



Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist

Gebiedsvisie

mei 2025

PosadMaxwan





KERCKEBOSCH

DE BREUL

Laan van Rijnwijk

Breullaan

Arnhemsebovenweg

HOCKEYCLUB
PHOENIX

VOORMALIGE RENBAAN

Driebergseweg

Rijnwijkse Wetering

VOLKSTUINEN

BEDRIJVENTERREIN

Odijkerweg

BORNIA

STATION

RIJNWIK

Hoofdstraat

TUINCENTRUM
ABBING

P+R

DE REEHORST

Odijkerweg

A12

DRIEBERGEN-RIJSENBURG



Plangebied

De reikwijdte van de afbeelding suggereert grofweg het invloedsgebied, waaronder De Breul, Bornia, Rijnwijk, De Reehorst, de Hoofdstraat en de op- en afritten van de A12.

Inhoudsopgave



Stationsomgeving Driebergen-Zeist, foto: PosadMaxwan

	Leeswijzer	06
	Locatie	08
	Beleidskader	
	Proces	
	Opgave en doel	
01	Analyse	16
	Natuurandschap als basis	
	Cultuurhistorie als identiteitsdrager	
	Duurzame bereikbaarheid	
	Doelgroepen en community	
02	Visie	38
	Ambities	
	Visiekaart	
	Overgangslandschap op de flank	
	Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande	
	Compacte kern	
	Actieve mobiliteit voorop	
	Gezonde buurt voor jong en oud	
	Colofon	90
	Bijlage 1: Participatieverslag	92
	Bijlage 2: Scenario's	108
	Bijlage 3: Bouwstenen	120

Leeswijzer

In de inleidende pagina's worden de aanleiding, het doel en de rol van de visie toegelicht. Daarnaast wordt kort ingegaan op het gebied, de uitdagingen en de ambities op verschillende schaalniveaus. Ook worden de belangrijkste stappen in het project en wie er bij het proces betrokken zijn toegelicht.

Hoofdstuk 01: Analyse

Dit hoofdstuk bespreekt de analyse die gedaan is op groter schaalniveau en op 4 thema's, aan de hand van de 5 uitgangspunten zoals eerder gedefinieerd in het Plan van Aanpak:

1. Landschap als basis (landschap, groen-blauw en ecologie)
2. Hoogwaardige (ruimtelijke) kwaliteit (cultuurhistorische identiteit)
3. Knooppuntontwikkeling (dit uitgangspunt komt terug in de andere 4 thema's en is zodoende niet opgenomen als apart analyse-thema)
4. Duurzame bereikbaarheid (mobiliteit)
5. Doelgroepen en community (voorzieningen en gemeenschap)

Elk thema wordt uitgewerkt met een **analysekaart**.

Hoofdstuk 02: Visie

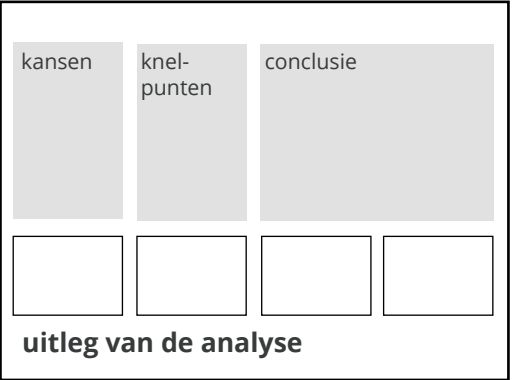
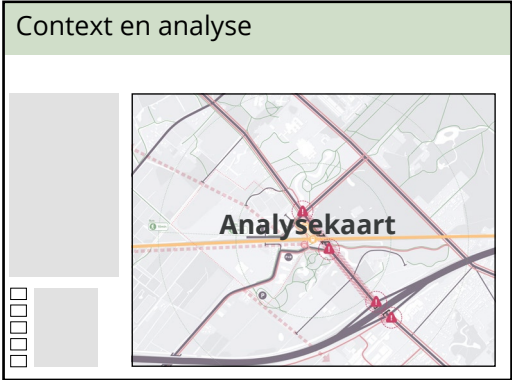
Dit hoofdstuk bespreekt de visie aan de hand van vijf ambities, gedefinieerd op basis van de uitgangspunten van het Plan van Aanpak:

1. Overgangslandschap op de flank (landschap, groen-blauw en ecologie)
2. Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande (cultuurhistorische identiteit)
3. Compacte kern (ontwikkeling)
4. Actieve mobiliteit voorop (mobiliteit)
5. Gezonde buurt voor jong en oud (voorzieningen en gemeenschap)

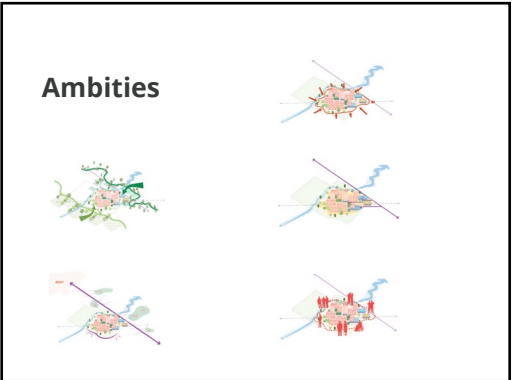
Elk thema wordt uitgewerkt met **een themakaart, een suggestie van hoe dit thema tot uiting kan komen in het gebied op basis van de hoofdkeuzes en ontwerpprincipes**.

Analyse

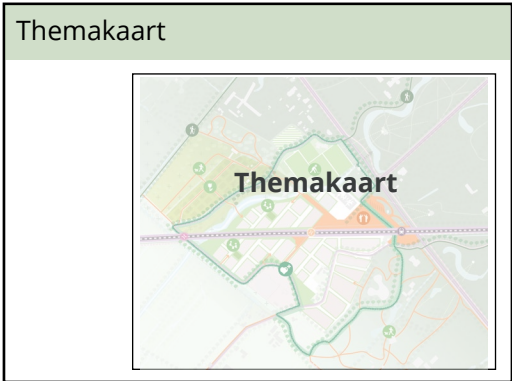
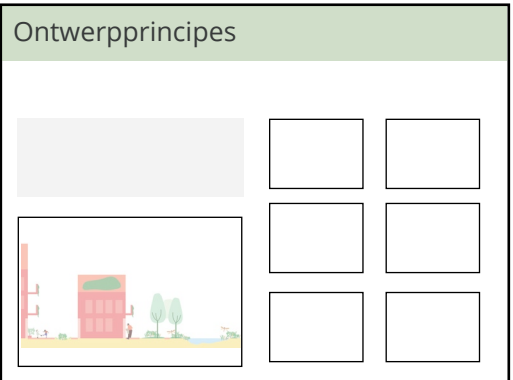
voor elk thema:



Visie



voor elke ambitie:



Locatie

Het station Driebergen-Zeist ligt op de grens van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. Onlangs is het station herontwikkeld tot een modern en compact knooppunt. Het aantal sporen is uitgebreid, de Driebergseweg-Hoofdstraat loopt nu onder het spoor door, het busstation is vernieuwd, er is een P&R parkeergarage toegevoegd en de fietsverbindingen in de omgeving zijn verbeterd. Dankzij de combinatie van trein, bus, de A12 en de verbinding tussen Driebergen en Zeist is dit stationsgebied een bijzonder goed bereikbare locatie. Gelegen nabij de kernen Driebergen en Zeist en in een omgeving met een rijke cultuurhistorie en in de nabijheid van de Heuvelrug, Kromme Rijnvallei en Langbroekerwetering, is het station aantrekkelijk voor uiteenlopende doeleinden. Het is een aantrekkelijke plek voor bewoners en bedrijven, een uitvalsbasis voor recreanten om het gebied te verkennen en een opstappunt voor reizigers uit omliggende dorpen die snel en gemakkelijk naar de stad Utrecht of elders willen reizen met het openbaar vervoer, en vice versa.

Kern of gefragmenteerd gebied?

Het stationsgebied is een lappendeken van kleine arbeiderswoningen, verouderde bedrijfsgebouwen, kantoorpanden uit de jaren '80, architectonische iconen, hockeyvelden, parkeervoorzieningen, groene gebieden, een waardevolle watergang, Middeleeuwse routes, de Driebergseweg met buitenhuizen en vernieuwde infrastructuur. Vanuit de centra van Driebergen en Zeist betreed je het gebied via de Stichtse Lustwarande, een prachtige groene zone met landgoederen. Rondom het station daarentegen wisselen vormen, schaalniveaus en functies elkaar af. Het gebied lijkt daardoor fragmentarisch en onsamenvattend. Bovendien is met de transformatie van het station de Odijkerweg als historische verbinding door het gebied onderbroken en zijn de twee zijden van het spoor nog meer als twee losse gebieden gaan functioneren.

Gelegen buiten het stedelijke gebied functioneert het gebied als een redelijk a-typisch stationsgebied; het is niet ingebed in bestaand stedelijk gebied, maar is daar eigenlijk op afstand van gelegen. Het heeft een redelijk geïsoleerde ligging. Het is een plek waar je primair uitstapt of verblijft om je reis naar elders te vervolgen. Of om specifiek één van de aanwezige bedrijven of woningen te bezoeken. De gefragmenteerde ruimte, in combinatie met het opgewaardeerde station, geeft het gebied een ambivalente identiteit. Er is (nog) geen duidelijke samenhang tussen het gebied en de omgeving. Doordat het station met de rug naar het gebied is gekeerd, is er bovendien weinig relatie tussen het station en het huidige bedrijventerrein. Tegelijkertijd biedt het gebied met zijn rijke cultuurhistorie hoogwaardige mobiliteitsvoorzieningen en kansen voor verdichting, voldoende ingrediënten om Driebergen-Zeist te transformeren van een mobiliteitsknooppunt naar een bestemming die op zichzelf een reis- of verblijfsdoel is.

Rust en dynamiek

Het stationsgebied heeft twee grote kernkwaliteiten:

1. Het ligt het in een indrukwekkend, groen en hoogwaardig cultuurhistorisch landschap dat onderdeel uitmaakt van een veel groter geheel, en
2. het gebied biedt dankzij de goede bereikbaarheid (combinatie van trein, bus en de A12) kansen voor aanzienlijke verdichting.

In deze twee kernkwaliteiten schuilt een paradox. Het is een gebied dat vraagt om rust en behoud. Maar het is ook een gebied dat veel dynamiek kent vanuit de uitstekende bereikbaarheid en de ligging in een van de sterkste economische regio's van Nederland. Het gebied biedt een uitgelezen plek voor de benodigde ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen.

In de gebiedsvisie omarmen we deze paradox van zowel rust en behoud als dynamiek en nieuw. We onderzoeken hoe deze complementaire krachten elkaar kunnen versterken en hoe we ze optimaal kunnen integreren in een vernieuwde stationsomgeving.

Bronnen ►

Alle foto's door Gemeente Zeist & PosadMaxwan



Bestaande P+R voorziening aan de zuidkant van het station



Directe toegang tot aantrekkelijke landgoederen (de Breul)



Rijnwijkse Wetering t.h.v. landgoed Rijnwijk



Huidig wonen en werken in het stationsgebied



Verouderde kantoorpanden in de directe omgeving van het station



Het spoor als barrière in het plangebied: er is maar één spooronderdoorgang

Beleidskader

Eerdere visies en uitdagingen

In 2007 werd de eerste gebiedsvisie voor het stationsgebied Driebergen-Zeist opgesteld in samenwerking met de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist, de provincie Utrecht en ProRail. De focus lag destijds op de modernisering van het station. In 2014 volgde de Stationsgebiedvisie 2030: Kader voor Organische Gebiedsontwikkeling, waarin duurzaamheid en het station als “parel van de Stichtse Lustwarande” centraal stonden. Hoewel deze visie werd bekrachtigd door beide gemeenteraden, werd de uitvoering grotendeels aan de markt overgelaten. Dit heeft ertoe geleid dat de beoogde “organische ontwikkeling” onvoldoende van de grond is gekomen. Hoewel waarden zoals de landgoedstructuur, natuurlijke integratie en groene ontwikkeling nog steeds relevant zijn, zijn er in de tijd nieuwe ambities bijgekomen en prioriteiten verschoven.

Ontwikkelkansen

Het vernieuwde station Driebergen-Zeist biedt aanzienlijke mogelijkheden voor woningbouw, werken en recreatie, zoals benadrukt in diverse regionale, provinciale en lokale beleidsdocumenten:

- Regionale Poorten: In Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040 (U10) worden stations als Driebergen-Zeist aangewezen als transformatielocaties nabij mobiliteitsknooppunten (1.500-2.500 woningen gepland tussen 2028-2030) als oplossing voor de grote woningbehoefte en als duurzame oplossing voor de (mobiliteits) druk in de stad Utrecht.
- Provinciale en lokale plannen: In zowel de Omgevingsvisie van de Provincie Utrecht, Utrechtse Heuvelrug als de Propositie van Zeist wordt Driebergen- Zeist gezien als een kansrijke locatie voor woningbouw, duurzame mobiliteit en recreatie.

Belangrijke kansen zijn:

- Ontwikkeling van aanvullende woon- en werkprogramma's.

- Gebruik van de cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten voor hoogwaardige, gezonde leef- en recreatieomgevingen.
- Versterking van duurzame OV-verbindingen op lokaal en regionaal niveau.

Ambitie

De veranderende ambities op lokaal, regionaal en provinciaal niveau vragen om een duidelijke en samenhangende gebiedsvisie. Deze visie heeft als doel om diverse belangen te harmoniseren, betrokkenen te inspireren en concrete richtlijnen te bieden voor de gebiedsontwikkeling van Driebergen-Zeist. De ambitie is om, met respect voor de bijzondere natuur- en cultuurhistorische waarden, het gebied te transformeren tot een eigentijds duurzaam woon-werkgebied waarin ruimte is voor voorzieningen en ontmoeting. Voorafgaand aan het opstellen van de visie is er een brede analyse gedaan. Op basis van de brede analyse en nauwe samenwerking met de samenleving zijn integrale afwegingen gemaakt en gepresenteerd in dit document. De visie legt ook nieuwe onzekerheden en nader te onderzoeken thema's bloot.

Integraliteit

De gebiedsvisie brengt de ambities voor ruimtelijke ontwikkeling samen en biedt richtlijnen voor verdere uitwerking. De brede analyse richt zich op de vijf uitgangspunten uit het Plan van Aanpak Gebiedsvisie Driebergen-Zeist:

1. Landschappelijke integratie.
2. Duurzame mobiliteit.
3. Knooppuntontwikkeling.
4. Doelgroepen en inclusiviteit.
5. Ruimtelijke kwaliteit.

De input voor deze analyse is heel breed geweest. Naast het bestuderen van vele beleidsdocumenten, is uitgebreid informatie opgehaald bij de inhoudelijk experts (o.a. van beide gemeenten en provincie Utrecht) en uit de samenleving. De tijdens het opstellen van de gebiedsvisie uitgevoerde onderzoeken (waaronder de gebiedsbiografie van Steenhuis Meurs), heeft de visie verder verrijkt.



“Maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk” en “Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten”



“Een nieuwe kern bij Station Driebergen-Zeist”



“Prettig wonen voor jong en oud” over het stationsgebied

Referenties

1. Utrecht Nabij (2020)
2. Propositie van Zeist (2020)
3. Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug (2023)

Proces

De gebiedsvisie is in drie fasen tot stand gekomen:

- 1. Analyse,
- 2. Van drie scenario's naar één voorkeursvariant,
- 3. Gebiedsvisie.

De focus van elke fase wordt hieronder uiteengezet:

1. Analyse

De ruimtelijke analyse heeft bestaande onderzoeken, rapporten en (ruimtelijke) kaders vertaald naar ruimtelijke kansen en uitdagingen, met nadruk op principes zoals *'Landschap als basis'* en *'Duurzame mobiliteit'*. Daarnaast is samen met de betrokken experts een raamwerk opgesteld met harde en zachte ruimtelijke randvoorwaarden. Deze hebben vooral betrekking op aspecten als klimaatbestendige omgeving, cultuurhistorische kwaliteiten en verstedelijking in balans met het landschap. Dit raamwerk vormt de basiskaart voor de visie. Onafhankelijk hiervan is ook input van belanghebbenden verzameld over hun wensen en behoeften.

2. Van drie scenario's naar één voorkeursvariant

In deze fase zijn uitgesproken scenario's ontwikkeld, elk gebaseerd op een sterk ruimtelijk concept. Er zijn in het proces meerdere uiteenlopende scenario's verkend om meer duidelijkheid te krijgen over de gewenste interpretatie en invulling van de verschillende thema's (bijvoorbeeld de wijze waarop het groen de drager van de identiteit van het gebied kan vormen) om uiteindelijk tot een gezamenlijke richting te komen. Deze scenario's zijn opgedeeld in kleinere ruimtelijke zones en zijn verfijnd via openbare discussies, deskundigenconsultaties en voorlopige kostenanalyses. Er is voor gekozen om het volume van het programma tussen de scenario's gelijk te houden. De reden hiervoor is dat de scenario's hierdoor goed vergelijkbaar blijven in de consequenties van ruimtelijke keuzes binnen het studiegebied als geheel en binnen delen van het studiegebied.

Uiteindelijk zijn elementen van alle drie de scenario's geïntegreerd in één voorkeursvariant. Een belangrijk onderdeel van deze stap was het reken- en tekenproces: een iteratief proces waarin de eerste berekeningen zijn uitgevoerd om inzicht te geven in welke ingrepen passen. De resultaten van deze fase zijn opgenomen in *Bijlage 2: Scenario's*.

3. Gebiedsvisie

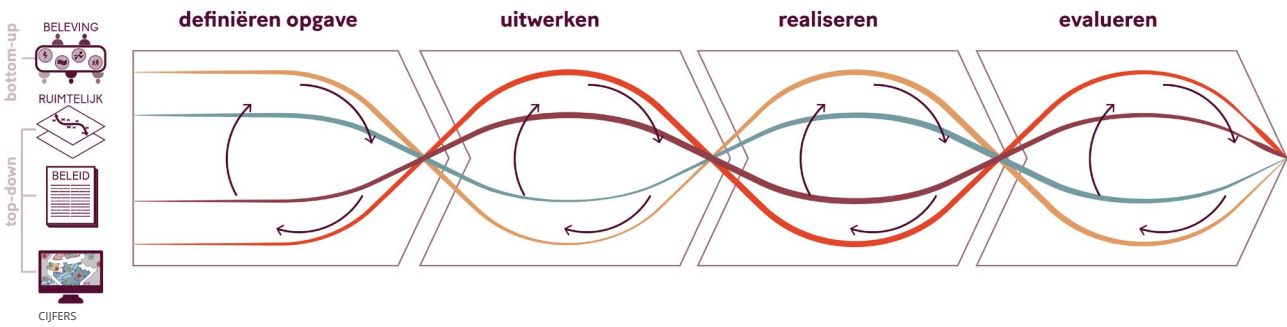
De voorkeursvariant is onderdeel van de Gebiedsvisie voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. De gebiedsvisie biedt strategische richtingen voor de ontwikkeling van een nieuwe kern. Deze visie is tot stand gekomen door nauwe samenwerking met belanghebbenden, bewoners, lokale grondeigenaren, overige stakeholders, gemeenten en provincie. Dit inclusieve proces heeft ervoor gezorgd dat er veel input is opgehaald en verwerkt en heeft als doel om het gesprek te blijven voeren. De gebiedsvisie zet de stip op de horizon. In de vervolgfase kan hieraan concreter invulling worden gegeven, o.a. door het onderzoeken van de planeconomische haalbaarheid. Dit onderwerp wordt parallel onderzocht in de 'Ontwikkelstrategie' die dieper ingaat op de financiële aspecten van de gebiedsontwikkeling en de mogelijkheden voor samenwerking met marktpartijen.

Participatie

De ontwikkeling van de Gebiedsvisie voor het stationsgebied omvatte uitgebreide participatie van experts, belanghebbenden, bewoners en de samenleving. Bijdragen werden geleverd in de verschillende fasen van het proces via diverse methoden. Tijdens de analysefase verzamelde het projectteam inzichten in de wensen en zorgen van het publiek door middel van straatinterviews en enquêtes. In de fasen van scenario-ontwikkeling en afronding werden expertsessies, belanghebbendenbijeenkomsten en grootschalige publieke participatie-evenementen georganiseerd. Deze activiteiten boden mensen de mogelijkheid om zowel online als offline hun mening te delen. Het gedetailleerde participatierapport is beschikbaar in *Bijlage 1: Participatie*.

Bronnen ►

foto door PosadMaxwan



Processchema: gedurende het gehele proces blijven ruimtelijke analyse, participatie, beleid en financiële doorrekening elkaar informeren om tot een gedragen, aantrekkelijk en realistisch resultaat te komen.



Indruk van de participatiedag op 24 april, 2024

Opgave en doel

De opgave is om het gebied te transformeren tot een eigentijds duurzaam woon-werkgebied waarin ruimte is voor voorzieningen en ontmoeting. Een kern die bijdraagt aan het goede leven in beide gemeenten en tevens een aandeel levert in de opgaven van de regio Utrecht. Uitgangspunten die het Plan van Aanpak hierbij formuleert zijn:

- 1. Landschap als basis
- 2. Duurzame bereikbaarheid
- 3. Uitwerken op basis van knooppuntontwikkeling
- 4. Specifieke aandacht voor doelgroepen en community
- 5. Hoogwaardige (ruimtelijke) kwaliteit.

De gebiedsvisie is een eerste stap om de opgave te realiseren. Beide gemeenten onderzoeken gezamenlijk wat de ontwikkelkansen zijn voor een nieuwe kern rond station Driebergen-Zeist. Het doel van de gebiedsvisie is om de verschillende belangen te verkennen en samen te brengen, betrokkenen te inspireren en concrete richtlijnen te bieden voor de gebiedsontwikkeling. Daarnaast beoogt de gebiedsvisie inzicht te bieden in de kansen en haalbaarheid op basis waarvan besluitvorming kan plaatsvinden.

De gebiedsvisie is een verkenning naar de bandbreedte van wat het gebied, met zijn bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden, kan dragen. In deze gebiedsvisie 'Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist' worden kaders en uitgangspunten voor het ontwikkelen van ongeveer 2.000 woningen met een aanvullend programma voor werken, voorzieningen, recreatie en natuurontwikkeling rondom het station inzichtelijk gemaakt. In de vervolgfase is nader onderzoek nodig voor het laadvermogen van de plek én om de verdeling tussen o.a. wonen-kantoren-voorzieningen verder te specificeren.



Verstedelijking in balans met landschap: groen groeit mee



Ontmoeting en verbinding

Twee 'bouwstenen' voor Gezonde Stad

- Behoud van kwaliteit van het 'station in het groen'. Kwaliteit landschap behouden: zo veel mogelijk bouwen in bestaand bebouwd gebied in hoge dichtheden
- Slimme combinaties van meervoudig ruimtegebruik om zo compact mogelijk te bouwen: benut ook daken
- Bestaande landschappelijke structuren als drager voor verdichting
- Groen groeit mee: regionaal groen mee vormgeven in gebiedsontwikkeling; toegankelijkheid van bestaand groen verbeteren

- Interessante, gevarieerde (groene) buitenruimtes, op verschillende schaalniveaus (buurt, wijk, stad) met verschillende sferen en activiteiten
- Visuele verbindingen tussen de verschillende openbare plekken en vanuit woningen met openbaar gebied
- Combinatie van verschillende functies op één plek ter bevordering van de levendigheid en zodat verschillende doelgroepen elkaar ontmoeten

Intepretatie van de opgave

Het doel is een gebiedsontwikkeling met landschappelijke en maatschappelijke meerwaarde. Het stationsgebied biedt kansen voor een gemengd woon-werkmilieu met optimale OV-bereikbaarheid. Het plan benut de potentie van het gebied en transformeert de stationsomgeving Driebergen-Zeist tot een sociaal knooppunt waar beide gemeenten samenkomen.

Schaalniveaus overbruggen

Het stationsgebied ligt tussen de dorpskernen Driebergen, Zeist en Odijk en bestaat uit grootschalige bedrijfsgebouwen en kleinschalige woningen. Ook in de toekomst zullen deze schaalverschillen blijven bestaan. Nieuwe ontwikkelingen moeten daarom logisch aansluiten op het bestaande karakter van de omgeving.

Landschappelijke inbedding

Het station bevindt zich tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijnlandschap. Er is met het vernieuwde station een eerste stap gezet richting verbinding met het omliggende landschap, maar de directe omgeving heeft nog een rommelig karakter. Door het landschap beter te integreren en strategisch te verdichten, ontstaan kansen.

Identiteit van de stedelijke kern

Hoewel het station is omgeven door groene landgoederen, ontbreekt een duidelijke identiteit. De gebiedsontwikkeling biedt kansen om samen met lokale partijen een herkenbare kern te

creëren. Een goed gekozen mix van functies moet aansluiten op bestaande voorzieningen en reizigersstromen zodat het gebied echt gaat leven.

Binding met de plek

Participatie is essentieel. De ontwikkeling moet niet alleen aansluiten op de bestaande omgeving, maar ook aantrekkelijk zijn voor nieuwe gebruikers. Het moet een gezonde en prettige plek worden met schone lucht, rust, stilte, groen en ruimte voor beweging en ontmoeting. Een plek waar iedereen zich welkom voelt "voor ieder wat wils, en al thuis". 'Gezonde Stad' als richtinggevende ambitie De genoemde punten komen samen in het streven naar gezondheid, in de brede zin van het woord. We kijken daarbij naar de structuren in de stad die het langst meegaan: te beginnen bij het landschap (water en bodem sturend), gevolgd door netwerken. Onderlinge verbinding oftewel community is essentieel voor de sociale duurzaamheid en leefbaarheid van het gebied. De visie legt daarom de focus op landschap, identiteit en community.

Bouwstenen

PosadMaxwan heeft voor het concept van de 'Gezonde Stad' een set bouwstenen ontwikkeld. Deze bouwstenen maken concreet wat nodig is in visievorming en planning om gezondheid integraal te benaderen. In deze gebiedsvisie vormen de bouwstenen de basis voor de ambities en ontwerpprincipes, ze zijn hier integraal in verwerkt. Een overzicht van de bouwstenen is opgenomen in Bijlage 3.

02 Analyse



Stationsomgeving Driebergen-Zeist. Foto: Gemeente Zeist

Analyse van het gebied

De gebiedsanalyse vormt de basis voor de gebiedsvisie. De analyse is uitgevoerd aan de hand van vijf uitgangspunten (uit het *Plan van Aanpak*) die essentieel zijn voor een gezonde en duurzame stedelijke ontwikkeling. Er is gebruik gemaakt van bestaande beleidsdocumenten, waaronder recente documenten als de *Gebiedsscan Driebergen-Zeist (2022)*, *Identiteitsonderzoek Stichtse Lustwarande (2023)*, *de Rapportage verkeersintensiteiten Driebergen-Zeist (2024)*, *de Ecologische Quicksan Omgevingswet (2024)* en het *Cultuurhistorisch Onderzoek (2025)*. Ook is er gebruik gemaakt van input van belangenorganisaties, gemeentelijke experts en brede participatie.

Leeswijzer Analyse

De analyse van elk thema omvat:

- Ruimtelijke inventarisatie in tekst en kaart
- Kansen en knelpunten opgesomd
- Een conclusiekader met uitleg van specifieke vraagstukken binnen het gebied.

De inhoud van de analyse is gebaseerd op de Bouwstenen van een gezonde stad, zoals verder uitgewerkt in *Bijlage 3: Bouwstenen*. Gezonde en duurzame gebiedsontwikkeling begint bij een zorgvuldige omgang met kwetsbare en moeilijk herstelbare natuurlijke systemen. Daarna volgen cultuur, mobiliteit en infrastructuur, en uiteindelijk huisvesting en voorzieningen. Op deze volgorde is de analyse uitgevoerd. De bouwstenen zijn in het begin van het proces gedefinieerd op basis van voorgaand onderzoek. De bouwstenen zijn integraal meegenomen in het proces van analyse en visievorming.

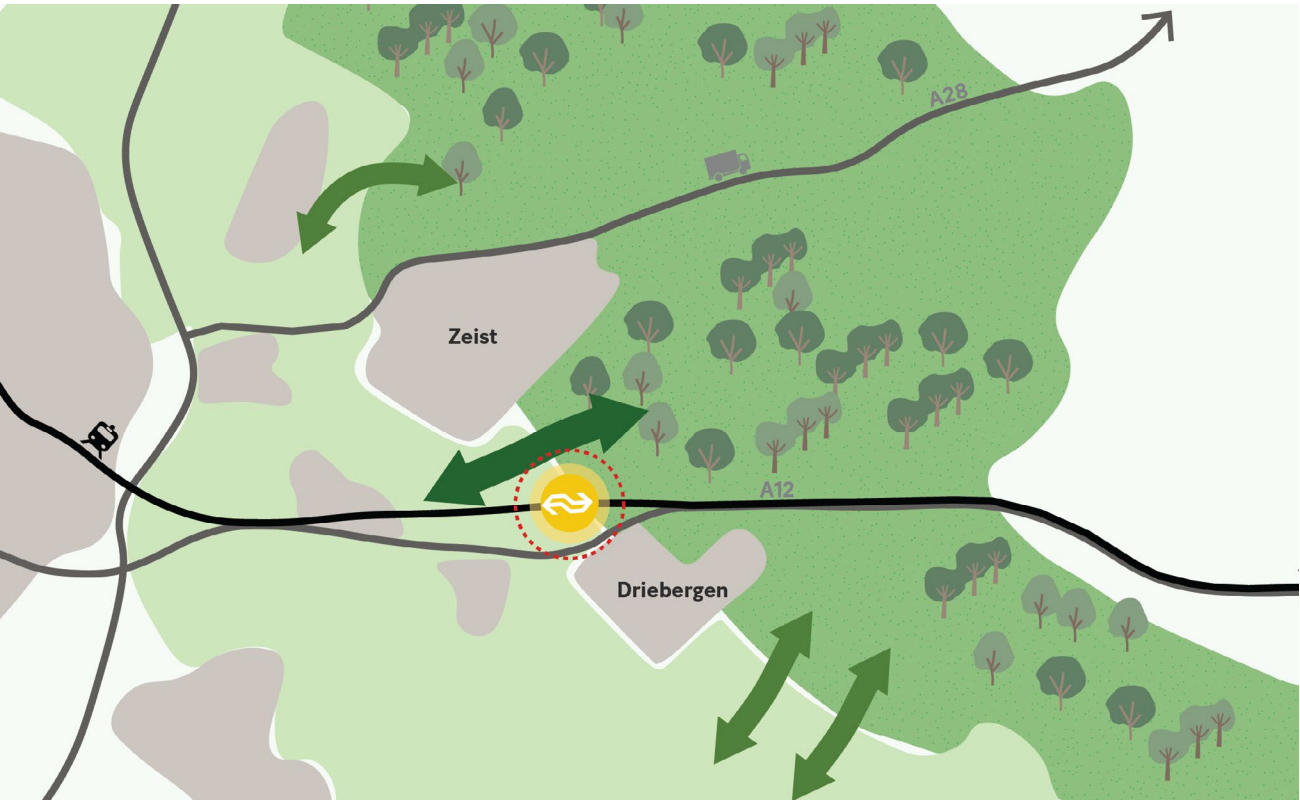
Analyse op thema

Voor het stationsgebied Driebergen-Zeist speelt het gebied een bijzondere rol binnen de thema's:

- **Landschap en natuur als basis:** Het gebied bevindt zich in de overgangszone van het landschap van de Utrechtse Heuvelrug in het westen naar het landschap van het Kromme Rijngebied in het oosten.
- **Cultuurhistorie als identiteitsdrager:** De betekenis van onder andere de cultuurhistorische as van de Stichtse Lustwarande als belangrijke identiteitsdrager van het gebied.
- **Duurzame bereikbaarheid:** Het trein- en busstation maakt het gebied regionaal goed bereikbaar. De nabijheid van de A12 versterkt dit, echter kampt het gebied ook met congestie.
- **Doelgroepen en community:** In het gebied is een gebrek aan ruimtelijke en functionele samenhang, dit beperkt de (vorming van) gemeenschapszin. Verschillende burgerinitiatieven laten echter zien dat er in dit gebied meer dan voldoende voedingsbodem is voor een grote betrokkenheid van bewoners en andere belanghebbenden

Omgeving Driebergen-Zeist

CONTEXT EN ANALYSE



Het plangebied in de grotere landschappelijke context

Bodem

Het stationgebied Driebergen-Zeist bevindt zich op een flank tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijn-gebied. Kenmerkend voor de Utrechtse Heuvelrug is dat de ondergrond vooral bestaat uit afzettingen vanuit de ijstijd (kleileem en stenen) met daarbovenop afzettingen van zandlagen met een hoogteverschil tot 70 meter. Oude meanders zijn in het landschap nog goed te herkennen, zowel in de bodem als in het landschap. De ondergrond is in het gebied dus erg divers.

Landschappelijke context

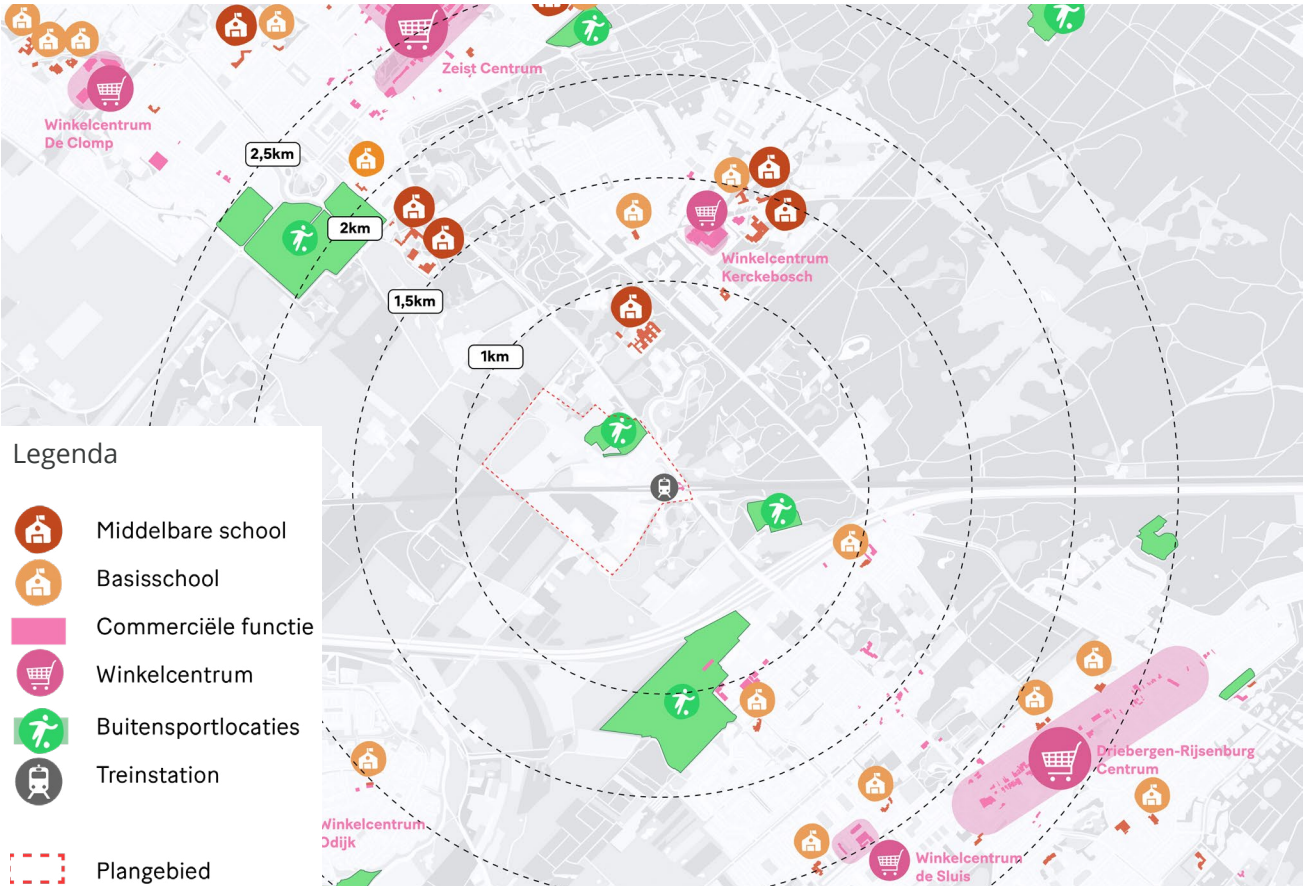
De Utrechtse Heuvelrug (donkergroen), bekend om zijn uitgestrekte bossen en glooiende heuvels, biedt een rijke biodiversiteit en talrijke recreatiemogelijkheden, zoals wandelen en fietsen. Het Kromme Rijn-gebied (lichtgroen), met zijn meanderende rivier, boomgaarden en open weiden, is een idyllisch cultuurlandschap met weidse uitzichten en rijke biotopen die een diversiteit aan flora en fauna huisvesten. Doordat

het kwelwater dat aan de oppervlakte komt in dit lager gelegen gebied relatief voedingsarm en basenrijk is, krijgen bijzondere flora en fauna in het gebied een kans.

De gebiedsontwikkeling grenst aan een groene pijl, dat wil zeggen dat de nieuwe ontwikkeling onderdeel is van het versterken van de verbinding tussen de twee landschappen (hoger bosrijk gebied en lager waterrijk gebied) op regionale schaal.



Bodemsamenstelling in het gebied



Voorzieningen in de buurt van het plangebied

Legenda

- Hoge zwarte enkeerdgronden: leemarm en zwak lemig fijn zand
- Duinvaaggronden: leemarm en zwak lemig fijn zand
- Kalkloze poldervaaggronden: zware zavel en lichte klei, profielverloop 5
- Kalkloze poldervaaggronden: zavel en lichte klei, profielverloop 2
- Beekeerdgronden: leemarm en zwak lemig fijn zand

Bronnen

Kaart door Gemeente Zeist, bron: Kadaster, PDOK

Bestaande voorzieningen

Het gebied zal complementair zijn aan de bestaande kernen Driebergen, Zeist en Odijk. Daarom is het belangrijk om in kaart te brengen welke voorzieningen in de omgeving al aanwezig zijn en welke ontbreken. Veel voorzieningen zijn reeds aanwezig. Binnen 15 minuten lopen vanuit het gebied zijn sportvelden, een winkelcentrum en een aantal scholen (Kerkebosch) te vinden. Binnen 15 minuten fietsen is het centrum van Driebergen, Zeist of Odijk te bereiken waar een breed aanbod aan voorzieningen aanwezig is. Binnen 15 minuten met het OV bereik je het centrum van Utrecht. De nieuwe kern zal zelf in basisvoorzieningen voor de bewoners voorzien. Bewoners kunnen daarnaast gebruik maken van bestaande voorzieningen. De noodzaak van het toevoegen van bepaalde maatschappelijke voorzieningen, zoals een school, wordt in een later stadium onderzocht.

CONTEXT

De nieuwe ontwikkeling ligt aan een plek die een essentiële regionale verbinding (lichtgroene pijl) tussen de natuur van de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied vormt. De inrichting van het gebied rond de nieuwe kern is cruciaal voor het functioneren van deze verbinding. Op dit moment is de natuurkwaliteit daarvoor nog onvoldoende. Dwars door het gebied loopt de Rijnwijkse wetering, nu nog redelijk smal en verborgen. Een aantal faunapassages onder weg en spoor door waarborgen de verbinding tussen noord en zuid. Echter is versterking van deze verbinding nodig. Het plangebied is daarnaast omringd met waardevolle natuur, NNN-gebied, wat betekent dat goed gekeken moet worden naar de toekomstige belasting op het gebied.

Legenda

-  Bosgebied
-  Agrarisch gebied
-  Waterverbinding
-  Natuurnetwerk Nederland (NNN)
-  Groene contour
-  (Beoogde) ecologische corridors van het regionale ecosysteem
-  Bestaande faunapassage
-  Aan te leggen faunapassage
-  Waterstructuur (agrarisch gebied)
-  Wateroppervlak in de engelse tuinen
-  Plangebied



Landschap en natuur als basis

ANALYSE & CONCLUSIE

Kansen

- Rijnwijkse wetering kan ingezet worden als verbindende natuurcorridor dwars door het plangebied.
- Het water vasthouden in het gebied door middel van nieuw straatontwerp.
- Grote diversiteit aan flora en fauna in het gebied vanwege verschillende typen landschap.
- Een nieuwe ontwikkeling zonder privétuinen en schuttingen (die vaak de biodiversiteit belemmeren).
- Een nieuwe ontwikkeling waarin landschapsonderwerp de transitie van hoog naar laag landschap ondersteunt.
- Nieuwe faunapassages meenemen in de gebiedsontwikkeling.
- Kansen voor een versterking van de ecologische verbindingzone over landgoed de Reehorst via versterking natuurwaarden tussen de Reehorst en de snelweg.



Migrerende dieren tussen Kromme Rijn en Utrechtse Heuvelrug

Knelpunten

- De flanken van de Utrechtse heuvelrug zijn zeer droogtegevoelig: nood aan water vasthouden in het gebied.
- de (kwel-)waterkwaliteit van de Wetering kan negatief beïnvloed worden als er regenwater op wordt afgekoppeld of ander water wordt ingelaten.
- Risico overbezochte natuurgebieden en landgoederen vanwege de externe werking van de ontwikkeling en het station.
- Verdroging vormt ook een risico voor de landbouwgronden ten zuid-westen van het plangebied.
- Hoofdstraat-Driebergseweg als barrière en geluidsoverlast.
- Hekwerken op en om terreinen waar ecologische verbinidngszones liggen of idealiter versterkt zouden kunnen worden.
- Sporen zijn waardevol (ook als verbindingzone) voor veel kleine soorten die het graag warm en droog hebben en kennen een grote biodiversiteit. Nu wordt deze verbinding onderbroken door het stationsgebouw.
- Kans op stikstofdepositie in omliggende N2000-gebieden.
- Wat betreft flora en fauna kan de ontwikkeling gevolgen hebben voor de volgende soorten:
 - Groeiplaatsen dreps, groot spiegelklokje, korensla, naakte lathyrus, wilde ridderspoor en schubvaren.
 - Functioneel leefgebied van o.a. boommarter, bunzing en das
 - Verblijfplaatsen, essentiële vliegrouetes en foarageergebieden van gebouw- en boombewonende vleermuizen
 - Functioneel leefgebied van vogels, o.a. huismus, gier-zwaluw en steenuil.
 - Functioneel leefgebied van grote modder-kruiper, poelkikker en ringslang
 - Voortplantingshabitat van teunisbloempijl-staart en grote vos.

Bronnen

- 1-4. np-utrechtseheuvelrug.nl
- 5. Gemeente Zeist
- 6. hoogstamboomgaard.nl
- 7. ad.nl
- 8., 9. Gemeente Zeist

Overgangslandschap tussen nat en droog

Het unieke overgangslandschap biedt potentie voor een hoge biodiversiteit in het gebied. Een netwerk van goed verbonden habitats, leefplekken, is essentieel voor het voortbestaan en de migratie van de hiervoor genoemde soorten. Variaties in vochtgehalte en bodemgesteldheid creëren diverse vegetatiezones, van droge, voedselarme gronden tot natte, voedselrijke gebieden. Zo biedt de overgang tussen de Heuvelrug en het Kromme Rijn-gebied ideale omstandigheden voor dassen om holen te graven in de droge zandgrond van de Heuvelrug en te foerageren (voedsel zoeken) in de vruchtbare vallei van de Kromme Rijn. De specifieke samenhang tussen water en bodem vraagt om natuurcorridors op maat voor verschillende soorten.

Het belang van verbonden biotopen

Het behoud van biotopen (landschapstype waar bepaalde soorten in samenleven) is cruciaal, aangezien veel soorten afhankelijk zijn van een combinatie van habitats, zoals bossen en open velden voor lijsters, uilen en roofvogels, of struiken en water voor amfibieën en ringslangen. Soorten met specifieke habitatbehoeften, zoals loofbossen of droge, voedselarme graslanden, hebben een grotere overlevingskans wanneer hun

leefgebieden met elkaar verbonden zijn, zodat populaties zich kunnen herstellen van lokale achteruitgang.

Bedreigingen door menselijke activiteiten

Het gebied kent een lange geschiedenis als leefomgeving voor zowel mensen als dieren, waarbij aanwezige beplanting(s-) structuren, aanwezig (kwel-)water en overige landschapselementen belangrijke bronnen zijn van voedsel of gebruikt worden als schuilplaats, voor beschutting of als wasplaats. Menselijke activiteiten en ingrepen, zoals bijvoorbeeld verstedelijking, intensief weggebruik, kunstmatige verlichting en toenemende recreatiedruk, vormen aanzienlijke bedreigingen voor de aanwezige natuur en ecosystemen. Momenteel staat de Utrechtse Heuvelrug onder grote recreatieve druk, en toekomstige ontwikkelingen in de nabijheid van natuurgebieden zullen deze druk verder vergroten, met negatieve gevolgen voor de ecologische waarde, tenzij de uitbreiding van natuur- en recreatiegebieden op zijn minst gelijke tred houdt met nieuwe gebiedsontwikkelingen.



Principeddoorsnede van de flank: een punt tussen hoog en laag waar verschillende natuurlijke processen samenkomen

Cultuurhistorie als identiteitsdrager

CONTEXT

Het ontwikkelgebied is gelegen aan een bijzondere cultuurhistorische structuur genaamd de Stichtse Lustwarande. De Stichtse Lustwarande is een lange reeks van meer dan honderd buitenplaatsen en landgoederen langs de zuidwestelijke rand van de Utrechtse Heuvelrug. De meeste van deze buitenplaatsen liggen aan de Stichtse Lustwarande (nu Dribergseweg/Hoofdstraat). Deze reeks strekt zich uit van De Bilt tot Rhenen. veel van de historische buitenplaatsen zijn omgeven door zorgvuldig ontworpen parken en tuinen in Engelse landschapstijl. De meeste van deze buitens zijn gesticht in de loop van de 19 eeuw. Het plangebied grenst aan de oostkant direct aan landgoed de Reehorst en aan de noordkant aan de overzijde van de N225 aan de landgoederen De Breul, Bornia, Beerschoten-Willinkshof en Bloemenheuvel. Even ten zuidwesten van het plangebied liggen de restanten van buitenplaats Rijnwijk.

De Dribergsestraatweg/Hoofdstraat wordt begeleid door monumentale laanbomen. Tezamen met de aanpalende buitenplaatsen en landgoederen resulteert dit in een uitermate groene uitstraling. De beeldkwaliteit en ruimtelijke opbouw van de Dribergseweg/Hoofdstraat was en is een belangrijke drager voor de ontwikkeling van de kern Zeist en de dorpen aan de zuidkant van de Utrechtse Heuvelrug.



Cultuurhistorie als identiteitsdrager

ANALYSE

Landschappelijke waarde in het gebied

Verschillende elementen in en om het plangebied verwijzen naar de cultuurhistorische gelaagdheid van het gebied:

- De middeleeuwse sloten- en wegenstructuur;
- De landgoederen en buitenplaatsen met hun parkaanleggen, afwisseling van 'open' en 'gesloten' parkgedeeltes en hun monumentale bebouwing
- De (laan-)beplanting, waarmee het landschap in 'kamers' wordt opgedeeld;
- Boomgaarden en bosschages, de openheid van de weiden;
- Restanten van buitenplaats Rijnwijck (lanen, grachten, bos, archeologie);
- Zichtlijnen op en uit de buitenplaatsen (o.a. De Breul, Beerschoten-Willinkshof, Bloemenheuvel);
- De Rijnwijckse Wetering (aangelegd in de negentiende eeuw ten behoeve van de afwatering van De Breul);
- Huis- en boerderijkavels;
- Latere invullingen in het landschap, zoals een kwekerij, een renbaan en de restanten van het sportcomplex aan de Koeburgweg (hokje voor kaartverkoop en de loop van de sintelbaan).

Waardevolle structuren

Drie structuren bepalen de stedenbouwkundige opzet van het plangebied (uit het Cultuurhistorisch onderzoek van Steenhuis Meurs, 2025):

1. De middeleeuwse Odijkerweg;
2. De negentiende-eeuwse spoorlijn;
3. De voormalige fabriekszone rondom het station.

De kaart hiernaast toont hoe de structuren de opzet van het gebied opdelen in drie gebieden:

1. De landgoederen en buitenplaatsen met hun historische (niet altijd meer herkenbare) overtuinen, belangrijke (hoofd-) gebouwen en belangrijke zichtlijnen;
2. Het ensemble van fabriek en bijbehorende (arbeiders-)woningen;

3. De oude kwekerij-gronden met in zuidoostpunt het thans daarvan nog resterende tuincentrum Abbing.

Waarden van het station

- Historische rol als ontsluitingspunt en motor van de ontwikkeling aan de Stichtse Lustwarande.
- Belang van het station voor forensen.
- Functie als recreatieve poort naar de Heuvelrug en omliggend gebied.
- Compacte vervoersterminal met landschappelijke inpassing.
- Directe verbinding met buitenplaatsen De Reehorst en Beerschoten-Willinkshof.
- Cultuurhistorische waarde van de oude perronoverkappingen, die hergebruikt zijn.

Waarden van het gebied ten noorden van het spoor

- Ensemble van de voormalige Zeister Machinefabriek en arbeiderswoningen (Odijkerweg 6-60).
- Princenhof Park als vroege integratie van kantoren in een cultuurhistorisch waardevolle omgeving.

Waarden van het gebied ten zuiden van het spoor

- Kantoren van De Reehorst (waaronder Triodos Bank) als voorbeeld van herbestemming van een historische buitenplaats.
- Het bochtige wegverloop van de Odijkerweg, daterend van vóór 1122 met daaraan:
- Het wegprofiel met groene bermen, laanbeplanting en een weids uitzicht over het weidegebied.
- De (voormalige) agrarische erven aan de Driebergse zijde (nrs. 33-37).
- Het lint van arbeiders- en kwekerswoningen, dat naar het zuiden toe opener en groener wordt, met siertuinen en moestuinen (o.a. nrs. 122, 136 en 138).
- Kwekerij Abbing, met karakteristieke broeibakken en boom- en plantvakken.

Bronnen ►

Rapport Cultuurhistorisch Onderzoek Driebergen Zeist



Belangrijke cultuurhistorische structuren en ensembles (Stationsomgeving Driebergen-Zeist Cultuurhistorisch onderzoek, Steenhuis Meurs, 2025)

Zichtvelden en zichtlijnen

Zichtlijnen vormen een belangrijke ruimtelijke en cultuurhistorische waarde van de Stichtse Lustwarande. Langs de Driebergseweg/Hoofdstraat lopen lange zichtlijnen haaks op de weg, vaak via hoofdwegen zoals de Breullaan en de Laan van Rijnwijck, met bladerdaken gevormd door bomen aan beide zijden.

Zichtvelden zijn een integraal onderdeel van de parkaanleg bij buitenhuizen en landhuizen aan de Stichtse Lustwarande. Ze bieden een panorama vanuit het hoofdhuis op de omgeving en andersom. Deze gebieden bestaan vaak uit open graslanden, begrensd door bosschages of hoge bomenrijen aan weerszijden. Sommige zichtvelden liggen aan dezelfde kant als het landgoed, terwijl andere zich uitstrekken naar de overzijde van de Driebergseweg/Hoofdstraat.

Monumentale gebouwen in het plangebied

Veel monumenten zijn landgoed of buitenplaats gerelateerd. Tussen de Laan van Rijnwijck en de A12 bevinden zich vier clusters van rijksmonumenten: de Breul-Noordberch-cluster, de Bornia-cluster, de Bloemenheuvel-cluster en de Beerschoten-Willinkshof-cluster. Langs de Driebergseweg/Hoofdstraat zijn veel andere landgoederen aangewezen als gemeentelijke monumenten. In het stationsgebied bevinden zich twee industrieel waardevolle gebouwen zonder beschermde status: de gevel van de Zeister Machinefabriek (momenteel in gebruik als kantoor voor een autobedrijf) en de arbeiderswoningen van de Zeister Machinefabriek (nu in gebruik als woningen).

Cultuurhistorie als identiteitsdrager

ANALYSE & CONCLUSIE

Kansen

- De groene en weelderige uitstraling van de aanwezige landgoederen, buitenplaatsen en de Driebergseweg/Hoofdstraat dragen bij aan de hoge beeld- en verblijfskwaliteit in de omgeving. Dit is input en inspiratie voor de identiteit en beeldkwaliteit van het plangebied.
- Prachtig vernieuwd station als 'huiskamer' aan de Stichtse Lustwarande
- De afwisseling van 'open en dichte gebieden', één van de beeldbepalende elementen in de ruimtelijke opbouw van de Stichtse Lustwarande, als inspiratie nemen voor de opzet van het nieuwe woon- en werkgebied door daarbij nadrukkelijk in te zetten op beleefbare en zichtbare afwisseling van open ruimte (openbare groengebieden of groene pleinen) en 'dichte ruimte' (bebouwing).
- Historisch waardevolle of interessante bebouwing, o.a langs de Odijkerweg, kunnen een bijzondere plek krijgen in de ontwikkeling van het gebied.
- Ontwikkeling van het plangebied als een nieuwe 'parel' aan het snoer van de Stichtse Lustwarande, waarbij het stationsplein aan de westzijde in beeldkwaliteit en beleving een verbinding vormt tussen het achterliggende nieuwe woon-werkgebied en de Driebergseweg/Hoofdstraat.



De rijksmonumenten: de Breul en Beerschoten - Willinkshof



Knelpunten

- Ruimtelijke kwaliteit wordt beperkter naarmate je verder afstapt van de Driebergseweg/Hoofdstraat: veel verharding, rommeligheid en weinig groen.
- Voorgaande mobiliteitsingrepen zoals een parkeerplaats bij de hockeyvelden langs de Hoofdstraat-Driebergseweg strookt niet met gewenste ruimtelijke kwaliteit Stichtse Lustwarande.
- Cultuurhistorische interessante of waardevolle bebouwing komt niet overal tot zijn recht door te weinig groene setting, te lage kwaliteit en/of uitstraling van aanpalende bebouwing en soms ook door ingrepen aan de bebouwing zelf.
- Het station is met de rug naar de gebiedsontwikkeling toe gekeerd.



De spoorlijn als definiërende structuur



Voormalige arbeiderswoningen bij de Zeister Machinefabriek



Het huidige hockeyveld, gelegen in de overtuin voor de Breul

Bronnen

- 1-4. foto door PosadMaxwan ◀
5., 7., 8. Google streetview ▶
6. Gemeentearchief Zeist

Landschappelijk 'patchwork'

De landschappelijke gelaagdheid is duidelijk zichtbaar in de middeleeuwse sloten- en wegenstructuur, de opdeling van het landschap in 'kamers' door laanbeplanting, de openheid van de weiden, zichtlijnen naar buitenplaatsen en historische waterlopen zoals de Rijnwijckse Wetering. De combinatie van oude huis- en boerderijkavels, restanten van buitenplaatsen en latere toevoegingen zoals de kwekerij en het voormalige sportcomplex, geeft het gebied een unieke gelaagdheid. De nieuwe ontwikkeling moet bijdragen aan de versterking van deze landschappelijke diversiteit en historische structuren zorgvuldig integreren.

Goed ontworpen zichtlijnen en zichtvelden als cultuurhistorische waarde

Deze zichtlijnen en zichtvelden worden beschermd door de provincie Utrecht en de welstandscriteria van de gemeenten en zijn essentieel voor de identiteit van de landgoederen. Toekomstige ontwikkelingen moeten deze zichtlijnen en zichtvelden behouden en versterken zodat de cultuurhistorische waarde en ruimtelijke kwaliteit van het gebied gewaarborgd blijven.

Drie bepalende structuren in het plangebied

De Odijkerweg met zijn kenmerkende lintbebouwing en tuinen, het spoor en de

voormalige industriële zone vormen de belangrijke structuren in het gebied. Nieuwe ontwikkeling moet op een slimme manier 'inhaken' op deze bestaande structuren om ze herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

Levendige dorpskernen versus monumentale landgoederen en buitenplaatsen

Langs de Stichtse Lustwarande wisselen twee identiteiten elkaar af: kleinschalige, levendige dorpskernen en een monumentaal, groen landgoederenlandschap. Samen vormen zij een unieke ketting van plekken. De dorpen, zoals Driebergen, zijn duidelijk zichtbaar langs de Driebergseweg/Hoofdstraat. Pleinen en historische gebouwen zoals kerken en gemeentehuizen liggen direct aan de weg. Bij landgoederen ligt het hoofdgebouw 20 tot 100 meter van de weg. Afwisseling van groen, open en beboste delen en relatief extensief gebruik kenmerken deze identiteit. De overgang tussen gebouwen en landschap wordt geleidelijk vormgegeven waarbij de moderne appartementen op grotere afstand en daardoor minder zichtbaar worden geplaatst. De nieuwe ontwikkeling biedt de kans om het spel van open en gesloten en afstanden tot de wegen door te zetten.



Zeister Machinefabriek (oud en nu)



Grote kerk van Driebergen en dorpsgevels langs Hoofdstraat

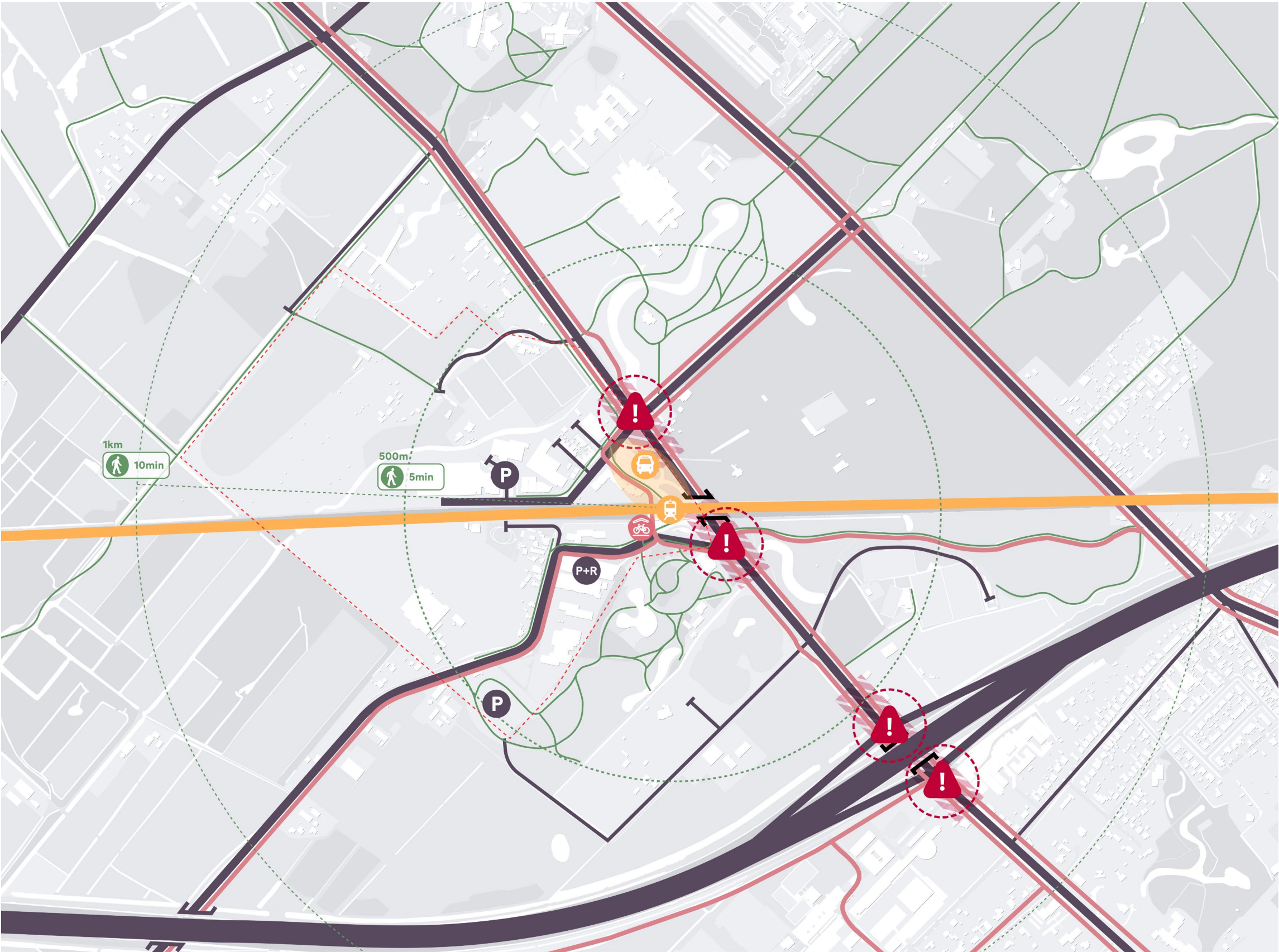
Duurzame bereikbaarheid

CONTEXT

Station Driebergen-Zeist is een belangrijk knooppunt voor mobiliteit in de regio en ligt in de kern van het plangebied. De verbinding met openbaar vervoer (het treinstation en busplatform), fiets- en voetgangersroutes en de nabijheid van de A12 maken het gebied uitzonderlijk goed bereikbaar, maar brengen ook uitdagingen met zich mee. De Hoofdstraat/ Dribergseweg is een belangrijke verkeersader in het gebied en heeft verschillende knelpunten die aangepakt moeten worden. Via dezelfde lijn loopt nu ook de fietsroute en er is vraag naar verbetering van de fietsverbindingen.

Legenda

- Auto
 - Autoweg
 - P+R Parkeer en reis-voorziening
 - P Parkeerterrein
- Fiets
 - Fietsroute
 - Fietsenstalling
- Openbaar vervoer
 - Treinstation
 - Bushalte
- Voetgangers
 - Wandelroute
- Indicatieve loopafstand van 5min/10min
- Aandachtspunten
 - Moeilijk oversteken (conflicten tussen auto's, fietsers en voetgangers)
 - Verkeersopstopping
- Plangebied



Duurzame bereikbaarheid

ANALYSE & CONCLUSIE

Kansen

- Samenkomst van modaliteiten (trein -fiets- bus-P+R) kans voor knooppuntontwikkeling.
- Driebergen-Zeist als natuurpoort met meerdere directe verbindingen naar natuurgebieden.
- Ruimte voor inbreiding binnen 15 minuten lopen van het station.
- Potentiële verbinding tussen nieuwe kern en Driebergen.
- Inzetten op een ontwikkeling voor doelgroepen zonder autobezit vanwege de goede OV-bereikbaarheid.
- Nieuwe wandelpaden verbinden met entrees landgoederen.



De voetgangers moeten een door auto's gedomineerde kruising oversteken om vanaf het station naar de natuur te gaan

Knelpunten

- Spoor als barrière met maar één spoorovergang voor voetgangers en fietsers.
- Auto is erg dominant.
- De meest kritieke knelpunten zijn de Stationsweg, Odijkerweg en kruispunten bij de A12. Sommige wegen kunnen de capaciteit overschrijden met de nieuwe ontwikkeling.
- Hoofdstraat-Driebergseweg: 60km/h-weg als barrière tussen ontwikkeling en landgoederen.
- Ontbrekende busverbinding richting Utrecht Science Park en provinciehuis.
- Doorfietsroute Veenendaal - Utrecht Science Park loopt (nog) niet langs halte Driebergen-Zeist.
- Knelpunt fietsdoorstroming bij op- en afritten A12.



Knelpunt: drukte bij op- en afrit A12

Voetgangers

De stationsomgeving is niet voetgangersvriendelijk genoeg. Het spoor vormt een barrière tussen de noord- en zuidkant. Er is nog onvoldoende aansluiting tussen het stationsgebied en de omgeving (bijvoorbeeld op de Odijkerweg en Stationsweg). Betere voetgangersroutes en een openbare ruimte waar mensen vrij en veilig kunnen lopen, zijn nodig.

Het gebied heeft een rijk, maar beperkt met elkaar verbonden recreatief wandelnetwerk. Een kritiek punt is de kruising van de Hoofdstraat/Driebergseweg met de Breullaan. Het station als groene poort vervult zijn rol nog niet volledig; er ontbreekt duidelijke bewegwijzering en er missen voorzieningen voor bezoekers om optimaal van de natuurlijke en historische waarde van de plek te genieten.

Fiets

Fietsen van en naar het station vanuit de omgeving is een goede optie, maar kent nog enige knelpunten. Bestemmingen zijn dichtbij, maar fietsverbindingen ondervinden belemmeringen door kruisende infrastructuur (A12, andere wegen). Daardoor ontstaat vertraging en ontstaan, zeker bij de kruising met de A12, potentieel onveilige situaties. Daarnaast zijn sommige voorzieningen niet met een rechtstreeks fietspad bereikbaar. Tegelijkertijd is ook sprake van smalle fietspaden en vaak krappe opstelplekken bij de verkeerslichten. Alles bij elkaar maakt dat dat de fietsverbindingen niet

comfortabel zijn en daardoor een belemmerende factor kunnen zijn voor de keuze voor de fiets. Richting het aangrenzend buitengebied zijn routes soms verwarrend. Een belangrijke ontbrekende schakel is de fietsverbinding met Bunnik en Utrecht Science Park. Verbetering van de infrastructuur kan fietsen aantrekkelijker maken.

Openbaar vervoer (OV)

Station Driebergen-Zeist biedt een efficiënte overstap van trein naar bus of auto en verbindt de stad met de natuur. Het station, met momenteel een intercitystatus, ligt vlakbij Utrecht Centraal en dicht bij Driebergen, Zeist en Odijk, waardoor het een belangrijke schakel is in het regionale OV-netwerk. Door de ligging aan de Utrechtse Heuvelrug is het station ook een toegangspoort tot de natuur. De goede OV-bereikbaarheid biedt kansen voor duurzame gebiedsontwikkeling, waarin de auto niet op de eerste plaats komt.

Auto

De nabijheid van de A12 maakt het gebied goed bereikbaar met de auto, echter zijn er verkeersknelpunten: knooppunt A12, stationsweg met Hoofdstraat en Odijkerweg met Hoofdstraat. Verdere ontwikkeling kan de verkeersdruk verhogen. Daarom is het belangrijk autogebruik te ontmoedigen door gerichte maatregelen en het aanbieden van duurzame alternatieven.

◀ Bronnen

Google Streetview

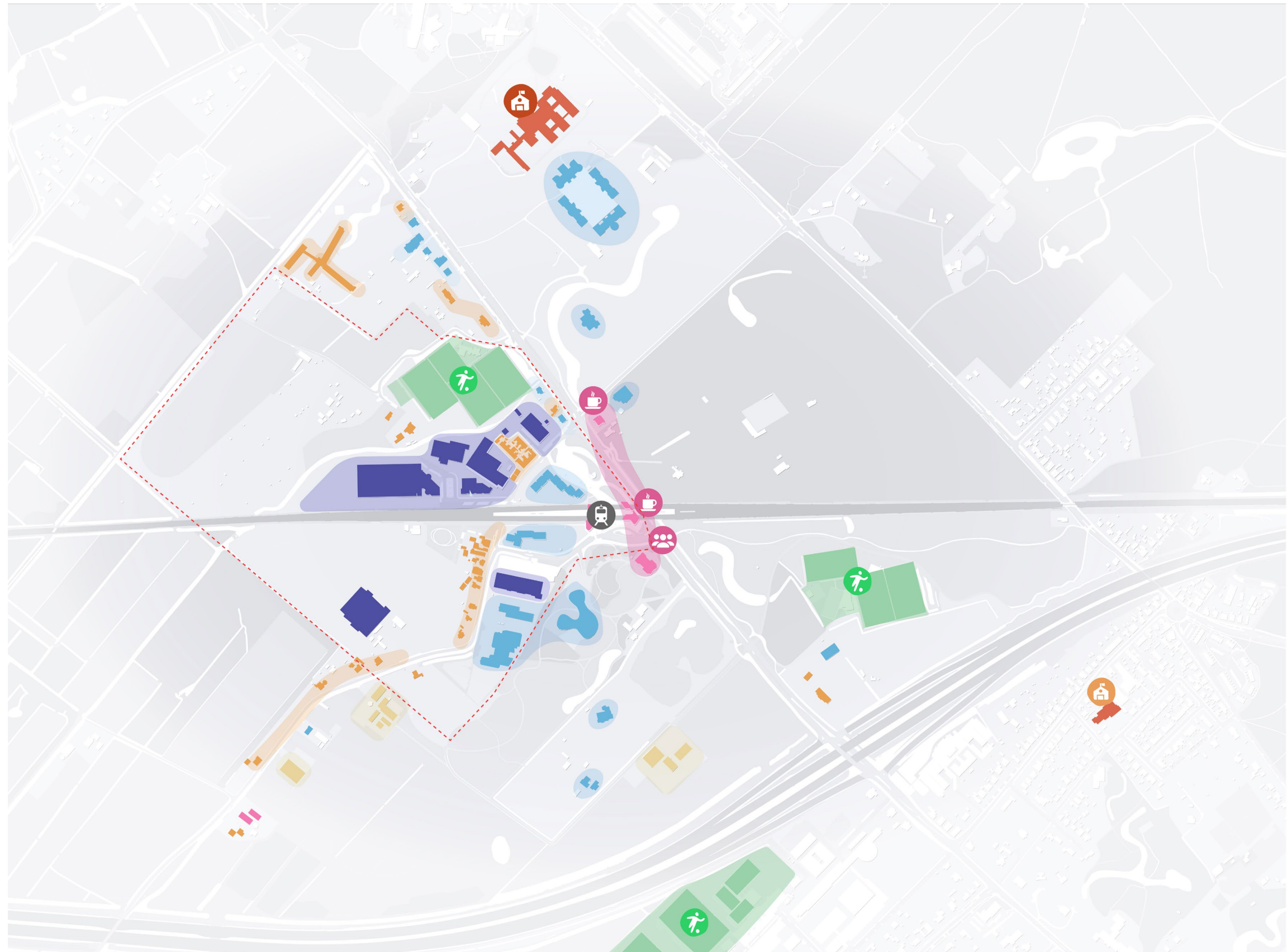
Doelgroepen en community

CONTEXT

De aanwezige woongemeenschap is een klein aantal woningen, verspreid door het gebied, met als meest kenmerkend element de lintbebouwing langs de Odijkerweg en de voormalige arbeiderswoningen van de Zeister Machinefabriek. De aanwezige werkgemeenschap bestaat uit een aantal kleinschalige of middelgrote kantoorcomplexen, actief in de (financiële) diensten, ICT en maatschappelijke en openbare instellingen. Daarnaast zijn er een aantal specifieke bedrijven zoals kwekerij Abbing en Redexim in het gebied gevestigd. De woon- en werkgemeenschap gaan weinig ruimtelijke en functionele interactie aan met elkaar, ze functioneren als twee losse gemeenschappen in het gebied.

Legenda

-  Woning
-  Woonzone
-  Kantoor
-  Kantorenzone
-  Bedrijfsgebouw/loods
-  Bedrijventerrein
-  Onderwijsgebouw
-  Middelbare school
-  Basisschool
-  Commerciële functie
-  Winkelcentrum
-  Horeca
-  Congres
-  Boerderijgebouwen
-  Buitensportlocaties
-  Treinstation
-  Plangebied



Doelgroepen en community

ANALYSE & CONCLUSIE

Kansen

- Aantrekkelijke kantoorlocatie vanwege nabijheid intercity-station.
- Bestaande kwalitatieve verblijfsplekken zoals het stationsplein en de Reehorst.
- Bestaande sportvoorziening (hockeyclub).
- Station als groene natuurpoort, startpunt voor recreatie.
- Het verplaatsen van kantoren van elders in de gemeente naar de nieuwe kern creëert ruimte voor woningbouw op de voormalige kantoorlocaties.

Knelpunten

- Moestuinen en sportvelden zijn niet openbaar toegankelijk.
- Publieke plekken om te sporten ontbreken.
- Buitensport is wellicht een te extensieve functie in zo'n goed verbonden gebied.
- Dagelijkse voorzieningen (maatschappelijk en commercieel) ontbreken.
- Het gebied heeft nu weinig "kritische massa": de lage dichtheid rondom het station is onvoldoende om voorzieningen te realiseren.
- Eenzijdige woningtypologieën: grondgebonden eengezinswoningen.
- Weinig ruimte voor ontmoeting.
- Het gebied toont weinig samenhang: wonen en werken versterken elkaar momenteel niet.
- Veel dode plinten.

Weinig samenhangend gebied met wonen, werken en extensieve functies

Gelegen tussen de dorpskernen van Driebergen en Zeist, fungeert het gebied als een stationsgebied dat in het 'niets' lijkt te liggen, zonder direct aangrenzend stedelijk gebied. Functionele samenhang ontbreekt: de gebouwen en gebruikers hebben weinig onderlinge verbinding.

In de regio is behoefte aan woningen, met name appartementen, voor verschillende woningzoekende groepen (o.a. vitale ouderen, starters, alleenstaanden en gezinnen) en aan een eigentijdse kantoorlocatie voor (middel)-grote bedrijven. Dit gebied is geschikt vanwege de goede bereikbaarheid. Momenteel biedt het gebied (nog) geen ruimte aan deze doelgroepen. Een nieuwe ontwikkeling kan dit veranderen en daarnaast het wonen en werken beter verbinden. Nader onderzoek naar de precieze behoefte is nodig.

Gebrek aan beweegvriendelijke publieke ruimte

Autodominantie in het gebied belemmert de

aanwezige bewoner/bezoeker van een prettige ervaring, ondanks de mooie parkachtige landgoederen. Er is een grote sportvoorziening, hockeyclub Phoenix, echter is dit geen publiek toegankelijke sportvoorziening. Bij een ontwikkeling zal in het gebied behoefte zijn aan een openbare plek waar sport en spel beoefend kunnen worden.

Gebrek aan voorzieningen en ontmoetingsplekken

Dagelijkse voorzieningen voor reizigers of (toekomstige) bewoners ontbreken. Om vanaf het begin een gezonde buurt te creëren, is het belangrijk dat in de gebiedsontwikkeling de dagelijkse voorzieningen (zoals een kleine supermarkt of een wijkgebonden zorgvoorziening) vroegtijdig in het gebied komen. Daarnaast dient de nieuwe ontwikkeling te voorzien in een diversiteit aan ontmoetingsplekken (binnentuinen, straathoekjes, pocketparks, dorpsplein) om ontmoetingen tussen bewoners, werknemers en bezoekers op een aangename manier te organiseren.



Bestaande kantoren in het gebied



Bestaande horecavoorziening aan de 'andere kant van de weg' vanuit het gebied gezien



Kantorencluster met parkeren, ten zuiden van het spoor



Bedrijvencluster en hockeyvelden ten noorden van het spoor

Bronnen

- 1., 2. foto door PosadMaxwan ◀
3., 4., Beelden verstrekt door Gemeente Zeist ▶

03 Visie



Stationsomgeving Driebergen-Zeist. Foto: Gemeente Zeist

Visie op toekomstige ontwikkeling

De gebiedsvisie vormt de 'stip op de horizon' die richting geeft aan te aankomende ontwikkelingen in het gebied. In dit hoofdstuk wordt de visie omschreven in tekst en verbeeld in kaarten en diagrammen.

Leeswijzer Visie

Het hoofdstuk begint met een omschrijving van de ambities van de visie: deze omschrijven hoe wordt omgegaan met de 5 belangrijke thema's (landschap, cultuurhistorie, knooppuntontwikkeling, mobiliteit en community). Deze ambities landen samen in de Visiekaart op pagina 42.

Vervolgens wordt dieper ingegaan op elke ambitie met een uitwerking: een set aan hoofdkeuzes, een suggestie van hoe deze thema's tot een ruimtelijk ontwerp leiden (ontwerpprincipes) en een verbeelding van de hoofdkeuzes in kaart.

Visie in ambities

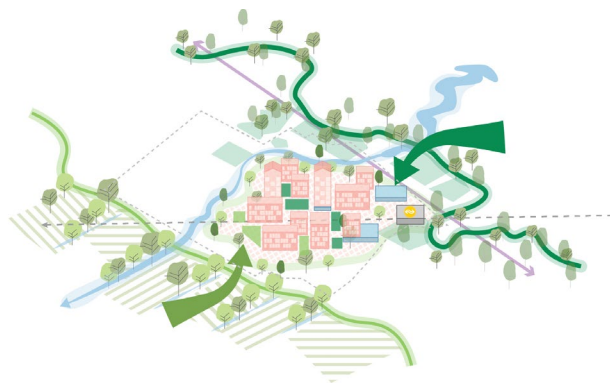
De visie is opgesteld aan de hand van 5 ambities (gedefinieerd op basis van de uitgangspunten van het *Plan van Aanpak*):

-  Overgangslandschap op de flank (landschap, groen-blauw en ecologie)
-  Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande (cultuurhistorie)
-  Compacte kern (ontwikkeling)
-  Actieve mobiliteit voorop (mobiliteit)
-  Gezonde buurt voor jong en oud (voorzieningen en gemeenschap)

Ambities

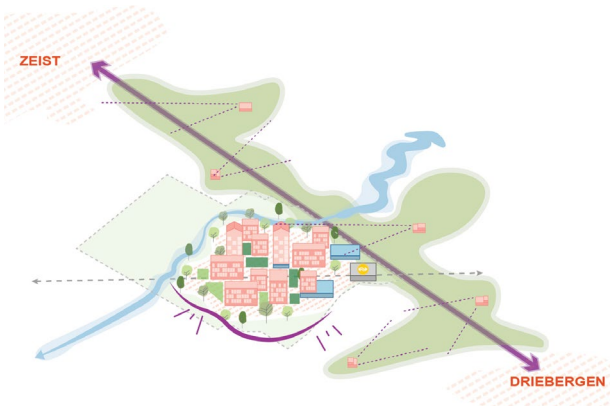
In de Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist worden de kaders voor het ontwikkelen van ongeveer 2000 woningen met aanvullend programma voor werken en voorzieningen rondom het station, gedefinieerd onder 'Opgave en doel' op pagina 14, inzichtelijk gemaakt. Samen hebben we gewerkt aan het zetten van een aantrekkelijke 'stip op de horizon', een beeld dat zowel de gemeenten, stakeholders als huidige en toekomstige gebruikers richting geeft in het maken van keuzes in de nieuwe plannen. deze ambities zijn per thema nader uitgewerkt

in dit hoofdstuk, met bijbehorende hoofdkeuzes. Hierbij zijn ook per thema kaarten toegevoegd die de hoofdkeuzes verbeelden, waarbij gebruik is gemaakt van een mogelijke verkaveling van het gebied. Dit betreft een suggestie voor onder andere een mogelijke bebouwings- en stratenstructuur van het gebied. Een definitieve uitwerking hiervan zal onderdeel zijn van de stappen die na de gebiedsvisie zullen worden gezet en vergt nog nadere afstemming met alle betrokken partijen. Dit zijn de ambities van de visie:



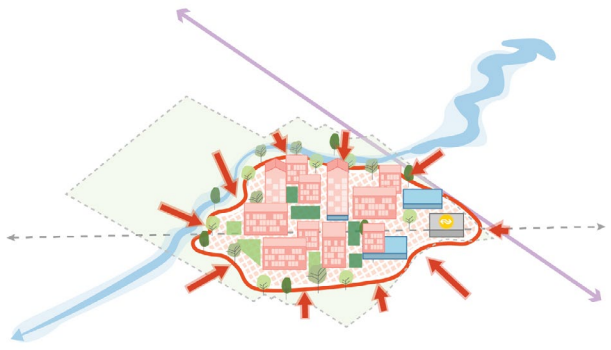
Het gebied vormt een cruciaal knooppunt tussen de droge en natte landschappen. De visie bouwt voort op de karakteristieke eigenschappen van het onderliggende landschap. Daarbij wordt gezorgd voor het toevoegen van voldoende, divers en deels beschermd natuurlandschap. We creëren een overgang tussen de twee gebieden met cruciale ecologische corridors (nat en droog) en een zorgvuldig geïntegreerd groenblauw raamwerk in het bebouwde gebied.

Overganglandschap op de flank



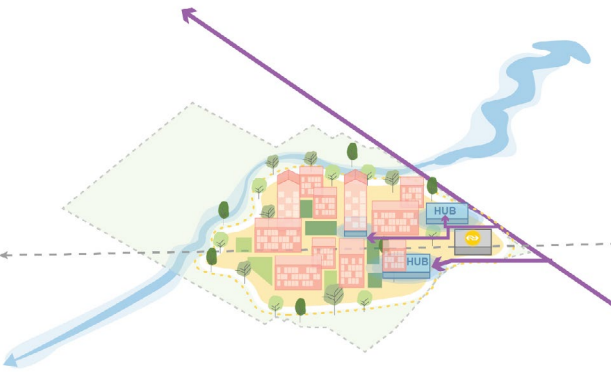
De historische Stichtse Lustwarande krijgt een prominente plek in de visie. Het behoud en herstel van de karakteristieke elementen van deze cultuurhistorische as, gecombineerd met nieuwe ontwikkelingen, zorgt voor een harmonieuze balans tussen erfgoed en moderne woon- en werkvoorzieningen. De bestaande cultuurhistorische waarden vormen de basis voor de inpassingen van de nieuwe ontwikkelingen. De moderne woonvoorzieningen voegen een nieuwe laag toe in de gelaagde geschiedenis van het gebied. Een laag die zich onderscheidt maar niet de bestaande waarden domineert.

Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande



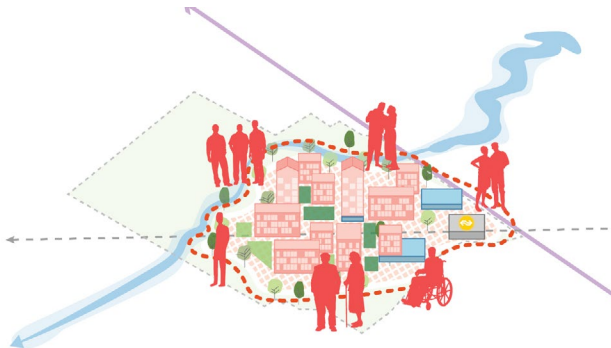
De compacte ontwikkeling zorgt ervoor dat de beschikbare ruimte efficiënt wordt benut, met een hoge dichtheid aan woningen, kantoren en voorzieningen. Dit betekent dat alles binnen handbereik is, wat bijdraagt aan de sociale cohesie en de leefkwaliteit van het gebied en dit maakt de nieuwe bewoners minder afhankelijk van de auto voor hun dagelijkse behoeften. De natuurwaarden en erfgoedwaarden zijn leidend voor de vormgeving van deze compacte kern. We zorgen we ervoor dat de nieuwe bebouwing direct aansluit op of binnen de huidige verstedelijkingscontour blijft, waardoor de ruimtelijke impact op het omringend gebied beperkt wordt. Rondom de nieuwe kern wordt gezocht naar bescherming en versterking van natuurwaarden en recreatieve uitloop mogelijkheden in het omliggende gebied. Twee nieuwe spoorverbindingen (een tunnel en een brug voor voetgangers en/of fietsers) zorgen ervoor dat de kern als één geheel kan functioneren.

Compacte kern



Het gebied richt zich op optimaal gebruik van het intercitystation voor huidige en nieuwe reizigers, waarbij volgens het STOMP-principe de voetgangers de hoogste prioriteit hebben gevolgd door fietsers, openbaar vervoer en daarna deelmobiliteit en auto's. Dit stimuleert gezond leven en maakt bovendien fysiek ruimte vrij voor natuur, cultuur historische waarden en recreatie. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd en een goed netwerk voor fietsers en voetgangers toegepast.

Actieve mobiliteit voorop



Gezondheid staat centraal in deze nieuwe kern. De gebiedsvisie voorziet in de ontwikkeling van een gezonde leefomgeving voor jong en oud door de aanleg van ruime, groene speelplekken voor kinderen, sport- en fitnessfaciliteiten, een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen, en rustige rolstoeltoegankelijke ontmoetingsplekken dichtbij huis voor o.a. ouderen. In en om de woning is volop groen, dit werkt verkoelend en zicht hierop werkt gezondheidsbevorderend. Ook is er voldoende aandacht voor geluid en trillingen, die een potentieel groot effect kunnen hebben op de beleving en gezondheid van de toekomstige bewoners.

Gezonde buurt voor jong en oud

Visiekaart

Legenda

- Bosgebied
- Agrarisch gebied
- Recreatief groen
- Groen-blauwe corridor
- Natuurnetwerk Nederland (NNN)
- Zoekgebied voor natuurverbetering
- Groene contour
- Natuurverbinding
- Faunapassage
- Historische bebouwing
- Uitzichtpunt langs Stichtse Lustwarande
- Zichtveld gedefinieerd door de boomlijnen
- Odijkerweg als cultuurhistorische structuur
- Spoor
- Treinstation
- Spoorkruising
- Auto
- Fiets ringweg
- Fiets
- Wandelroute
- Ontwikkелgebied(wonen)
- Ontwikkелgebied (zoekgebied vermengen wonen, werken en parkeren)
- Kleinschalige ontwikkeling
- Potentieel ontwikkelingsgebied (het tuincentrum kan blijven of deel worden van de gebiedsontwikkeling)
- Structuurlijn volgens de landbouwstructuur
- Groene rand rond het ontwikkelingsgebied
- Zoekgebied groen plein
- Zoekgebied sport en maatschappelijke voorzieningen
- Hockeyveld
- Plangebied

Overgangslandschap op de flank

HOOFDKEUZES

Voor het thema *Overgangslandschap op de flank* zijn drie hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toelicht.

1. Ruimte voor kwalitatieve natuur: Het definiëren van duidelijke zones voor natuur, recreatie en stedelijk leven

In deze visie ontwikkelt de nieuwe kern zich volgens een 'ui-structuur', met een buitenste schil voor intensieve natuurverbetering, een recreatieve schil daarbinnen en een bebouwde kern rond het station. Menselijke activiteit wordt compact geclusterd zodat de natuur kan bloeien.

Maximaliseren van ecologische gebieden

Het noord-westelijke gebied (zone waar de donkergroene pijl overheen staat) wordt ontwikkeld tot een intensieve natuurzone. Hierin komen de landbouwvelden en bosgebieden, gedeeltelijk aangeduid als *Groene Contour* (te realiseren natuurgebied, aangeduid door Provincie Utrecht), samen. Deze zone vormt een essentiële corridor tussen de Kromme Rijn en de Utrechtse Heuvelrug, waar grote dieren zich vrij kunnen bewegen, zonder bebouwde gebieden te doorkruisen.

De natuurwaarden in het Kromme-Rijngebied zijn erbij gebaat dat grote delen van het landschap niet toegankelijk zijn voor mens en huisdier. Dat vraagt om een fysieke afscheiding zoals een haag of watergang.

Recreatie als buffer tussen stad en natuur

We creëren een recreatiegebied voor de nieuwe gebruikers van de gebiedsontwikkeling, zodat de druk op de omliggende natuurgebieden verminderd kan worden. Dit recreatiegebied ligt aan de westkant van het nieuwe woon-werkgebied en omvat mede de sportvelden. Mogelijk kunnen ook de volkstuinten een rol spelen in dit gebied en aanvullend wordt het gebied uitgebreid op de gronden van de voormalige renbaan. Dit recreatief ingestoken uitloophet van het woon-werkgebied vormt een buffer tussen het woongebied en het nieuw te ontwikkelen natuurgebied ten westen van deze zone. Dit natuurgebied vormt de ecologische verbinding tussen de natuurgebieden op de heuvelrug ten noorden van het plangebied en het Krommerijngebied

ten zuiden en westen van het plangebied. Het landgoed de Reehorst vormt aan de oostkant een ecologische verbindingzone van noord naar zuid en in het gebied tussen de Reehorst en de A12 kan gezocht worden naar versterking van natuurwaarden in combinatie met recreatie zodat de recreatiedruk op de Reehorst meer verspreid kan worden.

De recreatieve gebieden ten noorden en zuiden van de gebiedsontwikkeling hebben een hoge natuurwaarde voor kleinere zoogdiersoorten, zoals aangeduid in de *quicksan Flora en Fauna* (2024). Het noordelijke gebied is goed met elkaar verbonden en met de kern van bebouwing rond het station, waardoor ze als logisch uitloophet voor de bewoners en gebruikers van de nieuwe gebiedsontwikkeling fungeren om een korte of langere rondwandeling te maken. In deze recreatieve gebieden is de toevoeging van kleinschalige voorzieningen voor sport, recreatie en educatie denkbaar.

Een geconcentreerde bebouwde kern

De bebouwde kern ligt grotendeels binnen de bestaande provinciale bebouwingscontour (voorheen: *Rode Contour*). In beginsel gaat de visie uit van een vergroting van het stedelijk gebied aan de zuidwest zijde. De huidige houtsingel ten zuiden van tuincentrum Abbing vormt dan de logische zuidelijke begrenzing van het ontwikkelgebied. Hier komt ruimte voor een nieuw, zorgvuldig ontworpen gebied met woningen, kantoren en voorzieningen. Een voorbeeld hiervan is het ontwerpen van groene straten en binnenterreinen op basis van het ontginningspatroon van het omliggende landschap. Deze integratie van natuur in het hart van het stedelijke leven streeft naar een balans waarin de gebouwde omgeving en de natuurlijke wereld elkaar aanvullen en versterken. Voor de inrichting van de groene woonstraten zou gezien de ligging aansluiting gezocht kunnen worden bij het landschapstype van het Kromme Rijngebied. Meer gedetailleerde principes voor de bebouwde kern worden in de volgende hoofdstukken uitgewerkt.



Conceptuele kaart van de zonering in de visie

Overgangslandschap op de flank

HOOFDKEUZES

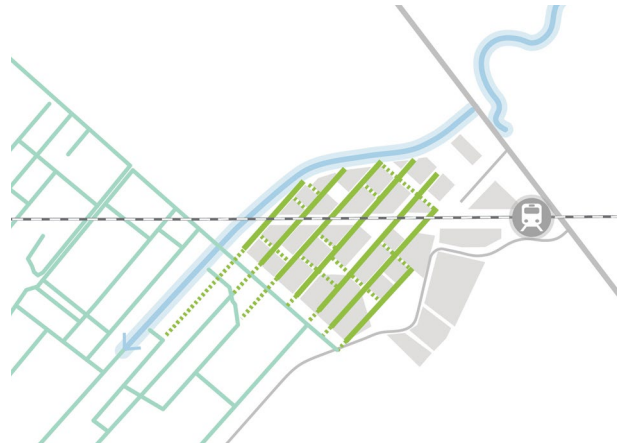


2. Rijnwijkse Wetering als blauwe drager

De Rijnwijkse Wetering is het hart van het natte ecologische netwerk. Historisch gezien is dit netwerk afhankelijk van voedselarm grondwater uit de Heuvelrug, dat hersteld kan worden door het verminderen van grondwateronttrekkingen door bedrijven in de omgeving van het plangebied, zoals aanbevolen in de *Blauwe Agenda*. Het is belangrijk om geen extern water toe te voegen vanuit de Kromme Rijn of Gooijer Wetering, omdat dit hoge fosfaatkennissen meebrengt die de lokale flora en fauna verstoren. De Rijnwijkse Wetering vormt een ecologische verbinding tussen het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug. Daarnaast fungeert het als begrenzing van het nieuwe stedelijk gebied. Het zichtbaar maken van de Wetering versterkt de culturele en historische beleving van het gebied.

Aandachtspunten bij het creëren van de corridor:

- Waterpeilregulatie is cruciaal. Een stuw in de Rijnwijkse Wetering kan helpen mits geschikt voor doelsoorten.
- Een nieuwe fauna verbinding onder de weg door.
- Minimaal de noordelijke waterkant van de Rijnwijkse Wetering moet als een ecologische oever worden ontworpen.
- Koester de intrinsieke kwaliteit en onderlinge samenhang van de grote cultuurlandschappen in de omgeving. De Rijnwijkse Wetering speelt als ecologische verbinder een belangrijke rol, zorg dat hij aan twee kanten in het groen komt te liggen.



3. Ontginningsrichting doorzetten in de bebouwde kern

Er wordt voor het stratenpatroon voortgeborduurd op de onderliggende ontginningsstructuur van het omliggende landschap. Deze verkavelingsrichting, haaks op de helling van de Utrechtse Heuvelrug is gebaseerd op de waterhuishouding van het gebied. In het huidige stationsgebied is de verkavelingsrichting diffuus. Door de richting van het Kromme Rijngebied terug te brengen, sluit het gebied weer aan op het landschap en het onderliggende watersysteem. De praktische invulling hiervan moeten we nog onderzoeken.

Referentiebeelden ►

1. De Turfweide, Veenendaal
2. Blikkenburgervaat, Zeist
3. Foto door Marian Baars op NOS.nl
4. Grand Voyeux Regional Nature Reserve, Agence Territoires
5. Jaktgatan and Lövängsgatan, Stockholm
6. Kerckebosch, Zeist



1. Natte natuur als recreatielandschap



2. Natte natuur als recreatielandschap



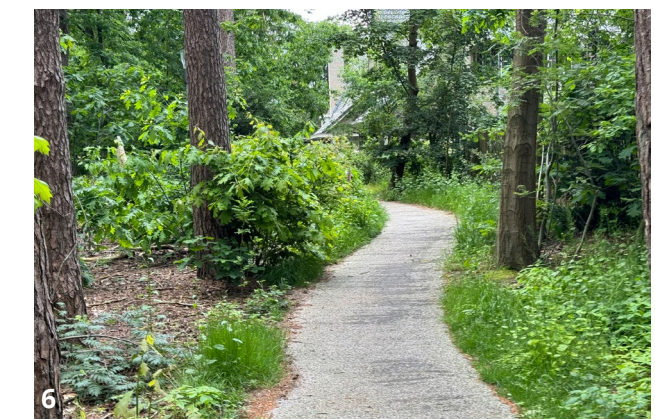
3. Recreatie verknoopt met de volkstuinen



4. Begaanbare natuur



5. Straat: fijnmazig natuurnetwerk



6. Recreatiezone aan de rand van bebouwd gebied

Overgangslandschap op de flank

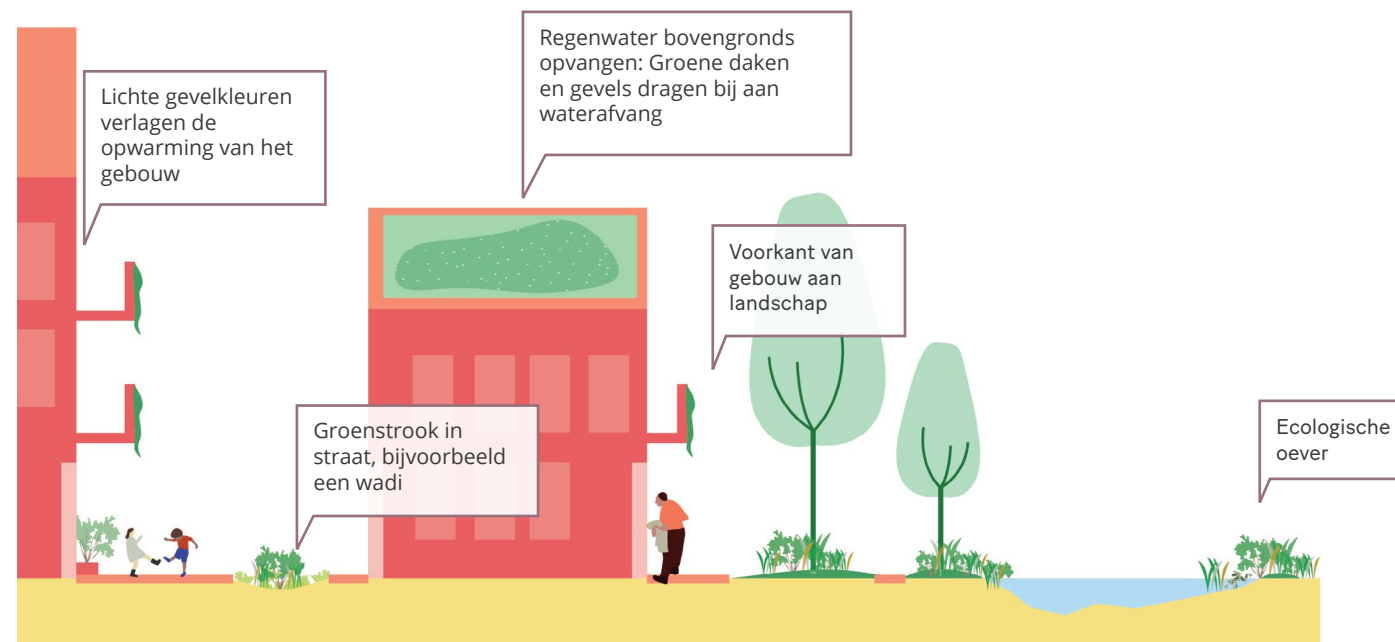
ONTWERPPRINCIPES

Om tot een concretere uitwerking van de hoofdkeuzes te komen is een aantal ontwerpprincipes uitgedacht die hiervoor als leidraad kunnen dienen. Voor het thema 'Overgangslandschap op de flank' geldt een tweeledige duiding: Enerzijds gaat het om het overgangslandschap tussen het Kromme Rijngebied naar de Utrechtse Heuvelrug, wat tot uitwerking dient te komen in het ontwerp van de natuur- en recreatiegebieden. Anderzijds gaat het om het ontwerp van de overgang van natuur naar bebouwd gebied en daarmee de natuurlijke inrichting van de openbare ruimte (woonstraten, pleintjes).

De overgang van landschap en ecologische zones (zoals de Rijnwijkse Wetering) naar bebouwd gebied is zacht. De bebouwing is lager dan in de rest van het gebied. Bebouwing is met de voorkant naar het landschap gericht voor een groene beleving maar heeft ook aandacht voor de afwerking gezien vanuit het omringende

landschap. De bebouwing schreeuwt niet, maar gaat op in de omgeving, wat kenmerkend is voor de bebouwing in de Stichtse Lustwarande. De woonstraten hebben voldoende ruimte voor groen, met natuurlijk waterbeheer, zoals wadi's, die ervoor zorgen dat het water zo veel mogelijk wordt vastgehouden en vertraagd wordt afgevoerd en er minder directe afvloeiing is van de stedelijke kern naar de omliggende natuur. De gebouwen zullen zo veel als mogelijk natuurinclusief en circulair ontworpen worden. Natuurinclusief houdt in dat voorzieningen voor diersoorten die in potentie een plek kunnen vinden in dit gebied worden meegenomen. Circulair houdt in dat het grootste deel van de materialen hergebruikt en/of herbruikbaar is.

De noordelijke oever van de Rijnwijkse Wetering (rechts in diagram) moet een lage, brede helling met ecologische vegetatie worden, wat gunstig is voor reptielen en amfibieën. De soortkeuze van oeverbeplanting en de wijze van onderhoud zijn belangrijk om stikstofoverlast door dode planten te voorkomen.



Referentiebeelden ►

1. Cultuurpark Westergasfabriek, Amsterdam
2. Takkenril, Kerckebosch
3. Ecologisch waardevolle stroom, Zutphen
4. Harkstraat, Amsterdam
5. Landgoed Vollenhove, de Bilt
6. Eendenkooi, Glimmen



1 Referentie voor een ecologische helling aan de noordkant van Rijnwijkse Wetering



2 Takkenril als natuurlijke begrenzing van de ontoegankelijke natuur



3 Referentie voor Rijnwijkse wetering met begroeiing langs oevers



4 Natuur in woonstraat profiel voor overtollig regenwater



5 Landgoed als recreatieve buffer tussen bebouwd gebied en natuurgebied



6 Recreative natuur in de recreatiezone, fietsen op onverharde paden, open natuur

Overgangslandschap op de flank

THEMAKAART

Voor het thema *Overgangslandschap op de flank* is deze themakaart gemaakt die de volgende hoofdkeuzes verbeeldt:

- 1. Versterking natuurwaarden: Van primair, niet betreedbare natuurgebieden en ecologische verbindingzones aan de randen van het gebied naar natuurwaarden als onderdeel van de inrichting van het stedelijk gebied.
- 2. Rijnwijkse Wetering als blauwe drager
- 3. Ontginningsrichting doorzetten in de bebouwde kern

Het gebied vormt een cruciaal knooppunt tussen de droge en natte landschappen. De visie zorgt voor voldoende goed beschermde natuur voor deze overgang met cruciale corridors en een goed ingebed groenblauw raamwerk.

Legenda

- Landschapstype*

 - Bosgebied (Utrechtse Heuvelrug)
 - Agrarisch gebied (Kromme Rijn)
 - Agrarisch - Bos overgangsgebied
 - Groen/blauwe corridor
 - Faunapassage
 - Natuurverbinding
- Natuurtype*

 - Natuurnetwerk Nederland (NNN)
 - Natuurwaarde verhogen
 - Groene contour
 - Ontoegankelijk natte natuur
 - Volkstuinen/collectieve tuinen
- Stedelijk groen*

 - Groene woonstraat
 - Groen plein



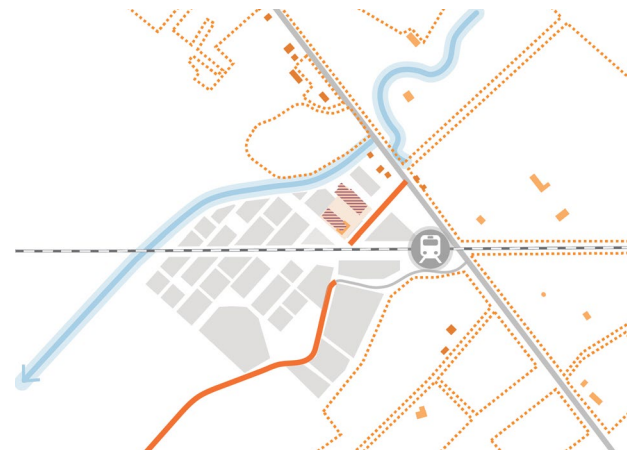
Sfeerbeeld Rijnwijkse Wetering



Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande

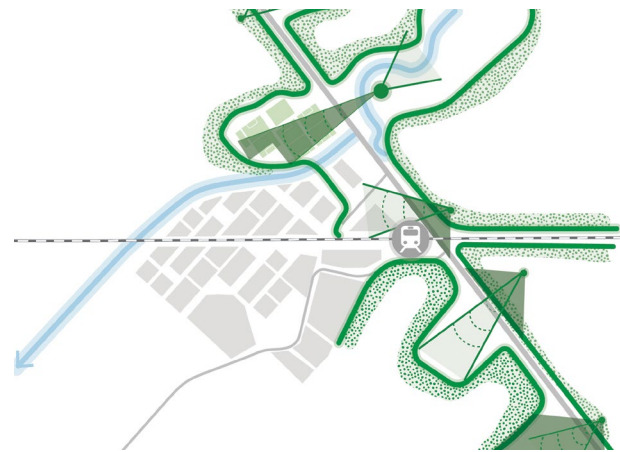
HOOFDKEUZES

Voor het thema *Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande* zijn vier hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toegelicht.



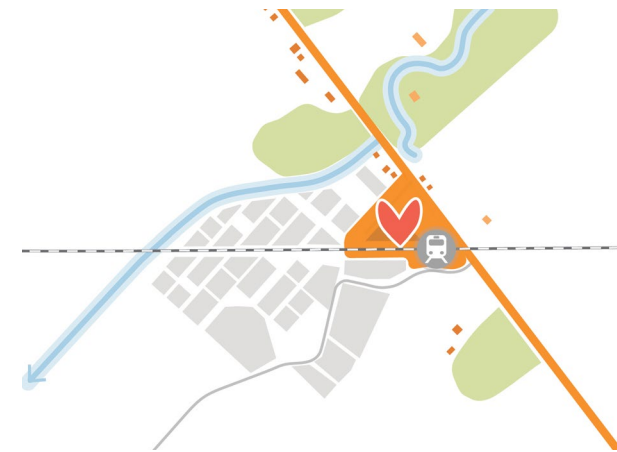
1. Cultuurhistorische waarden worden in ere gehouden en beter beleefbaar gemaakt

De monumentale gebouwen, terreinen en zichtvelden worden behouden. Alle rijks- en gemeentelijke monumenten zijn beschermd en we houden bij positionering en bouwhoogtes rekening met deze gebouwen en gebieden. De belangrijke zichtvelden en zichtlijnen van en naar de gebouwen worden gerespecteerd en waar mogelijk versterkt. De betekenis van de Zeister Machinefabriek voor het gebied wordt meer tastbaar gemaakt en er wordt onderzocht of hier meer openbaar programma kan worden gerealiseerd. De bestaande woningen naast de oude fabriek en het bebouwde lint van de Odiijkerweg, maar ook de (arbeiders-)woningen aan de zuidzijde, zijn van cultuurhistorische waarde. Uitgangspunt is dat gezocht wordt naar een zorgvuldige inpassing van deze elementen binnen de verdere ontwikkeling van het gebied.



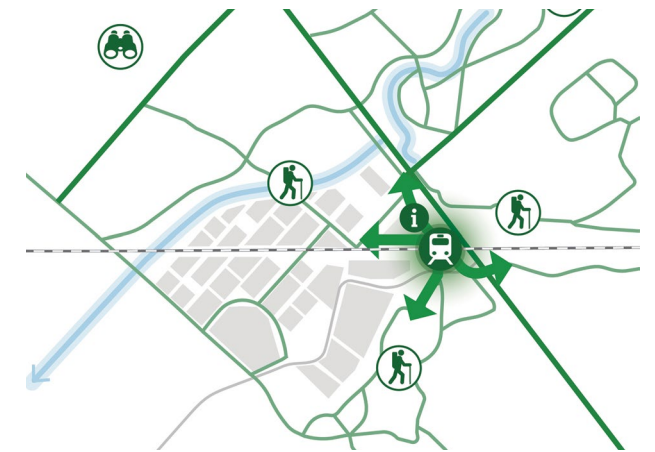
2. Versterken van de open zichtvelden in het gebied

In de ruimtelijke opzet van de Stichtse lustwarande speelt de afwisseling van 'open' en 'dichte gebieden' een beeldbepalende en structurerende rol. In die structuur vormen overtuinen en zichtvelden als relatief open ingerichte ruimtes een belangrijke rol. Behoud, herstel of versterking hiervan willen we daarom als uitgangspunt nemen bij de gebiedsontwikkeling. Dat betekent dat er bij de hockeyvelden gestreefd wordt naar herstel van de beleving van dit terrein als overtuin van landgoed de Breul en dat bij de inrichting van het stationsplein gezocht wordt naar versterking van de groene, landgoed-geïnspireerde beeldkwaliteit en inrichting. Bij de hockeyvelden wordt in dat kader nader onderzocht of het parkeren aan de straatzijde verplaatst kan worden zodat de beleving als 'open', groene overtuin-ruimte beter beleefbaar wordt.



3. Stationsplein als nieuwe 'parel' aan de Stichtse Lustwarande

Het stationsplein wordt de etalage van de nieuwe ontwikkeling naar de Stichtse Lustwarande. Het heeft een open, actieve, openbare uitstraling in een nadrukkelijk groene setting. Tegelijkertijd past het plein, samen met de ontwikkeling erachter, in de identiteit van de Stichtse Lustwarande. Het is een nieuwe 'open overtuin', waarin bebouwing mogelijk is, een bijzonder zicht als moderne parel aan de ketting van landgoederen. Daarmee wordt het station als landgoedstation zoals beschreven in de de Gebiedsvisie 2014 versterkt.



4. Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist als groene poort voor bezoekers

Het station fungeert als een 'groene poort'. De nieuwe ontwikkelingen versterken deze functie, waardoor reizigers bij aankomst direct de groene omgeving ervaren en eenvoudig hun weg vinden vanaf het vernieuwde stationsplein naar diverse bestemmingen. Daarnaast is het recreatieve fiets- en wandelnetwerk optimaal verbonden met het erfgoed en de omliggende natuurgebieden. Het station biedt ruimte voor permanente en tijdelijke recreatieve voorzieningen (zoals informatiepunten).

Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande

ONTWERPPRINCIPES

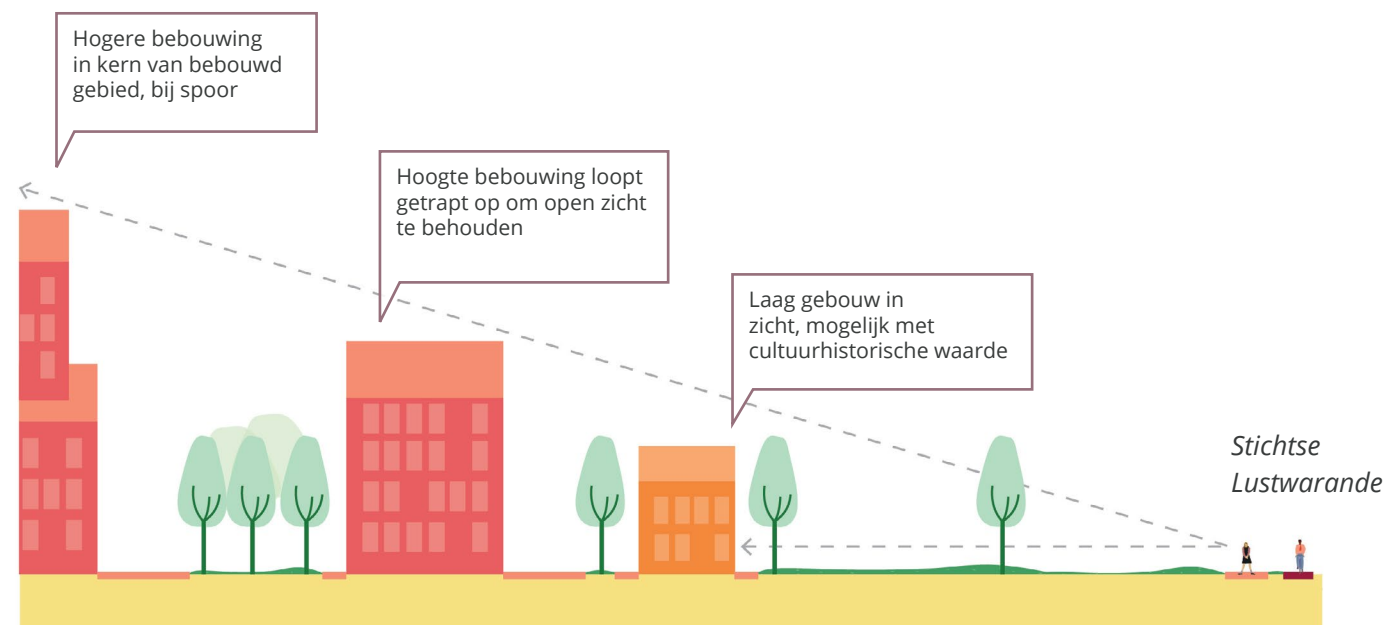
Om tot een concretere uitwerking van de hoofdkeuzes te komen is een aantal ontwerpprincipes uitgedacht die hiervoor als leidraad kunnen dienen.

In de gedachte van de Stichtse Lustwarande worden de bouwvolumes zorgvuldig gespositioneerd. Hierin houdt men de zichtlijnen en de beleving en beeldkwaliteit van omringende omgeving en de landgoederen en buitenplaatsen in gedachten. Vanaf de Driebergseweg/ Hoofdstraat of de landgoederen gezien mogen er geen gebouwen boven de boomhoogte uitsteken.

Eventuele hoogteaccenten komen meer centraal in het plangebied, bijvoorbeeld langs het spoor, dit zal nog verder worden onderzocht. Met hoogteaccenten wordt bebouwing van maximaal 13 lagen bedoeld. Deze accenten dragen bij aan het haalbaar maken van het plan en staan met

deze hoogte in een goede verhouding tot de overige bouwblokken (wat betreft bezonning en zichtlijnen vanuit de omgeving). De bouwhoogte neemt richting de randen van het woongebied af, waardoor de hogere bebouwing van buitenaf gezien wegvalt.

De overtuinen, open zichten, van de Stichtse Lustwarande worden in kwaliteit verbeterd. We zetten in op behoud van wat er is en waar mogelijk versterken we de beleving van de open (overtuin-)gebieden en zichtvelden. Dit wordt gedaan door versterking van het inkaderend groen (bijvoorbeeld de bomenrijen rondom het hertenkamp en het spoor) en waar mogelijk weghalen van parkeerplaatsen die in het zicht liggen. De ambitie is om dit zo vroeg mogelijk in het proces te realiseren, zodat het groen al voldoende ontwikkeld is wanneer er gebouwd gaat worden.



De bomenrijen omkaderen de zichtlijnen loodrecht op de Driebergseweg



Bomen en bosschages omkaderen de open zichtvelden van de Stichtse Lustwarande



Open plein met kwalitatief groen als mogelijke nieuwe 'voortuin' aan de Stichtse Lustwarande



Bronnen ►

1. Google Streetview, Driebergseweg Zeist
2. <https://www.utrechtsebuitenplaatsen.nl>
3. Referentie: Stationsplein, Apeldoorn

Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande

THEMAKAART

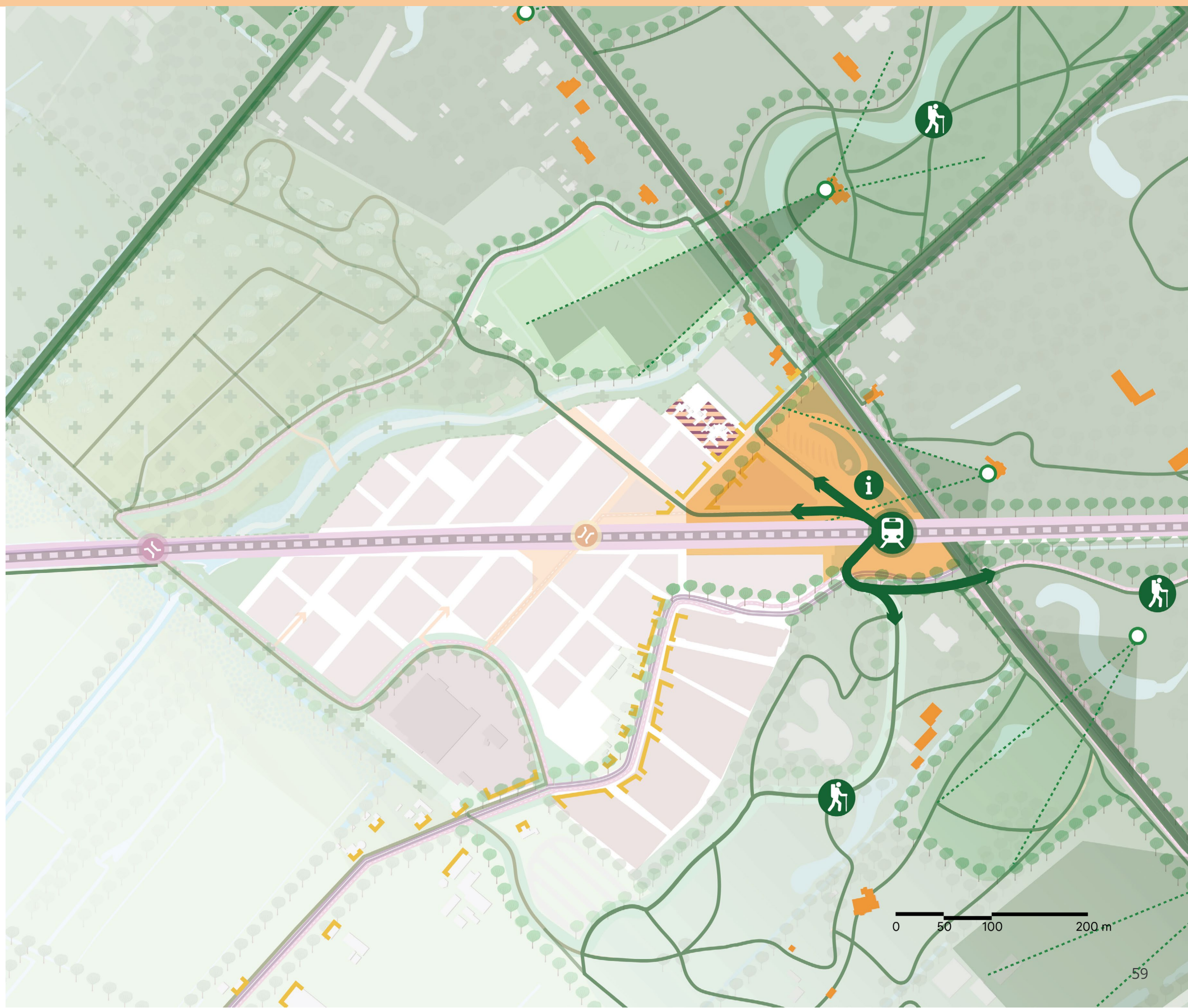
Voor het thema *Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande* is deze themakaart gemaakt die de volgende hoofdkeuzes verbeeldt:

1. Cultuurhistorische waarden worden in ere gehouden en beter beleefbaar gemaakt
2. Versterken van de open zichtvelden in het gebied
3. Stationsplein als nieuwe 'parel' van de Stichtse Lustwarande
4. Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist als groene poort voor bezoekers

Hiermee krijgt de historische Stichtse Lustwarande een prominente plek in de visie. Het behoud en herstel van de karakteristieke elementen van deze cultuurhistorische as, gecombineerd met nieuwe ontwikkelingen, zorgt voor een harmonieuze balans tussen erfgoed en moderne woon- en werkvoorzieningen.

Legenda

- Uitzichtpunt langs Stichtse Lustwarande
- Zichtvelden langs Stichtse Lustwarande
- Structuurlijn van Stichtse Lustwarande
- Stationsgebied als de 'groene poort'
- Wandelroute
- Stationsplein als nieuwe actieve 'parel'
- Bestaande open velden als de zichtvelden
- Behouden cultuurhistorisch waardevol gebouw langs Stichtse Lustwarande
- Cultuurhistorisch waardevol gebouw met potentie in het gebied
- Odijkerweg als cultuurhistorische structuur



Compacte kern

HOOFDKEUZES

Voor het thema *Compacte kern* zijn vier hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toegelicht.



1. Gebiedsontwikkeling met openbaar vervoer als aanjager

Het stationsgebied wordt getransformeerd naar een woon werkgebied met bijpassende maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De woningen hebben diverse groottes, hoogtes en plattegronden, passend bij de lokale en regionale groep aan woningzoekenden die die gebaat zijn bij de nabijheid van een treinstation.

Het toevoegen van een groot woon-werk programma vraagt om een nieuwe kern met daarin een combinatie van een aantrekkelijk stationsgebied met goede verblijfsruimte en een compacte woonkern met ruimte voor voorzieningen en ontmoeting. Rondom het station landt een mix van wonen, werken (kantoorprogramma) en bijpassende voorzieningen voor een gebiedsontwikkeling van deze maat, zoals een kleine supermarkt en een horecagelegenheid. De bestaande P+R voorziening ten zuiden van het spoor sluit hierop aan.

Het nieuwe werkprogramma omvat kantoorlocaties die voor optimale bereikbaarheid zo dicht mogelijk bij station worden gerealiseerd. Het gebied vormt een unieke kantoorlocatie

vanwege de OV-bereikbaarheid, waar veel vraag naar is. Het kantoorprogramma varieert van klein tot groot en bestaat uit innovatieve werkconcepten die gecombineerd met andere functies zoals horeca, vergader en ontmoetingsruimte zorgen voor een levendige en inspirerende omgeving. Ook is het mogelijk dat bedrijven vanuit de omgeving hierheen verplaatsen vanwege de goede bereikbaarheid, wat ruimte maakt voor nieuwe (woon) ontwikkelingen op die bestaande plekken.

De kern wordt in tweeën gedeeld door de spoorlijn. De huidige spoortunnel ligt excentrisch in het gebied en is ontoereikend om de kern als één geheel te laten functioneren. Centraal in het gebied dient daarom een extra voet- en/of fietstunnel gerealiseerd te worden. Alleen met de toevoeging van deze extra tunnel kan de kern als één geheel functioneren en ontstaat er een basis voor een goede gemeenschapszin. Naast de nieuwe en bestaande tunnel is het wenselijk dat er een derde spoorverbinding gerealiseerd wordt aan de westzijde van het gebied. Dit kan in de vorm van een voet- en/of fietsbrug.



2. Dichtheid binnen duidelijke grenzen

De compacte kern blijft binnen een scherp afgebakende zone. Hiermee worden de natuurgebieden eromheen maximaal beschermd. De kern omvat het bestaand bebouwd gebied, de Rijnwijckse Wetering, de Reehorst, de Dribergseweg-Hoofdstraat en het agrarische slagenlandschap vormen duidelijke grenzen tot waar de bebouwing kan gaan. Buiten deze grenzen bouwen we in principe niet. Plaatselijk is een enkele uitzondering mogelijk wanneer er een goed onderbouwde verantwoording is en dit samengaat met groen, recreatie of natuurmaatregelen.

Om het programma binnen deze grenzen te realiseren is de nieuwe bebouwing compact. De bouwhoogte loopt getrapt op vanaf het landschap richting het hart van het gebied tot een hoogte van 4 tot 6 verdiepingen. Dit komt overeen met de maximale boomhoogte. Daarmee kan de bebouwing visueel wegvallen ten opzichte van de bos- en boomrijke omgeving. Hoogteaccenten (9-13 verdiepingen) zijn mogelijk waar de impact op de beeldkwaliteit en beleving van de waardevolle omgeving minimaal is, bijvoorbeeld in het centrum van de kern, en waar dit vanuit programma noodzakelijk is. Daarbij worden de hoogteaccenten zo geplaatst

dat zij belangrijke plekken in het gebied (zoals maatschappelijke voorzieningen) op een passende wijze benadrukken.

Het programmatische centrum van de ontwikkeling ligt bij het station. De hoogste dichtheid bevindt zich langs het spoor, waar het vanuit het omringend landschap het minst opvalt. De gebouwen kunnen tevens dienen als geluidsscherm voor het gebied en omgeving.

De bestaande gebouwen dragen bij aan de identiteit van het gebied. De historische arbeiderswoningen nabij de voormalige machinefabriek, de lintbebouwing langs de Odijkerweg en aanwezige monumenten worden zoveel mogelijk zorgvuldig ingepast. Andere gebouwen, zoals het station, de P+R en Triodosbank, vertegenwoordigen een moderne tijdslaag waarbij hedendaagse gedachten over circulariteit en duurzaamheid tot uitdrukking komen in de materialisatie en vormgeving van de gebouwen. Deze lijn kan worden doorgetrokken in de nieuwe ontwikkelingen. Een kader voor beeldkwaliteit is één van de uitwerkingsopgaves is, na afronding van de visie.

Compacte kern

HOOFDKEUZES

Voor het thema *Compacte kern* zijn vier hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toelicht.



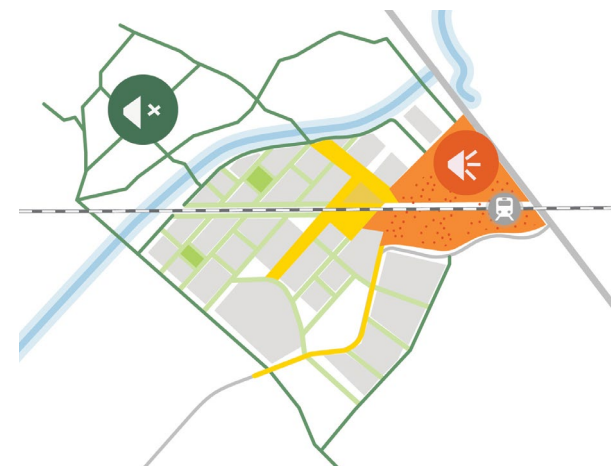
3. Nabijheid van basisvoorzieningen

De aantrekkingskracht van het woongebied zit hem in de goede bereikbaarheid en de groene omgeving. De woonkern zal niet alle functies hebben van een volwaardige kern (denk aan: variëteit in commerciële functies, cultuurprogramma, bijeenkomstfuncties). De bewoners zullen hiervoor gebruik maken van de bestaande functies in Driebergen, Zeist, Odijk en Utrecht, allemaal binnen een kwartier te bereiken met de fiets of het openbaar vervoer. De inrichting van het nieuwe woongebied zal dan ook gericht zijn op het ontmoedigen van autogebruik, gezien de uitstekende OV-bereikbaarheid.

Het werk- en voorzieningenprogramma is dynamisch en groeit mee met de ontwikkeling.

De visie laat ruimte voor een mogelijke toevoeging van maatschappelijke voorzieningen zoals een zorglocatie of een basisschool. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar de behoefte en het ruimtebeslag van maatschappelijke voorzieningen passend bij de doelgroepen waar op gefocust wordt.

De bestaande sportfunctie in het gebied wordt gezien als een belangrijke kwaliteit voor de nieuwe gezonde ontwikkeling. Hockeyclub Phoenix wordt ingepast op een manier dat er ruimte ontstaat voor een verbreding van het sportaanbod. Ook over het precieze sportprogramma is nog nader onderzoek en afstemming nodig.



4. Van dynamisch stationsgebied tot kalm woon-werkgebied

Uitgaande van ongeveer 2000 woningen met aanvullend werkprogramma en voorzieningen, heeft het gebied een stedelijk, maar geen hoogstedelijk karakter. Rond het station komt een woon-werkgebied, met daaromheen een rustiger woongebied.

De entree is het stationsplein, dé ontmoetingsplek van de kern met groen. Hier komen reizigers, recreanten en bewoners samen voor horeca en een snelle boodschap. Vanaf het station en de Stichtse Lustwarande biedt het plein een relatief open, uitnodigend zicht verder het gebied in.

Rond het plein en langs het spoor worden wonen, werken en voorzieningen gecombineerd. Straten zijn geschikt voor verblijf en verplaatsing, en plinten krijgen diverse functies. Kantoorgebouwen die als geluidsscherm kunnen dienen komen langs het spoor. Andere

oplossingen voor de geluidshinder van het spoor zijn: woningen verder van het spoor af bouwen, geluidswerende gevels of het beperken van verharde oppervlakten en het realiseren van veel opgaand groen. Dit is een belangrijke ontwerpogave waar nadere studie voor nodig is, op een ander schaalniveau dan de visie en in overleg met de diverse grondeigenaren en stakeholders.

De woonkern biedt een mix van verschillende typen appartementen en een aantal stadswoningen. In beginsel wordt primair gezocht naar woningtypologieën met weinig eigen priveruimte, zodat meer ruimte overblijft voor grotere (openbare of collectieve) buitenruimte. Groene straten en buurtpleintjes met maatschappelijke voorzieningen zorgen voor afwisseling. Zo ontstaat een divers aanbod van compacte woningen voor starters, kleine huishoudens en senioren.

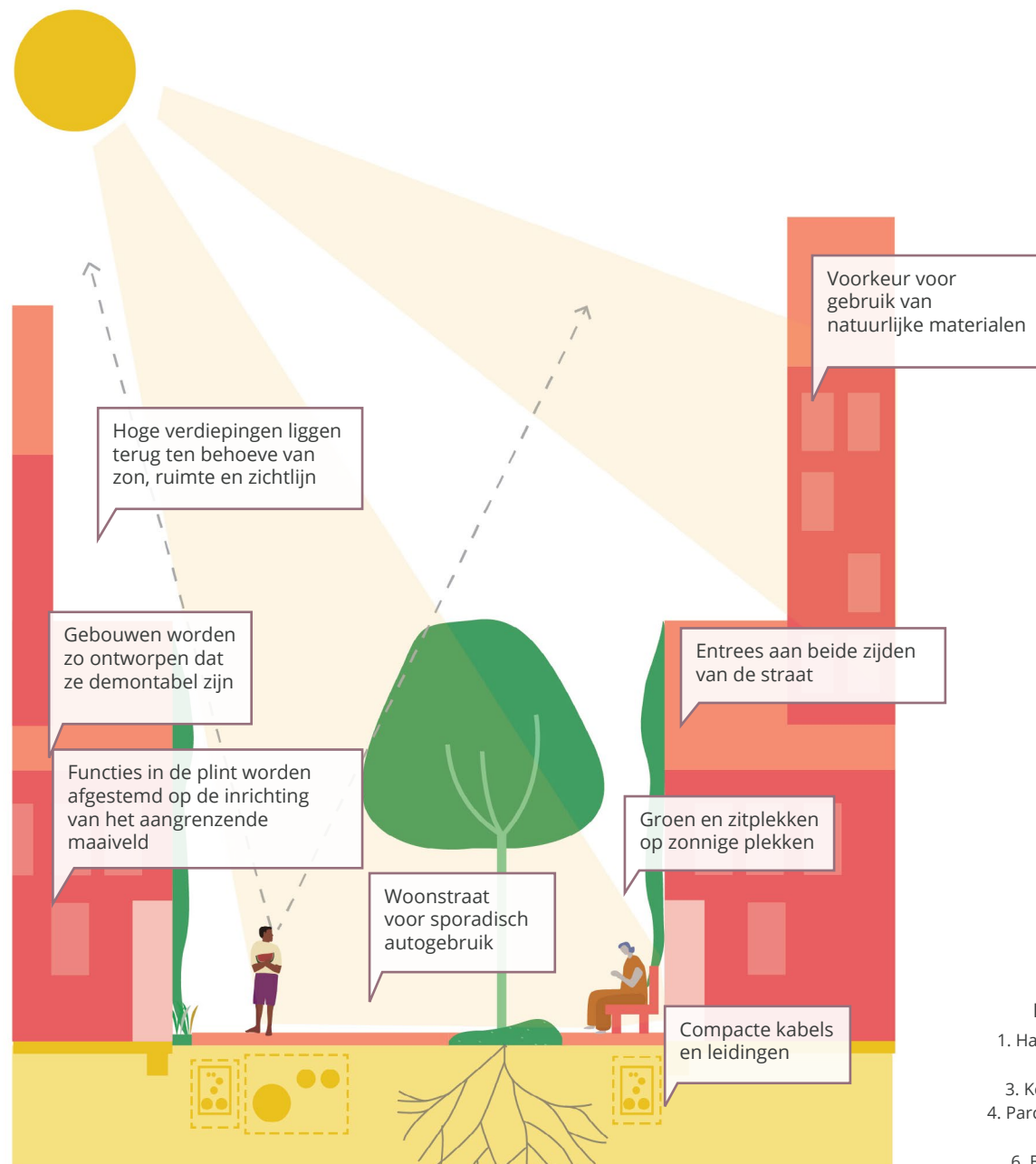
Compacte kern

ONTWERPPRINCIPES

Onderstaande ontwerpprincipes geven een eerste aanzet voor een concrete uitwerking van de hoofdkeuzes van een compacte kern.

In de woonstraat worden hogere verdiepingen teruggelegd in het blok. Hierdoor zijn slechts de eerste lagen zichtbaar vanaf de straat. Dit geeft een ruimtelijker gevoel in het woongebied. Het zorgt bovendien voor een verfijning van schaal, er valt meer zon op een deel van de straat en het voorkomt windhinder in de openbare ruimte.

In de straat wordt (half)verharding, en geen asfalt, toegepast. Compacte ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) zorgt dat er ruimte is voor wortels en infiltratie. Passieve maatregelen als brede boomkronen, groene gebouwbedekking, overstekken en slim kleurgebruik worden toegepast tegen het hitte-eiland-effect. De woonstraat is voetgangersgebied, maar toegankelijk voor fietsers, verhuisbusjes, mindervaliden en hulpdiensten.

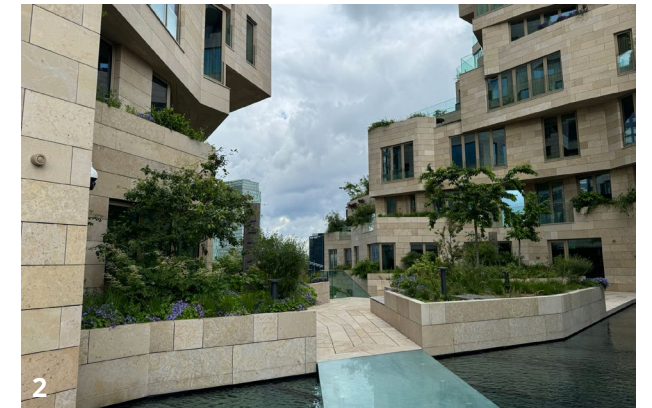


Referentiebeelden ►

1. Havenkwartier, Deventer
2. Valley, Amsterdam
3. Kopskwartier, Nijmegen
4. Parc des Cormailles, Parijs
5. Little C, Rotterdam
6. Binnenstad, Den Bosch



1 Hoogteverschillen in het blok voor menselijke maat/kleinstedelijk gevoel



2 Diepteverschillen in het blok voor minder zichtbare hoogte van de straat en optimaal gebruik van de zon



3 Overgang van de stedelijke kern naar het groen



4 Gebouw gemaakt uit natuurlijke en demontabele elementen



5 Woonstraat in de compacte buurt: stadswoningen aan een smalle straat, incidenteel toegankelijk voor auto/busje

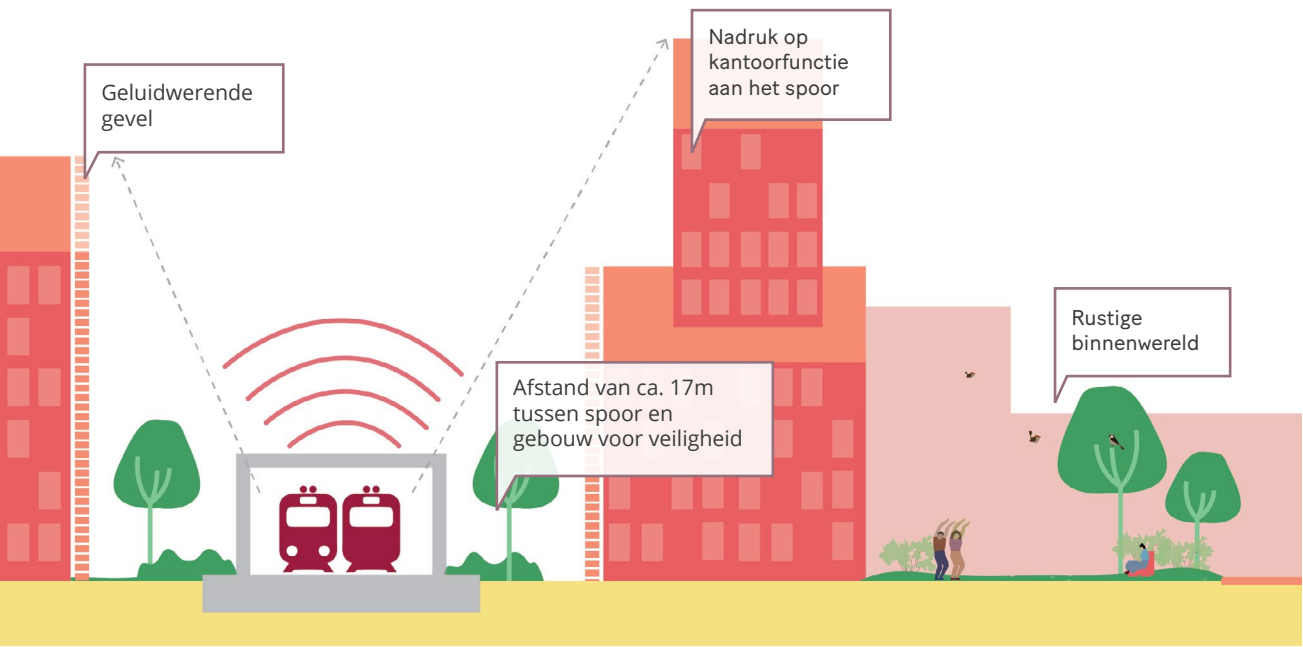


6 Groen buurtpleintje, compacte open ruimte aan de straat

Compacte kern

ONTWERPPRINCIPES

De bebouwing loopt in hoogte op tot aan het spoor. Deze bebouwing vormt de kern van het stedelijke gebied en is beperkt zichtbaar vanuit het omliggende landschap. Gebouwen blokkeren daarnaast het geluid voor het achterliggende gebied. Andere geluidswerende maatregelen zijn ook mogelijk. Dit dient nader uitgewerkt te worden in een volgende fase.

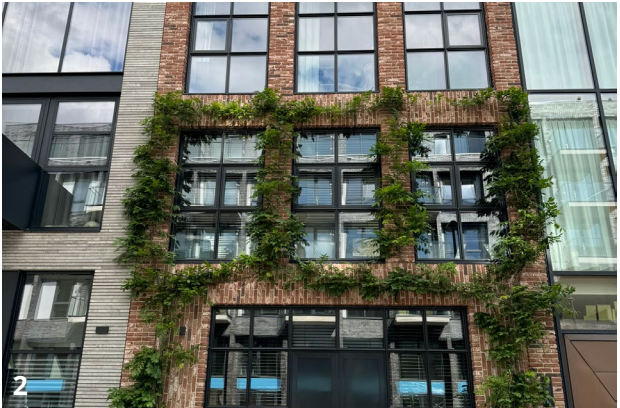


Referentiebeelden ►

- 1. Train Control Centre, Utrecht
- 2. Centrumeiland, Amsterdam
- 3. The Hudsons, Rotterdam
- 4. SUND park, Kopenhagen
- 5. Residentie Refuga, Hasselt
- 6. Hof van Cartesius, Utrecht



Kantoorgebouw aan het spoor



Verticaal groen aan de gevel



Woonstraat die uitloopt in groen gebied, doorzicht naar het groen



Getrapt plein overbruggt hoogteverschil op een speelse, groene manier. Zitplekken in de zon.



Hoogteaccenten in verhouding tot omgeving



Gebouw gemaakt van hergebruikte materialen

Compacte kern

THEMAKAART

Voor het thema *Compacte kern* is deze themakaart gemaakt die de volgende hoofdkeuzes verbeeldt:

1. Gebiedsontwikkeling met openbaar vervoer als aanjager
2. Dichtheid binnen duidelijke grenzen
3. Nabijheid van basisvoorzieningen
4. Van dynamisch stationsgebied tot kalm woon-werkgebied

De compacte ontwikkeling van het stationsgebied zorgt ervoor dat de beschikbare ruimte efficiënt wordt benut, met een hoge dichtheid aan woningen en voorzieningen. Dit betekent dat alles binnen handbereik is, wat bijdraagt aan de sociale cohesie en de leefkwaliteit van het gebied. En dit zorgt ervoor dat de noodzaak tot het gebruiken van auto's door bewoners zo minimaal mogelijk wordt. Op deze manier zorgen we ervoor dat de nieuwe bebouwing binnen of direct aansluitend op de huidige bebouwingsgrens blijft, waardoor er ruimte ontstaat voor het versterken van de natuur direct rondom het plangebied.

Legenda

- | | |
|--|--|
| | Ontwikkeling |
| | Ontwikkelgebied (wonen) |
| | Ontwikkelgebied (zoekgebied vermengen wonen, werken en parkeren) |
| | Kleinschalige ontwikkeling (wonen) |
| | Kleinschalige ontwikkeling (zoekgebied functiemix) |
| | Potentieel ontwikkelingsgebied (het tuincentrum kan blijven of deel worden van de gebiedsontwikkeling) |
| | Odijkweg als cultuurhistorische structuur |
| | Huidige rode contour |
| | Bebouwde kern |
| | Voorzieningen |
| | Horeca |
| | Koffiecorner |
| | Kleine supermarkt |
| | Huisarts/gezondheidsvoorzieningen |
| | Kinderdagverblijf |
| | Kleine winkels |





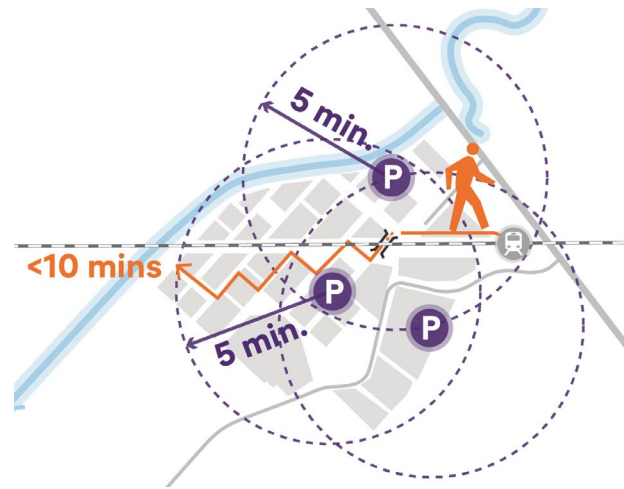
Driebergen-Zeist



Actieve mobiliteit voorop

HOOFDKEUZES

Voor het thema *Actieve mobiliteit voorop* zijn vier hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toelicht.



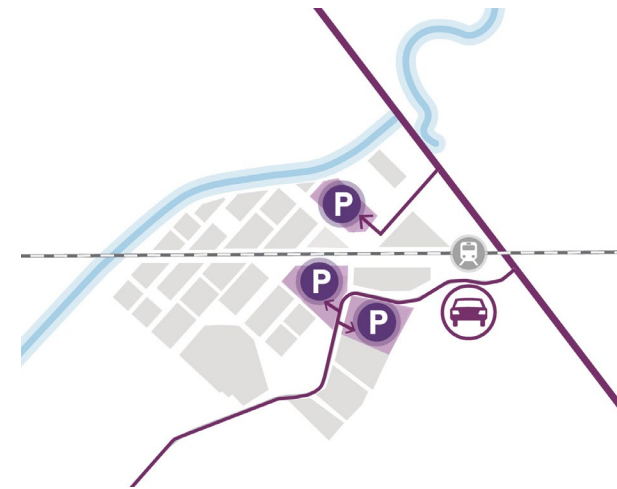
1. Je bent net zo snel bij de trein als bij de auto

In dit gebied stimuleren we duurzame mobiliteit. Autoparkeren krijgt een collectieve plek in een compact gebouw, waar ook deelauto's of andere vormen van mobiliteit een plek kunnen krijgen. Er wordt onderzocht of hiervoor een lage parkeernorm gehanteerd kan worden. Deze parkeerhubs worden strategisch geplaatst, zo dicht mogelijk bij de bestaande wegen in het gebied. Bewoners, werknemers en bezoekers lopen in 5-10 minuten naar een parkeergebouw of het station. Zo hebben bewoners goede toegang tot openbaar vervoer en hun voertuig zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid van de straten. Doordat er zo min mogelijk parkeerplaatsen op straat worden aangelegd ontstaat er ruimte voor groen en veilige speelplekken.



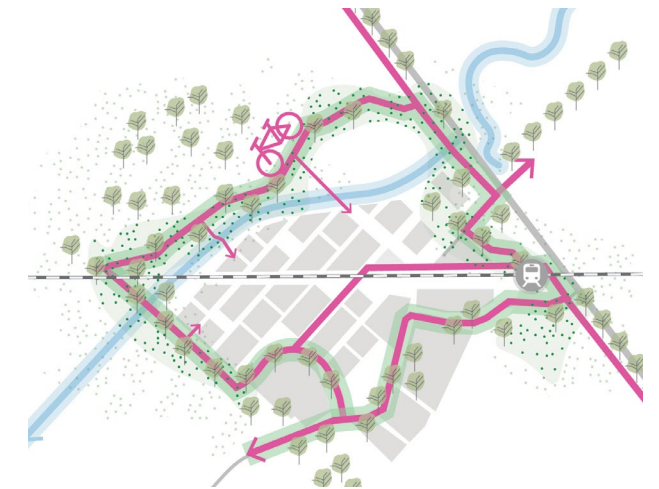
2. Je verplaatst je te voet of te fiets in het gebied

In dit gebied staan voetgangers en fietsers centraal. De inrichting van het gebied volgt het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service, Particuliere auto). Een nieuwe voetgangers- en fietsverbinding zorgt voor een veilige en efficiënte kruising van het spoor. Rondom het woongebied komt een recreatieve ring voor voetgangers en fietsers, die uitnodigt tot ontspanning en beweging in een groene omgeving. Hiervoor is een tweede voetgangers- en fietsverbinding nodig die het spoor kruist.



3. Autovrij woongebied

Het woongebied is autovrij, er parkeren en rijden geen auto's in de straten. Op die manier ontstaat er meer ruimte voor verblijven, een rustigere woonomgeving en meer ruimte voor groen. Hoewel auto's uit het straatbeeld verdwijnen, blijft het gebied toegankelijk voor hulpdiensten, afvalinzameling, mindervaliden en verhuishagens.



4. Verbeterde fietsverbindingen met de omgeving

Het woongebied wordt beter verbonden met de omgeving dankzij nieuwe en verbeterde fietsverbindingen. Er wordt onderzocht of richting Bunnik en USP een nieuw fietspad langs het spoor nodig is voor een snellere verbinding. Ook wordt onderzocht of richting Driebergen een nieuw fietspad nodig is, of dat de bestaande knoop Hoofdstraat-A12 kan worden verbeterd. Dit ten behoeve van een goede verbinding voor fietsers met de voorzieningen aan deze kant van Driebergen.

Actieve mobiliteit voorop

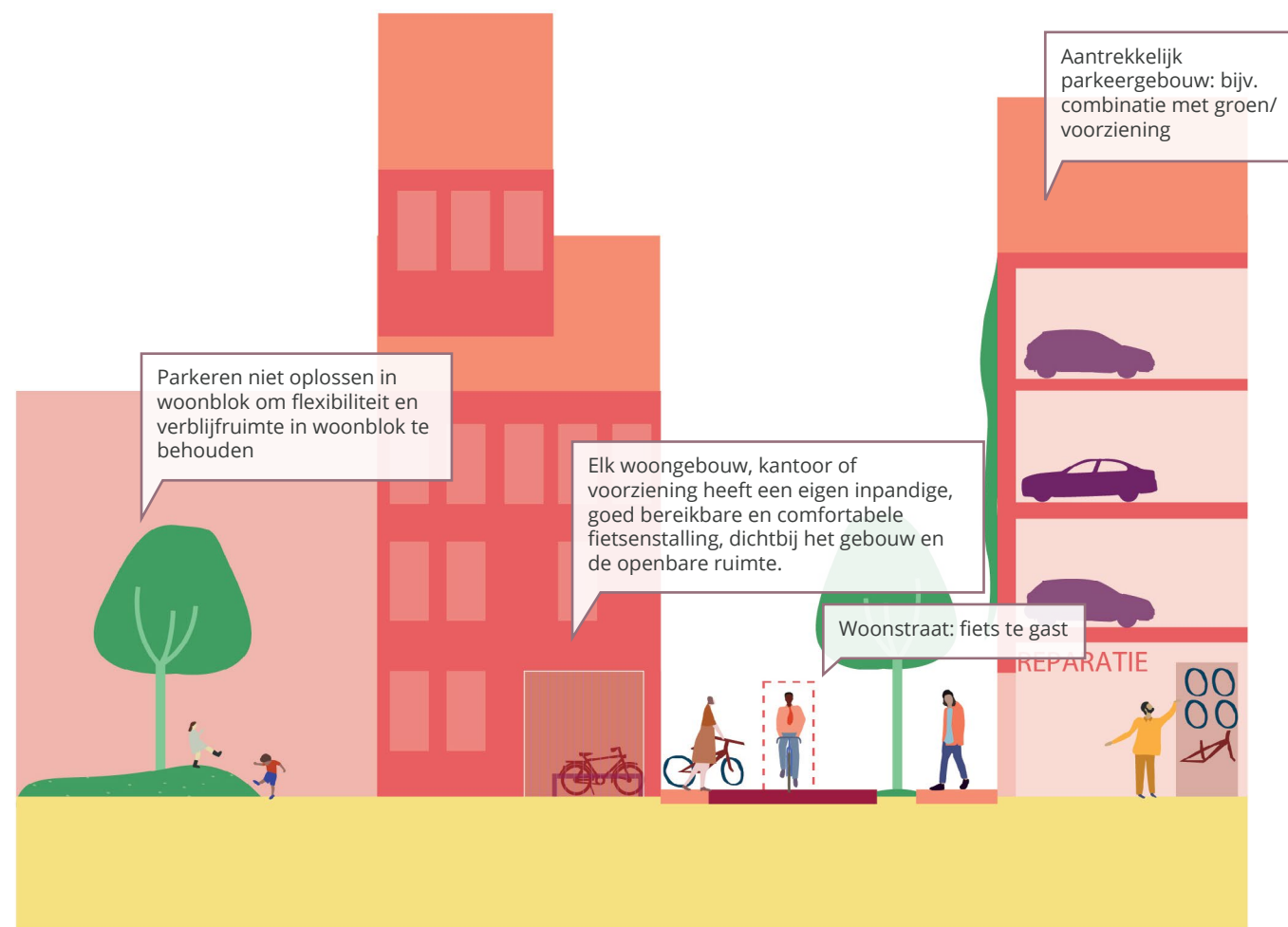
ONTWERPPRINCIPES

Om tot een concretere uitwerking van de hoofdkeuzes te komen is er een aantal ontwerpprincipes uitgedacht die hiervoor als leidraad kunnen dienen.

Het parkeren is niet direct bereikbaar vanuit het portiek. Iedereen (mensen die slecht ter been zijn uitgezonderd) die een gebouw verlaat, begint zijn reis als voetganger of fietser en draagt zo bij aan een levendige openbare ruimte. Het parkeren wordt geclusterd in een gebouw. Bij een lage parkeernorm zijn er 2 tot 4 parkeerhubs van ongeveer 4 verdiepingen nodig. Deze worden dichtbij de ontsluitingsroutes van het gebied

(Odijkerweg / Stationsstraat) gepositioneerd. Zo wordt de af te leggen afstand binnen het plangebied zo klein mogelijk gemaakt en kunnen de woonstraten autovrij blijven. De parkeergebouwen zijn compact en aantrekkelijk van de buitenkant.

Ieder woongebouw, kantoor of maatschappelijke voorziening, heeft een eigen, in pandige fietsparkeervoorziening. Deze fietsenstalling is comfortabel in gebruik en makkelijk te bereiken vanuit het gebouw en vanuit de openbare ruimte zodat de fiets altijd dichtbij staat.



Referentiebeelden ►

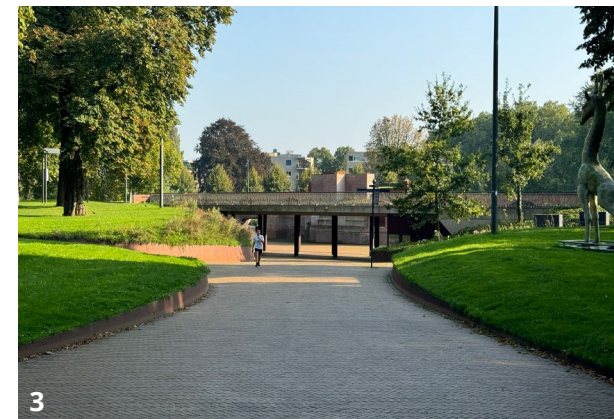
1. Hoge Noot Park Lingezegen, Nijmegen
2. P&R bij spoor, Zutphen
3. Spooronderdoorgang, Den Bosch
4. Wisselspoor parkeergebouw, Utrecht
5. Ginko Bouygues Immobilier, Bordeaux
6. Morspoort garage, Leiden



1 Iconische fiets- en voetgangersbrug



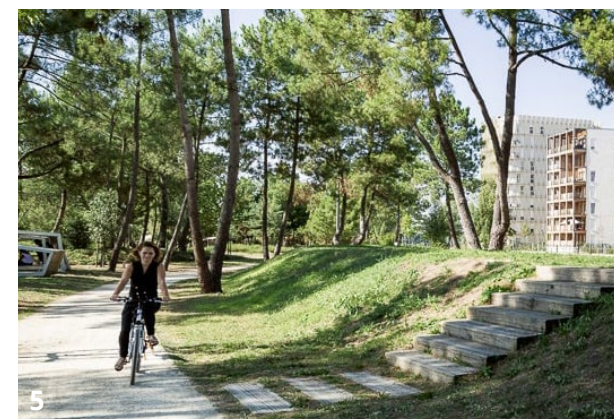
2 Parkeergebouw met openbare functies op de begane grond



3 Aangename spoorkruising voor voetgangers en fietsers



4 Parkeergebouwen verbergen zich achter de historische en kleinschalige gebouwen



5 Fietspad in groen rondom het bebouwde gebied



6 Compacte parkeerhub van 4 verdiepingen

Actieve mobiliteit voorop

THEMAKART

Voor het thema *Actieve mobiliteit voorop* is deze themakaart gemaakt die de volgende hoofdkeuzes verbeeldt:

1. Je bent net zo snel bij de trein als bij de auto
2. Je verplaatst je te voet of te fiets in het gebied
3. Autovrij woongebied
4. Verbeterde fietsverbindingen met de omgeving

Het gebied richt zich op optimaal gebruik van het intercystation, waarbij voetgangers en fietsers de hoogste prioriteit hebben gevolgd door openbaar vervoer, deelmobiliteit en daarna auto's. Er wordt een lage parkeernorm gehanteerd en een goed netwerk voor actieve mobiliteit toegepast.

Legenda

Verbonden netwerken

-  Fiets ringweg
-  Fietspad
-  Fietspad op plein
-  Fietsenstalling
-  Spoor kruising
(mogelijk een spoorbrug)
-  Spoor kruising
(mogelijk een spoortunnel)

Autonetwerk

-  Auto
-  Bestaande P+R
-  Zoekgebied parkeergebouwen
-  Zoekgebied parkeren
-  Inprikker parkeren

-  Spoor
 Treinstation



Gezonde buurt voor jong en oud

HOOFDKEUZES

Voor het thema *Gezonde buurt voor jong en oud* zijn drie hoofdkeuzes uitgewerkt die hier nader staan toegelicht.



1. Kwalitatieve openbare ruimte

De openbare ruimte en en collectieve binnenhoven zijn aan elkaar verbonden via groene woonstraten, ingericht voor voetgangers en fietsers. De openbare ruimte wordt zo groen mogelijk in samenhang met een gezonde ondergrond (bijvoorbeeld door het toepassen van clustering van ondergrondse infrastructuur, waardoor er meer ruimte is voor wortels en het kiezen voor een goede mix van vegetatie die de bodem vruchtbaar houdt). Woonstraten worden afgewisseld met kleine buurtpleinen waar ruimte voor spelen en ontmoeting is. Kleinschalige voedselproductie krijgt een plek in de directe omgeving van de woonomgeving, om gezonde voeding zichtbaar en toegankelijk te maken. Ook komen er speel- en sportplekken voor gebruikers van alle leeftijden. Goede, duurzame verlichting en open plinten op de publieke plekken zorgen een veilig gevoel. Belangrijk hierbij is een ontwerp van een overgangszone tussen privaat en openbaar en een zorgvuldige afstemming van gebruik, architectuur en openbare ruimte.

In het gebied zijn sommige plekken zeer open voor publiek (het stationsplein naast het station), en andere meer geborgen (buurtpleintjes en binnenhoven). Het stationsplein biedt een plek voor tijdelijke bezoekers van het gebied die

behoefte hebben aan een prettige zonnige maar ook voldoende schaduwrijke zitplaats voor een korte ontmoeting. De buurtpleintjes zijn van kleinere schaal en rustiger van aard, hierin is ruimte voor collectiviteit en initiatief. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van zelfbeheer in de binnenhoven en gezamenlijke buitenruimte, kleine bedrijfjes, een voedselbos of een buurthuis met verhuurbare ruimtes.

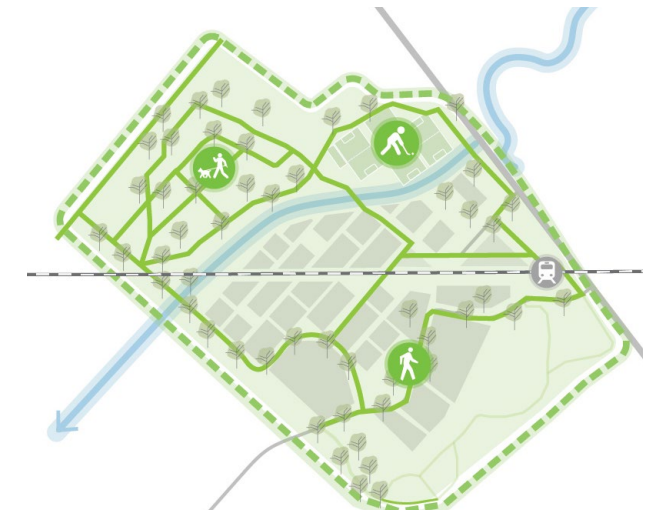
Een richtlijn voor de gebiedsontwikkeling is de 3-30-300 regel. Deze regel beschrijft dat iedereen 3 flinke bomen moet kunnen zien vanuit huis, dat 30% van de buurt in de schaduw van een boom valt en dat de afstand tot een park of groene openbare ruimte vanaf huis maximaal 300 meter is.

Om de kern te laten functioneren als een samenhangend openbaar gebied zijn de nieuwe tunnel (en brug) zrandvoorwaardelijk. Daarnaast moet in de gebieden dichtbij het spoor extra aandacht gaan naar het mitigeren van geluid en trillingen, die een potentieel groot effect kunnen hebben op de beleving en gezondheid van de toekomstige bewoners. De randvoorwaarden hiervoor worden in verdere planvorming concreet gemaakt.



2. Gemengde wijk

Het gebied en de kwaliteiten ervan (dichtbij een trein- en busstation, omgeven door groen, op fietsafstand van 3 kernen) leent zich voor bepaalde doelgroepen, zoals ouderen die dichtbij het station willen wonen, jonge starters uit de omgeving die hun eerste eigen woning zoeken, gezinnen die behoefte hebben aan nabijheid van OV en alleenstaanden die willen meebouwen aan een nieuwe woongemeenschap. Deze diversiteit aan doelgroepen wordt gefaciliteerd met woningen met uiteenlopende plattegronden. Binnen elk bouwblok wordt diversiteit nagestreefd, zowel in woningtypen als in prijscategorieën, variërend van sociale huur tot middeldure en vrije sector huur of koop. Deze mix zorgt voor een betaalbare en toegankelijke wijk waarin doelgroepen elkaar versterken. Er komen woonconcepten waar ouderen zelfstandig kunnen blijven wonen in de nabijheid van het station en zorgvoorzieningen. Gezinnen en jonge professionals kunnen profiteren van een sociale voorziening als een buurthuis. Vooral een goede mix van doelgroepen is relevant voor een sterke en duurzame gemeenschap. Enkel op starters en alleenstaanden inzetten betekent dat de doorstroming zó hoog is dat er geen samenhang zal ontstaan. Ouderen en gezinnen zorgen voor meer stabiliteit en betrokkenheid in de buurt. Deze aanpak stimuleert ook interactie tussen generaties en bevordert sociale cohesie.



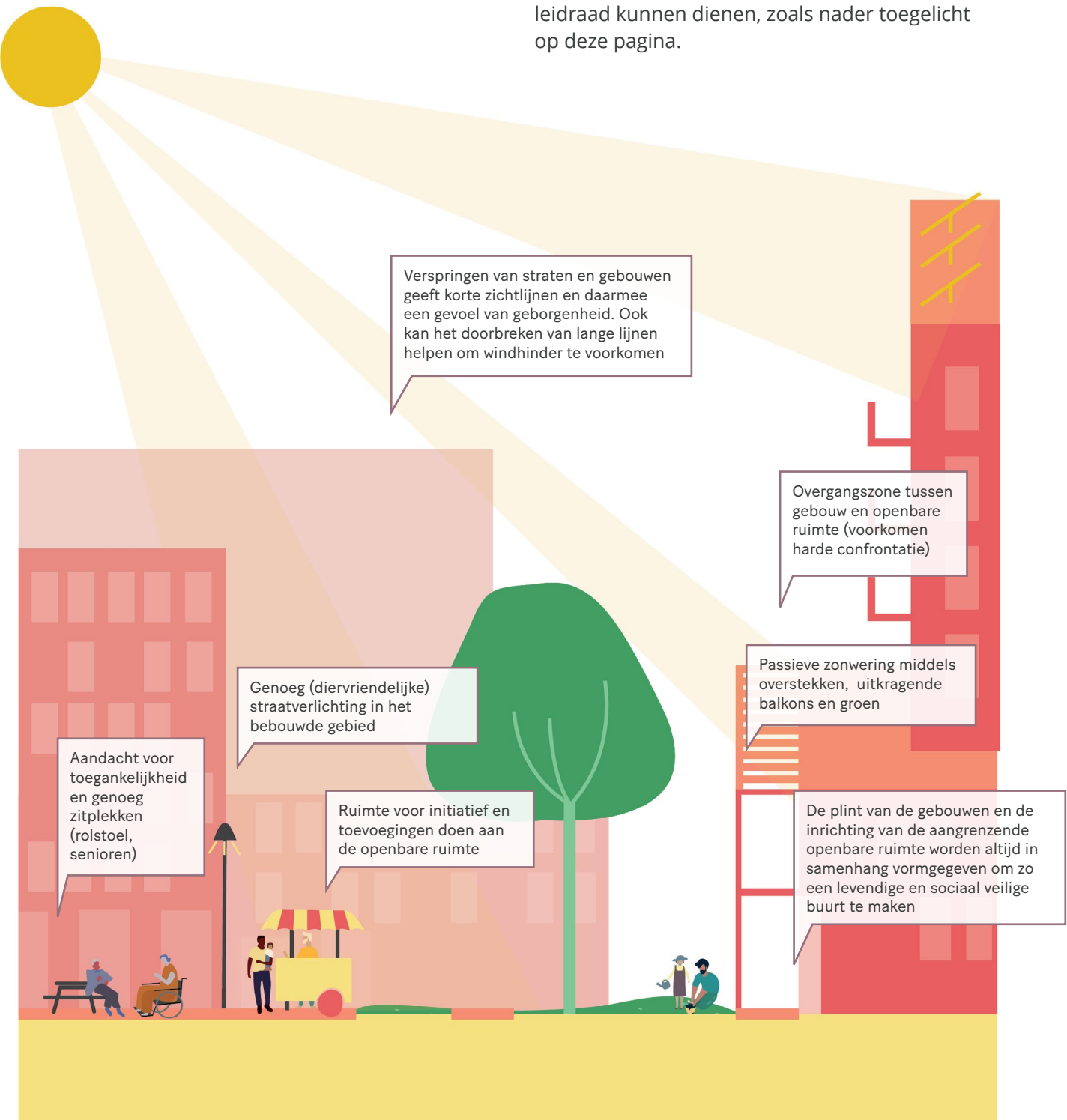
3. Prettig bewegen voor iedereen

Rondom het compacte woongebied komt een recreatief gebied (volgens het ui-model omschreven op p. 40). Een wandelpad brengt mensen naar het groen, ideaal voor een ommetje of hardlooprondje. In de openbare ruimte wordt ruimte gemaakt voor buitensport. Denk bijvoorbeeld aan fitnesstoestellen en hardlooproutes gekoppeld aan recreatie en horeca. De nieuwe kern zou een ideaal startpunt kunnen zijn voor (sportieve) fietstochten met faciliteiten zoals een horecavoorziening die zich richt op buitensporters. Buitensportaccommodaties worden multifunctioneel ingezet, zodat sportverenigingen, onderwijs en buurtbewoners er samen gebruik van kunnen maken. Hoewel de hockeyclub de enige sportvereniging in de directe omgeving is, blijkt er een groeiende behoefte aan klim- en bergsport. Ook dit geeft aanleiding voor het realiseren van extra sportfaciliteiten in de openbare ruimte, zoals een klimwand of boulderfaciliteit.

Gezonde buurt voor jong en oud

ONTWERPPRINCIPES

Om tot een concretere uitwerking van de hoofdkeuzes te komen is een aantal ontwerpprincipes uitgedacht die hiervoor als leidraad kunnen dienen, zoals nader toegelicht op deze pagina.



Referentiebeelden ►

1. Nieuw Leyden, Leiden
2. Floriade, Almere
3. Leidsche Rijn, Utrecht
4. Stora Sjofallet, Stockholm
5. Oostenburg, Amsterdam
6. Holzwohnbau, Wenen



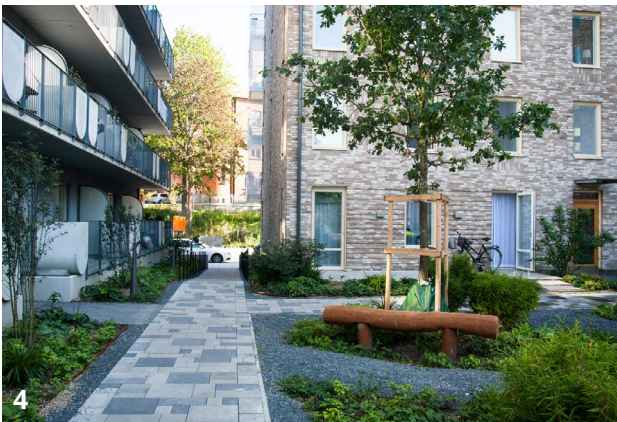
De inrichting van de woonstraat heeft aangename uitstraling met aandacht voor toegankelijkheid



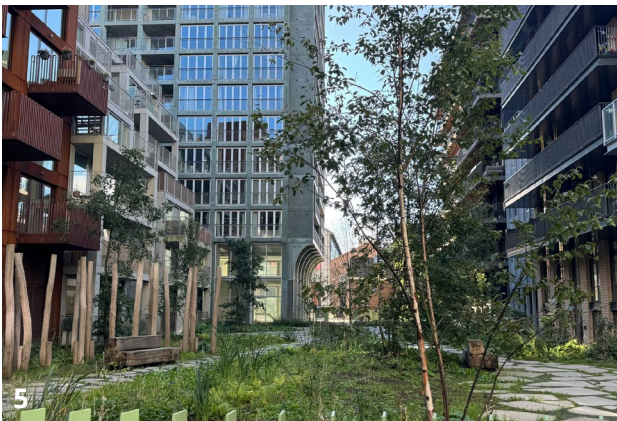
Overgang privé naar semi-privé of openbaar, zicht op groen



Overgang van gebouw naar (recreatie)-landschap



Ogen op de straat: deuren, ramen, balkons en woonkamers aan het pleintje



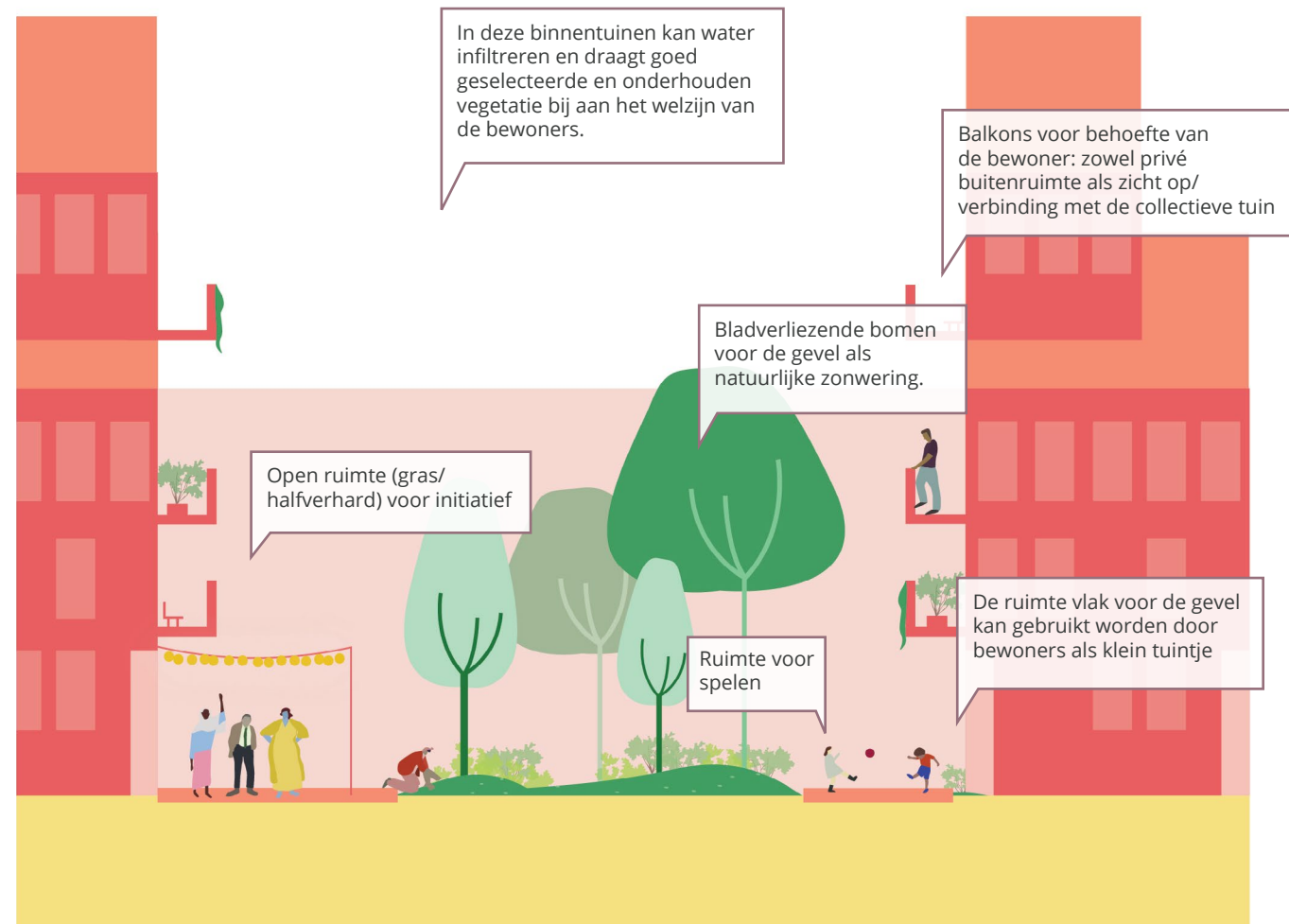
Groene collectieve binnentuin met ruimte voor zitten en ontmoeting



Groene collectieve binnentuin met balkons als verbinding tussen binnen en buiten

Gezonde buurt voor jong en oud

ONTWERPPRINCIPES



Referentiebeelden ►

1. Mariaplaats, Utrecht
2. KAMPUS, Manchester
3. Innovation Pool, Turnhout
4. GWL-terrein, Amsterdam
5. Defensie-eiland, Woerden
6. Sport Park, Genk



Korte doorzichten zorgen voor een geborgen gevoel, een semi-publieke ruimte



Korte doorzichten zorgen voor een geborgen gevoel, een knusse ruimte



Buurtpleintje met aangename looproute en groen



Eigenaarschap: de open straat wordt gebruikt als markt en bijeenkomstplaats



Herbestemming van waardevol gebouw tot ontmoetingsplek en recreatiepunt



Sport(veldje) in de openbare ruimte stimuleert spontane beweging

Gezonde buurt voor jong en oud

THEMAKAART

Voor het thema *Gezonde buurt voor jong en oud* is deze themakaart gemaakt die de volgende hoofdkeuzes verbeeldt:

1. Kwalitatieve openbare ruimte
2. Gemengde wijk
3. Prettig bewegen voor iedereen

De visie zorgt voor voldoende voorzieningen en ontmoetingsplekken voor een gezonde en inclusieve buurt. De openbare ruimte heeft een menselijke maat waar mensen zich verbonden voelen met de buurt en zoveel mogelijk dagelijkse voorzieningen zijn dicht bij de bewoners.

Legenda

Sport

-  Hockeyveld
-  Zoekgebied sport en maatschappelijke voorzieningen
-  Groen rondje

Recreatie

-  Recreatief groen
-  Wandelroutes (in het nabije groen)
-  Wandelroutes (in de natuur)
-  Volkstuinen (onderzoek voor openstelling wandelen)

Openbare ruimte

-  Speeltuin
-  Woonstraten
-  Ontmoetingsplaats

-  Spoor
-  Treinstation
-  Spoorkruising



Sfeerbeeld woonomgeving



04 Conclusie en aanbevelingen

Het stationsgebied Driebergen-Zeist bevindt zich op een locatie die zowel waardevol als gevoelig is. Natuur, bedrijvigheid, ontwikkeling, recreatie, mobiliteit en cultuurhistorische identiteit stellen allemaal hoge ambities en specifieke eisen aan dit kleine stukje land. Het is een complexe puzzel, waarbij elk onderdeel zorgvuldig met elkaar moet samenwerken. Onderling verbonden fundamentele keuzes waarborgen de kernwaarden van de visie. Veranderingen of aanpassingen aan één onderdeel binnen dit complex samenwerkende geheel, zal ook effect hebben op andere onderdelen, vergelijkbaar met communicerende vaten. De keuzes tezamen zorgen ervoor dat zowel de natuurwaarden als de woon-werkkwaliteit hoogstaand en toekomstbestendig zijn. Een lage parkeernorm met compact parkeren bespaart ruimte die ingezet kan worden voor natuur en ontwikkeling. Het doel van de gebiedsvisie is het onderzoeken

van de mogelijkheden voor ontwikkeling van een nieuwe kern. De gebiedsvisie komt uit op een ontwikkeling die, uitgaande van het plangebied, doelgroepen en betaalbaarheid, van maximaal 2.000 woningen. Dit woningaantal is geen doel op zich. In de gebiedsvisie is een evenwicht bereikt tussen verstedelijking, een fijne toekomstbestendige leefomgeving en versterking van de aanwezige waarden.

De keuzes en ontwerpprincipes in de gebiedsvisie fungeren als richtlijnen voor de volgende planfase waarin de keuzes verder ingekleurd worden. Bijvoorbeeld regels voor zichtbeheersing (bijvoorbeeld bouwhoogtes) zijn essentieel om van station Driebergen-Zeist een echte groene toegangspoort te maken tot het cultuur-natuur-recreatienetwerk van de Stichtse Lustwarande en de Utrechtse Heuvelrug.

Richting geven

Vanuit de gebiedsvisie worden enkele keuzes voorgesteld die richtinggevend kunnen zijn bij een nadere uitwerking. Deze zijn:

Overgangslandschap op de flank (landschap, groen-blauw en ecologie)

- Een duidelijke zonering van bebouwd gebied, recreatie en natuur .
- De Rijnwijkse Wetering als grens voor verstedelijking, als blauwe drager en als ecologische verbinding.
- Versterken van de ecologische verbindingzones en de overgang van droge en natte landschappen.
- Zachte overgang van het landschap naar bebouwd gebied.

Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande (cultuurhistorie)

- Inpassing van cultuurhistorische elementen -waaronder woningen- vanuit de verschillende tijdlagen.
- Behoud van (open) zichtlijnen.

Compacte kern (ontwikkeling)

- Een compacte ontwikkeling binnen een

scherp afgebakende zone.

- Diversiteit aan woningtypen en een mix van functies nabij het station met compacte blokken.
- Hoogbouw in een getrapte opbouw; lager langs de randen, hoger langs het spoor.
- Hogere verdiepingen liggen terug ten opzichte van verdiepingen op straatniveau.
- Woon-werkgebied met voorzieningen rond het station, daaromheen rustiger woongebieden.

Actieve mobiliteit voorop (mobiliteit)

- Voorrang aan actieve mobiliteit, met geconcentreerde plekken voor parkeren.
- Een autovrije kern; verplaatsen via fiets of lopen.
- Optimaal gebruik intercitystation faciliteren.

Gezonde buurt voor jong en oud (voorzieningen en gemeenschap)

- Gebied richt zich op dagelijkse voorzieningen en maakt gebruik van overige voorzieningen in de omliggende dorpen.
- Gemengde wijk waarin bewegen, ontmoeten en delen wordt gestimuleerd.

Wat is open?

De visie laat ruimte voor de verdere invulling. Zo wordt er een richtlijn gegeven over de hoogte aan de randen maar er wordt niet vastgelegd hoe het bebouwde gebied wordt ingevuld (vorm en maat bouwblokken) en hoe het eruit gaat zien (materialen, ritme, kleuren). Er wordt richting gegeven aan de omvang, stijl en uitstraling van de openbare ruimte maar dit ligt nog niet vast. Ook de invulling van het intensieve natuurgebied en de ecologische verbindingen, de plek van recreatieve paden en de inrichting van de openbare ruimte zijn nu nog niet ingevuld.

Wat zijn de aanbevelingen?

De aanbevelingen richten zich op het verbeteren van de kwaliteiten van de bebouwde kern. De visie stelt twee verbindingen over het spoor voor, voor voetgangers en fietsers. Dit biedt een goede wandelervaring tussen het station en beide zijden van het gebied, stimuleert een levendig stationsplein en biedt flexibiliteit in de parkeerstrategie. Ook wordt voorgesteld dat straten de richting van de landschapsverkaveling volgen, wat bijdraagt aan de identiteit van het gebied en zorgt voor een duidelijke stedelijke structuur. Een doorlopende ecologische oever aan de noordzijde van de Rijnwijkse Wetering versterkt de ecologische functie van de natte zone direct naast het bebouwde gebied. Een ander belangrijk onderwerp voor nader onderzoek betreft verbindingen op regionale schaal. Snelle en goede verbindingen met regionale hotspots voor OV en fietsverkeer (Bunnik-USP-Utrecht, Zeist, Driebergen) kunnen kansen bieden voor het gebied en de omgeving verlichten.

Wat zijn de vervolgstappen?

Werken aan gebiedsontwikkeling gaat van "grof naar fijn". Deze visie vormt het vergezicht voor de ontwikkeling van het gebied, maakt brede, strategische keuzes, en dient als startpunt voor de verdere dialoog, uitwerking en onderzoek. Zo wordt stapsgewijs toegewerkt naar meer detail en zekerheden. De volgende fase richt zich op de uitwerking van financiële haalbaarheid, milieueffecten, een ontwikkelstrategie en de samenwerking.

De belangrijkste vervolgstappen zijn onder te verdelen in 3 hoofdthema's:

1. Stedenbouwkundig kader
2. Financiële en planeconomische draagkracht (haalbaarheid en samenwerking)
3. Ruimtelijk-juridische borging (omgevingsplan)

De resultaten worden vastgelegd in bijvoorbeeld een masterplan of ontwikkelkader, met uitwerkingen voor concrete plannen per deelfase, waarin meer gedetailleerd naar (economische) haalbaarheid, fasering en uitvoering wordt gekeken. Hierin wordt samen opgetrokken met grondeigenaren en overige stakeholders.

Colofon

Gebiedsvisie Driebergen-Zeist
Mei 2025

In opdracht van
Gemeente Zeist
Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Uitgevoerd door
PosadMaxwan
Emile Revier, Juliette Brouwer, Shuangyun Chen, Bram Terwogt, Saima Shaikh, Emilie Koch, Laura Thomas en Karlou Westerbeek

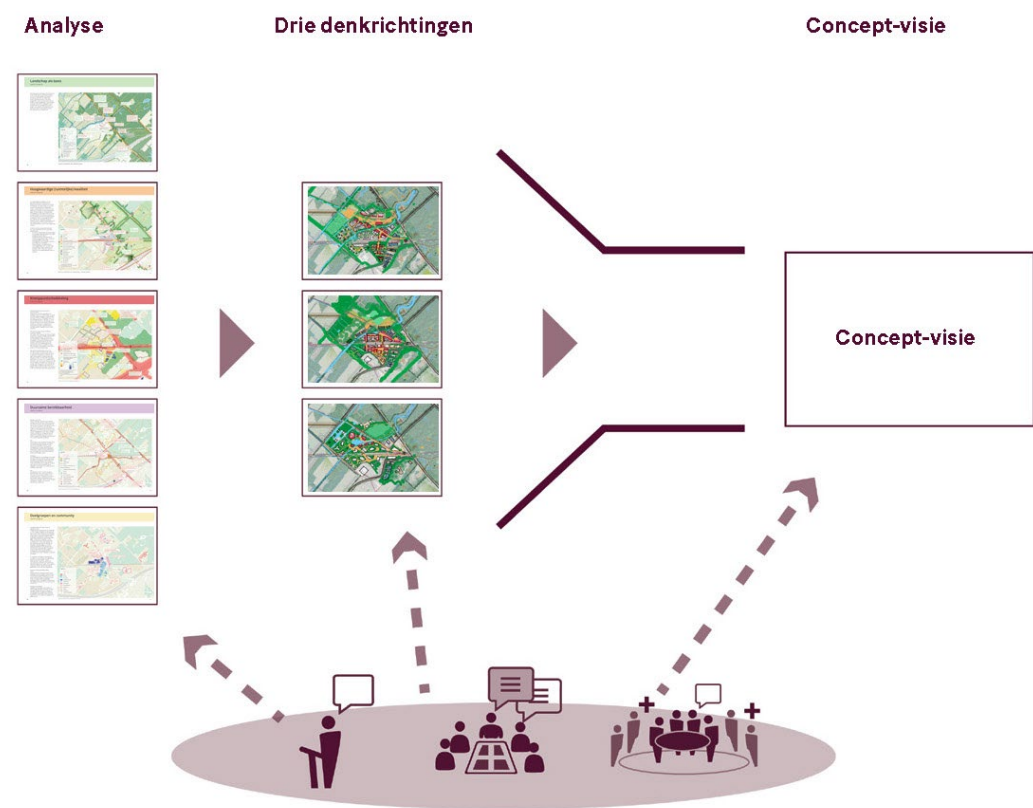
Participatieondersteuning
Cocosmos
Philemonne Jaasma, Lianne Daan

PosadMaxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869



Bijlage 1 Participatie

Wat gebeurt er met de input vanuit de participatie?



Bij het opstellen van een gebiedsvisie worden diverse lagen van de bevolking en verschillende belanghebbenden betrokken—van huidige en toekomstige bewoners tot werkenden en recreanten in het gebied. In onze ervaring leidt het betrekken van de omgeving tot het creëren van kwalitatief betere visies en plannen met meerwaarde voor de belanghebbenden. Juist door de perspectieven van (weg)gebruikers, bewoners, lokale ondernemers en professioneel betrokken partijen aan de ontwerptafel uit te nodigen wordt een visie of ruimtelijk ontwerp inhoudelijk kwalitatiever, integraal sterker en sluit het beter aan op waar lokaal behoefte aan is (nu en in de toekomst).

Het stationsgebied Driebergen-Zeist heeft door zijn unieke ligging een complexiteit van belangen op het gebied van landschap, mobiliteit, ecologie, politiek bestuur en cultuurhistorie. Participatiesessies bieden een open platform, fysiek en online, voor diverse stemmen om hun wensen en zorgen te delen met het projectteam. Dit stelt het team in staat om een

diepgaand begrip van het gebied te ontwikkelen, ontwerpideeën te testen en de realiteit te toetsen, waardoor de visie gedurende het hele proces verfijnd kan worden.

De resultaten van de participatie worden zorgvuldig geanalyseerd en geïntegreerd in het visievormingsproces. Aan de hand van de feedback van elke sessie is een rapport opgesteld waarin de reikwijdte en impact van deze input worden geëvalueerd. Deze analyse identificeert zowel gemeenschappelijke als tegenstrijdige meningen, die worden vergeleken met de huidige visievoorstellen om de volgende fasen te sturen.

In dit participatieverslag geven we inzicht in wat de aard is van de resultaten en hoe deze input is meegenomen in het visie- en ontwerpproces. Het betreft de input vanuit de online enquêtes die zijn gehouden (waarin vragen per deelgebied zijn uitgezet). Voor de volledige rapportage van het participatieproces verwijzen we naar de website samenwerkenaandriebergenzeist.nl.

Inzichten na participatie fase 1

Actiethema's | Drie thema's als aandachtspunten voor de gebiedsvisie

Groen als dragervan identiteit (1)
Onderschat de waarde van groen niet

"Als je in dat stuk groen gaat wandelen kom je vaak een hert tegen."

"Werk met de natuur in plaats van er tegen."

Tussen dorp en stad (2)
Van alle gemakken voorzien

"De nieuwe kern moet een goede mix aan woningtypes, gevarieerde bebouwing en een mix aan woningtypes hebben."

"Trek de bestaande kernen niet leeg."

"Ik heb hier alles wat ik nodig heb."

Een veranderende wereld (3)
Rekening houden met wat komen gaat

"Dit is een mogelijkheid om mensen te betrekken in het proces."

"Vroeger was er gewoon een weg, nu sta je op je eigen oprit al in de file."

Zet het op de kaart

Online peiling | Samenvatting aanvullende reacties

Naast het stemmen per thema's zijn er aanvullende reacties gegeven. Onderstaande geeft een samenvatting van de in totaal 111 reacties weer per thema.

Groen als drager van identiteit (1) <i>Onderschat de waarde van groen niet</i>	Tussen dorp en stad (2) <i>Van alle gemakken voorzien</i>	Een veranderende wereld (3) <i>Rekening houden met wat komen gaat</i>
- Natuurinclusief bouwen: Maar dit mag geen excuus zijn om te kunnen bouwen - Het is een illusie om te denken dat groen/natuur niet zal lijden onder de woningbouwplannen - Kijk naar Kerkebosch: Groen moet altijd wijken - Natuurbehoud willen we toch allemaal? - Wie is het nu oneens met dit thema? - Groen zorgt ook voor sociale cohesie (maatschappelijke tuin)	- Het is essentieel dat dit een eigen woongebied in het groen wordt en niet leidt tot het starten van een lange lintbebouwing tussen Zeist en Driebergen: Hoogbouw direct aan het station, compact, maar wel met een architectonische uitstraling die past bij de bosrijke omgeving en cultuurhistorie. - Zorg vooral voor veel woningen die betaalbaar zijn: Wie gaat dit financieren? - Onze starters, de jeugd, hebben recht op betaalbare (koop)woningen.	- Beperk extra verkeersstromen tussen de bestaande dorpskernen. Ontsluit het nieuwe woongebied vooral via het OV en de A12. - We moeten niet meer investeren in een vorm van transport die het minst efficiënt is: Autoverkeer vormt een achterhoedegevecht, fiets en OV zijn de toekomst. - Dit onderwerp is weinig concreet, het begrip is erg breed. - We kunnen ons vinden in dingen die op ons af komen: Denk bijvoorbeeld aan de geluidsoverlast die er nu al is.

Tijdens de eerste participatieronde werden drie hoofdthema's onderscheiden: Groen als drager van identiteit, Tussen dorp en stad, en Een veranderende wereld. De input van experts en bewoners heeft de fundamentele concepten van het project gevormd, met een focus op klimaatbestendigheid, culturele geschiedenis

en groene groei. Deze gesprekken hebben geleid tot een ruimtelijk kader voor de drie scenario's, waarbij essentiële elementen zoals de ecologische corridor langs de Rijnwijkse Wetering en de zichtlijnen vanaf de Stichtse Lustwarande in alle scenario's zijn opgenomen, met ruimte voor variatie binnen deze structuur.

Inzichten na participatie fase 2

Wat wass de consensus na deze fase?

Groen en ecologie:

Het projectteam overlegde met interne ecologen om een robuust overgangsgebied tussen Kromme Rijn en Utrecht Heuvelrugte ontwikkelen, wat resulteerde in de volgende strategieën:

1. Behoud groen: Zorg ervoor dat een aanzienlijk deel van het plangebied groen blijft, met name rondom de Renbaan, de bestaande volkstuin en de zuidwestrand grenzend aan de polderstructuur.
2. Creëer gradiënten: Creëer een naadloze overgang van puur natuur naar stedelijk groen, waarbij de meest ecologische nieuwe gebieden verbonden zijn met de NNN-zone, geleidelijk verschuivend naar de stedelijke kern bij het station.
3. Verbeter ecologische verbindingen: Integreer de Rijnwijkse Wetering als een belangrijke ecologische corridor, met de nadruk op waterpartijen en ecologische waterranden.
4. Recreatiegebieden: Het opnemen van dagelijkse recreatiegebieden binnen het plangebied kan helpen de druk op de omliggende natuurlijke omgeving te verlichten. Daarom blijven de volkstuin en de Renbaan hiervoor behouden. Deze ruimtes moeten worden ontworpen met een ecologisch karakter, waarbij natuurlijke elementen voorrang krijgen boven de esthetiek van een stadspark.
5. Stedelijke groenstructuur: Ontwikkel het stedelijk groenkader met effectief waterafvoerbeheer, afgestemd op de structuur van het polderlandschap.

Doelgroepen voor het woningprogramma

Er is een voortdurende consensus dat dit gebied zich niet alleen moet richten op de traditionele woningtypen die zowel Zeist als Driebergen al kennen. De focus ligt op huisvesting voor kleine huishoudens en groepen die behoefte hebben aan betaalbare woningen. Vanwege de OV-bereikbaarheid maakt de doelgroep logischerwijs op dagelijkse basis gebruik van het openbaar vervoer in het gebied (trein en bus). Men

staat open voor een buurt met een gemengd woningprofiel.

Wat zijn de uiteenlopende meningen?

Hoe moet de leefomgeving van de toekomst eruit zien?

De discussie over de toekomstige leefomgeving richt zich op het aantal woningen en de hoogte van de gebouwen. Bewoners zijn doorgaans tegen gebouwen hoger dan zes verdiepingen, vooral omdat ze hun uitzicht op de open velden en groene bossen niet willen belemmeren. De voorkeur gaat uit naar gebouwen van drie tot vier verdiepingen, hoewel gebouwen tot zes verdiepingen bij het station door velen als acceptabel worden beschouwd.

Deskundigen op het gebied van cultuurhistorische landschappen adviseerden om de bouwhoogte onder de boomgrens te houden, zo'n 15-20 meter (5-7 verdiepingen), om het uitzicht langs de Driebergseweg te behouden. Hogere gebouwen zouden alleen acceptabel zijn als ze verder van de weg geplaatst worden. Hoogbouw van 15 verdiepingen of meer wordt over het algemeen negatief beoordeeld door bewoners, omdat het uitzicht op de natuurlijke omgeving verstoord wordt en dergelijke ontwerpen niet goed in het landschap passen. Toch zage sommige anderen hoogbouw als een manier om een nieuwe identiteit voor het gebied te creëren en te voldoen aan de hoge woningvraag.

Deze discussie is onderdeel van een breder vraagstuk dat twee andere belangrijke kwesties betreft: de balans tussen bebouwde ruimte en groene gebieden in het plangebied, en de haalbaarheid van de ontwikkeling voor de beoogde demografische doelgroep. Voordat beslissingen over bouwhoogtes werden genomen, moesten eerst deze vragen beantwoord zijn: willen we een uitgestrekt dorp creëren over een groter gebied of een compactere, dichtbebouwde gemeenschap met ruimte voor groen en natuur er omheen? Moet

de wijk zich richten op betaalbare woningen, of uitsluitend op high-end ontwikkelingen?

Om dit uitgebreid te onderzoeken testten we het ontwerp in 3D-modellen en financiële berekeningen, waarbij wooneenheid, haalbaarheid en bouwhoogte met elkaar worden verbonden. Verschillende schets- en rekensessies werden gehouden om het voorstel praktisch te onderbouwen. De visie reageert op het onderwerp met de volgende strategieën:

1. Groen blijft voorop: De ontwikkelgebieden zijn vooral beperkt tot de stationsomgeving vanwege de fundamentele beslissingen in groen, wat betekent dat compacte bouwblokken nodig zijn.
2. Verschillende doelgroepen als gegeven: het zorgt ervoor dat het plan haalbaar is met een behoorlijke hoeveelheid sociale huurwoningen en middeldure woningen.
3. Differentieer de dichtheid en typologie voor verschillende deelgebieden: voor de gronden die aan Parkflat Nieuw Beerschoten zijn gekoppeld (lagere dichtheid en verspreide bebouwingstypologieën) gelden speciale regels, niet alleen vanwege de bestaande bewoners, maar ook vanwege de nabijheid van het NNN, het laat meer ruimte voor groen, terwijl het kerngebied naast het spoor een hogere dichtheid heeft met compacte blokken van 3-6 verdiepingen.
4. Verspreide hoogteaccenten: In plaats van één enkel hoog herkenningpunt, zullen hoogteaccenten worden verspreid over het gebied bij de spoorlijn, met blokken variërend van 9 tot 13 verdiepingen.
5. Ontwerp vanuit de straatgezichten: Hoogteaccenten worden teruggeplaatst ten opzichte van de gevel om de impact ervan te verzachten. Er wordt ook rekening gehouden met de hoogte van de boom om op te gaan in de omgeving.
6. Richtlijnen voor architectonisch ontwerp: Gebouwen wordt aanbevolen om natuurlijke materialen en ontwerpelementen te gebruiken die het rustige, groene landschap aanvullen en zorgen voor een harmonieuze

integratie met de omgeving.

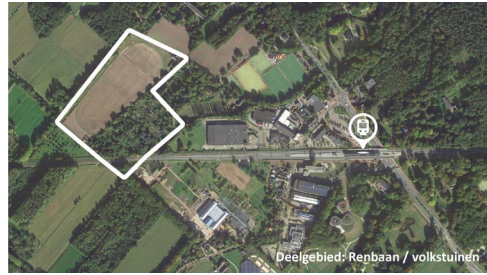
Bestaande Woningen en Eengezinswoningen

Een cruciale vraag bij het vormgeven van de visie is hoe de bestaande woningen behouden kunnen blijven en hoe herconfiguratie van kavels de algemene doelstellingen voor het gebied kan versterken.

De visie is na fase 2 ontworpen met flexibiliteit in gedachten, zodat de stedelijke omgeving effectief functioneert, ongeacht of bestaande eengezinswoningen behouden blijven of niet. Aanvankelijk gaat het plan ervan uit dat alle woningen blijven staan, zodat de basisstructuur van groen en openbare ruimte kan worden vastgesteld. Deze aanpak minimaliseert de afhankelijkheid van het verwerven van bestaande eigendommen en waarborgt tegelijkertijd dat deze woningen leefbaar blijven binnen de nieuwe ontwikkeling.

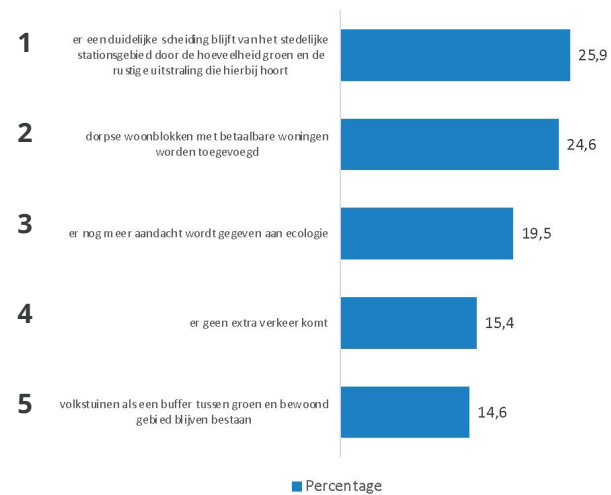
Verschillende scenario's werden getest om percelen te identificeren die, indien beschikbaar gesteld, de meeste strategische waarde zouden bieden. De nadruk ligt op het verbeteren van de connectiviteit, het optimaliseren van openbare voorzieningen en het versterken van belangrijke openbare ruimtes.

De analyse identificeerde de percelen aan de noordkant langs Odijkerweg als cruciaal voor de visie. Het vrijgeven van deze percelen zou de verbindingen met het station, de Reehorstbuurt en de buurt achter Odijkerweg verbeteren, het langzaam verkeer-netwerk versterken en de toegang voor auto's tot parkeerruimte vergemakkelijken, waardoor een meer samenhangende en geïntegreerde stedelijke omgeving wordt gegarandeerd.

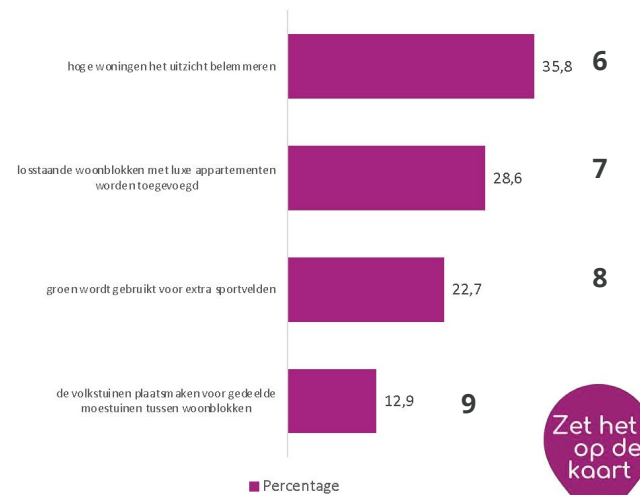


Renbaan / volkstuinten

Het belangrijkste pluspunt is dat...



Het belangrijkste minpunt is dat...



Zet het op de kaart

Punten 1, 3 en 4 worden opgenomen in de visie. De nadruk ligt op ecologie en natuur, vanwege de belangrijke ligging binnen het ecologische systeem. Hoewel het landschap wordt opgewaardeerd, kunnen uitzichten veranderen, maar dit gebeurt in samenhang met de natuurwaarden.

Voor punt 2, dit gebied zal zich voornamelijk richten op groen en dagelijkse recreatie voor de bewoners, dus het toevoegen van woningen is niet de focus van dit gebied.

Voor punt 5 laat de visie de mogelijkheid open dat de volkstuinten blijven, als onderdeel van het toekomstige recreatiegebied. Voor een beter gebruik van het hele gebied zijn wandelroutes en klein openbaar groen goed om hier toe te voegen, waardoor het gebied voor volkstuinten mogelijk iets kleiner wordt.

Voor punt 6 en 7 is het toevoegen van luxe appartementen niet de focus van dit gebied. In plaats daarvan ligt de nadruk op ecologie en natuur vanwege de cruciale locatie in het ecologische systeem. Uitzichten kunnen nog steeds veranderen omdat het landschap wordt opgewaardeerd.

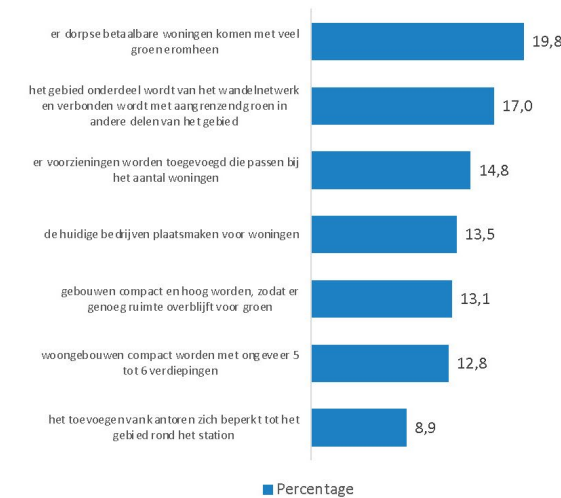
Voor punt 8 kan de sportfunctie hier worden geïntroduceerd, maar alleen op zeer kleine schaal en goed ingebed in het groen. Grootschalige sport is hier niet gewenst vanwege de verkeersbelasting die de verstoring van ecologie.

Voor punt 9 laat de visie de mogelijkheid open dat de volkstuinten blijven, maar bepaalde ingrepen zoals wandelroutes/kleine garderobepplaats/fietsroutes zullen worden toegevoegd.

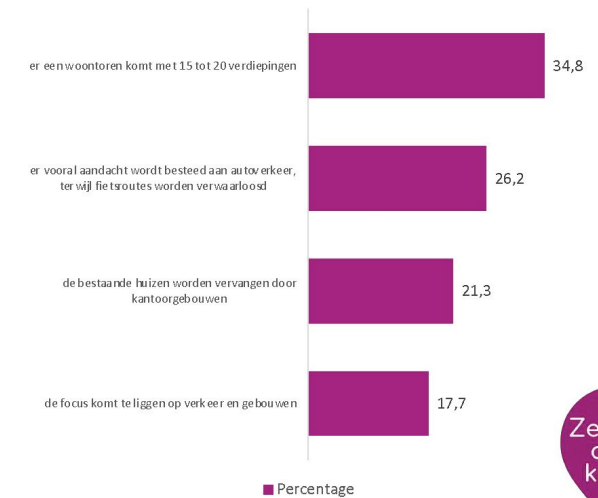


Stationsgebied

Het belangrijkste pluspunt is dat...



Het belangrijkste minpunt is dat...



Zet het op de kaart

Alle pluspunten worden opgenomen in de visie. De kern van het gebied wordt gevormd door een goed functionerend knooppunt van openbare ruimte, met een stationsplein of buurtplein als spil. Dit wordt versterkt door goede fiets- en voetgangersverbindingen, waardoor het gebied zowel leefbaar als goed bereikbaar is.

We zorgen ervoor dat de nieuwbouw geen grote invloed heeft op de beleving van de Stichtse Lustwarande. Tegelijkertijd erkennen we dat de omvang van het woningbouwprogramma het lastig maakt om een kleinschalige, dorpsachtige sfeer te behouden binnenin de kern. Daarom kiezen we voor een benadering die recht doet aan de landschappelijke context én stedelijke ambities.

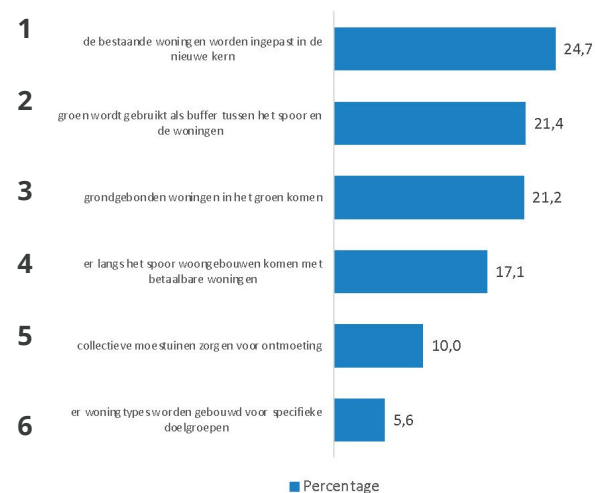
We houden rekening met meerdere factoren in het ontwerp. In plaats van één grote oriëntatietoren kiezen we voor meerdere potentiële hoogteaccentlocaties, waarbij we maximaal 13 verdiepingen toestaan. Dit sluit aan bij bestaande hoge gebouwen in de omgeving van Driebergen-Zeist en zorgt voor een gebalanceerd silhouet. Autoverkeer wordt beperkt in het gebied, mede door de strategische positionering van een aantal hubs aan de rand. Dit draagt bij aan een rustige en veilige woonomgeving.

Daarnaast is het plan flexibel opgezet: gezinswoningen kunnen behouden blijven of in de toekomst worden getransformeerd, afhankelijk van de behoefte.



Achter de Odijkerweg

Het belangrijkste pluspunt is dat...

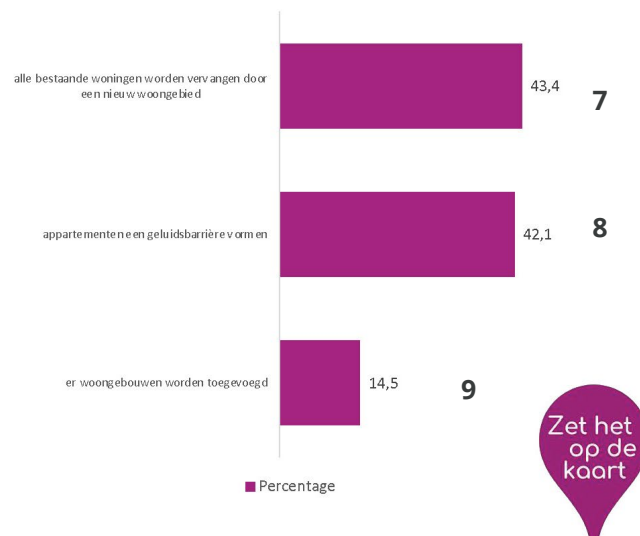


Punten 2, 4, 5 en 6 worden opgenomen in de visie.

Voor punt 1 laat de visie de mogelijkheid open om de bestaande gezinswoningen te integreren in de nieuwe kern, echter is het op sommige plekken wenselijk om de woningen weg te halen.

Voor punt 3 behoudt de visie nog steeds een goede hoeveelheid groen. De grondgebonden gezinswoningen zijn echter niet meer de ideale typologie in dit deelgebied. Bij nadere bestudering van dit deelgebied denken wij dat dit deelgebied zeer waardevol is vanwege de

Het belangrijkste minpunt is dat...



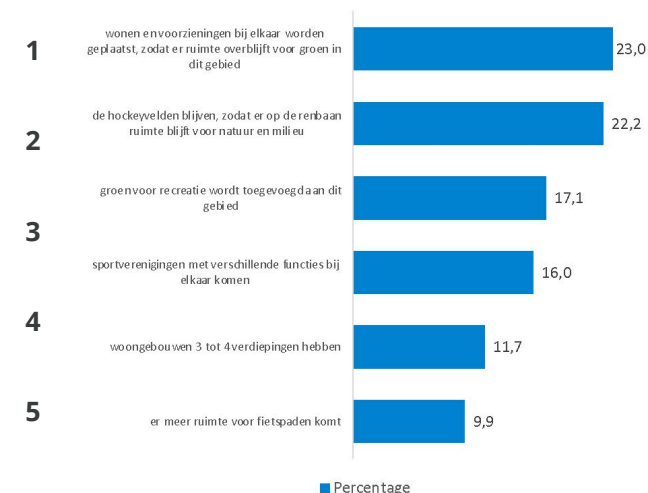
afstand tot het station en de parkeerfaciliteiten en de potentie om samen met het stationsgebied een wijk van goede omvang te vormen. Het zou jammer zijn als hier slechts een klein aantal woningen kan worden gerealiseerd.

Daarom raden we aan om slechts sporadisch grondgebonden (gezins)woningen in te bouwen in stedelijke blokken, zodat er een mix van verschillende woningtypes ontstaat.



Hockeyvelden

Het belangrijkste pluspunt is dat...

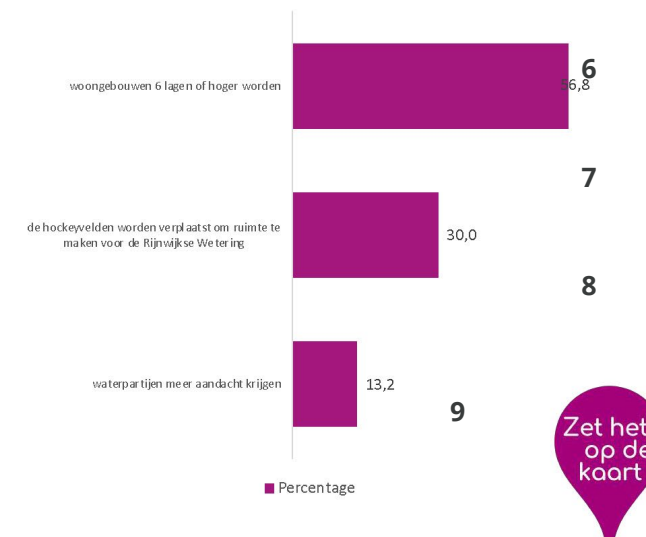


Alle pluspunten worden opgenomen in de visie. Wat betreft punt 1 geldt dat de voorzieningen voor dit deel van de woonwijk nog steeds in de stedelijke kern liggen, waardoor aanvullende voorzieningen binnen dit gebied niet nodig zijn.

Daarnaast is in de visie rekening gehouden met meerdere aspecten. Voor punt 6 worden de appartementsgebouwen niet hoger dan 3 tot 6 verdiepingen, en verspreid over het gebied geplaatst. Hierdoor blijft het uitzicht behouden voor zowel bestaande als toekomstige bewoners, en wordt de ruimtelijke beleving niet zwaar belast.

Voor punt 7 blijven de hockeyvelden behouden, met de mogelijkheid tot uitbreiding of opwaardering naar een sportcentrum met meerdere functies. De zuidzijde van dit

Het belangrijkste minpunt is dat...



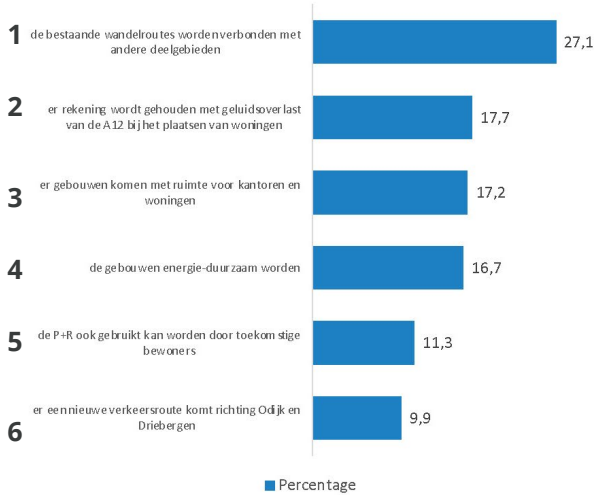
gebied grenst aan een belangrijke ecologische waterverbinding. Daarom zal de rand van de hockeybaan langs het water zorgvuldig opnieuw worden vormgegeven, zodat ecologische waarden worden versterkt.

Voor punt 9 is speciale aandacht nodig voor de waterfunctie, aangezien dit gebied zich in een overgangszone bevindt van het hoge-droge naar het lage-natte landschap. De waterstructuur is hier een cruciale drager voor zowel ecologische samenhang als klimaatadaptatie. Het versterken van deze verbinding draagt bij aan een toekomstbestendig en veerkrachtig gebied.



Reehorst

Het belangrijkste pluspunt is dat...

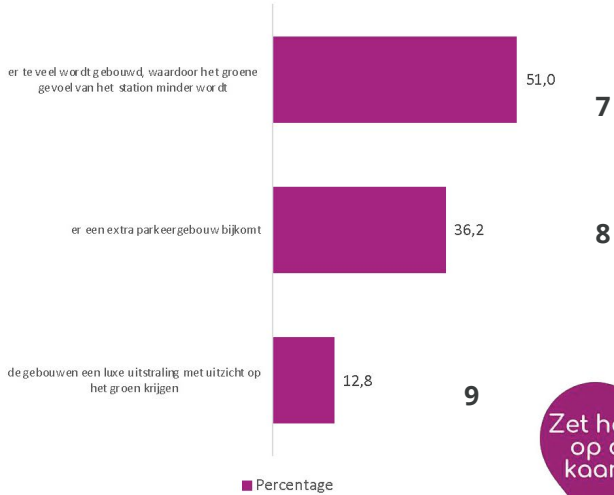


Alle pluspunten worden opgenomen in de visie. Voor punt 5 blijft de visie flexibel over de mogelijkheid dat de bestaande P+R wordt gebruikt door toekomstige bewoners; dit is echter nog onderwerp van discussie en vereist nader onderzoek.

Voor punt 6 geldt dat het gebied uitsluitend bedoeld is voor langzaam verkeer. Hiermee wordt ingezet op een veilige, duurzame en leefbare inrichting die past bij de ambities voor mobiliteit en verblijfskwaliteit in het gebied.

In de visie is met meerdere aspecten rekening gehouden. Voor punt 7 geldt dat de P+R samen met het tegenovergelegen gebouw en park De Reehorst het stationsgevoel ruimtelijk omlijst. Om het groene karakter van de omgeving te behouden, wordt in de visie gezorgd dat het hoogteaccent op een zorgvuldige en passende locatie komt te liggen.

Het belangrijkste minpunt is dat...



Zet het op de kaart

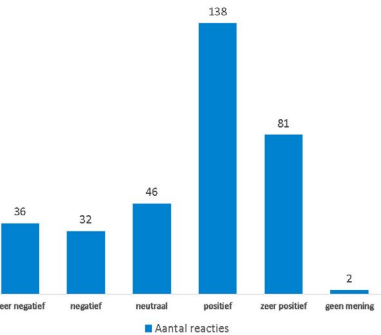
Voor punt 2 wordt ingezet op parkeren in gebouwen in plaats van op maaiveld, zodat er meer ruimte vrijkomt voor groen en water. Gezien de verwachte ontwikkeling is een nieuw parkeergebouw noodzakelijk. De visie bevat daarom ontwerpprincipes voor deze parkeergebouwen, zodat ze goed aansluiten bij de omgeving en het groene en menselijke karakter behouden blijft.

Voor punt 3 is het positief dat de gebouwen georiënteerd zijn op het groen. Een luxe uitstraling is geen vereiste; belangrijker is dat de architectuur aansluit bij de groene en rustige setting van het gebied.

Inzichten na participatie fase 3

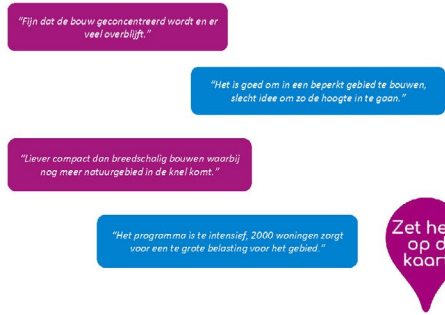
Compacte kern

Wat vindt u van een compacte kern rondom het station?



Kunt u uw mening toelichten?

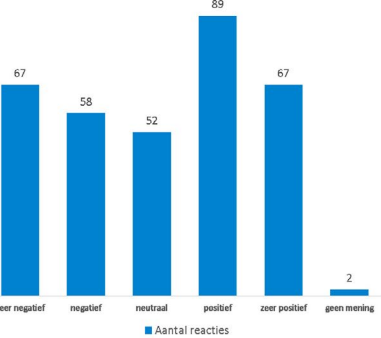
Veel deelnemers geven aan zich te kunnen vinden in een compacte kern rondom het station, waardoor er invulling wordt gegeven aan de woningnood en ruimte blijft voor de natuur. Meer huizen is gewenst, maar een hogere dichtheid geeft volgens bewoners ook meer druk op het gebied.



Zet het op de kaart

Hoogbouw

Wat vindt u ervan dat we de hoogte in willen met de bebouwing in de nieuwe kern?



Kunt u uw mening toelichten?

Deelnemers zijn verdeeld over het bouwen in de hoogte in de nieuwe kern. Aan de ene kant wordt er aangegeven dat hoogbouw een oplossing kan zijn om de natuur zo min mogelijk te belasten. Aan de andere kant zou hoogbouw de zichtlijnen in het gebied aantasten. Hoogbouw heeft duidelijk voor- en nadelen.



Zet het op de kaart

Redenen voor hoogbouw

Wat zijn voor u de belangrijkste redenen om wel of niet de hoogte in te bouwen?

Wel de hoogte in bouwen

Deelnemers geven verschillende redenen om wel de hoogte in te bouwen. Het volgende wordt meermalen genoemd:

- Meer woningen op minder oppervlakte
 - Behoud van omliggende natuur
- De geschikte locatie bij het station
- In kunnen spelen op woningnood



Niet de hoogte in bouwen

Deelnemers geven verschillende redenen om wel de hoogte in te bouwen. Het volgende wordt meermalen genoemd:

- Het past niet bij deze omgeving
- Veiligheid en doelgroep



Zet het op de kaart

Hoe is dit meegenomen in de visievorming?

Compactheid van het gebied is de kern van de visie, in lijn met de 138+81 positieve reacties. In het visieproces zijn aan de hand van 3D-rekenmodellen testen gedaan voor ongeveer 2000 woningen van 3-6 lagen met hoogteaccenten tot 13 lagen in het gebied. Deze orde van grootte in aantal woningen draagt niet alleen bij aan levendigheid en extra woonkansen, maar ook aan het maken van een vitale kern: met genoeg draagkracht voor bepaalde voorzieningen en een community. Echter, vanwege de zorg bij vele belanghebbenden, zijn de aantallen niet vastgeklikt, ze fungeren als een richtlijn voor deze visie.

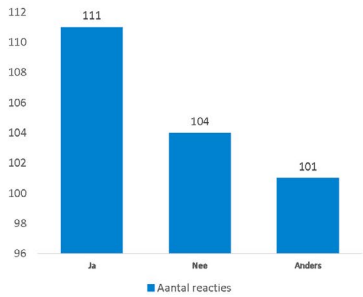
Hoogbouw, in de context van Driebergen-Zeist gedefinieerd als hoger dan 5 lagen, is zorgvuldig in de visie opgenomen (hoogteaccenten), echter alleen op plekken waar het zicht niet wordt verstoord, hier zijn een aantal ontwerpprincipes voor gedefinieerd. Dit is opgenomen om de ordegrootte van 2000 mogelijk te kunnen maken binnen een gebied met een stricte bebouwingsgrens. maakt een vollediger en diverse kern mogelijk (met een extra type woning met uitzicht).

Een mix aan hoogbouw in het centrum en lagere woningen aan de randen van de kern

Tot slot werden deelnemers bij dit uitgangspunt gevraagd of zij in de kern zouden willen wonen als er een mix is aan hoogbouw in het centrum en lagere woningen aan de randen van de kern. Deelnemers zijn verdeeld in het beantwoorden van deze vraag.



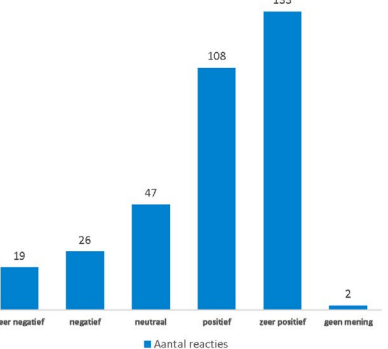
Zou u in de kern willen wonen als er een mix is van hoogbouw in het centrum en lagere woningen aan de randen van de kern?



Zet het op de kaart

Actieve mobiliteit

Wat vindt u van de keuze om prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers?



Kunt u uw mening toelichten?

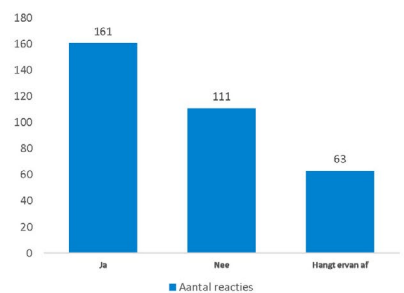
Deelnemers zijn voornamelijk positief over het geven van prioriteit aan voetgangers en fietsers. Er wordt aangegeven dat deze locatie daarvoor geschikt is vanwege de aanwezigheid van een intercystation. Dit is beter voor het klimaat en de leefbaarheid. Het gebied moet echter wel bereikbaar blijven voor auto's omdat bewoners vanwege werktijden of leeftijd soms niet zonder kunnen. Parkeren aan de randen wordt als een suggestie gegeven.



Zet het op de kaart

Behoeft eigen auto

Als u kunt wonen in een compacte kern, met het station, deelauto's en dagelijkse voorzieningen op loopafstand. Zou u dan behoefte hebben aan een eigen auto?



Kunt u dit toelichten?

Het grootste deel van de deelnemers geeft aan behoefte te hebben aan een eigen auto als zij kunnen wonen in de compacte kern. Er wordt aangegeven dat dit af hangt van de bereikbaarheid van werk, gezin of persoonlijke situatie. Deelauto's lijken hierin nog niet de oplossing. Andere deelnemers hebben nooit een auto gehad en kunnen altijd al zonder.



Zet het op de kaart

Hoe is dit meegenomen in de visievorming?

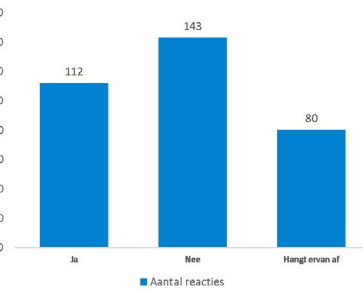
Het merendeel van de respondenten heeft een positieve reactie op dit voorstel, we hebben dit concept (hoog in het centrum, laag aan de randen) kernachtig gemaakt in de visie.

In deze peiling komt voornamelijk naar voren dat er nog onzekerheden zijn over het type woningen dat er komt en of dat aansluit om de woonwens. De precieze woontypen zijn nog niet gedefinieerd, wat echter wel vasstaat is dat er een groot aanbod van appartementen zal komen: dit betreft doelgroepen (o.a. starters, alleenstaanden, ouderen) die nu niet veel voorkomt in de omgeving van Driebergen en Zeist.

Wat betreft mobiliteit, de visie omschrijft een autovrije kern. Echter omschrijven we in de ontwerpprincipes nuances op om bepaalde doelgroepen die een auto behoeven (bijvoorbeeld mindervaliden) tegemoet te komen. Daarnaast is er in een verdere invulling ruimte om hier oplossingen voor vorm te geven, bijvoorbeeld door het collectieve parkeergebouw te koppelen aan seniorenwoningen.

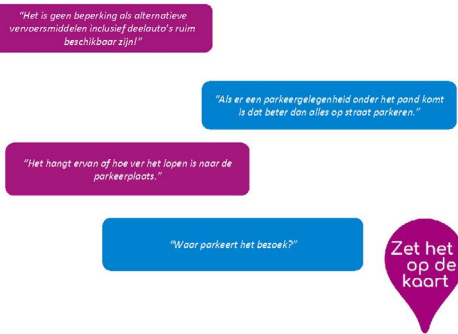
Parkeren voor de deur

In de nieuwe kern is straks geen ruimte om uw auto op straat of voor de deur te parkeren. Is dit voor u een beperking om hier te willen wonen?



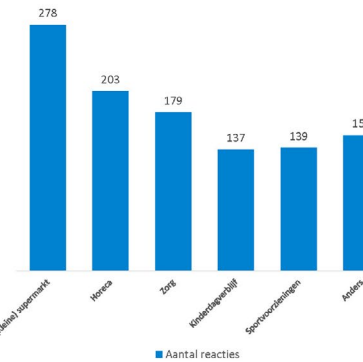
Kunt u dit toelichten?

Voor het grootste deel van de deelnemers is voor de deur parkeren geen beperking om hier te willen wonen. Het valt echter op dat er alternatieven beschikbaar moeten zijn; deelsvervoer of bijvoorbeeld een alternatieve parkeergelegenheid op loopafstand.



Dagelijkse voorzieningen

Welke dagelijkse voorzieningen vindt u passen bij een nieuwe kern rondom het station?



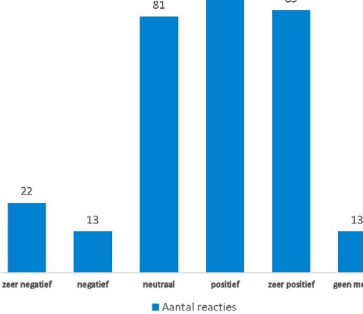
Kunt u uw mening toelichten?

Wanneer er wordt gevraagd naar dagelijkse voorzieningen passend bij de nieuwe kern wordt er aangegeven dat voorzieningen nodig zijn om de kern leefbaar te maken. Deelnemers zijn het erover eens dat het vooral om een supermarkt gaat, sportvoorzieningen mogen bijvoorbeeld wat verder liggen. Daarnaast worden voorzieningen rondom ontmoeting als suggestie gegeven: Een buurthuis, gemeenschapscentrum of ontmoetingsplek.



Bestaande woningen

Wat vindt u ervan dat we meerdere bestaande woningen aan de Odijkerweg inpassen in de nieuwe kern?



Kunt u uw mening toelichten?

Deelnemers zijn voornamelijk positief over het inpassen van bestaande woningen aan de Odijkerweg in de nieuwe kern om op deze manier de historie te behouden. Daarnaast maakt een mix van oude en nieuwe woningen de omgeving niet eenvormig en juist natuurlijker. Andere deelnemers verwachten dat de kleine woningen niet meer bij de nieuwbouw zullen passen.



Hoe is dit meegenomen in de visievorming?

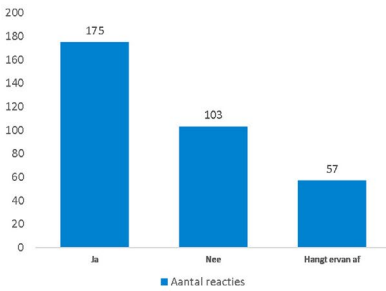
Gegeven de locatie bij een hoogwaardig trein- en busstation komt er geen woonwijk met parkeren voor de deur. De looptijden in het gebied zijn niet meer dan 15 minuten vanwege het minimale bebouwde oppervlak. Met hubs aan de rand (voor bewoners en bezoekers), zal het dus maximaal 7 minuten lopen zijn naar de geparkeerde auto. Dit is waarschijnlijk meer dan de respondenten gewend zijn, maar passend bij de locatie en tijd waarin we deze visie maken.

Het voorzieningenniveau hangt af van de hoeveelheid toegevoegde woningen, maar ook van wat er nodig is in het gebied. Bij een kern van ongeveer 2000 woningen is een kleine supermarkt evident. De suggestie voor een buurthuis wordt ook serieus meegenomen in de visievorming om vroegtijdig een plek voor de (nieuwe) community te faciliteren.

Het behoud van bestaande woningen wordt vanwege het historische karakter (lintbebouwing en arbeiderswoningen) in de visie opgenomen. Er ligt een interessante opgave om het nieuwe in een speelse en respectvolle manier met het oude te laten reageren.

Gemeenschappelijke voorzieningen

Zou u gebruik maken van gemeenschappelijke voorzieningen zoals een gedeelde tuin, gedeelde gereedschapsschuur of gedeelde ruimte in appartementengebouwen?



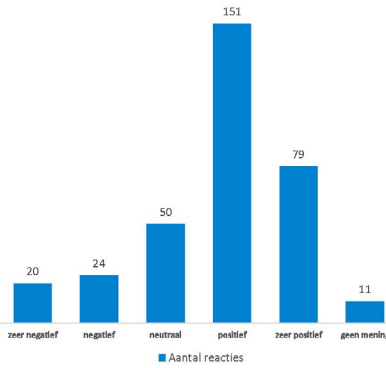
Kunt u dit toelichten?

Deelnemers zijn voornamelijk positief over gemeenschappelijke voorzieningen in appartementengebouwen. Hier gebruik van maken zou echter geen verplichting moeten zijn. Een aantal deelnemers geeft voorbeelden van hoe delen ook fout kan gaan, maar blijft het zien als een mogelijkheid.



Landschap en natuur

Wat vindt u van het onderscheid in drie zones: natuur, recreatie en stedelijk leven?



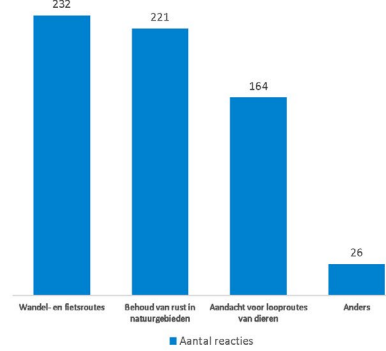
Kunt u uw mening toelichten?

Deelnemers zijn voornamelijk positief over het onderscheid van het gebied in drie zones, omdat op deze manier recht kan worden gedaan aan de bestaande omgeving. Een aantal deelnemers geeft echter ook aan deze zones juist gemengd te zien worden en zijn vooral geïnteresseerd in de verdere uitwerking van deze drie zones.



Landschap en natuur

Waar moeten we rekening mee houden bij het inrichten van de overgangen tussen de drie zones?



Kunt u dit toelichten?

Deelnemers geven aan dat er voornamelijk aandacht dient te worden gegeven aan wandel- en fietsroutes en behoud van rust in de natuurgebieden en lijken zich bewust dat het een, zoals wonen, soms ten koste moet gaan van het andere, zoals de rust. Dit neemt niet weg dat de overgangen eigenlijk zo natuurlijk mogelijk in elkaar moeten overvloeien.



Hoe is dit meegenomen in de visievorming?

De reacties op gedeelde voorzieningen zijn positief. Dit is een belangrijk principe voor het vormgeven van het woongebied. Er zijn principes gedefinieerd waarin we voorstellen hoe je zo met de ruimte omgaat dat er een gevoel van privacy is, tegelijkertijd met ruimte voor collectiviteit. Wanneer de bewoners ook zorg dragen voor de collectieve ruimte, gedeeld eigenaarschap, kan er een gevoel van thuis en saamhorigheid ontstaan. Dit kan gestimuleerd worden bij de ontwikkeling van de woonblokken en de bewonersconstructies.

Het gebied vraagt om een zorgvuldige balans tussen waardevolle natuur en ontwikkeling en dit is terug te zien in de respons: men is blij met natuurontwikkeling en recreatiemogelijkheden. In verdere planvorming kan worden vormgegeven hoe bijvoorbeeld de recreatiegebieden eruit gaan zien: het is essentieel om dan ecologische expertise sturend te laten zijn in het ontwerp om tot ecologische waarde te komen. Pas dan kan worden vormgegeven hoe wandelen (en fietsen) door het recreatiegebied kan plaatsvinden.

Bijlage 2 Scenario's

Deelgebied 1: renbaan/volkstuinen scenario 1



Groen

Het groen in dit gebied draagt bij aan de gezondheid: sport (nieuwe locatie hockeyvelden) en wonen in een groene omgeving.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Sv Phoenix, Zeist

Dorp/stad

Er wordt hier met een lage dichtheid ontwikkeld: kleine clusters van grondgebonden woningen.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Berkenbosch, Zuidlaren

Veranderende wereld

De volkstuinen gaan weg om in lage dichtheid te kunnen ontwikkelen.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Deelgebied 1: renbaan/volkstuinen scenario 2



Groen

Dit gebied wordt als natuurgebied ontwikkeld, aansluitend op het Natuur Netwerk Nederland (NNN).

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Transformatie Eendenkool, Glimmen

Dorp/stad

Er is een duidelijk verschil tussen het wat stedelijkere stationsgebied en dit gebied, dat groen en rustig is.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Kerckbosch, Zeist

Veranderende wereld

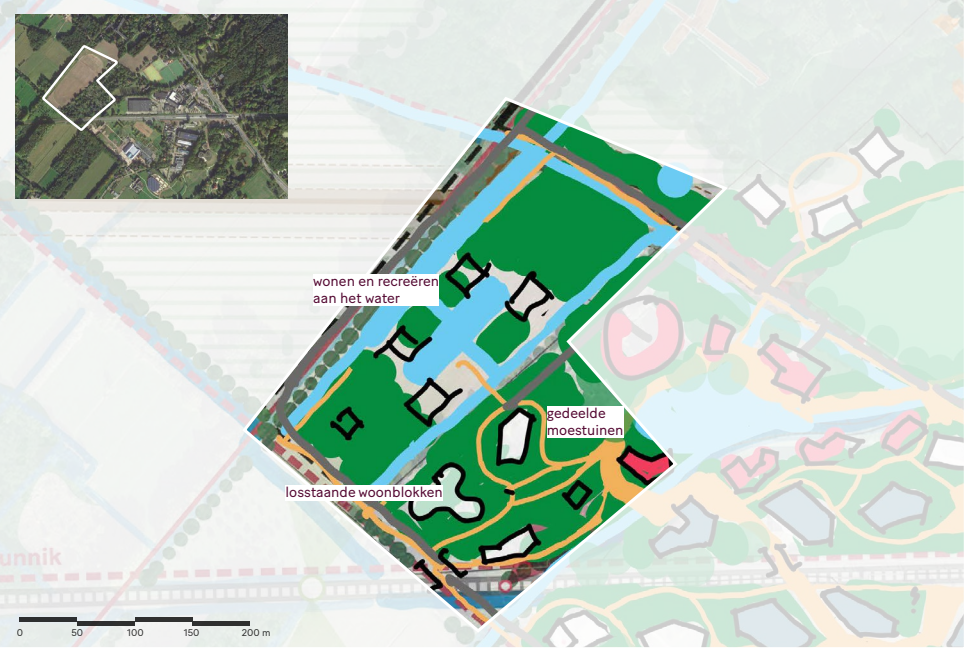
De volkstuinen blijven als een buffer tussen groen en bewoond gebied.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Deelgebied 1: renbaan/volkstuinen scenario 3



Groen

Er wordt meer oppervlaktewater toegevoegd aan het gebied.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Curium, Zeist

Dorp/stad

Er worden losstaande woonblokken (urban villas) ontwikkeld met luxe appartementen in een groene omgeving.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Spinnereij, Zeist

Veranderende wereld

De volkstuinen gaan weg, in plaats daarvan is er ruimte in de wijk voor gedeelde (moes)tuinen voor de woonblokken.

● eens?

● oneens?

■ twijfels/vragen?

Lanxmeer, Culemborg

Deelgebied 2: hockeyvelden

scenario 1



Groen

Dit gebied wordt een actief parkgebied: voorzieningen en verblijfskwaliteit aan een groene, actieve as door het gebied.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er worden hier woningen in (half) gesloten blokken ontwikkeld van 3-4 verdiepingen, deze hebben een dorps karakter.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

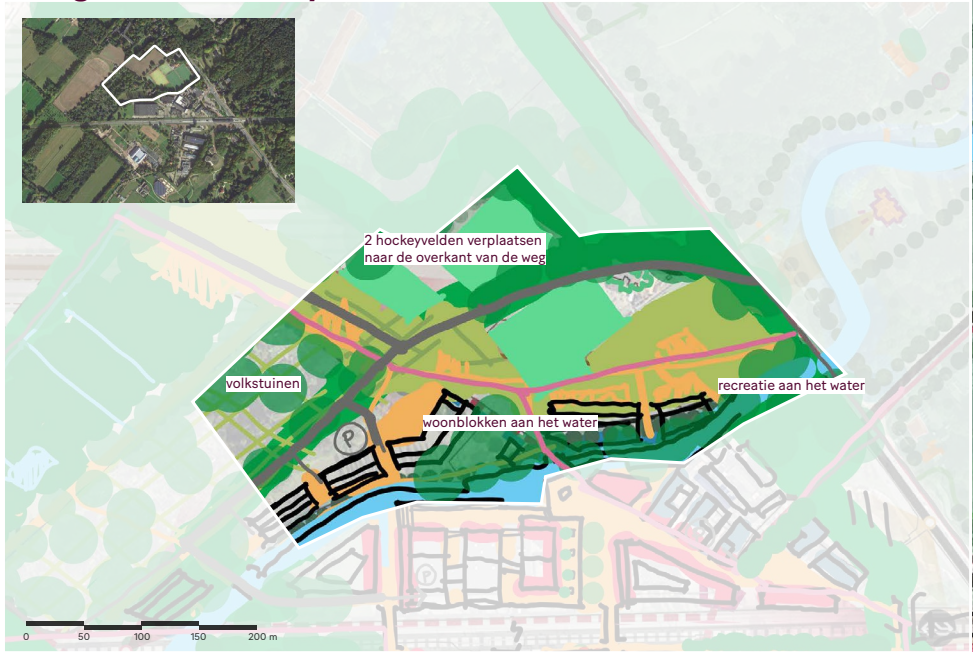
De hockeyvelden worden verplaatst (naar de voormalige renbaan, deelgebied 1) om ruimte te maken voor goed verbonden woningen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 2: hockeyvelden

scenario 2



Groen

Het wordt toegankelijker om te wonen en recreëren aan de Rijnwijkse Wetering, die meer ruimte zal krijgen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er komen woonblokken van 3-4 verdiepingen aan het water, in het groen. Het water blijft openbaar toegankelijk voor recreatie.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

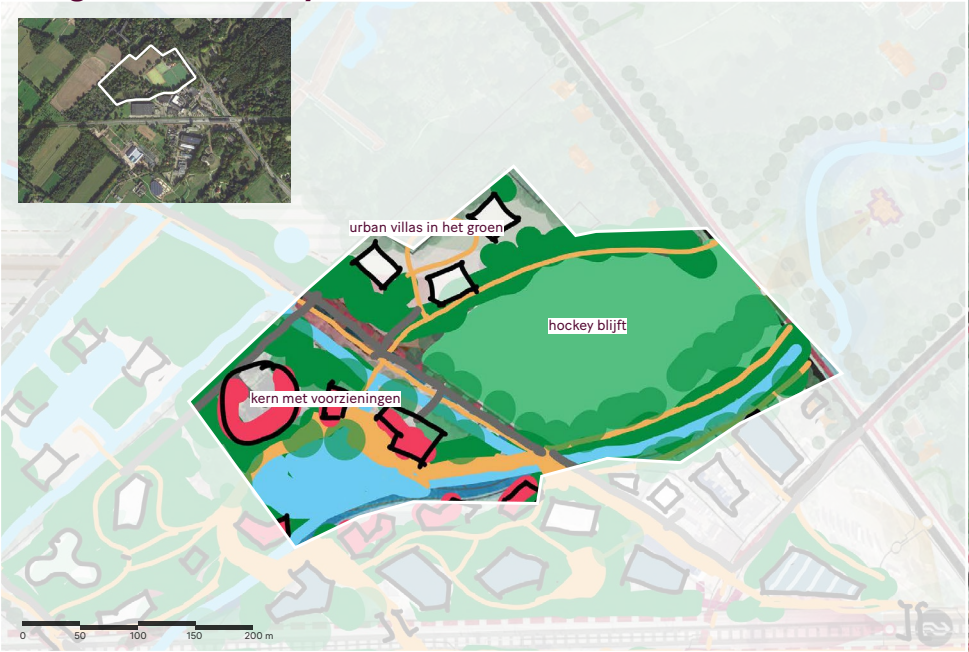
Twee van de hockeyvelden verplaatsen om ruimte te maken voor de Rijnwijkse Wetering en recreatie, het clubhuis blijft op zijn plaats.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 2: hockeyvelden

scenario 3



Groen

Er wordt groen toegevoegd rondom de nieuwe woongebouwen aan de Koeburgweg (momenteel grasveld).

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

De kern van de ontwikkeling ligt aan het water. Hier zijn voorzieningen en woonblokken met 5-6 verdiepingen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De hockeyvelden blijven.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 3: stationsgebied

scenario 1



Groen

Het gebied wordt aan de noordkant begrensd door een groene kade aan de Rijnwijkse Wetering, met een brug voor langzaamverkeer.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er worden hier dorpse betaalbare woningen in combinatie met een aantal voorzieningen ontwikkeld.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De huidige bedrijvigheid maakt plaats voor wonen. Enkele monumentale panden blijven en worden getransformeerd.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 3: stationsgebied

scenario 2



Groen

Dit is het meest intens gebruikte gebied, bomen en groenvlakken wisselen in het straatbeeld af met verkeer en bebouwing.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er worden hier betaalbare woonblokken van 5-6 lagen ontwikkeld, met optioneel een toren van 15-20 verdiepingen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

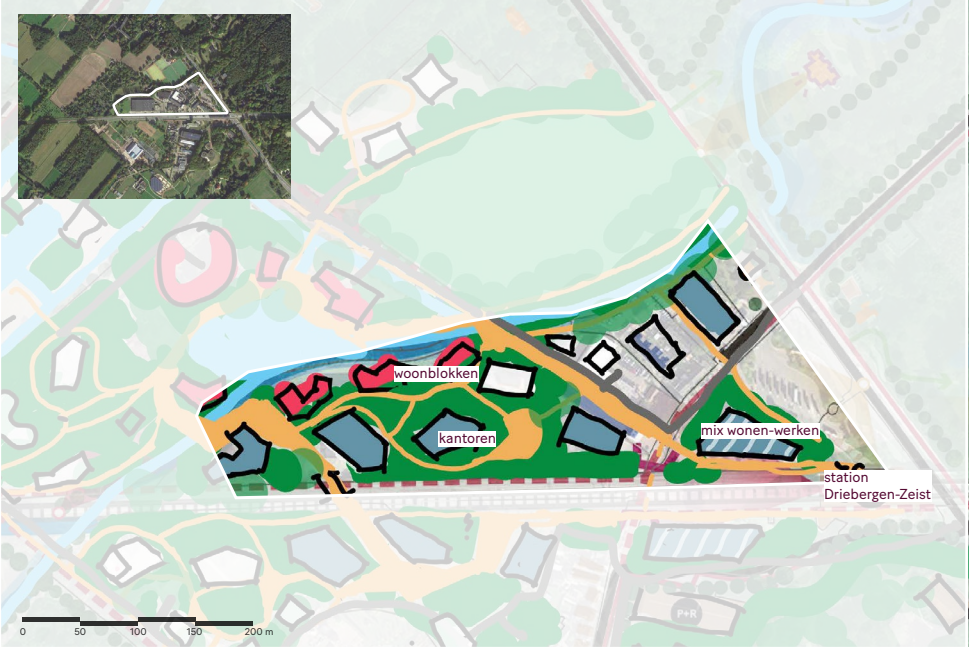
Er komt een spoor-over/ondergang om het gebied door te trekken naar het zuiden van het spoor.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 3: stationsgebied

scenario 3



Groen

Er komt een parkgebied met kantoren, dat vergelijkbaar is met de omgeving rond Triodos.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er worden hier losstaande kantoor- en woonblokken van 5-6 verdiepingen ontwikkeld, omgeven door groen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

(Bezoeker)parkeren in een collectief parkeergebouw aan de rand van dit gebied.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 4: achter de Odijkerweg

scenario 1



Groen

Grondgebonden woningen in het groen, waar collectieve (moes)tuinen voor ontmoeting zorgen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er komt een langwerpig appartementenblok met betaalbare woningen langs het spoor, dat tevens functioneert als geluidsbarrière.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De bestaande woningen aan de Odijkerweg blijven.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 4: achter de Odijkerweg

scenario 2



Groen

Er komt groen voor recreatie aan de zuidwestkant van het gebied, aansluitend op het landgoed Rijnwijk. Enkele losse woongebouwen.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er wordt een mix van woningtypes en bouwblokken ontwikkeld, meer reuring langs het spoor, meer rust en groen aan de zuidwestkant.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De bestaande woningen en het tuincentrum aan de Odijkerweg maken plaats voor een beter verbonden en groen woongebied.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 4: achter de Odijkerweg

scenario 3



Groen

Groen wordt ingezet als buffer tussen het spoor en de woningen en kantoren.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er worden hier losstaande kantoorblokken en losstaande woonblokken (urban villas) van 5-6 lagen ontwikkeld.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De ontwikkeling van losse blokken in het groen zorgt voor een flexibele fasering/planning.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 5: Reehorst

scenario 1



Groen

Het groene gebied (Reehorst/ omgeving Triodos) wordt doorgetrokken in dit gebied tot één kantorenpark.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Er komen markante kantoorgebouwen van 5 a 6 verdiepingen.

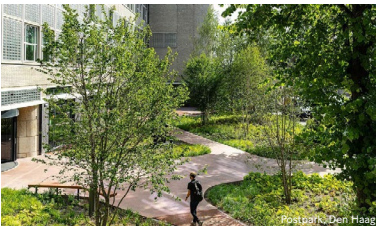
☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

De huidige werklocatie wordt geïntensiveerd tot een compact en groen werkcluster ten zuiden van het spoor.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 5: Reehorst

scenario 2



Groen

Het groen vanuit de Reehorst wordt doorgetrokken in het straatbeeld

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Gebouwen met een functiemix: kantoren in de plint en woningen daarboven.

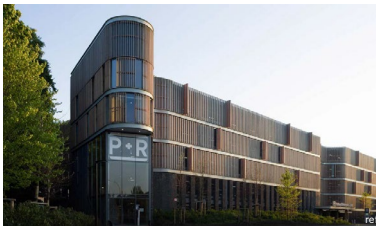
☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

Het P+R gebouw wordt tevens gebruikt voor de nieuwe bewoners, zodat de parkeernorm in het gebied zeer laag is.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Deelgebied 5: Reehorst

scenario 3



Groen

De bestaande wandelroutes worden goed verbonden met de ontwikkeling.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Dorp/stad

Aan de zuidkant worden luxe woonblokken met uitzicht op groen gerealiseerd.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Veranderende wereld

P+R wordt uitgebreid of er komt een extra parkeergebouw bij voor bewoners en bezoekers.

☐ eens? ☐ oneens? ☐ twijfels/vragen?



Bijlage 3 Bouwstenen

Bijlage 3 Bouwstenen

Landschap als basis



Klimaatbestendige omgeving met bodem en water sturend



Cultuurhistorische kwaliteiten als drager van het gebied

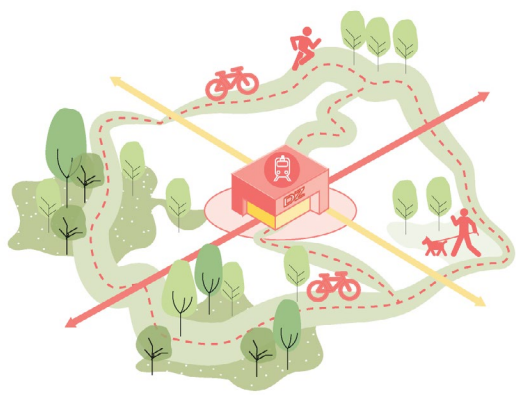


Natuurinclusieve en biodiverse ontwikkeling

BOUWSTEEN

- Droogtebestendig ontwerp: afkoppelen van en infiltreren in stedelijk gebied
- Drink en grondwaterbesparing in de ontwikkeling door bijvoorbeeld grijswatercircuits toe te voegen
- Hittestress voorkomen: groene leefomgeving van de toekomst door publieke ruimte te ontharden en bijvoorbeeld ruimte te bieden voor een verkoelend park van minimaal 200 m² met de juiste groensoorten (Bron: Kennisbank GroenBlauw)
- Bestaande water als basissgegeven gebruiken en versterken
- Nieuwe bebouwing en begroeiing volgt of versterkt de cultuurhistorische kenmerken van de Stichtse Lustwarande en relief van de Utrechtse Heuvelrug:
 - De samenhang van parkstructuren, hoofdhuisen en bijgebouwen
 - Weefsel van parallel- en dwarswegen, zichtassen en -relaties van de Stichtse Lustwarande als structurerend raamwerk.
 - De kenmerken van de buitenplaatszone in relatie tot het onderliggende landschap
- Versnippering landschap tegengaan
- Sterk, ecologisch groen/blauw netwerk, gekoppeld aan beweegroutes en gelinkt aan het buitengebied
- Aanwezigheid van divers groen en water binnen loop- en fietsafstand volgens 3-30-300 streefwaarde
- Hoogwaardige habitat binnen alle categorieën: gebouwen, bomen, struwelen, graslanden en water
- Balans natuur en recreatie: diversiteit in typen groen voor rust en reuring; bezoekers afvangen aan de rand van natuurgebieden om verstoring van de natuur te voorkomen
- Minimaal 50% groen op buurtniveau, boomkroonoppervlak telt mee (Bron: Convenant Toekomstbestendige Woningbouw)

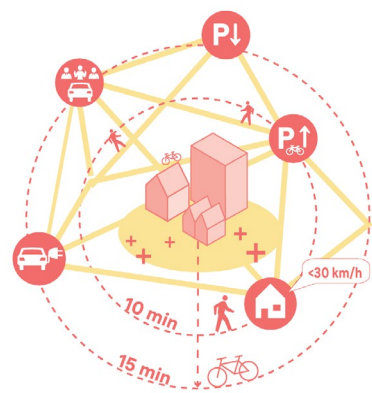
Duurzame bereikbaarheid



Natuurpoort én maximaal bereikbare knoop



Echte integratie met bredere omgeving



Duurzame bereikbaarheid in het gebied zelf

BOUWSTEEN

- Combinatie trein-OV-fiets als duurzame basis
- Driebergen Zeist als natuurpoort met meerdere directe verbindingen naar de natuurgebieden
- Een natuurfietsenplan met deelfietsen zoals op de Veluwe
- Een herkenbaar en aantrekkelijk punt als start van de route met een aantrekkelijke horecavoorziening
- Snelle en logische fietsroutes van en naar het station en tussen de belangrijkste bestemmingen
- Betere regionale fietsroutes (tot in Amersfoort) voor het stimuleren van woon-werkverkeer per fiets
- Betere voeding vanuit de bus
- Betere verbindingen aan weerszijden van het spoor voor de voetganger
- Passende mobiliteitshoofdstructuur die de aanvullende verkeersdruk op kan vangen
- Aanwezigheid van fijnmazige fiets- en loopinfrastructuur
- Scheiden van snelheden (i.p.v. modaliteiten) en maximale snelheid in woongebieden naar 30 km/u t.b.v. verkeersveiligheid
- Autoluwe zones op de plekken waar mensen wonen: slim plaatsen van autoafhankelijke functies
- Parkeren gebundeld aan de rand van de wijk in combinatie met lagere parkeernorm
- Deelmobiliteit wordt aangeboden voor ten minste 40% van de bewoners
- Ruimte voor elektrisch vervoer en laadinfrastructuur
- Ruimte voor duurzame, slim georganiseerde bevoorrading

Knooppunt-ontwikkeling

BOUWSTEEN



**Intensief woon-werkgebied
passend bij de excellente
bereikbaarheid van de ov-
knoop**



**Verstedelijking in balans
met landschap: groen
groeit mee**



**Robuust raamwerk met
ruimte voor toekomstige
ontwikkelingen**

- Hogere dichtheid nabij voorzieningen; voorzieningen nabij station
- Meervoudig ruimtegebruik (dubbel grondgebruik, 24/7 gebruik) en functiemenging
- Innovatieve bouwtypologieën in hoge dichtheid: niet alleen torens
- Ruimte voor innovatief werk
- Kwaliteit op maaiveld. Geen dominantie door (fiets-)parkeren, bergingen, logistiek ed.
- Iedereen is in de gelegenheid om actief en/of passief deel te nemen aan het culturele leven.

- Behoud van kwaliteit van het 'station in het groen'. Kwaliteit landschap behouden: zo veel mogelijk bouwen in bestaand bebouwd gebied in hoge dichtheden
- Slimme combinaties van meervoudig ruimtegebruik om zo compact mogelijk te bouwen: benut ook daken
- Bestaande landschappelijke structuren als drager voor verdichting
- Groen groeit mee: regionaal groen mee vormgeven in gebiedsontwikkeling; toegankelijkheid van bestaand groen verbeteren

- Combinatie van de vijf thema's (landschap als basis, duurzame bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling, doelgroepen en community en hoogwaardige (ruimtelijke) kwaliteit binnen één ruimtelijke hoofdstructuur

Doelgroepen en community

BOUWSTEEN



Gemengde, inclusieve wijk



Ontmoeting en verbinding



Eigenaarschap

- Mix van wonen, werk, zorg, onderwijs en ontspanning
- Gedifferentieerde samenstelling van type woningen en doelgroepen
- Ruimte voor betaalbaar wonen: 70% van de woningen valt in de categorieën sociaal en middelduur
- Ruimte voor jongeren/starters: appartementen en woonconcepten met gedeelde voorzieningen
- Ruimte voor senioren: appartementen en andere toegankelijke woningtypen, nabijheid voorzieningen randvoorwaardelijk
- Aanwezigheid van triple-a voorzieningen
- Ruimte voor middeninkomens: zowel huur- als koopwoningen (tot €450-500k): appartementen en eengezinswoningen
- Levensloopbestendig bouwen

- Interessante, gevarieerde (groene) buitenruimtes, op verschillende schaalniveaus (buurt, wijk, stad) met verschillende sferen en activiteiten
- Visuele verbindingen tussen de verschillende openbare plekken en vanuit woningen met openbaar gebied
- Combinatie van verschillende functies op één plek ter bevordering van de levendigheid en zodat verschillende doelgroepen elkaar ontmoeten

- Innovatieve woonvormen met alternatieve vormen van eigenaarschap een plek geven
- Stimuleer bottom-up initiatieven
- Begin gelijk met placemaking
- Ruimte voor deeleconomie (deelauto, deelgereedschap, gedeelde voorzieningen)
- Buurthubs vervullen ook een sociale functie: deelwerkplekken, zorgvoorzieningen, leeszaal, café...
- Groenonderhoud door buurtbudget
- Ruimte voor makers, atelierwoningen

Hoogwaardige (ruimtelijke) kwaliteit



Gezond stedelijk leven

- Schone, hindervrije wijk: geluidsoverlast, lucht- en lichtvervuiling beperken
- Ruimtes voor rust om gedrag en mentale gesteldheid te bevorderen: geluidluwe binnengebieden bij woningen met minimaal één stille zijde van een woning
- Leefomgeving nodigt nadrukkelijk uit tot bewegen (ruimte voor wandelen, fietsen, spelen, sporten)
- Ruimte voor wandelaars en fietsers
- Wonen en autoverkeer scheiden
- Rookvrije voorzieningen en omgeving
- Duurzame gebouwoorraad: circulair materiaalgebruik, energiezuinige nieuwbouw
- Groen op meerdere lagen: benutten dakoppervlak voor groen, verticaal groen, wateropvang en energieopwekking
- Sport en spel en in de openbare ruimte
- Watertappunten en toiletten bij parken en speelruimte
- Toegang tot gezonde en betaalbare voeding binnen loop- en fietsafstand
- Ruimte voor lokale voedselproductie
- Vestigingsvoorwaarden voor eetgelegenheden rond belangrijke publieke plekken (zoals het station)
- Lokale supermarkt, buurtsuper
- Groen voor verkoeling bij warme dagen, zo min mogelijk steen en indien verharding nodig is kies voor halfverharding.



Samenhangend gebied met eigen identiteit

- Inrichting van het gebied versterkt de geschiedenis van de plek en voegt daar een nieuwe laag aan toe
- Inpassing van een publiekstrekker die het gebied identiteit en dynamiek geeft
- identiteit komt voort uit cultuurhistorie. In de buitenplaatsenzone hoort een laagstedelijk en kalm leefgebied. Het karakter is hier: een parelsnoer van buitenplaatsen in het groen.

BOUWSTEEN

BRONNENLIJST

1. Utrecht Nabij. (2020). Provincie Utrecht. Geraadpleegd op 23 november 2023, van <https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/2020OGV42-04-eindrapport-Utrecht-Nabij.pdf>
2. Propositie van Zeist. (2020). Gemeente Zeist. Geraadpleegd op 23 november 2023, van https://www.zeist.nl/fileadmin/bestanden/Open_gemeenten_nieuwe_bestandenboom/Projecten/Projecten_algemeen/Propositie_van_Zeist/Propositie_van_Zeist_2020.pdf
3. Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug. (2023). Gemeente Utrechtse Heuvelrug. Geraadpleegd op 23 november 2023, van https://cuatro.sim-cdn.nl/heuvelrug/uploads/omgevingsvisie_gemeente_utrechtse_heuvelrug.pdf?cb=X13rpF6w
4. Driebergen-Zeist. (z.d.). ProRail. <https://www.prorail.nl/projecten/driebergen-zeist>
5. Stedin. (z.d.). Liggingsdata kabels en leidingen [Dataset; Arcgis]. <https://stedin.maps.arcgis.com/apps/Embed/index>.
6. Eigendom percelen stationsgebied Driebergen Zeist. (z.d.). [Dataset; Arcgis]. Gemeente Zeist. <https://zeist.maps.arcgis.com>
7. Ruimtelijke analyse stationsgebied Driebergen Zeist. (2023). Gemeente Zeist, Gemeente Utrechtse Heuvelrug.
8. Identiteitsonderzoek Stichtse Lustwarande. (2003). Landscape Architects for SALE. Geraadpleegd op 23 november 2023, van <http://www.la4sale.nl/afb/media/Stichtse%20Lustwarande%20Visie.pdf>
9. Landschapontwikkelingsplan Kromme Rijngebied. (2009). Buitengebied gemeenten de Bilt, Zeist, Utrechtse Heuvelrug, Bunnik, Houten en Wijk bij Duurstede. Geraadpleegd op 23 november 2023, van https://beterzeist.com/wp-content/uploads/2020/08/Landschapontwikkelingsplan_Kromme-Rijngebied_2009.pdf
10. Ambitiedocument Blauwe Agenda Utrechtse Heuvelrug. (2022). Provincie Utrecht. <https://www.np-utrechtseheuvelrug.nl/wp-content/uploads/2022/07/2-Ambitiedocument-Blauwe-Agenda-Utrechtse-Heuvelrug-toegankelijk.pdf>
11. Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen. (2023). Provincie Utrecht. https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2023-11/22-037_KUL_RG_Katern_230914.pdf
12. <https://www.programma-uned.nl/nieuws/2339194.aspx?t=Voortgang-Aanpak-2030-Regiopooten-en-KTA>
13. Doorfietsroutes in de provincie Utrecht. (z.d.). [Dataset]. Provincie Utrecht. <https://utrecht.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=c749c67bf4334e8b97fc6fc698a31f95>
14. Maatregelen | Groenblauwe netwerken. (n.d.). <https://groenblauwenetwerken.nl/maatregelen/>
15. Website voor convenant Toekomstbestendige Woningbouw - metropoolregioamsterdam. (2022) Metropoolregioamsterdam. <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/website-voor-convenant-toekomstbestendige-woningbouw/>

Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot (foto)materiaal in deze publicatie te traceren en te voorzien van een correcte (bron)vermelding. Indien u meent dat materiaal hier onrechtmatig is gebruikt, neem dan contact met ons op via pr@posadmaxwan.nl, zodat wij de fout kunnen herstellen.