

Werkgroep Natuurlijk Zeist-West
Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
Stichting Beter Zeist

Aan:
de colleges van burgemeester en wethouders
van Utrechtse Heuvelrug en Zeist
t.a.v. de projectorganisatie samenwerken aan
Driebergen-Zeist

onderwerp:

Reactie op de Concept-kaarten Gebiedsvisie Driebergen-Zeist

Driebergen, 21 februari 2025

Geachte heer, mevrouw,

Wij willen gaarne dankzeggen voor de geboden mogelijkheid om een reactie te kunnen geven op de concept-kaarten van de gebiedsvisie Driebergen-Zeist.

Voor wat betreft onze reactie willen wij in eerste instantie verwijzen naar de reactie van de Burgercoalitie, waarvan wij deel uitmaken. Juist ook vanuit onze specifieke gebiedskennis zullen onze organisaties meer uitgebreid en in detail op het concept reageren dan de Burgercoalitie. Correspondentie inzake deze brief verzoeken wij te richten aan de mailadressen van de ondertekenaars, zo mogelijk met een afschrift aan de Burgercoalitie.

Eerst zal een reactie op het tot op heden gevolgde planproces worden gegeven, waarna een meer inhoudelijke reactie zal worden gegeven. Dat zowel meer in algemene zin als op de afzonderlijke kaarten. Daarnaast zal ook een reactie worden gegeven op de tijdens de 'inspraak'-periode bekend gemaakte onderzoeksrapporten. Afgesloten zal worden met een conclusie.

1. Procesaanpak

Zoals aan eenieder bekend onderzoeken de beide gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug de mogelijkheid ter plaatse van het Station Driebergen-Zeist een nieuwe kern te realiseren van 500 tot 2.500 woningen (zie in deze dus o.a. doelstellingen IRP en de Regionale Woondeal U10). De uitvoering van een verkenning van de mogelijkheden die het Stationsgebied Driebergen-Zeist biedt, is eerder ook al aangegeven in de 'Propositie Zeist', evenals ook in de Omgevingsvisies van beide gemeenten.

Ten einde tot een gebiedsvisie voor het Stationsgebied Driebergen Zeist te komen is door de gemeenteraden een zogenaamd: 'Plan van Aanpak Stationsgebied Driebergen-Zeist' aangenomen, dat inclusief een aantal amendementen, waaronder een amendement dat de ontwikkeling van een scenario voorstaat waarin de aanwezige waarden van ecologie, landschap en cultuurhistorie worden gerespecteerd, althans binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug. In het Plan van Aanpak is als participatieniveau 'adviseren' en 'meedenken' aangegeven, alhoewel het tot op heden de praktijk is dat van het participatieniveau 'raadplegen' wordt uitgegaan.

Mede op basis van gegeven analyses zijn aan het grotere publiek een drietal mogelijke scenario's gepresenteerd, dat mede n.a.v. in die zin uitgevoerde analyses, waarop dan via de website en eventueel schriftelijk een reactie kon worden gegeven. Dat is toen ook door een aantal bewoners en ook organisaties gedaan.

T.b.v. het opstellen van de gebiedsvisie zijn er vervolgens ook een aantal themasessies georganiseerd, zoals die m.b.t. natuur en ecologie, waarvan ook verslagen zijn gepubliceerd (zie in deze met name ook de 'Presentatie themasessie natuur' en ook het 'Verslag themasessie natuur').

Recent zijn op basis van (een soort van) voorkeurscenario de Conceptkaarten Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist gepubliceerd, waarop dan inmiddels tot en met 23 februari 2025 een reactie kan worden gegeven, zowel via een enquête op de website als via een schriftelijke bijdrage. Daarnaast zijn er door de projectorganisatie tevens aparte bijeenkomsten georganiseerd, waarbij een eerste reactie op de Concept-kaarten kon worden gegeven, inclusief ook een bijeenkomst met natuurexperts. Ook daar is toen al kort door de vertegenwoordigers van onze organisaties een reactie op de voorliggende Concept-kaarten gegeven, evenals nogmaals het aanbod gedaan om op basis van een intensieve samenwerking tot een gezamenlijk door alle partijen gedragen Gebiedsvisie te komen.

Inmiddels zijn in de loop van de tijd op de speciale website, zoals deze door de beide gemeenten voor het Stationsgebied in het leven is geroepen, ook een aantal achterliggende rapporten gepubliceerd, zoals m.b.t. de ecologie (de 'Ecologische QuickScan Omgevingswet Stationsgebied Driebergen-Zeist (Viridis, 2024)'), de cultuurhistorie (het rapport: 'Stationsgebied Driebergen Zeist – Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)') en ook de mobiliteit (het rapport: 'Verkeersintensiteiten en doorkijk modelstudiestationsgebied Driebergen – Zeist (Goudappel, 2024)'). Ook is er op verzoek van beide gemeenten door het Ontwerpatelier natuurinclusief een advies uitgebracht (zie het rapport: 'Adviesrapport Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist (Expertteam ontwerpateliers natuurinclusief, 2024)').

Mede gezien de verwachte impact op de waarden zoals deze in en nabij het Stationsgebied aanwezig zijn, is door met name GoedVolk het initiatief genomen om een burgercoalitie op te richten, waarvan naast anderen zowel de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. en de Stichting Beter Zeist deel uitmaken.

Zoals u bekend is door de Burgercoalitie eerder een Landschapsvisie, inclusief een aantal achterliggende documenten gepubliceerd (zie de website: 'www.station-driebergen-zeist.nl'). Mede op basis van de betreffende Landschapsvisie, dat dus uitgaande van de waarden die karakteristiek zijn voor het gebied, heeft er door een drietal bureaus een eerste verkenning plaatsgevonden van de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden voor het Stationsgebied. Op 24 januari 2025 heeft daar onder ruime belangstelling, waaronder vanuit de politiek en ook de projectorganisatie, een presentatie plaatsgevonden. Inmiddels is hiervan ook een verslag verschenen en aan u toegestuurd.

2. Reactie op concept-kaarten

2.1. Algemeen

Als je de Concept-kaarten beziet dan is er door de gemeenten kennelijk op basis van het drietal eerder gepresenteerde scenario's gekozen voor een (relatief) compacte ontwikkeling, althans wat de stedenbouwkundige ontwikkeling betreft.

Alhoewel het op zich wordt gewaardeerd dat op het eerste gezicht is gekozen voor een 'compacte variant', waarbij dan de Rijnwijkse Wetering en het landgoed de Reehorst als grenzen zijn aangehouden, althans wat betreft de woningbouw, zijn bij de keuzen die worden gemaakt, dus een

hoge dichtheid aan woningen, inclusief kennelijk ook hoogbouw, de nodige kanttekeningen te plaatsen. Niet alleen is kennelijk het voornemen ook ter hoogte van het Abbingterrein buiten de rode contour te bouwen tot aan het landgoed Rijnwijk, maar bijvoorbeeld ook ten noordoosten van de Drafbaan kleinschalige ontwikkelingen toe te laten. Daarnaast is het voornemen om zowel de volkstuinen, de Drafbaan en de Reehorst voor een veel intensiever recreatief gebruik in te richten, met alle gevolgen voor de aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en/of cultuurhistorie. Ook wil men de nieuwe kern door tal van wandelpaden en ook nieuwe fietspaden verbinden met de bredere omgeving, zoals o.a. met de kern Driebergen door de Reehorst/Hoofdstraat 26, met het Station Bunnik (langs het spoor door NNN-gebieden), evenals ook een nieuwe fietsringweg aanleggen langs o.a. de Rijnwijkse Wetering met naar verwachting ook sterk negatieve effecten op aldaar aanwezige natuurwaarden en ook ecologische verbindingen.

Zoals ook uit de mede door ons gepresenteerde 'Landschapsvisie' naar voren komt, zijn wij dus op zich een voorstander van een bepaalde transformatie van het gebied, maar dat dan wel ook echt uitgaande van de gebiedskwaliteiten zoals deze in het gebied aanwezig zijn (zie in deze dus behalve de 'Landschapsvisie', dus ook het rapport: 'Stationsgebied Driebergen Zeist – Cultuurhistorisch onderzoek (Steenhuis-Meurs, 2025)'), dus uitgaande van de draagkracht van het gebied.

Gezien de toch relatief grootschalige woningbouwplannen zoals deze in het thans voorliggende voorkeursscenario (kennelijk) zijn voorzien, zijn wij de mening toegedaan dat dit uiteindelijk, dat dan niet alleen gezien de ruimtelijke impact in het Stationsgebied zelf, maar juist ook door de uitstralingseffecten op de nabije omgeving, tot een te grote aantasting zal leiden van de kwaliteiten van het gebied.

In die zin vinden wij het dan ook onjuist dat onderzoeken naar de effecten op natuur, landschap en cultuurhistorie van mogelijke woningbouw nog niet hebben plaatsgevonden, dat terwijl er al wel een concept-gebiedsvisie ter inzage wordt gelegd. Het woord gebiedsvisie suggereert een integrale visie waarin alle gebiedskwaliteiten, -potenties en ambities een plek hebben gekregen en ook goed afgewogen zijn. Door het ontbreken van effectonderzoek is dat niet geval. Want de quick scan geeft aan dat nader onderzoek nodig is. En de cultuurhistorisch waardestelling zoals deze heeft plaatsgevonden impliceert o.i. dat een grootschalige ontwikkeling in cultuurhistorisch en landschappelijk ongewenst is. De voornemens in de concept-gebiedsvisie zijn niet van een concreet ecologisch en cultuurhistorisch advies over de effecten voorzien, wat gezien de waarden die met de in de concept-visie aangegeven ontwikkelingen in het geding kunnen zijn wel degelijk van belang moet worden geacht. Gegeven het feit dat bouwlocaties, dichtheden, bouwhoogten en andere aanpassingen omschreven zijn, behoort hierover advies te worden gevraagd aan experts. Die advisering behoort bij het verschijnen van een concept Gebiedsvisie ter inzage te worden gelegd, zodat deze advisering ook onderdeel van de participatie kan zijn.

MER wenselijk en verplicht

Vanwege de impact van de voorgenomen woningbouw hebben wij er als organisaties al ten tijde van de behandeling van het 'Rv Plan van Aanpak Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen Zeist' voor gepleit t.b.v. de beoogde ontwikkeling een 'Plan-MER' op te stellen, zodat ook de impact van diverse scenario's duidelijk is, alvorens de keuze voor een bepaalde voorkeursvariant plaatsvindt, dat dus als opmaat naar een gebiedsvisie. Daar komt dan nog bij dat als daadwerkelijk van een aantal van 2.000 woningen of meer wordt uitgegaan, zoals van 2.200 woningen in het Mobiliteitsrapport, een Plan-MER sowieso verplicht is, zodat het ook in die zin goed was geweest als deze vanaf het begin van het proces was gelijkgeschakeld. Dat dus inclusief nadere onderzoeken die daaraan ten grondslag zouden moeten liggen, zoals uitgebreid natuuronderzoek (i.p.v. de thans uitgevoerde QuickScan door Viridis die overigens duidelijk wijst op de noodzaak van nader uitgebreid onderzoek), een onderzoek (en dus niet alleen een eerste verkenning) naar de gevolgen voor de mobiliteit, een nader onderzoek naar

diverse milieufactoren (zie in deze dus wel ook de eerste verkenning door de ODRU: ‘Gebiedscan Driebergen-Zeist (ODRU, 2022)’), zoals die m.b.t. geluid en luchtkwaliteit (zie in deze dus wel ook data Landschapsvisie/LESA, evenals ook uitkomsten uit de door de burgercoalitie ingeschakelde bureaus in die zin uitgevoerde onderzoeken, zoals met Greenlabel, etc.).

Effecten op natuurkwaliteiten

Verder zijn de natuurkwaliteiten tot op heden o.i. volstrekt onvoldoende onderzocht, zoals ook uit de ecologische quickscan blijkt, die m.b.t. de naar verwachting voorkomende beschermde en ook rode lijst- soorten de noodzaak van veel aanvullend onderzoek aangeeft (zie in deze dus ook de: ‘Ecologische QuickScan Omgevingswet Stationsgebied Driebergen-Zeist (Viridis, 2024)’, ‘Samenvatting’). De uitkomsten van dat onderzoek behoren verwerkt te zijn in een concept- gebiedsvisie en over de wijze van verwerken van deze onderzoeken moet ook participatie kunnen plaatsvinden.

Daarnaast zijn de effecten van een sterke vergroting van het aantal inwoners van gebied, dat inclusief de uitstralingseffecten op de natuur en met name ook de ecologische verbindingen (zie voor het overzicht ook onderstaande fig. *Ecologische verbindingen SDZ en nabije omgeving* zoals deze uit de Landschapsvisie/LESA komt) niet nader onderzocht. Ook op de noodzaak hiervan wordt in de quick scan gewezen.



Fig.: Ecologische verbindingen SDZ en nabije omgeving.

Effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden

Zoals ook uit de ‘Landschapsvisie’ en bijbehorende ‘LESA’, evenals het rapport: ‘Stationsgebied Driebergen Zeist – Cultuurhistorisch onderzoek (Steenhuis-Meurs, 2025)’ blijkt, kent het gebied dus hoge landschappelijke en ook cultuurhistorische waarden, dat ook door de vele tijdlagen die gelukkig nog steeds in het gebied herkenbaar zijn. Juist ook in het rapport: ‘Stationsgebied Driebergen Zeist – Cultuurhistorisch onderzoek (Steenhuis-Meurs, 2025)’, Hoofdstuk: ‘Aanbevelingen’ worden dan ook een relatief groot aantal aanbevelingen gedaan, hoe bij de toekomstige ontwikkeling met die kwaliteiten/waarden rekening te houden, maar blijft het door het achterwege laten van een concrete cultuurhistorische beoordeling onduidelijk of daarmee ook bij het nu gegeven voorkeursscenario in

voldoende mate rekening is gehouden. Wij gaan wij er op basis van de in het rapport van SteenhuisMeurs gegeven analyse vanuit dat dit in onvoldoende mate het geval is.

Effecten voor de mobiliteit

In het door Goudappel uitgevoerde mobiliteitsonderzoek wordt een beeld wordt gegeven van de effecten op de verkeersafwikkeling van 2.200 woningen en 1.000 – 2.000 BVO op de mobiliteit t.o.v. de zogenaamde referentiesituatie in 2040, komt naar voren dat er op bepaalde wegen/kruispunten onvoldoende restcapaciteit is. In die zin bevelen zij dus o.a. aan met diverse scenario's te werken, waar de gemeenten kennelijk tot op heden niet toe bereid zijn, althans als het om de woningaantallen gaat. In elk geval wordt dit punt ten onrechte niet behandeld in de concept gebiedsvisie. Opvallend is ook dat het effect op het kruispunt Hoofdstraat-Breullaan zonder opgave van redenen niet is onderzocht. In elk geval zijn ingrijpende infrastructurele aanpassingen aan het kruispunt Hoofdstraat-A12 nodig. Wij vinden het een ommissie dat hier niet wordt ingegaan in de concept Gebiedsvisie.

In het betreffende mobiliteitsonderzoek hebben wij overigens een nader onderzoek naar eerder opgekomen vragen over woningbouw bij het station gemist. Zo wordt in de notitie: 'Beoordeling verstedelijking "Utrecht Nabij" (UNED, 2020)' uitgegaan van de bouw van 1000 woningen bij het station Driebergen-Zeist. Hierbij worden als randvoorwaarden onder meer genoemd:

- HOV Driebergen-Zeist - Westraven - Woerden Molenvliet P&R;
- Spoorverdubbeling Driebergen-Zeist-Lunetten.

In 'Utrecht Nabij, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid 2040, met een doorkijk naar 2050', was het primaire uitgangspunt dat alleen aan de knopen in de binnenring, die aangesloten zijn op snel onderling vervoer, woningbouw wordt toegevoegd. Het is onduidelijk op grond van welke (mobiliteits)overwegingen voor Driebergen-Zeist van dit uitgangspunt is afgestapt. Wij vinden dat de concept-gebiedsvisie moet onderzoeken en moet onderbouwen dat de bouw van zoveel woningen bij Driebergen-Zeist logisch is in de 'wiel met spaken' benadering. Ook moet worden onderzocht wat de effecten zijn op het vervoerssysteem bijvoorbeeld als het spoor tussen Lunetten en Driebergen niet wordt verdubbeld., Hierbij zij overigens aangetekend dat wij , alhoewel een voorstander van een goede openbaar vervoervoorzieningen, geen voorstander zijn van een verdubbeling gezien de effecten op de aldaar aanwezige natuur/landgoederen (zie ook eerdere kritische kanttekeningen t.a.v. de zogenaamde HSL-Oost). Woningbouw bij het station Driebergen-Zeist moet in ieder geval de bestaande knelpunten op lijn Arnhem-Utrecht Centraal niet vergroten. Het 'wiel met spaken' is mede ontwikkeld om het aan deze lijn gelegen station Utrecht Centraal te ontzien.

Op deze zaken moet dus worden ingegaan in het mobiliteitsonderzoek zodat conclusies kunnen worden betrokken bij de afwegingen in de concept-gebiedsvisie. En als er 'oplossingen' worden verondersteld door het toevoegen van infrastructuur, moet ook worden nagegaan welke effecten deze op de aanwezige waarden hebben en of deze aanvaardbaar zijn.

Voor een aanvullende toelichting verwijzen wij ook naar paragraaf 3.8.1. van de Landschapsvisie van de burgercoalitie.

Risico's en kosten zijn in strijd met het Plan van Aanpak niet uitgewerkt

Wij vinden het verder onjuist dat de in paragraaf 5.1 van het door de gemeenteraden vastgestelde 'Plan van Aanpak' aangegeven onderdelen als verkenning van kosten en opbrengsten, risicoanalyse en ontwikkelstrategie ontbreken. Dit ook in relatie tot de kennelijke noodzakelijke aanleg en vergroting van allerlei infrastructuur.

Want het opstellen van een concept-gebiedsvisie is ook het moment om duidelijk te maken dat een gebiedsontwikkeling met veel woningen financieel en ontwikkel-technisch mogelijk is zodat niet al veel geld en tijd (ook van derden) wordt verspild aan een onhaalbare zaak. De concept-gebiedsvisie moet duidelijk kunnen maken of er voldoende geld is voor de opgenomen voorzieningen. Wij vinden dus dat in grote lijnen aannemelijk moet zijn dat de voorgestane gebiedsontwikkeling financieel mogelijk is en niet leidt tot tal van ongewenste deelprojecten. Zoals geen betaalbare woningen, slechts één of twee torenflats of uitsluitend wat villa's in het groen bij de zogenaamde kleinschalige ontwikkeling. Daarvoor is ook helderheid over de ontwikkelstrategie nodig. Ook in dit opzicht wordt niet voldaan aan wat, ook volgens het Plan van Aanpak, van een gebiedsvisie moet worden verwacht. Er staat geen woord in het Concept over het in samenhang ontwikkelen of het verrekenen van opbrengsten en kosten, dat ook i.r.t. het eventueel opkopen bestaande woningen, evenals opkopen/verplaatsen aanwezige bedrijven.

Een goed plan houdt rekening met de ruimtelijk kwaliteiten maar ook met de financiële en ontwikkelrisico's. De ontwerpers van de Burgercoalitie hebben op 24 januari 2025 laten zien dat er ook een ontwikkeling vanuit de kwaliteiten van het gebied en door een organische aanpak zonder grote financiële risico's mogelijk is.

Er zijn grote financiële risico's want het door u voorziene grote aantal woningen, ook al is dat in een relatief compact gebied, zorgt vanwege de binnen het gehele plangebied aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie voor inpassingsproblemen die veel geld kosten. Bijvoorbeeld:

- Extra natuurvoorzieningen ter bescherming van aanwezige natuurwaarden, dat o.a. om uitstralingseffecten, niet alleen van geluid en licht, maar ook van de recreatie, inclusief loslopende honden en katten, zoveel als mogelijk te voorkomen, voor zover dat überhaupt al mogelijk is.
- Aanleg van groenvoorzieningen en bescherming van het landschapspark de Reehorst: dit particuliere park, wel opengesteld voor wandelaars, lijkt benut te gaan worden als openbare groenvoorziening (recreatieterrein). Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor De Breul dat op zeer korte afstand van bebouwing ligt. Dat is een heel ander gebruik dan rustig wandelpark. Niet voor niets wordt de andere functie in de concept-Gebiedsvisie prominent vermeld.
- Herinrichting van de Drafbaan tot park.
- Extra parkeervoorzieningen zijn naar verwachting nodig. Immers, in het mobiliteitsrapport wordt de bestaande P&R voorziening in de zogenaamde 'referentiesituatie' als 'vol' beschouwd.
- Extra ontsluitingen mobiliteit voor zowel auto's, fietsen, voetgangers. Er komen meer overgangen over infrastructuur. Dit vergroot de barrièrewerking voor dieren van het spoor; want er komen dan ongetwijfeld meer hekken om het lopen van mensen langs/over het spoor tegen te gaan. Dit vraagt extra faunapassages, ook voor grotere dieren, dus ruim vormgegeven.
- De directe kosten van duurzaam bouwen, alhoewel dat naar verwachting uiteindelijk uitgaande van ecosysteemdiensten goedkoper is.
- Omvormen van de volkstuinen. Dit besloten gebied openbaar maken vraagt inrichtings- en beheermaatregelen tegen diefstal en vandalisme.
- Als gevolg van een toenemend aantal inwoners direct rondom de landschapsparken ontstaat er gebruik van de parken en natuurgebied als recreatieterrein. Dit leidt tot hogere beheerkosten i.v.m. veel hogere slijtage aan paden, grasvelden e.d. en vandalisme en extra toezicht, bijvoorbeeld op loslopende honden. Zie bijvoorbeeld het park De Brink in Zeist dat veel beheeraandacht vraagt. Ontvangen de eigenaren hiervoor voldoende vergoedingen c.q. hebben zij hiervoor voldoende budget? Dit is een punt dat in een concept Gebiedsvisie moet worden behandeld.
- Voorzieningen voor wateropvang en berging, zeker in een compact gebied.

De bouwlocaties zijn voor een groot deel in particuliere handen. Voor de bouw van woningen zelf zal het daardoor al moeilijk zijn een sluitende exploitatie te maken, laat staan voor de extra voorzieningen die nodig zijn om het verlies aan NNN en de schade aan de natuur te compenseren.

Deze wijze van planontwikkeling heeft ook het risico in zich dat er wel deelprojecten worden uitgevoerd zonder dat de beloofde kwaliteitsverbeteringen worden gerealiseerd. Hoe wordt dit voorkomen? Aan het voorkomen van dit probleem dient de Concept-gebiedsvisie adequaat aandacht te besteden.

2.2. Reactie op afzonderlijke kaarten

Kaartblad 5 Overzichtskaart gebied

De ecologische verbindingen als belangrijke gebiedskwaliteit worden hier helaas niet in beeld gebracht. Wij verzoeken om deze als één van de belangrijke gebiedskwaliteit voor de natuur ook op te nemen.

Kaartblad 6

Op dit kaartblad "Waarom een gebiedsvisie" staat: *"De gemeenteraden willen dat er voor onze inwoners en mensen uit de regio genoeg (betaalbare) woningen, werkplekken en recreatieplekken zijn, die gemakkelijk te bereiken zijn met het openbaar vervoer, wandelend en op de fiets".*

Er moet rekening worden gehouden met de zogenaamde 'Ladder van Duurzame verstedelijking', dat mede ook i.r.t. de in en rond het Stationsgebied aanwezige waarden. De noodzaak om te bouwen op deze locatie moet goed worden onderbouwd. Hierbij moet naar onze mening worden afgewogen:

- De beschikbare ruimte.
- De effecten op de gebiedskwaliteiten.
- De omvang en de aard van de woningvraag in de gemeenten (die beide een sterfte-overschot kennen).
- De taak die de gemeenten al vervullen in de regionale huisvesting zowel in nieuwbouw als in de bestaande voorraad. Jaarlijks stromen in beide gemeenten immers duizenden inwoners van buiten de gemeenten in.
- Alternatieven om de woningvraag in de gemeente op te lossen, zoals woningsplitsing, transformatie bestaande leegstaande kantoorgebouwen, doelgroepenbenadering, etc.,.

Het is onjuist dat hierop niet wordt ingegaan in de concept-gebiedsvisie.

Verder staat op kaartblad 6 'betaalbare' tussen haakjes. Dit roept de vraag op of het niet de ambitie is om juist in een urgente vraag naar betaalbare woningen te voorzien. Gegeven de verplichting en ambities van de overheden (zie in deze dus o.a. ook de 'Ontwerp-Wet versterking Regie Volkshuisvesting' en ook de 'Regionale Woondeals'), behoort er in een concept-gebiedsvisie meer helderheid te zijn over de aantallen betaalbare woningen. Hierover is ook een motie door de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug aangenomen. Is het wel mogelijk om in dit gebied voldoende betaalbare woningen te bouwen?

De Gebiedsvisie dient in elk geval voldoende duidelijk te zijn met een eerlijk verhaal over woningbehoefte en de ambities en mogelijkheden om daaraan met betaalbare woningbouw tegemoet te komen. Dit ook om de waarde van woningbouw te kunnen afwegen tegen gebiedskwaliteiten.

Kaartblad 7 Uitgangspunten

Uitgangspunten	opmerkingen
<i>Op kaartblad 6 staat: "(We) houden (...) rekening met bestaande kwaliteiten."</i>	Naar onze mening is dat een zo belangrijk uitgangspunt dat dit in de concept-gebiedsvisie als apart uitgangspunt moet worden toegevoegd en worden uitgewerkt (zie in deze overigens het 'Plan van Aanpak' met als een belangrijk uitgangspunt voor de toekomstige ontwikkeling: 'Het landschap als basis').
1. Overgangslandschap op de flank.	Wat wordt met dit uitgangspunt bedoeld? Is dit bedoeld als feitelijk gegeven of als ontwerpprincipe? Een duidelijker formulering is nodig.
2. Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande	Wat wordt hiermee bedoeld? Wat voor soort en welke bestemming verandert van oud naar nieuw? Een duidelijker formulering is nodig. Hierbij tekenen wij aan dat het stationsgebied onderdeel is en moet blijven van de Stichtse Lustwarande, ook in de Visie waaraan wordt gewerkt in Zeist. Zie ook het cultuurhistorisch onderzoek van SteenhuisMeurs.
3. Compacte kern	Dit is wel een duidelijk uitgangspunt. Het tekeningetje suggereert ook een begrensde kern. Maar de tekst niet. Dus het uitgangspunt zou het kaartbeeld volgend moeten luiden: een door de rode contour begrensde compacte kern.
4. Actieve mobiliteit voorop	Wat impliceert dit? Geen plek voor auto's of de trein? Met de auto of trein ben je ook mobiel actief. Welke doelgroepen kunnen hier dan niet terecht? Mensen met onregelmatige diensten bijvoorbeeld die op de auto zijn aangewezen? Zzp'ers? Ouderen? Er ontbreken veel winkel- en gezondheidsvoorzieningen. Belangrijk is overigens dat in de compacte kern wel plek is voor bakfietsen, scootmobielen, invalidenkarren e.d. Dus met voldoende stallingsmogelijkheden moet rekening worden gehouden bij de randvoorwaarden voor bebouwing. Dit kan ook problemen geven bij inrichten van de 'plinten'. Hiermee moet in een concept-gebiedsvisie rekening worden gehouden.
5. Gezonde buurt voor jong en oud	Dat is een mooi uitgangspunt. Dat moet worden vertaald in voldoende groen in de buurt zonder de aanliggende natuur en de landschapsparken overmatig te belasten.

Welke aanvullende uitgangspunten zouden nodig zijn (zie in deze ook: 'Landschapsvisie Burgercoalitie):

- Behoud en versterking van natuur- landschaps- en cultuurhistorische kwaliteiten, dat door o.a. het voorkomen van te intensief gebruik en/of verstoringen van de in en nabij het Stationsgebied

aanwezige bijzondere waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (vergelijk dus ook het principe van 'Natuurinclusief ontwerpen').

- Versterking van de bestaande en in potentie aanwezige en al lang gewenste ecologische verbindingen door gerichte maatregelen (zie overigens ook document van: 'Ontwerpatelier Natuurinclusief' en de 'Ecologische quick scan').
- Zorgvuldig inpassen van bestaande woningen en historische gebouwen, zoals diverse gebouwen in het lint langs de historische Odijkerweg en bijvoorbeeld ook de historische Machinefabriek (zie in deze dus o.a. ook het: 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)').
- Ontwerpen in relatie tot de bestaande omgeving. Inclusief korrelstructuur van o.a. de Stichtse Lustwarande en uitgangspunt niet hoger bouwen dan boomgrens, dat ook overigens ook vanuit gezondheid, sociaal klimaat en sociale veiligheid van belang is (zie in deze diverse aanbevelingen in het: 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)').
- Ontwerpen voor een sociale omgeving zowel qua doelgroepen als woonomgeving, dus mix diverse doelgroepen. Zie ook het gestelde in het 'Plan van Aanpak'.
- Duurzaam ontwikkelen, bouwen en ontwerpen volgens de ambitie Goud.
- 70 procent van de woningen betaalbaar. Zie motie Utrechtse Heuvelrug.
- Realistische parkeeroplossingen in relatie tot doelgroepen en sturingsmogelijkheden.

De concept-gebiedsvisie moet duidelijk maken in welke mate aan deze uitgangspunten voldaan kan worden bij het bouwen van woningen in dit gebied. Duidelijk moet zijn in de concept-gebiedsvisie dat bouwen hier niet ten koste van de waarden gaat die in de uitgangspunten en in het ruimtelijk beleid van de gemeenten worden benoemd

Kaartblad 8 Concept-visiekaart

Opvallende zaken

- Alhoewel waardering voor compacte stedenbouwkundige ontwikkeling, blijft het wel de vraag waarom is besloten ook buiten de rode contour bepaalde stedenbouwkundige ontwikkelingen in de visie op te nemen, zoals in het zuidelijke deel Abbing-terrein direct aangrenzend aan het landgoed Rijnwijk en ook kleinschalige ontwikkelingen ten noorden van de Drafbaan. Dat dus ook met gevolgen voor aldaar aanwezige en nog te ontwikkelen natuurwaarden. Naar Rijnwijk moet een ruime groene bufferzone zijn. Daarom vinden wij dat hier niet van de rode contour moet worden afgeweken.
- De bebouwing onder het motto kleinschalige ontwikkeling ten noorden van de Drafbaan moet in strijd worden geacht met uw eigen uitgangspunt van een compacte kern en het behoud van aanwezige kwaliteiten van het overgangslandschap. Deze zone betreft immers het overgangslandschap in optima forma. Op deze plek is ook al heel lang het herstel van droge ecologische verbinding ter hoogte Talhylo Cottage voorzien (zie ook de 'LESA', Kaart ecologische verbindingen). Verder tast deze de opgenomen bebouwingsmogelijkheid de beleving van het overgangslandschap sterk aan. Waarschijnlijk is deze bebouwing bedoeld als 'ruilmiddel' met Breevast voor natuurontwikkeling ten westen van de Laan van Rijnwijk. Zoals evenwel ook al eerder in kader gebiedsproces Bunsinglaan e.o. aangegeven leidt dit tot een aantasting van ecologische waarden en potenties en ook tot aantasting van het aanwezige landschap. Ook is in het gebiedsproces op basis van een financiële doorrekening door de gemeente Zeist aangetoond dat de betreffende woningbouw niet noodzakelijk was om aan de weilanden ten westen van de Laan van Rijnwijk een natuurfunctie te kunnen geven. Bovendien maakt het gebied waar die ontwikkelingen zijn voorzien deel uit van de 'Groene contour'. Daarnaast zijn de gegeven ontwikkelingen ook niet begrensd in omvang, inrichtingseisen, doorgankelijkheid voor de natuur enz. Hier bouwen vraagt ook weer een extra auto-ontsluiting en auto-verkeer. En vindt (deels) plaats op een beoogde locatie voor een parkeeroplossing voor de parkeeroverlast van Nieuw-Beerschoten waar parkeren thans op de wortels van de laanbeuken van de historische Laan van

Rijnwijk de vier-rijige laanstructuur zwaar aantast (zie in deze dus de participatie m.b.t. de Gebiedsvisie Bunsinglaan e.o. in het kader van het bestemmingsplan Buitengebied Zuid-West).

- Fiets- en wandelpad aan de westzijde van de Rijnwijkse Wetering en ook door De Breul (als deel van de zogenaamde: Fietsringweg). Dit betekent een flinke intensivering van het recreatieve gebruik met ook een aantasting van waarden, zoals een groot risico op aantasting van de kwaliteiten van de hier gelegen natte en ook droge ecologische verbinding en voor wat betreft De Breul tevens van aldaar aanwezige cultuurhistorische waarden inclusief – afhankelijk van inpassing en uitvoering van het pad – aantasting van de zichtlijn. Dit fietspad lijkt ons niet alleen overbodig gegeven de al binnen het Stationsgebied aanwezige infrastructuur, zoals de historische Odijkerweg, maar betekent dus ook een te grote inbreuk op ter plaatse aanwezige/beoogde natuurkwaliteiten. Inmiddels is dus overigens bekend gemaakt dat het voor wat betreft het fietspad door De Breul om een omissie gaat.
- Voor de opgenomen sport-maatschappelijke voorziening geldt mutatis mutandis hetzelfde als voor de kleinschalige woningbouw. Ook deze ontwikkeling is niet begrensd in aard en omvang en hoogte, leidt tot extra auto-ontsluitingen en parkeerbehoefte en kan ook een school- of ander gebouw zijn met de in de concept-gebiedsvisie opgenomen omschrijving. Toevoegen van dergelijke ontwikkelingen in waardevol gebied is niet gewenst.
- Intekening bestaande bebouwing: niet alle woningen zijn ingetekend. Voor een goed beeld moet dat wel.
- Ten onrechte is er geen intekening van de Odijkerweg binnen het plangebied, althans het gedeelte ten noorden van het spoor, als cultuurhistorische structuur. Maakt deze dan ‘formeel’ geen onderdeel uit van de visie? Dit stuk van de Odijkerweg is juist van groot belang vanwege de aantakking op de Dribergseweg. Dit deel is op pag. 14 wel opgenomen als voorbeeld, maar wat is de status ervan indien niet vermeld op de Visiekaart? Dit belangrijke punt hoort op de Visiekaart (zie in deze overigens het: ‘Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)’).
- Geen expliciete intekening diverse ecologische verbindingen (zie ook betreffende Fig. uit LESA die hiervoor al is opgenomen). Ook ontbreken bestaande faunapassages of deze zijn onjuist ingetekend. Maken deze dan geen deel uit van de Visie? Er wordt wel één nieuwe faunaverbinding aangegeven. Dat waarderen wij. Maar de bestaande te behouden en nog te realiseren verbindingen moeten ook op de Visiekaart worden aangegeven.
- Rijnwijk wordt aangegeven als agrarisch gebied, maar is deels natuurgebied en in ieder geval deel van het NNN. Zo wordt de waarde van Rijnwijk op de Visiekaart te veel geminimaliseerd. Graag de NNN-gebieden duidelijk aangeven als NNN en natuurgebied.
- De Reehorst wordt openbaar recreatiegebied. Wat verandert er ten opzichte van het gebruik in de huidige situatie? In welk opzicht leidt gebruik als openbaar recreatieterrein tot aantasting van de waarden? Wandelpaden lopen bijvoorbeeld langs/door de ecologische verbindingen. Er is al veel verstoring op dit terrein. Intensivering van gebruik betekent een verdere aantasting van aanwezige ecologische waarden bijvoorbeeld door het aanbrengen van (half)verhardingen en bouwwerken en verlichting. Er dient onderzoek ingesteld te worden naar het mogelijk verlies van waarden en de concept-gebiedsvisie dient afwegingen hierover te bevatten.
- Ook wordt kennelijk aan het volkstuintencomplex en ook de Drafbaan een functie als park gegeven, met dus ook een aantasting van de rust en waarden zoals deze hier nu nog aanwezig zijn, dat ook als groene buffer tussen het Stationsgebied en de wijdere omgeving. Weliswaar is hier kennelijk ook in een kwaliteitsimpuls voor de natuur voorzien, maar de vraag is of dat kan in relatie tot de beoogde intensivering van het gebruik. Hierna dient eerst onderzoek te worden ingesteld voordat er in de concept-gebiedsvisie andere functies worden aangegeven
- Het spoor is over de hele lengte onder en boven paars ingekleurd alsof dit aan twee zijden een fietsverbinding wordt in de richting van Bunnik. Ook is een nieuw fietspad ter hoogte van de Reehorst in richting Dribergen ingetekend. Beide fietspaden betekenen een grote aantasting van aanwezige natuurwaarden en ecologische verbindingen en rechtstreekse aantasting van NNN-oppervlakte in de gebieden langs het spoor met negatieve uitstralingseffecten. Wat is de visie op

de voors en tegens van het opnemen van deze verbindingen? Het bevreemdt ons dat de haalbaarheid en randvoorwaarden niet zijn onderzocht alvorens deze verbindingen in een concept-gebiedsvisie worden opgenomen. Dit gaat grote schade doen aan de natuur en de ecologische verbindingen die in Rijnwijk, Wulperhorst en ook Reehorst worden verstoord. Van een concept-gebiedsvisie mag worden verwacht dat onderzocht is wat de effecten van de voornemens zijn op de NNN, of die toelaatbaar zijn en hoe eventuele mitigatie en compensatie eruit ziet en hoe in de kosten en het extra beheer daarvan wordt voorzien.

- Zichtlijn Heerewegen ten westen van de Laan van Rijnwijk ontbreekt. Belangrijk voor begrip van de situatie (zie in deze wederom de 'Landschapsvisie'/LESA', evenals de 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)', de kaart op pag. 115) .

Kaart 9 wat betekent het voor de huidige situatie?

Dit is een consequentie van de visiekaart. Zie onze opmerkingen over de Visiekaart. Wat verder opvalt:

- Levendige stationsplein met kleine supermarkt en horeca. Horeca is er nu ook al. Heeft een kleine supermarkt bestaansrecht? Hoeveel inwoners/gebruikers komen er (minimaal 5000 voor een normale supermarkt). Wat betekent het voor community en mobiliteit als men voor de dagelijkse boodschappen naar Kerckebosch, Odijk of Driebergen moet?
- Betere fietsverbinding langs het spoor. Fietsen langs spoor gaat dwars door het NNN. Bovendien gaat ProRail hekken zetten tegen spoorlopers. Daardoor is het spoor niet meer passeerbaar voor dieren. Vraagt voor reeën om een duurdere grotere faunapassage over of onder het spoor. Anders betekent dit het einde van de hier gesitueerde ecologische verbinding voor grotere dieren. Is er budget voor de aanleg van een grotere faunapassage en bestaat er bereidheid bij ProRail mee te werken bij de aanleg? Het doorsnijdende fietspad doet ook afbreuk aan de landschaps- en cultuurhistorische kwaliteiten van Rijnwijk en Wulperhorst. De concept-gebiedsvisie moet voors en tegens hiervan en oplossingen behandelen.

Kaart 10 Overgangslandschap op de flank - Natuur verbinden tussen Utrechtse Heuvelrug en Kromme Rijn en Kaarten 11 en 12 voorbeelduitwerking

- Op zich goed dat een dergelijke kaart is opgenomen, inclusief een natte ecologische verbinding ter hoogte van de Rijnwijkse Wetering en verbindingen ter hoogte Laan van Rijnwijk en Hoofdstraat 26. Wel mist dus op deze kaart de droge verbinding ter hoogte van de sportvelden van Phoenix (zie in deze dus wederom de hiervoor toegevoegde kaart uit de 'LESA'). Daarnaast wordt kennelijk ook een natuurverbetering beoogd in noordelijk deel van de Drafbaan en ook ten westen van de Laan van Rijnwijk, waarin overigens ook al langer is voorzien (zie diverse documenten, waaronder document Ecologische verbindingen (Deelgebied Zeist-Bunnik (Grontmij, 2011)'). Voor een goed begrip moeten vanwege de landschaps-ecologische betekenis ook de oost-west natuurverbindingen op deze kaart worden gezet (zie ook LESA, 'Kaart ecologische verbindingen').
- Goed is een natuurverbinding langs de Rijnwijkse Wetering. Het plaatje uit De Bilt laat onverharde oevers zien, ook de tekst op pagina 12 en aansluiting op groenstructuren, maar in de concept-Gebiedsvisie is er in dit gebied ook een wandel- en fietspad opgenomen. Langs het water moeten er voldoende ruime stroken met struweel/lang gras en dergelijke worden ingericht ten behoeve van de natuurverbinding. Wat betreft de breedte van deze strook moet daarbij tevens rekening worden gehouden met de eisen die doelsoorten van de hier geprojecteerde natte ecologische verbinding daaraan stellen, inclusief ook noodzakelijk buffers t.o.v. bebouwing (zie in deze wederom de 'LESA'). Hierbij moet ook rekening gehouden met negatieve effecten van katten en van loslopende honden, inclusief ook de geursporen die zij achterlaten.

- Het spoor vormt evenwel bij de Rijnwijkse Wetering een barrière voor kleinere (zoog)dieren. Richels e.d. ontbreken in de tunnel van de nieuwe watergang. Daardoor is men op de onderdoorgang van de oorspronkelijke Rijnwijkse Wetering aangewezen die wel van richels is voorzien, maar dan moet de route naar het westen (langs de volkstuinten en de oevers van de als nieuwe verbinding verbrede watergang) worden ‘beschermd’. Onder andere voor de Das en andere kleine dieren. Voor goed begrip is het belangrijk dit op de kaart te zetten.
- Ook is er een fietspad langs het spoor opgenomen met dus naar verwachting ook grote effecten op beschermde natuur van Rijnwijk en ook De Wulperhorst. Deze gebieden maken bovendien deel uit van het NNN, dus voor zover al aanvaardbaar, dient dat gepaard te gaan met NNN-compensatie, evenals de noodzakelijke faunapassages. De concept-gebiedsvisie behoort hier duidelijk over te zijn. Dit fietspad is als eerder betoogd een ernstige bedreiging voor de ecologische verbindingen langs en over het spoor.
- De Reehorst wordt aangewend voor dagelijkse recreatie, inclusief een nieuwe fietsverbinding richting Driebergen. Dat zal niet alleen leiden tot aantasting van de toch al onder druk staande ecologische waarden van dit landgoed, maar ook van de hier geprojecteerde ecologische verbinding ter hoogte van Hoofdstraat 26. Onderzoek naar de effecten en een visie op de afweging van noodzaak en nadeel voor de NNN ontbreekt in de concept-gebiedsvisie. Daarnaast is het de vraag wat het project gaat bijdragen aan de kosten van dit soort voorzieningen? Ook in beheer en inrichting? Want intensiever gebruiken van het landgoed heeft allerlei gevolgen. Wordt de Reehorst aangekocht en komt dit in beheer bij de gemeenten?
- Deze vraag geldt ook voor de volkstuinten. Dubbel gebruik als wandelgebied roept vraagtekens op omdat tuinders hun complexen dan van hekken gaan voorzien waardoor grotere zoogdieren hier niet meer terecht kunnen. Op het complex zijn ook veel natuurwaarden. Die moeten eerst duidelijk zijn. Zodat ook duidelijk kan zijn welke natuurwaarden moeten worden beschermd en behouden bij gebruik als wandelgebied.
- Er staat een brug ingetekend over Rijnwijkse Wetering ter hoogte van ‘Bochane’. Deze brengt inwoners en jagende katten en ook honden ongewenst snel in de te ontwikkelen natuur. De effecten op de natuur van deze brug behoren te worden onderzocht.
- De middeleeuwse Odijkerweg verdwijnt (bij de voorbeelduitwerking in de kaarten 11 en ook 12) onder een orthogonale verkaveling. Dat terwijl aan deze weg en aangelegen bebouwing juist een belangrijke historische betekenis kan worden toegekend (zie in deze dus ook het ‘Cultuurhistorische onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)’).
- Er is een groen plein opgenomen dat niet op de Visiekaart staat. Wat is de status hiervan? Groen in de wijk is wezenlijk. De concept-gebiedsvisie behoort helderheid te bieden dat de aanleg van een dergelijk plein al dan niet verplichtend verbonden is met de duurzame invulling van het woongebied.

Kaart 13 Een nieuwe bestemming

Keuze voor orthogonaal bebouwingspatroon, kennelijk op basis vroegere slagenverkaveling. Hierbij moet wel een goede aansluiting op de loop van de Odijkerweg worden gevonden.

De bovenste hoogte kaart is onduidelijk. Waar is de standplaats van de toeschouwer in het gebied? Aan de randen moet o.i. worden uitgegaan van lage bebouwing. 1 hoog met kap. En hoe bouw je op naar welke hoogte? Deze kaart is veel te onduidelijk. In de concept-gebiedsvisie moet een duidelijker uitwerking worden opgenomen.

Kaart 14 en 15 Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande - Voorbeelduitwerking van cultuurhistorische structuur

- De als te behouden aangegeven loop van de Odijkerweg is niet de historische loop van de Odijkerweg. SteenhuisMeurs geeft aan dat weg één de oudste in het gebied is, dateert zelfs van

- voor de ontginningen vanaf 1122. Behoud van het volledige tracé behoort uitgangspunt te zijn bij de inrichting van het gebied.
- Wat wordt nieuw aan de bestemming van het busstation? Wordt het bijvoorbeeld opnieuw ingericht? Zo ja, waarom is dat nodig? Want bij het eerdere ontwerp is al nadrukkelijk met een inrichting passend bij de Stichtse Lustwarande van dit 'landgoedstation' rekening is gehouden. In het 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)' wordt een station in het landschap als uitgangspunt vermeld. Dit moet naar onze mening ook in de concept-gebiedsvisie worden verwerkt.
 - Hoe is het met de woningen in het gebied die ook getuigen van de geschiedenis? En die bijdragen aan de historische gelaagdheid. Slopen is niet van deze tijd waarin we bij bouwplannen de tijdlagen willen laten zien en is overigens ook niet nodig. En niet alleen de historie van de tuinderij, maar ook van andere industrie, zoals de historische Zeister Machinefabriek (zie voor een overzicht van historische gebouwen dus o.a. ook het: 'Cultuurhistorische onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)'). Wat betekent "aandacht hebben voor". Dat kan van alles betekenen. Uitgangspunt moet zijn behoud van deze woningen. De concept-gebiedsvisie moet hierover concreter zijn.
 - Onderschrift foto "bomenrijen omkaderen zichtlijnen" heeft betrekking op zichtassen van de 17^e - eeuwse barokstijl. Niet op de Engelse Landschapsstijl die in dit gebied met uitzondering van Rijnwijk merendeels van toepassing is. In deze stijl gaat het meestal om uitzichten over grotere gebieden (weides bijvoorbeeld) geleid door contouren gevormd door clumbs, lanen en bosschages.
 - Nagaan of de laanbeplanting opgenomen in het zichtveld van De Breul cultuurhistorisch is verantwoord is. De cultuurhistorische studie geeft aan dat zichtlijnen moeten worden gerespecteerd. Laanbeplanting hoort indien toegepast niet langs het fietspad door het gazon. Indien van toepassing hoort dit langs Dribergseweg, dat uiteraard ook rekening houdend met diverse zichtrelaties.
 - Het stationsplein als nieuwe parel komt op de kaart niet tot uiting. Dat hoort naar onze mening wel zo te zijn. Zie ook onze eerdere vraag over het wel of niet 'verplichtend' zijn van dit onderdeel van het concept.
 - Op kaart 15 staat: *"De nieuwe kern is verbonden met de landgoederen in de directe omgeving en biedt daarmee ruimte voor ontspannen in een bijzondere omgeving van erfgoed en natuur."* Dit is zeker waar, maar welke risico's brengt dit met zich mee voor natuur en cultuurhistorie? 'Ontspannen' kan op verschillende manieren. Bij een voorbeelduitwerking hoort ook dat je dat uitzoekt en niet simpel noteert. Zie ook het 'Cultuurhistorisch onderzoek' dat aangeeft dat het om een landschap gaat dat ruimte biedt aan de rustzoeker (pagina 113). Dat is iets anders dan de omliggende terreinen bestempelen tot recreatiegebied. De term rustgebied voor de mens past meer dan recreatiegebied.

Kaart 16, 16, 17, 18, 19 Compacte kern voorbeelduitwerking woon- en werkomgeving

- De foto van de woonstraat Utrecht heeft niet de beloofde begroeiing van groene woonstraten.
- Hoeveel woningen en kantoren komen erbij? Dit bepaalt ook de mobiliteitsvraagstukken. De concept-gebiedsvisie behoort grenzen of scenario's aan te geven, zie ook de mobiliteitsstudie.
- De kleinschalige ontwikkeling ter noorden Drafbaan/Koeburgweg in het groen kent verder geen ontwerpregels. Is in strijd met de compacte kern en met niet bouwen in het groen. De ontwikkeling ligt deels in de NNN, althans de Groene contour. Wat is de visie op compensatie en mitigatie en de maatschappelijk noodzaak dit te doen? Ook de cultuurhistorische studie (SteenhuisMeurs) vraagt de leegte en rust van het Kromme Rijngebied te respecteren.
- Er wordt gebouwd buiten de rode contour (op het Abbingterrein) in gebied dat een buffer vormt met het landgoed Rijnwijk (deel NNN). Naar onze mening moet bebouwing binnen de rode contour blijven. Waarbij het terrein van Abbing overigens een bufferfunctie kan vervullen.

- Is er draagvlak voor huisarts, kleine winkels en een kinderdagverblijf? Hoeveel mensen komen er te wonen? Vanuit welke doelgroepen?
- Verspringen van straten geeft korte zichtlijnen: hoe verhoudt dit zich met de op kaartblad 12 opgenomen orthogonale verkaveling?
- Sporten op verharding, komt deze in het stedelijk gebied of in het groene gebied? In het laatste geval kan het koste gaan van kwaliteiten. Daarom is een plaatsbepaling in de concept-gebiedsvisie nodig.
- Eigenaarschap van de openbare ruimte, wat wordt hieronder verstaan?
- Gebouwen worden trapsgewijs hoger tot en met 13 verdiepingen = is meer dan 40 meter hoog. Dit doet afbreuk aan de landgoederen, evenals de daarvoor karakteristieke korrelstructuur, ook die van de gebouwen, die vaak niet hoger zijn dan 2 of 3 woonlagen. Zie ook de aanbeveling in het 'Cultuurhistorisch onderzoek' dat het landschap dominant moet zijn over de bebouwing. Er ontbreken ook voldoende duidelijke regels voor de opbouw. De kaart geeft niet duidelijk aan welke hoogtegrenzen waar gelden. Geleidelijk is te vaag als begrenzing. Ook uitzichten vanuit de Heuvelrug worden hierdoor bedorven, bijvoorbeeld vanaf Doorn. Daar zie je nu al de hoge bebouwing van Zeist. De hoge bebouwing van de Randstad komt zo ongewenst dichterbij. Dat doet tevens afbreuk aan de beleving van de Heuvelrug als natuurgebied. Hoogbouw past hier om een groot aantal redenen niet. Zie de aanbevelingen uit het 'Cultuurhistorische onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)': onzichtbare stad, groene kwaliteit, station in het landschap houden, rekening houden met zichtlijnen vanuit Doorn en Amerongen op de Dom, de footprint van nieuwe ontwikkelingen beperken en zorgen dat nieuwe ontwikkelingen geen negatieve impact op het buitenplaatsenlandschap en de beleving vanaf de Hoofdstraat/Driebergseweg hebben, schaal van het landschap dominant over bebouwing, etc.
- Bewoners moeten gebruik maken van voorzieningen in de omliggende gemeenten. Zijn infrastructuur en de aanwezige voorzieningen daarop berekend? Zie in deze dus o.a. het 'Mobiliteitsonderzoek (Goudappel, 2024)' waarin o.a. wordt aangegeven dat met name Stationsweg, de Breullaan, Odijkerweg, de Hoofdstraat ter hoogte van de A12 en ook de Heideweg gezien hun huidige functie al overbelast zijn of aan de grens zijn van hun capaciteit. Ten onrechte is het kruispunt Hoofdstraat – Odijkerweg, een belangrijk toegang richting Zeist en Kerckebosch, niet meegenomen in het mobiliteitsonderzoek.

Kaart 22 Actieve mobiliteit voorop Voorbeelduitwerking parkeren en mobiliteit

- In het Mobiliteitsonderzoek is dan een parkeernorm van 0.5 meegenomen, maar het zou o.i. beter zijn als van een realistische parkeernorm wordt uitgegaan rekening houdend met de bijzondere ligging bij een station én aan een autosnelweg. Wat is de onderbouwing van de parkeernorm op basis van de CROW-normen en onderzoek? De concept-gebiedsvisie mag hierover niet onduidelijk zijn.
- Wel te waarderen is dat in parkeren in gebouwen rondom het station wordt voorzien, zodat er elders in het gebied ook echt een autoluwe ontwikkeling mogelijk is, zij het dat de bestaande P&R op bepaalde dagen ook in de huidige situatie al als vol wordt aangemerkt en in de referentiesituatie (in 2040) als vol. (Zie in deze dus ook het uitgevoerde Mobiliteitsonderzoek).
- Wat doet de parkeervoorziening ten noorden van de Drafbaan? Hier komt kennelijk ook een nieuwe ontsluitingsweg. Ongewenste toename mobiliteit nota bene in de NNN. Welke parkeernorm geldt hier?
- Er wordt onderzocht of er (extra) snelle fietspaden kunnen komen richting Bunnik, Utrecht Science Park en naar Driebergen-Zuid. Hoe meer hoe beter, dat is natuurlijk altijd goed, maar dit schaadt de natuur zoals elders al is aangegeven. Is er budget voor compensatie en mitigatie?
- Een fietsbrug over het spoor bij de Rijnwijkse Wetering betekent een aantasting van het landschap en leidt tot ongewenste ontsluiting van rustig te houden natuur. Wie betaalt deze? Wat is de zin van een snelle fietsverbinding naar Bunnik, aangezien er al in een snelfietsroute tussen

USP en Veenendaal via Bunnik is voorzien (met alle consequenties voor de natuur van dien)? Of afgewogen tegen het natuurbelang. Voor een aantasting van de NNN moet het groot maatschappelijk belang worden aangetoond, hetgeen er o.i. niet is.

Kaart 23 en 24 Gezonde buurt voor jong en oud - Voorbeelduitwerking ontspannen en ontmoeten

- Hoe is de evaluatie van gezondheid en wonen in sterk verdichte hoogbouw in relatie tot de doelgroepen voor de huisvesting? Het onderzoek moet dit ook meenemen en in de concept-gebiedsvisie moet aan afwegingen hierover aandacht worden besteed. In het algemeen is het bekend dat hoger bouwen boven 5-6 lagen van invloed is op mentale gezondheid mensen, inclusief de sociale cohesie (zie ook presentatie Burgercoalitie op 24 januari 2025, evenals de bijeenkomst over Hoogbouw in De Koppeling in Zeist, georganiseerd door de SP op woensdag 5 februari 2025. Daarin werd bovendien ondermeer aangegeven dat hoog bouwen in veel opzichten niet erg duurzaam is).
- Hoogbouw in een stedelijk milieu met veel bestaande voorzieningen is iets anders dan een hoogbouwenclave in een meer landelijk gebied. Wat betekent dit voor doelgroepen en het gewenste voorzieningenaanbod. Welke sociale risico's zijn er? Vergelijk de wijken Vollenhove in Zeist en Amsterdam Zuid-Oost.
- De acceptatie van het toevoegen van hoogbouw is in Zeist zeer laag. In alle wijken waar dit werd voorgesteld was of is er veel oppositie tegen hoger bouwen dan 5-6 lagen tegen. Denk aan Zeist-centrum, de invalswegen van Zeist, Nieuw Kerckebosch, Vollenhove, PGGM-terrein, Stichtse Lustwarande (Utrechtseweg). Deze voornemens konden mede door maatschappelijke weerstand niet worden uitgevoerd.
- Stationsplein als ontmoetingsplek, is dat voor de bewoners wel een goede plek voor ontmoeting want er is ook veel traffic, hoe wordt het aantrekkelijk gemaakt? Waarom geen groene ontmoetingsplekken in de buurt zelf tussen de woonbebouwing?
- Over wandelen op de volkstuinten zijn al eerder opmerkingen gemaakt.
- Wat als de Reehorst, de drafbaan en ook de volkstuinten (allemaal in particulier bezit) niet beschikbaar zijn als recreatieterrein? Wat is het alternatief? Gaat de woonbebouwing dan niet door? Wat is de visie hierop en wat zegt dit over de uitkomst van het onderzoek naar de mogelijkheden van woningbouw? De concept-gebiedsvisie moet aan deze mogelijkheid aandacht besteden want er is dan onvoldoende groen beschikbaar.
- De straten zijn omschreven als woonstraten, wat is de visie op de bijdrage aan de verblijfskwaliteit? Hoe worden ze daarop ingericht? De concept-gebiedsvisie moet hierover duidelijker zijn anders is dit te vrijblijvend en kunnen kosten en ruimtebeslag ook niet in beeld worden gebracht. Zie ook de opmerking bij kaart 25.

Kaart 25 Sfeerbeelden van de toekomstige leefomgeving

- Zijn deze sfeerbeelden ook onderdeel van het onderzoek naar de bouwmogelijkheid? In de zin dat in het onderzoek en dus in de concept-gebiedsvisie wordt beoordeeld of het creëren of behouden van deze sferen realiseerbaar is? Hierbij wrekt zich ook het ontbreken van de onderdelen financiering en ontwikkelstrategie die nodig zijn om aan te tonen dat de ambities t.a.v. van de kwaliteit ook realiseerbaar zijn.

Kaart 26 Hoe zijn de concept-kaarten tot stand gekomen?

Op kaart 26 staat: *“Er is een analyse van het stationsgebied uitgevoerd. Met inbreng van experts, stakeholders en gesprekken in de samenleving is vastgelegd wat we belangrijk vinden. Op basis hiervan zijn drie denkrichtingen met invulling voor het gebied gemaakt. Vervolgens is met inbreng van alle betrokkenen en aanvullende onderzoeken één concept-visie opgesteld.”*

- Welke experts hebben welke inbreng gehad? De nu bekendgemaakte onderzoeken zijn uitgekomen na het maken van de drie denkrichtingen. Gemist wordt nog steeds het onderzoek naar uitstralingseffecten op natuur, landschap en cultuurhistorie van de nu in de concept-gebiedsvisie opgenomen richting.
- Wij gaan ervan uit dat met 'we' wordt bedoeld de colleges van BenW van de gemeenten. Wie worden bedoeld met alle betrokkenen? Wij zijn niet betrokken bij de het opstellen van de Concept-gebiedsvisie. Wij hebben input geleverd, maar hebben bijvoorbeeld niet kunnen adviseren over het opstellen van het concept. Dus bijvoorbeeld:
 - Wat neem je daar wel en niet in mee uit de denkrichtingen?
 - Aan welke eisen moet het concept voldoen? Als aangegeven ontbreken in die zin belangrijke hoofdstukken.
 - Welke waarborgen moet je verbinden aan bepaalde voorstellen in het concept om schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie, gezondheid, mobiliteit te voorkomen?

Anders dan in het Plan van Aanpak is aangegeven en ook het opgenomen citaat suggereert zijn we dus niet direct betrokken bij het opstellen van concept. Wel hebben wij deelgenomen aan een tweetal bijeenkomsten over natuur en ecologie. Ons verzoek is het om correct weer te geven welke betrokkenen wél en welke betrokkenen niet betrokken zijn bij het opstellen van het concept en welke inbreng wel en welke inbreng niet is meegenomen.

Kaart 27 Bijlage 1: Analysekaart Landschap als basis

- Allereerst lijkt het erop, dat als je een aantal van de geplaatste bordjes met opmerkingen beziet, dat deze vaak eerder vanuit het menselijk gebruik zijn geplaatst, dan dat zij over 'Landschap als basis' gaan, dus wat het hier voorkomende landschap, inclusief de ecologische en ook cultuurhistorische kwaliteiten, betekent voor een eventuele toekomstige ontwikkeling.
- In ieder geval missen wij in de analyse het gegeven van het overgangslandschap met de erin voorkomende gradiënten en ook de kwelwaterzone. Deze vormen unieke gegevens.
- Verder staan de ecologische verbindingen en faunapassages op één na niet vermeld op deze kaart, ook met knelpunten en kansen. Die moeten worden toegevoegd, zodat daar bij eventuele ontwikkelingen nadrukkelijk rekening kan worden gehouden.
- Als voorbeeld voor het vorige punt: er wordt aangegeven dat de 'Rijnwijkse Wetering kan worden ingezet als verbindend en sociaal element', maar als je rekening houdt met de functie als natte ecologische verbinding van deze wetering, dan kan het medegebruik door de mens tot tal van verstoringen leiden en dus het niet optimaal functioneren van deze ecologische verbinding voor relevante doelsoorten. De concept-gebiedsvisie moet duidelijker zijn welke oplossing of keuze in zo'n geval wordt geboden.
- Goed dat behalve aan de Stichtse Lustwarande ook aan de Via Regia wordt gerefereerd, zodat bij toekomstige ontwikkeling met diverse tijdlagen rekening wordt gehouden (zie wat betreft diverse tijdlagen dus ook het: Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)).
- Landschapsparken tot aan de weg. Wat is de uitwerking na of van de analyse: 'landschapsparken tot de weg'? Vindt herstel plaats? De weg is namelijk verbreed ten koste van de landschapsparken. O.a. recent bij De Breul en bij Schoonoord. Soms is de weg onderdeel van het ontwerp van het landschapspark (zie ontwerp Schoonoord waar de laanbomen zijn mee-ontworpen en helaas nu onder het asfalt zijn verdwenen). Bij De Breul zou herstel kunnen plaatsvinden door o.a., de beplanting rondom de kop van de serpentinevijver die in de Engelse Landstijl verborgen hoort te liggen sterker aan te zetten dan thans het geval is.
- Wat wordt bedoeld met het bordje op het busstation "effect van kwalitatieve overtuin bij ruggengraat verdwenen"? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Wat wordt bedoeld met de opmerking over 'langsparkeren'? Op de Driebergseweg is nergens langsparkeren mogelijk. Parkeeroverlast is er langs de Laan van Rijnwijk en op De Breul. Onder

andere bij een kantoor dat vanwege de centrale ligging bijeenkomsten organiseert voor mensen uit het hele land zonder dat daarmee in de parkeernorm rekening is gehouden. Dat is wel een aandachtspunt bij kantoorlocaties en andere tref- en bijeenkomstfuncties. Dat dus graag aanvullen. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.

- Het risico van ‘overbezochte natuurgebieden’ geldt ook voor het Kromme Rijngebied. Het relatief open Kromme Rijngebied kan minder bezoekers ‘opnemen’ dan bosgebieden van de Heuvelrug. Bordje ook plaatsen in het Kromme Rijngebied. Zie ook het cultuurhistorisch onderzoek (leegte en rust Kromme Rijngebied respecteren).
- Dat “Landbouwgronden een risico kunnen vormen voor verdroging” is in algemene zin juist, zeker als deze zoals vaak het geval is te lage winterpeilen kennen, evenals het water dat door vele sloten te snel wordt afgevoerd. Dit geldt evenwel wellicht in nog sterkere mate voor bebouwd gebied. Een grote bron van verdroging in dit gebied is overigens ook de industriële drinkwaterwinning door Vrumona in Bunnik. Volgens opgave van de HDSR leidt deze tot een meter grondwaterdaling in Rijnwijk. De concept-gebiedsvisie graag aanvullen met deze overwegingen. Aanvullen met regenwater of nog erger gebiedsvreemd water is overigens in kwelgebieden geen goede oplossing vanwege de andere waterkwaliteit van regenwater en ook van gebiedsvreemd water.
- Waar heeft het bordje “drukke verkeersroute als barrière” betrekking op? Welke route vormt een barrière voor wie? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- In welke “verbinding tussen Zeist en Driebergen” gaat een eventueel nieuw landgoed op Hoofdstraat 26 voorzien? Is de Via Regia onvoldoende als verbinding? Bedoeling is dat er hier een ecologische verbinding is noord-zuid is. De gemeenteraad van UH heeft kaders vastgesteld voor de inrichting van dit gebied. Waarom zijn deze niet weergegeven als kans? Dat behoort wel opgenomen te worden in de concept-gebiedsvisie. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.

Kaart 28 Analysekaart Hoogwaardige (ruimtelijke) kwaliteit

- Ook bij deze kaart is het o.i. toch niet altijd duidelijk vanuit welk perspectief naar het gebied is gekeken, dat bijvoorbeeld ook i.r.t. het: ‘Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)’, maar bijvoorbeeld ook de ‘Kwaliteitsatlas Stationsgebied Driebergen-Zeist (Arcadis, 2011)’, dus zou het goed zin juist ook bijzondere aandacht de daarin aangegeven gebiedskwaliteiten te geven die in het algemeen juist als hoog tot zeer hoog worden gewaardeerd. Dat dus naast ook ontwikkelingen die daar in de loop van de tijd natuurlijk ook een bepaalde afbreuk aan hebben gedaan.
- Ecologische verbindingen opnemen op de kaart. Deze zijn ook onderdeel van de kwaliteiten.
- Er is een zichtlijn over de Bunsinglaan opgenomen. Op grond waarvan? Voor zover bekend is daar geen verbinding tussen uitzichtpunten. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Wat betekent de aanduiding ‘Engels landschap’ in de legenda? Grote delen van het gebied zijn in de Engelse Landschapsstijl ontworpen. De aanduiding is maar op een klein plekje terug te vinden. Dit geeft verwarring. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- De aanduidingen ‘Verdwenen zichtlijnen’ en ‘Religieus erfgoed’ uit de legenda zijn niet terug te vinden.
- Het is onjuist om cultuurhistorisch landschapsparken en natuurgebieden aan te duiden als “groene recreatiegebieden van hoge kwaliteit”. Heel veel vormen van recreatie zijn hier immers niet mogelijk en toelaatbaar. Wij vinden dat hier moet staan “Landschapsparken van hoge natuur-, landschaps- en cultuurhistorische kwaliteit”. De enige vorm van recreatie die hier

passend is tussen zonsopgang en zonsondergang wandelen op de paden, zoals ook overal op bordjes bij de ingangen vermeld staat.

- Wat wordt bedoeld met het bordje ‘veel dode plinten’? Op die plek staan woningen.
- Het bordje ‘Potentie groene routes langs historische waterwegen’. Hoe wordt bij die potentie rekening gehouden met de ecologie? Er hoort eigenlijk ook een bordje ‘Potentie ecologische verbinding waterwegen en oevers’.
- Wat betekenen de rode stippellijnen op de kaart en de rode aanduiding op de kaart met vorm van de groene aanduiding Stichtse Lustwarande ter hoogte van de bocht in de Odijkerweg-Zuid die niet verklaard zijn in de kaart? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Wat betekenen de oranje lijnen om de Reehorst, Bloemenheuvel en Hoofdstraat 26. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Wat wordt bedoeld met “kwalitatieve buffer langs de A12”. Welk probleem is hier waarvoor een buffer nodig is? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Groen als geluidsbuffer. Past dit in het halfopen landschap en is het groen dat bijdraagt aan de biodiversiteit? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- Wat betekenen de rood-paarse streepjes en lijn bij en rondom de Triodosbank en De Breul? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
- De gemeentelijke monumentale structuren (Zeist) zoals bijvoorbeeld Heerewegen en ten zuiden van de Driebergseweg zijn niet aangegeven. Deze geven een nog rijker en duidelijker beeld van de ruimtelijke kwaliteit. Toevoegen.
- Wat wordt bedoeld met groene routes verstopt achter hoogteverschil bij het koepeltje van de Godin Flora? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.

Vanwege de onduidelijkheden hebben we niet goed kunnen reageren op deze kaart. Graag willen we als aangegeven na toelichting en beantwoording van onze vragen nog nader reageren.

Kaart 29 Analysekaart Knooppuntontwikkeling

Kansen . knelpunt	Opmerking
Wat wordt bedoeld met ‘grootgrondgebruik van de gemeente op loopafstand van het station’.	Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
Wat wordt bedoeld met ‘Nieuw IC station als aanbager van ‘Transit Orientated Development’	Dit station is door ProRail juist gezien aanwezige kwaliteiten ontwikkeld als een ‘landgoedstation’ passend bij het karakter van de Stichtse Lustwarande, dat op basis van de in het gebied aanwezige kwaliteiten (zie in deze dus zowel de: ‘Kwaliteitsatlas Stationsgebied Driebergen-Zeist (Arcadis, 2011)’ als de publicatie: ‘Landgoedstation Driebergen-Zeist (ProRail et al.)’. Is deze kans daarmee niet in strijd? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
Is ‘extensief grondgebruik’ bij het station een knelpunt?	Waarom is dit een knelpunt? Direct bij het station liggen kantoren met intensief gebruik. Extensief grondgebruik is hier

Kansen . knelpunt	Opmerking
	<p>noodzakelijk vanwege de Stichtse Lustwarande en ter ondersteuning van de natuur. Daar ligt het station nu eenmaal in. Zie ook de in die zin aangegeven diverse aanbevelingen in het: 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)'. Extensief grondgebruik is juist een gegeven dat je moet accepteren als kwaliteit van dit gebied. Net zoals dat de Amsterdamse grachten in een bepaald opzicht ook ruimteverlies betekenen. (In sommige plaatsen zijn de grachten en singels ook gedempt, tot verdriet van latere generaties). Stedenbouwkundige opvattingen moeten wel in de context bekeken worden. Buitensport is een nuttige functie. De meeste buitensport is nu eenmaal extensief en moeten ergens plaatsvinden, zij het dat Phoenix natuurlijk wel ongelukkig net ter hoogte van de overplaats De Breul is geprojecteerd. Sommige sporters komen zelfs met de trein uit Utrecht i.v.m. de extreem goede bereikbaarheid van Phoenix (en Shinty) per trein. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld nog te reageren.</p>
<p>Wat wordt bedoeld met: 'Het gebied heeft weinig – kritische massa•: de lage dichtheid rondom het station is onvoldoende om voorzieningen op peil te houden'.</p>	<p>Om welke voorzieningen gaat het? En hoever moet de kritische massa toenemen om wel de goede voorzieningen te hebben? En is het geen gegeven dat er in een gebied bij een landgoedstation weinig kritische massa is? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.</p>
<p>De gebiedsontwikkeling bevindt zich grotendeels binnen de hindercontouren van -63 dB: hierbinnen mogen nieuwe woningen geen ramen hebben of er moeten maatregelen genomen.</p>	<p>Is een intensieve stedenbouwkundige ontwikkeling met zoveel woningen zoals deze nu wordt voorgestaan hier dan wel wenselijk? Hoe wordt dit meegenomen in de concept-gebiedsvisie?</p>
<p>Kwalitatieve historische woningen o.a. langs de verbindingswegen worden ingepast in de historische structuur.</p>	<p>Niet consequent uitgewerkt. Overigens duidelijk aanbevolen in het 'Cultuurhistorisch onderzoek (SteenhuisMeurs, 2025)'. De concept-gebiedsvisie moet hierover helderheid bieden.</p>
<p>Het groen is een potentiële drager voor fietsstructuren.</p>	<p>Zeker, maar dat gaat ten koste van de waarden die samenhangen met groen en de cultuurhistorie als je fietspaden in het</p>

Kansen . knelpunt	Opmerking
	<p>waardevolle groen gaat aanleggen. Het is wel een hele beperkte opvatting over de groene kwaliteiten. Een deel van het groen verdwijnt onder asfalt en de beleving wordt heel anders. Dat moet je er wel bij zetten. En welke fietspaden voor wie en waarom? Er ontbreekt een analyse van fietsknelpunten en tekorten in de fietsinfrastructuur met afwegingen van voor- en nadelen van oplossingen.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat 'er een testamentaire belemmering ligt om te bouwen, hetgeen gewenst is want sluit aan bij cultuurhistorische waarden'</p>	<p>Waarom staat dit bij de knelpunten? Dat er een testamentaire belemmering ligt, zoals bijvoorbeeld een servituut, kan zo zijn, dan is deze er evenwel niet voor niets, juist om waarden te behouden, zoals bijvoorbeeld m.b.t. Beerschoten-Willinckhof het geval is en bijbehorende overplaats. Maar ook zonder testamentaire belemmering moet het uitgangspunt behoud van waarden en kwaliteiten zijn. Het is dus merkwaardig dat dit als knelpunt wordt genoemd.</p>

Kaart 30 Analysekaart Duurzame bereikbaarheid

Opmerkingen n.a.v. de op kaarten opgenomen kansen en knelpunten:

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
<p>Eerlijk gezegd zijn diverse opmerkingen in de kaart niet altijd te plaatsen, zeker op de plekken waar deze zijn aangegeven.</p>	<p>Graag verduidelijkte kaart voorleggen waarop we nog kunnen reageren.</p>
<p>(te) Nauwe entree naar gebied: monument nu slecht ingepast in stedelijk weefsel.</p>	<p>Op welk monument slaat deze constatering? En over welk stedelijk weefsel gaat het. We willen hier juist geen stedelijk weefsel maar de Stichtse Lustwarande of gebiedshistorie. Het stedelijk weefsel moet zich daaraan aanpassen. Zie ook de cultuurhistorisch onderzoek SteenhuisMeurs. Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.</p>
<p>Doorfietsroute Veenendaal Utrecht Science Park loopt (nog) niet langs halte Driebergen -Zeist.</p>	<p>Terecht, want dat zou omfietsen zijn voor fietsers zonder enig nut voor henzelf. Fietsers vanaf DBZ kunnen op doorfietsroute aanhaken via de Hoofdstraat (richting Veenendaal) of via de Odijkerweg of via de Driebergseweg-Bunsinglaan (richting USP). De laatste is een landschappelijke zeer fraaie route.</p>

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
<p>Knelpunt fietstunnels onder de op-/afritten van en naar de A12 kunnen de doorstroming helpen verbeteren.</p>	<p>Tunnels leiden tot een flinke verstening. Tot hoever strekt de aanleg zich uit ten koste van welke waarden? Is er ruimte voor de aanleg? En is er een kostencalculatie en -reservering gemaakt? Gaat het om doorstroming voor auto's of fietsers? Behoort dit tot het project? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.</p>
<p>Ontbrekende busverbinding richting Utrecht Science Park en provinciehuis.</p>	<p>Dat goede vervoersverbindingen met zowel het USP en ook het kantorenpark Rijnsweerd gewenst zijn, dat zal iedereen het wel over eens zijn, maar voor zover bij ons bekend zijn deze er gewoon tussen het SDZ en in ieder geval het USP. Daar komt bij dat er in de loop van de tijd al vele maatregelen zijn genomen om tot goed openbaar vervoer met het USP te komen, zoals vrije busbanen tussen Zeist en USP en ook de bussen bij verkeerslichting en de voorrang laten. Bovendien is het wellicht sneller voor treinreizigers om via Vaartse Rijn te reizen en daar over te stappen op de tram richting de Uithof/USP.</p> <p>Utrecht Nabij formuleerde dus wel als eis een goede verbinding met het USP voor vergroten van de woonfunctie bij DBZ. Als deze verbinding er dan volgens de gemeenten er niet is, heeft dat dan gevolgen voor het aantal of soort woningen, bijvoorbeeld geen studenten woningen?</p> <p>In ieder geval zijn wij ter hoogte N-225 geen voorstander van geheel vrije busbanen, dus HOV, gezien de effecten op deze as van de Stichtse Lustwarande.</p> <p>Na beantwoording van onze vragen worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.</p>
<p>Potentiële fietsstructuur parallel aan hoofdweg voor betere verbinding DBZ- USP.</p>	<p>Wordt met hoofdweg bedoeld de Dribergseweg en de Hoofdstraat? Dan loopt deze structuur door natuur- en cultuurhistorische gebieden. Bijna allemaal NNN! Werkt sterk versnipperend. Vraagt veel compensatie en mitigatie. Tast ontwerp, sfeer en rust in de parken en natuurgebieden aan. Dit moet je niet</p>

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
	willen. Wij vinden dat deze 'kans' moet worden geschrapt.
Fietsverbinding Bunnik ontbreekt.	Bunnik is per fiets bereikbaar via de Bunsinglaan en de Odijkerweg. Is dit een belangrijke bestemming vanuit het stationsgebied voor fietsers? Welke vervoersvraag ligt hieronder? Wat is de onderbouwing hiervoor? Een nieuwe fietsverbinding langs het spoor betekent een grote aantasting van de op de landgoederen Rijnwijk en De Wulperhorst aanwezige natuurwaarden, zoals de op Rijnwijk aanwezige broekbossen, evenals van aldaar aanwezige ecologische verbindingen (zie in deze dus o.a. de 'Kaart Natuur verbinden en behouden'. Voor zover al aanvaardbaar, ook omdat deze natuurgebieden een integraal deel uitmaken van het NNN, vraagt deze verbinding in ieder geval ter hoogte van het spoor om een faunapassage voor grotere zoogdieren.
Knelpunt verkeersafwikkeling vanaf snelweg	Uit het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek is inderdaad naar voren gekomen dat dit zeker in de zogenaamde referentiesituatie, dus zonder woningbouw al een knelpunt is, hetgeen dus alleen maar groter zal worden door de bouw van woningen. Wij veronderstellen dat ook is bedoeld verkeersafwikkeling naar de snelweg.
Spoor barrière, er is maar één spoorovergang voor fietsers.	Wat wordt hiermee bedoeld? Er liggen fietspaden onder spoor bij het stationsgebouw en aan de kant van Bornia langs de Hoofdstraat. Er zijn dus twee onderdoorgangen. Is een derde verbinding een conditio sine qua non voor het bouwproject? Wat is de toegevoegde waarde van een derdeverbinding? Die naar wij veronderstellen op korte afstand van de huidige verbindingen komt te liggen.

Kaart 31 Analysekaart Doelgroepen en community

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
Sportvelden zijn niet publiek toegankelijk: publieke plekken om te sporten ontbreken	Is daar nu behoefte aan of ontstaat dit knelpunt door het toevoegen van woningen? Kunnen sportvelden publiek toegankelijk worden gemaakt? Over 't algemeen leidt dit tot vandalisme dat de betrokken verenigingen niet de baas kunnen. Met welke ambitie komt dit in

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
	de concept-Gebiedsvisie? Wat is het realisme hiervan? Na beantwoording van onze vragen worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
Dagelijkse voorzieningen (maatschappelijk en commercieel) ontbreken	Is dit een knelpunt voor nu of ontstaat dit door het toevoegen van woningen? Welke voorzieningen moeten dan worden toegevoegd om dit punt op te lossen? Is het realistisch dat die voorzieningen er komen gegeven de inwonersaantallen? Op welke ambities legt de concept-gebiedsvisie zich in verplichtende zin vast? Het bieden van een minimumpakket aan voorzieningen is om allerlei redenen zeer wenselijk.
Eenzijdige woningtypologieën: grondgebonden eengezinswoningen.	Wat zou een niet-eenzijdige samenstelling zijn? Ook getalsmatig ten opzichte van elkaar? En in hoeverre moet je niet het appartementencomplex Nieuw-Beerschoten in de vergelijking betrekken? Dat ligt vlakbij het station. Dan ontstaat een ander beeld.
Weinig ruimte voor ontmoeting	Waar is dit tegen afgezet? Gegeven de gebiedsomvang lijken er wel aardig wat mogelijkheden: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pannenkoekenrestaurant. 2. Stationshuiskamer. 3. Koepel van Flora. 4. Antropia. 5. bankjes en 6. bestaande wandelmogelijkheden. 7. Kwalitatieve verblijfsplekken zijn wel aanwezig. Zie één van de volgende punten. Bieden die geen ruimte voor ontmoeting? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
Het gebied is erg versnipperd: wonen en werken zitten elkaar eerder in de weg dan dat ze elkaar aanvullen.	Wat is de onderbouwing voor deze analyse? En wat betekent het voor de woningen? Slopen? En hoe wordt in de concept-Gebiedsvisie dan dit veronderstelde knelpunt opgelost? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.
Kwalitatieve verblijfsplekken aanwezig maar moeilijk vindbaar en publiek gevoel ontbreekt.	Om welke plekken gaat het? De aanduiding op de kaart voor nieuwe publieke ontmoetingsplekken midden in de Reehorst in het zichtlijngengebied van het open park is niet geschikt. Het is ook geen publieke plek. Is dit knelpunt nu aanwezig of ontstaat het door toevoegen van woningen? Na beantwoording worden wij graag in de gelegenheid gesteld hierop nog te reageren.

Kans / knelpunt	Vraag / opmerking
Combinatie van moestuinen en zelf kweken = Ambachtelijke producten.	Kan deze kans uitgelegd worden? Moestuinen impliceren zelf kweken maar of het ambachtelijke producten oplevert? Waar wordt de ambachtelijke productie gesitueerd? Er zijn al volkstuinen waar ambtelijke producten vanaf komen. Hoe wordt dit verwerkt in de concept-Gebiedsvisie?

Welke punten ontbreken m.b.t. doelgroepen en community in de concept-gebiedsvisie?

- Doelgroepenanalyse: worden slechts in zoverre benoemd dat grondgebonden woningen eenzijdig zijn.
 - Wat is de visie op en onderzoek naar minimaal vereiste voorzieningen om voor een sociale situatie in het gebied te zorgen? Is het haalbaar deze hier te creëren?
- De concept-gebiedsvisie hoort op dit soort zaken in te gaan.

Reactie op Bijlage 2: Drie Denkrichtingen

Hier is eerder al door met name de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West en de Stichting Beter Zeist in 2024 een uitgebreide reactie op gegeven (zie de betreffende reacties). Wij vragen ons af waarom u niet inhoudelijk op de punten in deze bijdrage bent ingegaan. Onder andere op de noodzaak de uitstralingseffecten van de plannen op de natuur en cultuurhistorie in beeld te brengen en er rekening mee te houden.

Zoals ook hiervoor al is aangegeven is er dus op zich waardering voor de keuze voor een compact model, maar bij zowel de intensiteit, namelijk 2000 woningen, als bij de gevolgen die dat met zich mee brengt voor de in het plangebied en met name ook omgeving aanwezige kwetsbare waarden plaatsen wij bij het thans gekozen voorkeursscenario dus wel een groot aantal kanttekeningen. In die zin blijft dus het aanbod van een intensieve samenwerking staan, dat om gezamenlijk tot een gedragen visie te kunnen komen.

Reactie op Bijlage 3 de participatiesessie (pagina 37 en verder)

- Bestond de participatie alleen uit één sessie? Waar is alle andere inbreng gebleven (peilingen, onze mails, brieven etc.) en hoe is deze verwerkt? Waarom worden de door ons ingebrachte brieven niet vermeld of weergegeven en/of van een inhoudelijke reactie voorzien? Zeker op de punten die niet zijn overgenomen.
- Hoe zijn de percentages berekend? Kan hiervan een nadere verantwoording worden verstrekt?
- De inbreng vanuit de natuurgroepen is niet herkenbaar.

Onderdeel Stationsgebied

Geen hoogbouw valt het meest op als resultaat van de participatie. Maximaal 5 tot 6 lagen met hoogte accenten. Dit wordt echter maar gedeeltelijk overgenomen staat hierbij. Dit wijkt echter af van de duidelijke uitspraak in de concept-gebiedsvisie. Daar staat "Alle pluspunten overgenomen" in de toelichtende tekst, maar bij het belangrijkste pluspunt "dorps en betaalbaar wonen" staat dat dat niet kan vanwege het grote aantal woningen dat men wil bouwen. Dit aantal is niet concreet aangegeven. En het wordt kennelijk ook niet betrokken bij het onderzoek naar de mogelijkheid van het bouwen van woningen. In de beleidstukken is sprake van 500 tot 1500 woningen. Dus waarom ook niet onderzoek naar wat minder woningen? Bijvoorbeeld 500. Het aantal woningen komt ook – geheel ten onrechte - nergens terug in de Concept-Gebiedsvisie. Waarom wordt daar dan niet

duidelijk en gemotiveerd een hoofdstuk over het aantal woningen en een dragende motivering daarvoor opgenomen? Vreemd dat het hier pas in de kleine lettertjes als overweging wordt opgevoerd. Voor wie gaat er dan wel gebouwd worden als dorps wonen niet mogelijk is? Er staat, “We gaan max 13 woonlagen de hoogte in, passend bij andere hoge gebouwen in Driebergen-Zeist”, Maar dat is hier echt midden in de Stichtse Lustwarande niet passend. Zie het Cultuurhistorisch onderzoek van SteenhuisMeurs, hoe is dat hierbij betrokken?

Er staat nog een raar zinnetje in de reactie op de participatie: *“We zorgen ervoor dat de nieuwbouw geen grote invloed heeft op de beleving van de Stichtse Lustwarande als ze tussen DB en Zeist in gaan wonen. Maar dat hoeft niet te betekenen dat het binnen de nieuwbouw als een dorp aanvoelt”*. Dit is helemaal niet gevraagd, men vroeg om dorps en betaalbaar wonen, ook binnen de nieuwbouw. En voor wat betreft de beleving van de Stichtse Lustwarande voor de bewoners van het gebied, hoe wordt ervoor gezorgd de nieuwbouw geen grote invloed heeft op de beleving van de Stichtse Lustwarande. En hoe wordt daarvoor gezorgd voor omwonenden, bezoekers, recreanten en passanten?

Onderdeel Achter de Odijkerweg

In de reactie op de inbreng in de participatie worden allerlei zaken toegezegd die echter niet in de concept-gebiedsvisie opgenomen zijn. Zoals handhaven bestaande woningen en de bouw van betaalbare woningen. Dit soort antwoorden moet duidelijker in de concept-gebiedsvisie worden verwerkt zodat de status van de beantwoording duidelijk is.

Er komen slechts ‘sporadisch grondgebonden eengezinswoningen omdat het zonde van de ruimte is’, staat in dit onderdeel. Tja is dit gebied dan geschikt voor de lokale woningzoekenden? Sommige woningzoekers willen ook een gezin gaan stichten. En als gezinnen ontbreken, krijg je dan geen eenzijdige woningtypologie? En wat betekent het huisvesten van 2.000 1- en 2-persoonshuishoudens of meer uiteindelijk voor de woningmarktontwikkeling in de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. Je krijgt in de gemeente de instroom van extra veel 1- en 2 persoonshuishoudens die na een (kort) aantal jaren een gezin willen vormen en ook op de markt van eengezinswoningen in de gemeenten gaan zoeken. En vervolgens stromen er weer nieuwe 1- en 2-persoonshuishoudens in die daarna weer een eengezinswoning zoeken en voor nieuwe druk op de woningmarkt zorgen. Wij vragen dit risico te onderzoeken en te betrekken bij de keuze voor de aard van woningen die worden gebouwd. De keuze voor bepaalde doelgroepen en de daaruit voortvloeiende woningtypologie kan ook grote gevolgen hebben voor de toekomst. Dit moet in de concept-Gebiedsvisie goed worden afgewogen.

Onderdeel Renbaan/volkstuinen

Geen woningen meer vanwege de participatie wordt gesteld in antwoord op de participatie. Maar op de Visiekaart zijn ten noorden van de drafbaan toch weer, deels in de NNN, althans de Groene contour, wel woningen opgenomen. Dus waarom is geen recht gedaan aan de beantwoording van de participatie. Wat zijn hiervoor de argumenten? En hoe worden nadelen afgewogen en opgelost? Uiteraard is positief: “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”. Maar woningen horen niet in dit gebied én om aantasting van allerlei activiteiten te voorkomen en om recht te doen aan de participatie.

Onderdeel Hockeyvelden

De hockeyvelden worden verplaatst om ruimte te maken voor de Rijnwijkse Wetering. Positief punt. De tekst van dit onderdeel:

Tekst gebiedsvisie	Reactie
<p>“Dingen waar we rekening mee hebben gehouden: Voor punt 1, de appartementsgebouwen zullen geen 6 verdiepingen in het gebied zijn. het zullen 5 verdiepingen zijn en op een verspreide manier, daarom kan beter uitzicht behouden worden voor de bestaande en toekomstige bewoners.</p> <p>Voor punt 2 blijven de hockeyvelden bestaan, met de mogelijkheid om uit te breiden/op te waarden tot een sportcentrum met meer sportfuncties. De waterverbinding aan de zuidkant is een belangrijke ecologische verbinding, daarom moet de rand van de hockeybaan langs het water opnieuw worden ontworpen.</p> <p>voor punt 3 is de juiste aandacht nodig voor de waterfunctie, aangezien het gebied zich bevindt in een bijzonder overgangsgebied van het hoge droge landschap naar het lage natte landschap. En de waterverbinding is een belangrijke drager als we het gebied het ecologische systeem en het klimaat willen laten verbeteren.”</p>	<p>Gebouwen met 5 á 6 bouwlagen langs het open gebied spoort niet met de plaatjes in de gebiedsvisie met een geleidelijke opbouw (opgenomen plaatje is twee bouwlagen met een kap, zoals wij betoogd hebben nog te hoog) Bij een geleidelijke opbouw zou je eerder denken aan één bouwlaag met kap met een goede groene afscherming en vandaaruit een geleidelijke opbouw. Graag hier consequent mee omgaan in de Gebiedsvisie. Hier is de beantwoording niet goed doorvertaald naar de Visie- en Voorbeeldkaarten.</p> <p>Deze tekst maakt sportgebouwen mogelijk. Dan ontstaat toch bebouwing langs de contour van het open landschap. Het groen houden van de rand van de Rijnwijkse Wetering is uiteraard positief. Is/wordt dit een verplichtend onderdeel van de Gebiedsvisie?</p> <p>Dit onderschrijven wij uiteraard.</p>

Onderdeel De Reehorst

De nieuwe fietsverbinding naar Driebergen-Zuid wordt laag gewaardeerd in de participatiesessie. Waarom wordt deze dan toch opgenomen? Met alle nadelen en kosten van dien?

Met stip negatief volgens de participatiesessie is ‘te veel bouwen ten koste van groen’ bij de Reehorst. Hoe komt het niet ‘te veel bouwen’ terug in gebiedsvisie? Dat hebben wij niet duidelijk uitgewerkt gezien. Ten onrechte gezien kwaliteiten van dit gebied maar ook ten onrechte als je tegemoet wilt komen aan de participatie.

De Reehorst wordt in de participatie met stip genoteerd als wandelgebied. De Reehorst moet dus geen hondenuitlaat/recreatieterrein worden. Dus de aanduiding recreatieterrein verwijderen bij de Reehorst. In de huidige situatie is iedereen tevreden over de wandelmogelijkheden.

Opgenomen tekst concept gebiedsvisie pagina 47	reactie
Dingen waar we rekening mee hebben gehouden: Voor punt 1 kadert de P+R met het gebouw er	Wat wordt met deze zin bedoeld? Beoogd wordt juist een station in het groen. Het groen van Reehorst is dan belangrijk. Dat

Opgenomen tekst concept gebiedsvisie pagina 47	reactie
<p>tegenover en park De Reehorst het stationsgevoel uit.</p> <p>Om er verder voor te zorgen dat het groene gevoel behouden blijft, zorgt de visie ervoor dat het hoogteaccent op een goede plek komt te liggen.</p> <p>Voor punt 2, parkeren in gebouwen in plaats van op de grond kan veel grond besparen voor groenen water. Met de hoeveelheid ontwikkeling is een nieuw parkeergebouw nodig. In de visie zijn ontwerpprincipes voor parkeergebouwen opgenomen, zodat de P-gebouwen in de omgeving passen en het groene & menselijke gevoel niet beïnvloeden.</p> <p>Voor punt 3 is het een goede kwaliteit dat de gebouwen hier op het groen gericht zijn. De luxe uitstraling is geen must, maar moet passen bij de groene en rustige omgeving.</p>	<p>vormt juist het kader voor de beleving als landgoedstation. En P&R hoort bij een station.</p> <p>Een hoogte accent past niet het Stationsgebied. Maar in de concept-gebiedsvisie is dan ook nog te veel onduidelijk over de hoogte en de positionering van de hoogte-accnten ten opzichte van de Reehorst.</p> <p>Met hoeveel 'ontwikkeling' is rekening gehouden. De conceptvisie is daar te onduidelijk over. Evenals over de ontwerpprincipes voor parkeergebouwen. Er zijn slechts twee foto's opgenomen, maar scheidt dit enige verplichting?</p> <p>Waar staat in de concept-visie dat te op te nemen bebouwing moet passen bij de Reehorst? Voor de duidelijkheid hoort dit op de Visiekaart of in toelichting daar direct bij.</p>

Opmerkingen over de Mobiliteitsstudie van Goudappel

Onze vragen en opmerkingen over de mobiliteitsstudie hebben wij als bijlage bijgevoegd. Wij verzoeken u nog een avond te beleggen waarop van gedachten kan worden gewisseld over vragen en opmerkingen over de mobiliteitsstudie en dan nog gelegenheid geven er definitief op te reageren. Op voorhand zonder nadere toelichting valt in het rapport op dat het kruispunt Hoofdstraat / A12 aan de grens van zijn capaciteit is en dat door Goudappel onder andere een alternatieve ontsluitingsweg wordt gesuggereerd. Ook wordt gesuggereerd om te bekijken of de P&R-functie niet kan worden verplaatst naar andere stations in omgeving. Welke stations zouden dat dan zijn? Het rapport dateert al van oktober 2024. Het werkt bevreemdend dat suggesties niet zijn betrokken bij het onderzoek naar woningbouw. Ze hadden afgewogen moeten worden in de concept-gebiedsvisie die 3 -4 maanden later is uitgekomen. De uitkomsten roepen namelijk direct de vraag op naar de geschiktheid van het stationsgebied als grote woningbouwlocatie en de zin van het investeren in verder onderzoek hiernaar. Waarom wordt hierop niet ingegaan in de concept-gebiedsvisie en zijn de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek niet tijdig breder gedeeld?

Opmerkingen over het Cultuurhistorisch onderzoek SteenhuisMeurs

Wij hebben met veel waardering het rapport van SteenhuisMeurs gelezen. Echter, het is inventarisatie van gebiedswaarden. Geen onderzoek naar de uitwerking van de plannen opgenomen in de concept-gebiedsvisie op de gebiedswaarden. Dát cultuurhistorisch onderzoek moet nog worden verricht in het kader van het opstellen van een concept-gebiedsvisie. Dat willen wij onderstrepen. Wij verzoeken om ook over het onderzoek van SteenhuisMeurs nog een bijeenkomst te beleggen. Onze vragen en opmerkingen vindt u in de bijlage.

Wij maken ondanks onze waardering nog wel één opmerking over dit onderzoek. Wij begrijpen namelijk niet waar deze zeer onduidelijke aanbeveling vandaan komt om “de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers te versterken”. Als het om de doorwaadbaarheid van parken en natuurgebieden gaat (en niet van het eigenlijke stationsgebied), versnipperd het toevoegen van wandel- en fietspaden de cultuurhistorische landschapsparken, die al ruim van paden overeenkomstig het ontwerp zijn voorzien (en soms van meer infrastructuur), verder en leidt dit tot aantasting van de cultuurhistorische paden- en lanenstructuur. Alle parken zijn zeer ruim voorzien van paden. Zij liggen vrijwel alle aan wegen voorzien van vrijliggende fietspaden. Hoe bereikbaar wil je zijn? Merkwaardig genoeg is ook nergens in de tekst van het rapport een onderbouwing of toelichting voor deze aanbeveling te vinden die ook in tegenspraak lijkt met de andere aanbevelingen. In elk geval protesteren wij met klem tegen deze aanbeveling.

Hoofdstuk 3: (Voorlopige) conclusies

(Voorlopige) conclusies

Gezien de hiervoor geplaatste kanttekeningen vinden wij het niet goed begrijpelijk dat er met zo weinig onderzoek nu al een concept-Gebiedsvisie wordt gepubliceerd. Ten onrechte blijft verder onduidelijk:

- Minimaal en maximaal aantal woningen, dat ook gezien de impact op zowel het stationsgebied (sec), als de bredere omgeving;
- Onderbouwing van de parkeernormering. Deze is niet toegelicht in het mobiliteitsonderzoek;
- Ook geeft de Gebiedsvisie niet aan of de knelpunten uit het mobiliteitsonderzoek kunnen worden opgelost en wat de gevolgen van oplossingen zijn voor de kwaliteiten van het gebied.
- Ten onrechte wordt ook niet gekeken naar het effect van zoveel woningen op het openbaar vervoersysteem.
- Natuur- en cultuurhistorische effecten, evenals eventueel benodigde mitigatie en compensatie: er worden wel ideeën geopperd (zie ook de visie-kaart en met name ook de betreffende deelkaarten), maar er zijn geen heldere uitspraken over de relatie toenemend inwonertal – verlies van groen – grotere druk op de landschapsparken – compensatie en mitigatie. Er worden slechts mogelijkheden genoemd, zoals versterken aanwezige natuur en ook bepaalde ecologische verbindingen, maar er wordt niet aangegeven dat de beoogde versterkingen harde voorwaarde zijn.
- De aanleg van een groot aantal nieuwe fietspaden doet grote schade aan de natuur en de ecologische verbindingen zonder uitgekende en dure voorzieningen. De Visie behoort hieraan de juiste aandacht te besteden.

Verder missen wij de toepassing van de in de EZO van de gemeente Zeist opgenomen Waardenweger of Omgevingstafel. In elk geval voor het gebied van de gemeente Zeist. De gemeenteraad van Zeist heeft zich in de Omgevingsvisie gebonden aan het toetsen van plannen via de waarden. In de EZO staat op pagina 111: “Ook wij pakken met jou de Waardenweger erbij en zullen deze samen met jou invullen. (...) Voor complexe ruimtelijke initiatieven sturen we aan op een gesprek volgens het format van een ‘Omgevingstafel’. Wat dat precies is, wordt op dit moment nog uitgewerkt. De essentie is dat deze ‘tafel’ een manier van gesprek faciliteert tussen overheid, partners en belanghebbenden om snel met elkaar te bepalen of een plan kansrijk is.” Hoe worden de voor- en nadelen van dit plan voor een onderzoek naar woningbouw voor het stationsgebied op de in de EZO beschreven manier afgewogen? Hoe gaat de Waardenweger of omgevingstafel met participatie een plek krijgen in het opstellen van de concept-gebiedsvisie? Over het toepassen van de Waardenweger of omgevingstafel dient ook participatie met alle belanghebbenden plaats te vinden voorafgaand aan het opstellen van een concept-gebiedsvisie.

Zoals ook hiervoor al op meerdere plekken aangegeven was het dus goed en in onze ogen ook verplicht geweest als er t.b.v. de gehele ontwikkeling een Plan-MER was opgesteld. Dit op basis van diverse scenario's, inclusief een scenario waar ook echt de waarden van het gebied centraal staan (zie ook dienaangaande de motie zoals deze is aangenomen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug). Door de Burgercoalitie is hard gewerkt om een dergelijk scenario nader vorm te geven op basis van de waarden die zo kenmerkend zijn voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist (zie in deze dus ook de: 'Landschapsvisie', inclusief diverse achtergronddocumenten, evenals presentatie ingeschakelde bureaus). Dus juist ook in die zin zou het goed zijn om alsnog op basis van intensief samenwerken tot een gezamenlijk gedragen plan te komen.

Vervolg

Wij rekenen op beantwoording van vragen over onduidelijkheden alsmede op de gelegenheid om na verheldering naar behoefte nog nader te kunnen reageren. Wij rekenen ook een inhoudelijke reactie op onze opmerkingen.

Zoals uit onze reactie blijkt, vinden wij de voorliggende concept kaarten voor de gebiedsvisie - ook kijkend naar het Plan van Aanpak -zo incompleet en onduidelijk dat er naar onze mening een aangevulde en verdiepte concept-gebiedsvisie moet worden opgesteld zodat werkelijke participatie kan plaatsvinden op basis van een document dat een integrale benadering biedt van de vraag naar de mogelijkheid woningen in dit gebied te bouwen.

De beste manier om tot een goed plan te komen is samenwerken met alle stakeholders, zoals ook in de EZO wordt aangegeven.

Namens de Stichting Milieuzorg Zeist e.o., de Stichting Beter Zeist en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West,
Met vriendelijke groet,

w.g. Patrick Greeven
patrick.greeven@hetnet.nl

w.g. Egbert Visscher
egbertvisscher@msn.com

w.g. Ernest Schuler
e.schuler@natuurlijkzeist-west.nl

Bijlagen

Bijlage 1 Vragen en opmerking mobiliteitsrapportage studie stationsgebied Zeist Goudappel
Bijlage 2 Vragen en opmerkingen cultuurhistorisch onderzoek stationsomgeving Driebergen-Zeist SteenhuisMeurs