



voor
Groene Ruimte

[Publiciteit](#) [Adviezen](#) [Burgerinitiatieven](#) [Wijken](#) [Overheid](#) [Beleid Zeist](#) [Dossiers RO](#) [Columns en brieven](#) [Achtergronden](#) [Over ons](#)

[Links](#) [Sitemap](#)

Stationsgebied Driebergen-Zeist

Geactualiseerd 17 juni 2020

Nieuw OV-knooppunt

BESTEMMINGSPLANNEN GEVEN VERKEER RUIM BAAN EN TASTEN GROEN AAN

INHOUDSOPGAVE RUBRIEK



Doorzichtige zonnepanelen boven het geplande perroneiland van het station D-Z

- [Inleiding](#)
- [Twee trajecten](#)
- [Commentaar van Beter Zeist](#)
- [Commentaar van milieugroepen](#)
- [Motie over onderzoek aantal rijstroken](#)
- [Commentaar op de gebiedsvisie](#)
- [Financiële risico's](#)
- [Nieuwe bouwprojecten](#)

INLEIDING

De spoorwegovergang bij het Station Driebergen-Zeist is al lange tijd een

[Nieuws/Home](#)

[Canon](#)

[Nieuwsflitsen](#)

[Jaarstukken](#)

[Allegro tuin](#)

[SamenDuurzaamZeist](#)

[Milieuvisie en Energie](#)

[SMAL Zeist](#)

[Omgevingswet](#)

[Geopark-Heuvelrug](#)

[Stadslandbouw Zeist](#)

[Zeist en politiek](#)

[Raadsinformatie](#)

[Beleidsstukken Zeist](#)

[Attenderingservice](#)

[Oude archief Raad](#)

[Kieswijzer Plus Zeist](#)

[Vereniging Leefmilieu](#)

[Eikenprocessierups](#)

**Nieuwsflits
ontvangen?**

stuur een e-mail

beterzeist@gmail.com

Word donateur

minimaal € 15 per jaar

NL98 INGB 000 580 3512

Stichting Beter Zeist en

mail uw gegevens naar

beterzeist@gmail.com

Contact?

Meewerken?

Stuur een e-mail of bel

tel.: 06 – 460 826 57

Hanna van den Dool

KvKnr.: 302 503 64

RSIN.: 820 217 396

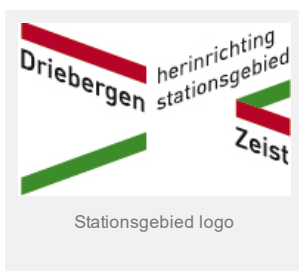
ANBINr: 8202 17 396

**Privacy Verklaring
SBZ**

obstakel voor de bereikbaarheid van Zeist en Driebergen. Nu ook het Rijk het aantal treinsporen wil verdubbelen van 2 naar 4, is er een plan ontwikkeld en aangenomen voor de reconstructie van het gebied. Zo komt er een tunnel voor de Hoofdstraat onder de spoorlijn, wordt de gelijkvloerse overweg in de Odijkerweg afgesloten en wordt een nieuw station met een eilandperron gebouwd. Dat station moet een knooppunt worden voor het openbaar vervoer per trein en bus. In aansluiting daarop worden de aansluitende wegen verbreed tot 4 (met busbaan 5) banen en komen er nieuwe voet- en fietspaden voor het verkeer in twee richtingen. Ook wordt er een parkeergarage ontwikkeld voor 600 auto's en zal er een overdekte fietsenstalling komen.

In mei 2015 is dan ook een realisatie-overeenkomst gesloten tussen de provincie Utrecht, de gemeenten Zeist, Utrechtse Heuvelrug en ProRail. De uitvoering van het project loopt van 2016 tot en met 2020. Voor een [overzicht van de plannen](#); zie de presentatie voor de raad d.d. 2-02-2015. Op donderdagavond 5 maart 2015 werd in de Raad het voorstel Regioconvenant en Realisatieovereenkomst Stationsgebied besproken. De financiële aspecten bleven voor de burgers geheim.

Op 11 maart 2015 volgde de uitspraak van de Raad van State over de ingestelde beroepen o.a. die van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Weliswaar zijn de ingediende beroepen op (ondergeschikte) onderdelen gegrond verklaard, maar vrijwel alle rechtsgevolgen worden vanwege het grote belang van het project in stand gelaten. Met slechts enkele reparaties die door de Raad van State waren aangegeven is in september 2015 het [bijgestelde raadsvoorstel](#) ingediend.



Op 12 april 2017 is een [informatiecentrum over het project](#) geopend. Het is iedere woensdag van 13.00-16.00 toegankelijk in kantoor Vierdaelen, Stationsweg 13 Driebergen.

Alle plannen over het stationsgebied zijn terug te vinden op de informatiewanden in het informatiecentrum. Deze zijn voorzien van foto's, een filmpje en tekstuele uitleg. Met een Virtual Reality-bril kan men wandelen door het nieuwe stationsgebied. De ontwikkeling van het werk en

de uiteindelijke situatie in 2020 is te bekijken met de nieuwe wegconstructie en de fietsenstalling. In de gang naar het informatiecentrum zijn de wanden aangekleed met foto's van de historie van het station.

De maatregelen zijn van belang voor de noodzakelijke bereikbaarheid, de doorstroming van trein- en wegverkeer en voor de verkeersveiligheid. Maar ze hebben ook een keerzijde door de aantasting van de natuur en van de cultuurhistorische landgoederen en de natuur. Volgens de Milieu Effect Rapportage beoordeling (MER) zijn dan ook verzachtende en compenserende maatregelen nodig. Er werd ook een [gebiedsvisie](#) opgesteld die het mogelijk maakt dat natuur en groen verder wordt opgeofferd voor de bouw van kantoren en bedrijven. Het is de vraag wat er dan nog van de mooie groen entree van Zeist en Driebergen zal overblijven.

[terug naar top](#)

TWEE TRAJECTEN

De ontwikkeling van het Stationsgebied Driebergen-Zeist werd in twee trajecten gesplitst. Het eerste is het infra-project zoals hiervoor aangegeven. Daarnaast zal er voor



het aangrenzende gebied een ontwikkeling plaatsvinden met mogelijkheden voor kantorenbouw, vestiging van bedrijven en wellicht een herinrichting van het landgoed De Reehorst. Deze ontwikkeling zal in een apart traject gebeuren door de twee gemeenten, in dit geval vooral de Utrechtse Heuvelrug.



Het infra-project wordt mogelijk gemaakt door twee bestemmingsplannen van de gemeenten Zeist en de Utrechtse Heuvelrug. De betrokken partijen, het Bestuur Regio Utrecht, de twee gemeenten, de provincie Utrecht en ProRail gaan samen deze plannen uitvoeren. Zie verder de [voorgeschiedenis](#) vanaf 2001.

Op 8 maart 2012 heeft de gemeenteraad van de gemeente Zeist ingestemd met het voorontwerp bestemmingsplan Stationsgebied Driebergen-Zeist. Het plan werd daarna vrijgegeven voor inspraak. Inmiddels werden op het laatste moment eind 2013 / begin 2014 beide ontwerp-bestemmingsplannen op een aantal punten aangepast. Dat geldt onder meer voor het bovengronds parkeren, een nieuwe ontsluiting van de Breul en een nieuwe parkeervoorziening bij Bochane direct aan kant van de Rijnwijkse weterring.

[terug naar top](#)

COMMENTAAR VAN DE STICHTING BETER ZEIST



De stichting is verheugd dat het gebied van het station wordt gereconstrueerd, zoals de foto na realisatie verbeeldt gezien vanuit de Zeister noordoostelijke kant. Zij vindt wel dat er een evenwicht moet zijn tussen de verkeersmaatregelen en de compensatie voor natuur en cultuurhistorie. Wat dat

betreft verwijst zij naar de hoofdlijnen van het commentaar van de milieugroepen.

De reactie van Beter Zeist op het infra-project richt zich vooral op de financiële risico's van het project. Wat gebeurt er wanneer het budget van 173 miljoen wordt overschreden? In de concept-samenwerkingsovereenkomst wordt de overschrijdingskans van het budget geschat op 50 procent. Internationaal onderzoek laat zien dat infra-projecten hun budget gemiddeld met 20 tot 45 procent overschrijden. Ook de tijdsduur en de resultaten vallen vaak tegen. In Nederland is het ook zo.

Om toekomstige problemen te voorkomen is het verstandig vooraf over beleidsalternatieven te beschikken in geval van versobering bij handhaving van het budget. En idem bij een volledig uitvoeren met een overschrijding van het budget. Wat wordt zo nodig versoberd en waar blijft dan het vereiste evenwicht tussen het beoogde verkeersdoel en het milieuhervestel? Is resultaat nog functioneel en acceptabel? En bij een onverkort uitvoeren van het project zullen extra middelen moeten worden gevonden. In beide gevallen kan er een langdurige vertraging van de uitvoering ontstaan als gevolg van de pogingen alsnog oplossingen te vinden. In Nederland zijn daarvan veel voorbeelden te noemen. Zie verder de [inspraakreactie](#) van de Stichting Beter Zeist.

De vaststelling van de bestemmingsplannen over het infra-project ging vooraf aan de ontwikkeling van de Realisatieovereenkomst. Daarin staan de onderlinge afspraken over de rekening, de risico's en de samenwerking. Beter Zeist is van mening dat voor de vaststelling van de bestemmingsplannen de projectrisico's in kaart moeten worden gebracht. Daarbij is het van belang dat de gemeenteraden kunnen beschikken over een afweging van scenario's voor versobering (plan B) en voor het verkrijgen van extra middelen (plan C).

[terug naar top](#)

COMMENTAAR VAN MILIEUGROEPEN

In de huidige nog niet vastgestelde Gebiedsvisie is ervoor gekozen het infrastructuurplan als eerste vast te stellen en niet te verbinden met de ontwikkeling van het aangrenzende gebied. Zoals ook uit de beide bestemmingsplannen naar voren komt, kunnen de ontwikkelingen in het Stationsgebied feitelijk niet los van de omgeving worden gezien.



Bij een gezamenlijke benadering had men beter een integrale afweging kunnen maken over de wenselijkheid van de voorgestelde ontwikkelingen op het gebied van verkeer, bouw en natuur en cultuurhistorie. Te denken valt aan de mogelijke nieuwbouw van de Triodosbank, een eventuele biovergistingscentrale, de gewenste ecologische verbindingzones en faunapassages, de kwelwaterroute, de (her)ontwikkeling van landgoederen e.d. Deze ontwikkelingen vallen nu buiten de bestemmingsplannen voor het infra-project. Het is dan ook een gemiste kans dat niet eerst de gebiedsvisie werd vastgesteld voor de behandeling van de bestemmingsplannen.

De kernwaarden van het gebied als geheel, worden in belangrijke mate bepaald door de ligging binnen de Stichtse Lustwarande (SLW) en deels binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het 'Landgoedstation Driebergen-Zeist' zou daarbij kunnen fungeren als 'groene poort' van de SLW, het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug en het gebied van de Kromme Rijn & Langbroekerwetering. In de gebiedsvisie van de Stichting Urgenda & West 8 uit 2008 werd daarom gepleit voor een sterke vergroening en verduurzaming van het stationsgebied. Hoewel enigszins rekening is gehouden met deze visie, zal de voorgestelde kwaliteitssprong ervan in het huidige bestemmingsplan niet worden gerealiseerd.

Zie verder de inspraakreacties van [Stichting Milieuzorg Zeist e.o.](#) en van de [Werkgroep Natuurlijk Zeist-west](#), de site www.stationsgebieddriebergenzeist.nl van de samenwerkingspartners en ProRail: www.prorail.nl/projecten/driebergen-zeist.

Volgens de gemeenten zijn de beleidsuitgangspunten uit de gebiedsvisie van Urgenda & West 8 voor het infraplan en het bestemmingsplan wel mede leidend geweest. Dat geldt bijvoorbeeld voor een Landgoedsfeer met een "een snelle en een langzame wereld" en voor royaal ruimte voor groen en bomen en bussen op het maaiveld. Deze zijn in het ontwerp vertaald in concrete ontwerp-oplossingen ten aanzien van vergroeningen, ecologie en verduurzaming (verhard-onverhard, bomen) en het fietsverkeer.

[terug naar top](#)

MOTIE OVER ONDERZOEK VAN HET AANTAL RIJSTROKEN

In de raadsvergadering van Zeist is een [motie](#) aangenomen om eerst te onderzoeken of per rijrichting van de Hoofdstraat één rijstrook in plaats van twee niet voldoende is. Eventueel zou een wisselstrook uitkomst kunnen bieden. De bedoeling is niet onnodig de Stichtse Lustwarande door wegverbreding aan te tasten.

Wethouder Verbeek ontraadde de motie, maar die werd toch aangenomen met steun van CDA, PvdA, GroenLinks, D66, SP en NDZ. Nu moest de wethouder weer overleggen met de gemeente Driebergen waar de raad het bestemmingsplan al had aangenomen. Een groot gedeelte van de weg ligt namelijk binnen de gemeente Driebergen.

[terug naar top](#)

KRITIEK OP DE GEBIEDSVISIE

Tijdens de Ronde Tafel van 28 mei 2014 werd forse kritiek gegeven op de nieuwe [gebiedsvisie](#) voor de omgeving van het station Driebergen-Zeist. Zie voor het overzicht vooral de plattegronden op pagina 30. De gezamenlijk door de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug opgestelde visie geeft veel ruimte aan bouwen in het groen. Compensatie voor het opofferen van groen is echter nauwelijks aantoonbaar. Kortom de zoveelste aantasting van de Stichtse Lustwarande wordt daardoor mogelijk gemaakt.

De visie zou een voor de gemeenten zelfbindend toetsingskader moeten zijn voor het gebied. De mogelijkheid tot toetsing is echter beperkt. Dat komt door het grotendeels ontbreken van een programma van eisen en van een operationele spelregels. Veel, zo niet alles wordt overgelaten aan organische ontwikkeling door marktpartijen die zo vrij spel lijken te krijgen. De Triodosbank gaat een groot kantoor van 6 lagen bouwen in landgoed De Reehorst, midden in de Ecologische Hoofdstructuur. Daartegen heeft Stichting Milieuzorg Zeist e.o. beroep aangetekend bij de Raad van State. De raad heeft echter in de herfst van 2017 de bouw toegestaan.

Abbing bepleitte woningbouw op eigen terrein buiten de rode contour langs de Rijnwijckese weterring. Ook zijn grootschalige bedrijfsactiviteiten zoals een biovergistingscentrale en windmolens niet uitgesloten. Daarnaast was er kritiek van aanwonenden van de Odijkerweg-Zuid tegen de overlast van autoverkeer op deze doorgaande weg.

Zie verder de inspraakreacties van [Stichting Beter Zeist](#), [Stichting Milieuzorg Zeist e.o.](#) en vereniging [Werkgroep Natuurlijk Zeist-West](#). Verder heeft Stichting Milieuzorg Zeist nog een afzonderlijke inspraakreactie gegeven over de voorgenomen bouw van de Triodosbank in De Reehorst: zie [bijgaand bestand](#). Via een [zienswijze](#) op het provinciale ontwerp Thematische Structuurvisie Kantoren 2015-2023 heeft Milieuzorg Zeist hierop ook commentaar geleverd.

Van burgerparticipatie was namelijk eerder nauwelijks sprake. Verder nam de raad een [amendement](#) aan van PvdA, GDZ en CU/SGP dat bij nieuwe bebouwing getoest wordt aan vastgestelde beleidskaders en structuurvisies en dat de samenleving wordt betrokken bij de plannen van initiatiefnemers (projectontwikkelaars e.d.). Wethouder Verbeek zegde toe in het vervolgtraject van planontwikkeling burgers en andere stakeholders te betrekken.

[terug naar top](#)

FINANCIËLE RISICO'S

Overigens heeft de Tweede Kamer in 2015 zorgen geuit over budgetoverschrijdingen bij verbouwingsprojecten zoals Station Utrecht Centraal. Mede hierdoor ontstond het beeld dat ProRail geen greep heeft op de financiën. In een op 29 september 2015 uitgelekt intern rapport van ProRail worden onder meer de volgende problemen genoemd met betrekking tot de financiële organisatie:

- Gebrekkige documentatie van een grondtransactie, waardoor niet kan worden vastgesteld of er sprake is van een financieel risico of zelfs er sprake is van “materiële schades”;
- De kwaliteit van aangeleverde cijfers is onder de maat;
- Het ontbreekt ProRail aan een “strategisch tactisch planningsniveau” dat nodig is voor grote infrastructuurprojecten;
- De jaarprognoses zijn ‘onnauwkeurig’ en ‘inconsistent’;
- Na een “relatief lange periode van instabiel management”, die geresulteerd heeft in een “rommelige aansturing van de organisatie”, kan ondanks verbeteringen nog niet worden gesproken van “een hersteld vertrouwen in de top van de organisatie.” Dat geldt ook voor de rol van de raad van commissarissen.

In oktober 2015 gaf ProRail een overzicht vrij van 45 actieplannen binnen 5

verbeterthema's om de eigen boekhouding op orde te krijgen. Deze staan in het "Overzicht verbeteraanpak financiële beheersing ProRail". Daaruit blijkt onder meer dat het totaal van de geplande budgetten van elf projecten met 887 miljoen euro is overschreden. Dat op een oorspronkelijk begroot budget van 1.035 euro. Daaronder vallen de verbouwingen van de hoofdstations van Utrecht, Rotterdam, Den Haag, Breda en Arnhem. Ook bij kleinere projecten, zoals de betonnen overkluizing van de sporen en perrons van station Heerlen, ging het mis. Daar beliepen de uitgaven uiteindelijk 18 miljoen euro op een begroting van 10,2 miljoen. In hoeverre konden we nu vertrouwen op de kostenbeheersing bij de uitvoering van het werk?

[terug naar top](#)

NIEUWE BOUWPROJECTEN BIJ STATION

Bouwplan Abbing langs Rijnwijckese Wetering

Bij de inspraak in mei 2014 over de gebiedsvisie voor het stationsgebied bepleitte Abbing woningbouw op eigen terrein buiten de rode contour langs de Rijnwijckese Wetering. Dat werd toen (nog) niet gehonoreerd. In 2019 heeft Abbing het initiatief uitgewerkt in een niet gepubliceerd concept bestemmingsplan. De directe omgeving heeft daarmee ingestemd, maar de bevolking en de Zeister belangenorganisaties zijn nog niet geraadpleegd.

Het college wil samen met de regio, de provincie en het rijk het OV-knooppunt gebruiken voor het bouwen van veel woningen. Hetzelfde geldt voor Bunnik waar bij het station 5.000 woningen worden voorgesteld. Het college van Zeist vindt in dit verband voor de stationslocatie de volgens het bestemmingsplan beoogde dichtheid en hoogte van de voorgestelde bebouwing te beperkt. Bovendien zorgt de realisering van het plan ervoor dat in de directe omgeving ook niet veel hoger kan worden gebouwd. Daarmee komt de door het college gewenste verstedelijking van het knooppunt in gevaar. Overigens heeft de bevolking van Zeist op geen enkel moment kunnen meespreken over deze beleidsstellingname.

Het [raadsvoorstel van juni 2020](#) is het plan van Abbing af te wijzen en onderzoek te doen naar de precieze potentie van het gebied en de wenselijkheid van intensieve woningbouw. Daarbij wordt aangesloten bij de [ambtelijke vooroverlegreactie](#) van de provincie Utrecht. Inmiddels heeft de initiatiefnemer gevraagd de behandeling van het voorstel op te schorten.

[terug naar top](#)

Geef een reactie

Het e-mailadres wordt niet gepubliceerd. Vereiste velden zijn gemarkeerd met *

Reactie

Naam *

E-mail *

Site

Reactie plaatsen