



Stichting Beter Zeist

Secretariaat:  
Griffensteijnseplein 22  
3703 BG Zeist  
T: 06-46082657  
KvKnr.:30250364  
NL98 INGB 0005 8035 12  
E: [beterzeist@gmail.com](mailto:beterzeist@gmail.com)  
W: [www.beterzeist.nl](http://www.beterzeist.nl) (oud)  
W: [www.beterzeist.com](http://www.beterzeist.com)

Aan de gemeenteraad van Zeist

Zeist, 28 mei 2021

## **Betreft: Inspraakreactie (zienswijze) gemeente Zeist IRP**

Geachte raadsleden,

### **Inhoudsopgave**

- 1. Voorgeschiedenis / 1 - 2**
  - 2. Integraal ruimtelijk Perspectief / 3**
  - 3. Maatschappelijke, politieke en juridische status IRP / 3 - 5**
    - 3.1 Welke betekenis heeft het IRP / 3
    - 3.2 Maatschappelijke legitimering / 4
    - 3.3 Juridische status / 4
  - 4. Inhoud IRP: algemeen / 5 - 7**
    - 4.1 Verstedelijking / 5
    - 4.2 Woningbouwambitie regio / 6
    - 4.3 Woningbouw ambitie Zeist / 7
  - 5 Thema's / 7 - 10**
    - 5.1 Thema groen en landschap / 7
    - 5.2 Thema mobiliteit / 7
    - 5.3 Thema wonen en werken / 8
    - 5.4 Thema energie / 9
  - 6 Conclusie / 10 -11**
  - 7. Aanbevelingen voor de raadsfracties / 11 - 13**
    - 7.1 Procedureel / 11
    - 7.2 Inhoudelijk / 12
- Bijlage:** HOV-Verbinding USP - Zeist – Amersfoort / 13 - 15

### **1 Voorgeschiedenis**

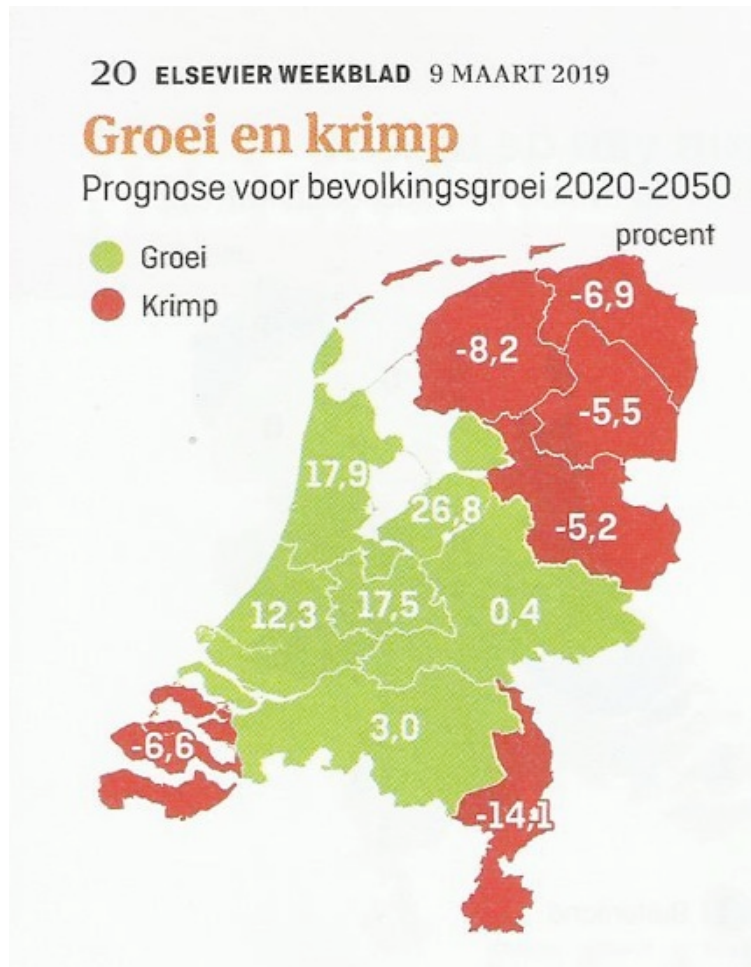
Al een aantal jaren hebben de *4 grote gemeenten* van de randstad, maar ook de regio's zoals Eindhoven, Arnhem-Nijmegen en Groningen bij het Rijk aangedrongen op meer prioriteit voor hun stedelijke groeiambities. Dat is in lijn met de beleidsomslag in het begin van de tachtigerjaren om succesvolle stedelijke regio's te steunen ("winners"). En tegelijkertijd de overige, meer landelijke gebieden ("losers") weinig of geen stimulerende investeringen te gunnen. Voordien was het zgn. 'constructieve beleid' evenwichtiger en werden 'achtergebleven regio's' wel meer gesteund.

De lobby van de stedelijke gebieden werd ondersteund door de bouwlobby die graag grootschalige activiteiten wil uitvoeren. Die draagt dat ook heden ten dage uit. Dat gebeurt mede om op industriële schaal te kunnen bouwen. De afgelopen jaren is in

allerlei overleggen tussen Rijk, (Ministeries), provincies van de stedelijke regio's en de 4 grote gemeenten (4G) met hun regio's hard gewerkt om de *verstedelijkingsambities in de vorm van visies te formuleren*. Amsterdam, Utrecht en Rotterdam-Den Haag hebben namelijk de ambitie tot metropoolregio's uit te groeien. Verder wordt er al gesproken over een Europese metropoolregio, die de stedelijke gebieden van Midden en Zuid-Nederland, Rijnland-Westfalen en Vlaanderen/Noord-Frankrijk omvat.

De gedachte achter de groeiambities is dat slechts regio's overleven die kunnen meekomen in de onderlinge economische concurrentie. Inderdaad zie je conform het huidige beleid steeds grotere samenwerkingsverbanden ontstaan. De vraag is echter of *concentratie* de enige oplossing is voor het vraagstuk van concurrentie en overleven van regio's. Het vestigingsklimaat is ook sterk afhankelijk van de woon- en leefomstandigheden. Dat geldt zeker voor het werken aan meer hoogwaardige producten en diensten.

*Het alternatief voor de volledige concentratie is een nieuwe vorm van gebundelde deconcentratie*. Dat wil zeggen economische centra die op enige onderlinge afstand met elkaar samenwerken. Dat biedt het beste van 2 werelden: concentratie van kennis en voorzieningen in de centra met behoud van een prettige woon- en leefomgeving. Bovendien zorgt het ervoor dat leegloop van plattelandsgebieden zoveel mogelijk wordt voorkomen en de verstedelijkingsdruk op de stedelijke centra afneemt.



## 2 Het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)

Het IRP is ontstaan als een uitvloeisel van overleg tussen Rijk, Provincie Utrecht en de stad Utrecht met de omliggende regio. In feite gaat het om *een regionale omgevingsvisie*, ook al voorziet de Omgevingswet daar niet in. Dat klopt want de regio Utrecht (U10/16) is geen overheid maar een bestuurlijk samenwerkingsverband. Het functioneert op basis van een *convenant tussen samenwerkende gemeenten*.

Het IRP met onderliggende visies en rapporten is het resultaat van enkele jarenlang plannen maken en visies schrijven. Gedurende die tijd heeft de gemeente wel de visies in het college en waar nodig in de raad behandeld, maar van *maatschappelijke participatie* was geen sprake. Maar het gaat wel om een *maatschappelijke innovatie*. De afgelopen 4 jaar hebben maatschappelijke organisaties herhaaldelijk en nadrukkelijk om participatie over de omgevingsvisie en het omgevingsplan gevraagd. Dat is in Zeist bij de regionale en gemeentelijke visies die ten grondslag liggen aan het IRP niet gebeurd, behalve bij de Regionale Energie Strategie (RES). Maar ook bij het RES waren de beleidskaders al grotendeels van hogerhand gegeven.

De reden van het gebrek aan maatschappelijke participatie is waarschijnlijk dat *het college bang was en is de bevolking te alarmeren over de verstedelijkingsambitie voor Zeist*. Die ambitie moe(s)t zoveel mogelijk zonder aanpassingen worden vastgelegd. Daarover was immers in het verleden al veel te doen geweest. En er was mede daarom over de verstedelijkingsambitie in de programma's voor de verkiezingen van de gemeenteraad 2018 weinig tot niets te vinden.

Laat het overigens duidelijk zijn. Stichting Beter Zeist is op zich een *voorstander van integrale beleidsvorming* en wel bij voorkeur *in en tussen* de bestuurlijke eenheden. Maar dat zou dan wel moeten gebeuren *samen met de bevolking* die de gevolgen van de besluitvorming zal ervaren. De volksvertegenwoordiging op elk niveau zal zich daarom tussentijds moeten informeren over wat er in de samenleving speelt en wat de burgers waarderen en ambiëren.

## 3 Maatschappelijke, politieke en juridische status IRP

De vraag is nu wat de maatschappelijke, politieke en juridische status is van het IRP.

### 3.1 Welke betekenis heeft het IRP

In paragraaf 1.1 van het IRP staat op pagina 9 het volgende: "In het IRP geeft de regio aan wat haar thematische en ruimtelijk programmatische opgaven zijn, welke hoofdrichtingen worden gekozen voor de toekomstige ontwikkeling van de regio en hoe al deze elementen samenhangen in een geïntegreerde visie en strategie." En verder op pag. 11: "Het IRP is nadrukkelijk geen eindbeeld, maar bevat een strategie en een adaptief ontwikkelpad. De volgende stap in het REP wordt het gezamenlijk afspraken maken over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie op basis van allianties." En daarna op pag. 13: "... één gedeelde visie op de metropoolregio Utrecht vanuit rijk, provincie, regiogemeenten en waterschappen, die vertaald zijn in drie regionale plannen: POVI, IRP en Utrecht Nabij."

*Het gaat dus om een geïntegreerde, strategische regionale visie op de metropoolregio Utrecht. Daarna worden gezamenlijk afspraken gemaakt over regionaal programmeren en een uitvoeringsstrategie op basis van allianties.*

In de versie van februari 2021, waarop het college zijn zienswijze heeft ingediend, stond nog het volgende op pagina 11: “Het IRP is in dit kader een visie die allereerst de verschillende thema’s integraal afweegt en daarbij tot stand komt vanuit lokaal draagvlak in de regio. Het lokale draagvlak maakt dat het IRP een belangrijke schakel vormt richting de uitvoering. Die uitvoering zal lokaal geschieden, waarbij de uitgangspunten van het IRP worden verankerd in lokale omgevingsvisies en uitvoeringsallianties.”

*Door het verwijderen van deze zin worden de uitgangspunten van het IRP nog niet verankerd in de lokale omgevingsvisies en uitvoeringsallianties. Dat blijft dus nog een keuze van de raden. Maar hoe vrij is de keuze van de raad van Zeist nu het college van B&W zich al akkoord heeft verklaard met de uitgangspunten van verstedelijking, extra economische groei, stimulering van de migratie naar de regio, de woningbouwambities en de mobiliteitsprong, etc. Als de gemeenteraden zonder meer akkoord gaan met het IRP zullen zij weinig of niets meer kunnen veranderen aan de uitgangspunten, tenzij zij dat vooraf hebben vastgelegd in hun zienswijze aan de regio.*

### **3.2 Maatschappelijke legitimering**

Deze ontstaat niet door enkele regionale organisaties te raadplegen zoals bij het IRP in beperkte mate is gebeurd. In de gemeente Zeist is tot nu toe voor de bevolking niets gepubliceerd over het IRP. Hoe kon de bevolking dan gedurende het gehele proces meedenken over de bepaling van maatschappelijke opgaven en een oplossing ervan? Het gaat daarbij om een afweging van waarden en ambities en om een eerlijke verdeling van verwachte lusten en lasten. Er is slechts formele inspraak mogelijk op 3 juni 2021. En zelfs daarvoor was het geactualiseerde IRP van maart 2021 tot voor kort nog niet te vinden op de sites van Zeist en van U10/16. Verder heeft het college over de conceptversie in het kader van een *informele consultatie over het IRP van februari 2021 al wel een positieve reactie naar de regio* gestuurd.

Nu is de raad aan zet om via de wethouder een zienswijze aan de twee regiovertegenwoordigers te sturen, waarvan de wethouder zelf deel uitmaakt. Hij zal dus binnenkort een brief van de raad naar zichzelf schrijven over een stuk dat hijzelf mede heeft opgesteld. Via getrapte vertegenwoordiging wordt op deze wijze de *politieke status* van de visie ondersteund. Als de gemeenteraad dat ook doet is het politieke grotendeels proces afgerond.

### **3.3 Juridische status**

Wat betekent dit alles voor de juridische status van het IRP?

*Belanghebbenden* behoeven zich nog weinig aan te trekken van de visie, ook als de raad de visie accordeert. Als echter de gemeentelijke omgevingsvisie en het omgevingsplan mede op basis van de regionale visie wordt vastgesteld geldt dat niet meer. Dan kunnen direct-belanghebbenden alleen nog bezwaar- en beroep aantekenen tegen genomen besluiten op basis van het omgevingsplan c.q. de omgevingsbesluiten. Voor de belanghebbenden levert dat meestal weinig succes op.

Voor de raad geldt dat echter niet, al kan daar verschil van mening over bestaan. Zodra de raad een besluit heeft genomen over het IRP geldt de visie voor de gemeente als vaststaand regionaal beleid en de eigen bijdrage daaraan. Bij een daarmee strijdig besluit later over de *Zeister omgevingsvisie* ontstaat er een probleem met het eerder ingenomen standpunt over het IRP.

Maar de raad kan er veiligheidshalve ook voor kiezen bij de besluitvorming *vrijheidsgraden* in te bouwen bij de vaststelling van het IRP. Zo geeft de *gemeente De*

*Bilt* in haar zienswijze op het IRP aan dat zij het IRP eerder als een 'tussenstap' ziet. Dit ook omdat het proces in het kader van haar Omgevingsvisie nog loopt. De Biltse raad hecht eraan dat nieuwe elementen die voortkomen uit de lokale participatieprocessen in de programmeringsfase van het REP/IRP aan de orde komen. Dat ook gezien het voorgenomen 'adaptief ontwikkelpad' van het IRP.

Ook al zou de raad vrijheidsgraden willen inbouwen dan nog zal het lastig zijn een eenmaal ingezette koers aan te passen. Dit in verband met de wensen en invloeden van andere gemeenten op het IRP. *Wel biedt zo'n voorbehoud de mogelijkheid tijdens de (regionale) programmering van de woningbouw voor voldoende burgerparticipatie te zorgen. Op die manier kan – althans wellicht op een lager schaalniveau - tot een kwaliteitsverbetering van plannen en planprocessen worden gekomen.*

## **4 Inhoud IRP: algemeen**

### **4.1 Verstedelijking**

In vrijwel alle visies en rapporten die ten grondslag liggen aan het uiteindelijk ontstane IRP is de groei van U10/16 naar een metropoolregio Utrecht als een wenkend perspectief opgevoerd. Het is zeer de vraag of een verdere verstedelijking van de bestaande stedelijke gebieden leidt tot een toegevoegde waarden voor de bevolking, de samenleving, de omgeving en de economie. Op zijn minst had de bevolking van de gemeente Zeist daarover moeten worden geraadpleegd.

Nu is een algemene petitie tegen verstedelijking ruim 2.000 maal getekend. Er is dus in deze gemeente een krachtige maatschappelijke weerstand tegen verdere verstedelijking. En niet alleen in Zeist. In het commentaar van Stichting Beter Zeist op de Contour REP en de Propositie van Zeist is dat verder uitgewerkt. Dit in de publiciteit wegzetten als 'weerstand tegen verandering', not in my backyard' gedrag en 'eigen volk eerst' mentaliteit doet geen recht aan de onderliggende argumenten en opvattingen en wordt als zeer denigrerend ervaren.

Conform het '*Beoordelingskader IRP*' zou volgens een 'expert-judgement' de regio er op vrijwel alle punten op vooruit gaan. Maar voor een aantal subdoelen van het IRP ontbreekt nog de uitwerking, zoals voor het bevorderen van een gezonde leefomgeving. (Beoordelingskader IRP', Hoofdstuk 3.1, pag. 9/10). Uit de 'botsproeven' van het Plan-MER voor de POVI blijkt verder dat de invloed van het beleid per saldo *negatief uitpakt voor levend landschap, erfgoed en natuur*<sup>1</sup>). Dat is niet zo verwonderlijk gezien de enorme invloed van verstedelijking op het gebruik van ruimte voor bebouwing, mobiliteit, energie-opwek (windturbines en zonnepanelen) infrastructuur en recreatieve voorzieningen.

Wel wordt in het IRP als voorwaarde voor de verstedelijking aangekondigd: '*Groen groeit mee*', maar tegelijkertijd wordt *grootschalig ingezet op verdichting (met hoogbouw) en uitbreiding van kernen*. Waar blijft dan de ruimte voor groen en natuur en voor vrije tijd en dagrecreatie? Niet alles kan overal ook al wordt dat in de visie in feite aangegeven. De natuur verdwijnt letterlijk achter de horizon. En hoe wordt het beschikbare budget voor 'Groen groeit mee' gewaarborgd? En als dat niet wordt gevonden is de verstedelijking van de regio dan van tafel?

---

<sup>1</sup>) Tabel: Effecten ontwikkelingen op Thema levend landschap, Erfgoed en Cultuur (uit: Plan MER, hoofdstuk 4.6).

Willen de inwoners de groei en de resulterende verstedelijking eigenlijk wel? Nee. Uit resultaten van enquêtes en onderzoeken op landelijk, provinciaal en gemeentelijk niveau blijkt juist het tegendeel. Groen, natuur en landschap staan daarin met stip op de eerste plaats (64-75 %), ver voor andere waarden. In de provincie Utrecht staat volgens de provinciale enquête ter voorbereiding op de omgevingsvisie *natuur op plaats 1 met 63,8%* en daarna volgt op grote afstand duurzaamheid met 35,1%. Werkgelegenheid komt op plaats 10 (12,6%). Dat laatste is niet zo verwonderlijk in deze provincie met doorgaans een tekort aan arbeidskrachten. De nadruk op verdere economische en bevolkingsgroei van de provincie en U10/16 en de daaruit volgende schaa sprong naar verstedelijking is **niet een keuze van de bevolking**.

#### **4.2 Woningbouwambitie regio**

Op basis van het IRP is er tot 2030 een behoefte aan 87.100 – 97.500 extra woningen. En daarna tot 2040 een planbehoefte van 37.000 – 50.000. In totaal dus tot 2040 124.100 – 147.500 extra woningen bij inclusief 30 % over-programmering.<sup>2)</sup> En in verband daarmee 80.000 extra arbeidsplaatsen. Inclusief de volledige locatie Rijnenburg (mogelijk tot 143.265 woningen) wordt er al rekening gehouden met een behoefte aan 167.265 extra woningen<sup>3)</sup>.

De *behoefte aan extra woningen* in U16 wordt bepaald door gezinsverdunding (bijvoorbeeld door overlijden van partners en scheidingen), natuurlijke aanwas en in toenemende mate door binnen- en buitenlandse migratie<sup>4)</sup>.

Per 2019 bestond er volgens ABF-research *in de regio een woningtekort van 24.500 woningen*. Daarbij werd ervanuit gegaan dat huishoudens die een woning delen of die wonen in een kantoor, bedrijfspand, woonboot of kampeerwagen willen of kunnen verhuizen naar een (aparte) woning. Dat is zeer de vraag; in sommige gevallen zal dat kloppen, in andere niet. De stad Utrecht zou op basis van deze hoge verwachting moeten zorgen voor 16.700 woningen en de rest van de regio (U15) voor 7.800 woningen. In de praktijk zal het echter om veel lagere aantallen gaan. Want wie naar genoeg samenwoont met niet-partners, met vergunning een woonboot bewoont of tijdelijk in een kampeerwagen of bedrijfspand verblijft wil niet altijd verhuizen.

#### **Politieke keuze**

*Waar het zeker in de toekomst om gaat is of hier in deze regio een verdere verstedelijking gewenst is. Dat is vooral een politieke keuze.* Hoe meer woningen en bedrijfsruimten er gebouwd worden, des te meer neemt het positieve migratiesaldo toe. En idem de koop- en huurprijzen. Dat verschijnsel heeft te maken met de groei van stedelijke agglomeraties. Door verstedelijking wordt de grond schaarser en stijgen de grondprijzen en bijgevolg ook de prijzen van onroerend goed. Dat zorgt voor een vliegwieleffect in de prijsontwikkeling mede door grondspeculatie. Het idee dat door meer woningen te bouwen er meer betaalbare woningen komen blijkt in de praktijk niet

---

<sup>2)</sup> IRP pag. 21.

<sup>3)</sup> IRP pag. 162 IRP.

<sup>4)</sup> **CBS 2018, rapport U 16, Stec Groep**, maart 2020 tabel A1: *in 2018 was de natuurlijke aanwas 3.490, en de netto-instroom 5.180* (binnenlands 1.820 en buitenlands 3.360). In totaal 8.670. In de loop der jaren nam de natuurlijke aanwas steeds verder af terwijl de netto-instroom toenam: *In 2009 was de natuurlijke aanwas 4.910 en de netto-instroom 2.480* (binnenlands 1.180 en buitenlands 1.300. In totaal 7.390. *In 10 jaar is de natuurlijke aanwas met 29% afgenomen en de netto-instroom ruim verdubbeld.*

te kloppen. Het omgekeerde is eerder waar. Goedkope huurwoningen worden afgebroken voor duurdere appartementen of overgenomen door kapitaalkrachtige kopers. Degenen die minder kunnen betalen moeten dan noodgedwongen uitwijken naar de rest van de regio of ver daarbuiten.

### 4.3 Woningbouw ambitie Zeist

In de POVI wordt Zeist in het kader van de regionale programmering<sup>5)</sup> conform de mogelijkheden van het IRP een *groeikern*. Volgens de 'Kaart van Altijd' zullen er in Zeist tot 2030 minimaal 3.500 woningen bijkomen en daarna volgens de 'Kaart van Alles' 2.200 extra, dus in totaal 5.700 of wel 18% toename (pag. 82. Contour REP).

*Een ongelimiteerde vrijheid voor de regionale woningbouwprogrammering zonder een uitgewerkt afwegingskader ondersteunen wij niet en waar de bevolking bovendien weinig invloed op kan uitoefenen.*

In het IRP, pag. 154 staat voor Zeist tot 2040 als harde plancapaciteit 3.000 woningen met daarboven voor knooppunt Station Driebergen-Zeist 500-1.500 woningen en langs het HOV Zeist maximaal 5.000 woningen. Wat dat laatste betreft staat op pag. 113 punt 7 "... OV en verstedelijking Zeist-Noord. *Dat alles betekent in totaal maximaal 9.500 extra woningen dat is ca. 20.000 inwoners meer.* Uitvoering ervan betekent dat er geen groen bijkomt maar juist veel zal verdwijnen en er minder ruimte zal zijn voor andere belangrijke functies. En resterend groen en ruimte wordt meer 'overlópen'.

## 5 Thema's

### 5.1 Thema groen en landschap

*Positief* is de uitbreiding van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, de aanleg van 7 natuurkernen en van een aantal robuuste ecologische verbindingen tussen Heuvelrug en Lek. Hetzelfde geldt voor de aandacht voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie met ruimte voor een 'Waterliniescheg' die de vestingwerken onderling verbindt.

*Meer aandacht is echter nodig* voor de ecologische verbinding in de gemeenten Zeist en De Bilt tussen de Kromme Rijnstreek en het Vecht- en Plassen gebied. Hetzelfde geldt voor de natuurverbinding tussen Heuvelrug en Veluwe en voor het behoud van de aardkundige waarden van de regio.

Op basis van de kaartbeelden<sup>6)</sup> is door de faunapassage *De Wildsche Hoek* een recreatieve verbinding getekend. Verder staat in het IRP, pag. 113 als 4<sup>e</sup> actiepoint vermeld: "Groene verbinding (ecologisch en recreatief) over A28 (Landgoed Oostbroek) en A27 (Noorderpark)". En ook op de kaartbeelden is een tracé opgenomen van het (extra) fietspad Zeist-West en USP via de Lage Grond. Beide ingrepen zullen de ecologische verbindingzone onder de A28 bovenmatig aantasten en in feite grotendeels gaan afsluiten. Zulke maatregelen zijn niet alleen voor deze verbinding slecht, maar zorgen ook voor een beperkt natuurrendement van de aansluitende ecologische verbindingen in gemeente De Bilt. De ecologische ketting is zo zwak als de zwakste schakel.

### 5.2 Thema mobiliteit

---

<sup>5)</sup> In het kader van de POVI zal nog wel gebruik worden gemaakt van de resultaten van het op te stellen Plan-MER op basis van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau'. Deze notitie is nu nog een concept dat ter inzage is gelegd voor het indienen van zienswijzen.

<sup>6)</sup> U16 Ruimtelijke opgave Groen en Landschap 2020-2040 (BVR, 2020).

*Het voorgestelde HOV tussen USP en Amersfoort langs of door Zeist-Noord<sup>7)</sup> is ons inziens een nieuw toekomstig hoofdpijndossier, ook financieel gezien. De redenen zijn:*

1. Een goed alternatief is al voorhanden door de huidige verbinding via De Dreef of Utrechtseweg via de Universiteitsweg naar het USP.
2. De noodzaak ervan is dubieus omdat het grootste deel van het traject (nog) niet door stedelijk gebied loopt. Meervoudig gelede (elektrische) snelbussen kunnen dan volstaan en bovendien zijn hun trajecten veel flexibeler.
3. Het doortrekken van de lijn is problematisch gezien de beschikbare ruimte en de overlast voor de omgeving en de natuur (aantasting faunapassage naar en van De Wildsche Hoek onder de A28).
4. De lijn zal veel geld kosten voor aanleg, onderhoud en exploitatie, zeer waarschijnlijk veel meer dan in eerste termijn zal worden geraamd. Dat betekent dan waarschijnlijk voor Zeist dat de financiële bijdrage van de gemeente ook groter zal worden en het project financieel gezien een blok aan het been kan worden.
5. De aanleg van een tramlijn zal leiden tot minder fijnmazig vervoer om de lijn te laten renderen. Dat blijkt standaard te gebeuren bij andere sneltramlijnen. Dat betekent meer overstappen voor reizigers waardoor de tijdwinst kan omslaan in onnodig tijdverlies.
6. Verder leidt de aanleg van de lijn tot verstedelijking van de aangrenzende gebieden om de lijn te laten renderen<sup>8)</sup> en op die verstedelijking zitten de inwoners niet te wachten.
7. Ten slotte blijkt in de praktijk dat een tramverbinding nogal eens gedurende korte of lange tijd uitvalt en in plaats daarvan bussen moeten worden ingezet hetgeen dan voor overlast zorgt voor de gebruikers van de lijn.

*Kortom: geen sneltram, maar wel (driedubbel) gelede (elektrische) snelbussen over bestaande wegen.*

Over de voorgestelde nieuwe (extra) (snel)fietsroute van Zeist West over de Lage Grond is al het nodige gezegd. Opwaardering van de Bisschopsweg voor fietsverkeer is de beste oplossing. Dat spaart ook de ecologische verbinding en het bestaande aardkundig monument van 'verlande' Rijnarmen.

Over de voorgestelde infrastructuur voor de verbinding Zeist – USP wordt verder verwezen naar bijgaande inspraakreactie d.d. 6 april 2021 van Stichting Beter Zeist over de Mobiliteitsvisie Zeist, zie **bijlage 1**.

### **5.3 Thema wonen en werken**

#### **Nieuwe kern bij Station Driebergen-Zeist**

Bij het knooppunt station Driebergen Zeist, een beoogde Regionale Poort, wordt voorzien in een nieuwe (Zeister) woonkern van 500-1.500 woningen. Mogelijk dat later ook gemeente Utrechtse Heuvelrug zich daarbij zal aansluiten.

*Wij raden dit af juist gezien de te verwachten lange termijnontwikkeling. Hoewel het (voorgenomen) Rijksbeleid is om te verstedelijken bij OV-knooppunten is deze locatie daarvoor niet geschikt. Dit met het oog op de natuurlijke en cultuurhistorische omgeving en als knooppunt van ecologische verbindingzones.*

Rondom het station liggen zeer gewaardeerde groene bufferzones en faunapassages tussen Zeist, Driebergen-Rijsenburg en Odijk. Wanneer je nu centraal tussen deze kernen een nieuwe kern ontwikkelt (met aanvullend eventueel woningbouw op landgoed

---

<sup>7)</sup> Zie de Arcadis-rapporten (2020): "Doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort"; en "Studie naar HOV-verbinding USP naar Mooi Zeist".

<sup>8)</sup> 5.000 huizen zijn daarvoor gepland in Zeist bij Vollenhove en (landgoed) Dijnselburg.



De Reehorst) krijg je hetzelfde als bij station Ede-Wageningen is gebeurd. Kantoren, verstedelijking, ontgroening, aantasten van de provinciale cultuurhistorische hoofdstructuur (hier van de Stichtse Lustwarande), verdwijnen van ecologische passages en aaneengroeien van plaatsen.

*De regio kan niet alles tegelijk zijn: zowel een aantrekkelijke groene poort tot de heuvelrug en tot het Kromme Rijngebied als een nieuwe verstedelijkte kern van 3 plaatsen. Daar komt bij dat de 3 plaatsen bij elkaar nu al ongeveer 90.000 inwoners tellen, genoeg om een sneltreinstation te blijven claimen. Inwoners kunnen gemakkelijk per fiets of bus naar het station komen. Er is niets mis mee om een paar kilometer te fietsen door de Stichtse Lustwarande en dat is ook nog eens gezond voor lichaam en geest.*

### **Transformatie en menging Zeist-Noord**

In samenhang met het HOV USP-Amersfoort wordt in het IRP vermeld om 5.000 woningen te bouwen in of bij Vollenhove (3000?) en in en bij het landgoed Dijnselburg (2.000?). Schetsmatig worden in het IRP de plekken globaal aangegeven. Uitvoering van het voornemen betekent dat de woon- en leefomgeving van de huidige inwoners ingrijpend zal veranderen. Zij worden daarover niet geïnformeerd, laat staan bij de beleidsvorming betrokken. Realisering van het voornemen zal in de wijk Zeist-Noord veel bestaand groen doen verdwijnen. En in deze meest bevolkte wijk van Zeist bestaat geen groot publiek park. Verder zal het landgoed Dijnselburg verder worden aangetast.

In de POVI wordt wellicht ook in dit verband gehint op een transformatie van de Wegh der Weegen naar een (Amersfoortse) lustwarande. Dat zou kunnen betekenen dat op niet bebouwde vakken tussen de sorties langs de weg appartementengebouwen worden ontwikkeld met een voorname uitstraling. Op pagina 110 van de POVI staat: *“Het heldere zeventiende-eeuwse concept van buitenplaatsen centraal op de uitgezette vakken is slechts zeer ten dele gerealiseerd, maar vormt een inspiratiebron voor toekomstige ontwikkelingen.* De vraag is of zoiets niet het gehele cultuurhistorische karakter van de weg gaat aantasten.

Als er dan toch gebouwd gaat worden laat dit dan op een verantwoorde manier gebeuren. Dus op basis van *natuur- en cultuurinclusief ontwerpen* waarbij rekening gehouden wordt met natuurwaarden. Dat is iets anders dan alleen natuur- en cultuurinclusief *bouwen*. Daarbij wordt tijdens de ontwerpfase vaak geen rekening gehouden met bestaande natuurwaarden.

### **5.4 Thema energie**

Het uitgangspunt voor het Nederlandse energiebeleid is dat het land zichzelf verplicht tot beperking van het eigen energieverbruik en de benodigde energie daarvoor duurzaam gaat produceren. *In 2050 moet in Nederland duurzame energieneutraliteit (bijna) zijn bereikt.* Dat wordt in het kader van de Regionale Energie Strategie vaak uitgelegd als een vorm van verplicht duurzame zelfvoorziening.

### **Zelfvoorziening en handel**

*Autarkie kan een ambitie zijn, maar is in Nederland lastig te verwezenlijken.* Dit gezien het aantal inwoners, bedrijven in verhouding tot de geringe omvang van het land. En de vele andere aanspraken op de schaarse ruimte en de eisen die ook Europees worden gesteld aan gezondheid, natuur, omgeving. Dat kan de overheid in het IRP dan ook niet *alleen voor energie* als keiharde voorwaarde stellen voor consumenten, bedrijven en

overheden. Het is bovendien strijdig met Europese afspraken over vrijhandel die ook voor Nederland gelden.

Daarbij kan gebruik worden gemaakt van *grootschalige duurzame productie van elektriciteit in andere landen met meer ruimte* die duurzame energie als een exportproduct zien. De benodigde infrastructuur voor transmissie en opslag zal daarvoor wel moeten worden aangepast. Maar dat zal toch wel gebeuren gezien de toenemende vraag naar elektriciteit en de uitwisseling ervan i.v.m. leveringszekerheid.

### **Zoekgebieden en voorwaarden**

In het IRP wordt vooral verwezen naar de aanpak in het kader van de RES-regio U16. In deze regio worden als zoekgebieden voor grootschalige energie-opwek onder meer de stroken langs het Amsterdam-Rijnkanaal en rijkswegen genoemd, zoals de A 12 (en de A 28). Uit een oogpunt van aanwezige infrastructuur kan dat een optie zijn. Maar er zijn wel *Europese en nationale voorwaarden* van toepassing op het gebied van veiligheid, overlast en gezondheid, natuur en (beschermd) landschap. Daarmee zal bij de aanwijzing van gebieden voor windturbines en zonnenvelden terdege rekening moeten worden gehouden.

Dat geldt ook voor de *bepijking van de energievraag voor grootverbruikers*. Daarvoor moeten de energiekosten voor de industrie, datacenters e.d. meer in evenwicht worden gebracht met die voor de huishoudens en het MKB. Anders zal de maatschappelijke ondersteuning van de energietransitie gaan verminderen.

En ook de *verdeling van windturbines over Nederland* moet worden aangepast. Zo is de gemiddelde windkracht in de kuststreken en op zee bijna het dubbele als op 100 of meer kilometer van de kustlijn. In de regio Utrecht gaat het naar verhouding om een ca. 60% opbrengst t.o.v. de kust. *Op dit soort overwegingen gaat het IRP niet in. Dat is een omissie.*

## **6 Conclusie**

Het ITR is net als de daaraan ten grondslag liggende regionale rapporten en deelvisies vooral gericht op *extra economische groei* en een *sterke toename van instroom van arbeidskrachten naar de regio Utrecht*. De stimulering van groei gaat ten koste van meer perifere regio's waarin het Rijk tot nu toe niet of veel minder investeert. Dat leidt tot verdere verstedelijking van de regio en tot teloorgang van de buitengebieden in Nederland. Kortom, tot een grotere tweedeling in Nederland. In de regio Utrecht is een stimulering van de groei van de werkgelegenheid niet nodig, terwijl dat juist wel van belang is voor de buitengebieden.

Dat zorgt in beide gevallen tot een '*verlies – verlies scenario*'. Hier een verlies van een mooie en gezonde woon- en leefomgeving, daar tot een verlies van voorzieningen en een uitstroom van jongeren naar de stedelijke gebieden. De opvatting dat hier alles met elkaar is te combineren is niet meer dan een leuze zonder onderbouwing, mooie plaatjes van nog bestaand groen en cultuurhistorie in het IRP ten spijt.

### **Kader: Bouwen in laag gelegen gebied?**

In dit verband moet bedacht worden dat bouwen in laag gelegen streken uiteindelijk problemen gaat opleveren als gevolg van autonome bodemdaling, klink en zeespiegelrijzing. Daar wordt nogal makkelijk over gedaan, alsof het ophogen en versterken van dijken DE oplossing zou zijn. Dat is niet het geval: het water komt niet alleen van de atmosfeer, de zee en rivieren, maar ook vanuit de ondergrond. Dat heeft te maken met toenemende kweldruk als gevolg van de totale zeespiegelrijzing en de ontwatering en wateronttrekking.

Het wegpompen van de dunne laag zoet oppervlaktewater ten behoeve van bouwen en wonen werkt dan averechts. Het versnelt de toestroom van brak water dat zich onder het zoete water bevindt. En het versterkt weer de bodemdaling en dus ook de kweldruk, een vicieuze cirkel. Daardoor zal de bodem van polders en veengebieden nog verder verzilten.

De oplossing om half Nederland door te spoelen met water uit de grote rivieren lost dat probleem onvoldoende op. *Verziltion is een sluipend probleem van laag Nederland.* Dat proces verandert de gehele leefomgeving als gevolg van de omslag naar een zoutminnende begroeiing. In het kader van goed watermanagement en beperking van de bodemverziltion moeten we daarom *ophouden met grootschalig bouwen in laag Nederland.*

Wanneer dat gezegd wordt is vaak de reactie: 'Dan moeten we de Heuvelrug en de Veluwe maar bebouwen. Dat willen we toch niet.' Alsof dat de enige hoger gelegen delen van Nederland zijn. Beide gebieden behoren tot de grootste aaneengesloten natuurgebieden van Nederland die de zeespiegelrijzing kunnen weerstaan. Blijf die dan voor de toekomst ontzien, overigens ook om redenen van natuur, cultuurhistorie, grondwater en recreatie.

### **Zeister bouwopgave**

Wat voor de regio geldt is in afgeleide zin ook van toepassing voor de gemeente Zeist. Maximaal 9.500 extra woningen tot 2040, d.i. ca. 20.000 nieuwe inwoners leidt tot een veel groter en intensiever gebruik van de ruimte. Verdere verdichting en uitbreiding van Zeist is dan onontkoombaar. Toch worden de inwoners niet betrokken bij deze regionale en lokale bestuurlijke keuze, een ommekeer in de beleidsvorming. *Dat betekent dat er nu geen sprake kan zijn van maatschappelijke aanvaarding en legitimering voor de plannen. Hoe verantwoord is dan de keuze voor een dergelijk beleid?*

## **7 Aanbevelingen voor de raadsfracties**

### **7.1 Procedurele aanbevelingen**

In de gemeente Zeist heeft het ontbroken aan enige *burgerparticipatie* bij het IRP en de meeste visies die daaraan ten grondslag liggen. Dat is een omissie omdat het IRP voor elke inwoner direct of indirect van belang is. Gezien het appèl dat maatschappelijke organisaties hebben gedaan op de raad is op 20 mei jl. een *motie* aangenomen om meer tijd te besteden aan de voorbereiding van de omgevingsvisie. In die visie zou B&W namelijk (de) uitgangspunten en ambities van het IRP willen overnemen.

Stichting Beter Zeist stelt in dit verband voor in de zienswijze van de gemeenteraad aan de regio U16 het volgende op te nemen.

1. Het IRP als een ‘tussenstap’ te zien en rekening te kunnen houden met het in de gemeente Zeist nog lopende proces van de ontwikkeling van de omgevingsvisie.
2. Daarom nu in het kader van het IRP nog geen politieke keuze te maken voor de uitgangspunten en ambities van het IRP.
3. Nieuwe elementen die voortkomen uit de lokale participatieprocessen met de bevolking te verwerken in de programmeringsfase van het REP/IRP. Dat ook gezien het voorgenomen ‘adaptief ontwikkelpad’ van het IRP.

*Toelichting:* Dit biedt de mogelijkheid tijdens de (regionale) programmering van de woningbouw voor voldoende burgerparticipatie te zorgen. Op die manier kan - althans op een lager schaalniveau - tot een kwaliteitsverbetering van plannen en planprocessen worden gekomen.

### **Maatschappelijke participatie**

Tijdens het uitstel van de vaststelling van de omgevingsvisie Zeist is het ons inziens van belang de bevolking voldoende te betrekken, zoals voor zo’n majeure, integrale beleidsvisie voor de toekomst visie essentieel is. Dat betekent naar onze mening:

1. Zorgen voor een adequate en objectieve voorlichting van de bevolking over de regionale visie en de gevolgen ervan voor de bevolking en de omgeving.
2. Bespreking van de visie en de verwachte gevolgen ervan in dialoogbijeenkomsten met de samenleving.
3. Pas dan komen tot een concept-zienswijze die recht doet aan de maatschappelijke reacties.
4. Vervolgens alle belanghebbenden, d.w.z. de gehele bevolking, de kans bieden zienswijzen in te dienen.
5. De zienswijzen te verwerken en beantwoorden.
6. Daarna de inspraakprocedure uit te voeren.
7. Vervolgens - zo nodig met een tussenstap - tot besluitvorming te komen.

Het leidt uiteraard tot enig uitstel, maar *zonder maatschappelijke aanvaarding* wordt het lastig opereren als gemeentebestuur. Het heeft ondanks herhaalde dringende verzoeken daartoe geen enkele moeite gedaan om de bevolking te laten participeren bij de meningsvorming over regionale visies die ten grondslag liggen aan het IRP en over het IRP zelf.

Bovendien worden anders *waardevolle bijdragen vanuit de bevolking* niet meegenomen in de besluitvorming. Daarmee is procedureel een evenwichtige afweging van belangen niet gewaarborgd. De bestuursrechter zal een redelijke inspanning van de overheid laten meewegen in beroepsprocedures over plannen die afgeleid worden van de beleidsvisie(s).

### **7.2 Inhoudelijke aanbevelingen**

Stichting beter Zeist is van mening dat *de woningbouwambitie van maximaal 9.500 extra woningen in 2040 voor Zeist van tafel moet*. Een dergelijke kwantitatieve bouwambitie doet geen recht aan de behoeften van de inwoners van de gemeente Zeist. Vandaar dat Beter Zeist als (technische) organisator van de petitie Red Zeist samen met de lokale groene organisaties en de 2.000 ondertekenaars van de petitie RED Zeist de volgende verzoeken richt aan de raadsfracties.

1. In het IRP af te zien van de ambitie om de gemeente Zeist te verstedelijken en te voldoen aan de groei-ambitie van de regio.
2. In plaats daarvan in te zetten op bouwen voor de stabiele, lokale behoefte.

3. Af te zien van verdere bebouwing van groene gebieden in en rondom de kernen van de gemeente Zeist.
4. Dat mee te delen aan de regio Utrecht om Zeist mooi en groen te houden en het karakteristieke dorpskarakter van de gemeente Zeist te bewaren.

Met vriendelijke groet,

Egbert Visscher  
Stichting Beter Zeist

### **Bijlage 1: HOV-Verbinding USP - Zeist - Amersfoort**

Het IRP heeft als basis de (boven)lokale visies en programma's van U10: Contour REP (thans ontwerp-IRP), MIRT, U NED en verder de provinciale Omgevingsvisie: POVI. Voor het grootste deel hebben het college en de raad zichzelf gebonden aan bepaalde keuzen d.m.v. de Propositie van Zeist, de Contour REP, het commentaar op de POVI en de Mobiliteitsvisie Zeist. Denk bijvoorbeeld aan speerpunt 14 in de Propositie van Zeist (pag. 21):

*“De gemeente Zeist borgt een goede inpassing van het HOV tracé Zeist - Utrecht USP, zodanig dat het meerwaarde oplevert voor (de inwoners en bezoekers van) Zeist. Hiervoor wordt een afwegingskader gehanteerd dat deze meerwaarde kan duiden (bijvoorbeeld een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Ook de fietsroute naar USP en de snelfietsroute Utrecht-Amersfoort worden hier meegenomen. De propositie van Zeist gaat uit van een route over De Dreef maar de lopende studies moeten nog definitief uitsluitsel geven over het tracé.*

Stichting Beter Zeist heeft eerder op 23 september 2020 in haar *inspraakreactie op de Propositie van Zeist (en de Contour REP)* commentaar gegeven op “Onderzoeksrichting 5: HOV USP-Amersfoort, bron van transformatie voor Vollenhove en Handelscentrum”. Dit commentaar is ook verwerkt in de inspraakreactie d.d. 29 oktober 2020 van Beter Zeist op de concept-zienswijze van het college van B&W op de concept-POVI. Onderstaand staat het nog verder uitgewerkte commentaar in de inspraakreactie d.d. 6 april 2021 op de concept Mobiliteitsvisie Zeist. Daarin wordt gepleit om in het “afwegingskader voor de meerwaarde” (ook) het volgende op te nemen.

#### **Verkeers- en vervoerseffecten HOV-alternatieven:**

- de kwetsbaarheid en flexibiliteit van de diverse HOV-alternatieven;
- de slechtere bereikbaarheid OV van de stad Utrecht-centrum en -oost door het schrappen van lijnbussen daarheen;
- de effecten van de HOV-alternatieven op het overige verkeer en vervoer als gevolg van versmalling van wegen, wachttijden, aantasting van verkeersveiligheid (ongelukken);
- het minder fijnmazig OV-vervoer in de buurten en wijken en tijdsverlies door overstappen; in dit verband is een ketenbenadering van belang waarbij rekening wordt gehouden met een goed voor- en natransport.

#### **Kosten en lasten:**

- de verwachte netto-kosten voor investering-, onderhoud en exploitatie voor alle alternatieve keuzen <sup>9)</sup>;
- de risico's van overschrijding van de kosten en van de aanlegtijd; (denk aan de hoge extra kosten, de jarenlange vertraging van de aanleg en het gebruik van de tramvoorziening Utrecht CS - USP en aan de politieke consequenties ervan);
- de effecten op de lange termijn voor de gemeentebegroting;
- de kans op lastenverzwaringen voor de gemeente en dus voor de bevolking (dit punt wordt niet voorzien in het IAC-advies over 'Samen in Balans').

#### **Eventueel benodigde woningbouw:**

- de noodzaak van 5.000 extra woningen langs het tracé, zie U NED Arcadis rapport, pag. 32-33 (zie bijlage over verstedelijking langs tracé: 5.000 woningen bij Mooi Zeist en Dijnseburg) en ook de visie Utrecht Nabij, pag. 70;
- Volgens het rapport zorgt de verstedelijking langs het tracé voor meer passagiers tussen USP en Utrecht waardoor deze tramverbinding rendabeler wordt; moeten er 5.000 woningen gebouwd worden om de tram rendabeler te maken zoals in het rapport staat?

#### **Aantasting groene omgeving en leefbaarheid:**

- de daarvoor benodigde aantasting van het binnenstedelijke groen (denk aan Sanatoriumbos, landgoed Dijnseburg, Wegh der Weegen);
- de aantasting van de groene buitenruimte (inclusief hekken langs het tracé) tussen USP en Zeist met de ecologische verbindingzone tussen Kromme Rijngebied en het Vechtplassengebied en met het provinciaal aardkundig monument (verlande lopen van de vroegere Kromme Rijn);
- het toepassen van de doelstellingen en principes van Healthy Urban Living zoals opgenomen als centraal thema van de regio Utrecht; denk aan de geluidsoverlast;
- het natuur-inclusief ontwerpen van de mobiliteitsvoorziening(en) ook rekening houdend met de biodiversiteit.

#### **Duurzame vormen van mobiliteit:**

- het gebruiken van de Ladder van Verdaas om de toepassing van alternatieve vormen van mobiliteit af te wegen en te beïnvloeden;
- het daarbij rekening houden met nieuwe technologische ontwikkelingen zoals elektrisch fietsen over grotere afstanden en thuiswerken: dienstverlening en productie op afstand.

Ons inziens volstaat een HOV d.m.v. een (elektrische) gelede snelbus via bestaande wegen. Nu al is er een snelle busverbinding tussen Zeist-centrum en het USP. Die is uit te breiden met een snelle busverbinding vanuit Dijnseburg via de Dijnseburgerlaan - Dreef naar Mooi Zeist en verder via De Bilt naar USP. Met een dergelijke verbetering van de verbindingen kunnen allerlei negatieve effecten worden vermeden.

Wat de *snelfietsroute* betreft tussen Zeist en USP volstaat het verbeteren van de Bisschopsweg voor fietsverkeer. Het aanleggen van een tweede verbindingsweg over

---

<sup>9)</sup> *Rapport Arcadis 7 oktober 2020, pag. 37:*

Investeringskosten **exclusief BTW en exclusief +/- 40% marge.**

1 Kosten aanleg USP- Zeist-Handelscentrum: ca. **140 - 150 mln.**; onderhoud en beheer: **3 mln.**

2 Kosten aanleg Zeist – Amersfoort ca. **290 - 347 mln.**; onderhoud en beheer: **5.5 mln.**

de Lage Grond voorziet voor een deel van Zeist voor enige tijdwinst. Maar het tast wel de groene corridor tussen USP en Zeist aan en creëert daar een precedent voor verdere verstedelijking.

### **Verzoeken**

In aansluiting op bovengenoemde opmerkingen en vragen verzoeken wij de raad het volgende:

- het t.a.v. het fietsvervoer prioriteit geven aan het verbeteren van bestaande fietsroutes;
- het handhaven en verbeteren van fijnmazig OV-vervoer;
- het afwegingskader voor het HOV tussen USP - Zeist (- Amersfoort) nader invullen

met:

- de verkeers- en vervoerseffecten van de HOV-alternatieven,
- de verwachte kosten en lasten voor de lange termijn,
- de eventueel benodigde woningbouw,
- de aantasting groene omgeving en leefbaarheid,
- het gebruik van meer duurzame vormen van mobiliteit: toepassing van de 'Ladder van Verdaas' en rekening houden met nieuwe technologische ontwikkelingen: dienstverlening en productie op afstand.