

## **Besluitenhistorie Stationsgebied Driebergen-Zeist**

Burgercoalitie, versie 22 januari 2025

### **Groei document en verantwoording**

Deze bestuurlijke besluitenhistorie heeft als doel de besluitvorming van Provincie en de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug (tot 1-1-2006 o.a. gemeente Driebergen-Rijssenburg) over het Stationsgebied Driebergen Zeist sinds 2002 zo compleet mogelijk in beeld te brengen.

Die info is voor een groot deel verkregen via de WOO coördinator Zeist (waarvoor dank). Ondanks diverse research, is deze besluitenhistorie nog niet compleet. Zo is het dossier Hoofdstraat 22-26 (Antropia en Triodos) vooralsnog buiten deze besluitenhistorie gelaten. Ook staan er nog vragen open (zie onderaan) die alleen zijn te beantwoorden als de documenten die daarop betrekking hebben, beschikbaar komen. Zolang deze vragen open staan, is het lastig en misschien voorbarig een voorlopige analyse te maken en voorlopige conclusies te trekken uit de lange lijst van feiten. Toch hebben we dat gedaan.

Om het document compleet te krijgen, ligt samenwerking met o.a. beide gemeenten en historische verenigingen voor de hand. Een mooie en gezamenlijke taak voor iedereen die zich bij het Stationsgebied Driebergen Zeist betrokken voelt.

Deze besluitenhistorie staat dus niet stil en is een open oproep die aan te vullen. Dat kan door te mailen naar [biodiversiteitw@gmail.com](mailto:biodiversiteitw@gmail.com).

### **1. Inleiding**

Iedere ruimtelijke ontwikkeling – en zeker als die grootschalig en ingrijpend is – dient van start te gaan met een onderzoek naar de feiten en de achterliggende historie. De Omgevingsdienst Regio Utrecht heeft voor het Stationsgebied Driebergen/Zeist een quickscan uitgevoerd naar een aantal aspecten<sup>1</sup> (hoewel daarin wel essentiële feiten ontbreken).

Hoe zit het met de historie?

Onderzoek naar de cultuurhistorie is sinds jaar en dag een regulier onderdeel van de planvorming. Is ook hier het geval. Dat geldt helaas niet voor onderzoek naar de natuurhistorie. Bij gebrek aan data uit het verleden, wordt de huidige situatie meestal als uitgangspunt genomen<sup>2</sup>.

Wat ook heel verrassend is: in de tot nu toe geproduceerde stukken over het Stationsgebied D/Z ontbreken gegevens over de bestuurlijke besluitvorming in het verleden. Hoe kun je nieuwe besluiten nemen als je de oude niet kent? Zonder die kennis over de voorgaande besluiten en overeenkomsten lopen de overheid en de samenleving risico's<sup>3</sup>.

Omdat de gemeentelijke overheid op dit vlak tot nu toe in gebreke is gebleven, is vanuit de

---

<sup>1</sup> Zie ROM integraal advies 4 november 2022. Er ontbreken bijv. gegevens over de ecologie.

<sup>2</sup> Dit fenomeen staat bekend als "Shifting Baseline Syndrome".

<sup>3</sup> Afgezien daarvan is zo'n besluitenhistorie voor de Raden een wettelijke verplichting voor overheden burgers actief te informeren. Zie o.a. de Memorie van toelichting bij het wetsvoorstel Wet Openbaarheid Bestuur (WOO) Vergaderjaar Tweede Kamer 2011/2012

Burgercoalitie het initiatief genomen tot het maken van deze bestuurlijke besluitenhistorie. We zijn met ons feitenrelaas begonnen vanaf 2002<sup>4</sup>. Zie bijlage 1.

## **2. Voorlopige analyse op grond van de eerder genomen besluiten**

De rijks-, provinciale- en gemeentelijke ambities in de eerste 10 jaar van het nieuwe millennium waren met name gericht op de vernieuwing van het station zelf en de omliggende infrastructuur. De gebiedsontwikkeling werd wel genoemd maar die beperkte zich tot (vervangende) kantoorontwikkeling binnen de rode contour.

De kwetsbare ecologische structuur, de ligging binnen de landgoederenzone van de Stichtse Lustwarande (SLW) en het open en historische landschap werden tot ca. 2020 als belangrijkste waarden gezien en als uitgangspunten genomen voor de stations vernieuwing. Met het plan van West 8/ Urgenda in 2008 kreeg het Stationsplein een eerste koppeling met de gebiedsontwikkeling. Hoewel de nadere gegevens ontbreken, lijkt het erop dat dit plan door de banken- en later economische crisis (2008-2012) een stille dood is gestorven.

In de 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist (12N Stedenbouw, 2014)' werd bijzondere aandacht gegeven aan de bijzondere waarden van het gebied als geheel. De beoogde herontwikkeling van het Stationsgebied richtte zich op een herontwikkeling van het gebied binnen de rode contour. Die gebiedsvisie was bedoeld als aanzet voor een organische ontwikkeling binnen de rode contour. Daar is het evenwel niet van gekomen.

In de jaren daarna heeft bij de herontwikkeling van het Stationsgebied met name de infra centraal gestaan (de ondertunneling van de N225, de verbreding van het spoor, een keerspoor)<sup>5</sup>.

Wat hierbij opvalt is dat het uiteindelijk uitgevoerde station plan, ondanks de hoge kwaliteit en de terechte naam "Landgoedstation", heeft geleid tot groot verlies van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. Weliswaar heeft er natuurcompensatie plaats gevonden maar die is naar de letter en niet naar de geest. Feit blijft dat de aanwezige ecologische structuren en ook cultuurhistorische waarden door de station vernieuwing sterk zijn aangetast.

Datzelfde geldt ook voor het nieuwe kantoor op het landgoed Reehorst (Triodosbank), dat midden in de/het EHS/NNN ligt en ook binnen de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Ook daarvoor heeft compensatie plaatsgevonden, maar met de ontwikkeling van een nieuw zorggebouw ter hoogte van Hoofdstraat 20 is deze compensatie van beperkte waarde<sup>6</sup>.

Een van de opvallendste zaken betreft de beleidsverandering over de betekenis van het Stationsgebied. Waren het ecologische en historisch waardevolle landschap de dominante

---

<sup>4</sup> De planvorming van de vernieuwing van het station en de infrastructuur speelt al vanaf de jaren 1980. De aandacht voor de gebiedsontwikkeling kent een minder lange beleidsmatige geschiedenis en startte in 2006. Wij hebben het jaar 2002 aangehouden als startmoment omdat de Tweede Kamer toen besloot de aanleg van de HSL oost in de ijskast te zetten en de eerste 20 jaar in te zetten op verbetering van het bestaande spoor. Vanaf die tijd werd gesproken over Traject oost.

<sup>5</sup> Deze plannen maakten deel uit van het Randstadspoor.

<sup>6</sup> Het bestemmingsplan voor het landgoed Reehorst waar het nieuwe hoofdkantoor van de Triodosbank sinds eind 2019 is gevestigd, heeft veel invloed gehad op de stationsomgeving, maar komt in deze besluitenhistorie alleen zijdelings aan de orde.

beleidsfactoren in de eerste twee decennia; rond 2020 komt de stedelijke ontwikkeling en de bouwopgave in de verschillende beleidstukken als belangrijkste ruimtelijk perspectief naar voren.

Het is vooral de wens van de gemeente Zeist geweest<sup>7</sup> die in samenwerking met de regio tot deze radicale koerswijziging kwam. Terwijl in Utrecht Nabij de groene ligging, de groene poort in alle voorgaande nota's als belangrijkste waarde werd benadrukt<sup>8</sup> zie je in de volgende nota's (POVI, REP, IRP, U-Ned) het belang van het Stationsgebied als woningbouwlocatie toenemen.

Het station Driebergen-Zeist wordt eerst vanaf 2020 gezien als een regio-poort met een mogelijkheid voor onderzoek naar beperkte stedelijke ontwikkelmogelijkheden. In de 'Propositie Zeist (Zeist, 2020)' werd het Stationsgebied als onderzoeksrichting 2 opgenomen. Hiervoor was overigens geen steun bij de inwoners en diverse belangengroepen<sup>9</sup>.

Voor zover wij de stukken hebben kunnen raadplegen, ontbreken in de diverse rapporten bij deze nota's specifieke onderzoeken naar de ecologische waarden in het gebied.

Deze koerswijziging is te meer opvallend omdat in die jaren zowel mondiaal, Europees als landelijk het belang van natuur en biodiversiteit juist een steeds groter accent kreeg. Dat beleid heeft bij het Stationsgebied Driebergen-Zeist heeft nog nauwelijks doorwerking. De woningbouwopgave staat sinds 2020 centraal<sup>10</sup>. De natuur en biodiversiteit worden als één van de belangen en niet als overkoepelend belang genoemd. Het ondertekenen van het Biodiversiteitsmanifest van Stichting Goed-Volk door de meeste politieke partijen in Utrechtse Heuvelrug (alleen bouwen in de rode contour), in het najaar 2021 is vanuit bestuurlijk/ politiek oogpunt dan ook een vreemde eend in de bijt.

Een opvallende koerswijziging is ook de positie van beide gemeenten bij de beoogde ontwikkeling.

Bij de Gebiedsvisie in 2014 (en eigenlijk ook al eerder in de Structuurvisies<sup>11</sup>) gingen beide gemeenten nog uit van een organische ontwikkeling. Ze creëerde de randvoorwaarden en lieten de ontwikkelingen zelf aan de markt over.

Hoewel het nog niet zodanig is uitgesproken, lijken de gemeenten nu in te zetten op een gemeentelijke grondexploitatie met de daarbij behorende financiële risico's. Het besluit tot vestiging van het voorkeursrecht is in ieder geval een stap in die richting. Dat terwijl beide gemeenten tot nu toe geen actief grondbeleid hebben en waarschijnlijk geen opgebouwde expertise (grondexploitatie specialisten).

Tot zover deze voorlopige analyse.

<sup>7</sup> Wethouder RO speelde hierin een belangrijke rol

<sup>8</sup> (station Bunnik had in voorgaande nota's een belangrijke rol als regiopoort. Wat betreft Zeist, werd vooral Zeist noord gezien als groeilocatie voor 5000 woningen.

<sup>9</sup> In de aanloop naar de Propositie hebben de inwoners aangegeven geen nieuwbouw in het groene buitengebied te willen. Zie verantwoordingsdocument Propositie van Zeist, pag 1. 02-20RV049.

<sup>10</sup> zie wat betreft de bandbreedte van de woningbouw o.a. de Woondeal Regio Utrecht),

<sup>11</sup> Zie in deze dus zowel de Structuurvisie Zeist 'Zeist schrijf je met een Q' (Zeist, 2011)', als de Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug: 'Groen (dus) Vitaal (Utrechtse Heuvelrug, 2010)'

### 3. Voorlopige conclusie

Terwijl in de planvorming over het Station en de infra, de ecologische- en cultuurhistorische waarden centraal stonden in de diverse beleidsplannen waaronder het Provinciaal Streekplan en beide Gemeenteraden zich ook bij de gebiedsontwikkeling in de eerste twee decennia daardoor lieten leiden (inclusief de begrenzing van het stedelijk gebied<sup>12</sup>), ging er na 2020 vooral in de Gemeente Zeist een andere wind waaien.

In een reeks van algemene beleidsnota's<sup>13</sup> waarbij het normale participatieproces grotendeels ontbrak, werkte vooral de gemeente Zeist toe naar het bestuurlijk rijp maken voor een grootschalig woningbouwprogramma. Daarbij ontbrak gedegen ecologisch onderzoek – en daarmee kennis en afweging van belangen. Een voorbeeld van een doelredenering ten koste van dit kwetsbare gebied.

Beseffen de Gemeenten dat het in harmonie komen met de natuur (en het herstel van de biodiversiteit) de belangrijkste opgave van de 21<sup>ste</sup> eeuw is<sup>14</sup>?

### 5. Openstaande vragen

#### *Spoorse zaken:*

- Het auteursrecht op het concept van 'landgoedstation'; (bijvoorbeeld maakt het busstation daar onderdeel van uit of is dat een zelfstandig onderdeel dat onderdeel kan worden van de herontwikkeling); (in onderzoek bij ProRail).
- Is rekening gehouden met de lange termijnvisie van ProRail (contouren Toekomstbeeld OV 2040) met daarin de eventuele aanleg van de HSL-Oost?(die vraag is aan de twee gemeenten; het antwoord van ProRail).
- Wat is de (toekomstige) status van het Station Driebergen-Zeist (regionaal station, half intercity); (die vraag is aan de twee gemeenten; het antwoord van ProRail).
- Lijst van mitigerende maatregelen ten gevolge van de aanleg van het station en de infra?<sup>15</sup>

#### *Ruimtelijke zaken:*

- Het loslaten van de uitgangspunten van het Streekplan 2005- 2015 losgelaten? (bescherming ruimtelijke openheid, realiseren robuuste ecologische verbindingzone en ter plaatse van het Stationsgebied Driebergen Zeist een duurzame herontwikkeling binnen de huidige rode contour).
- De besluitvorming het plan Urgenda niet verder te ontwikkelen (of is het plan gewoon een stille dood gestorven?).
- De stikstofproblematiek op de mogelijkheden van intensieve woningbouw ontwikkeling.
- De betekenis van de Europese Natuurherstelwet op de ontwikkelingen.
- De planologische en juridische betekenis van de Provinciale rode en groene contour op de gebiedsontwikkeling.

---

<sup>12</sup> In het Urgenda/ West 8 was aanvankelijk de bebouwingsgrens opgerekt tot aan de renbaan. Dat is later teruggeschroeft tot het gebied van de rode contour.

<sup>13</sup> In de reeks: Contour REP 2020/ IRP/ Propositie/ Omgevingsvisie/ Coalitieakkoord

<sup>14</sup> Zie o.a. de uitspraak van de Secretaris Generaal van de Verenigde Naties.

<sup>15</sup> Zie hiertoe het bestemmingsplan en met name Bijlage 13: Natuurrapport, pag. 41-43.

- Onderzoek naar aangenomen moties en/ of amendementen (wellicht onder andere vlag?). We zijn slechts één aangenomen motie tegengekomen over het Stationsgebied en dat lijkt ons erg weinig.

## **6. Geraadpleegde documenten**

Behalve de bovengenoemde documenten, zijn er tientallen andere documenten geraadpleegd. Die zijn op te vragen op bovenstaand mailadres.

We noemen hier alleen:

- Het landinrichtingsplan Groenraven oost.
- De vigerende bestemmingsplannen Stationsgebied Driebergen-Zeist en Buitengebied Zuidwest Zeist.
- Het boekje en documentaire "Landgoedstation Driebergen-Zeist" van ProRail, Arcadis en BAM.(2021).

## **Bijlage 1 De besluitenhistorie van het Stationsgebied Driebergen-Zeist vanaf 2002 tot heden, 20 januari 2025.**

**Sommige belangrijke zinnen zijn groen gearceerd.**

### **13 december 2004 Prov. Staten besluit tot vaststelling van Streekplan Utrecht 2005-2015**

Uit het Streekplan:

Blz. .. Heuvelrug. (Zeist, Maarn, Amerongen, Leersum, Driebergen-Rijsenburg en Doorn) Het gebied wordt gekenmerkt door groen en heeft belangrijke natuurwaarden. Daarom kiezen de Heuvelruggemeenten voor groen en leefbaar. Tegelijkertijd moeten er keuzes worden gemaakt voor een vitale ontwikkeling van de woonkernen. De Heuvelrug wordt in het gebiedsperspectief verdeeld in twee gebieden: een groen en stil gebied en een balansgebied. Binnen het groene gebied (Amerongen, Maarn, Leersum, Doorn) gaat het er in de eerste plaats om het Nationale Park Utrechtse Heuvelrug concreet gestalte te geven. In het balansgebied is er een zekere complementariteit tussen wonen, werken en natuur.

Blz. 50. In de provincie zullen enkele nieuwe vervoersknooppunten worden ontwikkeld op plekken waar beperkte ruimtelijke aanpassingen mogelijk zijn. Wij denken aan een aantal regionaal georiënteerde overstappunten voor auto op openbaar bij de bestaande of geplande treinstations o.a. Driebergen-Zeist.

Blz. 132. Het stationsgebied Driebergen-Zeist ligt binnen de Stichtse Lustwarande, op het grondgebied van zowel de gemeente Driebergen als Zeist. Een kwalitatieve opwaardering is mogelijk, gekoppeld aan de reconstructie van het station. Omdat de locatie buiten de kernen in een cultuurhistorisch en landschappelijk waardevolle omgeving ligt, zijn wij met de SGP Heuvelruggemeenten van mening dat maatwerk nodig is om deze waarden te respecteren. Gedacht wordt aan beperkte kantoorfuncties, overstappunt voor verschillende vervoerswijzen en knooppunt voor de recreatieve infrastructuur. **De bestaande bebouwingsgrens is verder bepalend voor de rode contour, waarbinnen incidenteel kleine afrondingen mogelijk zijn.** De rode contour houdt rekening met een beperkte uitbreiding van het stationsgebied voor parkeren en stedelijke doeleinden. Daarbij is een voorwaarde dat deze invulling bijdraagt aan een duidelijke kwaliteitsverbetering en dat een verdere belasting van het gebied wordt voorkomen. **De herstructurering van het stationsgebied, waarvoor de gemeenten Driebergen en Zeist gezamenlijk een plan opstellen, mag niet leiden tot grootschalige ontwikkelingen.**

Blz. 138. Zeist ligt in het groene deel van het stadsgewest Utrecht, waarbij de waarden van de Utrechtse Heuvelrug, de gradiëntzone langs de Stichtse Lustwarande en de overgang naar het Kromme Rijnlandschap de toon zetten. **Dit houdt in dat de verstedelijking aan beperkingen is gebonden. In wisselwerking met de opvangfunctie elders in het stadsgewest dient het beschermen van de groene kwaliteiten in Zeist een belangrijke afwegingsfactor te zijn in relatie tot verstedelijkingsambities.**

**22 juni 2006 MIT-overeenkomst** (meerjarenprogramma infrastructuur en transport). Intentie op deze locatie een station met meer dan gemiddelde kwaliteit aan te leggen. De keuze is vastgelegd in de 'Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken van december 2005 over Traject-Oost', samen met afspraken over de spookruisingen in Maarsbergen en Bunnik.

Deze overeenkomst is gesloten door het Rijk, de provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de gemeente Zeist en de gemeente Bunnik (vanwege de onderdoorgang Bunnik).

Na deze MIT-overeenkomst is op basis van kosten en inpassing gekozen voor een spooruitbreiding op maaiveld met een verdiepte Hoofdstraat er onderdoor. Hierbij is door de financierende partijen uitgesproken dat op deze locatie een station met meer dan gemiddelde kwaliteit moest worden aangelegd. De keuze is vastgelegd in de 'Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken van december 2005 over Traject-Oost', samen met afspraken over de spookruisingen in Maarsbergen en Bunnik. Deze overeenkomst is gesloten door het Rijk, de provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de gemeente Zeist en de gemeente Bunnik (vanwege de onderdoorgang Bunnik).

Het Rijk, gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, ProRail en BRU, hebben vervolgens in 2007 zogenaamde "richtinggevende uitspraken" gedaan voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied. Dit zijn onder andere:

- het versterken van bestaande groen- en landschapsstructuur;
- het realiseren van een toekomstvaste ov-knoop;
- een poortfunctie naar de Utrechtse Heuvelrug;
- en bijzondere **aandacht voor duurzaamheid.**

### **Juni 2006 Projectplan Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist<sup>16</sup>**

uitgebracht door de Provincie, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug.

(blz 3) Er bestaat dus een grote ruimtelijke samenhang tussen de infrastructurele ingreep, die betrekking heeft op m.n. het spoor, de Hoofdstraat, het parkeren en het station gebouw (proces "Infra") en de herontwikkeling van de hele stationsomgeving, die gericht is op het verbeteren van het bestaande bedrijventerrein en de totale inpassing binnen de Stichtse Lustwarande (proces "gebiedsontwikkeling"). Maar inhoudelijk gezien is de aandacht binnen beide processen toch duidelijk verschillend gericht. Daarom is besloten tot één project "Herinrichting stationsgebied Driebergen - Zeist", waarbij, met erkenning van de wederzijdse afhankelijkheid, het effectiever is om beide processen los te koppelen in twee deelprojecten. Bij de definitie van de uitgangspunten vindt wederzijdse beïnvloeding plaats. Vervolgens doorlopen beide deelprojecten hun eigen proces, waarbij met regelmaat onderlinge afstemming plaatsvindt.

(blz 7) Ontwikkeling stationsgebied tot multifunctioneel centrum en OV-knoop:

- Parkeervoorzieningen (auto's en fietsen);
- Busstation met voldoende keer- en wachthalthes;

---

<sup>16</sup> Nog op te zoeken of en zo ja wanneer hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden.

- Multifunctioneel hoogwaardig stationsgebouw;
- Voorzieningen voor taxi's en K&R.
- Kwaliteitsverbetering (in brede zin) van de stationsomgeving:
- Probleemanalyse huidige stationsomgeving;
- Inrichting functioneel aansluiten bij station;
- Inrichting kwalitatief aansluiten bij SLW;
- Woningbouw beperkt mogelijk (hoogte, geluid).

### **December 2007**

Opdracht van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug aan stedenbouwkundig adviseur West 8 en Urgenda met de volgende ambities:

“De door de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist gekozen ambitie is om het stationsgebied herkenbaar in te richten als een “parel aan de Stichtse Lustwarande”, een “monument voor de toekomst”, met een duurzame gebruikswaarde. De ontwikkeling van deze locatie zet het gebied in één klap op de kaart van innovatief en duurzaam ruimtegebruik”. Vanuit deze ambitie kunnen de volgende kerndoelstellingen worden geformuleerd voor het gebied:

- het ontwikkelen van een entree van twee gemeenten, passend bij de uitstraling van de omgeving;
- het verbeteren van de ruimtelijke waarde, de functionele waarde en de belevingswaarde van het gebied rondom het station;
- zorgvuldig omgaan met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de omgeving van het station.

Vanuit deze doelstellingen zijn drie leidende thema's benoemd op het terrein van landschappelijke inpassing: landgoed als leidend thema, duurzaamheid in de zin van maximale inspanning voor een duurzaam ontwerp, duurzame bouw en duurzaam gebruik en als derde de functionele inrichting. Deze punten zijn meegenomen in de verdere concretisering van de visie.

### **25 maart 2008 Landgoedstation Driebergen Zeist, West 8, Urban Design**

Een visiedocument van 88 pagina's.

### **1 april 2008 raadsbesluiten gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug over de gebiedsvisie station Driebergen Zeist**

Raadsbesluit: De ontwikkelingsvisie van bureau West 8 en Urgenda te ondersteunen en als uitgangspunt te nemen voor de toekomstige ontwikkeling.

2008 en 2010 zijn de noodzakelijke infrastructurele maatregelen losgekoppeld van de ruimtelijke ontwikkelingen in het Stationsgebied. Er wordt gesproken over twee projecten: Infra en Gebiedsontwikkeling. Besloten is dat de keuzes met betrekking tot het infrastructurele deel van het project, met ProRail als trekker, leidend zijn in de totale ontwikkeling. Het project Gebiedsontwikkeling is volgend en wordt getrokken door de beide gemeenten. Tussen de eerdergenoemde vijf partijen is in 2010 overeenstemming bereikt over de noodzakelijke infrastructurele maatregelen in het gebied. Dit is vastgelegd in een bestuursovereenkomst.



Toezegging wethouder Berkhout (namens het college van B&W van Utrechtse Heuvelrug) nav een ingebrachte motie:

De bestaande rode contour is "heilig verklaard". De bebouwing van de renbaan zal er niet komen.

### **18 mei 2010 bestuursovereenkomst Stationsgebied Driebergen Zeist**

Op 18 mei 2010 is namens de dagelijkse besturen van BRU, Provincie Utrecht en gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug een overeenkomst ondertekend, waarin voorkeursoplossing, de financiële bijdragen en de besparingsmogelijkheden op de regionale wensen zijn vastgelegd.

### **29 juni 2010 raadsbesluit** om akkoord te gaan met bestuursovereenkomst Stationsgebied Driebergen Zeist met voorkeursvariant "Stationslaan".

Het betreft hier vooral financiële afspraken, waarbij een aanzienlijk deel van de rijksbijdrage beschikbaar is voor de inpassing van de landschappelijke en cultuurhistorische omgeving van de Stichtse Lustwarande.

### **1 maart 2011** vaststelling Gemeenteraad Zeist de Structuurvisie Zeist 2020

De Structuurvisie Zeist 2020 geeft aan waar en welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn in de komende tien jaar.

- In de "Structuurvisie 2020 – Zeist schrijf je met een Q" worden de kernwaarden van de gemeente benoemd. Kwaliteit, kwaliteit, kwaliteit! Kwaliteit van leefomgeving, openbare ruimte, bebouwing, samenleven, relatie met groen, historie, duurzaamheid. De kernwaarden - groen, cultuurhistorie, duurzaam en zorgzaam en kernen met een eigen identiteit - geven richting aan het vinden van de kwaliteiten bij elke locatie. Over het station en omgeving wordt geschreven: 'De Stichtse Lustwarande is één van de visitekaartjes van Zeist. Het is voor velen de entree en eerste kennismaking met de gemeente. Het station als goed geolied verkeersknooppunt geldt als 'poort', waarbij de combinatie van landschap en bebouwing centraal staat.

Het doel van de gemeente Zeist is om de beeldkwaliteit en de samenhangende historische identiteit van de Lustwarande te herstellen. Daarmee wil zij de achteruitgang actief tegengaan. Daarnaast stelt zij zich tot doel het recreatief wandel- en fietsgebruik van de warande te bevorderen. Er komt een uniek gebied rond station Driebergen-Zeist, waar kwaliteit van wonen, werken, natuur en landschap samenkomen.



**19 april 2011 raadsbrief** met aanbieding van het projectplan herontwikkeling stationsgebied Driebergen Zeist van 5 april 2011. Projectplan zit als bijlage bij de raadsbrief. Bij het plan behoren verschillende bijlagen.

## 1 Inleiding

Nu de regionale partijen knopen hebben doorgehakt over de infra maatregelen in het stationsgebied Driebergen-Zeist is het zaak dat beide gemeenten hun verantwoordelijkheid voor de integrale herontwikkeling van het stationsgebied (weer) oppakken. De besluitvorming van gemeenteraden op 1 april 2008 was het laatste ijkpunt in de herontwikkeling en vormt samen met de gekozen infra oplossing een belangrijk vertrekpunt voor integrale gebiedsontwikkeling (zie procesverloop in bijlage A).

“De door de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist gekozen ambitie is om het stationsgebied herkenbaar in te richten als een “parel aan de Stichtse Lustwarande”, een “monument voor de toekomst”, met een duurzame gebruikswaarde. De ontwikkeling van deze locatie zet het gebied in één klap op de kaart van **INNOVATIEF EN DUURZAAM RUIMTEGEBRUIK.**”

Vanuit deze ambitie zijn doelstellingen geformuleerd op het terrein van landschappelijke inpassing (“Landgoed” als leidend thema), duurzaamheid (maximale inspanning voor duurzaam ontwerp, bouw en gebruik) en functionele inrichting.

Bovengenoemde ambities en doelstellingen zijn uitgangspunt voor verdere concretisering van de ontwikkelingsrichting. De ontwikkelingsrichting richt zich daarbij in eerste instantie op het gebied binnen de stedelijke “rode” contour (het plangebied). Uiteraard dient de te kiezen ontwikkelingsrichting aan te sluiten bij bestaande en voorgenomen ontwikkelingen in de ruime omgeving van het stationsgebied (het studiegebied binnen een cirkel van ongeveer een kilometer rondom het station).

Het is niet realistisch te veronderstellen dat overheden zelf zullen overgaan tot het verwerven van gronden en herontwikkeling van het stationsgebied. Diverse grondeigenaren hebben inmiddels zelf plannen voor herontwikkeling van hun eigendommen. De concretisering van de ontwikkelingsrichting zal hierop zoveel mogelijk moeten aansluiten zodat het verleidelijk is voor

### **Mei 2011 Groenstructuurplan**

(blz. 211): Kwekerijweg. Dit bedrijventerrein grenst aan de Rijnwijkse Wetering en ligt in de zone van de Stichtse Lustwarande. In het verleden is aandacht besteed aan de afscherming van dit bedrijventerrein richting de Rijnwijkse Wetering. Dit zal ook voor de toekomst een aandachtspunt moeten blijven, zeker bij herstructurering van de stationsomgeving. Via de groenstructuur langs de Rijnwijkse Wetering wordt ook de ecologische verbinding tussen De Breul en Rijnwijk onderhouden. Vanaf het spoor bezien is de afscherming nauwelijks aanwezig. Hier valt grote winst te behalen voor beleidsuitgangspunt S1 (landschappelijke structuur) en S2 (cultuurhistorische kenmerken benadrukken). Ook voor T3(natuurwaarden versterken) is dat gunstig. Vanuit het oogpunt van zichtlocatie speelt groen momenteel geen rol. Groene inpassing vanaf de Odijkerweg ontbreekt. In de toekomst zou een inrichting die meer past bij het karakter van de Stichtse Lustwarande een flinke impuls kunnen zijn voor de beeldkwaliteit. Dit in relatie met de herstructurering van het Stationsgebied. Iets dergelijks geldt voor het (nu ontbrekende) aankledingsgroen. Voor punt S1 en S2 valt hier veel te bereiken.

## **Juni 2013**

Concept gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen- Zeist 2030 (kader voor organische gebiedsontwikkeling, buro 12N stedenbouw).

De stationsomgeving is geen visitekaartje voor de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. Zij geeft geen indruk van de bijzondere groene en historische kwaliteiten van de omgeving. Het gebied heeft echter, door de ligging in de Stichtse Lustwarande en met de aanwezigheid van een treinstation tussen Utrecht en Arnhem, veel potentie om uit te groeien tot een bijzondere plek voor reiziger, bewoner, ondernemer en recreant. **De stationsomgeving kan de representatieve toegangspoort worden tot de Stichtse Lustwarande, het Kromme Rijngebied en het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug.**

### 1.2 Status en gebruik van de gebiedsvisie in ontwikkelingsprocessen.

Deze gebiedsvisie geeft het perspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist tot 2030 op het gebied van bebouwing, landschappelijke en natuurlijke inpassing, duurzaamheid, cultuurhistorie, (economische) functies, parkeren en openbare ruimte. Tevens wordt invulling gegeven aan de thema's duurzaamheid en water. De gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist beschrijft de ontwikkelingskansen en beperkingen in het gebied. Het uitgangspunt is dat de ontwikkelingskansen aantrekkelijk zijn voor de bestaande en toekomstige eigenaren, zodat ze (op termijn) willen investeren in nieuwe plannen en projecten in het gebied.

## **4 maart 2014 vaststelling Gemeenteraad Zeist bestemmingsplan 'Stationsgebied Driebergen-Zeist'**

Bestemmingsplan is gewijzigd vastgesteld. Het gehele stationsgebied is gelegen in 2 gemeenten, gemeente Zeist en gemeente Utrechtse Heuvelrug. Daarom zijn er 2 bestemmingsplannen vastgesteld.

Uit de toelichting van het bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen Zeist<sup>17)</sup>, gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Inleiding blz. .... De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond het station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het stationsgebied ontwikkelen. Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, provincie Utrecht en ProRail) om samen de plannen in een integraal project uit te voeren.

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van station Driebergen-Zeist mogelijk. De gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist streven naar het realiseren van het wensbeeld voor het stationsgebied, maar willen wel voldoende flexibiliteit

---

<sup>17)</sup> de toelichting is als infovoorziening heel interessant; zit veel info in die voor de huidige planvorming belangrijk is. Daarom enkele passages gekopieerd maar er zijn er nog veel meer).

houden. Het bestemmingsplan heeft daarom binnen de aangegeven bestemmingen een globaal karakter.

Wel geldt dat het project is gelegen in een gevoelig gebied, namelijk het EHS-gebied Utrechtse Heuvelrug, wat valt onder onderdeel D van het Besluit MER. Hierdoor dient een vormvrije MER-beoordeling uitgevoerd te worden.

#### Blz..... Resultaten vormvrije MER-beoordeling

Voor het onderhavige plan is een vormvrije MER-beoordeling uitgevoerd. De rapportage is opgenomen in bijlage 2. Hieruit blijkt dat met de voorgenomen activiteit zowel positieve als negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Positieve effecten treden onder andere op het gebied van bodemkwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op. Negatieve effecten zijn te verwachten voor wat betreft de thema's natuur (aantasting beschermde gebieden) en geluid (wegverkeerlawaaï en railverkeerlawaaï).

#### Blz. .... Belangrijke nadelige milieugevolgen

Het aspect natuur is hierbij een aspect dat eruit springt. Het project leidt tot aantasting van de EHS. Het betreft de aantasting van het EHS-gebied Utrechtse Heuvelrug. De effecten zijn zeer negatief beoordeeld. Dit betekent dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS-gebied in te richten, inclusief een oppervlaktetoeslag. De herinrichtingsvisie van het gebied is beschreven in het mitigatie-compensatieplan, zie bijlage 8 en in het natuurrapport, zie bijlage 15. Dit plan voldoet aan de belangrijkste eisen vanuit het EHS-beleid; behoud robuustheid, ontwikkeling van de regionaal kenmerkende UNAT's (Utrechtse natuurdoeltypen), behoud aaneengesloten karakter van EHS ter plekke. De effecten na compensatie zijn neutraal beoordeeld.

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

In overeenstemming met het standpunt van de Minister ten aanzien van de HSL-Oost worden beide overwegen opgeheven en door één ongelijkvloerse kruising vervangen.

Het oplossen van dit capaciteitstekort vraagt om een ingreep die onmiskenbaar gevolgen heeft voor de voor het gebied kenmerkende waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In de (vormvrije) MER-beoordeling is aangegeven dat met de voorgenomen activiteit zowel positieve als negatieve milieueffecten zijn te verwachten. Het project kan en gaat niet gerealiseerd worden zonder compensatie/mitigatie van negatieve effecten (zie ook paragraaf 2.5).

Het stationsgebied ligt precies op de overgang van de hoge en droge stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug, en het lage en natte Kromme-Rijng gebied. Deze plekken waren van oudsher geschikt voor bewoning, en zodoende is er een lange reeks van nederzettingen ontstaan langs de Utrechtse Heuvelrug.

Het stationsgebied, nu deels als achterkant van beide gemeente ervaren, kan een Poort voor de Heuvelrug worden. Een voorkant voor beide gemeenten. Een stationsgebied en OV-knoop die in al haar facetten als Stationslandgoed ervaren gaat worden.

### Blz. .... 2.5. Natuurcompensatie

In de huidige situatie bestaat het compensatiegebied uit agrarische percelen, weiland, en enkele jonge wilgenbosjes. Omdat er vanwege de verbreding van de A12 een ecotunnel is aangelegd is het voor de hand liggend dat hierop een aansluiting gemaakt wordt. De compensatie vanuit het A12 project in het onderhavige gebied is beperkt gebleven tot de passage onder de A12 en een kleine bos/struweel aanplant ter plekke van de passage. De passage vormt een ideale doorsteekplek voor kleine zoogdieren, amfibieën, vleermuizen, uilen en soorten als das en ree, **maar zonder een verdere natuurlijke inrichting in het agrarische gebied zal uitbreiding/verspreiding van populaties van soorten minder succesvol verlopen naar de landgoederenzones De Reehorst en Beerschoten-Willinkshof.**

### **....maart 2014 Raadsbesluit gemeente Utrechtse Heuvelrug over het bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen Zeist**

#### **Nota van Beantwoording, april 2014**

Naar aanleiding van het concept 'Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030' is de nota van beantwoording opgesteld.

#### **24 juni 2014 raadsbesluit gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030, inclusief een aangenomen motie** (zie onderaan)

Kader voor organische gebiedsontwikkeling. Rapport van 12N Stedenbouw.

Blz. 7. Deze gebiedsvisie geeft het perspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist tot 2030 op het gebied van bebouwing, landschappelijke en natuurlijke inpassing, duurzaamheid, cultuurhistorie, (economische) functies, parkeren en openbare ruimte. Tevens wordt invulling gegeven aan de thema's duurzaamheid en water. De gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist beschrijft de ontwikkelingskansen en beperkingen in het gebied. Het uitgangspunt is dat de ontwikkelingskansen aantrekkelijk zijn voor de bestaande en toekomstige eigenaren, zodat ze (op termijn) willen investeren in nieuwe plannen en projecten in het gebied.

Blz. 9, 10: De gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist hebben voor het stationsgebied Driebergen-Zeist een hoge ambitie voor ogen. Dat blijkt ook uit de opdrachtverstrekking van beide colleges van B&W in december 2007 aan stedenbouwkundig adviseur West 8 en de toenmalige partnerorganisatie Urgenda (duurzaamheid), waarin de ambitie als volgt is geformuleerd:

“De door de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist gekozen ambitie is om het stationsgebied herkenbaar in te richten als een “parel aan de Stichtse Lustwarande”, een “monument voor de toekomst”, met een duurzame gebruikswaarde. De ontwikkeling van deze locatie zet het gebied in één klap op de kaart van innovatief en duurzaam ruimtegebruik”. Vanuit deze ambitie kunnen de volgende kerndoelstellingen worden geformuleerd voor het gebied:

- Het ontwikkelen van een entree van twee gemeenten, passend bij de uitstraling van de omgeving;
- Het verbeteren van de ruimtelijke waarde, de functionele waarde en de belevingswaarde van het gebied rondom het station;

- Zorgvuldig omgaan met de landschappelijke en cultuurhistorische waarden in de omgeving van het station.

Vanuit deze doelstellingen zijn drie leidende thema's benoemd op het terrein van landschappelijke inpassing:

- Landgoed als leidend thema;
- Duurzaamheid in de zin van maximale inspanning voor een duurzaam ontwerp, duurzame bouw en duurzaam gebruik;
- De functionele inrichting.

Deze punten zijn meegenomen in de verdere concretisering van de visie.

De gemeenten hebben niet de intentie om nieuwe gronden te verwerven om herontwikkeling mogelijk te maken. Voor het grootste gedeelte van het gebied is de uitvoering dan ook aan particuliere marktpartijen. De gemeenten spannen zich daarbij wel in voor externe financieringsmogelijkheden om de herontwikkeling mogelijk te maken.

De stedelijk 'rode' contour zoals geformuleerd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie vormt, inclusief de toelichting hierop, de begrenzing van verdere stedelijke ontwikkeling.

Een provinciale beleidskeuze is dat binnen een straal van 250 meter vanaf het station maximaal 30.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak (bvo) kantoorruimte mag worden toegevoegd. Buiten deze cirkel is geen nieuwe kantoorontwikkeling mogelijk. (blz.61, bijlage 2 17 uitgangspunten):

De onderstaande 17 uitgangspunten zijn voor de ontwikkelingen in het stationsgebied, vastgesteld door de gemeenteraden van Utrechtse Heuvelrug en Zeist (2008).

#### Landschap en cultuurhistorie

1. Het versterken van de Rijnwijkse Wetering en zijn natuurlijke omgeving, respect hebben voor de bestaande ecologische verbindingen.
2. Zo veel mogelijk uitgaan van het bestaande landschap van de Stichtse Lustwarande (SLW). Ook het station moet een vormgeving krijgen, die past bij de SLW.
3. Aansluiten bij de inrichting van "Groenraven-Oost".
4. Groene uitstraling binnen het bebouwde gebied brengen, zonder dat dit beperkingen inhoudt voor de "rode functies". Dit is bijvoorbeeld mogelijk door vermindering van de bebouwingsoppervlakte. Een andere mogelijkheid zou ook verplaatsing van sportvelden t.b.v. kwaliteit landgoederen en/of SLW kunnen zijn.

#### Ontmoetingsplek

5. In één vervoersknoop worden alle verkeersstromen en benodigde verkeerskundige oplossingen zo optimaal mogelijk ingepast. De vormgeving is compact en zichtbaar vanaf de Hoofdstraat. Dit betekent een ligging dichtbij en oriëntatie op de Hoofdstraat (korte loop- en rijroutes).
6. Invulling geven aan de recreatieve Poort-functie tot het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug. Daarnaast is het stationsgebied tegelijkertijd poort naar Driebergen en poort naar Zeist.

#### Duurzaamheid

7. Actief invulling geven aan het begrip duurzaamheid. Het is de basis voor het ontwerp en zal blijvend in het proces worden meegenomen en uitgewerkt.

#### Station

8. De station(somgeving) heeft uitstraling en allure, het is een eenheid. Dit betekent o.a. een architectonisch hoogwaardig en beeldbepalend stationsontwerp en geen “losse verzameling” van stations- en OV-functies.

9. Het station wordt, gelet op het functioneren van de OV-knoop, dicht bij de Hoofdstraat gepositioneerd, waarbij de oriëntatie richting Driebergen en Zeist gelijkwaardig is.

10. Er wordt van uitgegaan dat het station (en de bijbehorende voorzieningen) de huidige status minimaal behoudt, een positie als regionaal P+R station (met bijbehorende functies) wordt reëel geacht.

Perrons. Voor de perronligging is gekozen om de perrons op de huidige locatie te laten liggen, met een “schuifmarge” van ca. 60 m naar het westen of het oosten.

#### Stationsplein

11. Het stationsplein wordt, in overeenstemming met de uitspraken 5 en 9, bij de Hoofdstraat gesitueerd en compact vormgegeven.

#### Inpassing onderdoorgang

12. De Hoofdstraat krijgt een toekomstvast profiel (goede doorstroming van het verkeer moet verzekerd zijn voor tientallen jaren) en wordt ruimtelijk zo smal mogelijk gehouden ten gunste van de omliggende landgoederen. Vooralsnog wordt hierbij uitgegaan van 2x2 rijstroken (uit Projectplan) en een doorrijhoogte van 4,60 m.

13. Het fiets- en wandelpad over de Hoofdstraat heen wordt verbreed t.b.v. groen en water. Hiermee wordt een betere aansluiting tussen SLW en het stationsgebied nagestreefd.

#### Ontsluiting

14. Er komt geen extra auto-onderdoorgang onder het spoor door. Het blijft alleen de ondertunneling van de Hoofdstraat, de Odijkerweg wordt daarmee geen doorgaande route en krijgt enkel een aantakking op de Hoofdstraat.

#### Locatie

15. De bebouwing wordt tot binnen de rode contour beperkt. Dat betekent dat de grenzen van het gebied waarin bebouwing staat, niet groter worden. Wel kan het binnen dit gebied nodig zijn om 't soort bebouwing te veranderen.

#### Programma

16. Er wordt geen nieuw buurtschap gecreëerd. Als er woningen worden toegevoegd, blijft dit beperkt. Het creëren van een leefbare stationsomgeving staat voorop.

17. Bebouwing is geen doel op zich, maar kan noodzakelijk zijn voor een leefbare en kwalitatief hoogwaardige stationsomgeving. Daarnaast heeft de bebouwing als doel de onderlinge relatie tussen bestaande en toe te voegen functies in het gebied te versterken. Tot slot kan bebouwing nodig zijn als kostendrager om landschapsontwikkeling mogelijk te maken (rood voor groen).

(blz. 25) Rijnwijkse Wetering

De Rijnwijkse Wetering, ten noorden van de stationsomgeving, vormt de vierde drager van het gebied, waarbij de ervaring van landschap en water in de toekomst beter benut wordt. Dit gebeurt door een route voor langzaam verkeer over het water en door een verbeterde, ecologische inrichting van de wetering.

### **Aangenomen motie Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist**

Spreekt uit dat:

- De in bijlage 3 van deze gebiedsvisie genoemde documenten, zoals onder andere de Structuurvisie 2020 - 'Zeist schrijf je met een Q (gemeente Zeist, 2011), onderdeel zijn van de toetsing van concrete (rode) projecten in dit gebied.
- Waarbij dan gezamenlijk met partners en andere betrokkenen, voor zover een project dan ruimtelijk aanvaardbaar moet worden geacht, op interactieve wijze zal worden gezien hoe aan een dergelijk project vorm kan worden gegeven, evenals hoe door dat project ook aan de (door verevening ontstane) groene opgave een bijdrage kan leveren.

### **Structuurvisie 2030 voor de Utrechtse Heuvelrug**

Stationsgebied is een toekomst vast openbaar vervoer knooppunt in combinatie met een duurzame herontwikkeling van het gehele stationsgebied binnen de huidige "rode" contour. Een fietsverbinding tussen Hoenderdaal in Driebergen en het station D/ Z (onder de A12 door) is een gewenste ontwikkeling. Uitgangspunt voor de landgoederen is een uitbreiding van de gebouwen met 10% van de footprint als de bestaande terreinparkeerplaatsen ondergronds worden aangelegd.

### **11 maart 2015 uitspraak van de Raad van State n.a.v. ingestelde beroepen tegen het bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen Zeist**

#### Resultaten vormvrije MER-beoordeling

Wat betreft de EHS wordt in de vormvrije MER-beoordeling geconcludeerd dat de voorziene ontwikkelingen tot aantasting van de EHS leiden en dat de effecten zeer negatief zijn beoordeeld. Dit betekent volgens de vormvrije MER-beoordeling dat de aantasting gecompenseerd dient te worden door nieuw EHS-gebied in te richten, inclusief een oppervlaktetoeslag. De effecten na compensatie zijn neutraal beoordeeld. Verder zijn in de vormvrije MER-beoordeling de effecten op het landschap neutraal beoordeeld vanwege de aandacht voor landschappelijke inpassing.

Weliswaar zal de EHS significant worden aangetast als gevolg van de voorziene ontwikkelingen, maar volgens de vormvrije MER-beoordeling zullen de effecten op de EHS na compensatie neutraal zijn. SMZ en andere hebben niet aannemelijk gemaakt dat de conclusie in de vormvrije MER-beoordeling dat de effecten op het landschap neutraal zijn onjuist is. Het betoog (van SMZ) faalt.

### **10 november 2015 raadsbesluit tot vaststelling bestemmingsplan reparatieplan Stationsgebied Driebergen/ Zeist**

#### Uit het raadsvoorstel:

#### Geen aantasting ecologische waarde Rijnwijckse Wetering in relatie tot de parkeervoorziening bij Bochane<sup>18</sup>

De Afdeling heeft uw raad opgedragen een nieuw besluit te nemen over de bestemming 'Bedrijventerrein' (parkeervoorziening Bochane), waaraan zij de volgende overweging ten grondslag heeft gelegd: "De raad had moeten onderzoeken of de voorziene parkeervoorziening de functie van de Rijnwijckse Wetering als natte ecologische verbindingzone niet onmogelijk zal maken, gelet op de ligging van de voorziene

---

<sup>18</sup> Deze voorziening is nooit gerealiseerd (peildatum 19-1-2025).



parkeervoorziening direct grenzend aan de Rijnwijckse Wetering en nu deze een intensiever gebruik mogelijk maakt. ... Dat onder het voorheen geldende plan reeds een gebouwde parkeervoorziening was toegestaan doet daaraan niet af ...." (rechtsoverweging 33.3). Naar aanleiding van deze uitspraak van de Afdeling is nader onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de Rijnwijckse Wetering vanuit provinciaal en gemeentelijk beleid geen status heeft als natte ecologische verbindingszone. Uit het onderzoek blijkt ook dat de feitelijke ecologische waarde van de Rijnwijckse Wetering ter hoogte van Bochane zeer beperkt is. Door de droogval is geen sprake van (permanent) leefgebied van aan watergebonden soorten. Door de hoge mate van verstoring vanuit de omgeving (geluid, licht en optische verstoring van zowel de sportvelden als de bedrijven) is de kwaliteit van de zone en de watergang ook voor andere soorten beperkt. In de huidige situatie is al sprake van veel schaduwwerking, waardoor een eventuele toename over een kort traject door de realisatie van een parkeervoorziening niet leidt tot enige aantasting van de ecologische waarde. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende bijlage 11.

**Februari 2016 Nota van uitgangspunten Bestemmingsplan Buitengebied Zuid west** (blz 39. 40): **Het stationsgebied en directe omgeving (opgenomen in de gebiedsvisie stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030) valt buiten dit bestemmingsplan. Dat laat onverlet dat deze stedelijke enclave ook een effect heeft op het buitengebied.**

Verscheidende insprekers die grenzen aan het stationsgebied vragen om (stedelijke) ontwikkelingsmogelijkheden. De natuurwaarden in het gebied en in het bijzonder langs de Rijnwijckse wetering kan volgens de 'natuurgroepen' worden verbeterd. De genoemde Gebiedsvisie geeft voor het plangebied noordwestelijk van het station (zone 8 in de Gebiedsvisie) en voor het terrein van kwekerij Abbing in het zuidwestelijke deel (zone 5 in de Gebiedsvisie) een mogelijkheid voor het plaatsen van bijzondere functies in een groene setting, zonder daar overigens verder vorm aan te geven. Voor zone 8, ter plaatse van Phoenix e.o. wordt in de Gebiedsvisie stationsgebied 2030 voorgesteld op termijn een oplossing voor het parkeren te voorzien, geen uitbreiding van de sportfunctie en een langzaam verkeer verbinding tussen station en sportvelden.

Het gebied Bunsinglaan e.o. vormt het overgangsgebied tussen de landgoederenzone noordelijk van de Driebergseweg en het Kromme Rijn gebied in het zuiden. Een gebied met cultuurhistorische waarden, zoals de overtuin van De Breul, de voormalige boerderijplaatsen van de buitenplaatsen en de aanwezig laanstructuur en landschapselementen in het gebied. Een gebied waarin wordt gewoond (met een concentratie ter plaatse van de voormalige proefboerderij de Bunsingh), wordt gewerkt (agrarische functie en bedrijf) en wordt gerecreëerd.

**De kwelsituatie in het gebied maakt dat het gebied grote ecologische potenties heeft, maar tevens kwetsbaar is. Het gebied functioneert tevens als ecologische verbinding tussen het Kromme Rijn gebied en de Utrechtse Heuvelrug.**

#### **Natuurorganisaties**

De natuurorganisaties pleiten voor grote terughoudendheid m.b.t. stedelijke functies en een verbetering van de landschappelijke en natuurkwaliteiten. Daarin speelt de Rijnwijckse wetering nadrukkelijk een rol. De wens bestaat om langs de oever van de Rijnwijckse wetering ecologische verbindingszone aan te leggen. In het geldende bestemmingsplan hebben deze gronden de bestemming 'Sport & Recreatie' en zijn ze bestemd voor volkstuinen. In deze bestemming is geen regeling opgenomen voor

een ecologische oever. De natuurorganisaties pleiten verder voor een versterking van de ecologische kwaliteit van het gebied met een sterke bescherming van de kwelsituaties en waterkwaliteit (geen gebiedsvreemd water).

De ecologische verbindingzone tussen de noordelijke Heuvelrug gebieden en de zuidelijke Kromme Rijn moet in dit deelgebied mogelijk zijn. Een aangesloten verbindingzone zal gerealiseerd moeten worden voor een duurzame inrichting naar de toekomst.

*Afweging en uitgangspunten bestemmingsplan*

Zoals hiervoor genoemd betreft het een dynamisch gebied, waarin duidelijk de stedelijke uitstraling van het stationsgebied merkbaar is. De wensen van zowel de familie Abbing als de holding Abbing betreffen stedelijke ontwikkelingen in een landschappelijk en ecologisch kwetsbaar gebied. Los van een klein deel dat binnen de rode contour is gesitueerd, is sprake van een landelijk gebied waarin ook vanuit het provinciale beleid geen stedelijke ontwikkelingen mogelijk zijn.

Er liggen hier echter wel mogelijk kansen voor de versterking van de historische buitenplaats zone. Het beter toegankelijk maken van dit gebied, herstel van parkinrichting en monumentale gebouwen kan een meerwaarde hebben. Volgens het provinciale beleid is er in de historische buitenplaats zone ruimte voor ontwikkelingen gericht op het creëren van economische dragers voor het behoud van de cultuurhistorische waarden van buitenplaatsen. Bovendien liggen er kansen voor de gewenste natuurontwikkeling volgens de provinciale groene contour.

Verder maakt het gebied deel uit van de kernrandzone. Volgens het provinciale beleid kunnen hier stedelijke functies (zoals recreatieve voorzieningen, stadslandbouw, waterberging) worden toegestaan, indien dit bijdraagt aan de versterking van de ruimtelijke kwaliteit en mits kleinschalig en passend (landschappelijk ingepast).

Voorts zou gebruik kunnen worden gemaakt van de ruimte voor ruimte regeling. Die komt er in grote lijnen op neer dat in ruil voor de sloop van 1.000m<sup>2</sup> voormalige agrarische bedrijfsgebouwen 1 nieuwe woning mag worden teruggebouwd.

Het betreft een gebied waar de ecologische en landschappelijke kwaliteit al hoog is, maar ook verbeterd kan worden.

De cultuurhistorische en monumentale waarden in het gebied verdienen bescherming, maar tegelijkertijd kan het creëren van economische dragers voor het behoud van de cultuurhistorische waarden van buitenplaatsen zorg dragen.

- Duidelijk is dat voor dit deelgebied een nadere uitwerking nodig is, waarbij naar een groter gebied wordt gekeken. Zowel voor het gebied direct noordelijk van de stationslocatie, Phoenix en de gronden langs de Bunsinglaan e.o., zal een ontwikkelingsplan worden opgesteld waarin alle deelbelangen kunnen worden afgewogen. Hiervoor zal contact worden gezocht met de verschillende eigenaren/belanghebbenden in het gebied, waarin de ontwikkelingsmogelijkheden worden verkend.

In het ontwikkelingsplan zal een afweging worden gemaakt van de verschillende deelbelangen.

*Eindbeeld en planproces deelontwikkeling*

- Uitgangspunt is om een nadere uitwerking in een ontwikkelingsplan voor dit deelgebied op te stellen, in samenhang met het deelgebied Bunsinglaan e.o. én de Phoenix velden, in het bredere perspectief van het buitengebied. De

Gebiedsvisie voor dit deelgebied beoogt de inrichtingsmogelijkheden te schetsen waarin de ecologische en landschappelijke situatie wordt verbeterd, de parkeersituatie voor Phoenix een oplossing krijgt en enkele 'rode' invullingen in het gebied deze verbetering ondersteunen.

Gestreefd wordt naar een maatschappelijke haalbaarheid onder de grondeigenaren, de groene groepen en bewoners in het gebied en niet in de laatste plaats de provincie en gemeente.

Alleen wanneer sprake is van een uitvoerbare inrichting zal dit een doorwerking krijgen in het op te stellen bestemmingsplan.

Wanneer geen eenduidige overeenstemming kan worden bereikt wordt de bestaande situatie bestemd en zal in de toelichting aandacht worden besteed aan de (on)mogelijkheden om voor het gehele gebied te komen tot een eenduidige inrichting c.q. eindbeeld.

Het planproces van het ontwikkelingsplan loopt parallel aan de inspraak op deze nota van uitgangspunten en de resultaten worden geïntegreerd in het voorontwerp bestemmingsplan. Het eindresultaat wordt door B&W vastgesteld en opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan.

- De kwelgebieden in dit deelgebied krijgen sowieso een planologische bescherming.

## **12 december 2016 Statenbesluit tot vaststelling van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028**

Blz. 77. op een beperkt aantal goed ontsloten locaties draagt kantoorontwikkeling substantieel bij aan de versterking van het (groot)stedelijk milieu of de ruimtelijke kwaliteit. Dit zijn de knooppuntlocaties Stationsgebied Utrecht, het Stationsgebied Amersfoort, het Stationsgebied Driebergen/Zeist en het toekomstig knooppunt Leidsche Rijn Centrum. In het Stationsgebied Utrecht en het Stationsgebied Driebergen/Zeist staan wij om die reden nieuwvestiging van kantoren toe, mits de noodzaak, met toepassing van de duurzame verstedelingsladder is aangetoond. Voor het Stationsgebied Driebergen/Zeist zijn in het kader van de herinrichting van het stationsgebied en omgeving afspraken gemaakt over de nieuwbouw en de sloop van kantoren. In dit gebied is, vermeerderd met de hoeveelheid gesloopte en te slopen kantoorruimte, maximaal 19.000 m2 nieuwvestiging van kantoren mogelijk.

Blz. 91. Bij het station Driebergen-Zeist is op grond van de bestaande afspraken tussen gemeente en provincie kantoorontwikkeling mogelijk, tot een maximum van 30.000 m2 BVO. Daarbij dient wel rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van NNN in het gebied.

In overeenstemming met hetgeen is opgenomen in de Thematische Structuurvisie Kantoren is in het Stationsgebied Driebergen/Zeist, vermeerderd met de hoeveelheid gesloopte en te slopen kantoorruimte, maximaal 19.000 m2 nieuwvestiging van kantoren mogelijk.

### **2017? Rapport Vereniging Deltametropool<sup>19</sup>**

De Utrechtse Heuvelrug is over het algemeen goed bereikbaar met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld via stations als Driebergen-Zeist, Den Dolder en Baarn. Deze stations hebben, evenals andere stations in de omgeving van de Heuvelrug, de potentie om ontwikkeld te worden als 'Buitenpoort'. Dit is een concept voor de ontwikkeling van stations die op het snijvlak van stad en land liggen, door middel van slimme marketing, een aangepast padennetwerk en een goed ruimtelijk ontwerp. Een goede ontwikkeling van Buitenpoorten kan zorgen voor meer bezoekers aan de natuur- en recreatiegebieden en meer treinreizigers buiten de spitsuren.

(blz. 61): karakteristieken Buitenpoort

- Landschap/recreatiegebied is vrijwel direct vanaf het station toegankelijk en beleefbaar: recreatieve bestemming;
- Sterke (visuele) relatie tussen station en landschap;
- Station meestal gelegen op overgang tussen stedelijk gebied met woon/werkfuncties en landschap;
- Voorzieningen gericht op recreatie (parkeervoorzieningen, fiets- /bootverhuur, informatievoorziening, café, pannenkoekenhuis etc.);
- Bij een goede autobereikbaarheid is ook de combinatie met regionale voorzieningen, bijvoorbeeld op gebied van leisure, mogelijk;
- Bereikbaar per openbaar vervoer (sprinterstations);
- Zeer goed fietsnetwerk met fietsvoorzieningen;
- Heldere routeaanduiding.

\* Buitenpoort is altijd een extra bovenop een van de andere milieus.

### **Februari 2019 Uit de toelichting bij het bestemmingsplan Buitengebied Zuidwest**

(blz. 7): Het stationsgebied is buiten dit bestemmingsplan gelaten. Voor het stationsgebied is recentelijk (2015) een nieuw bestemmingsplan van toepassing. In figuur 1 is de ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven.

### **3 mei 2019 Inventarisatie Kwaliteit Knooppunten Provincie Utrecht**

Status rapport is niet duidelijk.

### **17 december 2019 raadsbrief Propositie van Zeist**

#### Wat is de Propositie?

De Propositie is een overzicht van kansrijke ontwikkelingen en ontwikkelrichtingen op de vijf thema's wonen, werken, groen, energie en mobiliteit, die bijdragen aan het behouden en/of versterken van onze Zeister kernwaarden, en tegelijkertijd een aandeel kunnen leveren aan de regionale opgaven. De Propositie is daarmee ook een aanbod vanuit Zeist aan de regionale opgaven die de verwachte autonome groei van de regio tot 2040 op gebied van wonen, werken, mobiliteit, energie en groen moet opvangen.

We onderzoeken welke kansen en risico's er zijn voor Zeist. Wat gebeurt er als we niet meegaan in een ontwikkeling? Daarbij willen we ook vooral concreet zijn: Wat gebeurt er bijvoorbeeld met onze voorzieningen in het centrum, de woningprijzen en de wachtlijsten, de drukte op de weg, **station Driebergen-Zeist**, en de druk op de bosgebieden? We betrekken

<sup>19</sup> Voor zover bekend, heeft dit rapport niet tot bestuurlijke besluitvorming geleid.

Aangezien in dit rapport begrippen voorkomen die in latere rapporten ook worden gebruikt, is dit rapport toch in deze besluitenhistorie opgenomen.

hierbij de eerder door de raad geuite wensen en aandachtspunten, waaronder het aangenomen amendement bij besluitvorming over de Position Paper (19RV032).

Blz. 27. Met een prachtig station, van waaruit heel Nederland binnen handbereik is en waardoor Zeist binnen handbereik is van heel Nederland en van waaruit je zo de natuur inwandelt.

Blz. 40. Zoals ook aangegeven bij de waarden, hebben groen en landschap niet alleen waarde voor recreatie, maar is ook van belang voor de natuur zelf en voor de biodiversiteit. **Dat betekent dat we naast recreatiezones ook robuuste zones moeten handhaven, versterken of realiseren waar de natuur voorrang krijgt boven gebruik door de mens. Alleen zo kunnen we de waarde van het hele gebied bewaren.**

Ik zou hier de zin over de mening van de inwoners weergeven. Ik zal het document meesturen.

De Propositie is op 6 oktober 2020 vastgesteld door de gemeenteraad. Daarin is het volgende opgenomen: (ook de onderzoeksrichting Kromme Rijngebied is van belang lijkt mij met robuuste natuurcorridors en niet overlopen worden door mensen.

## ONDERZOEKSRICHTING 1

# KROMME RIJN GEBIED NATUURROBUUST EN DUURZAAM

### ■ Waarde

Het agrarisch landschap van het Kromme Rijngebied tussen Zeist, Bunnik en het Utrecht Science Park kenmerkt zich nu al door een relatief grote biodiversiteit, mede dankzij de beperkte toegankelijkheid.

Maar ook de aanwezige landgoederen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van dit gebied. Het zijn voormalige ontginningen vanuit de kloosters (1e fase: late Middeleeuwen). De landgoederen komen voort uit de ridderhofsteden (2e fase), die als versterkte huizen een rol speelden in de verdediging van de strategische waterweg die de Kromme Rijn was. Elk landgoed hier is een voormalige ridderhofstad, die – meestal na het rampjaar 1672 – getransformeerd is tot landgoed (3e fase: nog met een economische functie) en nog weer later (na 1800) tot buitenplaats (4e fase, “ter verpozing ende vermaeck”).

### ■ Ontwikkelvraag

Naarmate de omgeving drukker wordt, wordt ook het belang van de natuur groter. Niet alleen voor luwe recreatie, maar zeker ook voor robuuste natuurbuffers ter ontwikkeling en versteviging van de gebiedseigen biodiversiteit. Zo voorkomen we dat al het landschap wordt volgebouwd, of gedegradeerd tot een stadspark met de focus op intensief leisuregebruik.

De huidige natuurwaarde van het Kromme Rijngebied biedt een kans om deze verder uit te bouwen en robuust te maken. Het creëren van natuurwaarden op deze plaats biedt wellicht de mogelijkheid op andere plaatsen meer in te zetten op ontwikkeling van wonen en werken. Dit vergt nader onderzoek.

Zo dragen we bij aan het belangrijkste kenmerk en de belangrijkste waarde van Zeist, namelijk het groene karakter.

### ■ Onderzoeksrichting

We kunnen het Kromme Rijngebied als natuurgebied versterken door een aaneengesloten robuuste natuurcorridor te creëren van Groenekan tot tenminste Odijk. Hiermee kunnen robuuste natuurwaarden worden gecreëerd, waardoor de leefruimte voor flora en fauna kan worden versterkt.

**Belangrijk onderdeel hiervan is het terugbrengen c.q. versterken van verdwenen of verzwakte watergangen met bijbehorende natte natuurwaarden.**

In samenwerking met de agrarische bedrijven kan onderzocht worden of de landerijen biodiverser gemaakt kunnen worden en of de erven vergroend kunnen worden met eventueel beperkte verbreding met luw recreatief medegebruik.

Dit gebied biedt bescheiden gelegenheid met lome slenterroutes voor uitlopmogelijkheden en rust voor de inwoners van de omliggende kernen. Er wordt onderzocht waar dat het beste kan worden ingepast. In het gebied kan ruimte gevonden voor het opwekken van duurzame energie middels een goed ingepaste windmolen en/of een zonneveld. Ook dit vergt nader onderzoek.

Voor het woon-werkverkeer richting het USP wordt een goede fietsverbinding gerealiseerd. Hiermee neemt het aantal fietsers tussen Zeist en USP met tenminste 50% toe en worden veel verplaatsingen die nu nog met de auto of het OV plaatsvinden omgezet in fietsritten. Hier zijn al diverse onderzoeken naar gedaan.

Deze onderzoeksrichting vergt samenwerking met de gemeenten Bunnik, Utrecht, De Bilt en Utrechtse Heuvelrug.

## KROMME RIJN GEBIED NATUURROBUUST EN DUURZAAM

Naarmate de omgeving drukker wordt, wordt ook het belang van de natuur groter. Niet alleen voor recreatie, maar zeker ook voor robuuste natuurbuffers. Zo voorkomen we dat al het landschap wordt volgebouwd, of gedegradeerd tot een park.

### Het Kromme Rijn gebied versterken door:

- Creëren robuuste natuurwaarden, waardoor de leefruimte voor flora en fauna wordt versterkt.
- Verdwenen of verzwakte watergangen terugbrengen c.q. versterken.
- De landerijen biodiverser maken met versterking oorspronkelijke biotoop.
- De bestaande erven vergroenen en verbreden met luw recreatief medegebruik.
- Lome slenterroutes en recreatief fietsen versterken.
- Hiermee een robuust natuurlijk buitengebied creëren vanaf Groenekan tot ten minste Odijk dat bescheiden uitloopmogelijkheid met rust biedt voor de bevolking in de omringende kernen.
- Daarnaast ruimte voor windmolens en goed ingepaste zonnevelden.
- Een sociaal veilig en verlicht fietspad tussen USP en Zeist.



## ONDERZOEKSRICHTING 2

# EEN NIEUWE KERN BIJ STATION DRIEBERGEN-ZEIST

### ■ Waarde

Op de grens tussen de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug ligt station Driebergen Zeist. Het stationsgebied is de best bereikbare plek van Zeist door de combinatie van treinen, bussen, snelweg (A12) en provinciale weg.

Ook kent het gebied de rijke cultuurhistorie van de Stichtse Lustwarande en de (verdwenen) ridderhofstede Rijnwijck. De directe nabijheid van zowel de Heuvelrug als de Kromme Rijnvallei en de Langbroekerwetering maken dit gebied enorm aantrekkelijk. Het is niet voor niets een toeristisch overstappunt. Er zit momenteel een aantal bedrijven, voor wie de aanwezigheid van zo'n vervoersknoop geen directe meerwaarde heeft. Dat is eigenlijk jammer in relatie tot de vervoerswaarde van deze plek.

Het station is recent opgeknapt met behoud van de oude overkapping en de bereikbaarheid is met de ondertunneling van het spoor nog verder versterkt. Het station is landschappelijk fraai ingepast en ingericht, het station als landgoed.

### ■ Ontwikkelvraag

In Zeist is een grote behoefte aan middeldure woningen. Momenteel wordt vooral binnenstedelijk kleinschalig herontwikkeld binnen de kenmerken van de verschillende buurten.

Ook zijn verschillende kantoorlocaties in Zeist minder goed bereikbaar via het openbaar vervoer. Dit wordt als vestigingsfactor voor bedrijven steeds belangrijker. Het vernieuwde station Driebergen/Zeist biedt ruimte voor bereikbare woningbouw voor mensen die graag gebruik maken van het openbaar vervoer en goed bereikbare kantoren/werkruimten. Hoe maak je deze ontwikkeling niet regulier maar typisch Zeisters? Met waardering voor de natuur- en cultuurhistorische waarden van de omgeving? En met aandacht voor communityvorming, passend bij de zorgzame samenleving van Zeist?

Wat zijn de kwaliteitsprincipes die we hanteren voor ontwikkeling en welke doelgroepen en programma's willen we hier een plek bieden?

### ■ Onderzoeksrichting

We onderzoeken de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een unieke nieuwe kern, met een eigen identiteit in de nabijheid van een prachtig landschappelijk ingepast station. Daarmee krijgt Zeist zijn zesde, nieuwe kern. Deze identiteit komt meer nog dan bij de andere kernen voort uit de combinatie van de cultuurhistorie en de natuur waarin deze kern ligt ingebed. Met gevoel voor deze historie zouden we deze nieuwe kern Rijnwijck kunnen noemen, naar de inmiddels verdwenen ridderhofstede Rijnwijck. Rijnwijck kan ruimte bieden voor natuurinclusief en duurzaam wonen voor met name de middencategorie en voor mensen die graag gebruik maken van het openbaar vervoer. Wonen wat niet alleen aantrekkelijk is door de mooie omgeving, maar ook door de voorzieningen die zorgen voor een sociale structuur en cohesie.

Een deel van deze voorzieningen komen voort uit het feit dat Rijnwijck ook een recreatieve poort kan vormen naar zowel de Heuvelrug als naar het Kromme Rijngebied.

Rijnwijck kan ruimte bieden aan nieuwe werkvormen. Kantoren, die goed bereikbaar willen zijn via het OV, vinden hier een plek. Net zoals de Triodosbank die al heeft gevonden. Maar ook kan ruimte geboden worden aan kleinschalige kantoorruimten voor bijvoorbeeld start-ups en flexibele ontmoetingsruimten voor ad hoc samenwerkingen en vergaderingen.

Juist door de aanwezigheid van goede OV-verbindingen kan Rijnwijck ook bij uitstek een plek worden om vooruitstrevend te kijken naar duurzame mobiliteit. Een goede fietsverbinding langs het spoor richting Bunnik, USP en Utrecht is nodig om de snelle (elektrische) fietsers een goed verbinding westwaarts te geven.

Onderzocht moet worden waar de bestaande bedrijven, voor wie het station geen meerwaarde heeft en vice versa, een alternatieve locatie kunnen vinden.



## EEN NIEUWE KERN BIJ STATION DRIEBERGEN-ZEIST

Economische groei rondom station Driebergen-Zeist passend binnen de structuur en vraagstukken van Zeist.

- Ontwikkeling van een nieuwe, unieke zesde kern met eigen identiteit in de nabijheid van het station.
- Met een aanvullend woon- en werkprogramma die Zeist versterken, zoals de ontbrekende woonruimte voor de middencategorie en ruimte voor start-up ondernemingen.
- Passend binnen de waarden van Zeist: stadse allure met dorpse waarden.
- Een kern met menging van functies en een

eigen centrum met een sociale structuur voor alle doelgroepen om prettig met elkaar te kunnen leven.

- Volledig natuurinclusief en duurzaam ingebed in de kwaliteiten van de omgeving.
- Met gevoel voor de historie.
- De aanwezigheid van water wordt versterkt.
- Fietsverbinding langs het spoor, vanaf station Driebergen-Zeist westwaarts.

Kortom, in de nieuwe kern wil je wonen. Want de nieuwe kern beschikt niet alleen over de stadse uitstraling, maar ook over de dorpse saamhorigheid, die zo eigen is voor de kernen van Zeist.

### 31 maart 2020 Oplevering Stations project

#### 6 oktober 2020 Raadsbesluit tot vaststelling van de Propositie van Zeist

1. De Propositie vast te stellen als inspirerend toekomstperspectief en onderzoeksagenda voor Zeist.
2. Het college opdracht te geven aan de hand van een uitvoeringsprogramma voorbereidende stappen te nemen in de verkenning van de 9 kansrijke onderzoeksrichtingen.
3. Op basis hiervan in het eerste kwartaal van 2021 met een samenhangend uitvoeringsvoorstel te komen.
4. In het uitvoeringsvoorstel een proces op te nemen voor de borging van participatie van de samenleving op een niveau dat recht doet aan de zwaarte van de onderwerpen.
5. De denkrichting in de Propositie als fundament te hanteren voor onze inbreng richting de regio en de provincie.

Uit het raadsvoorstel:

Het DNA van Zeist is beschreven in een zestal waarden.

In de Propositie vindt u vervolgens elf ontwikkelkansen, als inspiratie voor het vinden van de antwoorden op de vraagstukken voor de toekomst, zowel in Zeist als met de regio.

Deze kansen zijn vertaald naar een negental onderzoeksrichtingen (proposities) voor de komende decennia: negen gebieden, locaties, onderwerpen waar op basis van de waarden, en gestuurd vanuit de inspirerende ontwikkelkansen, grote opgaven liggen: 1. Kromme Rijn gebied natuur robuust en duurzaam 2. Een nieuwe kern bij station Driebergen-Zeist

In het IRP, waar ook het toekomstbeeld van UNed deel uit maakt, wordt station Driebergen-Zeist gezien als een HOV-knooppunt. Verdere ontwikkelingen rond UNed kunnen daarmee ontwikkelingen voor het stationsgebied (verdubbeling van verbindingen richting Utrecht) stimuleren.

#### 25 november 2020 nota Utrecht Nabij

Utrecht Nabij Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040,

met een doorkijk naar 2050

Uit het voorwoord: Met het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij schetsen we een toekomstbeeld voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040, met een doorkijk naar 2050. We geven hiermee een krachtig antwoord op de grote uitdagingen waarvoor we gezamenlijk staan: voldoende woningen voor iedereen, een grote diversiteit aan werklocaties van kantoren tot maakindustrie, behoud van een goede bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een voortvarende aanpak van de leefbaarheidsopgaven. Kortom: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

Als bestuurders van de betrokken partijen verbinden we ons aan dit perspectief en spannen we ons maximaal in om de visie en het ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verder onderzoek, uitwerking en doorwerking in producten als de Nationale Omgevingsvisie, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 en gemeentelijke omgevingsvisies, maar ook in vervolgspraken in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Daarmee dragen we allemaal bij aan het versterken van het Stedelijk Netwerk Nederland zoals omschreven in de Nationale Omgevingsvisie.

blz. 69: Regiopoort 2 - Bunnik Deze Regiopoort ligt op 10 minuten fietsen van het USP. Het is dus niet verwonderlijk dat veel mensen hier kiezen voor een woning in een dorpsse omgeving dicht bij de stad. In de directe omgeving van het station liggen kansen om het bestaande bedrijventerrein te intensiveren en woningen toe te voegen. Daarnaast liggen er kansen om bij Bunnik een multimodaal overstappunt te realiseren van waaruit forensen de fiets naar het USP kunnen pakken. In het Ontwikkelperspectief is de Regiopoort daarom een interessante plek om de potenties voor verstedelijking nader te verkennen. Een eerste verkenning toont aan dat er ruimte is voor 800 tot 1.900 woningen.

nb. Station Driebergen Zeist wordt niet gezien als een regiopoort. Als er een HOV verbinding komt tussen Utrecht en Amersfoort, geldt dit wel voor de regiopoort Zeist noord.

## 10 maart 2021 Statenbesluit tot vaststelling van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht

Blz. 33. Keuze Wij kiezen er in algemene zin voor om de ruimtevrage voor wonen en werken op een duurzame wijze te accommoderen via binnenstedelijke en binnendorpse ontwikkeling. En met aandacht voor bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie, gezondheid en inclusiviteit. Daarbij is een aantal locaties specifiek benoemd als potentiële locatie voor integrale ontwikkeling wonen en werken rondom knooppunten. Het gaat om de knooppunten Woerden, Maarssen, Breukelen, Utrecht Zuilen, Utrecht Overvecht, Nieuwegein City, Houten, Bunnik, **Driebergen-Zeist**, Amersfoort Schothorst (De Hoef-West), Amersfoort Vathorst, Veenendaal Centrum en Veenendaal-De Klomp

Blz 117. Robuust natuurnetwerk van hoge kwaliteit We streven naar een natuur die vitaal is. Hiertoe zetten we in op een robuust natuurnetwerk van voldoende schaal en veerkracht, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). We ontwikkelen, beschermen en verbinden natuurgebieden van voldoende omvang en samenhang tot aaneengesloten gebieden van hoge kwaliteit die tegen een stootje kunnen. Het NNN is een belangrijk leefgebied voor onze bedreigde en beschermde soorten. We gaan onverminderd door met het realiseren van het NNN. In 2028 is alle nieuwe natuur die nodig is voor het NNN (1.570 ha) gerealiseerd door middel van functieverandering en inrichting via de sporen grondverwerving of particulier natuurbeheer. We stimuleren het verbeteren van de natuurkwaliteit binnen en buiten het NNN. Om te komen tot een goede natuurkwaliteit is een goed natuurbeheer en het verbeteren van de abiotische condities van essentieel belang. Natuur gedijt alleen bij voldoende water van de juiste kwaliteit, een lage milieudruk en een goede bodemkwaliteit. Daarom is het van

groot belang dat het natuurbeleid in belangrijke mate verweven is met het bodem-, water- en milieubeleid, zoals in paragraaf 4.1 en paragraaf 4.2 is beschreven

### **8 juli 2021 raadsbesluit over Integraal Ruimtelijk Perspectief.**

uit het raadsvoorstel:

Blz. 4. Het IRP is om verschillende redenen van belang voor Zeist:

Vanuit de Propositie van Zeist (bijlage 2) hebben wij ontwikkelkansen en onderzoeksrichtingen ingebracht in het ontwerpproces van het IRP. Deze zijn opgenomen in het IRP. Met deze kansen en onderzoeksrichtingen werken we aan onze Zeister ambities en die van de regio.

**Zeist kan het IRP gebruiken om lokale ambities te realiseren met steun van de provincie en het rijk (bijvoorbeeld het HOV, de ontwikkeling van stationsgebied Driebergen-Zeist en Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug).**

Blz. 5. Vanuit Zeist geven we op een eigen manier en vanuit Zeister ontwikkelwaarden invulling aan deze maatschappelijke opgave, waarbij het aantal te realiseren woningen belangrijk is maar niet centraal staat. Bij nieuw te ontwikkelen locaties, zoals stationsgebied Driebergen-Zeist gaan we uit van een gedifferentieerd woonmilieu.

- Wij zien graag dat natuurinclusief bouwen aandacht krijgt.

### **Uit het Integraal ruimtelijk perspectief september 2021**

Blz. 59. De belangrijkste Regiopoorten zijn<sup>20</sup>:

- Bunnik (binnenstedelijk, transformatie en uitleg in hoge dichtheid georiënteerd op ov en fiets).
- Zeist-Noord (binnenstedelijk en transformatie).

De opgave voor de Regiopoorten is adaptief. In de regio liggen knopen die in combinatie met aanvullende verstedelijking mogelijk kunnen worden versterkt tot Regiopoort. Voorbeelden zijn Bilthoven, Vianen en Driebergen-Zeist.

#### (blz. 74) 4. Waterliniescheg

De landschappelijke zone aan de zuid-, oost- en noordzijde van Utrecht, tussen Noorderpark, De Bilt, Driebergen-Zeist, Bunnik, Houten en Nieuwegein.

Deze open landschappen hebben een hoge cultuurhistorische, recreatieve en ecologische betekenis, en de vormen van landbouw passen bij het landschap. Deze gebieden worden door de gebiedspartijen in samenhang beschermd en ontwikkeld. Door deze scheg te beschermen en te versterken, kan de recreatieve druk op andere gebieden zoals de Heuvelrug worden verminderd.

Blz 77. Spaak – Het uitbreiden van de spoorcapaciteit om frequentieverhoging van treinen mogelijk te maken. Op de corridor Breukelen – Utrecht – Maarn zijn maatregelen nodig om onder meer de stations Breukelen, Bunnik en Driebergen-Zeist te bedienen en het dubbelstation Lunetten-Koningsweg mogelijk te maken. Deze maatregelen worden onderzocht in U NED.

(blz. 87)

Ontwikkelen van het stationsgebied Bunnik en Driebergen-Zeist als satelliet voor USP-gerelateerde bedrijvigheid.

#### Blz. 117. Mobiliteit Ov-verbindingen

<sup>20</sup> Er zijn er meer maar hier alleen de relevante locaties opgenomen.

- Intensiveren Spaken: bediening Bunnik en Driebergen-Zeist verbeteren naar 6-8x per uur (hiervoor is extra spoorcapaciteit nodig).

Stedelijke ontwikkeling

#### Poorten

- Ontwikkeling Regiopoorten Houten, Bunnik en Driebergen-Zeist.

#### Werken

- Aan de oostzijde van Utrecht zoeken we naar ruimte voor een bedrijventerrein met een regionale functie als onderdeel van een meervoudige opgave nabij de Regiopoorten (meervoudig ruimtegebruik).

• Transformatie en menging station Driebergen-Zeist. Blz. 163 Bijlage over Zeist harde plannen bij Station Driebergen Zeist: minimaal 500 maximaal 1500 (inclusief gedeelte UH).

### **Najaar 2021 Burgermanifest van Stichting Goed Volk over de biodiversiteit in de gemeente Utrechtse Heuvelrug**

Deze is ondertekend door de meeste fracties uit de Gemeenteraad.

De vijf speerpunten:

1. Maatwerk bij aanleg, inrichting en beheer van openbaar groen
2. Educatie, bewustwording en participatie
3. Biodiversiteit én klimaatbestendigheid
4. Natuurinclusieve landbouw.
5. **Bouwen binnen de rode contouren.**

### **20 december 2021 raadsbesluit UH: vaststelling toekomstvisie Utrechtse Heuvelrug Welke besluiten zijn er precies genomen. Wat staat er over het Stationsgebied?**

**7 Februari 2022 Groen Groeit Mee pact** tussen groot aantal Utrechtse gemeenten, Provincie, waterschappen, natuur en andere beherende natuurorganisaties.

2 citaten:

- Groen Groeit Mee richt zich met name op het groen en landschap rondom steden en dorpen, alsmede de kernrandzones, scheggen en groenblauwe dooradering van bebouwd gebied. Het overig binnenstedelijke/binnendorpse groen valt buiten de scope.
- Doel is groen naar een hoger niveau te tillen en te zorgen dat groen een wezenlijk onderdeel wordt van de ruimtelijke programmering naast wonen, werken, mobiliteit en energie. Groen Groeit Mee levert dan ook een bijdrage aan andere programma's zowel in het landelijke als in het stedelijke gebied.

#### **College akkoord 2022-2026 Zeist**

Blz.11. We starten met de realisatie van een nieuwe woonwijk bij Station Driebergen-Zeist. Daar zien we ook kansen om op duurzame wijze hoogbouw te realiseren, met aandacht voor groen.

#### **College akkoord 2022-2026 Utrechtse Heuvelrug**

Blz. 28. Zo zetten we in op versnelling van woningbouw binnen de contouren, die past bij de gemeentelijke ambities op gebieden, zoals groen, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Naast de inzet op de vastgestelde inbreidingslocaties wordt ook ingezet op kansen voor nieuwe (gemeentelijke) locaties die kunnen worden toegevoegd als kansrijke nieuwbouwlocaties.

Hiervoor kijken we onder andere naar locaties rondom station Driebergen-Zeist. Het gebied is ook als regiopoort met potentiële ontwikkellocatie opgenomen in het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U10.

**10 november 2022 brief van de colleges van B&W van Zeist en Utrechtse Heuvelrug aan beide gemeenteraden** over het proces en planvorming stationsgebied Driebergen Zeist. bijlage brief van U10 van 20 oktober 2022 over o.a. afspraken in BO Mirt.

**10 november 2022 (amendement gemeente Utrechtse Heuvelrug nav. het voorstel uitvoeringsprogramma Groen en Duurzaam Doen):**

het voorgestelde besluit te wijzigen waardoor aan punt 2 (“Instemmen met het uitvoeringsprogramma Groen en Duurzaam Doen! en bijbehorende begrotingswijziging vaststellen.”) wordt toegevoegd:

Met dien verstande dat:

Plannen voor ontwikkeling buiten de rode contour door het college ter beoordeling worden voorgelegd aan de raad. Dit geldt in ieder geval voor kansrijke plannen voor ontwikkeling binnen de kernrandzones.

**23 mei 2023 raadsbesluit tot vaststelling Eerste Zeister Omgevingsvisie 2023-2026**

Blz. 82. Buurt rondom Station Driebergen-Zeist

Naast de infraplannen voor het stationsgebied, willen de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist ook het gebied rondom het station vernieuwen. Het gebied heeft veel potentie om uit te groeien tot een bijzondere plek voor reiziger, bewoner, ondernemer en recreant.

Om een duurzaam knooppunt te realiseren, is samen met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen de ‘Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030’ opgesteld. De gemeenten laten het aan de markt over om plannen te maken voor de verschillende thema’s zijn:

- 1) Landgoed.
- 2) Duurzaamheid in de zin van maximale inspanning voor een duurzaam ontwerp.
- 3) Duurzame bouw en duurzaam gebruik.

Waarden, onder andere:

- Bereikbaar. Het station vertegenwoordigt een belangrijke waarde in de vorm van OV-bereikbaarheid.
- Hoogwaardige werklocatie (economisch waardevol).
- Duurzaam.
- Veilig.
- Historisch en cultureel.
- Groen. De nabijheid van het groen is een belangrijke waarde die ook voor de toekomst uitgedragen mag worden.

Ontwikkelingen en ambities:

- In de Propositie van Zeist 2020 geeft onderzoeksrichting 2 aan dat onderzocht wordt in hoeverre station Driebergen-Zeist voor een nieuwe kern kan zorgen binnen de gemeente Zeist.

- Economische groei rondom station Driebergen-Zeist past namelijk bij het vinden van een oplossing voor vraagstukken in Zeist, zoals de roep om middeldure woningen en bereikbare kantoorlocaties.

De onderzoeksrichting betekent dus:

- De ontwikkeling van een nieuwe, unieke kern met eigen identiteit in een landschappelijke omgeving.
- Een aanvullend woon- en werkprogramma die Zeist versterken.
- Met gevoel voor de historie en aanwezige natuurwaarden.
- Optimaal bereikbaar.
- Een plek voor ontmoeting en verblijf.
- Een recreatieve toegangspoort voor de Heuvelrug en het Kromme Rijngebied.

**29 juni 2023 en 4 juli 2023 instemming gemeenteraden Zeist resp. Utrechtse Heuvelrug met het plan van aanpak Gebiedsvisie Driebergen Zeist**

Uit het raadsvoorstel:

De gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist hebben gezamenlijk een plan van aanpak opgesteld om tot een gebiedsvisie te komen voor het gebied rondom het station.

De afgelopen jaren is het station Driebergen-Zeist vernieuwd en het is nu een compacte duurzame openbaar vervoer-knoop (OV-knoop). De gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist zien kansen voor het gebied rondom het station: in Zeist en Utrechtse Heuvelrug is – net als in de gehele regio Utrecht - een grote behoefte aan woningen, kantoorlocaties en werkruimtes die goed bereikbaar zijn via het openbaar vervoer. Het stationsgebied Driebergen-Zeist biedt hier ruimte voor. Ook biedt de ontwikkeling van dit gebied kansen om het gebruik van duurzame mobiliteitsvormen te vergroten en het landschap te versterken.

De gemeente Zeist heeft in de Propositie van Zeist (20RV049) een onderzoeksrichting opgenomen om de kansen voor de ontwikkeling van een unieke nieuwe kern met een eigen identiteit in de nabijheid van een prachtig landschappelijk ingepast station, nader te onderzoeken.

Een vergelijkbare onderzoeksrichting is beschreven in de concept-omgevingsvisie van Utrechtse Heuvelrug. Hierin is opgenomen dat de potentie van een gemengd woon-werk gebied rond het hoogwaardige OV-knooppunt Driebergen-Zeist wordt onderzocht.

Daarnaast wordt de ambitie meegenomen om de intercity-status van het station te behouden. Functieverrijking met bijvoorbeeld woningen, kantoren en verdichting van de directe omgeving is hiervoor een voorwaarde.

Op regionaal niveau zijn er ook ambities voor Driebergen-Zeist. Het station is onderdeel van het programma U Ned. Binnen dit programma wordt gewerkt aan ‘het wiel met spaken’ om zo de mobiliteitsopgaven binnen de regio Utrecht een plek te geven. Station Driebergen-Zeist is als één van de acht regiopoorten opgenomen in dit netwerk rondom de stad Utrecht. Daarnaast hebben de Utrechtse regiogemeenten (U10) het Integraal Ruimtelijk Perspectief opgesteld (21RV061). Hierin is naast de ontwikkeling van dit station tot regiopoort ook de woningbouwopgave rondom het station geadresseerd.

Zeist en Utrechtse Heuvelrug willen gezamenlijk uitvoering geven aan deze ambities. Als eerste stap hiervoor is een plan van aanpak opgesteld voor een gebiedsvisie. De gebiedsvisie wordt de onderlegger voor de gebiedsontwikkeling.

**5 september 2023 raadsbesluit Garantstelling lening Phoenix uitbreiding kleedkamers**

1. SportVereniging Phoenix en de Stichting Accommodatie Phoenix garantstelling te verlenen ter hoogte van € 610.000 voor de bij de BNG Bank aan te gane lineaire lening(en), waarbij de Stichting Waarborgfonds Sport voor € 250.000 lineair aflopend sub-garant staat richting gemeente en waarbij opschortende voorwaarden worden gehanteerd.

2. Met SportVereniging Phoenix en de Stichting Accommodatie Phoenix vooraf een overeenkomst te sluiten waarin de voorwaarden voor partijen worden vastgelegd en waarin de verbondenheid van zowel de sportvereniging als de stichting aan de nakoming van deze overeenkomst wordt verzekerd.

**19 december 2023 brief van de colleges van B&W van Zeist en Utrechtse Heuvelrug aan de Gemeenteraden over participatieaanpak Stationsgebied Driebergen Zeist.****Februari 2024 Handreiking Stedelijke Knooppunten in breder perspectief**

Uitgave van Mooi Nederland, Ministerie van BZK

**Blz. 6. Natuur- bodem en watersystemen.**

Klimaatverandering, wateroverlast en watertekorten stellen steeds hogere eisen aan stedelijke ontwikkeling, vooral rond knooppunten waar ruimte schaars is en er veel verhard oppervlakte is. Dit vraagt om integrale oplossingen en goede afstemming tussen soms conflicterende ruimteclaims. **Het optimaal verbinden van natuurlijke structuren en maximaliseren van natuur in de volle grond zijn effectieve maatregelen voor klimaatadaptatie en versterken van de biodiversiteit.** Natuur draagt hiernaast ook actief bij aan de gezondheid van mensen, maar dat vraagt wel om goed toegankelijke natuur op korte afstand van de woonomgeving. In combinatie met hoge dichtheden in de stationsomgeving, vraagt dit om innovatieve oplossingen en meervoudig ruimtegebruik.

**12 november 2024 raadsbesluit bestendinging voorkeursrecht t.b.v. gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Driebergen Zeist**

Voorstellen tot aanvulling, wijziging etc, graag naar [biodiversiteitw@gmail.com](mailto:biodiversiteitw@gmail.com)