

Verslag participatieavond met bewoners 3 februari 2025

Gebiedsvisie Driebergen-Zeist

Op donderdag 30 en vrijdag 31 januari is op het gemeentehuis van Zeist in kleine groepjes gesproken met de bewoners. Hierop volgend heeft op maandag 5 februari een participatieavond in Antropia, in het stationsgebied Driebergen-Zeist plaatsgevonden. Tijdens deze avond waren wethouder Angèle Welting (gemeente Zeist), avondvoorzitter Remco Bontenbal, stedenbouwkundige Emile Revier van PosadMaxwan en enkele vertegenwoordigers van de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug aanwezig.

Emile Revier heeft met een presentatie iedereen meegenomen in het doorlopen proces en uitgelegd hoe we tot de concept gebiedsvisie zijn gekomen.

Vervolgens zijn de aanwezige bewoners uitgenodigd om hun mening te geven over vijf deelonderwerpen die betrekking hebben op de gebiedsvisie:

1. Natuur en recreatie
2. Cultuurhistorie
3. Compacte kern en gezonden buurt
4. Active mobiliteit
5. Wat betekent dit voor u en overige thema's

Hiervoor was de zaal ingericht met per onderwerp een statafel en kaartmateriaal met een vertegenwoordiger van de gemeente erbij om het gesprek te leiden en de input en vragen te noteren en te beantwoorden. Iedere tafel had zijn eigen dynamiek. De ene keer werd het gesprek gevoerd naar aanleiding van gestelde vragen, de andere keer ontstond een spontaan gesprek aan de hand van het kaartmateriaal. Hieronder leest u per deelonderwerp wat er gezegd is door de aanwezigen.

1. Natuur en recreatie

Er is nadrukkelijk de wens uitgesproken om het huidige natuurgebied/ landgoed Rijnwijk niet aan te tasten en dus buiten de gebiedsontwikkeling te houden.

In Corona-tijd werden natuurgebieden gesloten omdat het daar te druk werd. Hoe kijkt men dan nu aan tegen de natuurbelasting met 2000 woningen (met minstens 4000 bewoners), wordt hier onderzoek naar gedaan?

Er wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van een upgrade van de natuurverbinding Rijnwijker Wetering voor de (al hoge) grondwaterstand in het gebied.

Overige algemene opmerkingen waren:

- Veel bomen erbij met daarbij de aantekening wel goed te onderzoeken welke bomen het beste gedijen in het gebied, al is niet iedereen voor veel bomen in de straten in verband met overlast van blad e.d.;
- Aarde (die wordt weggegraven voor woningbouw) in het gebied laten
- Goed kijken naar boomsoorten die het goed doen in dit gebied;
- Denk ook aan faunapassagers verder van het gebied af (bij de Arnhemsebovenweg).

2. Cultuurhistorie

In de gebiedsvisie wordt ingezet op drie cultuurhistorisch waardevolle sporen die allemaal eigen elementen hebben die daarom behouden zouden blijven.

- Allereerst de Stichtse Lustwarande. Dat willen we terug laten komen door o.a. de panden langs de Driebergseweg niet aan te tasten en waardevolle zichtlijnen te respecteren.
- De tuinderij/kwekerijgeschiedenis, waarbij we veel van de bijbehorende woningen, ten zuiden van het spoor gelegen, willen behouden. En ook de volkstuinten zoveel als mogelijk willen sparen.

- De geschiedenis van de fabrieken zoals de oude Machinefabriek en de bijbehorende arbeidershuisjes. We proberen veel van de arbeiderswoningen te behouden en ook bekijken we of we de voorgevel van de Machinefabriek kunnen laten staan.

Er zijn algemene opmerkingen gemaakt over de cultuurhistorische waarden:

- De cultuurhistorische waarden hebben eigenlijk geen waarde meer in de nieuwe situatie, die vallen helemaal weg in de massale nieuwbouw.
- De overgang tussen de Stichtse Lustwarande langs de Hoofdstraat/Driebergseweg en de hoogbouw is te groot/ te abrupt.
- De overgang tussen de aanwezige landgoederen naar het "stadse" is veel te groot

Ook is er gewezen op de te behouden woningen, de inpassing ervan en over de hoogte van de omliggende (nieuwe) bebouwing:

- De aansluiting van/ verbinding tussen de te behouden woningen en de nieuwbouw dient zorgvuldig plaats te vinden. Dat wil zeggen, niet meteen hele hoge bebouwing ernaast.
- De suggestie werd gedaan om onderzoek te doen naar de machinefabriek, en in het bijzonder wat er achter de voorgevel zit, ook van de loods. De verwachting is dat dit bijzondere elementen kan opleveren (De gevel is historisch bepalend. Het originele gebouw -dus achter de aangebrachte platen- is al veel ouder).
- Meerdere mensen gaven aan dat de cultuurhistorische waarde zit in het laten staan van alle woningen in het gebied, terwijl anderen juist van mening zijn dat dit óók zou kunnen door alleen verschillende voorgevels in stand te houden en er een eigentijdse invulling aan te geven. Dit zou enerzijds een cultuur-historisch straatbeeld opleveren, en tegelijkertijd een betere overgang vormen naar alle nieuwbouw.
- Er is verzocht om de overgang van oud naar nieuw te verzachten door bijvoorbeeld te letten op de dakvorming. Ook appartementen kunnen worden voorzien van een gebroken kap. Ter verduidelijking is hiervoor verwezen naar voorbeelden uit het visiedocument van de Burgercoalitie.

3. Compacte kern en gezonde buurt

De bewoners zijn in beginsel niet tegen woningbouw, maar men heeft wel zorgen. De dichtheid en de genoemde 13 verdiepingen van appartementencomplexen vinden de bewoners niet passen bij de maat en schaal van dit gebied, de Stichtse Lustwarande.

Met een hoogte van 13 verdiepingen verlies je het contact met de grond/ buurt. Daarnaast zullen de te behouden woningen nog maar weinig in het zonlicht komen te liggen. Men vreest in een stukje New York te komen wonen en dat comfortabel wonen dan niet meer mogelijk is.

De nieuwe woningen zullen erg klein zijn. Mensen zullen dan weer snel willen verhuizen naar een grotere woning. Hierdoor ontstaat een snel verloop, wat de sociale cohesie niet goed zal doen.

Meer bewoners betekent ook meer auto's. Hiervoor zijn parkeergarages ingetekend. In de huidige parkeergarage wordt met piepende banden rondgereden en gaat regelmatig het alarm af. Met nog meer parkeergarages vrezende de bewoners voor nog meer overlast.

Er is ook oog voor de bestaande natuur. Er wordt gewezen op de vele beestjes die hun leefgebied schuin achter de hockeyvelden hebben en op de wadi's die aan de achterkant van het parkeerterrein liggen. Wat gaat er met al het overtollig water gebeuren als dit allemaal wordt bestraat? Uit het huidige plan is niet op te maken welke mogelijkheden er zullen zijn om wateroverlast in het gebied tegen te gaan/ te voorkomen.

Naast de vraag of er niet elders in Driebergen of Zeist gebouwd kan worden, is de vraag waarom er op deze locatie zoveel woningen moeten komen.

De motivatie om hier, dichtbij het station, te bouwen is dat wanneer men dichtbij het station woont, men de trein neemt en minder snel de auto, zodat de wegen de extra verkeersbewegingen aankunnen.

4. Actieve mobiliteit

De bewoners hebben input gegeven aan de hand van de vragen:

- Wat vindt u van de keuze om prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers binnen de nieuwe kern, met de auto aan de rand?
- In welke aanvullende fietsroutes in het gebied ziet u meerwaarde?

De input heeft zich verdeeld in drie categorieën: Autoluw, fietsverbindingen, rondje groen en bijkomende effecten, Odijkerweg, en Bochane-gebied

1. Autoluw, fietsverbindingen, Rondje groen & bijkomende effecten

Autoluw:

- Keuze voor het autoluw maken van het woongebied strookt niet met het uitgangspunt de kern 'inclusief' te willen maken. Hierdoor worden specifieke doelgroepen meer & minder aangesproken, waardoor eenzijdiger type bewoner naar de kern zal trekken.
- Door de autoluwheid in combinatie met de typologie van woningen (en de specifieke doelgroepen) zal de doorstroom van bewoners groot worden. Dat is niet bevorderlijk voor een hechte gemeenschap, zoals huidige bewoners die er 40 jaar (kunnen) blijven wonen.
- De kern zal zagezegd 'inclusief' worden, maar hoe verhoudt zich dat in combinatie met de autoluwheid tot de doelgroepen 'ouderen' en 'minder validen' die behoefte hebben aan de auto voor deur, of de mogelijkheid thuiszorg te ontvangen en andere zorgverlening tot aan de deur?
- Voorgesteld wordt het bestaande Triodos parkeren te intensiveren en te overwegen om in plaats van woningen langs het spoor een geluidswal met parkeren als dubbelfunctie te maken.
- Men vreest voor een overvol Q-park met een toename van 2000 woningen; bewoners die reizen met het OV, maar wel ook een auto hebben kunnen hier betaalbaar parkeren
- Men vindt het niet reëel en niet toekomstgericht dat in de gebiedsvisie de A12 niet is meegenomen in het project.

Fietsverbindingen:

- De inpassing van de fietsverbinding is een uitdaging in zowel hoogte als lengte.
- Waarom een fietspad over de ecologische verbinding?
- Een nieuwe snel-fietsverbinding is niet perse nodig, want de verbinding over de brug langs het theehuisje via de Arnhemse Bovenweg naar Driebergen voldoet, deze is prima en mooi.

Rondje groen:

- Het rondje groen lijkt voor minder validen en ouderen moeilijk te bereiken door de afstand en de lengte van het rondje; daarmee schiet het z'n doel voorbij.
- Hoewel ook kostbaar, zijn de tunnels een mooie aankleding die een stukje lopen bevorderen, èn dat is gezonde mobiliteit!

2) Odijkerweg

- De ontsluiting van Odijk langs de Odijkerweg moet gewaarborgd blijven; het is een belangrijke route voor auto-, fietsgebruikers en wandelaars. Deze weg is al zeer druk, en heeft geen capaciteit om in de toekomst 2000 toegevoegde woningen te verwerken.
- Voorkomen moet worden dat de Odijkerweg vanaf de Hoofdstraat een trechter wordt; de weg naar de parkeergelegenheid van de Triodosbank kan mogelijk gebruikt worden voor een nieuwe aantakking op de Odijkerweg?
- De voorgenomen autoluwheid voorkomt niet de aantrekkende werking van verkeer ten behoeve van 4000 bewoners, denk daarbij aan bezorgdiensten, pakketbezorgers en aantrekkende werking van de toegevoegde functies van bijvoorbeeld een supermarkt of gezondheidscentrum.
- Regelmatig is er sprake van een verkeersinfarct op de Odijkerweg en de Hoofdstraat, dat ook nog versterkt wordt door veel overstekers.
- Hoe kan de veiligheid van in- en uitritten op de Odijkerweg gegarandeerd worden? Nu is het bij de keerlus van de Kiss&Ride en de toerit van Q-Park al gevaarlijk.

- De ingetekende fietstunnel vanaf de Odijkerweg richting Zeist is een verbetering voor de verkeersveiligheid. De huidige oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van Q-park is niet veilig, evenals het fietspad en de uitrit op de bestaande Odijkerweg.
- De Odijkerweg krijgt in de toekomst nog meer verkeer te verwerken; de veel drukker weg verhoudt zich niet tot het willen behouden van de karakteristieke plintbebouwing.
- De Kiss&Ride is op piektijden nu al ontoereikend en niet te bereiken.
- Kan de Odijkerweg verlegd worden?
- Men verwacht dat in de toekomst men voor voorzieningen eerder naar Driebergen zal gaan dan naar Zeist in verband met het gratis parkeren in Driebergen.

3) Bochane-gebied

- De huidige Kiss&Ride is te krap bemeten. Inmiddels is jaren geleden aan de kant van Bochane een olifantenpaadje ontstaan met een tweede Kiss&Ride.
- Er is extra ruimte noodzakelijk voor wanneer er door de NS bussen worden ingezet. Deze staan dan in een lange rij opgesteld aan de weg langs Bochane.

5. Wat betekent dit voor u en overige thema's?

Aan deze tafel zijn vele onderwerpen ter sprake gekomen, die niet specifiek onder een van de andere thema's vallen.

De zorgen over (de veiligheid van) de Odijkerweg zijn groot. De weg wordt nu al als gevaarlijk beschouwd door de gereden snelheden, drukte, de onoverzichtelijke bocht het feit dat er geen goede ruimte is voor voetgangers.

Omdat de weg nu al niet voldoet, vraagt men zich af hoe de weg er in de toekomst uit zal zien. Er lijkt weinig ruimte voor oplossingen. Is er een alternatieve route in beeld, bijvoorbeeld parallel aan de A12?

Omwonenden hebben al veel overlast gehad van de bouwwerkzaamheden van het station. Zij vrezen nu opnieuw voor jarenlange overlast. Daarnaast bestaat de angst voor schade aan hun huizen door de bouwwerkzaamheden.

Momenteel zitten alle bewoners in onzekerheid. Hoe gaat de gemeente om met onzekerheden voor bewoners die 'weggepland' lijken? Dit geldt ook voor bewoners waarvan weliswaar het huis behouden blijft, maar zij zitten in onzekerheid over de toekomstige inrichting van het gebied.

In de gebiedsvisie wordt veel aandacht besteed aan het ontwikkelen van een duurzame wijk. Er zijn bewoners die hun woning willen verduurzamen, maar vragen zich af of het nu doen van een dergelijke financiële investering wel zinvol is, daar de kans bestaat dat zij misschien wel moeten verhuizen. Gaat de gemeente in het kader van de (duurzaamheids)plannen ook de bestaande woningen (helpen) verduurzamen?

Er is gewezen op het feit dat het huis van bewoners op het volkstuincomplex niet op de huidige kaart staat. Daarnaast bleek een verhaal de ronde te doen dat de gemeente in gesprek is over de aankoop van de volkstuinten. De gemeente voert op het moment van de bijeenkomst geen gesprek over aankoop van de volkstuinten.

In het verleden is ook een tweede onderdoorgang onder het spoor ingetekend, deze kon toen niet worden ingepast. Geadviseerd wordt om deze toenmalige overwegingen uit te zoeken.

Zeist en met name Driebergen zijn landelijke, laagbouw-dorpen. Men is van mening dat het niet passend is om op de stadsgrens zo de hoogte in te gaan.

Waarom is er nu een supermarkt opgenomen in de plannen, is dit de reden om (veel) extra woningen te bouwen?

Bewoners ontvangen graag meer informatie over de omvang van de woningen. Zij voorzien problemen wanneer er alleen maar appartementen worden gebouwd en adviseren te zorgen voor een goede mix van woningen, dus ook grondgebonden gezinswoningen.

De PGGM wordt ook ontwikkeld, waarom daar veel minder woningen dan hier? De nieuw te bouwen kern heeft een stationslocatie met een goede bereikbaarheid met het OV, dit in tegenstelling tot de PGGM-locatie.

Men vraagt zich af of de parkeergarages wel realistisch zijn. Iedereen wil toch met de auto boodschappen doen en dichtbij kunnen parkeren? Daarnaast wil men toch ook dichtbij de eigen woning parkeren?

Komt er voor bestaande bewoners een soort voorrangsregeling / voorkeursrecht voor een nieuwe woning?

Ontstaat er ook recht op een planschadevergoeding (nadeelcompensatie) vanuit het opleggen van het voorkeursrecht?

Vervolg

- Wij danken de aanwezigen voor het geven van hun input. Het projectteam beoordeelt wat daarvan in deze fase in de plannen verwerkt en verduidelijkt kan worden. In het participatierapport dat voor het project wordt gemaakt zal daar ook nader op in worden gegaan.
- Diverse vragen hebben betrekking op de uitvoering van het project en de bouwfase. Deze vragen kunnen nu nog niet worden beantwoord, maar krijgen later in het planproces aandacht, wanneer plannen concreter worden.