
NOTA GEBIEDSVISIE DRIEBERGEN-ZEIST

GEBIEDSONTWIKKELING STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST JUNI 2025



Zet het
op de
kaart

SAMEN WERKEN AAN
DRIEBERGEN-ZEIST

NOTA GEBIEDSVISIE

GEBIEDSONTWIKKELING STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST
JUNI 2025



Inhoud

	Doel van deze nota	6
	Samenvatting	8
	Uitleg gebruikte termen	11
	Leeswijzer	12
1	Inleiding	13
	1.1 Aanleiding	13
	1.2 De opgave: Waarom deze gebiedsontwikkeling?	14
	1.3 Doel en ambitie	17
2	Fase in proces gebiedsontwikkeling	19
3	Deelproducten en onderlinge samenhang	22
	3.1 Deelproducten	22
	3.2 Samenhang	29
4	Participatie, samenspel en communicatie	30
	4.1 Participatie	31
	4.2 Samenspel	32
	4.3 Communicatie	33
	4.4 Bovenlokale samenwerking	35
5	Gebiedsvisie en robuuste keuzes	38
	5.1 Inleiding	38
	5.2 Ruimtelijke gebiedsvisie	39
	5.2.1 Status	39
	5.2.2 Betrokken belangen	40
	5.2.3 Opbouw gebiedsvisie	41
	5.2.4 Van gebiedsvisie naar robuuste keuzes	41
	5.3 Robuuste keuzes	42
	5.3.1 Overgangslandschap op de flank	42
	5.3.2 Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande	45
	5.3.3 Compacte toekomstbestendige kern	47
	5.3.4 Actieve mobiliteit voorop	52
	5.3.5 Gezonde buurt voor jong en oud	54
6	Ontwikkelstrategie	57

Projectaanpak vervolgfase	59
7.1 Inleiding	59
7.2 Planvorming – gezamenlijke vervolgonderzoeken	61
7.3 Planvorming – Stedenbouw en landschappelijk masterplan	62
7.4 Overige onderzoeken en raakvlakken andere projecten	64
7.5 Financiële exploitatie	66
7.6 Werkwijze – samenwerking marktpartijen	66
7.7 Werkwijze – participatie	67
7.7.1 Doorbouwen op geleerde lessen	67
7.7.2 Uitgangspunten vervolgproces participatie	68
7.7.3 Werkwijze vervolgproces participatie	68
7.8 Werkwijze – projectorganisatie	69
7.9 Werkwijze – projectbudget	70
7.10 Risico's	72
Bijlagen	74

Doel van deze nota

In de Omgevingsvisies van Utrechtse Heuvelrug en Zeist is de behoefte uitgesproken om rond station Driebergen-Zeist de kansen en mogelijkheden te onderzoeken voor een gebiedsontwikkeling. Een gebiedsontwikkeling die inspeelt op de grote behoefte aan woningen en werkplekken, met name in de directe nabijheid van openbaar vervoersknooppunten. Klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit zijn belangrijke speerpunten. En ook op het gebied van natuur liggen uitdagingen. Hiermee wordt ingespeeld op behoeftes die niet alleen lokaal spelen, maar regionaal en landelijk worden gedeeld. In de gebiedsontwikkeling moet ook rekening gehouden worden met een toe te nemen (recreatie)druk en moet tegelijkertijd gekeken worden hoe voldoende bescherming en versterking geboden kan blijven worden voor het bijzondere landschap op deze plek.

Om het proces rondom deze gebiedsontwikkeling rondom station Driebergen-Zeist in te richten hebben gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug gezamenlijk een Plan van aanpak gemaakt voor het opstellen van een gebiedsvisie. Dit 'Plan van Aanpak gebiedsvisie Driebergen – Zeist' hebben beide gemeenteraden in juni 2023 vastgesteld.

Vervolgens is anderhalf jaar hard gewerkt aan een visie op het gebied. Het intensieve proces heeft meerdere deelproducten opgeleverd:

- een ruimtelijke visie met meerdere deelonderzoeken
- een ontwikkelstrategie
- een verslag van de participatie en
- een plan van aanpak voor de volgende fase.

STATUS VAN DE NOTA

Voor een zorgvuldige besluitvorming over de visie op het gebied is deze nota '**Gebiedsvisie Driebergen – Zeist**' opgesteld. Deze nota wordt voorgelegd aan beide gemeenteraden ter vaststelling. De afzonderlijke deelproducten zijn opgenomen in de bijlagen en dienen als achtergrondinformatie.

De nota dient meerdere **doelen**:

1. Toelichting op de verschillende deelproducten en de samenhang daartussen
2. Verantwoording van de wijze waarop uitvoering is gegeven aan het Plan van aanpak voor de gebiedsvisie, inclusief het verslag van de participatie
3. Weergave van de keuzes die ter besluitvorming voorliggen en richting geven aan de vervolgfase (robuuste keuzes)
4. Inzicht in de volgende planfase.



Samenvatting

DOEL VAN DE NOTA GEBIEDSVISIE

In de Omgevingsvisies van Utrechtse Heuvelrug en Zeist is de behoefte uitgesproken om rond station Driebergen-Zeist de kansen en mogelijkheden te onderzoeken voor een gebiedsontwikkeling. Vanaf 2023 is gewerkt aan de vorming van een visie op het gebied. Het intensieve proces dat daarvoor is doorlopen, heeft meerdere deelproducten opgeleverd: een ruimtelijke visie met meerdere deelonderzoeken, een ontwikkelstrategie, een verslag van de participatie en een plan van aanpak voor de volgende fase.

Voor een zorgvuldige besluitvorming over de visie op het gebied is deze nota **'Gebiedsvisie Driebergen – Zeist'** opgesteld. Hierin worden de deelproducten en hun onderlinge samenhang toegelicht, en worden de keuzes beschreven die ter besluitvorming voorliggen en richting geven aan de vervolgfase (robuuste keuzes). Ook geeft de nota inzicht in de volgende planfase. Deze nota wordt voorgelegd aan beide gemeenteraden ter vaststelling. De afzonderlijke deelproducten zijn opgenomen in de bijlagen en dienen als achtergrondinformatie.

AMBITIE

In beide gemeenten is – net als in de gehele regio – een grote behoefte aan (betaalbare) woningen. Samen met meer vraag naar werkplekken, duurzame infrastructuur, energie en recreatiemogelijkheden, én de noodzaak om natuur in balans te houden, betekent deze behoefte, dat zorgvuldig nagedacht moet worden hoe de beschikbare – schaarse – ruimte te gebruiken. Er is evenwicht nodig tussen beschermen en benutten, rekening houdend met de waarden en kenmerkende kwaliteiten van onze omgeving.

Beide gemeenten zien kansen om invulling te geven aan deze behoeften in het gebied rond het station Driebergen -Zeist. Dit gebied is goed bereikbaar per trein, bus, fiets en auto en ligt in een aantrekkelijke landschappelijke omgeving.

De gemeenten werken samen om de ontwikkelkansen van het stationsgebied Driebergen-Zeist te onderzoeken. Het uiteindelijke **doel van de gebiedsontwikkeling** is om een nieuwe kern te ontwikkelen die voorziet in de lokale en regionale behoeften en daarmee bijdraagt aan het goede leven in Zeist en Utrechtse Heuvelrug en ook aan de opgaven van de regio.

COMPLEXE ONTWIKKELING

De gebiedsontwikkeling rondom station Driebergen-Zeist is verre van 'standaard'. Het is complex vanwege de vele factoren die erbij komen kijken:

- Het gebied ligt in twee gemeenten met eigen identiteiten, waarden, culturen en belangen. Het vraagt goede samenwerking en afstemming om deze samen te brengen
- Er is een groot aantal stakeholders en institutionele partijen betrokken
- Er spelen veel verschillende, veelal conflicterende belangen in het gebied en directe omgeving. Het afstemmen en samenbrengen van de

belangen en eisen van alle stakeholders is tijdrovend

- Het eigendom is vrij versnipperd en beide gemeenten hebben zeer beperkt eigendom. Dit maakt een goede samenwerking met de marktpartijen extra belangrijk
- Een groot deel van het te ontwikkelen gebied is bebouwd. Dat betekent dat eerst oplossingen gevonden moeten worden voor de bestaande functies/gebouwen voordat daar een nieuwe ontwikkeling kan plaatsvinden
- Het uitgangspunt is dat 70% van de woningen sociaal of betaalbaar moet zijn. Dit legt een zware druk op de financiële haalbaarheid in combinatie met de grote infrastructurele ingrepen die nodig zijn voor de leefbaarheid en ontsluiting en in combinatie met dat het grondbezit bij derden ligt en het huidige gebruik veelal ook een grote financiële waarde heeft.

NADER ONDERZOEK EN VERDIEPING NODIG

Om de volgende stap te kunnen zetten, namelijk het maken van een omgevingsplan, is het nodig dat er een verdiepingsslag plaatsvindt en er meer onderzocht wordt. De vaststelling van deze gebiedsvisie nu is nodig om gericht met deze onderzoeken aan de slag te kunnen gaan.

Het stationsgebied vraagt om een integrale aanpak waarin mobiliteit, functies, openbare ruimte, ruimtelijke structuur én de landschappelijke context op elkaar zijn afgestemd. Het station fungeert als mobiliteitsknooppunt en trekt daardoor diverse functies aan, zoals wonen, werken en voorzieningen. Een goede functiemenging zorgt voor levendigheid en veiligheid. De kwaliteit van de openbare ruimte versterkt het verblijfsklimaat en de identiteit van het gebied.

Daarnaast spelen het landschap en de aanwezige natuurwaarden in de directe omgeving een belangrijke rol. Door deze kwaliteiten te behouden, beschermen, versterken of zichtbaar te maken in het ontwerp, ontstaat een gebied dat niet alleen functioneel en stedelijk is, maar ook ecologisch waardevol en aantrekkelijk om te verblijven.

Nader onderzoek en planvorming gaan in de vervolgfase hand-in-hand om het laadvermogen¹ van de locatie in relatie tot de omliggende natuur- en recreatiegebieden te kunnen bepalen.

ROBUUSTE KEUZES

De gebiedsvisie zoals die nu voorligt, is dan ook geen eindproduct of een vastomlijnde stip op de horizon. Het is een eerste stap in een ontwikkeltraject waarin van grof naar fijn wordt gewerkt. Van abstracte keuzes naar concrete maatregelen, van een strategische visie naar een operationeel uitvoeringsplan.

Wél kunnen al een aantal belangrijke keuzes worden gemaakt op basis van de gebiedsvisie, de inbreng vanuit de participatie, geldende beleidslijnen en inbreng van diverse intern- en externe adviseurs op de diverse beleidsvelden.

1 Laadvermogen is de capaciteit en/of draagkracht van een gebied.

De opsomming van de robuuste keuzes in hoofdstuk 5 (paragraaf 3) vormt een van de belangrijke kernparagrafen uit deze Nota Gebiedsvisie.

SAMENWERKING

Op basis van de robuuste keuzes moeten de plannen verder worden uitgewerkt. Dat vraagt in eerste instantie om verdere samenwerking tussen de gemeenten. De twee gemeenten werken vervolgens samen met grondeigenaren, ontwikkelaars, provincie Utrecht, U10, waterschap, professionele partners en de woningbouwcorporaties de plannen verder uit. Tegelijkertijd is participatie met georganiseerde belangengroepen, zoals de Burgercoalitie, bewoners van het plangebied en andere belanghebbenden van belang. Bij de onderzoeken en de verdere planvorming moet veel afstemming en overleg gevoerd worden met diverse betrokkenen. Financiële afspraken vormen onderdeel van de (samenwerkings-)afspraken met de grondeigenaren en ontwikkelaars.

PROJECTORGANISATIE

Onderdeel van de verdere planuitwerking betreft ook het opzetten van een projectorganisatie. Afstemming en overleg tussen beide gemeenten hierover is nodig. Daar horen ook financiële afspraken bij. Dit zal uiteindelijk in een samenwerkingsovereenkomst worden vastgelegd.

Uitleg gebruikte termen

Gebiedsvisie

In het plan van aanpak is de gebiedsvisie omschreven als een pakket van samenhangende producten dat enerzijds een ruimtelijk toekomstbeeld voor het gebied schetst en anderzijds de basis vormt voor meer gedetailleerde uitwerkingen, planologische besluiten, beeldkwaliteitsplan en te maken afspraken of te sluiten overeenkomsten. Een gebiedsvisie is dus meer dan de (ruimtelijke) gebiedsvisie van stedenbouwkundig bureau Posad Maxwan.

In deze nota wordt de term gebiedsvisie gebruikt voor **het totaal aan opgeleverde deelproducten**:

- De ruimtelijke gebiedsvisie van Posad Maxwan (inclusief de extra documenten)
- De ontwikkelstrategie
- Het participatieverslag
- Het plan van aanpak voor het vervolg
- De visie van Posad Maxwan wordt hier zo veel als mogelijk beschreven als de ruimtelijke gebiedsvisie.

Nieuwe kern

Bedoeld wordt een plek met een eigen karakter waar meerdere functies samenkomen en deze tot een levendige en veelzijdige omgeving vormen.

Waar een wijk of buurt vaak primair een woonfunctie heeft, bestaat een kern naast woningen ook uit voorzieningen, kantoren, maatschappelijke functies en recreatiemogelijkheden. Dit zorgt voor een dynamiek die verder gaat dan een pure woonomgeving. Beoogd wordt – net als bij veel andere kleine kernen – dat bewoners voor grotere voorzieningen (bijvoorbeeld de ‘de weekboodschappen’ en scholen) gebruik maken van de omliggende dorpen.

Leeswijzer

In **hoofdstuk 1** wordt beschreven waarom de gemeenten deze opgave voor Driebergen-Zeist gezamenlijk oppakken, wat het doel is en welke ambities er zijn voor de nieuwe kern.

In **Hoofdstuk 2** wordt inzicht gegeven in welke fase van de het gebiedsontwikkelingsproces het project zit en wat de inzichten zijn van de initiatieffase.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de deelproducten die zijn opgeleverd en de samenhang tussen deze producten.

Vervolgens wordt ingaan op de 3 belangrijkste documenten:

In **hoofdstuk 4** wordt een samenvatting gegeven van het Participatieverslag. Ook wordt ingegaan op de communicatie rondom het project en de samenwerking van gemeenten in bovenlokale programma's, zoals het programma Regiopoorten van UNed.

Vervolgens wordt in **Hoofdstuk 5** nader ingegaan op de ruimtelijke gebiedsvisie en de robuuste keuzes die hieruit naar voren komen.

Hoofdstuk 6 geeft een samenvatting van de ontwikkelstrategie die planeco-nomisch bureau Stadkwadraat heeft opgesteld.

En tenslotte wordt in **Hoofdstuk 7** het vervolgproces beschreven en wat daarvoor nodig is.



Inleiding

1.1 Aanleiding

GEZAMENLIJK ONTWIKKELKANSEN ONDERZOEKEN

In de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug bestaat – net als in de gehele regio – een grote behoefte aan (betaalbare) woningen. Deze behoefte, samen met meer vraag naar werkplekken, duurzame infrastructuur, energie en recreatiemogelijkheden én de noodzaak om natuur te beschermen en te versterken, betekent dat zorgvuldig nagedacht moet worden hoe de beschikbare – schaarse – ruimte te gebruiken. Er is evenwicht nodig tussen beschermen en benutten, rekening houdend met de waarden en kenmerkende kwaliteiten van onze omgeving.

Beide gemeenten zien kansen om invulling te geven aan deze behoeften in het gebied rond het station Driebergen-Zeist. Dit gebied is goed bereikbaar per trein, bus, fiets en auto en ligt in een aantrekkelijke landschappelijke omgeving met waardevolle natuur.

De gemeenten werken samen om de ontwikkelkansen van het stationsgebied Driebergen-Zeist te onderzoeken. Het uiteindelijke doel van de gebiedsontwikkeling is om een nieuwe kern te ontwikkelen die voorziet in de lokale en regionale behoeften en daarmee bijdraagt aan het goede leven in Zeist en Utrechtse Heuvelrug en ook aan de opgaven van de regio.

De gemeenten trekken samen op en nemen de regie; samen zijn zij op zoek naar het beste plan voor het gebied. Daarmee wordt invulling gegeven aan de omgevingsvisies van beide gemeenten. In een gezamenlijk opgesteld plan van aanpak²² is vastgelegd wat gemeenten belangrijk vinden en wat een gebiedsvisie voor het stationsgebied Driebergen-Zeist moet opleveren. Hieronder is dit samengevat:

Kansen onderzoeken

Gemeenten onderzoeken gezamenlijk de kansen en (on)mogelijkheden voor het realiseren van een nieuwe kern rondom station Driebergen-Zeist door het toevoegen van een substantieel aantal woningen, in combinatie met kantoren en voorzieningen. Daarbij wordt vol ingezet op het stimuleren van duurzame mobiliteitsvormen. Ook wordt onderzocht hoe de kwaliteiten van de groene, cultuurhistorisch waardevolle omgeving beschermd en zo mogelijk versterkt kunnen worden en daarnaast een functie kunnen krijgen voor de nieuwe kern. Daarbij wordt het principe ‘bodem en water sturend’ gehanteerd.

Komen tot een gebiedsvisie

De gebiedsvisie is gebaseerd op de inhoudelijke inbreng van gemeenten, provincie, stakeholders, bewoners, adviesgroepen, belangenorganisaties en samenleving. De visie biedt een ruimtelijk toekomstbeeld voor het gebied en dient in het verdere planproces als de onderlegger voor meer gedetailleerde plannen, planologische besluiten, beeldkwaliteitsplan, stedenbouwkundige uitwerkingen en te maken afspraken of te sluiten overeenkomsten. Het is de fase waarin beide gemeenten het ruimtelijke speelveld vastleggen waarop later gestuurd kan worden.

1.2 De opgave: Waarom deze gebiedsontwikkeling?

De gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug zijn aantrekkelijk gelegen: centraal in het land, in mooie landschappen met bijzondere cultuurhistorische elementen. De ontsluiting is heel goed, met meerdere stations en twee snelwegen in de nabijheid en ook de onderwijs- en werkomstandigheden zijn hier uitstekend. Kortom, een heel fijn leefklimaat.

Deze aantrekkelijkheid gaat gepaard met een grote vraag naar ruimte: ruimte voor huidige en nieuwe bewoners om te wonen, ruimte om te werken, te bewegen en te recreëren, ruimte voor het meegroeierende aantal verplaatsingen. Tegelijkertijd komen er nieuwe opgaven op ons af die ook ruimte vragen: ruimte om klimaatveranderingen aan te pakken, ruimte voor water en natuur én voor duurzame energievoorziening.

Om te voorkomen dat al die opgaven die om ruimte vragen tot een ‘slag om de vierkante meter’ gaan leiden, zijn nieuwe oplossingen nodig. Het bouwen rond goed bereikbare openbaar vervoerslocaties (OV-locaties) is een van de

2 Een nieuwe kern voor Driebergen-Zeist; Plan van aanpak gebiedsvisie, vastgesteld door gemeenteraden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug, op resp. 29 juni 2023 en op 6 juli 2023.

oplossingsrichtingen die leiden tot een bepaalde mate van synergievoordeel. Beide gemeenten hebben de ontwikkelmogelijkheden rond station Driebergen-Zeist verwoord in hun omgevingsvisies. Daarbij hebben zij hun best gedaan om deze visies ook in provinciale en regionale plannen opgenomen te krijgen. Dat is gelukt. Dit heeft er onder andere toe geleid dat het stationsgebied Driebergen-Zeist is aangemerkt als een van de regiopoorten binnen het programma van UNed³. Regiopoorten zijn locaties nabij OV-knooppunten (trein en/of bus), waar ruimte is om nieuwe gemengde stedelijke milieus te ontwikkelen, met goede P&R- voorzieningen en verbindingen naar werklocaties en/of het omliggende landschap, in samenhang met groen- en landschapsopgaven.

De maatschappelijke opgave voor beide gemeenten is om te voorzien in de behoeftes van de samenleving en daarin de juiste - ruimtelijke - keuzes te maken. Dit draagt immers bij aan het goede leven. Om beter te begrijpen welke behoeftes er zijn binnen de beide gemeenten, hoe deze tot uitdrukking komen en dus **waarom** gemeenten samenwerken aan de voorbereiding van deze gebiedsontwikkeling, wordt dit hieronder toegelicht. Een uitgebreide beschrijving is opgenomen in bijlage 12.

VOORZIEN IN BEHOEFTE VANUIT DE SAMENLEVING

Er is een grote **behoefte aan woningen** in beide gemeenten. Deze behoefte is er zowel kwantitatief (Zeist: 5.760 woningen tot 2050 en Utrechtse Heuvelrug: 2720 tot 2050⁴) als kwalitatief, met een sterke vraag naar kleine(re) en betaalbare woningen in zowel de koop- als huursector. Dit komt voornamelijk door de veranderende bevolkingssamenstelling die ook in beide gemeenten is waar te nemen: toenemende vergrijzing, ontgroening en een groei van een- en tweepersoonshuishoudens.

Ook is er meer behoefte aan huisvesting voor specifieke aandachtsgroepen. Ondanks de huidige economische onzekerheid en de stijgende huizenprijzen blijft de vraag naar woningen groot. Dit benadrukt de urgentie om betaalbare woningen te realiseren, niet alleen voor eigen inwoners, maar ook voor mensen die in de gemeenten of omgeving werkzaam zijn of voor jongeren die graag terug willen keren naar hun geboorteplaats.

Ook voor de instandhouding van de vitaliteit van de dorpen op lange termijn zijn er meer woningen nodig. Het bouwen van de juiste woningen, passend bij de gewenste demografische opbouw, in combinatie met transformatie, diversiteit in woonvormen en multifunctionele inrichting kan daarnaast ook bijdragen aan doorstroming en het aanpakken van 'scheefwonen'.

Daarnaast is er een groeiende **behoefte aan werkplekken** zichtbaar in beide gemeenten, met name op goed bereikbare OV-locaties. Deze verschuiving in vestigingsvoorkeur wordt mede gestuurd door de krapte op de arbeidsmarkt. Hierbij merken bedrijven dat ze gemakkelijker personeel, met name

3 UNed staat voor het programma "Utrecht, Nederland". Dit programma richt zich op een gezonde groei van de regio Utrecht, in balans met goede bereikbaarheid en leefbaarheid, tot 2040 en daarna. Het programma is een samenwerking tussen het Rijk, de Provincie Utrecht en de regio Utrecht.

4 Bron: Woningbehoefteonderzoek U10 – Regio rapport, ABF 2025

jongeren, aantrekken op locaties die goed bereikbaar zijn met het OV. Daarnaast dragen deze locaties bij aan duurzame mobiliteit en de ontwikkeling dat wonen, werken en voorzieningen steeds meer vervlochten raken met elkaar. En zij zorgen ervoor dat de kern op werkdagen overdag ook levendig is en OV en andere voorzieningen beter benut worden, waardoor hun economische bestaan beter geborgd wordt.

De stationsomgeving biedt ruimte voor nieuwe manieren van werken zoals flex- en hybride kantoren. Door verplaatsing van kantoren elders uit de gemeenten naar het stationsgebied kunnen achter te laten locaties worden ingevuld met bijvoorbeeld woningbouw (inbreiding).

De **behoefte aan recreatie** neemt toe en het aandeel sporters (individueel en in verenigingsverband) is hoog in beide gemeenten. Dit hangt o.a. samen met een groeiende focus op welzijn en de balans tussen werk en privé en de toenemende aandacht voor fysieke en mentale gezondheid. Deze trends vragen om een gebied met veel groen en ruimte voor beweging zoals wandelen, fietsen en natuurbezoek. Ook wordt onderzocht (samen met hockeyvereniging Phoenix) hoe in te spelen op de behoefte aan sportfaciliteiten in verenigingsverband. Tegelijkertijd zorgt dit voor de uitdaging hoe dit samen te brengen is met de toenemende bewustwording van het belang van natuurbehoud en de zorg over toenemende recreatieve druk op bestaande natuurgebieden.

Er is een duidelijke **behoefte aan versterking van natuur en landschap**, niet alleen om de unieke natuurkwaliteiten van het gebied door de ligging op de overgang van de hogere heuvelrug naar het lager gelegen Kromme Rijngebied te waarborgen, ook om verdere achteruitgang van de biodiversiteit en versnippering van aaneengesloten gebieden tegen te gaan en om in te spelen op klimaatadaptatie. Het belang van groen voor klimaatregulatie, waterberging, gezondheid en voor sociale interactie wordt algemeen erkend. Nieuwe principes als 'natuurinclusief ontwikkelen', 'groen groeit mee' en 'water en bodem sturend' worden door beide gemeenten actief ondersteund. De stationsomgeving wordt hierbij gezien als een poort naar het omliggende landschap en de natuur.

De **behoefte aan duurzame mobiliteit** is essentieel voor iedereen, ook in de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. Ook hier is de ervaring dat de sterke groei van de regio leidt tot congestie op alle vervoersvormen. De noodzaak voor duurzame alternatieven (OV, fiets, wandelen en deelmobiliteit) groeit. Het landelijke doel van maximale CO₂-reductie ondersteunt deze ambitie. Dit uit zich o.a. in de ruimtelijke strategie om verstedelijking te concentreren rond OV-knooppunten zoals Driebergen-Zeist. Technologische ontwikkelingen, deelmobiliteit en optimale fietsverbindingen dragen bij aan het verminderen van autogebruik. Gestreefd wordt naar autoluwe gebieden en lage parkeernormen, wat ook nog eens een ruimtelijke implicatie heeft. Een nieuwe kern van voldoende omvang draagt bij aan het handhaven van de intercity-status van het station (voldoende in- en uitstappers).

Ten slotte is **duurzaamheid** een overkoepelende en fundamentele behoefte. Lokale problemen zoals netcongestie, stikstofdepositie, wateroverlast en droogte zijn concrete uitingen van de noodzaak tot duurzame oplossingen.

Een duurzaam energiesysteem en netbewust bouwen zijn onmisbaar. De behoefte aan een circulaire economie wordt ondersteund door het toenemend belang van hergebruik van materialen en duurzame bouwmethoden. De focus op duurzaamheid wordt verder versterkt door strengere Europese kaders, nationale regelgeving (zoals normering milieuprestatie voor gebouwen emissienormen) en financiële prikkels. De keuze voor een toekomstbestendige, duurzame aanpak met natuurinclusieve ontwerpprincipes is een direct antwoord op deze brede duurzaamheidsbehoefte. Hiermee worden de woningen die worden gebouwd toekomstbestendig en dragen bij aan een gezonde leefomgeving en leefbaarheid.

1.3 Doel en ambitie

Het **uiteindelijke doel** van beide gemeenten is om het gebied rondom het vernieuwde station te transformeren tot een eigentijdse nieuwe kern: een duurzaam woon- en werkgebied, waarin ruimte is voor voorzieningen en ontmoeting en de potentie van het gebied benut wordt. Daarbij wordt waar mogelijk zorgvuldig omgegaan met de inpassing van bestaande woonbebouwing. Beide gemeenten hebben de overtuiging dat hiermee op een toekomstbestendige manier invulling gegeven wordt aan de lokale maatschappelijke behoeftes die er zijn en waarbij ook een bijdrage wordt geleverd aan de regionale opgaven.

De **gezamenlijke ambitie** is dat een nieuwe kern bij station Driebergen-Zeist een harmonieuze en duurzame woon- en werkomgeving biedt, die functioneert als een sociaal knooppunt waar beide gemeenten samenkomen. Een plek die is geïnspireerd door de natuur van de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied en waar de cultuurhistorie van de Stichtse Lustwarande en moderne stedelijke voorzieningen samenkomen. Een plek die ideaal is voor inwoners met een duurzame levensstijl, die stedelijke dynamiek willen combineren met een rustige, groene omgeving. En waarbij duurzame mobiliteit centraal staat met fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. Een kern die betaalbare appartementen, compacte eengezinswoningen en innovatieve woonvormen biedt, bijvoorbeeld met gedeelde tuinen en ruimtes die de gemeenschapszin versterken. Een plek die is omgeven door groene parken en ecologische verbindingen.

Dagelijkse voorzieningen, zoals een supermarkt en horeca, zijn dichtbij, terwijl moderne flexwerk-plekken bijdragen aan een balans tussen wonen en werken. De architectuur is van hoge kwaliteit, gevarieerd en duurzaam, met circulaire materialen, zonnepanelen en warmtepompen. Dit alles creëert een toekomstbestendige, leefbare kern met minimale ecologische impact. (Dit is een samenvatting van een gezamenlijk opgesteld DNA voor de nieuwe kern. Zie bijlage 10 voor de volledige beschrijving en bijlage 11 voor de bijbehorende Persona's⁵).

5 Persona's zijn karakterbeschrijvingen van fictieve potentiële bewoners(groepen)

Om de ambities waar te kunnen maken, is een visie op het gebied opgesteld. Het doel van de gebiedsvisie is in het plan van aanpak en in de gebiedsvisie beschreven:

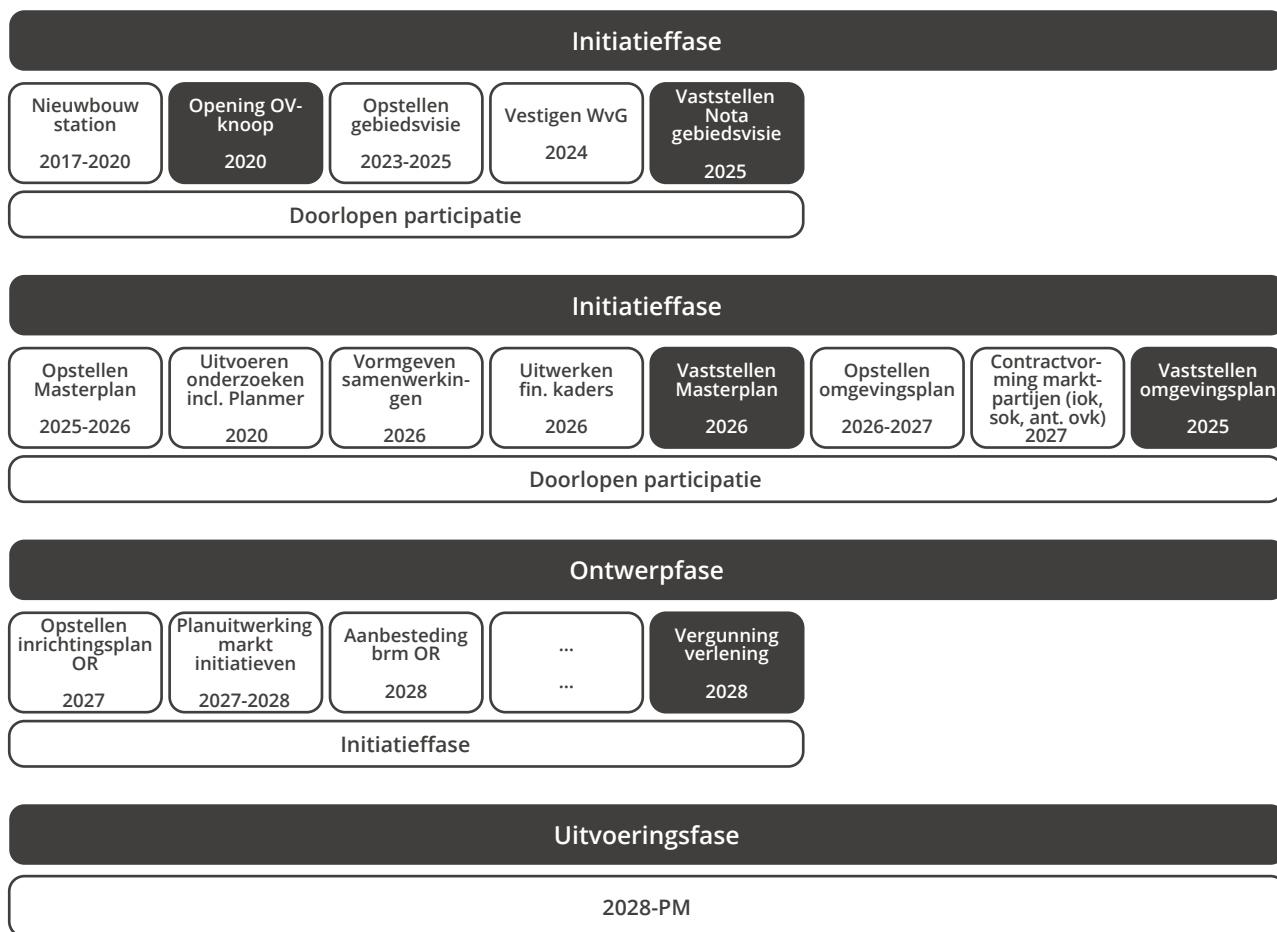
1. De gebiedsvisie biedt een wenkend toekomstperspectief en een afwegingskader voor de diverse initiatieven en ingrepen die nodig zijn om het gebied succesvol met alle betrokken stakeholders te ontwikkelen
 2. De visie brengt samenhang en evenwicht tussen de verschillende belangen, inspireert betrokkenen en biedt richtlijnen voor de gebiedsontwikkeling
 3. De gebiedsvisie geeft inzicht in de kansen en haalbaarheid op basis waarvan besluitvorming kan plaatsvinden over het wel of niet doorgaan van de gebiedsontwikkeling
-



Fase in proces gebiedsontwikkeling

De gebiedsvisie is de eerste stap in de gebiedsontwikkeling rondom Driebergen-Zeist.

De gebiedsvisie is bedoeld om richting te geven aan de vervolgonderzoeken, een stip op de horizon te zetten waar de gemeenten naar toe willen werken. Het beschrijft ambities, kwaliteiten, kansen en uitgangspunten voor de toekomst van het gebied. Op basis van die vervolgonderzoeken kunnen in latere fases keuzes op een groter detailniveau worden gemaakt. De onderzoeken moeten de haalbaarheid van die keuzes onderbouwen, niet alleen op financieel gebied maar ook ecologisch, maatschappelijk, etc.



Bovenstaand schema laat zien welke rol de gebiedsvisie heeft in de gehele gebiedsontwikkeling.

Schema rol gebiedsvisie in de gebiedsontwikkeling

Met het opleveren van deze nota en de achterliggende stukken is de initiatiefase van de gebiedsontwikkeling afgerond. Deze fase heeft het gezamenlijk streefbeeld opgeleverd waar gemeenten naar toe willen werken. Het geeft een eerste duidelijkheid richting bewoners, gebruikers, belanghebbenden en grondeigenaren, maar geeft dus zeker nog geen antwoord op alle vragen.

COMPLEXE ONTWIKKELING

De gebiedsontwikkeling rondom station Driebergen-Zeist is verre van 'standaard'. Het is complex vanwege de vele factoren die erbij komen kijken:

- Het gebied ligt in twee gemeenten met eigen identiteiten, waarden, culturen en belangen. Het vraagt goede samenwerking en afstemming om deze samen te brengen
- Er is een groot aantal stakeholders en institutionele partijen betrokken
- Er spelen veel verschillende, veelal conflicterende belangen in het gebied en directe omgeving.
- Het afstemmen en samenbrengen van de belangen en eisen van alle stakeholders is tijdrovend
- Het eigendom is vrij versnipperd en beide gemeenten hebben zeer beperkt eigendom. Dit maakt een goede samenwerking met de marktpartijen extra belangrijk
- Een groot deel van het te ontwikkelen gebied is bebouwd. Dat betekent dat eerst oplossingen gevonden moeten worden voor de bestaande

functies/gebouwen voordat daar een nieuwe ontwikkeling kan plaatsvinden

- Het uitgangspunt dat 70% van de woningen sociale of betaalbaar moet zijn. Dit legt een zware druk op de financiële haalbaarheid, in combinatie met de grote infrastructurele ingrepen die nodig zijn voor de leefbaarheid en ontsluiting en in combinatie met dat het grondbezit bij derden ligt en het huidige gebruik veelal ook een grote financiële waarde heeft.

VERDIEPINGSSLAG

De volgende stap is het maken van een omgevingsplan. Hiervoor is het nodig een verdiepingsslag te maken en meer onderzoek te doen.

Op basis van de ruimtelijke gebiedsvisie van Posad Maxwan en de aanvullende onderzoeken, documenten en inbreng uit de participatie (zoals bijvoorbeeld de bijdrage van de Burgercoalitie) en gesprekken met groot grondeigenaren in het gebied, kan een aantal belangrijke richtinggevende keuzes worden gemaakt.

Deze keuzes zijn benoemd in hoofdstuk 5 paragraaf 3. Deze 'robuuste keuzes' geven richting aan de onderzoeken die in de volgende fase worden uitgevoerd en vormen de basis voor het nader uitwerken van de financiële, technische en ruimtelijk-planologische haalbaarheid in overleg met medeoverheden, grondeigenaren, stakeholders en de samenleving.



Deelproducten en onderlinge samenhang

3.1 Deelproducten

In het proces om te komen tot een gebiedsvisie zijn meerdere deelproducten opgesteld:

RUIMTELIJK

Gebiedsvisie Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist (Posad Maxwan, mei 2025)

Een gebiedsvisie voor de ontwikkeling Driebergen-Zeist is opgesteld, waarin ruimtelijk richting wordt gegeven aan de ontwikkeling van het stationsgebied tot een eigentijdse en duurzame nieuwe kern. De visie geeft ruimtelijk invulling aan de ambities op lokaal en bovenlokaal niveau in samenhang met de diverse belangen in het gebied. De visie geeft richtlijnen voor verdere uitwerking en biedt inspiratie. Hiermee is het een ruimtelijk kader voor verdere uitwerking.

De gebiedsvisie is opgesteld op basis van een gebiedsanalyse. Dit heeft geleid tot een waardenkaart (wat vinden de gemeenten belangrijk), een ruimtelijk raamwerk (de basiskaart) en vijf bouwstenen die in de gebiedsvisie staan beschreven.

In hoofdstuk 5 wordt de ruimtelijke gebiedsvisie uitgebreider beschreven.

Voor een aantal thema's is apart **onderzoek** uitgevoerd. Dat is gedaan, omdat de uitkomsten ervan noodzakelijk zijn voor het doen van richtinggevende uitspraken op gebiedsvisie-niveau. Deze onderzoeken vragen nog om een verdere verdieping in de volgende fase (zie Hoofdstuk 7).

Verkeersintensiteiten en doorkijk modelstudiestationsgebied Driebergen-Zeist (Goudappel, oktober 2024)

Deze mobiliteitsstudie is uitgevoerd om te onderzoeken hoeveel capaciteit er beschikbaar is voor het autoverkeer op de wegen en kruispunten rondom

Luchtfoto stationsgebied



het stationsgebied in 2040. Daarbij is gekeken naar de referentiesituatie zonder nieuwbouw op basis van autonome groei en naar de mogelijke effecten van een substantiële toevoeging van woningen en werkplekken. Hierbij is gekeken naar een situatie zonder maatregelen op het gebied van mobiliteit.

Uitkomst: De referentiesituatie laat zien dat de meeste wegvakken rondom het station nog enige capaciteit hebben, behalve de Stationsweg en de Breullaan. Ook de aansluiting van de Hoofdstraat op de A12 loopt vast, vooral in de spits. De parkeergarage (P&R) zal naar verwachting 'vol' zijn door een toename van het aantal treinreizigers. Het aantal busritten naar het station groeit naar schatting met ongeveer 23%. Het onderzochte scenario 2040 (op basis van ca. 2.000 woningen en 1.200 arbeidsplaatsen) leidt tot een verdere toename van het verkeer, met name op de Odijkerweg en de Stationsweg, waardoor deze hun maximale capaciteit dreigen te bereiken. Het kruispunt Hoofdstraat – A12 wordt overbelast. Het aantal busritten neemt beperkt toe ten opzichte van de referentiesituatie. De P&R overschrijdt naar verwachting de capaciteit op piekdagen.

Het mobiliteitsonderzoek vraagt een verdere verdiepingsslag.

Ecologische quickscan Omgevingswet Station Driebergen-Zeist (Viridis, november 2024)

Deze quickscan is uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de aanwezige natuurwaarden en de effecten van de mogelijke ontwikkelingen op deze natuurwaarden, indien er geen aanvullende maatregelen worden getroffen. De aspecten soortbescherming, gebiedsbescherming en beschermde houtopstanden zijn getoetst en overzichtelijk is gemaakt welke vervolgonderzoeken nodig zijn.

Uitkomst: Uit het onderzoek is gebleken dat het gebied potentieel geschikt is voor veel dier- en plantensoorten. Een compacte ontwikkeling lijkt daarmee het minst ongunstige scenario, hoewel dan ook nader onderzocht moet worden wat de effecten zijn en hoe die voorkomen en/of gemitigeerd kunnen worden. Hierbij gaat het enerzijds om de fysieke impact van woningbouw en anderzijds de impact van extra mensen in het gebied. Ook liggen diverse Natura2000 gebieden binnen een straal van 20 kilometer, waardoor het berekenen van de stikstofdepositie op deze gebieden nodig is. Verder grenst het Natuurnetwerk Nederland (NNN) direct aan het plangebied. Het is belangrijk dat de effecten van de gebiedsontwikkeling geen nadelige invloed hebben op de waarden en kenmerken van het NNN. Ook dit moet nader worden onderzocht.

Cultuurhistorisch onderzoek stationsomgeving Driebergen-Zeist (Steenhuis Meurs, januari 2025)

Om inzicht te krijgen in de cultuurhistorische betekenis van deze omgeving is een gebiedsbiografie opgesteld. Op basis van een historisch ruimtelijke analyse van het gebied is een cultuurhistorische waardering op hoofdlijnen gemaakt.



Uitkomst: De omgeving rondom station Driebergen-Zeist heeft een belangrijke cultuurhistorische betekenis o.a. vanwege de ligging op de overgangszone tussen de zand- en kleigebieden waar het Kromme Rijngebied de Utrechtse Heuvelrug ontmoet. Deze zone maakt deel uit van de Stichtse Lustwarande. De aanbevelingen richten zich op nieuwe ontwikkelingen met behoud van natuurwaarden, landschappelijke kwaliteit en cultuurhistorisch erfgoed.

Afbeelding: een bloemrijk spoortalud in het plangebied

ROM Advies (Omgevingsdienst Regio Utrecht, februari 2025)

Het advies uit 2022 is geactualiseerd om meer zicht te krijgen op de van belang zijnde milieuaspecten en de benodigde onderzoeken. Toegewerkt wordt naar gelijke ambities en het zo goed mogelijk afstemmen van de regels voor beide gemeenten.

Uitkomst: Verschillende milieuaspecten zijn van belang, zoals geluid vanuit spoor en wegen, trillingshinder en externe veiligheid. Daarnaast is nader onderzoek nodig naar ecologie, stikstof, luchtkwaliteit, windhinder, enzovoort. De onderzoeksresultaten kunnen van invloed zijn op planinhoudelijke keuzes en dienen als basis voor de te doorlopen planologische procedures.

Ambitiedocument Duurzaamheid Stationsgebied Driebergen-Zeist (gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025)

Beide gemeenten hebben gezamenlijk een ambitiedocument duurzaamheid opgesteld om invulling te geven aan de gezamenlijke ambitie voor het stationsgebied: Een toekomstbestendige en duurzame ontwikkeling. Het document is gebaseerd op het door gemeenten ondertekende convenant duurzame woningbouw en ander bestaand beleid en bepaalt per duurzaamheidsthema een ambitieniveau, zowel op het niveau van de gebouwen als op de inrichting van het gebied. Er is gekeken naar de ambities voor natuurinclusiviteit, gezondheid, klimaatadaptatie, circulariteit, energie en mobiliteit. Ook een duurzame bouwplaats wordt meegenomen.

Uitkomst: Voor veel thema's wordt gezamenlijk gekozen voor een hoge am-

bitie, niveau 'goud'. Ook is inmiddels aangesloten bij de City Deal Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling (zie paragraaf 4.4).

Het ambitiedocument duurzaamheid is een 'levend' document en wordt regelmatig geactualiseerd. Het groeit mee met nieuwe inzichten en ontwikkelingen in de komende jaren tot realisatie. Het document vormt geen 'hard' kader, maar de basis voor nader overleg bij de verdere planuitwerking.

MAATSCHAPPELIJK

Participatieverslag Driebergen-Zeist (gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025)

Een participatieverslag is opgesteld waarin wordt verantwoord op welke wijze invulling is gegeven aan de participatieaanpak, zoals deze met de beide gemeenteraden is gedeeld in december 2023. Ook wordt ingegaan op de belangrijkste groepen stakeholders en wordt toegelicht hoe de input is meegenomen/verwerkt.

Uitkomst: Het inzicht is gekregen dat het participatietraject intensief was en flexibiliteit vereiste, waarbij tussentijds bijsturen essentieel bleek. De combinatie van live en digitale participatie werkte goed en gerichte werving van specifieke doelgroepen leverde waardevolle inzichten op. Heldere communicatie en transparantie over planning waren cruciaal, maar niet altijd voldoende aanwezig. Vaste contactpersonen zijn gewenst, maar lastig te realiseren, wat tot verwarring en onrust bij vooral huidige bewoners binnen het plangebied leidde. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het Participatieverslag.

PLANONTWIKKELING

Het **voorkeursrecht** is gevestigd in het plangebied. Deze maatregel hebben gemeenten genomen om grondspeculatie en prijsopdrijving tegen te gaan. Voorkeursrecht geeft gemeenten het eerste recht om grond(en) te kopen als eigenaren besluiten te verkopen. De vestiging is gepaard gegaan met uitgebreide communicatie, bijeenkomsten en gesprekken met bewoners en eigenaren in het gebied.

Uitkomst: het voorkeursrecht heeft geleid tot een aantal aanbiedingen van percelen waarover nu overleg plaats vindt. Na vaststelling van de gebiedsvisie door de beide gemeenteraden is voor delen van het gebied duidelijk dat er geen ontwikkeling is voorzien. Van de percelen in deze gebieden wordt na de besluitvorming in de gemeenteraden het voorkeursrecht afgehaald. Voor gebieden waar ontwikkeling is voorzien of waarvoor geldt dat er nog geen duidelijkheid is, blijft het voorkeursrecht gevestigd.

Advies ontwikkelstrategie en samenwerking grondeigenaren stationsomgeving Driebergen-Zeist (Stadkwadraat, mei 2025)

Er is een **ontwikkelstrategie** op hoofdlijnen opgesteld om zicht te krijgen in de wijze van mogelijke samenwerking met de verschillende marktpartijen, de bijbehorende ontwikkelvorm inclusief juridische consequenties en fasering. Hiertoe zijn ook veel gesprekken gevoerd met de betrokken (markt) partijen.

Uitkomst: Voor de ontwikkeling zijn verschillende samenwerkingsmodellen denkbaar, waarbij de keuze in overleg met grondeigenaren en marktpartijen gemaakt moet worden. Iedere samenwerkingsvorm heeft zijn effect op de businesscase, de middelen van de gemeente en de mate van inzet van kostenverhaal.

Aanbevolen wordt dat de gemeenten met de grondeigenaren een samenwerking aangaan door een intentieovereenkomst⁶ op te stellen. Uit het advies blijkt dat een deel van de grondeigenaren daartoe bereid is. In hoofdstuk 6 en 7 wordt nader ingegaan op de ontwikkelstrategie. Dit is dan ook een opgave voor de vervolgfase.

Plan-m.e.r.-beoordeling Gebiedsvisie stationsgebied Driebergen-Zeist (Tauw, mei 2025)

Een beoordeling voor een milieueffectrapportage (MER/m.e.r.) is opgesteld die enerzijds op basis van 'expert judgement' de potentiële effecten in beeld brengt op de verschillende milieuthema's' anderzijds advies geeft over de vervolgstappen in het kader van de m.e.r.-procedure.

Uitkomst: De nieuwe ontwikkelingen uit de gebiedsvisie kunnen milieueffecten hebben, maar na onderzoek en planuitwerking zijn ongewenste milieueffecten met gerichte maatregelen grotendeels te voorkomen. Die maatregelen kunnen echter impact hebben op de ambities en financiële haalbaarheid van de plannen, wat nader onderzoek en overleg vereist. Bij de m.e.r.-procedure hoeft de onafhankelijke m.e.r.-commissie niet betrokken te worden, maar aansluiten bij de werkwijze die de m.e.r.-commissie hanteert biedt wel voordelen, zoals het onderzoeken van alternatieve inrichtingen en het versterken van het milieubelang binnen de besluitvorming. Tijdige milieuonderzoeken zijn cruciaal om bij te sturen en de plannen binnen de gestelde doelen te houden.

6 Een intentieovereenkomst bij gebiedsontwikkeling is een voorlopige, niet-bindende overeenkomst tussen partijen (zoals een gemeente en een projectontwikkelaar) waarin zij de gezamenlijke ambitie en uitgangspunten vastleggen voor de ontwikkeling van een gebied.



3.2 Samenhang

Uit het grote aantal deelproducten blijkt dat de gebiedsontwikkeling meer is dan het - vooral - ruimtelijke visiedocument van bureau Posad Maxwan. Ruimtelijke, planeconomische, duurzame, maatschappelijke en organisatorische aspecten grijpen in elkaar en vragen goede afstemming.

Het stationsgebied vraagt om een integrale aanpak waarin mobiliteit, functies, openbare ruimte, ruimtelijke structuur én de landschappelijke context op elkaar zijn afgestemd. Het station fungeert als mobiliteitsknooppunt en trekt daardoor diverse functies aan, zoals wonen, werken en voorzieningen. Een goede functiemenging zorgt voor levendigheid en veiligheid. De kwaliteit van de openbare ruimte versterkt het verblijfsklimaat en de identiteit van het gebied.

Daarnaast spelen het landschap en de aanwezige natuurwaarden in de directe omgeving een belangrijke rol. Door deze kwaliteiten te behouden, te versterken of zichtbaar te maken in het ontwerp, ontstaat een gebied dat niet alleen functioneel en stedelijk is, maar ook ecologisch waardevol en aantrekkelijk om te verblijven. Nader onderzoek en planvorming gaan in de vervolgfase hand-in-hand.

Tot slot is het ontwikkelproces iteratief en vraagt het om samenwerking tussen verschillende partijen, belangengroepen en disciplines. Een iteratief proces is een werkwijze waarbij je stapsgewijs werkt en telkens terugkoppelt en bijstuurt op basis van nieuwe inzichten of feedback. Het draait om herhaling en verbetering.

Dat gebeurt onder andere door het proces van rekenen en tekenen, waarbij de ruimtelijke scenario's en conceptvisies steeds weer worden aangepast en aangescherpt en vervolgens worden vertaald in planeconomische én maatschappelijke haalbaarheid.

4 Participatie, samenspel en communicatie

De paragrafen 4.1 en 4.2 geven een korte impressie uit het Participatieverslag, dat is opgenomen in bijlage 3.

4.1 Participatie

Voor de totstandkoming van de gebiedsvisie is een uitgebreid participatieproces georganiseerd om gezamenlijke kennis, kunde en creativiteit te benutten en de diverse meningen en belangen in beeld te brengen. Er is een breed scala aan belanghebbenden, stakeholders, eigenaren, bewoners, ondernemers en geïnteresseerden bij betrokken. De participatie heeft plaatsgevonden in drie fasen (analyse, ruimtelijke scenario's, gebiedsvisie), waarbij diverse methoden zijn ingezet zoals straatgesprekken, interviews, fysieke bijeenkomsten (algemeen en specifiek per doelgroep), themasessies en online reactiemogelijkheden/vragenlijsten.

Hoewel de reacties heel divers waren zijn er verschillende inhoudelijke overeenkomsten naar voren gekomen:

- **Groen en natuur als basis:** Een rode draad is het belang van groen, natuur- en cultuurhistorische waarden. Er is een sterke wens geuit om te 'werken met de natuur in plaats van er tegen'. Zorgen bestaan over de impact van woningbouw op natuur en de noodzaak van natuur inclusief bouwen. Belangrijke aandachtspunten zijn ecologische verbindingen (Rijnwijkse Wetering), behoud van bestaand groen (renbaan/volks-tuinen) en het creëren van nieuwe recreatie- en natuurgroengebieden. Er is discussie over hoeveel bebouwing het landschap aankan.
- **Woningnood en betaalbaarheid/doelgroepen:** Er is breed begrip voor de noodzaak om de woningnood aan te pakken. Een cruciaal punt hierbij is de behoefte aan betaalbare woningen, specifiek voor starters, jongeren, ouderen en alleenstaanden. De meeste participanten staan open voor een mix van woningtypes en bewoners. Woningcorporaties zien kansen voor betaalbare woningen.
- **Type bebouwing (hoogbouw versus laagbouw):** De meningen over bouwhoogtes zijn verdeeld. Sommigen zien compacte en hogere gebouwen (met accenten bij het station) als logisch en noodzakelijk om ruimte te besparen voor groen en de woningvraag op te lossen, terwijl anderen (vooral huidige bewoners en natuurorganisaties waaronder de Burgercoalitie) de voorkeur geven aan lagere bebouwing (drie-vier verdiepingen) die beter past bij het landelijke en cultuurhistorische karakter en het uitzicht niet belemmert.
- **Mobiliteit en bereikbaarheid:** Zorgen over toenemend verkeer en de impact op de omgeving zijn prominent. Er is een sterke focus op het benutten van de OV-knoop en het prioriteren van fietsers en voetgangers. De behoefte aan en locatie van parkeerplaatsen (vooral voor huidige bewoners en bedrijven) is een aandachtspunt.
- **Behoud van bestaande kwaliteiten en integratie:** Het belang van het behoud van bestaande woningen, sociale structuren en cultuurhistorische waarden wordt benadrukt. Bewoners van de Odijkerweg uiten zorgen over de impact op hun leefomgeving en onzekerheid over hun positie.
- **Creëren van een nieuwe gemeenschap/voorzieningen:** Er is behoefte aan een eigentijdse, levendige kern met voldoende voorzieningen die past bij het aantal inwoners, maar zonder concurrentie met bestaande kernen. Gemeenschapsvorming, leefbaarheid, ontmoetingsplekken

(collectieve moestuinen, buurthuis) en gedeelde faciliteiten worden als belangrijk gezien. Ook sportvoorzieningen zijn relevant. De Burger-coalitie twijfelt aan de zelfstandigheid van de kern.

De uitkomsten van de participatie hebben de leidende thema's en concepten van de gebiedsvisie gevormd en zijn verwerkt in de scenario's en uiteindelijk de concept visiekaart. De diverse meningen, waaronder duidelijk afwijkende perspectieven van direct omwonenden en natuurorganisaties, hebben geleid tot aanpassingen en specifieke ontwerpprincipes voor verschillende deelgebieden.



Afbeelding: sfeerimpressie van één van de participatiesessies

4.2 Samenspel

Naast de georganiseerde participatiemomenten heeft met een grote groep stakeholders ook los van de vaste participatiemomenten overleg en gesprek plaatsgevonden en is inbreng gevraagd en gegeven. Ook hebben veel mensen zich online, via mail of telefoon uitgesproken over de voorgenomen plannen:

- Met betrokken **marktpartijen en grote grondeigenaren** hebben, zowel gezamenlijk als individueel, gesprekken plaatsgevonden over medewerking aan de plannen en hun wensen.
- Met **institutionele partijen** als Prorail, NS, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Stedin en woningcorporaties zijn veelal meerdere gesprekken gevoerd. Enerzijds om hen mee te nemen in het proces, anderzijds om informatie op te halen waar – vanuit deze partijen – rekening mee moet worden gehouden.

- Met een vertegenwoordiging van de **bewoners van de Odijkerweg** is structureel contact geweest, ook op bestuurlijk niveau. Dit om meer inzicht te krijgen in elkaars zorgen en ambities en elkaar goed op de hoogte en aangesloten te houden. Ook zijn met bewoners van de Odijkerweg en daarbuiten een-op-eengesprekken gevoerd.
- Voor **natuur- en milieuorganisaties** uit de omgeving zijn verdiepende themasessies georganiseerd en hebben een-op-eengesprekken plaatsgevonden. Een Burgercoalitie, bestaande uit vele van de belangenorganisaties, heeft ook een eigen visie opgesteld.
- Met een grote groep **lokaal belanghebbenden** is gesproken (o.a. bewoners van Nieuw Beerschoten, wijkvereniging Kerkebosch, Stichting de Reehorst, hockeyvereniging Phoenix). Veelal om te informeren en op te halen wat er leeft.
- Er zijn initiatieven georganiseerd voor **jongeren** om hen te betrekken bij de gebiedsontwikkeling. Voor middelbare scholieren is een speciale campagne georganiseerd en studenten van de Hogeschool Utrecht zijn gevraagd om met slimme oplossingen te komen. Ook is de Jongerenraad Zeist betrokken.
- Met de **inhoudelijk adviseurs** van beide gemeenten en van de provincie Utrecht zijn meerdere expertsessies gehouden, enerzijds om informatie op te halen, anderzijds om hen mee te laten denken over lastige dilemma's en mogelijke oplossingsrichtingen. Inhoudelijk adviseurs zijn nauw betrokken geweest bij het opstellen van de ruimtelijke gebiedsvisie en het formuleren van de robuuste keuzes.

4.3 Communicatie

Na het vaststellen van het plan van aanpak is er, voorafgaand aan de start van het participatieproces, een communicatieplan opgesteld. De centrale **ambitie** hierin is om vroegtijdig en op een heldere en samenhangende manier te communiceren over het participatietraject om zo veel mogelijk geïnteresseerden bij de planvorming te betrekken.

Belangrijk uitgangspunt is geweest om een eigen stijl en communicatieconcept te ontwikkelen voor het project Driebergen-Zeist. Dit doet recht aan de omvang en complexiteit van de ontwikkeling, maar ook dat het een planproces is van zowel de gemeente Zeist als de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Voor de planvorming is het logo en de slogan '**Samen werken aan Driebergen-Zeist, zet het op de kaart**' ontwikkeld. Logo en slogan zijn gericht op het werven van meedenkers.

De projectnaam 'Samen werken aan gebied Driebergen-Zeist' benadrukt de samenwerkingsgerichte benadering van het gebiedsvisietraject en wijst op de ideeën om een nieuwe kern te creëren. De oproep 'Zet het op de kaart' is zowel letterlijke als figuurlijke bedoeld.

De doelen van de communicatiecampagne waren:

- **Informeren van belanghebbenden:** Er is voor gezorgd dat zoveel mogelijk inwoners, ondernemers en belangengroepen uit de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist van Driebergen, Zeist en Odijk en belangstellenden uit de regio op de hoogte waren van het gebiedsvisietraject.



Logo 'Samen werken aan Driebergen-Zeist, zet het op de kaart'.

Daarbij was het doel om duidelijk te maken wat een gebiedsvisie is en waarover zij konden meedenken.

- **Meedoen of meekijken:** De boodschap was dat iedereen de keuze heeft om of mee te doen aan de participatie of om het gebiedsvisietraject op afstand te volgen. Mensen die mee wilden doen zijn geactiveerd en diegenen die alleen het proces wilden volgen, gefaciliteerd.
- **Vertrouwen voeden:** Inzet was dat de communicatie bijdraagt aan het vertrouwen in de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist. Door tijdig en helder te communiceren over het proces, door snel en adequaat te reageren op vragen en door potentiële zorgen, tegenstellingen, wensen en oplossingen te identificeren en op te volgen. Dit vroeg om een actieve houding van het projectteam.
- **Faciliteren van dialoog en samenwerking:** De communicatie over het gebiedsvisietraject heeft gezorgd voor de deelname van veel verschillende doelgroepen aan de participatie. Ook heeft het de openbare discussies en dialoog tussen gemeenten en geïnteresseerden bevorderd. Het actief laten meedenken van inwoners, ondernemers en belangengroepen had als doel de inhoud van de gebiedsvisie ten goede te komen.

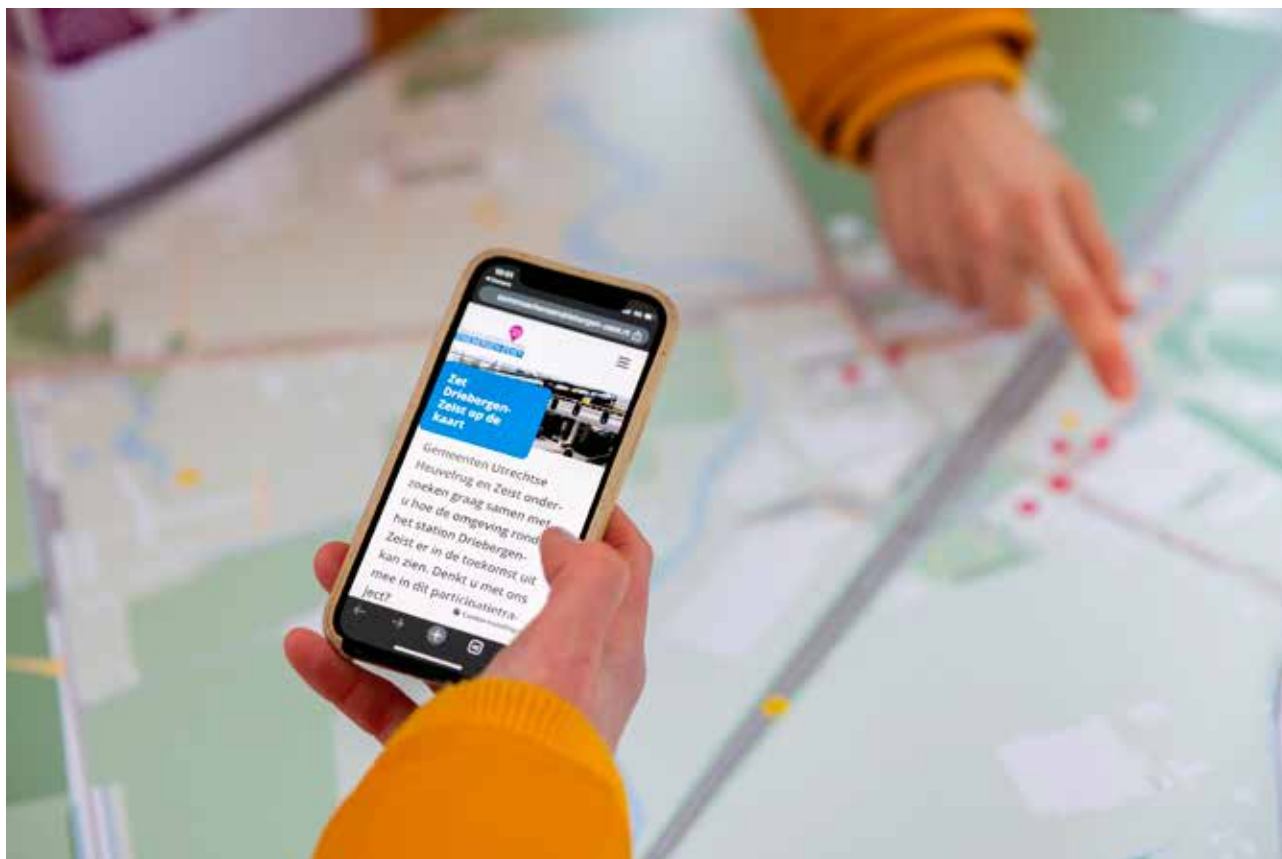
Om de diverse belanghebbenden te bereiken en betrekken zijn er zowel online als offline-instrumenten ingezet. Er is gestreefd naar inclusieve participatie door zo min mogelijk tekst te gebruiken en veel afbeeldingen in te zetten. Er is ook aandacht geweest voor moeilijk bereikbare doelgroepen, zoals woningzoekenden. Gemeenten zijn actief naar mensen toe gegaan (straatgesprekken). Er zijn diverse communicatiemiddelen ingezet:

- **Website/participatieplatform:** Er is een aparte participatieve website in de projectstijl opgezet: <https://samenwerkenaandribergen-zeist.nl>
- Op de website staat een uitleg van het project, de locatie en het onderzoeksgebied. Ook zijn er een planning en nieuwsberichten te vinden. De website is daarnaast gebruikt voor online participatie.
- **Nieuwsbrieven:** Geïnteresseerden in de gebiedsvisie zijn op de hoogte gehouden met de online nieuwsbrief. Tot medio mei zijn er 24 nieuwsbrieven verzonden. Op dat moment waren er 1.762 mensen geabonneerd op de nieuwsbrief.
- **Social media:** Er is gebruik gemaakt van reguliere social media-kanalen van de beide gemeenten en een eigen Instagram-account. Dit account telt per medio mei 238 volgers waarvan 29% uit Zeist en 27% uit Driebergen. De meeste volgers zijn tussen de 35-44 jaar oud (25%), 62% van de volgers is vrouw en 38% man.
- **Informatiebrief huis-aan-huis:** Partijen en bewoners uit de directe omgeving van het onderzoeksgebied zijn aan het begin van het traject geïnformeerd per brief aan huis en/of e-mail, met daarin een verwijzing naar de website en de digitale nieuwsbrief. Daarna is de communicatie digitaal verlopen.
- **Artikelen krant en media:** Bij elke stap die zich leende voor publiciteit is dit gedaan, gericht op lokale en regionale media in het gebied. Er zijn persberichten verspreid en er zijn diverse artikelen in de media verschenen over het planproces.



Afbeelding: website 'Samen werken aan Driebergen-Zeist, zet het op de kaart'.

- **Advertenties in lokale kranten:** Bij de start is het gebiedsvisietraject in een krantenadvertentie onder de aandacht gebracht. Daarin is verwezen naar de website en de digitale nieuwsbrief voor meer informatie en is opgeroepen tot deelname aan de participatie. Dat is later nogmaals gedaan met een tussenstand.
- **Flyers en posters:** Op verschillende momenten zijn flyers en posters ingezet ter ondersteuning van de communicatie.



Afbeelding: sociale media

4.4 Bovenlokale samenwerking

Naast participatie en samenspel op lokaal niveau werken beide gemeenten ook samen op bovenlokaal niveau en dragen bij aan regionale/bovenlokale programma's, die gerelateerd zijn aan de gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist. Gemeenten hebben zich immers – met succes - hard gemaakt om het lokaal vastgestelde beleid ook op regionaal en provinciaal niveau in te brengen en te borgen in visiedocumenten die op deze niveaus worden vastgesteld. In de afgelopen periode heeft met betrokken partijen ook afstemming plaatsgevonden, per partij een (korte) opsomming van de gespreksonderwerpen:

SAMENWERKING PROVINCIE UTRECHT

In het proces is op ambtelijk en bestuurlijk niveau nauw samengewerkt met de provincie Utrecht. Tijdens ambtelijke werksessies hebben adviseurs van de provincie geadviseerd over ambities, kansen, randvoorwaarden en beperkingen en de uitwerking hiervan in de gebiedsvisie. In de gebiedsvisie en in de vervolgstappen die genomen worden, is aandacht voor verschillen-

de (provinciale) trajecten zoals het programma versnelling woningbouw, het programma Groen Groeit Mee en het kantorenbeleid. Hierbij wordt opnieuw samengewerkt met de provincie.

Versnelling woningbouw

Via het programma versnelling woningbouw draagt de provincie bij aan (versnelling van) de planvorming voor Driebergen-Zeist. Door middel van subsidies heeft de provincie bijgedragen aan inhuur van adviseurs en adviesbureaus. Ook voor de volgende fase wordt hier opnieuw op ingezet.

REGIONALE SAMENWERKING U10

De U10 heeft in 2021 het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) uitgewerkt. Bij het opstellen van deze visie zijn de deelnemende gemeenten van de U10 nauw betrokken. In dit perspectief krijgen de **regiopoorten**, waaronder Driebergen-Zeist, een prominente positie als locaties nabij OV-knooppunten die ruimte hebben voor verstedelijking, in combinatie met **groen- en landschapsopgaven**. Ook de Utrechtse Heuvelrug en Zeist hebben hun belangrijke aandachtspunten uit lokaal beleid ingebracht in dit proces. Deze inbreng is gebaseerd op onder andere toekomstvisies en omgevingsvisies. Door de gemeenten is ingezet op het belang van het stationsgebied Driebergen-Zeist als mobiliteitshub in de regio en potentiële ontwikkellocatie voor wonen en werken.

De uitvoering van het IRP vindt plaats in verschillende programma's:

Programma Regiopoorten (UNed)

In het programma Regiopoorten wordt door U10 samen met UNed en de relevante gemeenten uitwerking gegeven aan de ambities die in het IRP zijn opgenomen voor de aangewezen regiopoorten. Het programma benadrukt dat de regiopoorten, waaronder Driebergen-Zeist, niet alleen goed verbonden zijn, maar ook ontwikkelruimte hebben nabij OV-knooppunten en bestaande voorzieningen. Het gaat om een stedelijk gemengd leefmilieu waar nabijheid, fietsen, lopen en OV bepalend zijn. Ze vormen een basis voor P&R-locaties en groene landschapspoorten.

Er wordt gewerkt aan gezamenlijke uitdagingen zoals het uitplaatsen van bedrijven, een visie op duurzame mobiliteit en de financiële uitdagingen. Vanuit UNed wordt in samenwerking met de regiopoort-gemeenten een **ontwikkelstrategie** opgesteld om te bepalen hoe de kansrijke verstedelijkingslocaties in samenhang tot ontwikkeling kunnen komen en ten behoeve van het BO-Mirt voor financiële bijdragen hierin.

Gebiedsallianties Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP)

Dit jaar werkt de regio aan het opzetten en inregelen van een regionale uitvoeringsstrategie van het IRP, waarbij ruimtelijke opgaven per deelgebied en in gebiedsallianties uitgevoerd gaan worden. Een gebiedsalliantie is een samenwerking tussen twee of meerdere deelnemende gemeenten en eventuele andere partijen uit een deelgebied die in een alliantie samenwerken aan de uitvoering van concrete opgaven.

Bij de eerste Alliantiedag (april 2025) werd onder andere duidelijk dat de ontwikkeling van het Kromme Rijn Linielandschap moet zorgen voor een goede landschappelijke inbedding van de ontwikkeling van grote gebiedsontwikkelingen zoals Utrecht Lunetten-Koningsweg en de regiopoorten Bunnik, Houten en Driebergen-Zeist.

CITY DEAL TOEKOMSTBESTENDIG BOUWEN

De nieuwe City Deal Toekomstbestendige Gebiedsontwikkeling is als een van de Topversnellers aangemerkt en is onderdeel van programma Innovatie en Opschaling Woningbouw van ministerie IenW, dat streeft naar een versnelling naar 100.000 nieuwe woningen per jaar. Terwijl tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit moet toenemen en de milieu-impact drastisch omlaag moet. De ontwikkeling stagneert door juridische, financiële en procedurele obstakels en door druk op ruimte en netwerken (zoals stroom- en stikstofproblematiek). Het doel van de City Deal is om toekomstbestendig bouwen te borgen en de bereidheid om te investeren in gebieden te vergroten en vertragingen te voorkomen. Dit wordt gedaan door vroegtijdig integraal op kwaliteit te sturen en in lijn met Europese kaders te werken. Het uiteindelijke doel is dat vanaf 2030 alle gebiedsontwikkelingen toekomstbestendig zijn. De City Deal is een meerjarig programma dat start in juni 2025 en loopt tot 2030. Er wordt actief samengewerkt in 20 tot 25 gebieden verspreid over Nederland. Deze projecten dienen als proeftuin o.a. voor de nieuwe benaderingen.

Het project Driebergen-Zeist is aangesloten als een van de projecten. Op 17 juni 2025 onderteken(d)en zowel gemeente Utrechtse Heuvelrug als Zeist deze Citydeal.

Gebiedsvisie en robuuste keuzes

5.1 Inleiding

De gebiedsvisie biedt een gezamenlijke denkrichting op basis waarvan gemeenten de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de gebiedsontwikkeling nabij het stationsgebied Driebergen-Zeist kunnen gaan onderzoeken.

In de volgende fase vindt een verdiepingsslag met aanvullende onderzoeken plaats die de uiteindelijke draagkracht van het gebied in beeld brengt en de daaruit voortvloeiende programmering (denk aan: aantal woningen, werkprogramma, voorzieningen, verkeersmaatregelen, aanleg van aanvullende natuur- en groen gebiedenoppervlakte).

De gebiedsvisie zoals die nu voorligt, is in die zin dan ook geen geheel uitgewerkt plan of een vastomlijnde stip op de horizon. Het is een stap in een ontwikkeltraject waarin van grof naar fijn wordt gewerkt. Van abstracte keuzes naar concrete maatregelen, van een strategische visie naar een operationeel uitvoeringsplan. Het huidige product is te abstract voor het wijzigen van het omgevingsplan.

Wél kunnen een aantal belangrijke keuzes worden gemaakt op basis van de gebiedsvisie, de inbreng vanuit de participatie, geldende beleidslijnen en inbreng van diverse intern- en externe adviseurs op de diverse beleidsvelden.

Deze keuzes worden in dit hoofdstuk benoemd en toegelicht. Het zijn deze keuzes die nu ter vaststelling aan de gemeenteraden voorliggen.

HUIDIGE BEWONERS

Een bijzonder aandachtspunt hierbij is de positie voor de huidige bewoners van het gebied. Voor hen betekent dit dat er nog veel onduidelijkheid blijft. Daar waar mogelijk is geprobeerd om voor bestaande woningen duidelijk aan te geven of deze ingepast kunnen worden. Voor deze woningen kan het voorkeursrecht dan ook komen te vervallen. Het is op dit moment echter nog niet voor alle woningen helder. Bij de verdere planuitwerking en de uitwerking van het stedenbouwkundig masterplan ontstaat ook voor de resterende (woon)percelen duidelijkheid over wat er gaat gebeuren. Dat brengt echter nog wel langere tijd van onzekerheid met zich mee.

5.2 Ruimtelijke gebiedsvisie

De ruimtelijke gebiedsvisie 'Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist' (Posad Maxwan, mei 2025) is een strategisch document dat de ruimtelijke mogelijkheden beschrijft van een toekomstige ontwikkeling van het gebied rondom station Driebergen-Zeist tot een eigentijds duurzaam woon-werkgebied.

Voor het opstellen van de gebiedsvisie is gebruik gemaakt van de volgende documenten, expertise en inbreng:

- De inhoudelijke uitgangspunten uit het Plan van aanpak Gebiedsvisie: Een nieuwe kern voor Driebergen-Zeist (zie Hoofdstuk 1)
- Relevant lokaal en bovenlokaal beleid (o.a. paragraaf 4.4)
- Inbreng van binnen en buiten de gemeentelijke organisaties: advies van experts/ambtelijk adviseurs, opbrengsten vanuit de het participatietraject, (zie bijlage 3: Participatieverslag)
- Trends en ontwikkelingen (bijlage 12)

5.2.1 Status

De gebiedsvisie is strategisch en richtinggevend en heeft daardoor een hoog abstractieniveau. Het is geen gedetailleerd stedenbouwkundig plan, maar een **'stip op de horizon'** die een richting aangeeft voor de toekomstige ontwikkeling. De visie geeft kaders en principes mee voor de verdere uitwerking, maar laat ruimte voor het nadere ontwerp en onderzoek. Zo bevat de visie bijvoorbeeld richtlijnen ten aanzien van bouwhoogtes, maar de concrete invulling van het bebouwde gebied (vorm, maat, materialen) ligt nog niet vast.

Binnen het gehele traject van de gebiedsontwikkeling is de gebiedsvisie het startpunt en het overkoepelende kader. Het is de eerste fase waarin strategische richtingen worden bepaald.

De gebiedsvisie dient dus als inspiratiebron en eerste toetsingskader gedurende het gehele traject van gebiedsontwikkeling waarvan de concrete uitwerking en realisatie waarschijnlijk een lange tijd zal duren.

5.2.2 Betrokken belangen

Beoogd is om de verschillende wensen, behoeften en prioriteiten van alle betrokken partijen en de verschillende aspecten van het gebied op elkaar af te stemmen. In de gebiedsvisie is toegewerkt naar een **evenwicht** tussen mogelijk verschillende of zelfs tegenstrijdige belangen, zoals die van:

- **Verschillende overheidsniveaus:** De visie integreert de ambities en beleidsdoelen van de beide gemeenten, de provincie Utrecht en de regio
- **Huidige en toekomstige bewoners:** Er wordt rekening gehouden met de behoeften van de huidige bewoners, zoals het behoud van leefbaarheid en de behoeften van de toekomstige bewoners die in de geplande nieuwe woon- en werkgebieden zullen komen wonen
- **Ondernemers en werkgevers:** De visie biedt ruimte voor nieuwe vormen van bedrijvigheid en werkgelegenheid, mogelijk door het verplaatsen of aantrekken van kantoren en start-ups elders uit de gemeenten
- **Recreanten:** Het gebied heeft potentie voor recreatie, vooral door de nabijheid van natuur en de Stichtse Lustwarande en de visie probeert dit te integreren zonder de natuur te overbelasten
- **Cultuurhistorie:** De rijke cultuurhistorische identiteit van het gebied, met de Stichtse Lustwarande als belangrijk(st) element, wordt behouden en versterkt in de nieuwe ontwikkelingen
- **Natuur en milieu:** De visie streeft naar duurzaamheid en versterking van de natuurlijke en ecologische waarden van het gebied, zoals de overgang tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied en het robuust maken van ecologische verbindingzones
- **Mobiliteit:** Er zijn verschillende vervoersmodaliteiten (voetganger, fiets, trein, bus en auto) met hun eigen behoeften en effecten op het gebied, die in de visie worden geprioriteerd en een plek krijgen.



Afbeelding: een aantal bestaande woningen langs de Odijkerweg

In de gebiedsvisie worden deze diverse aspecten en de belangen van de verschillende stakeholders niet los van elkaar gezien, maar leiden juist in **samenhang** tot een toekomstvisie voor het gebied Driebergen-Zeist. Dit proces is cruciaal om tot een breed gedragen en succesvolle gebiedsontwikkeling te komen. Dit blijkt ook uit de uitgebreide participatie van belanghebbenden bij het opstellen van de visie (zie bijlage 3 voor het participatieverslag). Als voorbeeld: De visie ziet zowel rust als dynamiek in het gebied als tegenstrijdige, maar ook samenwerkende krachten en zoekt naar manieren waarop ze elkaar kunnen aanvullen.

5.2.3 Opbouw gebiedsvisie

De gebiedsvisie omvat een **analyse** van het bestaande gebied, waarbij gekeken is naar het landschap, de cultuurhistorische identiteit, de ontwikkeling als knooppunt, duurzame bereikbaarheid en de doelgroepen en community. Deze analyse is gebaseerd op vele onderzoeken en rapporten en input van de inhoudelijke adviseurs. Op basis van deze analyse en in nauwe samenwerking met de samenleving zijn **vijf ambities** geformuleerd die de kern van de visie vormen:

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

Per ambitie worden **hoofdkeuzes** en **ontwerpprincipes** voorgesteld, die worden verbeeld in themakaarten. De visie bevat ook een algemene visiekaart die de ambities ruimtelijk integreert.

5.2.4 Van gebiedsvisie naar robuuste keuzes

In de gebiedsvisie zijn voor elk van de vijf gedefinieerde ambitiethema's hoofdkeuzes opgesteld. Deze hoofdkeuzes zijn geconcretiseerd met ontwerpprincipes. Deze keuzes en ontwerpprincipes hebben de ambtelijke adviseurs aangevuld en aangescherpt in relatie tot de hierboven genoemde stukken en inbreng. De belangrijkste redenen voor het aanscherpen van deze uitgangspunten waren:

- Behoefte aan zorgvuldigheid
- Nadere afstemming tussen beide gemeenten
- Verdere verduidelijking van de gemaakte keuzes

Daarnaast zijn voor de totstandkoming van de gebiedsvisie veel gesprekken gevoerd. Vanuit die inbreng, bijvoorbeeld van de Burgercoalitie en gesprekken met huidige bewoners van het gebied, zijn ook aanscherpingen en onderwerpen voor nader onderzoek naar voren gekomen die ten grondslag liggen aan de robuuste keuzes en de aanpak voor het vervolgtraject. Tot slot zijn nog niet eerder benoemde onderwerpen toegevoegd waarover keuzes moeten worden gemaakt om door te kunnen met de volgende fase. Dit heeft geleid tot de hierna volgende robuuste keuzes per thema. Per thema is in de eerste regel cursief aangegeven wat de essentie is van de keuzes op dit thema.

5.3 Robuuste keuzes

5.3.1 Overgangslandschap op de flank

Versterking van natuurwaarden en ecologische verbindingen

ROBUUSTE KEUZE 1:

ZONERING VAN BEBOUWD GEBIED, RECREATIE EN NATUUR

- Het ontwikkelgebied wordt begrensd door de Hoofdstraat in het noordoosten, Landgoed De Reehorst in het zuidoosten, Landgoed Rijnwijk in het zuidwesten en de Rijnwijkse Wetering in het noordwesten
- Het gebied ten noordwesten van de kern tot aan de Laan van Rijnwijk wordt verder doorontwikkeld tot groen recreatie- en natuurgebied waarbij de intensiteit van recreatie afneemt naarmate de afstand tot het woon-/werkgebied toeneemt
- Het gebied tussen de Laan van Rijnwijk tot aan de Bunsinglaan wordt verder doorontwikkeld tot natuurgebied. In de toekomst wordt dit een voor de mens (gedeeltelijk) toegankelijk rustgebied

LEESWIJZER

Groene onderstreepte tekst
dit staat niet in de ruimtelijke gebiedsvisie en is hier toegevoegd.

Blauwe onderstreepte tekst
let op! Dit wijkt af van wat in de ruimtelijke gebiedsvisie staat.

Afbeelding: ontwikkelgebied



ROBUUSTE KEUZE 2: ECOLOGISCHE VERBINDING KROMME RIJNGEBIED EN UTRECHTSE HEUVELRUG

Gekoppeld aan de verstedelijking in het ontwikkelgebied, levert de gebiedsontwikkeling een belangrijke bijdrage aan het versterken van de ecologische verbinding tussen Het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug:

- De Rijnwijckse Wetering wordt de natte ecologische corridor van het gebied. De (kwel-) waterkwaliteit van de Rijnwijckse Wetering wordt gesterkt en geborgd;⁷
- De zone tussen de Laan van Rijnwijk en de Bunsinglaan als 'droge', groene verbinding wordt verder versterkt
- Waar mogelijk worden de ecologische verbindingen in het gebied versterkt door het toevoegen van nieuwe faunapassages



Afbeelding: totale plangebied in relatie tot NNN-gebieden en groene contour

7 Deelgebied Zeist-Bunnik, perspectief en inrichtingssfeer voor de ecologische hoofdstructuur wensbeeld voor natuur en landschap 2011 (Grontmij) i.o.v. Provincie Utrecht, Verkenning ecologische verbindingsszone krommerijngebied, 2009- Van den Bijtel, Ecologisch onderzoek in het buitengebied, 1991 Waardenburg

ROBUUSTE KEUZE 3:

HET LANDSCHAP IS OOK TE BELEVEN IN HET BEBOUWDE GEBIED

Het groen kent op ieder schaalniveau een eigen specifieke combinatie van rollen:

- De oude verkavelingsrichting van het omliggende landschap geeft richting aan de verkavelingspatronen in het gebied
- Er komen goede overgangen en zichtlijnen vanuit de woonstraten naar het omringende landschap
- Het groen in de openbare ruimte sluit aan bij de bodemkenmerken, waterhuishouding en (oude) beplantingsstructuren van het gebied⁸
- Bij de uitwerking van het bebouwde gebied wordt aandacht besteed aan zaken als goed waterbeheer, biodiversiteit en maatregelen tegen hittestress
- Zowel de openbare ruimte als de gebouwen worden zo natuurinclusief mogelijk gerealiseerd met flora- en faunavoorzieningen die aansluiten op de aanwezige (en gewenste) soorten in het gebied⁹



8 Komt overeen met het Groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist, mei 2011' waarin staat dat de stadsecologie (en daarmee bodemkenmerken, waterhuishouding en historisch gebruik) moeten aansluiten op de bestaande Ecologische Hoofdstructuur Zeist en ook op het nieuwe groenbeleidsplan 'Groen, doen!' (2025) van gemeente Utrechtse Heuvelrug, waarin uitgegaan wordt van op biodiversiteit en water en bodem gestuurde keuzes.

9 Conform de 'Zeister Waarden' uit de Eerste Zeister Omgevingsvisie 2023-2026 en 'Ontwikkelkans 3' en 'Onderzoeksrichting 2' uit de 'Propositie van Zeist' (2020) en het Beleid Duurzaam Bouwen Gemeente Zeist (2022) en Ambitiedocument Duurzaamheid Driebergen-Zeist, gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025 (bijlage 4 bij dit document)

Afbeelding: de ligging van het projectgebied in de Stichtse Lustwarande (op de voorgrond: Landgoed de Reehorst, op de achtergrond: het stationsgebied)

5.3.2 Nieuwe bestemming aan de Stichtse Lustwarande

De identiteit van het nieuwe woon-/werkgebied sluit op een vanzelfsprekende manier aan op de ontstaansgeschiedenis van de bestaande omgeving en de kwaliteiten die daaruit voortkomen.

ROBUUSTE KEUZE 4:

RESPECTEREN EN VERSTERKEN SAMENHANG IN HET GEBIED

De samenhang tussen monumentale bebouwing en monumentale park- en landschapsaanleg en overige cultuurhistorische structuren blijft behouden en wordt - waar mogelijk - versterkt;

- De gebiedsontwikkeling respecteert het zicht op bestaand erfgoed:
 - Er komt geen hoge bebouwing direct aan de Stichtse Lustwarande. Hogere bebouwing staat op grotere afstand van de Lustwarande (zie ook 'compacte toekomstbestendige kern')
 - De gebiedsontwikkeling omvat geen nieuwe hoge bebouwing in de overtuinen van de landgoederen (onder andere het busstation en het huidige hockeyveld in de overtuin van landgoed De Breul)
- Naast aandacht voor de middeleeuwse historie en de historie van de Stichtse Lustwarande, is er in de gebiedsontwikkeling ook aandacht voor het meer recente verleden van het gebied:
 - Zo veel mogelijk industrieel erfgoed wordt behouden, waarbij nader onderzoek moet worden uitgevoerd naar de mogelijkheden voor en wenselijkheid van het behoud van de voormalige machinefabriek en direct naastgelegen woningen en naar de woningen langs de Odijkerweg direct ten zuiden van het spoor (zie afbeelding te behouden en te onderzoeken bebouwing in het plangebied);
 - Met name langs de Odijkerweg sluiten nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk aan bij de maat, schaal en vormgeving van dit verleden
- Bomenrijen en groensingels worden aangevuld en robuuster gemaakt om landschappelijke structuren te versterken en zichtlijnen te begeleiden. Tegelijkertijd worden daarmee ecologische structuren versterkt.



Afbeelding: arbeiderswoningen van de voormalige Zeister Machinefabriek aan de Odijkerweg

ROBUUSTE KEUZE 5: NIEUW ELEMENT AAN DE STICHTSE LUSTWARANDE

Het gebied wordt een nieuw element: een herkenbaar eigen hoofdstuk, dat het verhaal van de bestaande reeks van kernen en landgoederen aan de Stichtse Lustwarande respecteert en aanvult;

- De entree van het gebied rondom het busstation en het begin van de Odijkerweg, speelt een centrale rol in de beleving van het nieuwe woon-/werkgebied vanaf de Stichtse Lustwarande. De ruimtelijke kwaliteit en herkenbaarheid als voorplein van het station en de rest van het achterliggend gebied wordt daarbij versterkt. Het toevoegen van bomen en groen is daar een belangrijk onderdeel van.

Afbeelding: te behouden en te onderzoeken bebouwing in het plangebied





5.3.3 Compacte toekomstbestendige kern

Het ontwikkelgebied is duidelijk begrensd om maximaal ruimte te laten voor behoud en ontwikkeling van de bestaande natuurlijke en landschappelijke waarden van het omliggende gebied.

Afbeelding: het bebouwingsgebied ten opzichte van de rode contour

ROBUUSTE KEUZE 6: BEBOUWINGSCONTOUR

Het ontwikkelgebied voor bebouwing ligt grotendeels binnen de contouren van het bebouwingsgebied zoals de provincie Utrecht dat heeft vastgesteld (voorheen: 'rode contour'). Enkel aan de zuidwestzijde van het ontwikkelgebied wordt van deze contour afgeweken;

ROBUUSTE KEUZE 7: WONINGBOUWPROGRAMMA

De ontwikkeling levert een substantiële bijdrage aan de lokale en regionale woningbehoefte;

- Het maximaal aantal woningen volgt uit een nadere studie naar de draagkracht van het gebied en de haalbaarheid van het plan
- Volgens bestaand beleid is 70% van de te realiseren woningen betaalbaar. De verdeling van het woningbouwprogramma is als volgt¹⁰:

¹⁰ Gebaseerd op intern advies Wonen, samengesteld op basis van de Woningdifferentiatietabel 2024, horende bij de Woonvisie Zeist 2020-2025 van Gemeente Zeist en de Prijssegmentering van Gemeente Utrechtse Heuvelrug, zoals vastgelegd in de Woonzorgvisie 2024-2028.



gemeente Zeist

- | | |
|---|--------------|
| - Sociale huur | minimaal 30% |
| - Middenhuur en middensegment (betaalbare) koop | minimaal 40% |
| - Middensegment hoog | minimaal 13% |
| - Duur | maximaal 17% |

gemeente Utrechtse Heuvelrug

- | | |
|---|--------------|
| - Sociale huur | minimaal 30% |
| - Middenhuur en middensegment (betaalbare) koop | minimaal 40% |
| - Dure huur en dure koop | maximaal 30% |

ROBUUSTE KEUZE 8: WERKGEBIED

De potentie van het gebied voor nieuwe vormen van werkgelegenheid en als duurzame vestigingsplaats voor kantoren wordt benut. Dit draagt bij aan een goede functiemenging en levendigheid van het compacte woon-/werkgebied

ROBUUSTE KEUZE 9: PASSEND VOORZIENINGENAANBOD

De ontwikkeling omvat een basisaanbod aan commerciële, maatschappelijke en recreatieve voorzieningen dat past bij het aantal woningen en het kantorenprogramma. Dit draagt bij aan een goede leefkwaliteit, sociale cohesie en duurzame bereikbaarheid. Voor deze voorzieningen wordt expliciet ruimte gereserveerd.

ROBUUSTE KEUZE 10: BOUWHOOGTE EN -DICHTHEID AFGESTEMD OP OMGEVING EN MENSELIJKE MAAT

De ontwikkeling is, waar nodig vanwege de beoogde compacte opzet, stedelijk van karakter waar het gaat om onder andere woningdichtheid en de nabijheid van voorzieningen. Tegelijkertijd is de ontwikkeling ook dorps, in die zin dat het ontwikkelgebied gelegen is in een landelijke omgeving, in een reeks van voornamelijk dorpse kernen aan de Stichtse Lustwarande. In de inrichting en vormgeving van het gebied wordt een zorgvuldige balans gezocht tussen deze twee ogenschijnlijk tegenstrijdige karakters.

De draagkracht van het gebied is leidend voor het uiteindelijke te realiseren aantal woningen en daarmee ook voor de gemiddelde bouwhoogte en dichtheid.

- De eerste vier bouwlagen lenen zich optimaal voor sociale interactie en goed contact met de openbare ruimte. Een bouwhoogte tot en met zes bouwlagen levert nog steeds een prettig leefklimaat op.
- Aan de flanken van het gebied bepaalt de boomhoogte bepaalt in beginsel de maximale bouwhoogte in het gebied. Hiermee wordt de bebouwing van buitenaf grotendeels aan het zicht onttrokken;
- Nieuwbouw naast (cultuurhistorische waardevolle) bestaande gebouwen houdt in hoogte en massaopbouw rekening met de bestaande bebouwing.
- De bouwhoogte en massaopbouw langs de randen van het plangebied houdt rekening met de landschappelijke inpassing (waaronder lichtuitstraling naar omliggende natuur) die daar nodig is.



**Afbeelding: De plek van de
voormalige spoorwegover-
gang in de Odijkerweg**

- In het ontwikkelgebied wordt ruimte geboden aan hoogteaccenten. Dit kan wanneer dit ruimtelijk goed inpasbaar is op de betreffende plek. Deze accenten worden dan zó gekozen dat ze bijdragen aan onder andere variatie en herkenbaarheid in de stedenbouwkundige structuur.
- Deze hogere gebouwen bevinden zich op een plek in het woon-/werkgebied waar de visuele impact op het omliggend landschap en de cultuurhistorische waarden zo beperkt mogelijk blijft (zie ook 'Robuuste keuze 4');
- De hoogste dichtheid van bebouwing bevindt zich in het hart van het gebied rond het spoor. Deze bebouwing kan daarmee tegelijk ook dienen als buffer voor het verminderen van de geluidsbelasting vanuit het spoor op de rest van het gebied.

ROBUUSTE KEUZE 11: AANVULLENDE SPOORKRUISINGEN

Voor een goed functionerend en samenhangend woon-/werkgebied, met de daarbij behorende voorzieningen, is het noodzakelijk dat de barrièrewerking van het spoor zo klein mogelijk is. De huidige onderdoorgang is decentraal gelegen en daardoor ontoereikend.

- Centraal in het gebied dient een extra voet- en fietsverbinding gerealiseerd te worden;
- Vanuit recreatief oogpunt is het wenselijk dat er een derde spoorkruising gerealiseerd wordt aan de westzijde van het gebied. Dit kan in de vorm van een voet- en fietsbrug of -tunnel;

Deze verbinding(en) vormen de basis voor een goede gemeenschapszin en sociale cohesie in het gebied.

ROBUUSTE KEUZE 12: TOEKOMSTBESTENDIG ONTWIKKELEN

Het gebied wordt toekomstbestendig ontwikkeld. Het ambitiedocument duurzaamheid¹¹ wordt gehanteerd als uitgangspunt voor de ontwikkeling van het gebied. Er wordt gebruik gemaakt van het implementatieplan van de Citydeal, om toekomstbestendige gebiedsontwikkeling mee te nemen in de vervolgstappen, zoals het stedenbouwkundig ontwerp, beeldkwaliteitsplan en het gesprek met ontwikkelaars en eigenaren.

ROBUUSTE KEUZE 13: TOEPASSING AMBITIEDOCUMENT

Het ambitiedocument bevat geen 'eisen' maar dient als uitgangspunt voor de gesprekken met ontwikkelaars en eigenaren in het gebied. Gezamenlijk met alle betrokkenen in het gebied, wordt gekeken hoe het gebied toekomstbestendig kan worden ontwikkeld. Er wordt gebruik gemaakt van de kracht en oplossingen van de markt om tot aantrekkelijke duurzame keuzes te komen.

11 Zie bijlage 4: Ambitiedocument Duurzaamheid Driebergen-Zeist, gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025



5.3.4 Actieve mobiliteit voorop

Het woon-/werkgebied is optimaal ingericht en ontsloten voor voetgangers en fietsers.

Afbeelding: station Driebergen-Zeist als knooppunt waar voetgangers, fietsers, bussen, trein en auto samenkomen

ROBUUSTE KEUZE 14: STOMP-PRINCIPE LEIDEND

Het 'STOMP'-principe waarbij voetgangers de hoogste prioriteit hebben, gevolgd door fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit en dan pas de auto, wordt consequent toegepast;

- In de openbare ruimte staat de voetganger op nummer 1. Het gebied is primair ingericht als voetgangersgebied en is verkeers- en sociaalveilig ingericht. Een voorwaarde voor het op nummer 1 kunnen plaatsen van de voetganger, is een (vrijwel) autovrije woonbuurt. Parkeren op straat is alleen mogelijk voor mindervaliden, hulpdiensten, afvalinzameling en laden en lossen, niet voor bewoners, werknemers en ook niet voor bezoekers;
- Fietsparkeren wordt zo dicht mogelijk bij de woning gerealiseerd. De fietsenstalling voor bewoners bevindt zich in het gebouw, die voor bezoekers nabij de ingang;¹²
- De nieuwe kern is ingericht op een optimaal gebruik en ontsluiting van het trein- en busstation;
- De bestaande P&R behoudt zijn huidige functie;

12 Aansluitend bij de Parkeerbeleidsnota 2024-2028 van Gemeente Zeist en de parkeerbeleidsnota van gemeente Utrechtse Heuvelrug

- Er worden voorzieningen voor deelmobiliteit toegevoegd in het gebied, die goed worden afgestemd op het te realiseren woon- en werkprogramma. Deze voorzieningen (deelauto's en deelfietsen) worden geplaatst op goed bereikbare plekken.

ROBUUSTE KEUZE 15: OPTIMALISEREN FIETSVERBINDINGEN

Om de fietsverbindingen van, naar en binnen het ontwikkelgebied te optimaliseren, worden bestaande verbindingen verbeterd en wordt onderzoek gedaan naar mogelijke nieuwe fietsverbindingen, mede in relatie tot de natuur- en landschappelijke waarde van het gebied. Fietsen wordt zo een aantrekkelijker alternatief voor de auto. Daarnaast zorgt het voor snellere verbindingen met de omliggende dorpen, ontlast bestaande knelpunten en bevordert de doorstroming. Welke extra routes mogelijk zijn wordt nader onderzocht, waarin ze gesitueerd worden;

ROBUUSTE KEUZE 16: LAGE REALISTISCHE PARKEERNORMEN

De gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug hebben ieder een eigen parkeerbeleid op basis waarvan wordt bepaald hoeveel parkeerplaatsen er bij ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden gerealiseerd. Vanwege de gemeentegrens overstijgende ontwikkeling is het nodig om te komen tot een gezamenlijk parkeerbeleid voor deze ontwikkeling. Hierbij is het uitgangspunt om parkeernormen toe te passen die aansluiten bij de aanwezigheid van een goede OV-bereikbaarheid, de inzet van deelmobiliteit, het stimuleren van de fiets en het gezamenlijk gebruik van parkeerfaciliteiten¹³. Dit wordt nader uitgewerkt in een gezamenlijk op te stellen parkeerbeleidskader, specifiek voor deze ontwikkeling. Hierbij vormt het vigerende parkeerbeleid van beide gemeenten een basis voor de verdere uitwerking.

ROBUUSTE KEUZE 17: CONCENTRATIE VAN PARKEREN BIJ DE ENTREES VAN HET ONTWIKKELGEBIED

Het parkeren wordt zó opgelost dat verkeersbewegingen door het woon-werkgebied voorkomen worden (of op z'n minst geminimaliseerd) en dat het woon-werkgebied ook zo min mogelijk door autoroutes doorsneden wordt. Dat betekent een keuze voor concentreren en positionering van parkeervoorzieningen bij de entrees van het gebied. Het concentreren van het parkeren in bijvoorbeeld twee tot drie compacte parkeergebouwen is daarbij een van de hoofdkenmerken. Voorwaarde is wel dat het parkeren vanuit alle woningen en overige functies bereikbaar is op een acceptabele loopafstand. Bij toepassing van parkeergebouwen wordt de opzet en inpassing van de gebouwen zó gekozen dat deze bij een afnemende parkeervraag in de toekomst getransformeerd kunnen worden tot een andere functie. Samen met de marktpartijen zal bij een keuze voor het concentreren van de parkeerbehoefte overleg plaatsvinden over de exploitatie van de parkeergebouwen.

13 Er is zowel op basis van het parkeerbeleid van de Gemeente Zeist als de gemeente Utrechtse Heuvelrug een voorbeeldberekening uitgewerkt, deze voorbeeldberekeningen zijn opgenomen in bijlage 13. Deze berekening is op een fictief programma gebaseerd.

5.3.5 Gezonde buurt voor jong en oud

Het nieuwe woon-/werkgebied heeft een uitstekende, groene en klimaat-adaptieve verblijfskwaliteit en stimuleert ontmoeting

ROBUUSTE KEUZE 18: KWALITATIEF HOOGWAARDIGE PUBLIEKE RUIMTE

Voor een goed functionerende publieke ruimte zijn zowel de inrichting van het openbaar gebied, de aangrenzende 'plint' van gebouwen en openbaar toegankelijke voorzieningen van belang:

- De openbare ruimte bevat ontmoetingsplekken op verschillende schaal-niveaus: van het niveau van een plein bij het station als entree van het gebied tot het niveau van een buurtplein of een woonstraatje
- Ook wordt er ruimte gereserveerd voor maatschappelijke voorzieningen die bijdragen aan ontmoeting en verbinding. Bijvoorbeeld een buurthuis of ontmoetingsruimte bij een speeltuin
- Gebouwen krijgen transparante plinten en een goede overgang tussen gebouw en openbare ruimte
- Gebiedseigen en biodivers groen vormt de basis van het openbaar gebied
- Op binnenterreinen, pleinen en in een aantal straatprofielen, is ruimte voor de aanplant van bomen met – in volwassen stadium – forse kronen
- Er zijn voldoende beschutte plekken en verkoelend groen ter voorkoming van hittestress en ten behoeve van de verbetering van de luchtkwaliteit¹⁴
- Bij de inrichting van het gebied wordt gezorgd voor een goede toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking
- In straatprofielen is ruimte voor klimaatadaptatie. Bijvoorbeeld door de aanleg van waterberging in de vorm van wadi's en/of een waterplein
- Er is ruimte voor informele speelaanleidingen en volwaardige speelplekken.



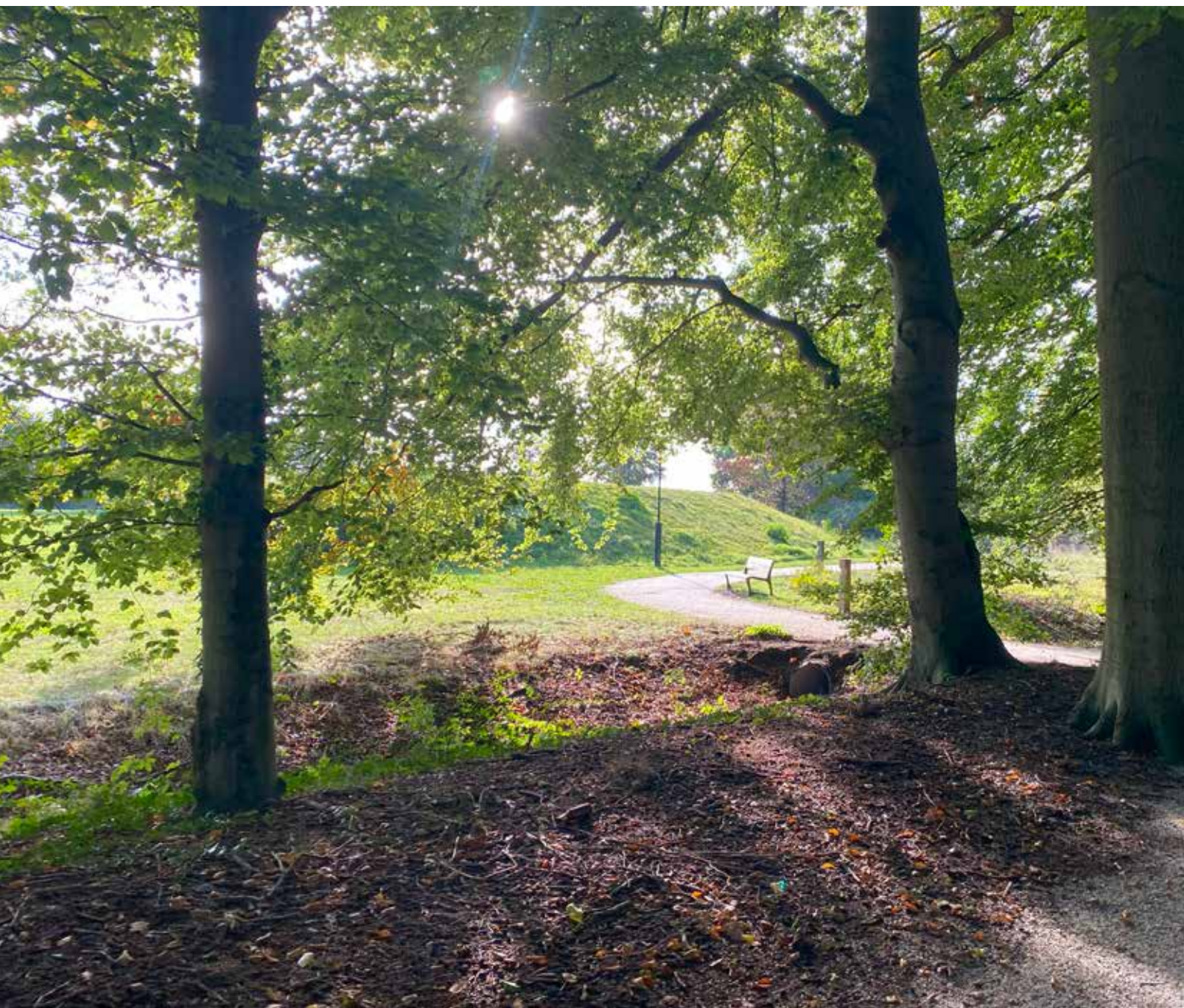
ROBUUSTE KEUZE 19: GEMENGDE BUURT

Er wordt ingezet op een gemengde buurt. Diversiteit in woningtypes en prijs-segmenten in combinatie met een mix aan niet-woonfuncties draagt bij aan communitybuilding. Daarnaast biedt het voldoende flexibiliteit in opzet en constructie om in de toekomst in te kunnen blijven spelen op veranderende woonbehoeftes.

ROBUUSTE KEUZE 20: BUITENRUIMTE WONINGEN

Alle woningen hebben een goede toegang tot een buitenruimte. Bijvoorbeeld in de vorm van een terras of een balkon en/of een grotere collectieve groene buitenruimte, zoals gedeelde binnentuinen en daktuinen.

14 In overeenstemming met het Groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist, mei' en het nieuwe groenbeleidsplan van de gemeente Utrechtse Heuvelrug : 'Groen, Doen!' (2025). En daarnaast naar aanleiding van het principe van de 'Schijf van Vijf' uit de Handreiking Groen bij uitbreidingslocaties van Provincie Utrecht.



Afbeelding: groen in de omgeving van het plangebied

ROBUUSTE KEUZE 21: STIMULEREN BEWEGEN

De inrichting van de openbare ruimte maakt het aantrekkelijk om er gebruik van te maken en er doorheen te bewegen. De openbare ruimte wordt inclusief ingericht, zodat iedereen hier gebruik van kan maken. Een diverse groene inrichting start bij de voordeur en loopt door tot aan het landschap.¹⁵

ROBUUSTE KEUZE 22:

EEN VISUEEL AANTREKKELIJK VORMGEGEVEN OMGEVING

Met de vernieuwing van het station is een aantrekkelijke plek ontstaan, met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Gebouwen en buitenruimte in de rest van het gebied worden zorgvuldig ontworpen met een evenwichtige maar toch voldoende gevarieerde architectuur, vorm en kleur- en materiaalgebruik. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke en inspirerende omgeving. De kwaliteit van de architectuur bevordert een gevoel van identiteit en herkenning, waardoor bewoners en bezoekers zich meer verbonden voelen met de plek. Voldoende ruimte voor variatie maakt het bovendien mogelijk om op detailniveau goed in te spelen op zaken als het creëren van schaduw, het geleiden van wind of het optimaal benutten van zonlicht.



**Afbeelding: Station
Driebergen-Zeist ter hoogte
van de Stationsweg**

15 Volgens het principe van de 'Groene Schakels' uit de Handreiking Groen bij uitbreidingslocaties van Provincie Utrecht

6 Ontwikkelstrategie

Door Stadkwadraat, een financieel-economisch en management-bureau, is een advies opgesteld over de ontwikkelstrategie, de samenwerking met grondeigenaren, financiën en governance (uitvoeringsorganisatie). De opgestelde ontwikkelstrategie dient als uitvoeringsinstrument. Hieronder staat een samenvatting van dit advies. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 2. Het rapport vormt geen 'blauwdruk' voor het vervolgtraject, maar biedt houvast voor het vormgeven van het verdere planvormingstraject, in overleg met eigenaren, ontwikkelaars, corporaties en andere belanghebbenden.

De ontwikkeling van het stationsgebied betreft een geheel nieuwe kern die voor de lange termijn wordt neergezet. Dit vraagt een aanzienlijke inzet van de gemeenten.

Er wordt een opzet gegeven voor de stappen die gezet moeten worden in de volgende fase:

- **Ruimtelijk planologisch kader**, inclusief stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan en aandacht voor de (grotere) opgaven voor de openbare ruimte.
- **Financieel kader**
- **Duidelijkheid over de rolneming gemeenten:**
 1. Voor dit gebied was deze rol in 2024-2025 'regisserend' (opstellen

gebiedsvisie, voorkeursrecht, gesprekken met bedrijven via intermediair, toetsen haalbaarheid).

2. In 2025-2026 verschuift de rol naar **'combinerend'** (in direct overleg met betrokken partijen: opstellen stedenbouwkundig en landschapelijk masterplan, vastleggen afspraken, uitwerken gebiedsexploitatie).
 3. Na vaststelling van het masterplan en de daarbij behorende afspraken, verschuift de rol van de gemeenten vanaf 2027 verder naar **'faciliterend'** (initiatief eigenaren, uitgewerkt plan functioneert als toetsingskader).
- Volgorde en **fasering** met een tijdlijn richting het vaststellen van het Omgevingsplan.

In het vervolg is **samenwerking** met grondeigenaren (bedrijven en ontwikkelaars) essentieel om het gebied tot ontwikkeling te laten komen. Ingegaan wordt op de gesprekken die in de afgelopen periode hebben plaatsgevonden met de grondeigenaren. Zij staan in beginsel positief tegenover de plannen en zijn bereid tot samenwerken, maar verwachten wel een duidelijke rol en inbreng vanuit de gemeenten.

Er worden in de rapportage adviezen gegeven over de mogelijke rolverdeling, vormen van samenwerken en het aangaan van samenwerkingsovereenkomsten.

De gemeente is binnen alle vormen van samenwerken verplicht om het kostenverhaal te verzekeren. Dit kan via een private anterieure overeenkomst of publiekrechtelijke regels. Voorgesteld wordt om kostenverhaal vroegtijdig mee te nemen in de verdere planuitwerking en het bijbehorende instrumentarium op tijd uit te werken.

Een bijzonder aandachtspunt wordt gevormd door 'collectieve opgaven' zoals energie en mobiliteit; oplossingen hiervoor kunnen ook vragen om nieuwe exploitatiemodellen. Ook hier zal aandacht aan besteed moeten worden door beide gemeenten, in overleg met marktpartijen.

Ten slotte wordt ingegaan op de governance. Er wordt een programma-organisatie voorgesteld met stuurgroep, kernteam en projectteams. Een subgroep voor eigenaren, begeleid door een intermediair, wordt aanbevolen. De gemeentelijke capaciteit is zeker op specifieke onderdelen beperkt, externe expertise zal daarom ook nodig zijn.

Het advies is om aan de hand van een intentieovereenkomst met bereidwillige grondeigenaren afspraken te maken over de precieze vormgeving van het vervolgtraject. Het uitwerken en opzetten van een projectorganisatie en mogelijkheden voor kostenverhaal in de eerste samenwerkingsfase vormen daar onderdeel van.

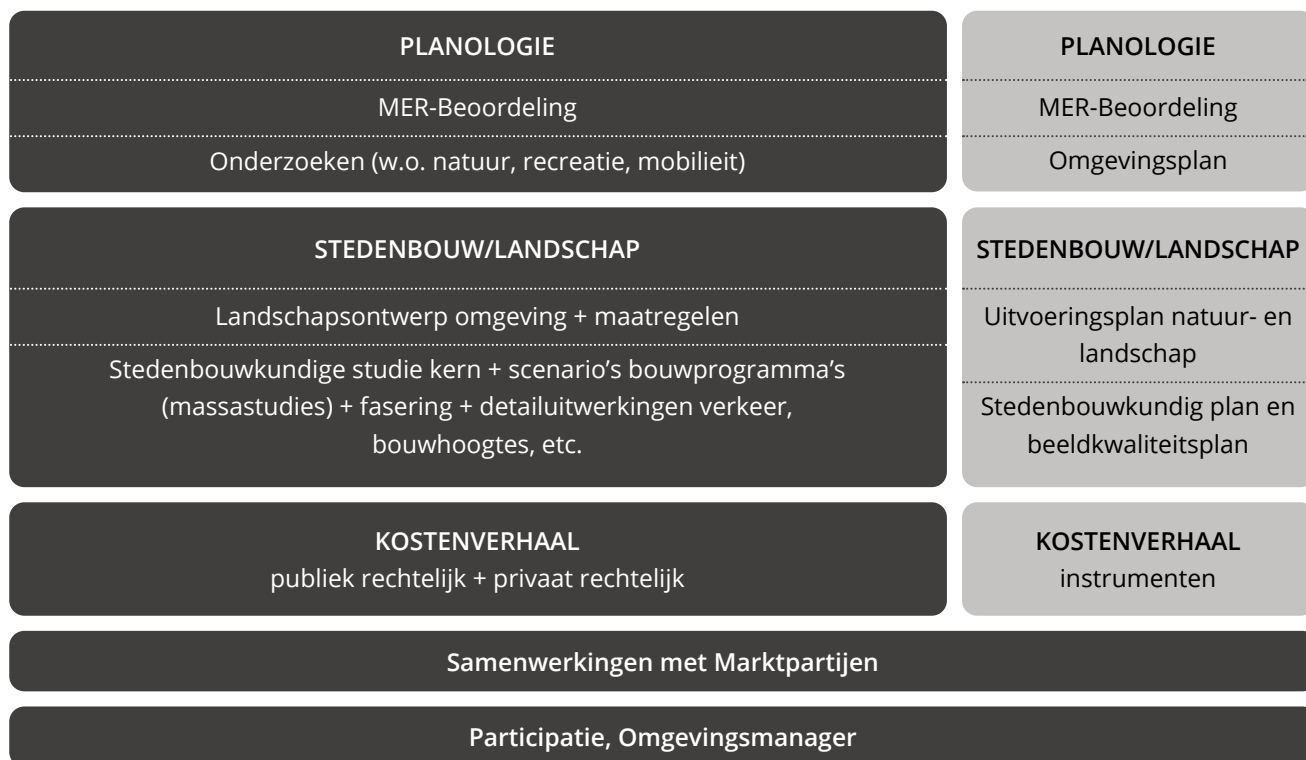


7 Projectaanpak vervolgfase

7.1 Inleiding

Met besluitvorming over de nota gebiedsvisie wordt een planfase afgerond. Het markeert het einde van de initiatieffase en daarmee de start van de definitiefase. De definitiefase bestaat uit twee delen. In dit eerste deel zal gewerkt worden aan o.a. de volgende onderdelen: het opstellen van een **stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan, het kostenverhaal en samenwerkingen** en de benodigde **vervolgonderzoeken**. Het stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan zal als tussenproduct voor besluitvorming voorgelegd worden aan de gemeenteraad van beide gemeentes. Op basis van die besluitvorming kan er vervolg worden gegeven aan het tweede deel van de definitiefase om uiteindelijk te komen tot een Omgevingsplan. In het Omgevingsplan, dat door beide gemeenten afzonderlijk vastgesteld moet worden, is onder andere opgenomen het definitieve (stedenbouwkundig en landschappelijk) masterplan met Beeldkwaliteitsplan, inrichtingsplan, een planologisch besluit, afspraken over groen- en natuurcompensatie en afspraken over de financiering van de benodigde ingrepen.

In de onderstaande afbeelding is de fasering met de onderzoeken weergegeven:



Voor het opstellen van een stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan is het essentieel om eerst de bandbreedte van het programma vast te stellen, met daarin het aantal woningen en kantoorruimte en openbare ruimte met groen- en natuurvoorzieningen. Op basis daarvan kan onder andere het bijbehorende niveau van (maatschappelijke) voorzieningen, winkels en horeca worden bepaald.

Hiervoor zijn als basis van het vervolg een aantal maatgevende onderzoeken nodig: **m.e.r.-onderzoeken, mobiliteitsonderzoek, cultuurhistorisch onderzoek** en **onderzoek naar (maatschappelijke) voorzieningen**. Waarvoor de milieueffectrapportage (m.e.r.) en mobiliteitsonderzoek een van de maatgevende onderzoeken zullen zijn. Deze Nota gebiedsvisie geeft de uitgangspunten voor de vervolgonderzoeken, waaronder de 'robuuste keuzes' die in paragraaf 5.3 zijn opgenomen. Op basis van de onderzoeken wordt gewerkt met verschillende scenario's om uiteindelijk te komen tot een stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan.

In dit hoofdstuk wordt verder uitgewerkt hoe het vervolgtraject eruit kan zien en wat daarvoor nodig is. Daarbij wordt nadrukkelijk stilgestaan bij de rol die de gemeenten daarin spelen.

Allereerst komen kort de vervolgonderzoeken en de planvorming zelf aan de orde, daarna de samenwerkingsverbanden die mogelijk zijn en onze rol als gemeente daarin.

7.2 Planvorming – gezamenlijke vervolgonderzoeken

De vervolgfase start met uitgebreid **onderzoek**, waarbij met name het onderzoek naar de impact van nieuwe woningen (en kantoren en voorzieningen) op het landschap en de natuur in de omgeving van groot belang is. De Burgercoalitie heeft dit belang ook nadrukkelijk naar voren gebracht. Ook vanuit recente jurisprudentie komt dit belang naar voren. Dit onderzoek zal een belangrijk onderdeel vormen van de onderzoeken die in het kader van de milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd moeten worden (zie ook bijlage 9, opgesteld door TAUW).

Het onderzoek naar de **recreatieve druk** en de effecten op de natuur in de omgeving werkt tweezijdig. Aan de ene kant wordt in beeld gebracht wat de mogelijke gevolgen zijn, aan de andere kant kunnen ingrepen in de omgeving in beeld worden gebracht die juist zorgen voor een betere verdeling van recreatieve druk of voor natuur- en landschapsverbetering. Vanuit het onderzoekstraject en de afstemming daarover moet uiteindelijk een goed beeld naar voren komen van 'het laadvermogen' en daarmee van de ontwikkelmogelijkheden in het stationsgebied. Vanuit dit onderzoek komt met name naar voren hoeveel woningen en andere functies, op een passende wijze, gerealiseerd kunnen worden. Daarmee vormt dit onderzoek een cruciaal onderdeel van het vervolgproces.

De m.e.r.-onderzoeken omvatten naast het bovengenoemde onderzoek naar de **impact op natuur** en landschap ook de meer gebruikelijke onderzoeken naar geluid, trillingen, externe veiligheid, cultuurhistorie, archeologie, verkeer, etc. Twee van deze onderwerpen vragen nadere toelichting in dit project.

Verkeer: Vanuit het mobiliteitsonderzoek (zie bijlage 5) is naar voren gekomen dat de aansluitingen op de Hoofdstraat vanuit de Odijkerweg aan de noordzijde van het station en de Stationsweg qua verkeerscapaciteit onder druk staan. Dit geldt ook voor de aansluiting van de Hoofdstraat op de A12, vooral in de spits.

Samen met de U10 en de provincie Utrecht wordt een studie uitgevoerd, namelijk het Mobiliteit Programma van Eisen (MPvE) naar deze situatie. Daarbij wordt ook in beeld gebracht wat de effecten van de ontwikkelingen rondom en in het stationsgebied zijn en wat de invloed op het omliggende wegennet is. Daarnaast is vanuit bewoners van het gebied ook nadrukkelijk gewezen op de bestaande knelpunten in het gebied, waarbij met name de Odijkerweg aan de zuidzijde van het spoor veel is genoemd. Nader verkeersonderzoek zal nodig zijn om hier te komen tot een goede inpassing. Deze wordt zowel voor het ontwikkelgebied als voor het direct omliggende mobiliteitsnetwerk onderzocht.

Cultuurhistorie: er is een uitgebreide studie uitgevoerd (zie bijlage 7). Nader onderzoek is nodig naar de cultuurhistorische waarde van de oude bedrijfshallen aan de Odijkerweg 56. De resultaten van dit onderzoek zullen medebepalend zijn in het kader van de besluitvorming over behoud en inpassing van de bedrijfsbebouwing.



Voor de aanpak van het vervolgtraject vormt het doorlopen van de m.e.r.-beoordeling een belangrijk uitgangspunt en kapstok voor de onderzoeken. De uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken vormen mede input voor de contourenschets en verdere stedenbouwkundige verkenning van de gebiedsontwikkeling. Bovendien is één gezamenlijke m.e.r.-beoordeling voor de gehele gebiedsontwikkeling nodig, voordat verder gewerkt kan worden aan planologische besluiten per gemeente of bijvoorbeeld per eigenaar.

Afbeelding: de kruising van het spoor met de Odijkerweg met op de achtergrond de voormalige Zeister Machinefabriek

We zullen als gemeenten beide een eigen wijziging van het omgevingsplan moeten vaststellen. Hiervoor willen we toewerken naar een systematiek die beide gemeentes afzonderlijk vaststellen. Voor plannen van individuele eigenaren is het doorlopen van een Buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) procedure ook mogelijk, maar dus alleen nadat de gezamenlijke m.e.r.-beoordeling voor de gehele beoogde gebiedsontwikkeling is afgerond. De m.e.r.-beoordeling biedt hiermee een geschikt handvat voor het gezamenlijk uitvoeren van de benodigde onderzoeken en het afstemmen over de uitkomsten daarvan met grondeigenaren en participanten.

7.3 Planvorming – Stedenbouw en landschappelijk masterplan

Gelijk oplopend met de m.e.r.-onderzoeken zal gewerkt worden aan een stedenbouwkundige studie voor het nieuwe woon-werkgebied en aan een landschapsplan, waarin de mogelijke ingrepen in de omgeving in beeld worden gebracht. Zoals uit de toelichting op het onderzoek naar recreatieve druk al blijkt, haken de onderzoeken en de plannen over-en-weer op elkaar in. Er zal van grof naar fijn worden gewerkt. Eerst een globale indeling van

functies zoals wonen, werken, (maatschappelijke) voorzieningen, groen en infrastructuur.

Naast het onderzoek naar de recreatieve druk en effecten op de omliggende natuur zijn ook andere onderzoeken van belang voor een goede planvorming. Zo moet er onderzoek uitgevoerd worden naar het programma en het bijbehorende (maatschappelijke) voorzieningenniveau. Er is onderzoek nodig naar een goede inpassing van verkeer, inclusief geluidscontouren. Ook andere milieuaspecten die van belang zijn voor een duurzaam en gezond woon- en leefklimaat, zoals externe veiligheid en trillingen, vragen nader onderzoek. Daarnaast is onderzoek vanuit erfgoed en cultuurhistorie van invloed op stedenbouwkundige en landschappelijke keuzes.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan verder gewerkt worden aan de concretisering van de opgave voor het gebied. Het gaat daarbij om het bepalen van een compleet gebiedsprogramma waarbij een passende functiemix bepaald wordt. Dit gaat over het woonprogramma (aantal, woninggrootte, prijsklassen, doelgroepen, typologieën etc.), maar ook over welke voorzieningen (commercieel, maatschappelijk, sport, etc.) nodig zijn in de nieuwe kern. Dit is enerzijds afhankelijk van de doelgroepen die hier komen wonen en anderzijds van de mogelijkheden die de omliggende kernen bieden aan voorzieningen. Daarnaast wordt concreter uitgewerkt wat nodig is voor groen, water, werken, maatschappelijke voorzieningen, verkeer, parkeren, etc. Hier is bijvoorbeeld de concrete vertaling van Groen Groeit Mee onderdeel van.

Het gebiedsprogramma dat hieruit naar voren komt vormt het vertrekpunt voor de verdere planuitwerking. Maar niet alle onderdelen kunnen in deze fase al volledig worden vastgelegd. Het programma kan daarbij ook in de loop van de tijd verschuiven door verschillende maatschappelijke invloeden. Het gebiedsprogramma is dan ook een dynamisch document dat een onderdeel blijft van een iteratief proces. Een iteratief proces is een werkwijze waarbij je stapsgewijs werkt en telkens terugkoppelt en bijstuurt op basis van nieuwe inzichten of feedback. Het draait om herhaling en verbetering.

Het gebiedsprogramma en de resultaten van alle onderzoeken worden gezamenlijk vertaald naar een contourenschets die de basis zal vormen voor het uitwerken van het landschappelijk en stedenbouwkundig masterplan. Hoofdstructuren, ontsluitingsprincipes, functietoedeling, bouwhoogtes, de belangrijkste openbare gebruiksruidtes etc. worden vastgelegd. De contourenschets geeft ook aan waar nog ruimte zit voor flexibiliteit, om deelgebieden gefaseerd te kunnen ontwikkelen. Uitgangspunt daarbij zal moeten zijn dat elke fase als afgerond geheel, zelfstandig moet kunnen functioneren. Er wordt gestreefd naar een continuering en borging van de landschappelijke en stedenbouwkundige kaders voor het gehele gebied. Bijvoorbeeld met een stedenbouwkundige en landschapsarchitect die in alle fasen betrokken blijven en deelnemen in een kwaliteitsteam.

In de gebiedsvisie wordt veel aandacht besteed aan de goede samenhang tussen de inrichting van 'de plint' (begane grond-niveau) van gebouwen en het aansluitende maaiveld. Voor het goed functioneren van buurten vormt

deze aansluiting een belangrijk aandachtspunt. Vandaar dat er in deze fase van de planvorming ook gewerkt wordt aan een eerste aanzet voor het Beeldkwaliteitsplan en de inrichting van de (openbare) buitenruimte.

In het Beeldkwaliteitsplan worden concrete spelregels voor het ontwerp uitgewerkt, onder andere ten aanzien van plaatsing van bebouwing op de kavel, massa en vorm, gevelindeling en dak, kleur, materiaalgebruik en detaillering. Daarbij maximaal inspeland op principes ten aanzien van klimaatbestendig, gezond, natuurinclusief en biobased bouwen. Daarbij wordt een beeld gegeven van de inrichting van de belangrijkste openbare ruimtes in het gebied.

7.4 Overige onderzoeken en raakvlakken andere projecten

In de twee voorgaande paragrafen is de samenhang tussen de planologische onderzoeken (m.e.r.) en de stedenbouwkundige en landschappelijke onderzoeken beschreven. Daarnaast brengen ook andere onderwerpen werk met zich mee waar de gemeenten in het project mee aan de gang moeten gaan:

Netcongestie en energievoorziening

Door de netcongestie (overbelast elektriciteitsnetwerk) is mogelijk een collectieve voorziening nodig voor de energievoorziening. Uit nader onderzoek volgen mogelijke oplossingen om alle gebouwen van warmte en elektriciteit te voorzien, inclusief de ruimtelijke consequenties om dit mogelijk te maken (Energieplanologie). In overleg met Stedin moet ook blijken aan welke randvoorwaarden moet worden voldaan.

Citydeal Toekomstbestendige Gebiedsontwikkeling

Een toekomstbestendige gebiedsontwikkeling heeft consequenties voor de vervolgstappen. Samen met de Makelaar Toekomstbestendige gebiedsontwikkeling van de Citydeal wordt door beide gemeenten een Implementatieplan opgesteld. Hieruit blijkt welke expertise en welke stappen ingezet moeten worden om toekomstbestendige gebiedsontwikkeling goed mee te nemen. In ieder geval voor het planologisch besluit, stedenbouwkundig plan, het kostenverhaal en de afstemmingen met ontwikkelaars en grondeigenaren. Ook wordt met de Citydeal invulling gegeven aan de Europese kaders waarmee vertragingen worden voorkomen omdat het project investeerbaar (aantrekkelijk voor financiers) én weerbaar (bestand tegen klimaat- en marktveranderingen) wordt gemaakt.

De inpassing en uitwerking van het ambitiedocument Duurzaamheid

Het ambitiedocument is het uitgangspunt voor de duurzame ontwikkeling van het stationsgebied. Op basis van dit document wordt samen met ontwikkelaars en grondeigenaren gekeken hoe deze ambities gerealiseerd kunnen worden.

Deze drie onderdelen hangen deels met elkaar samen en vragen vanaf het begin inzet vanuit beide gemeenten.

Voorzieningen

Een onderzoek naar maatschappelijke en commerciële voorzieningen richt zich op het in kaart brengen van de benodigde voorzieningen binnen een gebied, zoals onderwijs, zorg, sport, retail, cultuur en welzijn. Het doel is om verder inzicht te krijgen in de huidige situatie, toekomstige behoefte en ruimtelijke inpassing, afgestemd op de demografische ontwikkeling, het programma van de gebiedsontwikkeling en rekening houdend met de voorzieningen in de omliggende dorpen.

Een ander belangrijk onderwerp om te komen tot een goede herontwikkeling van het gebied betreft:

Uitplaatsen bestaande bedrijven (mede binnen het UNed programma Regiopoorten)

In het gebied zijn een aantal mooie en goed functionerende bedrijven gevestigd. In overleg met de betrokken bedrijven zal onderzocht moeten worden welke mogelijkheden voor verplaatsing bestaan. Er is in beide gemeenten en in de regio weinig tot geen grond beschikbaar voor het uitplaatsen van bedrijven. Dit onderwerp vergt daarom (juist ook) gemeentelijke en provinciale aandacht.

In de directe en wat verdere omgeving spelen ook **andere ontwikkelingen** waar in het project rekening mee gehouden moet worden. Voor deze nota wordt een korte opsomming gegeven:

- Kromme Rijn Linielandschap - Natuurontwikkeling
- Stichtse Lustwarande
- Effect van grote woningbouwopgaven in de omgeving (bv Kersenweide Odijk)
- Prorail: duidelijkheid over 4-sporigheid en andere toekomstbeelden
- Het station als recreatieve groene poort naar de wijdere omgeving
- Mogelijke veranderingen regelgeving rondom stikstof

Tot slot is samenwerking op regionale schaal ook van belang. Regionale samenwerking vindt plaats binnen het programma Regiopoorten (UNed) en de Gebiedsallianties IRP (U10), maar ook vindt regulier overleg plaats met de provincie Utrecht en de gemeente Bunnik.



Afbeelding: de huidige bedrijven aan de Odijkerweg/Kwekerijweg

7.5 Financiële exploitatie

Door het planeconomisch adviesbureau is parallel aan het opstellen van de Gebiedsvisie gewerkt aan een financieel kader waar de gemeenten in de vervolgfase gebruik van kunnen maken. Het gaat daarbij niet alleen om de kosten en opbrengsten van de verschillende onderdelen in het plan, maar ook om de financieel-juridische mogelijkheden voor kostenverhaal, samenwerkingsvormen, subsidiemogelijkheden etc.

Aandacht voor de financiële exploitatie vormt in de volgende fase een belangrijk aandachtspunt, zowel voor de gemeenten als voor de huidige grondeigenaren en ontwikkelaars in het gebied.

De gemeenten stellen ruimtelijke en financiële kaders op voor de ontwikkeling. Ruimtelijk bepalen de gemeenten de planinhoud en geven zij invulling aan de kwaliteit van het gebied. Belangrijk hierin is dat de gemeenten duidelijk voorschrijven wat het plangebied is en welke aansluiting met de omgeving (infrastructuur of blauwgroene structuren) wordt gezocht.

Naast ruimtelijke kaders scheppen de gemeenten dus ook de financiële kaders. Het gaat onder meer over de vraag of de gemeenten zelf tot investeringen in het gebied willen overgaan, maar ook over de uitwerking van de financieel-juridische instrumenten op het gebied van kostenverhaal zoals deze geldt onder de Omgevingswet. Voor beide gemeenten geldt dat dit instrumentarium nu nog niet voldoende beschikbaar is. Voor de vervolgfase is dit een van de belangrijke onderdelen die nader uitgewerkt moeten worden. Deze ruimtelijke en financiële kaders sturen de ontwikkelstrategie en visie op samenwerking. In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op wat die samenwerking behelst.

7.6 Werkwijze – samenwerking marktpartijen

In de ontwikkelstrategie (zie hoofdstuk 6) is ingegaan op de samenwerking. Dit is in gebiedsontwikkelingen complex, waarbij deze vergroot wordt met de samenwerking tussen twee gemeentes. Het bureau Stadkwadraat heeft in de afgelopen periode, als vooruitgeschoven post van de beide gemeenten, veel overleg gehad met de grondeigenaren en ontwikkelaars in het gebied. Zij constateren een grote bereidheid en betrokkenheid vanuit deze partijen om te komen tot concrete planontwikkeling. Vanuit alle partijen geldt vanzelfsprekend ook hun eigen belang, maar ook terdege het besef dat we elkaar nodig hebben. Vergeleken met andere gebiedsontwikkelingen valt op dat er weinig sprake is van onbegrip of weerstand vanuit de grondeigenaren en aanwezige bedrijven.

Vanuit dit perspectief volgt het advies om nadrukkelijk de samenwerking te zoeken met de grondeigenaren en ontwikkelaars. Gezien het ontbreken van een gemeentelijke grondpositie is de medewerking van grondeigenaren en ontwikkelaars onmisbaar voor de realisatie van de gebiedsontwikkeling. Om deze samenwerking vorm te geven staan verschillende modellen open. Welke vorm het beste bij dit project past is op voorhand niet aan te geven, maar

zal in nader overleg met de betrokken partijen uitgewerkt kunnen worden. Voor het eerste deel in de vervolgfase zullen de gemeenten de initiatiefnemer zijn in de samenwerking. Verder in het proces zal dit meer verschuiven naar de ontwikkelende partijen. Vanzelfsprekend zijn de gemeenten ook nadrukkelijk partij in deze samenwerking, met name om de maatschappelijke belangen te waarborgen, maar ook om toe te werken naar de benodigde planologisch-juridische besluitvorming. Samen met de grondeigenaren en ontwikkelaars kan ook vormgegeven worden aan het participatietraject in het vervolg. Daarmee worden de marktpartijen onderdeel van het belang van bijvoorbeeld groen, natuur en landschap.

7.7 Werkwijze – participatie

Om uiteindelijk tot het beste plan voor de nieuwe kern rondom station Driebergen-Zeist te komen, is ook de kennis, kunde en creativiteit van de samenleving nodig. De gemeenten vinden het belangrijk om Driebergen-Zeist samen op de kaart te zetten. Met ‘samen’ bedoelen zij in overleg met en betrokkenheid van de samenleving en met oog voor alle verschillende perspectieven die in die samenleving leven.

7.7.1 Doorbouwen op geleerde lessen

In de visiefase is al uitgebreid gesproken met veel stakeholders vanuit de samenleving: huidige bewoners, grondeigenaren en projectontwikkelaars, verenigingen en bedrijven in het gebied, publieke organisaties, natuur- en ecologie-experts, woningzoekenden, jongeren, geïnteresseerden vanuit Zeist en Driebergen en ga zo maar door. Hun inbreng is meegenomen en verwerkt in de visie, de ‘stip op de horizon’, zoals deze nu voorligt. De gemeenten werden bevestigd in hoeveel expertkennis en organisatiekracht onze beide gemeenschappen hebben: dat blijven we benutten in het komende traject. Maar ook het opbouwen van een relatie met een aantal stakeholdergroepen vraagt tijd en aandacht. Dit relationele aspect krijgt in het vervolg nadrukkelijker plaats in het traject.



Er wordt een participatieplan uitgewerkt op basis van het participatiebeleid van beide gemeenten. Hiervoor wordt de hulp ingeschakeld van een extern participatie- en communicatiebureau, waarbij vertegenwoordigers van de gemeenten altijd het gezicht naar de samenleving zullen blijven. Ook wordt een omgevingsmanager geworven als onderdeel van het projectteam, die tijd en aandacht heeft voor de huidige bewoners in en gebruikers van het stationsgebied.

7.7.2 Uitgangspunten vervolgproces participatie

- De gemeenten voeren, bij voorkeur in samenwerking met grondeigenaren en projectontwikkelaars, de regie in het plan- en participatieproces voor de gebiedsontwikkeling. Het voeren van de regie betekent de gezamenlijke verantwoordelijkheid om de samenleving op een goede en transparante manier te betrekken.
- We maken onderscheid tussen enerzijds het ophalen van kennis en kunde om de gebiedsontwikkeling beter te maken en anderzijds het bouwen van een relatie met en tussen stakeholders. We richten hiervoor de juiste processen in. Het doel is 'samen doen' en in het proces de gezamenlijke waarden opzoeken.
- We zorgen vooraf voor een duidelijk en transparant proces, met duidelijke afspraken over verantwoordelijkheden voor de klankbordgroep(en) en gemeenten in relatie tot elkaar.
- We zorgen voor duidelijke en transparante verslaglegging en terugkoppeling (op hoofdlijnen) wat er met de inbreng van verschillende stakeholders is gedaan in de planvorming.
- Er wordt op een respectvolle manier het gesprek met elkaar gevoerd, ook als meningen botsen. We hebben nadrukkelijk oog voor de mens achter de mening.
- We zoeken naar een goede balans tussen tempo en zorgvuldigheid in deze complexe gebiedsontwikkeling.
- Het participatieniveau zoals vastgesteld in het plan van aanpak zetten we voort (raadplegen en adviseren), gezien de complexiteit van de ontwikkeling en de diversiteit aan belangen.
- Er is nadrukkelijk aandacht voor omgevingsmanagement tijdens het participatieproces. Het enerzijds inhoudelijk meedenken en anderzijds het effect op hun leefomgeving ligt voor de huidige bewoners in het verlengde van elkaar. Die twee aspecten kun je niet los van elkaar zien. Daarom trekken het communicatie- en participatiebureau en de omgevingsmanager nauw samen op.

7.7.3 Werkwijze vervolgproces participatie

FASE 1:

ONDERZOEKSFASE EN STEDENBOUWKUNDIG EN LANDSCHAPSPLAN

De komende 1 à 1,5 jaar voeren de gemeenten onderzoeken uit waarbij de haalbaarheid van de visie voor de nieuwe kern op verschillende aspecten wordt getoetst en verfijnd. Omdat er veel kennis in onze samenleving beschikbaar is, willen de gemeenten optrekken met de samenleving.

Na vaststelling van de gebiedsvisie stellen gemeenten een participatieplan op voor de volgende fase. Hierin wordt uitgewerkt op welke manier de verschillende (groepen) belanghebbenden betrokken worden, bijvoorbeeld door het instellen van een klankbordgroep of expertisegroep.

De bredere geïnteresseerde doelgroep wordt via website en nieuwsbrief op de hoogte gehouden in deze fase, maar niet op inhoud bevraagd, gezien de overweging van een groot gedeelte van de geïnteresseerden om niet zó diep over de inhoud mee te hoeven praten.

FASE 2: OMGEVINGSPLAN & FASE 3: UITVOERING

Nadat we de onderzoeksfase en nadere uitwerking van de plannen hebben afgerond, zal toegewerkt moeten worden naar planologische besluitvorming (Omgevingsplannen of BOPA's). Vervolgens worden ook over een langere periode, verschillende plannen tot uitvoering gebracht.

Hoe de participatie, betrokkenheid en informatievoorziening richting belangengroepen en bewoners dan wordt vormgegeven is nu nog niet bekend, maar zal te zijner tijd worden uitgewerkt.

7.8 Werkwijze – projectorganisatie

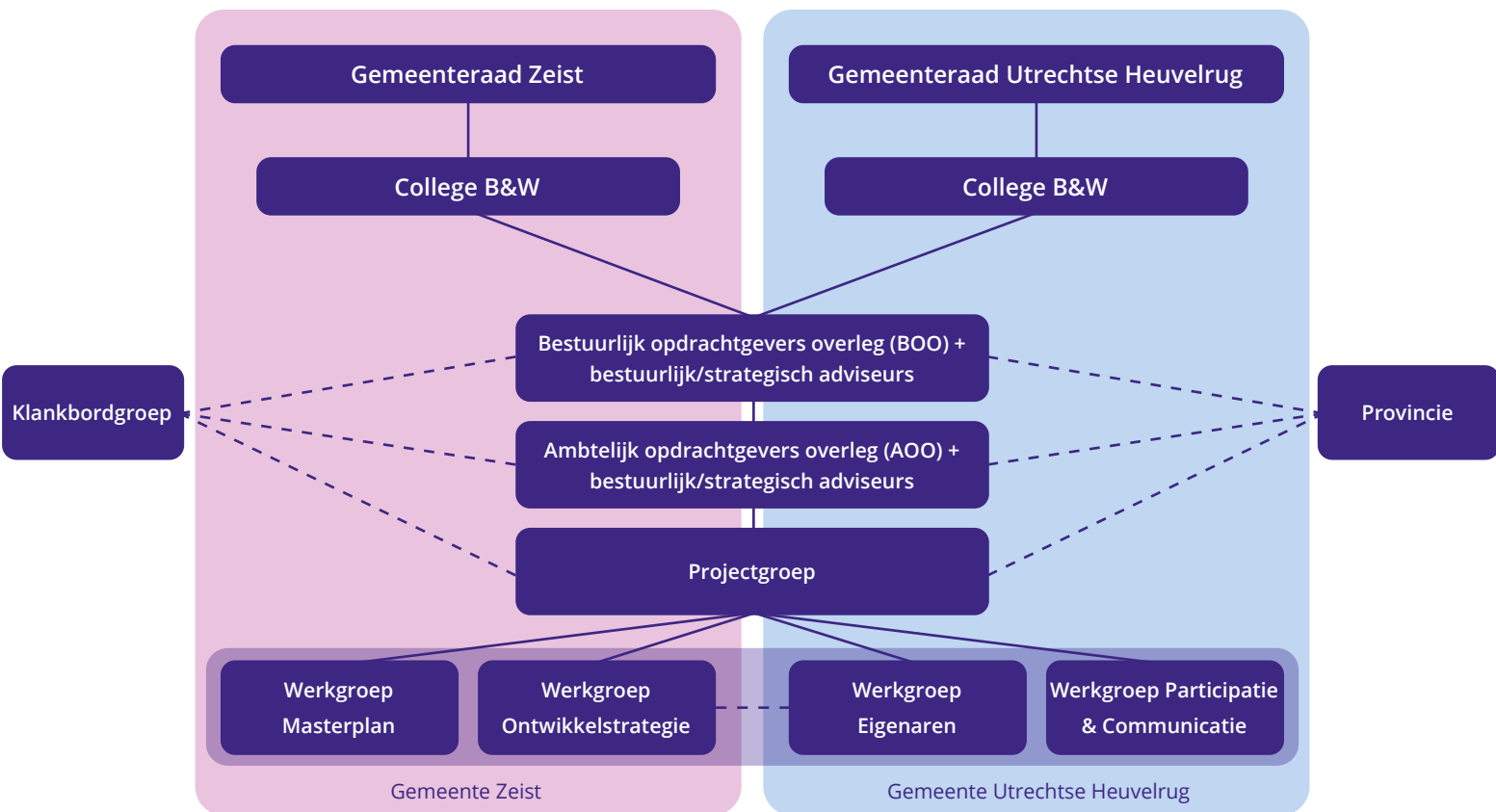
De overkoepelende term voor sturing, eigenaarschap en risicodragend ondernemerschap binnen gebiedsontwikkeling is governance. Vanuit het perspectief van de overheid omvat dit zowel het sturen via beleid als het handelen in de rol van publieke of private actor. Binnen deze context is sprake van een voortdurende wisselwerking tussen de financiële organisatie – mede vormgegeven op basis van de gebiedsexploitatie – en de samenwerkingsvormen met grondeigenaren en andere betrokken partijen.

De gemeenten onderkennen dat de complexiteit van het stationsgebied in hoge mate bepalend is voor de aard, intensiteit en vorm van de benodigde samenwerking. Om hierin richting en duidelijkheid te bieden, wordt gewerkt met een programmatische projectorganisatie die structuur geeft aan de besluitvorming, uitvoering en afstemming tussen partijen.

GOVERNANCE

Om te komen tot een gezamenlijke gebiedsontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist waarin de genoemde doelen en ambities worden gerealiseerd, zijn er samenwerkingen en afspraken nodig. Niet alleen de samenwerking met inwoners, belangengroepen en grondeigenaren/projectontwikkelaar. De samenwerkingen van twee gemeenten zal ook nader uitgewerkt moeten worden een overeenkomst. Doel van de samenwerkingsovereenkomst is om afspraken te maken over de manier waarop en de voorwaarden waaronder uitvoering wordt gegeven aan de gebiedsontwikkeling. Denk hierbij aan afspraken over de onderlinge rolverdeling, zeggenschap, verantwoordelijkheden, besluitvorming en financiering (inclusief kostenverdeling). De samenwerkingsovereenkomst zal in de vervolgfase nader uitgewerkt worden en nader vorm krijgen.

Hieronder wordt een voorstel van de organisatiestructuur beschreven en schematisch weergegeven. De structuur is vereenvoudigd en vraagt nadere invulling en uitwerking, met name de uitwerking van de organisatie van de projectgroep en werkgroepen. Hierbij kan gedacht worden aan meerdere sub projectteams en gebiedsteams. Daarbij zullen ook de groot grond-eigenaren en projectontwikkelaars in het gebied een plek in de samenwerking krijgen. De structuur is bedoeld voor het eerste deel van de vervolgfase en zal wanneer nodig aangepast worden.



De provincie Utrecht blijft ook in het vervolgtraject actief betrokken bij de projectorganisatie. Tot op heden leverde de provincie een belangrijke bijdrage aan het opstellen van de gebiedsvisie. In de komende fase wordt de samenwerking voortgezet. Omdat de gebiedsontwikkeling over de gemeentegrenzen heen reikt en grenst aan bredere landschappelijke en ecologische structuren, zoals het Kromme Rijn-Linielandschap, vervult de provincie bovendien een belangrijke, verbindende rol met aandacht voor natuurverbindingen, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit.

7.9 Werkwijze – projectbudget

De vervolgfase van de planontwikkeling is een complex en veelomvattend traject. Zoals eerder benoemd, vereist dit intensieve samenwerking tussen de betrokken gemeenten, marktpartijen, belangengroepen en andere participanten. Deze fase vraagt aanzienlijke inzet van de gemeenten, zowel voor het uitvoeren van overkoepelende onderzoeken als voor het vormgeven van

de samenwerking, het organiseren van de financiering en het vastleggen van afspraken met marktpartijen, medeoverheden en andere belanghebbenden.

Om dit proces goed te begeleiden, zal een projectorganisatie worden ingericht. Voor de definitiefase is een projectbegroting opgesteld. Hierin is rekening gehouden met ambtelijke inzet, inhuur van onderzoeks- en adviesbureaus, juridische ondersteuning en overige benodigde capaciteit. De begroting geeft inzicht in de verwachte plankosten tot en met het vaststellen van de omgevingsplannen. Het is mogelijk dat in een later stadium een aangepaste begroting nodig is, bijvoorbeeld voor het planologisch-juridische kostenverhaal.

Op basis van het plankostenmodel is een eerste doorrekening gemaakt van de plankosten tot en met het opstellen van het Omgevingsplan, dit bedraagt ca. € 3,9 mln. De geraamde plankosten voor het eerste deel van de vervolgfase, gericht op de totstandkoming van het stedenbouwkundig en landschappelijk masterplan, bedragen ca. € 1,8 mln.

Een bijzonder aandachtspunt is de kostenverdeling, in eerste instantie de verdeling tussen de beide gemeenten en (voor later) de kostenverdeling tussen markt en overheid.

De kostenverdeling tussen markt en overheid is afhankelijk van welke marktpartijen meedoen, hoe de plannen eruit komen te zien en wat vervolgens de kostenverhaalsmogelijkheden zijn.

Hoe de financiering en het kostenverhaal vormgegeven moeten worden is opgave van nadere uitwerking.

De financiering van de vervolgfase kan op verschillende manieren worden vormgegeven:

- Gemeentelijke bijdragen: inzet van eigen middelen op basis van de afgesproken kostenverdeling.
- Subsidies: aanvragen bij provincie, rijk of Europese fondsen voor thema's als woningbouw, mobiliteit, duurzaamheid of klimaatadaptatie.
- Bijdragen van marktpartijen: via intentieovereenkomsten (IOK) of anterieure overeenkomsten kunnen marktpartijen bijdragen aan plan- en ontwikkelkosten.

De uiteindelijke financieringsmix zal afhangen van de voortgang van het planproces, de betrokken partijen en de beschikbaarheid van externe middelen. Deze wordt in de loop van de vervolgfase verder uitgewerkt. Voor de bepaling van het incidenteel budget ten behoeve van het eerste deel van de definitiefase (tot vaststelling masterplan) wordt uitgegaan van een financieringsopzet waarbij een derde wordt gedekt door subsidies of andere externe bijdragen en twee derde gezamenlijk door beide gemeenten wordt ingebracht. Uitgangspunt hierbij is dat beide gemeenten haar eigen organisatiekosten (capaciteit) dragen. Voor de verdeling van de externe (advies)kosten tussen beide gemeenten wordt een verdeelsleutel gehanteerd.

Een proces om te komen tot uitgangspunten voor een definitieve verdeelsleutel tussen beide gemeenten maakt onderdeel uit van de samenwerkingsovereenkomst (zie 7.8).

7.10 Risico's

In het proces van het starten van een nieuwe gebiedsontwikkeling, zoals in de Gebiedsvisie is onderzocht, zijn er aanzienlijke risico's waarmee we rekening moeten houden. Deze risico's ontstaan deels uit huidige uitdagingen en deels uit relevante toekomstige trends en ontwikkelingen. Hieronder zijn de belangrijkste risico's op een rij:

Economisch:

- Economische risico's: door economische confrontaties, maar ook door de lange tijdsperiode waarover dit project zal lopen, is de kans groot dat we gedurende de looptijd van het project worden geconfronteerd met een recessie (of economische crisis). Dit kan de volgende consequenties hebben:
 - Onvoldoende beschikbare financiële middelen, bij gemeenten of marktpartijen
 - De bouwsector komt stil te liggen omdat grondstoffen niet beschikbaar of duur zijn (bouw materiaal, chips e.d.)
 - De vraag naar woningen kan inzakken
 - Bouwgrond wordt goedkoper en rente zal dalen, waardoor het voor gemeenten aantrekkelijker zal worden om percelen aan te kopen

Ecologisch:

- Nader onderzoek naar de impact van de ontwikkeling op de omgeving, in het bijzonder op biodiversiteit en ecologie, kan leiden tot noodzakelijke aanpassingen van het plan.
- Als onvoldoende wordt ingespeeld op klimaatadaptatie, zoals waterbeheer en extreme weersomstandigheden, wordt het risico op problemen in de leefbaarheid en functionaliteit van het gebied groter.
- Als het project niet duurzaam genoeg is en niet inspeelt op trends en ontwikkelingen, kan het later duurder uitvallen door noodzakelijke aanpassingen (bijvoorbeeld energiebesparende systemen) en nieuwe regelgeving.

Ruimtelijk-fysiek:

- De energiecrisis blijkt een complex en langdurig probleem. De energieprijzen blijven voorlopig hoog, door de aanhoudende vraag en het beperkte aanbod (netcongestie). Er wordt vooruitgang geboekt met duurzame energiebronnen, maar het is niet duidelijk wanneer de energieproblematiek volledig voorbij zal zijn. Dit betekent voor zowel de ontwikkeling zelf als voor de te verplaatsen bedrijven onzekerheid – over of en zo ja, hoeveel en wanneer energie te verkrijgen is.
- De mobiliteitsknelpunten rond de A12 en de Odijkweg vragen nader onderzoek. Het risico bestaat dat er geen afdoende oplossingen worden gevonden of dat ingrepen lang duren. Dit kan leiden tot bijvoorbeeld lagere woningaantallen of acceptatie van congestie. Overigens komt het probleem van congestie rond de A12 ook zonder ontwikkeling van Driebergen-Zeist voor.
- De verwachting is dat het tekort aan beschikbare ruimte in onze regio verder oploopt. Dit maakt gebiedsontwikkeling complexer, met risico's

op conflicten tussen woningbouw, natuurbehoud en bedrijventerreinen. In dit verband is er een reëel risico dat het (voorlopig) niet lukt om bedrijven uit te plaatsen.

Sociaal-maatschappelijk:

- Weerstand tegen het plan: Ondanks uitgebreide participatie en betrokkenheid bestaat het risico dat gemeenten een beslissing nemen die niet (volledig) kan rekenen op ieders draagvlak en begrip. Dit kan leiden tot verlies van vertrouwen in toekomstige participatietrajecten. Beroep- en bezwaarprocedures staan open, wat kan leiden tot vertraging in de tijd.

Politiek-juridisch:

- Veranderende regelgeving en beleid: wetgeving rondom klimaat, stikstof, duurzaamheid en circulaire economie wordt steeds strenger. Gebiedsontwikkelingen moeten hier niet alleen nu aan voldoen, maar ook toekomstbestendig zijn om aan nieuwe normen te voldoen. Daarnaast zorgen de huidige politieke verhoudingen in Den Haag voor onzekerheid over voortgang en onderlinge prioritering hierin.
- Het risico op vertraagde projecten door langdurige vergunningsprocessen en veranderende eisen blijft groot.

Planeconomisch/financieel:

- De financiële haalbaarheid staat onder druk. Hoewel we nu nog op hoofdlijnen aan het rekenen en tekenen zijn en een verdere verdiepings-slag nog zal plaatsvinden, bestaat het risico dat het niet lukt om het plan in voldoende mate in de 'zwarte cijfers' te krijgen. Redenen kunnen zijn:
 - Het handhaven van (te) hoge ambities door de gemeenten
 - Geen/onvoldoende externe financiering/subsidies toegewezen krijgen
 - Gemeenten kunnen/willen niet/onvoldoende financieel bijdragen en/of voorfinancieren
 - Het aankomende 'ravijnjaar' en economische onzekerheid maakt prioriteitstelling noodzakelijk

Om deze risico's te beperken, is het essentieel om:

- Flexibiliteit en aanpasbaarheid in te bouwen in de plannen en ontwerpen
- Stakeholders, grondeigenaren, bewoners en belanghebbenden te blijven betrekken om draagvlak te creëren.
- Te anticiperen op trends in duurzaamheid, technologie en sociale behoeften
- Financiële buffers te creëren en toekomstbestendige investeringen te doen.

Bijlagen

1. Gebiedsvisie Gebiedsontwikkeling Driebergen-Zeist, Posad Maxwan, mei 2025
2. Ontwikkelstrategie Driebergen-Zeist, Stadkwadraat, mei 2025
3. Participatieverslag Gebiedsvisie Driebergen-Zeist, gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025
4. Ambitiedocument Duurzaamheid Driebergen-Zeist, gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, mei 2025
5. Verkeersintensiteiten en doorkijk modelstudiestationsgebied Driebergen-Zeist, Goudappel, oktober 2024
6. Ecologische quickscan ecologie Omgevingswet Station Driebergen-Zeist, Viridis, november 2024
7. Cultuurhistorisch onderzoek stationsomgeving Driebergen-Zeist, Steenhuis Meurs, januari 2025
8. ROM Advies ODRU, actualisatie 2024/2025
9. Plan-mer beoordeling nota gebiedsvisie stationsomgeving Driebergen-Zeist, Tauw, mei 2025
10. Welkom in de nieuwe kern bij station Driebergen-Zeist: hoe ziet het DNA eruit?, november 2024
11. Persona's Driebergen-Zeist
12. Maatschappelijke behoeftes, trends en ontwikkelingen, mei 2025
13. Voorbeeldberekening op basis van parkeerbeleid, april 2025





GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Zet het
op de
kaart

SAMEN WERKEN AAN
DRIEBERGEN-ZEIST