

## **Besluitm.e.r. bestemmingsplannen Herinrichting vliegbasis Soesterberg**

---

**Projectleider** Niels Bronsgeest

**Auteurs** Martijn Gerritsen, Herman Bouman

**Datum** 7 april 2011

**Kenmerk** N001-4734905EMG-iap-V01-NL

### **1.1 Aanleiding en doel**

In de aanloop naar een provinciale Structuurvisie voor de herinrichting van de vliegbasis Soesterberg hebben de provincie Utrecht en de gemeenten Soest en Zeist in samenwerking met het ministerie van Defensie in 2009 het Ruimtelijk plan Vliegbasis Soesterberg vastgesteld<sup>1</sup>. Omdat een 'ruimtelijk plan' een niet wettelijk voorgeschreven plan is, gold de formele planm.e.r.-plicht<sup>2</sup> niet. Er is daarom in deze fase van de planontwikkeling voor gekozen het planm.e.r.-instrumentarium vrijwillig in te zetten. In dit vrijwillige of concept-planMER dat parallel aan het opstellen van het Ruimtelijk Plan is gemaakt, zijn de milieueffecten van de beoogde ontwikkelingen op hoofdlijnen beschouwd.

Het concept-PlanMER is voor de ontwerp-Structuurvisie Herinrichting Vliegbasis Soesterberg<sup>3</sup> aangevuld met onder meer verkeersgerelateerde effectbeschouwingen (geluid en luchtkwaliteit). Hierdoor kreeg het concept-PlanMER een formele status<sup>4</sup>.

De Commissie voor de m.e.r. (Cie m.e.r.) heeft dit PlanMER beoordeeld en een positief toetsingsadvies afgegeven<sup>5</sup>. De Cie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies over het PlanMER wel geadviseerd om in de vervolgpprocedure (Besluitm.e.r) maatregelen uit te werken om onomkeerbare effecten op de natuurkwaliteit in de uitvoeringsfase en negatieve effecten van betreding en verstoring na realisatie te voorkomen. Ook zijn detaillering en nadere visualisatie van de landschappelijke inpassing van Museumkwartier en woningbouwlocatie belangrijk. Deze notitie gaat specifiek in op de vragen van de Cie m.e.r. en vormt samen met het voorliggende PlanMER het BesluitMER bij de twee bestemmingsplannen<sup>6</sup>. Het terrein van de voormalige vliegbasis Soesterberg - waar de herontwikkeling plaatsvindt - ligt in twee gemeenten, te weten Soest en Zeist. Beide gemeenten maken een bestemmingsplan voor de delen die op hun grondgebied liggen. Het BesluitMER gaat over het geheel en biedt aldus de milieu-informatie voor beide besluitvormingstrajecten.

<sup>1</sup> Het Ruimtelijk plan is door PS van de provincie Utrecht en door de gemeenteraden van Soest en Zeist vastgesteld op 11 juni 2009.

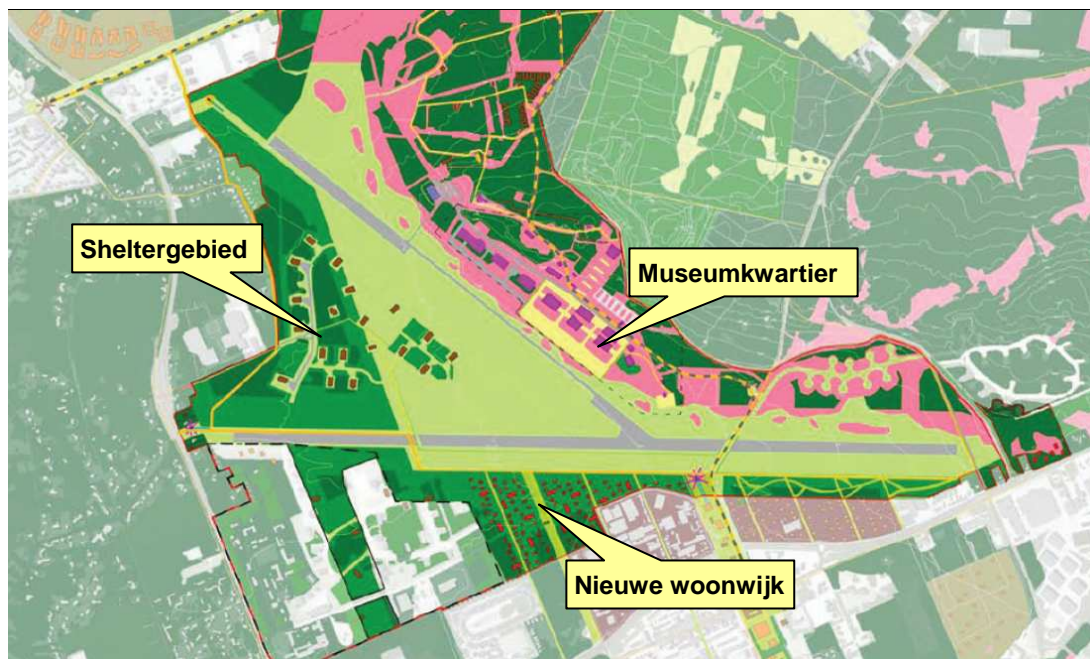
<sup>2</sup> De milieuprocedure wordt afgekort met m.e.r. Met MER wordt het milieueffectrapport bedoeld.

<sup>3</sup> Ontwerp Structuurvisie Herinrichting Vliegbasis Soesterberg, partiële herziening van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2005-2015, vastgesteld door de provincie Utrecht op 15 december 2009

<sup>4</sup> PlanMER herontwikkeling vliegbasis Soesterberg, Tauw, 8 december 2009

<sup>5</sup> Herontwikkeling vliegbasis Soesterberg, toetsingsadvies over milieu effectrapport, 3 maart 2010

<sup>6</sup> Deze aanpak is met de Commissie voor de m.e.r. kortgesloten.



**Figuur 1 Ruimtelijk plan Vliegbasis Soesterberg**

## 1.2 Opzet van deze notitie

In het toetsingsadvies van de Cie m.e.r. op het PlanMER worden de stappen genoemd die gedurende het vervolgtraject nodig zijn (zie onderstaande paragrafen). De beantwoording van deze vragen vormt de basis voor de aanvulling van het PlanMER: tezamen het BesluitMER.

### 1.2.1 Locatie Museumkwartier

**De Cie m.e.r. adviseert voor de vervolgbesluitvorming over de locatie van het Museumkwartier beheermaatregelen uit te werken om de beoogde natuurontwikkeling te kunnen waarborgen.**

Eén van de uitgangspunten voor de herontwikkeling van de vliegbasis is de vestiging van het Nationaal Militair Museum op de plaats waar nu de hangars staan. Uit het planMER blijkt dat het Museumkwartier op de beoogde locatie versturende effecten heeft en daarmee beperkingen kan opleveren voor de ontwikkeling van natuur. Daarom zijn beheermaatregelen noodzakelijk om daadwerkelijk aan de eisen van de EHS-saldbenadering te kunnen voldoen. In paragraaf 1.4 wordt aan dit onderdeel een nadere uitwerking gegeven.

### 1.2.2 Verkeer en vervoer

**De Cie m.e.r. adviseert voor de vervolgbesluitvorming inzichtelijk te maken hoe een OV aandeel van 10 % van het aantal bezoekers zal worden gerealiseerd, dan wel wat de verkeer- en vervoerseffecten zijn wanneer deze ambitie niet wordt bereikt.**

In het MER wordt aangegeven, dat er een openbaar vervoerverbinding tussen NS-station Den Dolder en Soesterberg via het nieuwe museum zal worden geëxploiteerd. Aan dit idee is geen concrete invulling gegeven. Hierdoor kan volgens de Cie m.e.r. niet worden getoetst in hoeverre deze verbinding de vermelde effectiviteit zal hebben (een OV-aandeel van 10 %). Ook is niet bekend hoe de exploitatie zal plaatsvinden. Als er minder personen van het openbaar vervoer gebruik maken, zullen er waarschijnlijk meer per auto komen. Gezien het reeds hoge aandeel van het autoverkeer zal het effect op luchtkwaliteit en geluid beperkt van omvang zijn. Om een nauwkeuriger berekening van de effecten mogelijk te maken is het van belang inzicht te verkrijgen wat dit mogelijk betekent voor de vervoerstromen in het studiegebied. In paragraaf 1.3 wordt aan dit onderdeel een nadere uitwerking gegeven.

### 1.2.3 Natuur

**De Cie m.e.r. adviseert bij de uitwerking van het voornemen inzichtelijk te maken met welke maatregelen de beoogde natuurkwaliteit wordt gewaarborgd.**

Het MER laat een ambitieuze doelstelling zien voor de beoogde natuurontwikkeling. In het MER wordt onderkend dat het voornemen verstoring van natuur heeft door de recreatiedruk. In het verleden heeft het hoogwaardige schraalgrasland zich kunnen ontwikkelen onder omstandigheden van relatieve rust en specifiek maaibeheer. De Cie m.e.r. wijst er verder op dat de hoogte van de achtergronddepositie van stikstof in het gebied de ontwikkeling van nieuwe graslanden met grote ecologische kwaliteiten in de weg kan staan.

Om de geformuleerde ambitie te kunnen benaderen zijn uitgebreide monitoring, specifiek beheer en mogelijk aanvullende maatregelen, die de effecten van betreding en de effecten van stikstofdepositie verminderen, van belang. Daarnaast is het onzeker, gezien het toekomstig recreatief gebruik en de locatiekeuze voor het Museumkwartier, of de corridorfunctie van het gebied geschikt is voor soorten als boommarter en edelhert. Hier kan in de verdere uitwerking van het voornemen aandacht aan worden besteed. Het uit te werken beheerplan zal onder meer ingaan op de instandhouding van beschermde soorten, en speelt een rol bij het realiseren van de natuurdoelstelling.

In de vervolgfase zal op grond van het EHS-beleid de realisatie van de doelstelling moeten worden gewaarborgd. In paragraaf 1.4 wordt aan dit onderdeel een nadere uitwerking gegeven.

#### **1.2.4 Landschappelijke inpassing**

**De Cie m.e.r. adviseert voor de vervolgbesluitvorming een meer gedetailleerde uitwerking en visualisatie te maken van de landschappelijke inpassing van het Museumkwartier en de woningbouwlocatie.**

In het vervolgproces van het voornemen moet de landschappelijke inpassing verder worden uitgewerkt. Het Museumkwartier is in het ruimtelijk plan meer uitgewerkt dan de woningbouwlocatie. Voor de woningbouwlocatie zijn de uitgangspunten en eisen nog niet vastgelegd. Het ruimtelijk plan geeft een globale stedenbouwkundige schets. Naast een meer gedetailleerde uitwerking is een visualisatie van de landschappelijke inpassing van belang. In paragraaf 1.5 wordt aan dit onderdeel een nadere uitwerking gegeven.

### **1.3 Verkeer en vervoer**

Zoals genoemd in paragraaf 1.1.2 wordt geadviseerd om inzichtelijk te maken hoe een OV aandeel van 10 % van het aantal bezoekers kan worden gerealiseerd, dan wel wat verkeers- en vervoerseffecten zijn wanneer deze ambitie niet gehaald wordt. Om dit inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de resultaten van de milieu- en verkeerstudies die ten behoeve van de ontwikkeling van vliegbasis Soesterberg zijn uitgevoerd. Dit is naast het planMER zelf de studie ontsluiting Museumkwartier vliegbasis Soesterberg<sup>7</sup>, Ruimtelijk plan Soesterberg Verkeer- en milieuberekeningen<sup>8</sup> en het verkeerscirculatieplan Soesterberg<sup>9</sup>.

#### **1.3.1 Openbaar vervoeraandeel van 10 %**

In de studie ontsluiting Museumkwartier vliegbasis Soesterberg wordt uitgegaan van minimaal 225.000 en maximaal 325.000 bezoekers voor zowel het Nationaal Militair Museum als voor het Informatiecentrum De Utrechtse heuvelrug. Voor alleen het Nationaal Militair Museum is dit 175.000 tot 225.000. Hierbij is gekeken naar huidige bezoekersaantallen en bezoekersaantallen van vergelijkbare recreatieve voorzieningen.

De vervoerwijze van de bezoekers van musea en bezoekerscentra is sterk afhankelijk van de geboden kwaliteit van openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. De nabijheid van een NS station lijkt daarin mede bepalend (zie ook tabel 1.1.). Meer overstappen betekent minder bezoekers die gebruik maken van de recreatieve vervoersverbinding.

<sup>7</sup> DHV, november 2008

<sup>8</sup> DHV, oktober 2009

<sup>9</sup> DHV, maart 2008

Museum / Attractie	OV bereikbaarheid	Aandeel bezoekers met OV
Militair museum in Delft	Binnen 500 m van NS station	50 %
Spoorweg museum Utrecht	Met directe trein vanaf NS station Utrecht bereikbaar	25 %
Park Hoge Veluwe	Bus vanaf Otterloo en Hoenderloo	10 %
Luchtvaart museum Zeist	Bus Amersfoort en Utrecht plus 10 minuten lopen	5 %
Openlucht museum Arnhem	Bus vanaf NS station Arnhem	<5 %

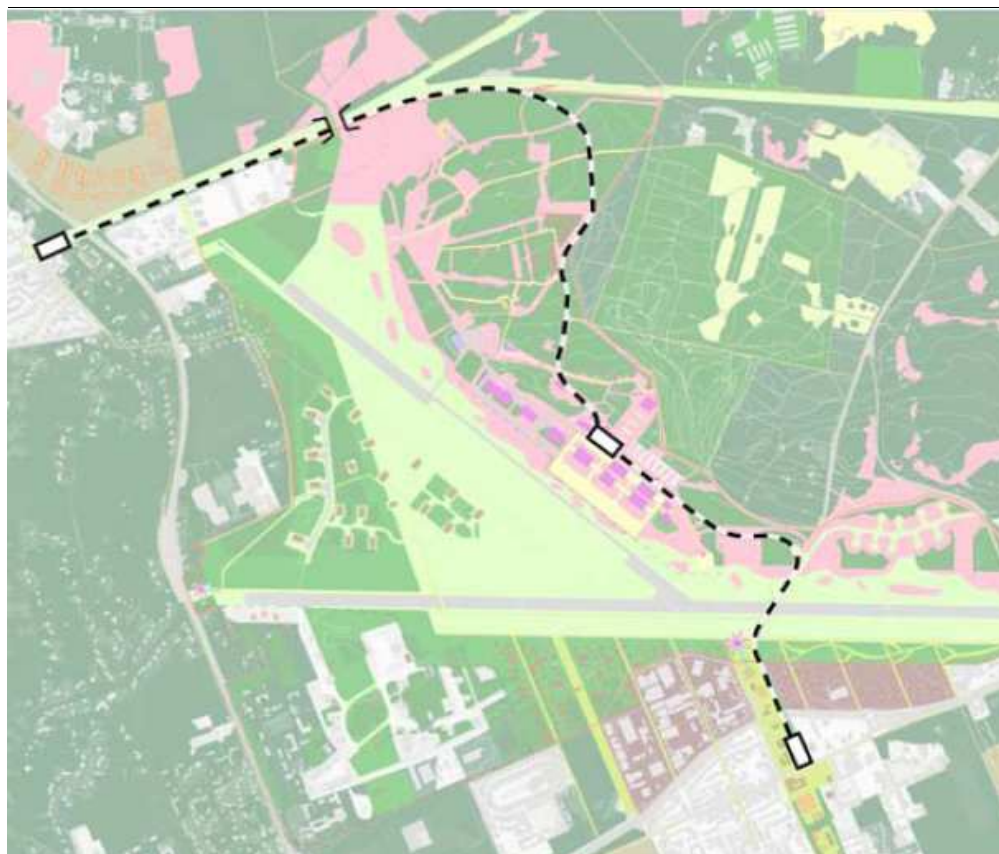
**Tabel 1.1. Aandeel bezoekers met het OV verschillende musea/ attracties (bron: DHV, november 2008)**

Op basis van de studie naar referentiesituaties is een percentage van 5 procent aangehouden voor het aandeel bezoekers dat met het openbaar vervoer komt. Hierbij is uitgegaan van regulier openbaar vervoer<sup>10</sup>. Dit is een realistische score voor een dergelijke voorziening, gelegen buiten de bebouwde kom, op afstand van het landelijke OV-net en zonder specifieke 'OV-gerelateerde' doelgroep, getuige de vergelijkbare percentages van bijvoorbeeld het Nederlands Openluchtmuseum en Park de Hoge Veluwe / Kröller-Müller Museum.

#### *Recreatieve vervoersverbinding*

Voor het te vestigen Museumkwartier op de voormalige vliegbasis Soesterberg wordt uitgegaan van een hoogwaardige ontsluiting per openbaar vervoer. De voertuigen zullen hierbij een attractie op zich gaan vormen.

<sup>10</sup> Dit betekent de bus vanaf Utrecht centraal station of station Amersfoort en vervolgens 10 tot 15 minuten lopen.



**Figuur 2 Recreatieve vervoersverbinding station Den Dolder – Museumkwartier en Soesterberg**

Met het aanleggen van een dergelijke recreatieve vervoersverbinding zijn de uiteindelijke bezoekersaantallen die hier gebruik van maken lastig in te schatten. Vergelijkbare situaties in Nederland komen eigenlijk niet voor. In hoogstedelijke omgevingen kan een dergelijke verbinding een OV aandeel van 25 % halen. Een voorbeeld hiervan is de speciale treinverbinding naar het spoorwegmuseum in Utrecht. Dergelijk aandeel voor het Museumkwartier is niet realistisch. Een ambitie van 10-15 % zou haalbaar moeten zijn. Voor het informatiecentrum zal deze ambitie lager liggen en is dit ongeveer 2,5 %.

Om deze ambitie te bereiken zijn naast het aanleggen van een recreatieve vervoersverbinding verschillende extra maatregelen ter stimulering denkbaar. Hieronder volgt een korte opsomming:

- Alternatieven vervoermiddelen (bijvoorbeeld oude militaire voertuigen of historische autobussen<sup>11</sup>)
- Hoge frequentie van de busdienst en korte reistijd
- Uitbreiden P+R Soesterberg (goede voorzieningen, goede communicatie en vanaf hier pendelverbinding naar het Nationaal Militair Museum (evt. door naar Den Dolder)
- Transferium<sup>12</sup> met goedkoop parkeren en snel natransport
- aantrekkelijke prijs (bijv. korting op museumtoegang bij tonen OV-vervoersbewijs)
- Reiswijzers, met nauwkeurige aanwijzingen om bestemmingen met openbaar vervoer te bereiken. Hierbij kan bijvoorbeeld ook gebruik worden gemaakt van [www.tripticket.nl](http://www.tripticket.nl). Deze website biedt bezoekers de mogelijkheid om, door het invoeren van hun postcode, in één overzicht te bekijken welke mogelijkheden er zijn om naar het evenement toe te reizen
- Recreatief plan
- Opzetten fietsenplan ('Soesterberg leenfietsen') op stations in de omgeving

### 1.3.2 Gevolgen van niet bereiken OV-ambitie

Indien mensen niet gebruik maken van de recreatieve vervoersverbinding zullen ze waarschijnlijk gebruik maken van de auto. Dit betekent dat indien de ambitie van 10 % voor het Nationaal Militair Museum niet wordt gehaald, uit wordt gegaan van een minimum van 5 % OV gebruik en 75 % auto gebruik. De categorieën touringcar en fiets zijn samen 20 %.

Vanuit gegevens van Defensie blijkt dat het museum vooral wordt bezocht door gezinnen. Er wordt aangenomen dat in één auto gemiddeld circa 3,0 personen zitten. Uitgaande van 5 of 10 procent OV-gebruik en de bovenstaande autobezetting resulteert dit in het aantal auto's per dag zoals in tabel 1.2 weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het minimale en maximale aantal bezoekers.

Auto's per dag	Min (5 % OV)	Min (10 % OV)	Max (5 % OV)	Max (10 % OV)
<b>Weekdag</b>	151	141	195	182
<b>Weekenddag</b>	269	251	346	333
<b>Piekdag</b>	471	440	606	566

**Tabel 1.2. Prognose aantal auto's per dag Nationaal Militair Museum en informatiecentrum bij OV aandeel van 5 % en 10 % (bron: studie ontsluiting Museumkwartier vliegbasis Soesterberg)**

<sup>11</sup> Tijdens de opendag in september 2010 zijn 5 historische bussen ingezet van de Stichting Veteraan voor het vervoer op het terrein.

<sup>12</sup> In weekend waarschijnlijk voldoende capaciteit, doordeweeks niet. Uitbreiden of alternatieve parkeerlocatie nabij A28 realiseren/openstellen.

Om de effecten van de nieuwe verkeerssituatie van de totale ruimtelijke ontwikkeling (inclusief woningbouw) inzichtelijk te maken is uitgegaan van het OV scenario van 10 % voor het Nationaal Militair Museum. Hiervoor is gebruik gemaakt van de studie Ruimtelijk plan vliegbasis Soesterberg Verkeer- en milieuberekeningen (DHV, 2009). De effecten op de onderdelen verkeer en woon- en leefmilieu worden vervolgens in het planMER neutraal tot licht positief gescoord.

Bij een daling van het gebruik van de recreatieve vervoersverbinding en een stijging van het autogebruik met 5 % zal de maximale toename van auto's die voor het Nationaal Militair Museum komen (op een piekdag) 40 zijn. Dit afgezet tegen de intensiteiten die berekend zijn voor de autonome ontwikkeling plus ruimtelijk plan (plansituatie) heeft geen extra effecten op verkeer of milieuthema's. De directe ontsluitingsweg N413 kent dagelijks bijvoorbeeld 4000 auto's in de plansituatie. 80 verkeersbewegingen (40 auto's heen en terug) extra betekent in dit geval een zeer kleine toename van 2 % en zal daarom verwaarloosbaar zijn.

#### **1.4 Natuur (inclusief locatie Museumkwartier)**

Natuurontwikkeling is een belangrijk doel van de herinrichting. In deze paragraaf wordt getoetst of de voorziene kwaliteitsverbetering wordt bereikt. Ingegaan wordt op de wijze waarop gestelde natuurdoelen behaald kunnen worden en op welke wijze en met welke maatregelen aantasting van bestaande natuurwaarden kan worden voorkomen. Belangrijke input voor deze paragrafen vormen de natuurtoetsen Flora- en faunawet en Actualisatie Saldotoets EHS<sup>13</sup>.

##### **1.4.1 Ontwikkeling van schraalgraslanden**

###### *Achtergrond*

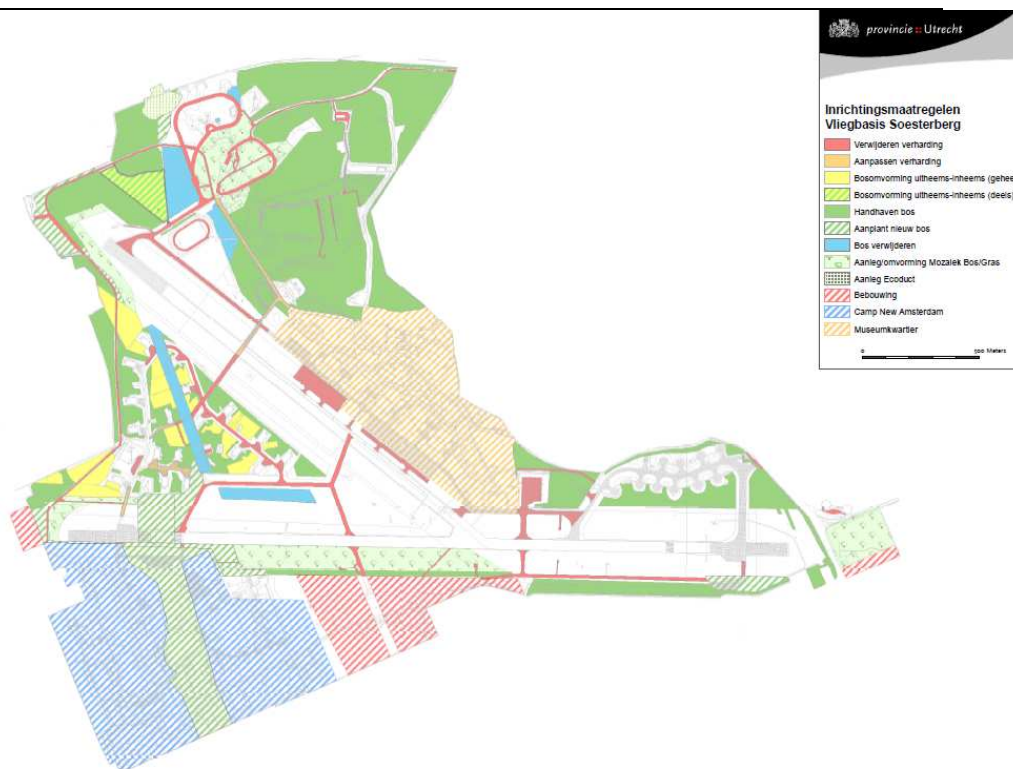
De depositie van stikstof is in Nederland vaak een beperkende factor bij de ontwikkeling van nieuwe natuur en de instandhouding van bestaande natuur. De 'deken' van achtergronddepositie van stikstof is in heel Nederland bijzonder hoog. Hoewel door diverse generieke maatregelen de achtergrondconcentraties en dalende trend laten zien, worden in veel gevallen kritische depositiewaarden van voedselarme habitattypen nog steeds in veelvoud overschreden. Vooral weinig concurrentiekrachtige typen habitats die gedijen onder schrale omstandigheden, worden negatief beïnvloed door vermisting en verzuring als gevolg van atmosferische depositie. Bij de ontwikkeling van nieuwe (schrale) habitats is de uitgangssituatie ten aanzien van voedingsstoffen en zuurgraad in bodem en (bodem)water van groot belang. Vele gronden in Nederland zijn jarenlang verrijkt met voedingsstoffen waardoor de ontwikkeling van schrale habitattypen niet zonder meer mogelijk is.

<sup>13</sup> Natuurtoets Vliegbasis Soesterberg Flora en faunawet en Natuurtoets Actualisatie Saldotoets EHS. Programmabureau Hart van de Heuvelrug. Arcadis, februari 2011.



### Doelstelling

Eén van de gestelde natuurdoelen is behoud en ontwikkeling van schraalgraslanden rondom de landingsbanen en het sheltergebied. Zo worden op sommige plaatsen stukken bestaand bosgebied omgevormd tot schraalgrasland. Ook worden terreindelen weer aangeplant met bos. Per saldo blijft het areaal bos hetzelfde. Zie figuur 3 voor meer details. De terreindelen die tot schraalgrasland worden omgevormd dienen net als de bestaande schraalgraslanden (rondom de landingsbanen) te worden beheerd. Door Het Utrechts Landschap is een inrichtings- en beheerplan voor de voormalige vliegbasis opgesteld (Bakker, 2010).



**Figuur 3 Inrichtingsmaatregelen vliegbasis Soesterberg**

Tabel 1.3 Oppervlakten bos en grasland

	Grasland	Bos	Totaal
<b>Referentiesituatie:</b>			
Op basis van salдотоets 2009	174 ha	144 ha	<b>318 ha</b>
Op basis van actualisatie salдотоets 2011 (zie voetnoot 13)	175 ha	163 ha	<b>338 ha</b>
<b>Toekomstige situatie:</b>			
Ruimtelijk plan	216 ha	163 ha	<b>379 ha</b>
<b>Toename:</b>			
Op basis van salдотоets 2009	42 ha	19 ha	<b>61 ha</b>
Op basis van actualisatie salдотоets 2011 (zie voetnoot 13)	41 ha	0 ha	<b>41 ha</b>

*Huidige situatie en mogelijke knelpunten*

Uit de natuurtoetsen van Arcadis (zie voetnoot 13) blijkt desondanks dat de natuurkwaliteit hoger is dan vooraf aangenomen. Het landschapstype op en rond de vliegbasis Soesterberg bevat een van nature schrale en zandige bodem en is daardoor in beginsel geschikt voor de ontwikkeling van schraalgrasland. Het al aanwezige oppervlakte schraalgrasland in het plangebied is hier een voorbeeld van.

Ten aanzien van het plangebied geldt dat het niet langer in gebruik is als vliegveld en militair terrein. Hierdoor is ook lokaal sprake van een afname van de emissie en depositie van stikstof. Hoewel voor schraalgrasland nog steeds sprake is van een verhoogde achtergrondconcentratie, is de verwachting dat de huidige kwaliteit van de schraalgraslanden behouden blijft of zelfs zal verbeteren.

*Maatregelen*

Door (inrichtings)beheer wordt gestuurd op de verdere kwaliteitverbetering en vergroting van het areaal schraalgrasland. Aan de hand van inventarisatiegegevens wordt het (inrichtings)beheer gecontroleerd en indien nodig aangepast. Beheer kan bestaan uit maaien en afvoeren, (selectieve) begrazing met schapen of plaggen.

Op een aantal plaatsen wordt bestaand bosgebied omgevormd tot schraalgrasland. In die situaties dienen de bomen en struiken op deze terreindelen te worden gekapt en afgevoerd. Na deze maatregel worden via inrichtingsbeheer deze terreindelen verder ontwikkeld. Het voornaamste doel van het inrichtingsbeheer is voorkomen van opslag van jonge boompjes

(bosvorming). Daarnaast wordt door beheer biomassa afgevoerd van de locatie. Deze maatregel leidt tot verdere verschraling van de graslanden.

De mate van kwaliteitsontwikkeling van deze graslanden wordt bepaald door beheer. De terreindelen dienen na omvorming tot schraalgrasland net als het overige schraalgraslandareaal (rondom de landingsbanen) te worden beheerd. Het beheer bestaat uit gestuurde begrazing met schapen, en maaien en afvoeren.

#### **1.4.2 Behoud heide, heischrale graslanden en bijzondere flora**

In het inrichtings- en beheerplan van de voormalige Vliegbasis Soesterberg zijn maatregelen voor het beheer van de terreinen uitgewerkt. De beheerdoelstelling is behoud van bestaande heide en (hei)schraalgraslanden en ontwikkelen van een nieuw stuk schraalgrasland tussen de landingsbaan en het sheltergebied. Hieronder is een korte opsomming gegeven van de daarbij behorende beheermaatregelen.

- Beheer met behulp van schapen (gestuurde begrazing)
- Beheer door middel van maaien en afvoeren (hooien)
- Plaggen

Het (recreatieve) gebruik van het plangebied kan een negatief effect hebben op de natuurwaarden of de ontwikkeling daarvan. In navolgende paragrafen worden kwetsbare en/of verder te ontwikkelen natuurwaarden behandeld.

#### **1.4.3 Bescherming fauna**

Op de voormalige vliegbasis komt een verscheidenheid aan beschermde diersoorten voor. In de bossen leven zoogdieren waaronder diverse vleermuissoorten, boommarter, ree, eekhoorn en de das. Het gebied herbergt verschillende vogelsoorten waaronder roofvogels, uilen en diverse zangvogels. De heide, (hei)schraalgraslanden en overige graslanden fungeren als leefgebied voor onder andere tapuit, veldleeuwerik, zandhagedis, levendbarende hagedis, kommavlinder en de blauwvleugelsprinkhaan.

##### *Maatregelen*

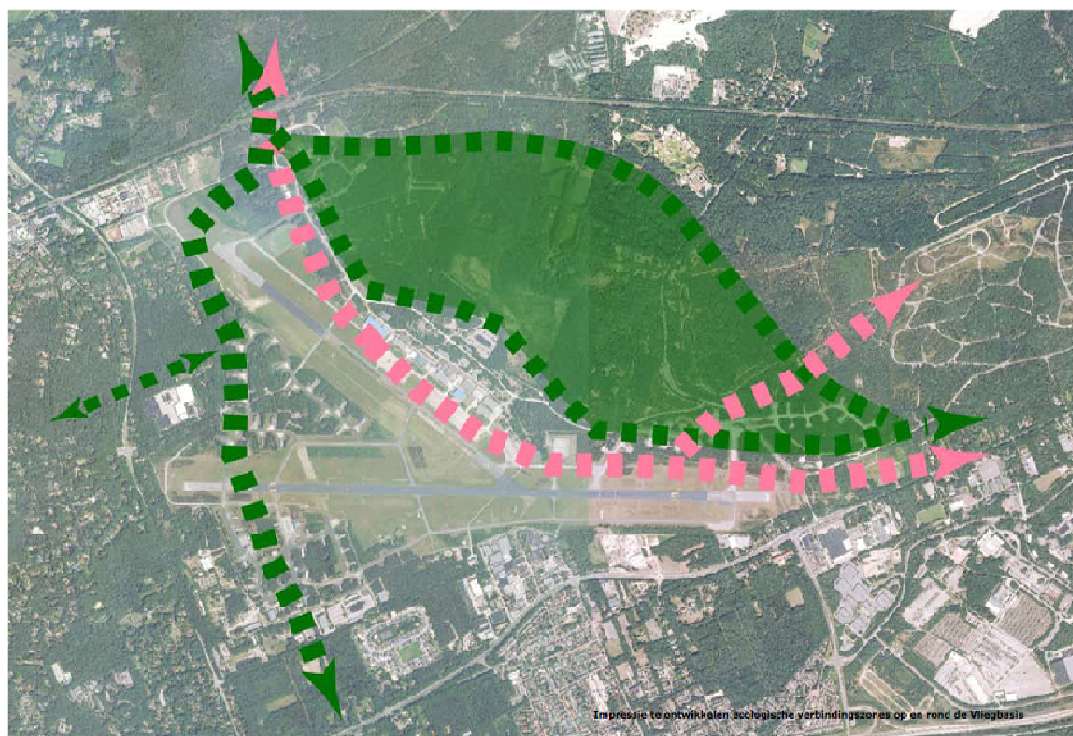
Om verstoring van de aanwezige fauna te beperken of te voorkomen worden informatieborden en fysieke afscheidingen aangebracht. Naast deze maatregelen worden delen van het terrein in bijvoorbeeld het broedseizoen afgesloten voor het publiek. Het grootste deel van het plangebied, met uitzondering van het Museumkwartier, is na zonsondergang tot zonsopgang niet toegankelijk. Met deze maatregelen wordt verstoring door (recreatief) gebruik teruggebracht en wordt rust in het gebied gewaarborgd.

Om verstoring van de genoemde soorten en aantasting van het leefgebied te voorkomen dient betreding van de terreinen door mensen en huisdieren voorkomen te worden. Door gebruik te

maken van communicatiemiddelen zoals informatieborden en barrières (zoals hekwerken of greppels) wordt betreding voorkomen. De borden verschaffen informatie over de kwetsbare natuurwaarden in het gebied en wijzen tegelijkertijd de bezoeker erop dat betreding niet is toegestaan uit oogpunt van behoud van deze natuurwaarden. De visuele afscheiding is vooral bedoeld om de begrenzing tussen natuur en recreatie te verduidelijken.

#### 1.4.4 Ecologische verbindingzone

De plannen geven duidelijk invulling aan de te realiseren verbindingzones over de basis. Dit zijn de westelijke boscorridor, de oostelijke bos- en heidecorridor en de aansluiting richting Bosch en Duin. Hoofddoel van deze verbindingzones is het creëren van een duurzame schakel tussen bestaande bossen en heidegebieden. Voor de kwaliteit en functionaliteit van deze verbindingen wordt op verschillende plaatsen ook bos aangeplant (zie figuur 3). De verbindingen dragen bij aan de uitwisseling van soorten en zorgt voor verspreiding hiervan.



Figuur 4 ecologische verbindingzones

#### 1.4.5 Conclusies

De hoofdconclusie is dat wordt voldaan aan de eisen van de saldobenadering voor zowel oppervlakte als de aanwezigheid van wezenlijke kenmerken en waarden. Na de uitgebreide

inventarisatie in 2009 en 2010 bleek dat de natuurwaarden hoger zijn dan in de salдотоets 2009 kon worden uitgegaan. Het eindbeeld voor natuurwaarden verandert echter niet, mede door aanpassing van een aantal maatregelen in het bestemmingsplan en inrichtings- en beheerplan.

De volgende conclusies kunnen worden getrokken<sup>14</sup>:

- In het bestemmingsplan is natuur binnen de EHS opgenomen in de bestemmingen 'natuur' en 'cultuur en ontspanning'. De vlakken die in het ruimtelijke plan als natuur zijn bepaald, vallen geheel onder de genoemde bestemmingen en zijn daarmee gedekt in het bestemmingsplan. Ten opzichte van de uitgangssituatie is het nieuwe bestemmingsplan voor het behoud van de een verbetering.  
De militaire bestemming in de vigerende bestemmingsplannen maakt namelijk zonder meer nadelige ontwikkelingen mogelijk die verstorend zijn voor de kwantiteit en kwaliteit van de EHS
- De oppervlakte natuur is groter dan waarvan in salдотоets 2009 vanuit kon worden gegaan; er is een 338 ha natuur tegen 318 ha zoals eerst ingeschat. Het eindbeeld is echter gelijk gebleven
- Het bestemmingsplan maakt een toename mogelijk van 41 ha van de oppervlakte natuur binnen de EHS. Er wordt daarmee voldaan aan de eis van de saldobenadering dat de oppervlakte natuur op de voormalige vliegbasis toeneemt
- Op de vliegbasis blijkt de kwaliteit van de graslanden aanzienlijk hoger dan op basis van de beschikbare gegevens in 2009 kon worden bepaald. Het aantal bijzondere soorten is groter dan bij de salдотоets 2009 bekend was; de uitgebreide inventarisaties in 2009 en 2010 hebben dus een veel completer beeld opgeleverd. De resultaten tonen aan dat de voormalige Vliegbasis Soesterberg grote natuurwaarden heeft en een cruciale schakel op de Utrechtse Heuvelrug en daarmee ook voor het functioneren van de EHS inneemt. De aanwezigheid van verschillende leefgebieden met grote oppervlakte en kwaliteit dicht bij elkaar maakt het belang en de kwaliteit van de vliegbasis nog extra groot
- De kwaliteit van grasland en heide is aanzienlijk hoger dan op basis van de beschikbare gegevens in 2009 kon worden bepaald. Om achteruitgang van kwaliteit op korte termijn en een zekere toename van de kwaliteit op langere termijn te kunnen bereiken, zal de meeste inspanning op korte termijn gaan naar het handhaven van de huidige kwaliteit en het snel realiseren van nieuwe oppervlakten van voldoende kwaliteit. De kwaliteit van bos komt wat betreft de verhouding tussen matig, zeker en goed grotendeels overeen met de salдотоets 2009. Op middellange termijn wordt er voor het bestaande bos een toename van kwaliteit gerealiseerd. Er wordt voldaan aan de eis uit de salдотоets dat zones met bijzondere kwaliteit op de vliegbasis behouden blijven en dat de kwaliteit toeneemt

<sup>14</sup> Natuurtoetsen Arcadis, februari 2011.

- Over het geheel geldt dat er een neutraal tot licht positief effect is op bijzondere soorten op de vliegbasis. Voor de meeste soorten van pioniermilieus, graslanden en water is de beoordeling neutraal. Soorten van heide, loofbos en gebouwen krijgen over het algemeen een positieve beoordeling. Om schade te voorkomen of in te perken zijn verschillende maatregelen gepland en de plannen aangepast. Voor een aantal soorten in het bijzonder voor grondbroeders zijn negatieve effecten nu niet geheel te vermijden. Hiertoe wordt in het inrichtings- en beheerplan thans nog naar een oplossing gezocht.
- Er kan worden geconcludeerd dat, mits mitigerende maatregelen en randvoorwaarden uit het bestemmingsplan en de uitvoeringsplannen worden gehanteerd, er zal worden voldaan aan de eisen uit de saldobenadering. De aanpassing van plannen ten opzichte van het Ruimtelijk plan, geanticipeerd op de hogere natuurwaarden in de uitgangspositie, dragen hiertoe bij

De voormalige Vliegbasis Soesterberg is een terrein met zeer hoge en kwetsbare natuurwaarden. Hierdoor zal bij de invulling van de plannen voorzichtigheid en terughoudendheid moeten betracht om de waarden te kunnen behouden. Ter voorkoming van negatieve effecten en om te kunnen blijven voldoen aan de voorwaarde van de saldobenadering is omzichtigheid en gefaseerde uitvoering bij omvorming, inrichting en beheer een voorwaarde. Ook zijn bij uitvoering, sloop, bouw en de omvorming toezicht en ecologische begeleiding noodzakelijke randvoorwaarden. Ondanks het feit dat uit deze toetsing blijkt dat met het bestemmingsplan kan worden voldaan aan de eisen uit de saldobenadering zal bij de realisering van recreatieve faciliteiten of het organiseren van evenementen telkens een afweging moeten gemaakt of deze daadwerkelijk binnen de EHS mogelijk zijn. Blijkt uit monitoring of uit een concrete uitwerking dat er alsnog schade zou kunnen ontstaan, dienen plannen te worden aangepast of te worden afgezien van uitvoering. Daarnaast zijn toezicht en handhaving van regels een vereiste.

## **1.5 Landschappelijke inpassing**

Deze paragraaf gaat nader in op de landschappelijke inpassing van het Museumkwartier en de woningbouwlocatie. Voor de woningbouwlocatie en het Museumkwartier zijn echter nog geen concrete ontwerpen gemaakt. Beide locaties zijn nog onderwerp van studie. Om toch uitspraken te kunnen doen over landschappelijke inpassingsmogelijkheden is uitgegaan van verstedelijking op die plekken en wat daarvan de visuele impact zou zijn. Voor de woningbouwlocatie zijn daarnaast een aantal mogelijke varianten uitgewerkt. Voor de ontwikkelingen zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals die zijn beschreven in het Ruimtelijk plan.

### **1.5.1 Nieuwe woonwijk**

Aan de noordrand van Soesterberg en de zuidrand van de voormalige vliegbasis wordt een woonwijk gerealiseerd met maximaal 440 woningen. De woonwijk zal bij een gelijkmatige verspreiding van de huizen een lage dichtheid kennen. Hierdoor bestaan er goede inpassingsmogelijkheden. Tussen de bebouwing en de zuidelijke landingsbaan komt een ruime

groen zone van zo'n 85 meter diep. In deze zone bevindt zich een wandel- en fietspad van waar zicht is op de luchthaven. De groenzone zal vooral bestaan uit schraal grasland zonder opgaande begroeiing. Vanaf de recreatieve routes zal daarom vrij zicht zijn op de landingsbaan.

Het aanleggen van de woonwijk betekent dat een deel van het huidige open grasland langs de landingsbaan zal worden omgevormd naar een bos- en woongebied begrensd door de nieuwe route. In figuur 5 is het plan voor de nieuwe woonwijk op de bestaande situatie geprojecteerd. Het effect op de beleving zal deels afhankelijk zijn van de situering en landschappelijke aankleding van de nieuwe woningen. Figuur 6 tot en met 11 laten hiervoor drie mogelijke varianten zien. Het gaat om:

- Een variant waarin alleen de woningen worden aangelegd zonder begroeiing
- Een variant waarin de woningen deels zichtbaar zijn en deels wegvallen achter begroeiing en
- Een variant waarbij de woningen niet zichtbaar zijn en geheel achter de begroeiing vallen.

Verschillen kunnen bereikt worden door de woningen dichter of verder van de rand te plaatsen (zie doorsneden figuur 9 en 11).

#### *Effecten*

Door de grote ruimtemaat van het gebied zal het verschuiven van de "bosrand" (met daarin de woningen) naar het noorden van beperkte invloed zijn. De zichtbaarheid van de woningen heeft wel invloed op de beleving. Hoewel het feitelijk gebiedsvreemde elementen zijn, behoudt het gebied in grote lijnen de karakteristiek van het militaire vliegveld. In dit kader heeft het de voorkeur om de woningen zoveel mogelijk naar achter te plaatsen.



**Figuur 5 Nieuwe woonwijk geprojecteerd op de bestaande situatie. De nummers geven de zichtpunten en lijnen van de visualisaties weer.**





**Figuur 6. Zichtpunt 1, bestaande situatie**



**Figuur 7 Zichtpunt 1, nieuwe situatie, bebouwing zonder begroeiing**



**Figuur 8 Zichtpunt 1, nieuwe situatie, bebouwing valt deels weg achter begroeiing**



**Figuur 9 Doorsnede nieuwe situatie, bebouwing valt deels weg achter begroeiing**



**Figuur 10 Zichtpunt 1, nieuwe situatie, bebouwing valt weg achter begroeiing**



**Figuur 11 Doorsnede nieuwe situatie, bebouwing valt weg achter begroeiing**



**Figuur 12** Zichtpunt 2, bestaande situatie



**Figuur 13** Zichtpunt 2, nieuwe situatie, bebouwing deels achter begroeiing

*Optimalisatie rand nieuwe woonwijk*

Om betreding van het schaalgrasland aan de rand van het gebied te beperken kan gekozen worden voor een droge greppel (zoals ook gevisualiseerd in het ruimtelijk plan). Daarnaast kan een strook heide de betreding beperken (fysieke zonering, zie figuur 13 en 14).



**Figuur 14** Zichtpunt 2, doorsnede rand met heide rand



**Figuur 15** Zichtpunt 1, nieuwe situatie, bebouwing met transparante begroeiing en heide rand

### 1.5.2 Nationaal Militair Museum

Aan de noordzijde van het plangebied komt het nieuwe Nationaal Militair Museum van het Ministerie van Defensie. In het nieuwe Nationaal Militair Museum zullen het Legermuseum (nu nog in Delft) en het Militaire Luchtvaart Museum uit Soesterberg worden samengebracht. Op het buitenterrein zullen exposities en evenementen worden ingericht. De precieze inrichting van het terrein en de vormgeving van de gebouwen zijn nog niet bekend. In januari 2012 zullen oplossingsrichtingen / ontwerpen voor de inrichting van het gebied beschikbaar zijn. De conclusie is aldus dat er ten opzichte van het Ruimtelijk plan niet meer bekend is over de inrichting van het gebied en de vormgeving van de gebouwen.

Het gebied waar het nieuwe museum gelegen is wordt op cultuurhistorische waardenkaart<sup>15</sup> aangeduid als “militair” landschap. Het gebied bestaat onder meer uit hangars, bunkers en geasfalteerde terreinen. Dit deelgebied past in de karakteristiek van een militair vliegveld. Het verdient de aanbeveling de vormgeving en situering van de nieuwe gebouwen zo veel als mogelijk af te stemmen op deze karakteristiek.

In figuur 16 is het Ruimtelijk Plan geprojecteerd op de bestaande situatie. Zoals zichtbaar is blijven de gebouwen op de bestaande plek staan. Aan de vormgeving en bouwvolume is nog geen invulling gegeven. In figuur 17 tot en met 22 is vanuit twee zichtpunten de nieuwe situatie gevisualiseerd. Hierbij zijn twee verschillende situaties weergegeven. Eén waarbij de vormgeving van de gebouwen past binnen de karakteristiek van het gebied en één waarbij de vormgeving afwijkt. De visualisaties bevestigen het beeld dat gezocht moet worden naar passende architectuur.

Verder is het uitgangspunt voor alle visualisaties dat de hekken worden verwijderd. Wel worden maatregelen genomen om te voorkomen dat bezoekers de landingsbaan van het zweefvliegveld betreden. Net als bij de woningbouw locatie kan gedacht worden aan greppels of een dichte begroeiing van heidestruiken (fysieke zonering). Verder wordt conform het ruimtelijk plan op verschillende plaatsen asfalt verwijderd.

<sup>15</sup> Bron: sector geografische informatievoorziening en Sector Cultuur provincie Utrecht



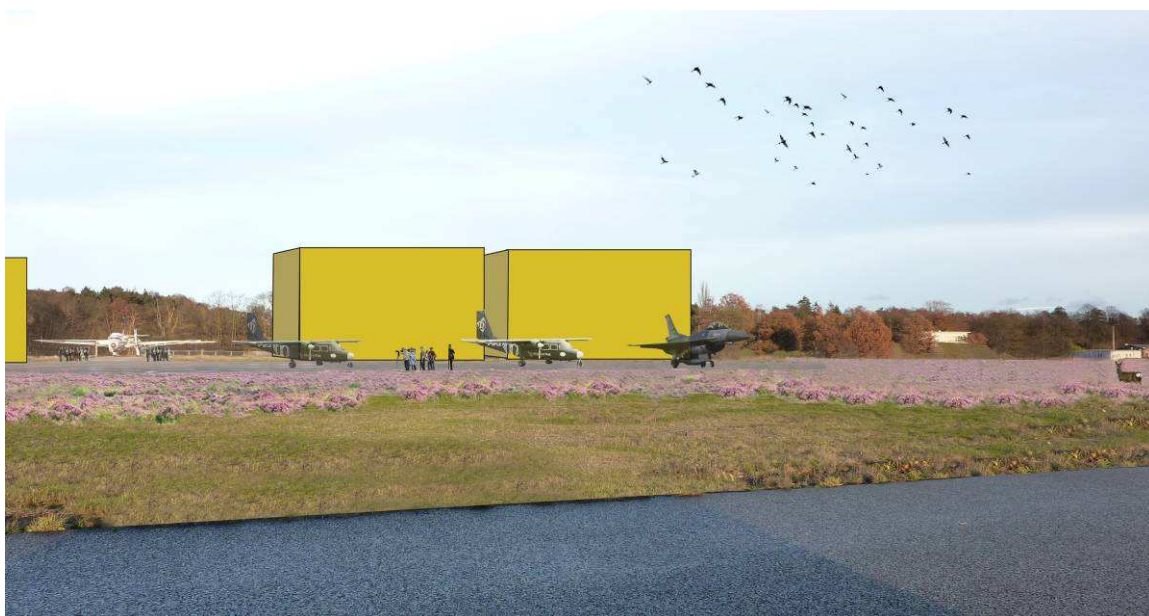
**Figuur 16** Het Nationaal Militair Museum geprojecteerd op de bestaande situatie. De nummers geven de zichtpunten en lijnen van de visualisaties weer.



**Figuur 17** Zichtpunt 1, huidige situatie



**Figuur 18** Zichtpunt 1, passende bebouwing



**Figuur 19** Zichtpunt 1, afwijkende bebouwing

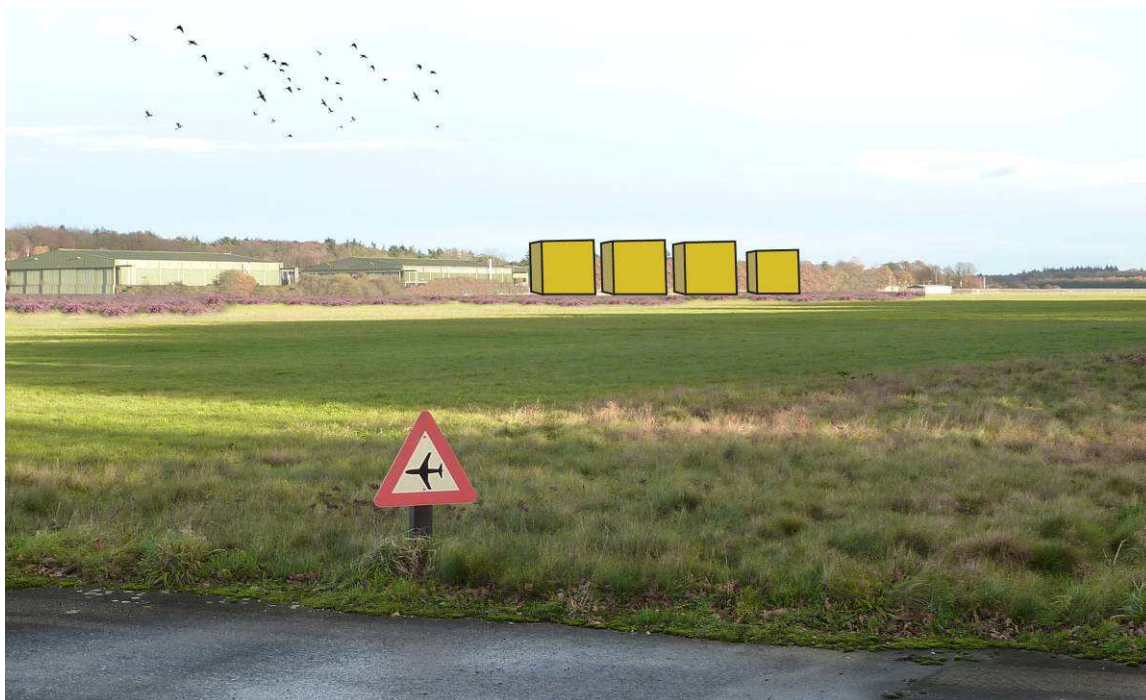


**Figuur 20 Zichtpunt 2, huidige situatie**





**Figuur 21 Zichtpunt 2, passende bebouwing**



**Figuur 22 Zichtpunt 2, afwijkende bebouwing**

## **1.6 Samenvatting en conclusie**

Deze notitie vormt samen met het planMER, het BesluitMER bij de bestemmingsplannen voor de herinrichting van de vliegbasis van de gemeenten Soest en Zeist. Naast de samenvatting die reeds in het planMER is opgenomen gaat deze paragraaf in op de vragen van de Commissie voor de m.e.r.

### **1.6.1 Verkeer en vervoer**

**De Cie m.e.r. adviseert voor de vervolgbesluitvorming inzichtelijk te maken hoe een OV aandeel van 10 % van het aantal bezoekers zal worden gerealiseerd, dan wel wat de verkeer- en vervoerseffecten zijn wanneer deze ambitie niet wordt bereikt.**

Om aan het OV aandeel van 10 % te voldoen zijn naast het aanleggen van de recreatieve vervoersverbinding verschillende maatregelen denkbaar. Onder meer het inzetten van alternatieven vervoermiddelen, een reiswijzer en het opzetten van een fietsenplan. Wanneer de OV ambitie niet bereikt wordt zullen bezoekers de auto als alternatief kiezen. Dit leidt tot een toename van vervoersbewegingen. Gezien de huidige hoge intensiteiten op de wegen rondom de vliegbasis zal de toename gering zijn (< 2 %) en extra effecten verwaarloosbaar.

### **1.6.2 Natuur**

**De Cie m.e.r. adviseert bij de uitwerking van het voornemen inzichtelijk te maken met welke maatregelen de beoogde natuurkwaliteit wordt gewaarborgd.**

De voorziene maatregelen dragen bij aan behoud en aan kwaliteitsverbetering van de aanwezige natuurwaarden en natuurareaal. De maatvoering en inrichting van de ecologische verbindingen (boscorridors) maken het daadwerkelijk functioneren van deze verbindingen kansrijk.

### **1.6.3 Landschappelijke inpassing**

**De Cie m.e.r. adviseert voor de vervolgbesluitvorming een meer gedetailleerde uitwerking en visualisatie te maken van de landschappelijke inpassing van het Museumkwartier en de woningbouwlocatie.**

Gedetailleerde uitwerkingen van de woningbouwlocatie en het museumkwartier zijn nog niet uitgewerkt. Voor beide onderdelen wordt nog een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Om toch uitspraken te kunnen doen over landschappelijke inpassingsmogelijkheden van de nieuwe woningbouwlocatie en het Museumkwartier is onderzoek gedaan naar de visuele impact van beide ontwikkeling.

#### *Woningbouwlocatie*

Door de grote ruimtemaat van het gebied zal het verschuiven van de “bosrand” (met daarin de woningen) naar het noorden van beperkte invloed zijn. De zichtbaarheid van de woningen heeft wel invloed op de beleving. Hoewel het feitelijk gebiedsvreemde elementen zijn, behoud het gebied in grote lijnen de karakteristiek van het militaire vliegveld. In dit kader heeft het de voorkeur om de woningen zoveel mogelijk naar achter te plaatsen.

#### *Nationaal Militair Museum*

Het gebied waar het nieuwe museum gelegen is wordt op cultuurhistorische waardenkaart<sup>16</sup> aangeduid als ‘militair’ landschap. Het gebied bestaat ondermeer uit hangars, bunkers en geasfalteerde terreinen. Het gebiedje past in de karakteristiek van een militair vliegveld. De vormgeving en situering van de nieuwe gebouwen zou daarom afgestemd moeten worden op deze karakteristiek.

<sup>16</sup> Bron: sector geografische informatievoorziening en Sector Cultuur provincie Utrecht