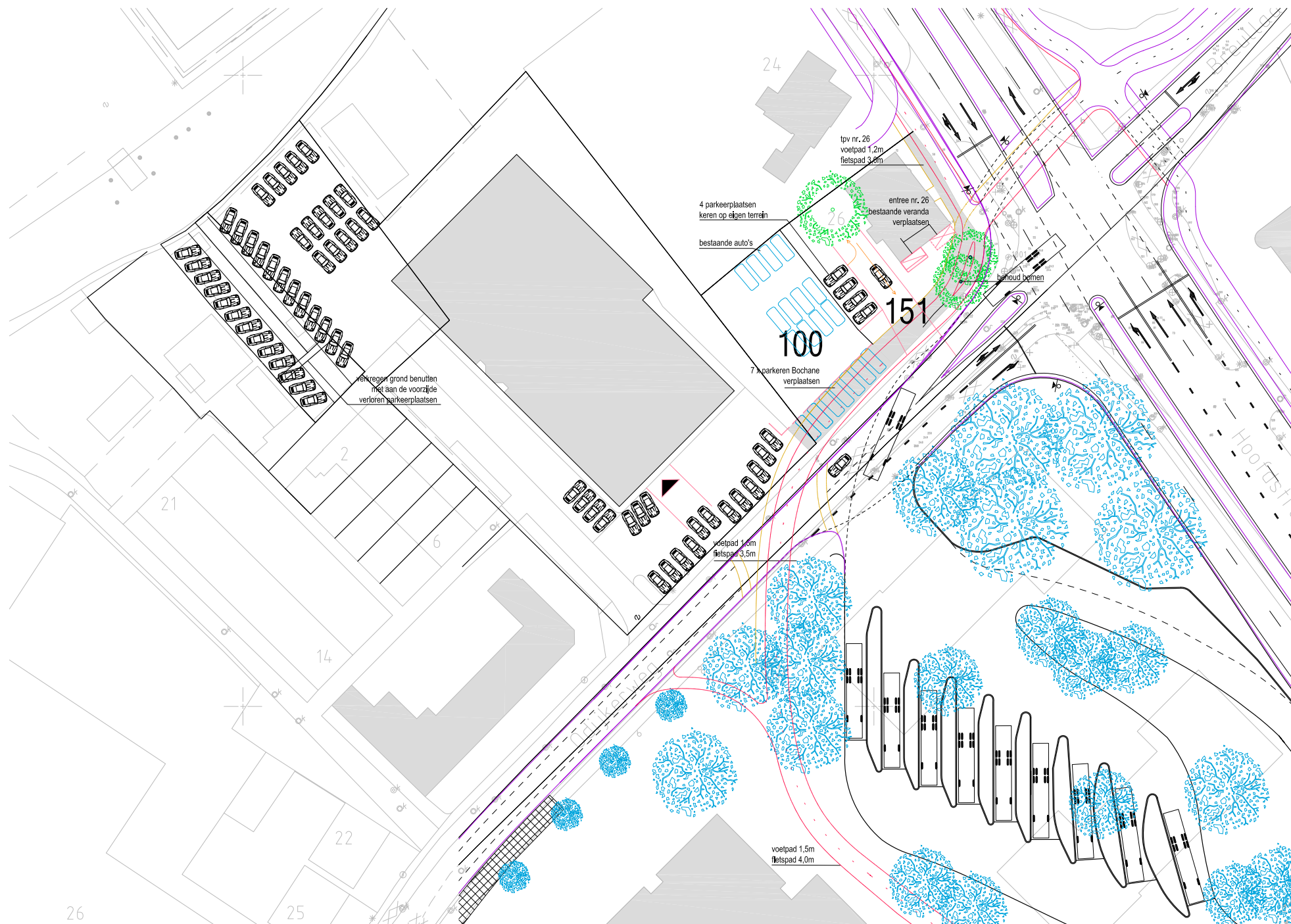
+ voordelen:

- geen parkeerplekken op maaiveld (meer ruimte voor groen) handhaven van een deel van de parkeerplekken
- veilige entree Bochane
- goede oplossing voor driebergseweg 26

- nadelen:

- kosten parkeerdek
- grondaankoop gemeente Zeist noodzakelijk





ONTSLUITING OPTIE D

voorstel ontsluiting:

- locatie fiets en voetpad verschoven tot entree busstation en met uitritconstructie voor zuidelijk deel Odijkerweg.
- compensatie parkeerplekken op achterzijde terrein door aankoop kavel met volkstuin van gemeente Zeist
- ontsluiting driebergseweg 26: keren op eigen terrein, 4 parkeerplekken door herinrichting achterterrein
- maximaal handhaven parkeerplekken Bochane

+ voordelen:

- geen parkeerplekken op maaiveld (meer ruimte voor groen)
- handhaven van een deel van de parkeerplekken
- veilige entree Bochane
- goede oplossing voor driebergseweg 26

- nadelen:

- schuine oversteek fietsers en voetgangers
- Verkeersveiligheid: het is aan te raden het conflict tussen langzaam verkeer en autoverkeer zo haaks mogelijk vorm te geven. in deze optie moeten zowel automobilisten als fietsers erg ver over de schouder kijken om een goed beeld te krijgen van het overige verkeer. daarnaast is een schuine oversteek langer.
- Verkeersafwikkeling: het fietsverkeer heeft voorrang boven het autoverkeer. inrijdend autoverkeer moet wachten op de overstekende fietsers waardoor bussen geblokkeerd kunnen worden. Hoewel de verwachting is dat er beperkt autoverkeer op de Odijkerweg zal zitten, is er maar 1 vrachtwagen nodig die langer moet staan wachten waardoor bussen niet meer in kunnen rijden. Kans op terugslag op het kruispunt is hier een gevolg van.
- grondaankoop gemeente Zeist noodzakelijk
- scheiding busverkeer langzaam verkeer minder veilig
- kosten parkeerdek

CONCLUSIE

Ontsluiting Bochane/Driebergseweg 26

	Kosten	Verkeersveiligheid Auto	Verkeersveiligheid Fiets/voetganger	Doorstroming verkeer	Sociale veiligheid	Relatie overige RO-ontwikkeling	Kwaliteit (landschap)	Cultuurhistorie	Bomen	EHS & ecologie	k&L	Acceptatie perceeleigenaar
Baseline 3	?	+	+	+	+	-	+/-	0	0	0	?	-
Optie A	+	-	+	+	+	?	-	0	0	0	?	-
Optie B	+/-	+	+	+	+	?	-	0	0	0	?	?
Optie C	+/-	+	+	+	+	?	+	0	0	0	?	+
Optie D	+	-	-	-	+/-	?	-	0	0	0	?	+

+	Wenselijke oplossing	+/-	Acceptabel	-	Ongewenste oplossing	0	n.v.t.
---	----------------------	-----	------------	---	----------------------	---	--------

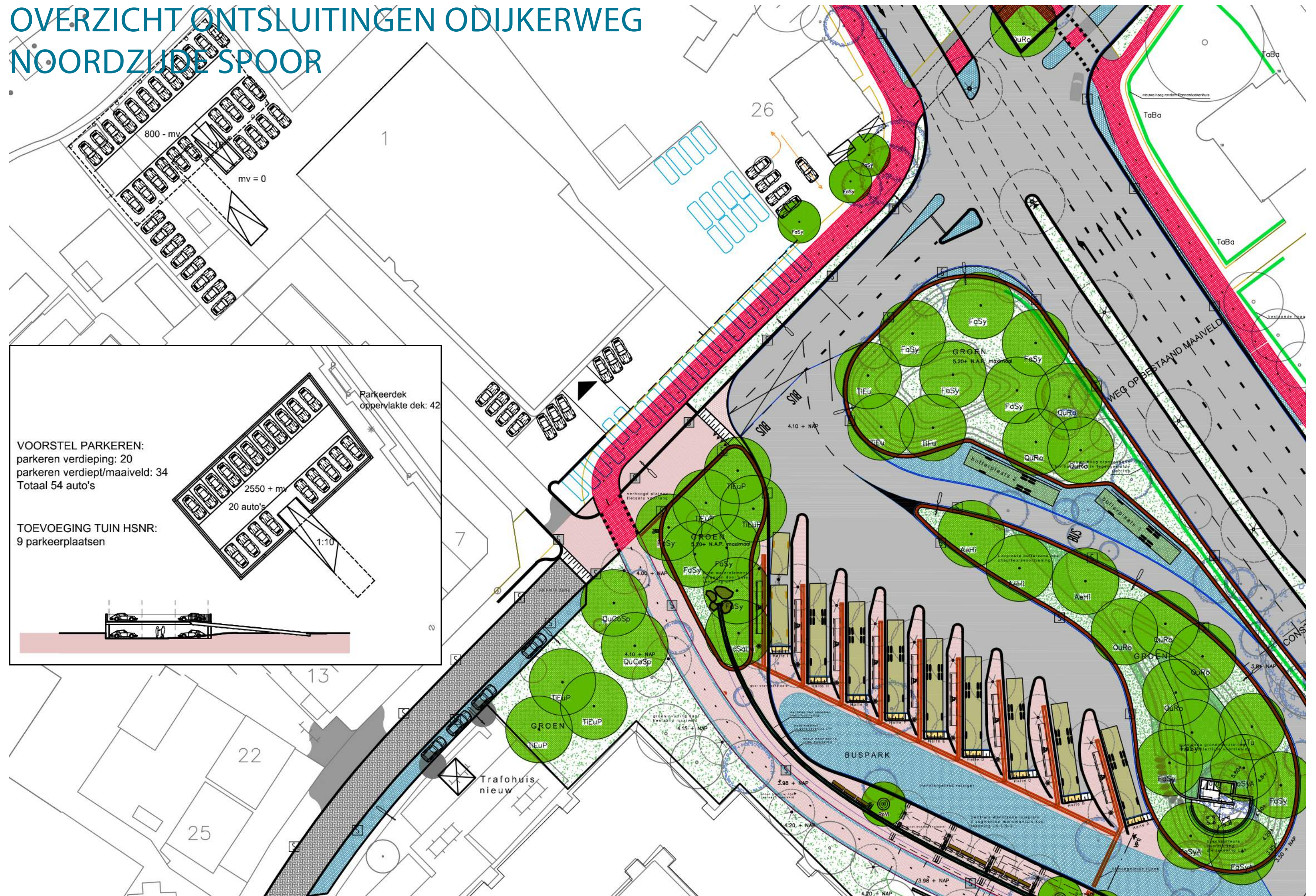
Toelichting

- Optie A: verschuiving Odijkerweg en compensatie parkeren op Princenhofpark.
- Optie B: als BASELINE 3 en compensatie parkeren op Princenhofpark en langsparkeren Odijkwer
- Optie C: als BASELINE 3 en compensatie op parkeerdek op achterzijde terrein garagebedrijf
- Optie D: verschuiving fiets- en voetpad tot entree busstation en compensatie parkeren op achterzijde terrein garagebedrijf met aankoop kavel gemeente Zeist

BESCHRIJVING DEF. VOORSTEL

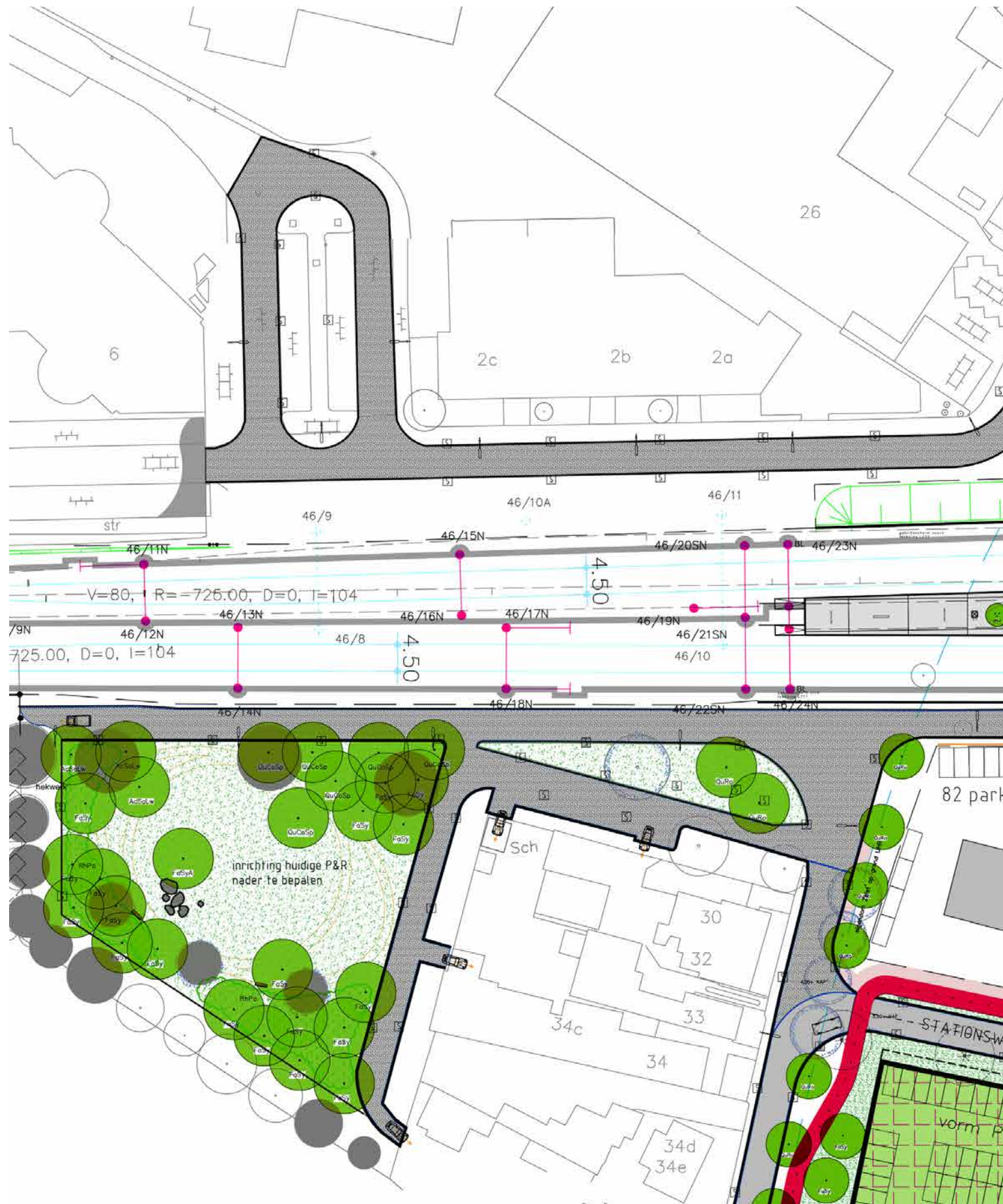
- de nummers en beschrijvingen corresponderen met de paragraaf perceelontsluitingen in “t oelichting” BP.
- noordzijde spoor
6. Odijkerweg 1 (garagebedrijf Bochane)
dit perceel heeft een ontsluiting aan de Odijkerweg. deze wordt aangepast door de herprofilering van de Odijkerweg en het aan te leggen voet- en fietspad. Voor de aanleg van een voet- en fietspad is een deel van het voorterrein (met parkeerfunctie) noodzakelijk. t er compensatie van de huidige 20 te vervallen parkeerplaatsen aan de voorzijde wordt een parkeeroplossing met voldoende capaciteit op het achter-terrein(en) planologisch mogelijk gemaakt.
7. Westelijk deel Odijkerweg 2 t/m 26
De herprofilering van de Odijkerweg tot erftoegangsweg heeft geen invloed op de ontsluitingen van deze percelen. Huidige situatie blijft intact
8. Kwekerijweg
De herprofilering van de Kwekerijweg tot erftoegangsweg heeft geen invloed op de ontsluitingen van deze percelen. Huidige situatie blijft intact
12. Princenhofpark
De herprofilering van de Odijkerweg tot erftoegangsweg heeft geen invloed op de ontsluitingen van dit perceel. Huidige situatie blijft intact. Het fietspad langs de Odijkerweg ten noorden van het spoor wordt op deze locatie opgeheven.

OVERZICHT ONTSLUITINGEN ODIJKERWEG NOORDZIJDE SPOOR



OVERZICHT ONTSLUITINGEN ODIJKERWEG

ZUIDZIJDE SPOOR



Zuidzijde spoor

de nummers en beschrijvingen corresponderen met de paragraaf perceelontsluitingen in "t oelichting" BP.

in nieuwe situatie wordt een P&r gerealiseerd in een gebouwde voorziening op een deel van de percelen stationsweg 1 t/m 9 (locatie t rooster, gebouwen vierdaelen, Aveco en voormalig Capway). Het huidige P&r-terrein verliest deze functie en wordt groen ingericht met behoud van de huidige ontsluitingen voor de aanliggende bestemmingen.

9. Odijkerweg t rafo en onderstation
de huidige toegang loopt over het P+r terrein. de bereikbaarheid blijft in de nieuwe situatie intact. na herinrichting van het P+r terrein ligt de toegangsweg direct zuidelijk van het spoor. (zie nummer 11).

10. Woningen Odijkerweg, oostelijke en noordelijke achterttoegangen via huidig P+r-terrein. de bereikbaarheid blijft in de nieuwe situatie intact. Het huidige P&r-terrein vervalt in de nieuwe situatie en wordt heringericht. in de nieuwe situatie is door het vervallen van de bestaande spoorwegovergang de Odijkerweg ten zuiden van het spoor geen doorgaande weg meer. er wordt een toegangsweg aangelegd ten behoeve van de bestaande achterttoegangen en parkeergelegenheid van de woningen.

11. Odijkerweg 30-32
De toegangen voor percelen 30-32 worden door de herprofilering van de kruising Stationsweg/ Odijkerweg opnieuw aangesloten met de huidige functionaliteit. Huidige situatie blijft intact.

19. stationsweg 9-11-13 (vierdaelen)
de huidige toegangen aan de voormalige stationsweg, direct zuidelijk van het spoor, blijven in de nieuwe situatie intact. de huidige stationsweg is in de nieuwe situatie voor autoverkeer alleen vanuit het westen bereikbaar via de Odijkerweg en wordt als perceelontsluitingsweg voor de aangrenzende 2 percelen ingericht. voor voetgangers wordt een loopverbinding, direct zuidelijk van het spoor, tussen Odijkerweg en het zuidelijk voorplein gerealiseerd.