

Afstudeeronderzoek

Ontwikkeling stationsgebied Driebergen-Zeist



Colofon

Stationsgebied Driebergen-Zeist

Melissa Kempers
Studente Ruimtelijke ordening en Planologie
Hogeschool Rotterdam
Stnr: 0932383
Email:
Mobiel:

Gemeente Zeist
Afdeling Ruimtelijke ontwikkeling - stedenbouw
Het Rond 1
3701 HS Zeist
Tel:

Afstudeerbegeleider
Dhr. F. Hermse
Stedenbouwkundig Adviseur
Gemeente Zeist
Email:
Mobiel:



Hogeschool Rotterdam
Ruimtelijke Ordening en Planologie
G.J. de Jonghweg 4-6
3015 GG Rotterdam

Afstudeerbegeleider
Dhr. V.R. Lo-A-Njoe
Docent
Hogeschool Rotterdam
Email:
Mobiel:



Voorwoord

In februari 2020 ben ik begonnen met mijn afstudeeronderzoek op de afdeling ruimtelijke ontwikkeling bij de Gemeente Zeist. Na een paar weken kwam er een rare wending door het corona virus. Hierdoor was ik genoodzaakt om vanuit huis verder te werken. Dit was niet altijd even makkelijk en er moest naar een nieuwe manier van werken gezocht worden. Uiteindelijk is het goed gekomen en presenteer ik u vol trots mijn afstudeerrapport 'Ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het afstuderen voor de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool Rotterdam.

Ik wil hierbij een aantal mensen bedanken, die een bijdrage hebben geleverd aan de realisatie van het rapport. Allereerst gaat mijn dank uit naar alle collega's bij de gemeente, vanaf de start van mijn stageperiode hebben zij mij op mijn gemak weten te stellen. In het gemeentehuis hing altijd een prettige en gezellige werksfeer. Alle collega's waren enorm betrokken bij mijn afstudeerproject en hielpen waar nodig was. Ik wil mijn manager Henri Elands bedanken voor het vertrouwen en het vrijgeven van deze stageplek en bijhorende opdracht. Het contact heb ik als erg prettig ervaren, er werd echt geluisterd en ruimte gegeven om de gemeente te leren kennen. Daarnaast voelde ik mij erg betrokken binnen de afdeling RO.

Daarnaast wil ik graag Vincent Lo-a-Njoe bedanken, mijn begeleider vanuit de Hogeschool Rotterdam. Vincent maakte elke week tijd vrij om mij verder te helpen met zijn eigen kennis. Hij zorgde ervoor dat ik scherp en kritisch naar mijn onderzoek bleef kijken. Tot slot wil ik Frank Hermse bedanken, mijn stagebegeleider vanuit de gemeente Zeist. Mede dankzij zijn input, geduld, positieve energie en vertrouwen is mijn scriptie gevormd zoals die nu voor u ligt.

Ik wens u veel plezier en inspiratie toe met het lezen van mijn scriptie,

Utrecht, 17 juni 2020

Melissa Kempers

Samenvatting

De komende decennia zal de vraag naar wonen, werken en recreëren groeien, evenals de mobiliteitsbehoefte. Het stationsgebied Driebergen-Zeist valt in de gemeente Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Beide gemeentes horen bij de regio U10 (deze bestaat uit 12 gemeenten). Deze regio behoort tot één van de snelst groeiende regio's in Nederland en om dat te behouden liggen er grote opgaven. De Gemeente Zeist is naar aanleiding van de regionale vraag en eigen ambitie op zoek gegaan naar verschillende ontwikkellocaties. Het stationsgebied Driebergen-Zeist is daar één van. Het gebied is een geschikte ontwikkellocatie voor het toevoegen van woon- en werkplekken.

Om dit doel te bereiken is er voorafgaand een hoofdvraag opgesteld. Deze is als volgt:

“Hoe kan het stationsgebied Driebergen-Zeist verder ontwikkeld worden naar een gebied met een eigen identiteit waarin rekening wordt gehouden met de regionale opgave?”

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn er een aantal deelvragen opgesteld. In deel 1 van het onderzoek is er geïnventariseerd. Hierbij is de aanleiding voor de opgave bekend gemaakt. Voor de huidige situatie zijn er kaarten gemaakt die een aantal thema's laten zien. Binnen die thema's zijn de ruimtelijke kwaliteiten benoemd. Verder zijn de recente ontwikkelingen en de initiatieven in het gebied uitgelicht.

In het tweede deel van het onderzoek is er geanalyseerd. Diverse beleidsdocumenten zijn doorzocht op belangrijke punten. Er is een referentieonderzoek gedaan waar er gekeken is naar visies van andere stationsgebieden. En er zijn kans- en knelpunt kaarten gemaakt voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Uiteindelijk is er middels alle analyses een set aan uitgangspunten gevormd.

In het derde en laatste deel van het onderzoek vind het advies plaats. De verkregen uitgangspunten vormen de basis voor het maken van de scenario's. Er zijn in totaal drie scenario's gemaakt voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Allen hebben een eigen kwaliteit. Deze goede en minder goede kwaliteiten zijn naar voren gekomen middels een georganiseerde teamvergadering. Vervolgens heb ik met de input vanuit de vergadering een waardering op elk uitgangspunt (per scenario) gegeven. Die waardering heb ik vervolgens meegenomen naar de uiteindelijke uitwerking.

De uitwerking laat zien hoe het stationsgebied Driebergen-Zeist verder ontwikkeld kan worden naar een gebied met een eigen identiteit, waarbij rekening gehouden wordt met de regionale opgave. Hiermee wordt er een advies gegeven en antwoord gegeven op de hoofdvraag.

Dit afstudeeronderzoek heeft geleid tot een eigen kijk op de ontwikkeling van het stationsgebied. Deze is uitgewerkt middels een gebiedsvisie en een schetsontwerp met als doel het inspireren.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Probleemschets	7
1.3 Doelstelling.....	7
1.4 Hoofd- en deelvragen.....	8
1.5 Afbakening.....	8
1.6 Onderzoeksmethoden.....	9
1.7 Verwacht eindresultaat.....	9
1.8 Leeswijzer.....	9
2. Deel 1 onderzoek inventarisatie.....	10
2.1 Deelvraag 1: Wat en wie is de aanleiding voor de opgave om het stationsgebied Driebergen-Zeist verder te ontwikkelen?.....	10
2.2 Deelvraag 2: Hoe ziet de huidige situatie er nu uit en wat zijn de ruimtelijke kwaliteiten van het stationsgebied Driebergen-Zeist?.....	11
2.2.1 Historie.....	11
2.2.2 Groen.....	13
2.2.3 Mobiliteit.....	14
2.2.4 Cultuurhistorie.....	15
2.2.5 Programma.....	16
2.2.6 Conclusie.....	17
2.3 Deelvraag 3: Welke ontwikkelingen hebben er al plaatsgevonden in het stationsgebied en van welke initiatieven is er sprake?.....	18
2.3.1 Het station Driebergen-Zeist.....	18
2.3.2 Triodus bank.....	18
2.3.3 Abbing.....	19
2.3.4 Hockeyclub Phoenix.....	19
3. Deel 2 onderzoek Analyse.....	20
3.1 Deelvraag 4: Wat is er te vinden in het huidige beleid over de uitgangspunten van Zeist en het stationsgebied Driebergen-Zeist?	20
3.1.1 Structuurvisie 2020 (Zeist schrijf je met een Q).....	20
3.1.2 Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug (Groen dus vitaal).....	21
3.1.3 Ruimtelijke ambitiekaart formele en informele werklocaties en afwegingskader van/voor de gemeente Zeist.....	21
3.1.4 Woonvisie 2016-2020.....	21
3.1.5 Conclusie.....	22
3.2 Deelvraag 5: Welke referentieprojecten zijn er en wat zijn hierbij de belangrijkste uitgangspunten bij de ontwikkeling van stationsgebieden?.....	23
3.2.1 Stationsgebied Hilversum.....	24
3.2.2 Stationskwartier Almere centrum.....	27
3.2.3 Stationsgebied Arnhem-Zuid/Schuylgraaf.....	29

3.2.4 Stationsgebied Kampen-Zuid.....	32
3.2.5 Conclusie referentieonderzoek.....	35
3.3 Deelvraag 6: Welke kansen en knelpunten liggen er bij de ontwikkeling van het stationsgebied?.....	36
3.3.1 Mogelijke identiteitsdragers.....	37
3.3.2 Ecologische verbinding versterken.....	38
3.3.3 Recreatieve functie versterken.....	49
3.3.4 Gebied duurzamer maken.....	40
3.3.5 Geluidshinder.....	41
3.3.6 Spoor als barrière.....	42
3.3.7 Vele grondeigenaren.....	43
4 Uitgangspunten.....	44
5 Deel 3 onderzoek advies.....	45
5.1 Welke mogelijke scenario's zijn er waarmee recht wordt gedaan aan de uitgangspunten in het gebied?.....	45
5.1.1 Dorpse scenario.....	46
5.1.2 Groenstedelijk scenario.....	47
5.1.3 Hoogstedelijk scenario.....	48
5.1.4 Uitkomsten gesprek met collega's.....	49
5.1.5 Conclusie scenario's.....	50
6 Uitwerking.....	53
6.1 Gebiedsvisie stationsgebied Driebergen-Zeist	55
6.2 Advies per uitgangspunt	56
6.3 Schetsontwerp impressie ontwikkeling stationsgebied Driebergen-Zeist.....	59
6.4 Conclusie.....	61
6.5 Aanbeveling.....	61
7 Bibliografie.....	62
8. Bijlagen.....	64
8.1 Bijlage 1 teamvergadering.....	65
8.2 Bijlage 2 gesprek collega's.....	67
8.3 Bijlage 3 gesprek collega.....	68
8.4 Bijlage 4 gesprek collega.....	70
8.5 Bijlage 5 reflectieverslag.....	71
8.5 Bijlage 6 logboek	73

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De komende decennia zal de vraag naar wonen, werken en recreëren groeien, evenals de mobiliteitsbehoefte. Die groei landt in de regio, waar Zeist en de Utrechtse Heuvelrug onderdeel van uit maakt. Beide gemeentes horen bij de regio U10 (deze bestaat uit 12 gemeenten). Deze regio behoort tot één van de snelst groeiende regio's in Nederland en om dat te behouden liggen er grote opgaven. Doordat U10 een aantrekkelijke regio is, is de verwachting dat bedrijven en mensen zich hier de komende decennia willen vestigen. De Gemeente Zeist is naar aanleiding van de regionale vraag en eigen ambitie op zoek gegaan naar verschillende ontwikkellocaties. Het stationsgebied Driebergen-Zeist is daar één van. Het gebied valt ook deels in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het stationsgebied kenmerkt zich door een afwisseling van (grootschalige) bedrijvigheid, enkele kantoren en kleinschalige woningbouw. In en rondom het gebied spelen diverse ruimtelijke kwaliteiten een belangrijke rol. Op cultuurhistorisch gebied doordat het stationsgebied direct grenst aan de Stichtse Lustwarande, een gordel van historische landgoederen die zich uitstrekt over de zuidwestelijke flank van de Utrechtse Heuvelrug (Janssen & Grotens, 2019).

Uit verschillende onderzoeken en in het boek “knooppuntontwikkeling in Nederland” blijkt dat er steeds meer ingezet wordt op het ontwikkelen van knooppunten. Wanneer de ruimte rondom een knooppunt compact wordt ingevuld, wordt de open ruimte aan de randen van de bebouwing gespaard. Ook is dit duurzamer omdat het OV binnen handbereik is en de auto minder gebruikt hoeft te worden (Tan, Koster, & Hoogerbrugge, 2013).

Doordat Driebergen-Zeist zo'n verkeersknooppunt is, en er al verschillende ontwikkelingen hebben plaatsgevonden is dit een geschikte ontwikkellocatie. De gemeente Zeist beschikt over een aantal kenmerkende wijken die allen een eigen identiteit hebben. Vanuit de gemeente Zeist is de ambitie om het stationsgebied ook te voorzien van een eigen identiteit. Er liggen vele kansen om het stationsgebied Driebergen-Zeist verder te ontwikkelen. Daarmee zal ingespeeld worden op de regionale behoefte en op de ambitie van de gemeente Zeist (Janssen & Grotens, 2019).

1.2 Probleemschets

Het stationsgebied wordt gezien als een goed bereikbare locatie voor het ontwikkelen van meerdere woon- en werkplekken. Wanneer er gekeken wordt naar de mogelijkheid hiervan liggen daar wel een aantal uitdagingen. Het plangebied bevindt zich deels in de gemeente Utrechtse Heuvelrug, dit betekent dat daarmee moet worden samengewerkt. Ook is de vraag politiek gevoelig, er is sprake van een krachtenveld. Enerzijds is er behoefte aan extra woon- en werklocaties. Maar aan de andere kant ligt de gevoeligheid bij de betrekking op de groene en cultuurhistorische waarde van het gebied. Daarnaast zijn niet alle politieke partijen overtuigd van de noodzaak tot de groei. Het gebied is erg kwetsbaar door de verschillende wetten die vastliggen aan de natuur en cultuurhistorische waarden.

Een tweede uitdaging is dat er sprake is van lopende initiatieven in het stationsgebied. Eén initiatief komt van Kwekerij en tuincentrum Abbing welke is gelegen in het stationsgebied. Kwekerij Abbing en Bébouw Ontwikkelingsmaatschappij B.V. willen in het gebied circa 61 woningen realiseren. Deze ontwikkeling past niet binnen het huidige bestemmingsplan en daarom hebben zij een nieuw plan voorbereid. Doordat er een regionale woningbouwopgave ligt, waar Zeist ook mee te maken heeft, zijn er twijfels over dit plan. Er wordt gedacht dat het stationsgebied Driebergen-Zeist ruimte kan bieden aan een veel intensiever gebruik (Janssen & Grotens, 2019). Een ander initiatief komt van de hockeyvereniging Phoenix, ook gelegen in het stationsgebied. De vereniging wil op korte termijn haar hockeyvelden uitbreiden. Ook dit brengt vragen met zich mee omdat de grond voor deze velden goed gebruikt zou kunnen worden voor andere doeleinden (N.Geelkerken, persoonlijke communicatie, 13 februari 2020).

Al met al is het stationsgebied een zeer complex gebied waar sprake is van vele belangen. Ook zijn er strikte regels ten aanzien van de ecologie en cultuurhistorische beschermde plekken. Dit alles vraagt om een creatieve, slimme en buitengewoon inspirerende aanpak.

1.3 Doelstelling

Het doel van dit afstudeeronderzoek is het vormen van een inspirerende visie van de verstedelijkingsopgave voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Ter illustratie wordt deze visie uitgewerkt in een realistisch maar inspirerend schetsontwerp. De basis voor de visie wordt gelegd door een aantal analyses waarin de kansen en knelpunten voor het gebied inzichtelijk worden. En worden er verschillende scenario's gemaakt die allen worden afgewogen tot de juiste keus voor de uitwerking van de uiteindelijke gebiedsvisie (F. Hermse, persoonlijke communicatie, 20 maart 2020).

1.4 Hoofd- en deelvragen

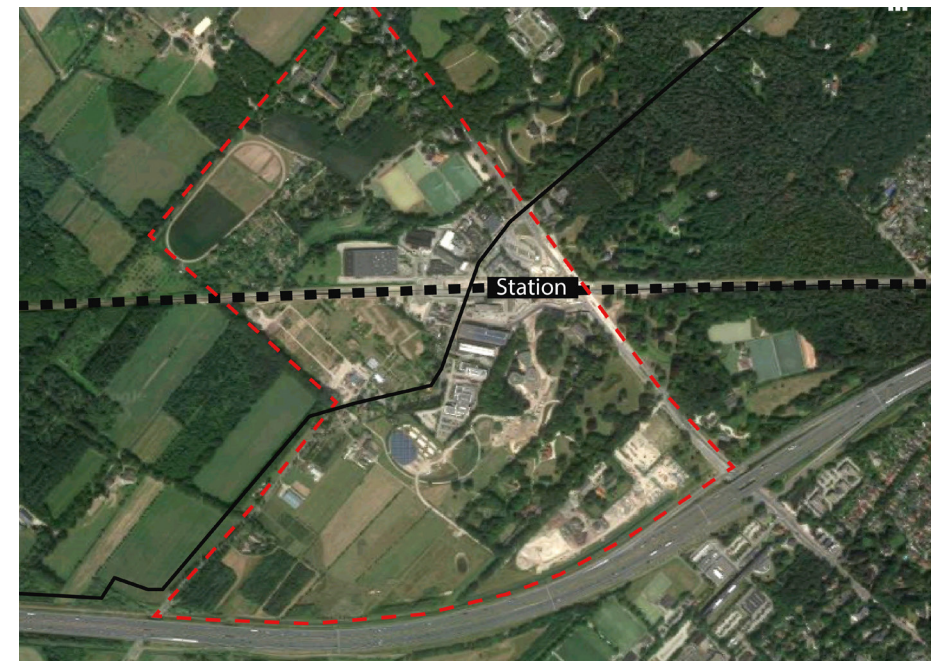


Figuur 1 - Onderzoeksmodel (eigen uitwerking)

1.5 Afbakening van het onderzoek

De afbakening van de opdracht betreft het stationsgebied Driebergen-Zeist. Deze is op de afbeelding hiernaast te zien. De rode contour omvat het zoekgebied. De zwarte stippellijn geeft aan waar het gebied gesplitst wordt in twee gemeenten. Het bovenste deel behoort bij de Gemeente Zeist. Het gebied onder de zwarte lijn behoort bij de Gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het station Driebergen-Zeist ligt in het midden van het stationsgebied. Het spoor kruist het gebied door het midden.

Het plangebied is circa 100 hectare.



Afbeelding 1 Het plangebied (bron: google maps, met eigen bewerking)

1.6 Onderzoeksmethoden

In de beginfase zal vooral gebruikt gemaakt worden van deskresearch. Er zullen verschillende rapporten en cijfers geanalyseerd worden over de kernwaarden, ambities en de plannen van de gemeente Zeist. Hiervoor worden vooral secundaire gegevens gebruikt, oftewel informatie die door anderen zijn verzameld. Ook zullen er verschillende brainstorm- en werksessies plaatsvinden met collega's en mensen van buitenaf zoals van de gemeente Utrechtse Heuvelrug bijvoorbeeld. Hierin wordt besproken wat de ambities binnen dit gebied zijn. Er zal gekeken worden naar literatuur over de historie van het gebied en er worden beleidsdocumenten gelezen. Tevens wordt er gekeken naar lopende projecten in het gebied. Er zal een locatiebezoek gepland worden om het stationsgebied goed te analyseren en de nieuwe ontwikkelingen met eigen oog te kunnen zien.

De huidige situatie van het gebied zal worden geïnventariseerd. Dit houdt in dat er ruimtelijke kaarten gemaakt zullen worden om de huidige situatie van het stationsgebied in beeld te brengen. Vervolgens worden er ruimtelijke analyses gemaakt over het stationsgebied Driebergen-Zeist waarin de kansen en knelpunten naar voren zullen komen. Er zullen beleidsdocumenten geanalyseerd worden waaruit belangrijke punten gehaald kunnen worden die van invloed zijn voor het stationsgebied. Ook wordt er een referentie onderzoek gedaan waarin gekeken wordt naar andere visies van ontwikkelingen van stationsgebieden.

De belangrijkste punten uit de beleidsdocumenten, het referentie onderzoek en de inzichten vanuit de analysekaarten leiden tot een definitieve set aan uitgangspunten. Vervolgens is er sprake van een ontwerpend onderzoek. Hierbij worden er verschillende scenario's gemaakt en uiteindelijk wordt er één variant uitgewerkt tot eindvisie van het gebied. Dit betreft het eindproduct. Het eindproduct zal geen aantallen of getallen bevatten, het zal echt een visie zijn. Ter illustratie zal er een schetsontwerp gemaakt worden die een inspirerend beeld zal geven van de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Met de onderzoeksresultaten uit eerdere fasen kan er onderzoek naar ontwerp plaatsvinden: middels plananalyse worden ontwerpen bestudeerd en geordend. Het gaat er hierbij om bepaalde ontwerpbeginzelen, massastudies, concepten, scenario's, principes of typen te vinden als basis voor toekomstig ontwerp (Nijhuis & Niederer, 2017).

1.7 Verwacht eindresultaat

Het verwachte eindresultaat zal een inspirerende maar realistische visie van het stationsgebied Driebergen-Zeist zijn. Ter illustratie zal deze uitgewerkt worden in een schetsontwerp. Het doel van beide eindproducten is om te inspireren. Het schetsontwerp zal daarom ook niet een definitieve invulling zijn, maar vooral een inspirerend beeld geven (F. Hermse, persoonlijke communicatie, 20 maart 2020).

1.8 Leeswijzer

Deel 1 onderzoek Inventarisatie

Hierin zal de aanleiding voor de opgave inzichtelijk gemaakt worden. Het gebied wordt grondig geïnventariseerd op de huidige situatie. Ook worden de ontwikkelingen en initiatieven in het gebied naar het licht gebracht.



Deel 2 onderzoek analyse

Hierin wordt een referentie onderzoek gedaan, de visies van verschillende ontwikkelingen van stationsgebieden worden geanalyseerd. Ook zullen er verschillende beleidsdocumenten geanalyseerd worden. Verder zal het stationsgebied Driebergen-Zeist geanalyseerd worden op kansen en knelpunten, deze worden ruimtelijk in beeld gebracht. Uiteindelijk ontstaat middels deze drie manieren van analyseren een definitieve set aan uitgangspunten, die worden meegenomen naar deel 3 van het onderzoek.



Deel 3 onderzoek advies

Hierin zullen er verschillende scenario's gemaakt worden voor het stationsgebied op visie niveau. Vervolgens wordt er een teamvergadering georganiseerd waarin deze scenario's worden voorgelegd. Daarna zal er een afweging gemaakt worden die uiteindelijk leidt naar een definitieve gebiedsvisie. Ter illustratie zal er een schetsontwerp gemaakt worden. Er zal een advies gegeven worden over de uiteindelijke visie van het stationsgebied Driebergen-Zeist.

2. Deel 1 Onderzoek Inventarisatie

2.1 Wat en wie is de aanleiding voor de opgave om het stationsgebied Driebergen-Zeist verder te ontwikkelen?

De wereld is aan het veranderen, denk aan klimaatverandering, verstedelijking, vergrijzing maar ook een woningtekort. De Utrechtse regio is ook in beweging. De gemeenten Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist vormen samen het regionale samenwerkingsverband: U10. Deze regio behoort tot één van de snelst groeiende regio's in Nederland en om dat te behouden liggen er grote opgaven. U10 zal moeten bepalen hoe zij met de opgaven, ambities en uitdagingen omgaan. Dit doen zij door middel van een gezamenlijk Ruimtelijk Economisch Programma (REP). Iedere gemeente bepaalt zelf op welke wijze en in welke mate zij zouden willen bijdragen aan de regionale opgave. Deze gemeenten hebben met elkaar een regionale opgave en ambitie tot 2040 (Janssen & Grotens, 2019). De opgave die er voor de regio U10 ligt is als volgt:

- 107.000 woningen erbij
- 80.000 arbeidsplaatsen erbij
- Extra mobiliteit opvangen met de fiets, OV en op knooppunten
- Duurzame energie opwekken:
- Behoud en versterken groen
- Inzetten op gezondheid

Zowel de woningmarktregio U16 (dat zijn de twaalf U10-gemeenten plus De Ronde Venen, Lopik, Montfoort en Oudewater) als de provincie Utrecht kiezen ervoor de woonbehoefte zoveel mogelijk binnenstedelijk op te vangen. Zo worden waardevolle landschappen rondom Utrecht vrijgehouden van bebouwing. Ook worden er nieuwe stedelijke woonmilieus gecreëerd en sluit de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zoveel mogelijk aan bij bestaande voorzieningen en infrastructuur. Uit verschillende onderzoeken en ook terugkomend in het boek "knooppuntontwikkeling in Nederland" blijkt dat er steeds meer ingezet wordt op het ontwikkelen van knooppunten (Tan, Koster, & Hoogerbrugge, 2013).

Doordat Zeist een aantrekkelijke ligging heeft, is de verwachting dat vele bedrijven en mensen zich hier de komende decennia willen vestigen. Er is daardoor regionaal én in de Gemeente Zeist een grote behoefte aan woningen en werkplekken. De Gemeente Zeist is naar aanleiding van de regionale vraag en eigen ambitie op zoek gegaan naar verschillende ontwikkellocaties (H. Elands, persoonlijke communicatie, 12 februari 2020).

Het stationsgebied Driebergen-Zeist is er één van. Het gebied kenmerkt zich door een afwisseling van (grootschalige) bedrijvigheid, enkele kantoren en kleinschalige woningbouw. In en rondom het gebied spelen diverse ruimtelijke kwaliteiten een belangrijke rol. Op cultuurhistorisch gebied doordat het stationsgebied direct grenst aan de Stichtse Lustwarande, een gordel aan historische landgoederen. Ook speelt de ecologische waarde een grote rol in het gebied, het stationsgebied ligt tussen de landschappen Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied in.

Doordat Driebergen-Zeist een verkeersknooppunt is en er al verschillende ontwikkelingen plaatsvinden wordt dit gezien als een geschikte ontwikkellocatie. Vanuit de gemeente Zeist is de ambitie om het stationsgebied verder te ontwikkelen naar een kern met een eigen identiteit (Gulmans, 2014).

Conclusie

Er is dus sprake van een regionale opgave waarbij de gemeenten binnen de regio zelf moet aangeven wat hun rol gaat zijn. En vanuit Zeist speelt er een gemeentelijke opgave voor het realiseren van extra woon en werkplekken in de toekomst. Het stationsgebied Driebergen-Zeist is door de gemeente aangewezen als een goede ontwikkellocatie voor zowel hun eigen ambitie als voor de regionale opgave.

2.2 Hoe ziet de huidige situatie er nu uit en wat zijn de ruimtelijke kwaliteiten van het stationsgebied Driebergen-Zeist?

Het stationsgebied Driebergen-Zeist is gelegen tussen twee kernen in, namelijk Zeist en Driebergen. Het gebied ligt niet zoals de meeste stations centraal gelegen in een stedelijke omgeving maar juist tussen twee dorpskernen in. Het gebied ligt precies op de overgang tussen hoge gronden de Utrechtse Heuvelrug en lage gronden het Kromme Rijngebied. Dit is terug te zien in de afwisseling tussen bos en open weilanden en tussen droog en nat en zand en kleigrond (Gemeente Zeist, 2014). Om een goed gevoel te krijgen met de huidige status van het gebied is er gekozen om vijf onderdelen in kaart te brengen.

Historie: Om een beeld te krijgen hoe het gebied zich in de afgelopen jaren ontwikkeld heeft tot de huidige situatie is er een keuze gemaakt om de belangrijkste ontwikkelingen door de jaren heen in kaart te brengen. Zo ontstaat er een gevoel bij het ontwikkelde gebied door de jaren heen.

Groen: Het stationsgebied is omringt met groen, dat is ook een van de vele kwaliteiten van heel Zeist. Door de diversiteit aan verschillende landschappen heb je onder andere te maken met een hoge ecologische waarde. Er is sprake van een beschermd natuurnetwerk, aangewezen door de provincie Utrecht. Het is van belang om aan te geven hoe zich dit verhoudt in én rondom het plangebied.

Mobiliteit: Het stationsgebied beschikt over een net gerenoveerd trein- en busstation. Het station heeft een intercity status en wordt intensief gebruikt. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door een provinciale weg en aan de zuidkant ligt de A12. Kortom het is van belang om de mobiliteit van de huidige situatie in kaart te brengen om te zien hoe dit gesitueerd is.

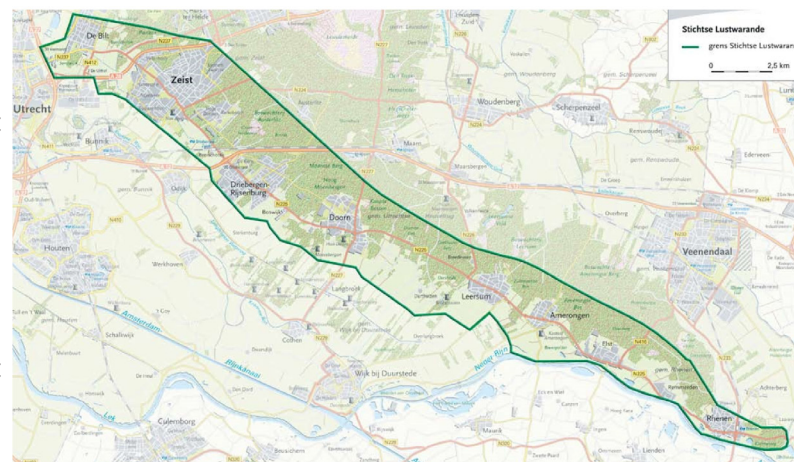
Cultuurhistorie: Cultuurhistorie speelt een hele grote rol in het gebied. Het stationsgebied is gelegen tegen de Stichtse Lustwarande, dit is een gordel aan historische landgoederen. Er zijn vele beschermde monumenten, buitenplaatsen en landgoederen aanwezig die bijdragen aan de identiteit van het gebied.

Programma: Momenteel wordt het stationsgebied gezien als een (verromeld) gebied waar de oriëntatie niet optimaal is. Er staan een aantal bedrijven en kleinschalige woningbouw. Door deze in kaart te brengen ontstaat er overzicht van het huidige programma van het gebied.

2.2.1 Historie

Vanaf de middeleeuwen tot diep in de 19e eeuw is Zeist een kleine plek van ongeveer gelijke omvang gebleven. Zeist had voornamelijk een agrarisch karakter. Buiten de kom van het dorp begon in het noordoosten een uitgestrekt heidegebied. In het zuidwesten lagen enkele boerderijen en ridderhofsteden.

Vanaf de 16e eeuw bouwden rijke stedelingen, (vooral Amsterdammers) buitenplaatsen. In Zeist waren dit Rijnwijk (1610), Beukbergen (1652), Zandbergen (1653) en Slot Zeist (1677). Aan het einde van de 18e eeuw begon het landschap van het overgangsgebied Zeist echt populair te worden voor rijke stedelingen. In plaats van op zoek te gaan naar grondgebied dat vruchtbaar of nuttig was, gingen zij vooral op zoek naar wat aansloot bij hun smaak. De rijke stedelingen hielden van een romantisch natuurgevoel. Zeist was ideaal voor het aanleggen van parken en buitenplaatsen van hun smaak. Dit was omdat Zeist op de overgang van de hoger gelegen zandgronden naar de lagere kleigronden van het Kromme Rijngebied lag. Hierdoor was er een goede waterhuishouding realiseerbaar. De stedelingen hadden dan een huis met een luxe buitenplaats op de zandgrond en de overplaats met de productieve weilanden op het kleigebied. Dit was onder andere een reden van de vele buitenplaatsen in Zeist. Een andere reden was doordat de industrialisatie behoorlijk begon toe te nemen er steeds ongezonere leefsituaties waren in de grote steden. De rijken zochten naar mogelijkheden om in de zomermaanden naar de buitengebieden te trekken. In de loop van de 19e eeuw ontstonden er heel veel luxe buitenplaatsen tussen Driebergen en Rhenen. Zeist telde maar liefst 67 buitenplaatsen en landgoederen (Blijdenstein, 1984).



Al deze landgoederen behoren nu tot de Stichtse Lustwarande. Deze bestaat uit meer dan 100 buitenplaatsen en landgoederen en lopen langs de zuidwestelijke kant van de Utrechtse Heuvelrug. De Stichtse Lustwarande is streng beschermd.

Afbeelding 2 De Stichtse Lustwarande (Bron: Boskavel, z.d.)

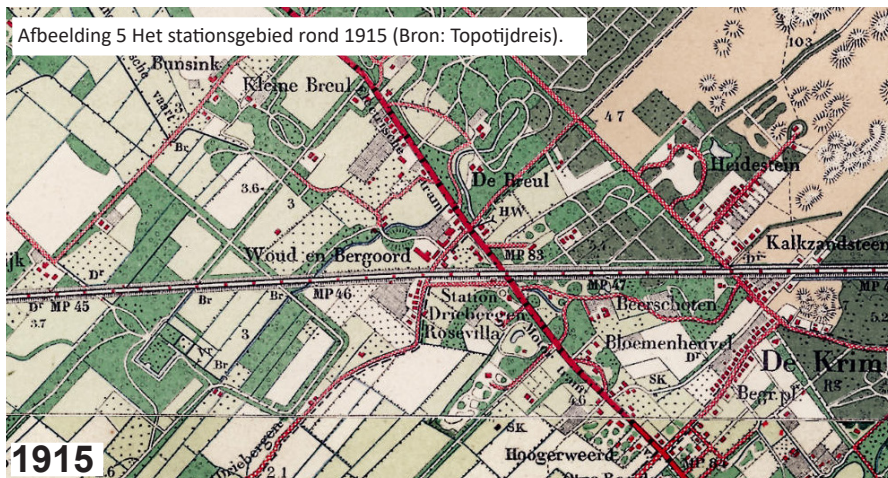
Afbeelding 3 Het stationsgebied rond 1844 (Bron: Topotijdreis).



1844

In 1844 werd het station Driebergen geopend. Tussen de Odijkerweg en het gloednieuwe station stond de boerderij van boer Woudenberg. Met de opening van het station bouwde de boer in zijn voortuin het hotel: Woud en Bergoord. Door de goede bereikbaarheid was dit hotel een goede aanwinst in het gebied. Ook de boer Kobus zag kansen, aan de andere kant lag het logement Dennenoord, gebouwd in 1830. Later brandde deze villa af en werd er de villa Rose gebouwd. De tuin hierom werd helemaal ingericht in de Engelse landschapsstijl. Op 2e Paasdag 1945 bombardeerden de geallieerden de Rose-Villa omdat zij dachten dat daar een Duitse generaal verbleef. De Rose-Villa werd niet meer opnieuw gebouwd (Luksen-IJtsma, z.d.).

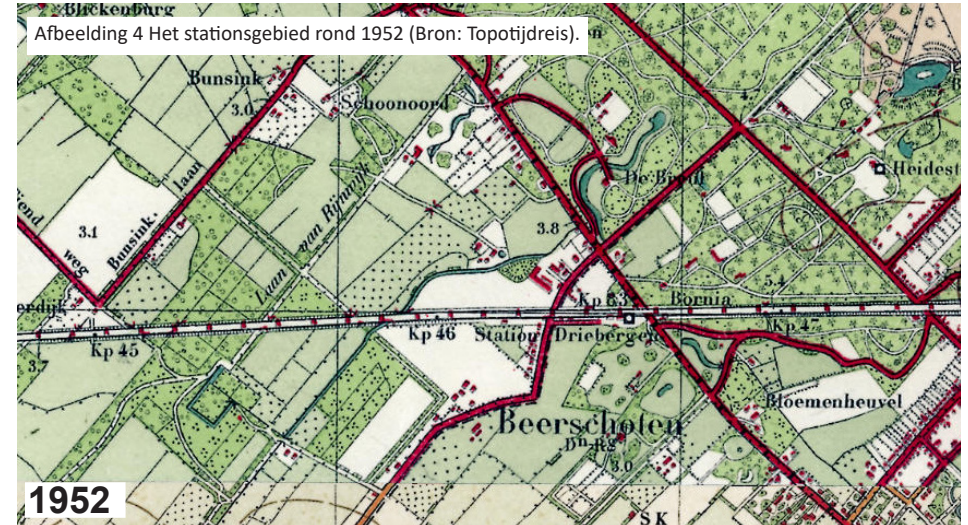
Afbeelding 5 Het stationsgebied rond 1915 (Bron: Topotijdreis).



1915

Na 1900, toen de spoorlijn Utrecht-Zeist en de tramverbinding tot stand waren gekomen, begon Zeist zich echt te ontwikkelen. Er werden vele villaparken en middenstandswijken aangelegd, die Zeist toen het karakter van een villaplaats gaven. Er ontstonden mer buitenplaatsen, zo ook in het stationsgebied Driebergen-Zeist (Blijdenstein, 1984).

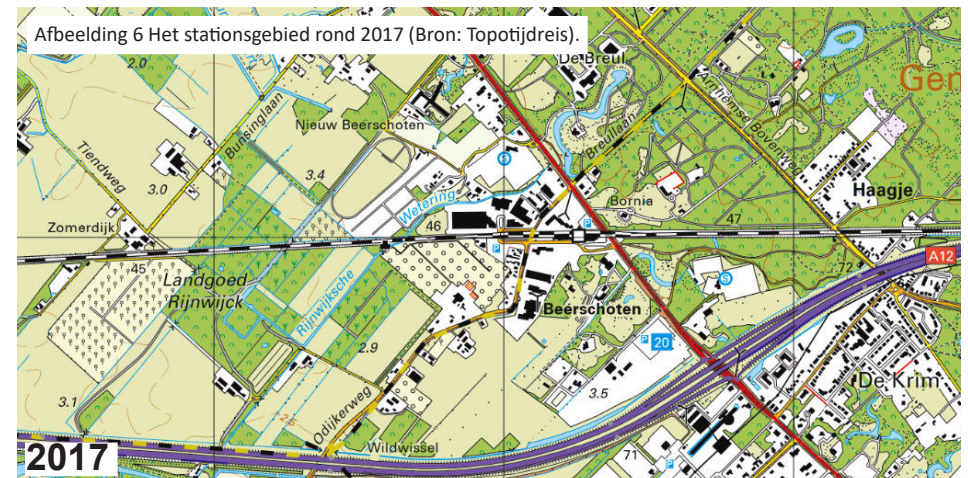
Afbeelding 4 Het stationsgebied rond 1952 (Bron: Topotijdreis).



1952

Na de 2e wereldoorlog in 1952 werden er goedkopere woningblokken en duplexwoningen volgens het modern montagesysteem bijgebouwd. Er was toen sprake van een functieverandering. Door wegverbredingen werden de tuinen buitenplaatsen steeds verder ingeperkt. In de leegstaande villa's kwamen vaak functies als kantoren of scholen. De jaren daarna werd er steeds meer rondom het station gebouwd. Dit vanwege de gunstige ligging en bereikbaarheid (Blijdenstein, 1984).

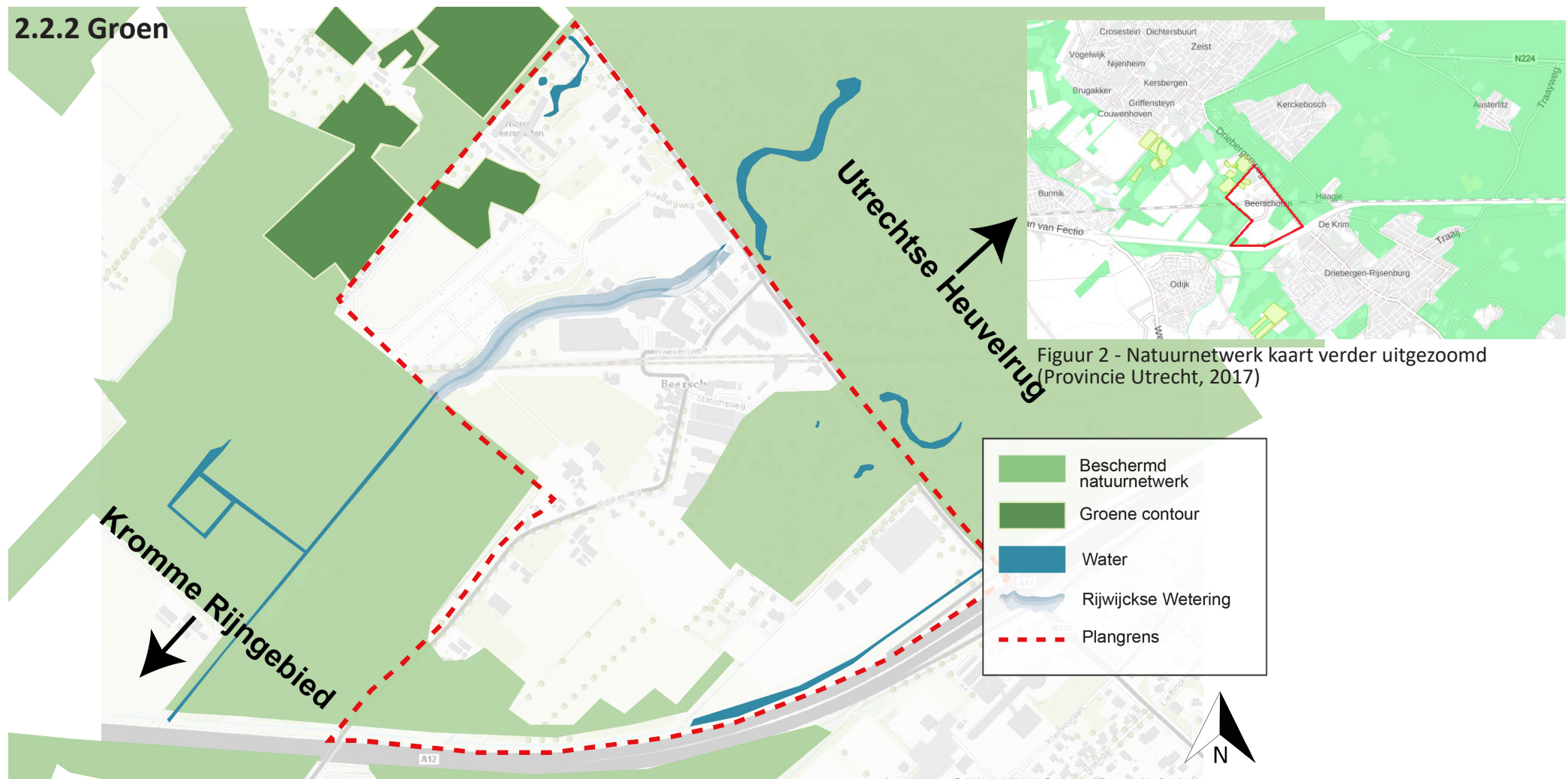
Afbeelding 6 Het stationsgebied rond 2017 (Bron: Topotijdreis).



2017

Door de jaren heen werd het stationsgebied Driebergen-Zeist steeds voller gebouwd. Wel werd er nog altijd rekening gehouden met de buitenplaatsen en de kwaliteit groen in het gebied. In 2017 begon een verbouwing van het station en de herinrichting van het stationsgebied (Prorail, 2020).

2.2.2 Groen



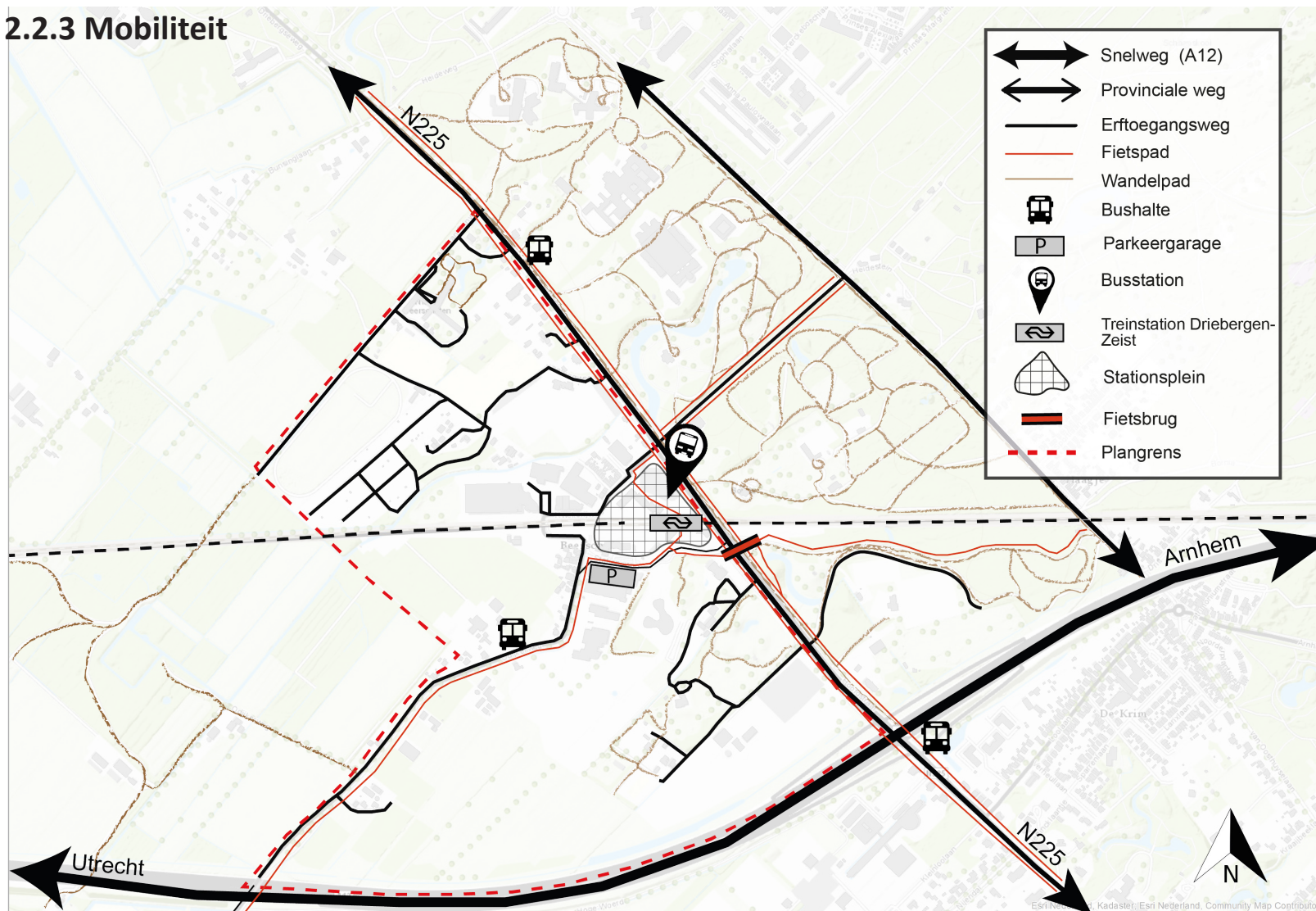
Figuur 2 - Natuurnetwerk kaart verder uitgezoomd (Provincie Utrecht, 2017)

Figuur 3 - Huidige groenstructuur (eigen uitwerking)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) omvat in de provincie Utrecht ongeveer 30.000 hectare natuur. Dit netwerk functioneert als leefomgeving van vele planten en dieren. Het Natuurnetwerk is door de provincie bepaald en is streng beschermd. Binnen het natuurnetwerk worden ook ecoducten en faunapassages gebouwd. Dit is nodig omdat de Provincie Utrecht vaak door infrastructuur wordt doorsneden. Hierdoor kunnen dieren zich niet verplaatsen van het ene naar het andere natuurgebied. In 2013 is er afgesproken dat er nog zo'n 4500 hectare nieuwe natuur bij moet komen. Voor 1500 hectare is er geld beschikbaar om nieuwe natuur te ontwikkelen, een deel hiervan is inmiddels gerealiseerd. Hiernaast is het de bedoeling dat er 3000 hectare nieuwe natuur bij komt in de zogenaamde Groene contour. De groene contour houdt in dat landbouwgronden worden getransformeerd tot natuurgebied om het natuurnetwerk te versterken. Hiervoor is geen overheidsfinanciering beschikbaar. Deze natuur moet met vormen als rood voor groen gefinancierd worden. Dit houdt in dat de opbrengst van bebouwing (rood) moet worden besteed aan het ontwikkelen van nieuwe natuur (groen). De groene contour is een gegeven dat wel vast staat maar de gesitueerde plekken vallen te compenseren voor andere plekken wanneer dit een geldige reden heeft (Provincie-Utrecht, 2017).

Op de kaart is te zien dat een deel van het natuurnetwerk door het plangebied loopt. Dit wil zeggen dat hier absoluut niet gebouwd mag worden omdat dit beschermd gebied is. Verder ligt er nog een stukje groene contour in het plangebied. Hier moet rekening mee gehouden worden maar mag ook gecompenseerd worden met een andere plek in het gebied.

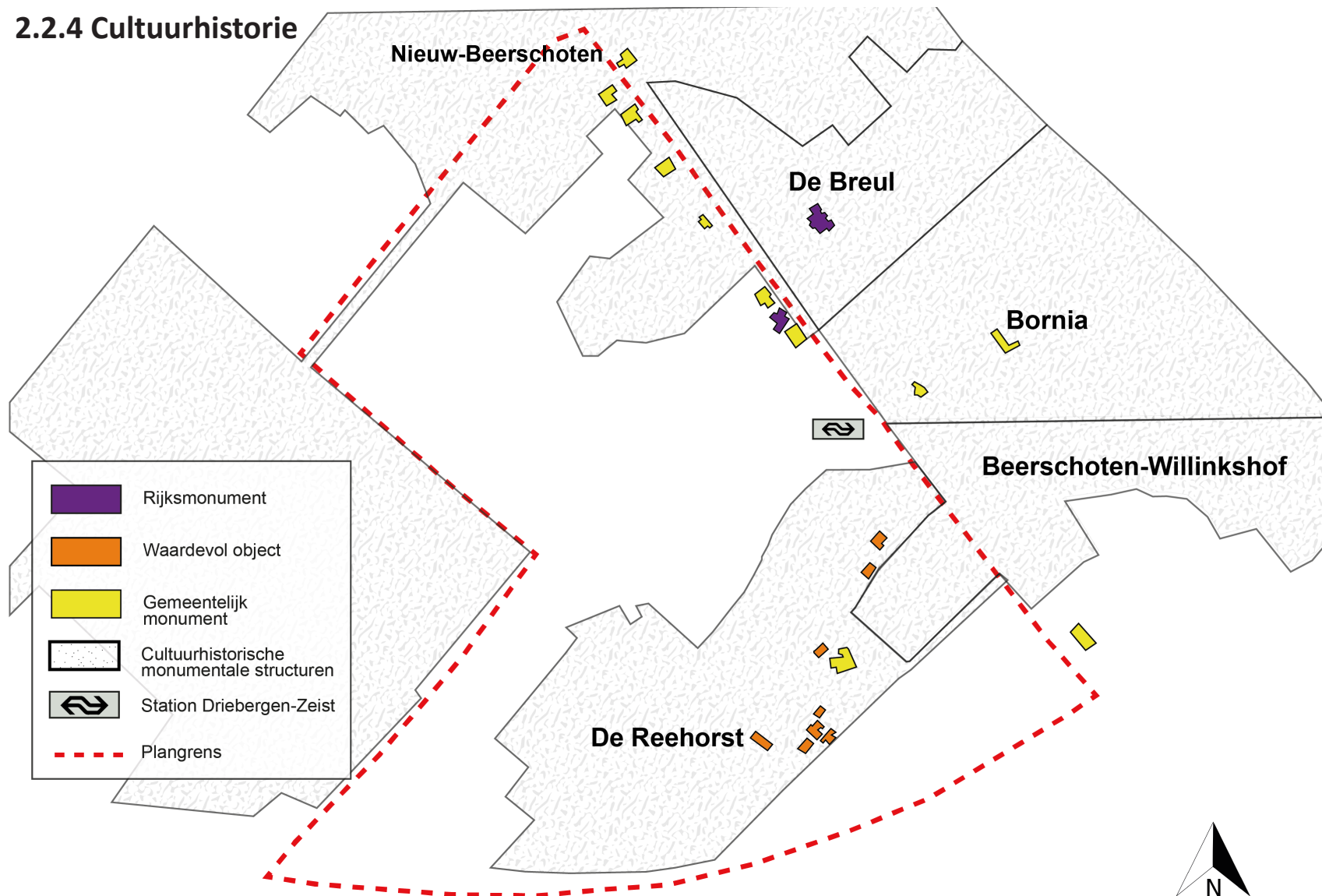
2.2.3 Mobiliteit



Figuur 4 - Mobiliteit (eigen uitwerking)

Op de kaart is te zien dat het gebied aan de onderkant begrensd wordt middels een snelweg. Deze wordt gekruist met een Provinciale weg langs de rand van het plangebied. Verder zijn er vele kleine erftoegangswegen die veelal uitkomen bij een bestemde functie. Er zit niet echt een logica in de kleine erftoegangswegen en dit geeft het gebied een rommelige uitstraling. In en net rondom het plangebied zijn er drie bushaltes te vinden en in het midden bevindt zich hét station Driebergen-Zeist. Door het gebied heen lopen wat aangelegde fietspaden, voornamelijk rondom het station. Onder het getransformeerde station is er pas een fietspad aangelegd die voor een betere en snellere verbinding zorgt. Vlakbij het stationsplein is een fiets + voetgangersbrug gerealiseerd die ervoor zorgt dat je vanuit de Utrechtse Heuvelrug toegankelijker het gebied in komt.

2.2.4 Cultuurhistorie

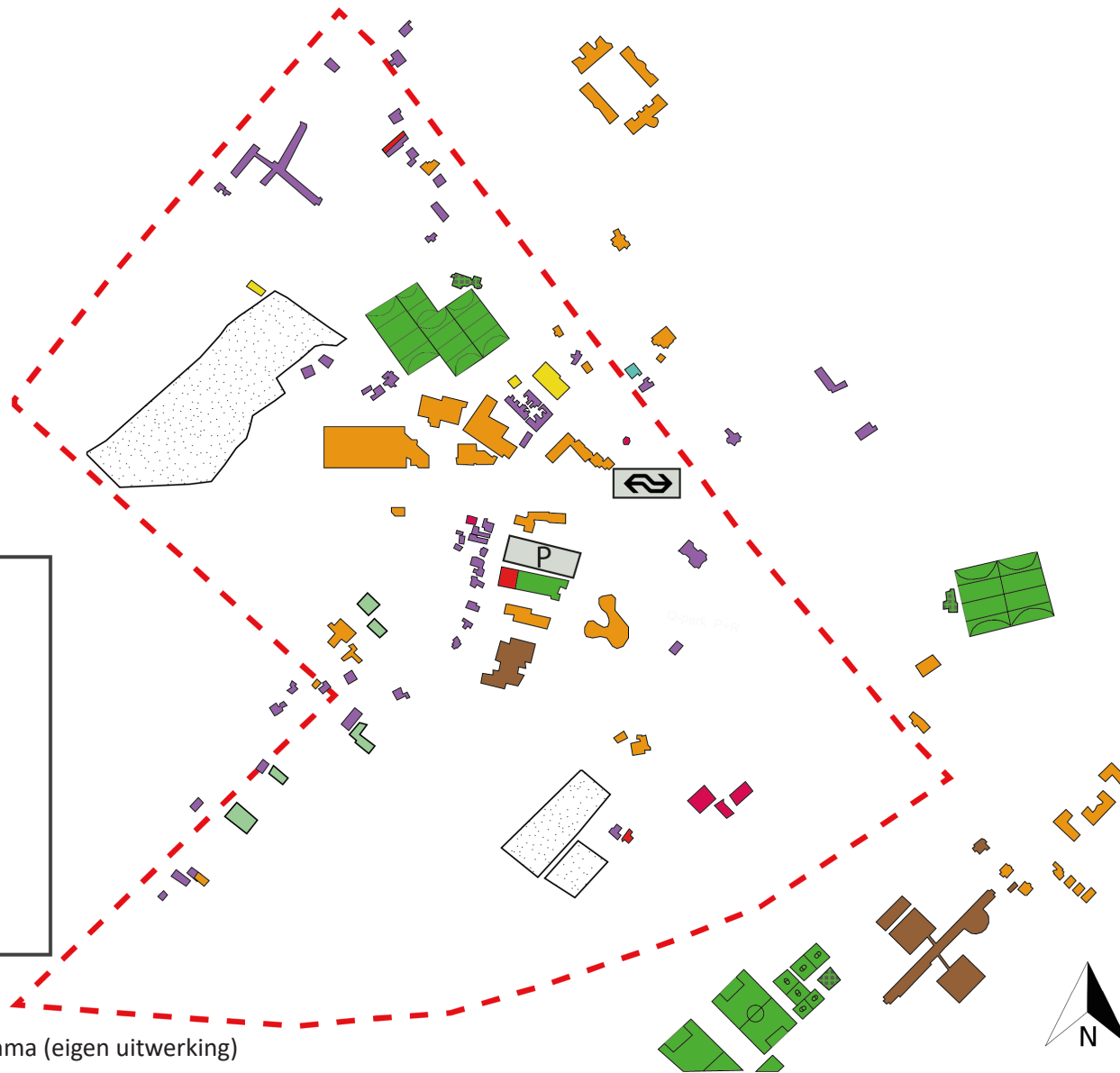
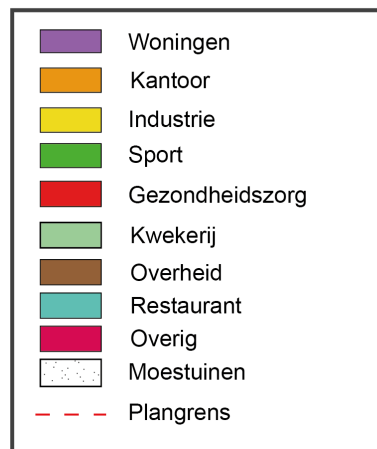


Figuur 5 - Cultuurhistorie (eigen uitwerking)

In het plangebied speelt cultuurhistorie een prominente rol. De aanleg van buitenplaatsen en landgoederen heeft vroeger veel geld en inspanning gekost. Deze eeuwenlange investering heeft veel waardevolle natuur- en cultuurwaarden opgeleverd. De historische buitenplaats zone vertegenwoordigt bijzondere cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden in de provincie. Deze zone staat onder druk door onder andere ruimtelijke ontwikkelingen. In de verordening wordt er wel ruimte geboden voor die ontwikkeling. Alleen moeten deze wel economische dragers zijn voor het behoud van de cultuurhistorische waarden van buitenplaatsen. Daarbij is behoud van de specifieke kenmerken van de zone waarin de buitenplaats ligt het uitgangspunt (Provincie-Utrecht, z.d.)

In de kaart zijn de cultuurhistorische monumentale structuren te zien. Dit houdt in dat alles binnenin de structuur zoveel mogelijk gewaarborgd moet blijven. Ook zijn de gemeentelijke en Rijksmonumenten en waardevolle objecten in kaart gebracht. Deze zijn beschermd en mogen niet worden gesloopt (A.Jansen, persoonlijke communicatie, 14 april 2020).

2.2.5 Programma



Figuur 6 - Huidige programma (eigen uitwerking)

Op de kaart is te zien welke functies waar in het gebied zijn gepositioneerd. Er staan vele functies op vele verschillende plekken in het gebied. Rondom het station staan de wat grotere bedrijven, dit omdat de bereikbaarheid ideaal is. In en rondom het plangebied zijn er sportclubs te vinden. Deze geven het gebied karakter. Verder is er sprake van een kleine hoeveelheid losse woningen verspreid in het gebied.

Er is niet echt sprake van een logica in het gebied, doordat er vele functies verspreid zijn gepositioneerd ontstaat er een rommelig beeld.

2.2.6 Conclusie

Het gebied is grondig geïnventariseerd op 5 verschillende punten, deze geven allen een inzicht over de huidige situatie van het plangebied Driebergen-Zeist.

In de kaarten Groen, Mobiliteit, Cultuurhistorie en Programma zijn huidige structuren gesitueerd, daaruit kunnen een aantal ruimtelijke kwaliteiten naar voren gehaald worden.

Groen

De gemeente Zeist is een gemeente waarin de natuurwaarde een grote rol speelt. Het stationsgebied Driebergen- Zeist wordt ingekaderd door verschillende soorten landschappen (Het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug). Dit biedt een ruimtelijke kwaliteit omdat dit de kwaliteit van leven doet verhogen. Ook zorgt dit voor kansen voor eventuele toeristische attracties enz. Het stationsgebied valt deels in het natuurnetwerk, dit netwerk is beschermd en daarin valt niet te bouwen. Ook is er een klein stukje groene contour aanwezig, dit wil zeggen dat deze toegevoegd zou moeten worden aan het natuurnetwerk. Met als doel om deze te versterken.

Mobiliteit

In de kaart van mobiliteit is te zien dat het gebied een pas gerenoveerd station heeft, deze heeft een gunstige ligging. De snelweg is binnen handbereik en er ligt een provinciale weg. Kortom er is sprake van een positief verkeersknooppunt dat ruimtelijke kwaliteit biedt. Wel kan het spoor voor een belangrijke barrière zorgen in het gebied.

Cultuurhistorie

Zeist staat bekend om zijn natuur en cultuurhistorische waarden en kwaliteiten. In de kaart zijn de beschermde delen gesitueerd die van waarde zijn. Deze bieden een ruimtelijke kwaliteit omdat het stationsgebied een eigen identiteit geeft. De vele landgoederen en buitenplaatsen vormen samen een onderdeel van de Stichtse Lustwarande. Dit geeft een enorme kwaliteit aan het stationsgebied.

Programma

Op de kaart van het programma zijn de vele functies in het gebied te zien. Er is te zien dat het gebied vrij rommelig ingedeeld is. Er is geen eenheid terug te vinden. Door middel van deze kaart is er een inzicht hoe het gebied op dit moment werkt, met welke functies. Hierdoor kan er nagegaan worden of dit uiteindelijk past in het gebied.

De ruimtelijke kwaliteiten:



Groen

- Kern tussen twee verschillende landschappen (Utrechtse Heuvelrug & Kromme Rijngebied)
- Omringd door het natuurnetwerk



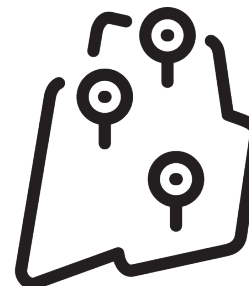
Mobiliteit

- Gerenoveerd station
- Fiets + voetgangersbrug
- Gelegen langs een provinciale weg
- Grenzend aan de snelweg (A12)



Cultuurhistorie

- Stichtse lustwarande
- Landgoederen en buitenplaatsen
- Gemeentelijke en Rijksmonumenten
- Engelse landschapsstijl



Programma

- Gevarieerd gebied met vele functies
- Sportclubs hebben een prominente rol

2.3 Welke ontwikkelingen hebben er al plaatsgevonden in het stationsgebied en van welke initiatieven is er sprake?

In deze vraag zal er gekeken worden naar lopende initiatieven in het stationsgebied en plannen die net ontwikkeld zijn. Deze zijn er met een reden ontwikkeld en zijn voorlopers van de verdere ontwikkeling van het gehele plangebied. Het is daarom van belang om deze te benoemen zodat er een mooie aansluiting ontstaat met de keuzes die later gemaakt gaan worden in het onderzoek.

Allereerst worden de ontwikkelingen benoemd die recent ontwikkeld zijn en nu een prominente rol hebben in het stationsgebied.

2.3.1 Het station Driebergen-Zeist

Het station wordt sinds 2017 verbouwd en zal naar verwachting in 2020 klaar moeten zijn. De aanleiding van deze verbouwing waren de fileproblemen, de aantrekkelijkheid van het station en te weinig sporen. Er is een volledig nieuw station gebouwd, met een nieuw busstation en een nieuwe p&r garage met ongeveer 600 parkeerplaatsen. Het stationsplein loopt nu onder het spoor door, net zoals een nieuwe fietsroute. Hiermee zal de bereikbaarheid verbeteren en hebben voetgangers en fietsers een grotere rol. De Hoofdstraat is breder gemaakt en loopt nu onder het spoor door, daarmee zou het fileprobleem opgelost moeten zijn. Het spoor is uitgebreid van drie naar vier sporen, zo kunnen de intercity's de stoptreinen inhalen. Verder is er veel aandacht besteed aan duurzaamheid, de perronkappen zijn voorzien van zonnepanelen. Het station Driebergen-Zeist is een belangrijke toegangspoort naar het Nationaal park Utrechtse Heuvelrug en van 'De Stichtse Lustwarande'. Dit biedt een enorme kwaliteit voor het gehele gebied (Prorail, 2020).

2.3.2 Triodos bank

Op het landgoed de Reehorst is het hoofdkantoor van de Triodos bank opgeleverd. Triodos Bank stelt zich op als rentmeester van het landgoed en neemt verantwoordelijkheid voor de huidige en toekomstige ontwikkelingen. RAU heeft het ontwerp van het gebouw gemaakt en heeft vooral rekening gehouden met de ecologische en cultuurhistorische kaders. Deze zijn natuurlijk erg belangrijk in het gebied. Het oorspronkelijke landgoed is bestaand gebleven en daarin is dit gebouw ingepast. Daarmee blijven de zichtlijnen behouden en wordt er rekening gehouden met de leefomgeving van de vleermuizen (Giele, 2019).



Afbeelding 7 Het nieuwe gerenoveerde station (Bron: Prorail, 2020).



Afbeelding 8 Het nieuwe gerenoveerde station (Bron: Triodos Bank, 2019).

Er zijn momenteel twee lopende initiatieven in het gebied:

2.3.3 Abbing

Bij het station Driebergen-Zeist, op de grens met de gemeente Utrechtse Heuvelrug, zijn de kwekerij en het tuincentrum Abbing gevestigd aan de Odijkerweg. Een gedeelte van de kwekerij ligt binnen de door de provincie vastgestelde rode contour en is dus beschikbaar voor stedelijke functies zoals wonen en werken. Kwekerij Abbing en Bébouw Ontwikkelingsmaatschappij B.V. willen op dit deel circa 61 woningen realiseren. Deze ontwikkeling past niet binnen het huidige bestemmingsplan en daarom hebben zij een nieuw plan voorbereid (N. Geelkerken, persoonlijke communicatie, 7 april 2020).

Van verschillende kanten is kritisch op het conceptplan gereageerd. Verschillende partijen hebben twijfels over de lage woningdichtheid van dit plan. Helemaal met de aanleiding voor de regionale opgave. Zeist en de hele regio staan immers voor een grote woningbouwopgave. Het stationsgebied Driebergen Zeist is een goed knooppunt en lijkt geschikt voor intensiever gebruik dan wat Abbing voorstelt.

Wat de potentie van het gebied is voor wonen en werken, is niet in detail onderzocht. Wel is duidelijk, dat de realisatie van 61 woningen in een dorpse setting nu, een ontwikkeling van hogere dichtheden in de nabije toekomst zou blokkeren. Het is gewenst om deze potentie voldoende in beeld te brengen en deze af te stemmen in regionaal verband, bijvoorbeeld via de propositie om zo de gemeenteraad in staat te stellen een goed onderbouwde keuze te maken over de toekomstige ontwikkelrichting van dit gebied. Die keuzeruimte kan uitsluitend voor de raad behouden worden door nu voorliggend plan af te wijzen (Jansen, 2018).

2.3.4 Hockeyclub Phoenix

Hockeyclub SV Phoenix uit Zeist is opgericht in 1884 en daarmee één van de oudste sportclubs van Nederland. De club telt een ledenaantal van bijna 1500, daarmee is de Hockeyclub één van de grootste verenigingen binnen de KNHB (Phoenix hockeyclub, z.d.). De hockeyclub wil naar aanleiding van de grote groei de sportvelden uitbreiden. Momenteel ligt er naast de hockeyclub een stuk grond, deze is in bezit van Breevast. De Gemeente Zeist, hockeyclub Phoenix en Breevast hebben op 5 december op verzoek van de gemeente/Phoenix overlegd over de mogelijkheden extra hockeyvelden te realiseren op grond van Breevast. Phoenix zoekt al langer naar uitbreidingsmogelijkheden. Breevast wil graag een integrale gebiedsontwikkeling van haar gronden verder onderzoeken, in aansluiting op een gestrand voorstel tijdens de recente actualisatie van het bestemmingsplan in het buitengebied (Breevast, 2019). Er zal nog op zoek gegaan moeten worden naar een goede oplossing voor de uitbreiding van de hockeyvelden.



Afbeelding 9 De locatie van het plan van Abbing (Bron: Klunder Architecten, 2019).



Afbeelding 10 Het plan van Abbing (Bron: Klunder Architecten, 2019).



Afbeelding 11 De locatie van hockeyclub (Bron: google maps, z.d.)

3 Deel 2 Onderzoek Analyse

3.1 Wat is er te vinden in het huidige beleid over de uitgangspunten van Zeist en het stationsgebied Driebergen-Zeist?

Voor deze deelvraag zullen er verschillende beleidsstukken geanalyseerd worden die van invloed kunnen zijn op het stationsgebied Driebergen-Zeist.

In 2014 is er door de gemeente een gebiedsvisie opgesteld over het stationsgebied Driebergen-Zeist. Omdat het stationsgebied ook voor een deel in de gemeente Utrechtse Heuvelrug gelegen is zal hiermee nauw moeten worden afgestemd. De gemeente Zeist en de Utrechtse Heuvelrug hadden in 2014 een ambitie geformuleerd: *“De door de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist gekozen ambitie is om het stationsgebied herkenbaar in te richten als een “parel aan de Stichtse Lustwarande”, een “monument voor de toekomst”.*

Het beleidskader van de verouderde gebiedsvisie bestaat onder meer uit de structuurvisies van beide gemeenten, “Groen dus vitaal” van de Utrechtse Heuvelrug en “Zeist schrijf je met een Q” van Zeist (Bosma, Gielink, Gulmans, & Treffers, 2014).

Omdat de gebiedsvisie verouderd is en het plangebied groter is geworden zal er een nieuwe gebiedsvisie moeten komen, een meer actuele visie. Ik zal voor deze deelvraag nogmaals kijken naar beide structuurvisies om daar de belangrijke punten uit te halen. Ook zullen er andere relevante documenten bekeken worden om een richting te verkrijgen over de invulling van het stationsgebied Driebergen-Zeist.

De beleidsdocumenten die ik zal analyseren op het gebied van uitgangspunten zijn:

- Structuurvisie Zeist
- Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug
- Ruimtelijke ambitiekaart formele en informele werklocaties en afwegingskader van/voor de gemeente Zeist
- Woonvisie Zeist

Al deze beleidsdocumenten zijn van belang voor de invulling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. Uiteindelijk zal ik alle uitgangspunten van de documenten rangschikken tot één set aan uitgangspunten.

3.1.1 Structuurvisie 2020 (Zeist schrijf je met een Q)

De Structuurvisie Zeist 2020 geeft aan waar en welke ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn in de komende tien jaar. De visie is ontwikkeld met en gebaseerd op ideeën uit de samenleving van Zeist. In de structuurvisie komt naar voren dat kwaliteit centraal staat. Elke locatie moet een kwaliteit hebben, in de bebouwing, leefomgeving, historie enzovoort. De punten die naar boven komen zijn:

- Groen en natuur is goud
- Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen
- Duurzaam en zorgzaam voor iedereen
- Elke kern heeft een eigen identiteit

Vanuit deze punten is er een keuze gemaakt voor 10 hoofdonderwerpen in de structuurvisie. Deze keuzes geven een beeld van het toekomstig wonen, sporten, werken, zorgen, uitgaan en recreëren.

1. Groen versterken

(Ecologische verbindingen versterken, groen zichtbaar en voelbaar maken)

2. Verleden zichtbaar maken

(Landgoederen van de Stichtse Lustwarande centraal, meer zichtbaar maken, toeristische routes)

3. Ervaren en gebruiken

(Recreatieve gebruik van het landschap vergroten)

4. Kracht van buurten, wijken en kernen

(Kwaliteiten en identiteit van buurten, wijken en kernen behouden en versterken)

5. Leefomgeving en milieu: zone A28, onderzoek overkapping

(Kwaliteit van de leefomgeving langs de A28 te verbeteren)

6. Beter bereikbaar

(Bereikbaarheid verbeteren van de auto, OV en de fiets)

7. Bouwen en wonen: maatwerk en kwaliteit voorop

(Nieuwbouw aan laten sluiten bij kwaliteit van de omgeving. Getallen zijn niet het uitgangspunt)

8. Centrum aantrekkelijk

(Centrum aantrekkelijker maken, visitekaartje van de gemeente)

9. Economisch gezond en duurzaam

(Zorgsector grootste werkgever in de gemeente Zeist 25%, ruimte voor verdere ontwikkelingen, in zorgwoningen en voorzieningen. En inzetten op het stimuleren en faciliteren van duurzame bedrijven)

10. Van visie naar uitvoering

(Ambitieuze werkwijze met een actieve regie door de gemeente, actief grondbeleid)

Al deze hoofddoelen gelden voor heel Zeist. Het gaat in gebiedsvisies om een integrale en niet om een sectorale ruimtelijke aanpak. Dit betekent dat de punten per locatie worden vertaald en afgewogen. Het gaat dus niet om het maximaliseren van één specifiek uitgangspunt maar om een optimalisering van de verschillende punten in een bepaald gebied (Zeist, 2011). Daarom zal ik met een eigen blik kijken welke onderwerpen gelden voor het stationsgebied Driebergen-Zeist.

3.1.2 Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug (Groen dus vitaal)

De Utrechtse Heuvelrug heeft een structuurvisie opgesteld tot het jaar 2030. Omdat het stationsgebied deels in de gemeente Utrechtse Heuvelrug ligt, wordt deze structuurvisie ook geanalyseerd op de uitgangspunten. In de structuurvisie wordt het volgende geciteerd: *“De gemeente Utrechtse Heuvelrug is een groene, vitale, leefbare en gastvrije gemeente met dorpen die een eigen identiteit en cultuurhistorische waarde hebben. De gemeente stelt de burger centraal en verleent op een kwalitatief hoog niveau haar diensten.”* Het belangrijkste uitgangspunt voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug is *“Groen dus vitaal”*. Dit wil zeggen dat groen in zijn brede context voorop staat. Vitaal gaat over de bestaande kwaliteiten van de samenleving. Dus de waarden van de natuur, cultuurhistorie en landschap behouden. De gewenste ontwikkelingen moeten een bijdrage leveren aan de ‘groene’ waarden (Heuvelrug, 2010).

3.1.3 Ruimtelijk ambitierapport formele en informele werklocaties en afwegingskader van/voor de gemeente Zeist

Dit gemaakte ambitie rapport laat zien wat de ontwikkelingen, trends en verwachtingen zullen zijn voor de huisvesting van bedrijven in Zeist. Dit rapport is in 2019 geschreven en gaat over de toekomst van Zeist. Op dit moment zijn er ruim 6.300 bedrijven gevestigd in de gemeente Zeist (Doorakkers Advies, 2019).

Het aantal vestigingen neemt al jaren flink toe en deze groei zal zich naar verwachting door blijven zetten (Doorakkers Advies, 2019). Het plangebied Driebergen-Zeist is gelegen bij een vervoersknooppunt. In het boek *“knooppuntontwikkeling in Nederland”* blijkt dat er steeds meer ingezet wordt op het ontwikkelen van knooppunten. Wanneer de ruimte rondom een knooppunt compact wordt ingevuld, wordt de open ruimte aan de randen van de bebouwing bespaart. Ook is dit duurzamer omdat het OV binnen handbereik is en de auto minder gebruikt hoeft te worden (Tan, Koster, & Hoogerbrugge, 2013). Omdat de opgave is om meer werkplekken toe te voegen in het stationsgebied Driebergen-Zeist, zal ik dit document analyseren op belangrijke punten.

In het document staat dat er voor diverse vestigingsplaatsfactoren acties zijn beschreven die moeten bijdragen aan een goed vestigingsklimaat in Zeist. Deze zouden gezien kunnen worden als algemene uitgangspunten t.a.v. vestigingsfactoren voor Zeist.

Deze punten zijn:

- Stimuleren bedrijfshuisvestingsmogelijkheden
- Het aantrekken van bedrijven die passen binnen de thema's Groen, Gezond, Slim en Gastvrij (vitaal)
- Goede bereikbaarheid
- Een bruisend en levendig Zeist
- Duidelijke profilering

In dit document is er ook onderzoek gedaan naar welke soort bedrijven er in de toekomst per wijk/locatie in Zeist behoefte is. Momenteel ligt er in het plangebied een bedrijventerrein (Odijkerweg/Kwekerijweg) en nabij het gebied het bedrijventerrein (De Breul).

Uitgangspunten/kansen voor het bedrijventerrein Odijkerweg/Kwekerijweg:

- Inzetten op het actief in de markt zetten van (inter)nationale dienstverlenende bedrijven
- Openbare en private ruimte aanpakken.

Uitgangspunten/kansen voor het bedrijventerrein De Breul:

- Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/ hoofdkantoren (Doorakkers Advies, 2019).

3.1.4 Woonvisie 2016-2020

De gemeente beschikt over een woonvisie, deze gaat over het prettig en goed wonen en werken in de gemeente. Hierin worden een aantal thema's behandeld die ook meegaan met de trends zoals duurzame woningen realiseren maar ook voldoende woningen faciliteren voor alle soorten doelgroepen. De woonvisie geeft geen kant-en-klare oplossing voor alle uitdagingen. De woonvisie geeft wel richting en duiding om een afweging te kunnen maken. De kernboodschap luidt als volgt: *t Zeist een kwalitatief aantrekkelijke woongemeente is, met veel groen, voorzieningen en monumenten. Hierbij is kwaliteit leidend en wordt er niet gestuurd op harde aantallen.* De uitgangspunten die in de woonvisie te vinden zijn, zijn als volgt:

- *“Zeist is voor iedereen”*. Oftewel, iedereen die hier wil wonen moet zich thuis kunnen voelen in Zeist en een gelijke kans maken op passende woonruimte.
- Wijken worden gezien als de schaal waarop de afwegingen gemaakt worden voor de invulling van het geheel van de opgaves rond wonen. Dat wil zeggen dat er per wijk gekeken moet worden wat de kansen en knelpunten zijn. (Maatwerk)
- Elke wijk is anders en heeft een eigen identiteit (Zeist, Woonvisie Zeist tussen flexibiliteit en zekerheid, 2016)

3.1.5 Conclusie

Er zijn vier verschillende beleidsdocumenten geanalyseerd op het verkrijgen van uitgangspunten. Dit is per document gedaan. Hieronder zijn per document de belangrijkste uitgangspunten op een rij gezet.

Structuurvisie Zeist

- Groen en natuur is goud
- Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen
- Duurzaam en zorgzaam voor iedereen
- Elke kern heeft een eigen identiteit

Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug

- Groen dus vitaal

Ruimtelijke ambitie rapport werklocaties

- Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren

Woonvisie Zeist

- Zeist is voor iedereen
- Voor elke wijk geldt maatwerk
- Elke wijk heeft een eigen identiteit

Een aantal punten uit de structuurvisies en de woonvisie komen overeen met elkaar en kunnen daarom samengevoegd worden onder een zelfbedachte titel:

Aandacht voor groen

Structuurvisie Zeist	&	Structuurvisie Utrechtse Heuvelrug
-Groen en natuur is goud		-Groen dus vitaal

Aandacht voor elke doelgroep

Structuurvisie Zeist	&	Woonvisie Zeist
-Duurzaam en zorgzaam voor iedereen		-Zeist is voor iedereen

Eigen identiteit per kern

Structuurvisie Zeist	&	Woonvisie Zeist
-Elke kern heeft een eigen identiteit		-Elke wijk heeft een eigen identiteit

De uitgangspunten die nu dus overblijven uit de beleidsstukken zijn:



Aandacht voor groen



Aandacht voor elke doelgroep



Eigen identiteit per kern



Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen



Voor elke wijk geldt maatwerk



Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren



Openbare en private ruimte aantrekkelijk maken

3.2 Welke referentieprojecten zijn er en wat zijn hierbij de belangrijkste uitgangspunten bij de ontwikkeling van stationsgebieden?

In Nederland staan we voor een aantal belangrijke uitdagingen. Eén daarvan is de groeiende woningmarkt. Tot 2040 zijn er in Nederland een miljoen nieuwe woningen nodig waarvan een groot deel in de Randstad moet worden gebouwd. Hier komen ook andere complexe vraagstukken bij kijken zoals de klimaatadaptatie en oplossingen voor slimme mobiliteit. Er moet niet vergeten worden dat we steeds meer groen gaan inleveren voor onder andere de woningbouw. Deze moeten slim worden teruggebracht in het gebied. Dit is nodig voor recreatie maar ook voor het ecologisch systeem. Er wordt hierdoor steeds meer ingezet op het ontwikkelen van knooppunten. Sinds de laatste 5 jaar wordt knooppuntontwikkeling gezien als strategie. Door de ruimte rondom de stations compact in te vullen wordt open ruimte aan de randen van de bebouwing bespaard gebleven. Dit geldt ook voor groene beschermde gebieden. Het autogebruik kan worden afgeremd doordat er woningen en werkgelegenheid dichtbij het ov-knooppunt gesitueerd zijn (Tan, Koster, & Hoogerbrugge, 2013).

In Nederland vinden er volop ontwikkelingen plaats van stationsgebieden. In deze deelvraag worden vier visies van ontwikkelingen van stationsgebieden uitgelicht. Met als doel het verkrijgen van belangrijke uitgangspunten. En wat de achterliggende gedachte en visie is van de ontwikkeling. Deze worden vervolgens op een rij gezet om tot een conclusie te komen. Hieruit zullen opvallende of minder opvallende uitkomsten ontstaan. Deze uitkomsten kunnen vervolgens in het achterhoofd meegenomen worden naar de kijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Er is een keuze gemaakt voor vier verschillende stationsgebieden met allemaal een andere schaal. De grootte of plaats van het stationsgebied is hier niet leidend. Het gaat vooral om het kijken naar de visie van ontwikkelingen van stationsgebieden. Alle vier de plannen hebben dit gemeen en dat punt is leidend voor dit referentieonderzoek. Wanneer blijkt dat dezelfde soorten uitgangspunten in een bepaald patroon terugkomen zou dat veel kunnen zeggen. Dit zou dan als een ondersteuning kunnen bieden voor het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Er is een keuze gemaakt voor de volgende stationsgebieden:

- Hilversum
- Almere Centrum
- Arnhem Zuid/ Schuytgraaf
- Kampen-Zuid

De reden dat er voor deze projecten gekozen is omdat dit allemaal ontwikkelingen van stationsgebieden zijn. Ook was er van deze referenties een goede visie beschikbaar en dit is wel zo belangrijk om ze te kunnen vergelijken met elkaar. Juist de verschillen in schaal kunnen zorgen voor opvallende en inspirerende uitkomsten. De uitkomsten kunnen uiteindelijk meegenomen worden bij de afweging naar het stationsgebied Driebergen-Zeist.

3.2.1 Stationsgebied Hilversum



Plaats: Hilversum



Opening: 10 juni 1874



Perrons: 3



Perronsporen: 5



Aantal hectare stationsgebied: circa 3,88 ha

Station Hilversum is een spoorwegstation in Hilversum en is gelegen aan de trajecten Amsterdam – Amersfoort en Hilversum – Utrecht van de Oosterspoorweg. Het oorspronkelijke station werd geopend op 10 juni 1874. Vanaf het begin was het een zeer belangrijk sneltrein- en intercitystation. Sinds 1995 stopten er twaalf jaar lang geen intercity's meer, de bevolking van Hilversum was het hier totaal niet mee eens. In 2007 kwam daar weer verandering in en sinds 2007 stoppen alle treinen weer in Hilversum (Hilversum Mediastad, 2019).

De aanleiding naar het ontwikkelen van het Stationsgebied

Het stationsgebied Hilversum is momenteel enorm in ontwikkeling. Er is een beeldkwaliteitsplan en masterplan opgesteld voor het gebied, deze ligt tot 16 april 2020 ter inzage. De gemeente Hilversum wil het stationsgebied transformeren naar een aantrekkelijke en groene entree van Hilversum. Momenteel is er veel gebrek aan oriëntatie en heeft het station een kille uitstraling door de betonnen klinkers. Het mist gestructureerde fietsparkeerplekken op korte afstand van het station. En de bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer rondom het station wordt als een echt knelpunt gezien. Vooral op de marktdagen scoort de doorstroming slecht. De achterkant van het spoor is momenteel erg rommelig ingedeeld en geeft een grauwe uitstraling. De gemeente streeft ernaar om het stationsgebied Hilversum te transformeren naar een goed bereikbaar, aantrekkelijk en economisch sterk gebied (Hilversum Mediastad, 2019).



Afbeelding 12 Het stationsgebied Hilversum (Bron: Mediastad, 2019).

Stedenbouwkundig plan

Naar aanleiding van de ontwikkeling van het stationsgebied Hilversum is er in april 2019 een stedenbouwkundig plan opgesteld. Deze bevat de uitgangspunten en de visie van het nieuwe ontwerp van het stationsgebied. Voor de ontwikkeling zijn er vijf pijlers opgesteld, deze zijn leidend voor het plan:

- 1. Warm thuiskomen in een levendig centrum*
- 2. Het kloppende hart van de mediastad*
- 3. Twee wijken visueel en fysiek verbonden*
- 4. Het Hilversumse landschap ervaarbaar*
- 5. Een toekomstbestendige ontwikkeling*

1. Warm thuiskomen in een levendig centrum

Het station moet een warm welkom bieden voor alle doelgroepen. Er moeten stedelijke voorzieningen en activiteiten op elk moment van de dag zijn. Het Stationsplein moet de plek zijn waar het levendig is doormiddel van terrassen, bebouwing en voldoende groen. Een podium met zitgelegenheid geeft zicht op het Stationsplein waar nieuwe Hilversumse media innovaties kunnen worden getoond.

2. Het kloppende hart van de mediastad

Het station is voor vele mensen de eerste ontmoeting met Hilversum. Dit moet dan ook een 'place to be' worden. Hilversum is de mediastad van Nederland dit mag dan ook meer zichtbaar zijn. In de plinten moet er ruimte zijn voor media en andere creatieve bedrijvigheid.

3. Twee wijken aan weerszijden van het spoor visueel en fysiek verbonden

Met de ontwikkeling wordt ingezet op een betere verbinding tussen de twee wijken aan beide kanten van het spoor. Er zal nieuwbouw aan de oostzijde komen en aan beide kanten van het spoor is er ruimte voor groen. De kwaliteit van het centrum wordt doorgetrokken tot aan het station. Door de aanpassingen aan de fietstunnel aan de centrumzijde biedt dat directe aanleiding om de kwaliteit van de openbare ruimte op het Oosterspoorplein te verbeteren.

4. Het Hilversumse landschap ervaarbaar

Het oude brinkdorp is een groot onderdeel van de identiteit van Hilversum. Het stationsgebied Hilversum heeft een driehoekige structuur in het stedelijk weefsel achtergelaten, dit geeft karakter. Het is van belang om hierop voort te borduren met het nieuwe stedenbouwkundige plan. Dit wordt gedaan door heldere routes voor alle soorten vervoersstromen. Hilversum ligt precies op de overgang van het natte veenlandschap naar het droge zandlandschap.

Deze beide landschappen beiden beide positieve eigenschappen. Het oorspronkelijke landschap kan niet letterlijk teruggebracht worden. Wel kunnen er structuren en elementen van toentertijd versterkt worden Het gebruik van groen met een Hilversums karakter draagt bij aan de identiteit van het stationsgebied. Daarnaast kan het ook helpen bij het dempen van omgevingsgeluid.

5. Een toekomstbestendige ontwikkeling

Het is van belang dat het stedenbouwkundig plan gericht wordt op de toekomst. Zo zal er heel veel rekening gehouden worden met de klimaatbestendigheid. Dit betekent het regenwater bufferen en omgaan met de hittestress. Verder staan de groene gebieden in contact met andere groene plekken en parken en wordt hierbij het ecologisch netwerk versterkt. Er wordt een watersensitief ontwerp gecreëerd. En verder zal er een combinatie van groene daken en daken waar zonne-energie opgewekt kan worden. Elk bouwblok wordt natuur inclusief gebouwd. Dit wil zeggen dat het bestemd is voor dieren als vleermuizen, de gierzwaluw en de huismus. Het introduceren van veel groen in het openbaar gebied verlaagt de temperatuur op hete dagen. Het OV gebruik wordt gestimuleerd in een aantrekkelijk stationsgebied. Maar de nieuwe voet-en fietsroutes zullen het actief bewegen ook stimuleren. Verder wordt er ingezet op deelsystemen voor de elektrische fiets, scooter en auto (De zwarte hond & Okra Landschapsarchitecten, 2019).

Woonomgeving

In het stationsgebied is er veel ruimte gemaakt voor wonen. De verschillende blokken hebben allemaal een maat en schaal die bij Hilversum past. Ook bieden de blokken ruimte voor verschillende woonvormen. De omgeving zal vooral aantrekkelijk zijn voor jonge creatievelingen en één- en tweepersoonshuishoudens. De nieuwe gebouwen variëren in hoogtes en sluiten aan bij de sfeer van het centrum van Hilversum. De hoogtes variëren van gemiddeld tussen de 3 en 5 bouwlagen. De daktuinen van de gebouwen spelen een belangrijke rol in het Stationsgebied. Op de daken is ruimte voor een bijzondere invulling, met terrassen, ecologische vegetatie. En is er oog voor duurzaamheid zoals energieopwekking en waterberging en -zuivering. Door balkons en loggia's gaan de nieuwe gebouwen een interactie aan met de openbare ruimte (De zwarte hond & Okra Landschapsarchitecten, 2019).



Figuur 7 Functiemenging binnen het Stationsgebied
(Bron: Stedenbouwkundigplan Hilversum, 2019)

Figuur 7b Indicatieve bouwhoogtes
(Bron: Stedenbouwkundigplan Hilversum, 2019)



Figuur 9 Het stedenbouwkundige plan stationsgebied Hilversum (Bron: Stedenbouwkundigplan Hilversum, 2019)

3.2.2 Stationskwartier Almere centrum



Plaats: Almere



Opening: 30 mei 1987



Perrons: 2



Perronsporen: 4



Aantal hectare stationsgebied: circa 41 ha

Station Almere Centrum is het belangrijkste spoorwegstation in Almere, in het stadsdeel Almere Stad. Na de opening had Almere eerst zes jaar alleen een verbinding met Amsterdam Centraal (en de meeste tussenliggende stations). Er reden helemaal nog geen intercity's of sneltreinen. Door de verlenging van de Schiphollijn tot en met Weesp en de aanleg van de Gooiboog en de Hanzelijn heeft Almere veel meer rechtstreekse (Intercity-)verbindingen gekregen. Onder andere met Schiphol, Hilversum, Zwolle, Utrecht, Groningen, Leeuwarden, Leiden en met Den Haag (Station Almere centrum, 2020).

De aanleiding naar het ontwikkelen van het Stationsgebied

Almere is een groeiende stad, er liggen vele ambities. De groei is belangrijk voor Nederland, Almere is ontstaan vanuit de grote behoefte aan ruimte voor wonen en te leven. De stad zal in de toekomst alleen maar meer groeien en daarom is het zoeken om deze groei op te vangen. Er wordt toegewerkt naar een centrum met een voorzieningenaanbod dat hoort bij een stad van 200.000 tot 350.000 inwoners. De gemeente Almere zet daarom volop in op de verdichting van het centrum. Het stationskwartier is één van die gebieden waar veel potentie ligt, het gebied kan meer aan. De ontwikkeling van het stationsgebied is belangrijk voor een balans tussen de groei van de stad en eigen inwoners. Het zal nieuwe werkgelegenheid aantrekken, hierdoor verbetert het economisch profiel.



Afbeelding 13 Het stationskwartier Almere Centrum (Bron: Lysias Advies , 2018)

Visie stationskwartier Almere centrum

Om de visie te sturen zijn er een aantal doelen opgericht die leidend zijn voor de ontwikkeling van het stationskwartier Almere centrum. Deze doelen/uitgangspunten zijn:

- Complementair zijn aan het bestaande centrum
- Knooppunt ontwikkeling
- Nieuwe werkgelegenheid door aantrekken van regionale functies
- Levendig dynamisch station met hoogstedelijk karakter
- Voetganger centraal
- Groen-blauwe kwaliteit inzetten

Complementair zijn aan het bestaande centrum

Het is de bedoeling dat het stationskwartier en levendig gebied wordt met een mix van wonen én werken met passende voorzieningen in de directe omgeving van het station ligt de focus op het werken met een aanvulling van wonen. Verder van het station vandaan verandert dit naar wonen en leren.

Knooppunt ontwikkeling

Dit is een leidende doel voor de ontwikkelingen in het stationskwartier. Door volledig in te zetten op onderwijs, werkgelegenheid en regionale functies kan Almere zich ontwikkelen van een eenrichtingsverkeersknoop naar een tweerichtingsverkeersknoop. Het station moet een betere oriëntatie voor reizigers op de stad en hun volgende bestemming krijgen. Ontmoetingsplekken en een goede inrichting van de openbare ruimte spelen hierin een grote rol.

Nieuwe werkgelegenheid door aantrekken van regionale functies

Nieuwe (boven) regionale functies zullen het stationskwartier versterken op zichzelf maar ook als onderdeel van de binnenstad. Deze functies dienen als aantrekkelijkheid en zorgen voor het verbeteren van de overstaprelaties. Hiermee wordt een overzichtelijke routing bedoeld voor verschillende modaliteiten (taxi, trein, bus, fiets, kiss&ride).

Levendig dynamisch station met hoogstedelijk karakter

Het stationskwartier wordt verdicht ook doormiddel van hoogbouw. Het gebied kent namelijk al een aantal torens, die lijn kan worden doorgezet. Er wordt een gebruiksintensief programma toegevoegd. Dit wil zeggen het stimuleren van een programma met zoveel mogelijke gebruikers per m2 bvo. Invullingen hiervoor kunnen hotels, flex-kantoren, woningen en onderwijsinstellingen zijn.

Voetganger centraal

De noord en zuidzijde moet goed verbonden zijn, hierdoor dient de uitstraling van de openbare ruimte aantrekkelijk te zijn. Als voetganger moet er prettig doorheen bewogen kunnen worden. In het kerngebied rondom het stationsplein is er een autoluw gebied, waar de voetganger en de fietser de eerste prioriteit hebben.

Groen-blauwe kwaliteit inzetten

In het midden van het stationskwartier ligt het Mandelapark. Deze kan beter benut worden door de parkroute te versterken. De route van het Doctor JM van Uylpark via het Mandelapark naar het Hanny Schaftpark kan versterkt worden. Hierdoor verbindt het groenblauwe netwerk meer en wordt deze de binnenstad ingetrokken.

Woonomgeving

Het stationskwartier zet zich in op hoogstedelijk wonen waardoor er nieuwe en verschillende doelgroepen worden aangetrokken. De uitgangspunten zijn hierbij:

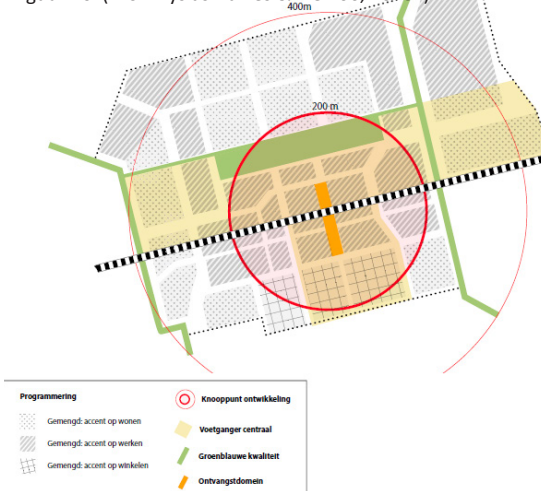
- mix in woontypen
- mix in segmenten, van goedkoop tot duur
- aantrekkelijke voor meerdere doelgroepen

Er wordt gestreefd naar het toevoegen van 2000 tot 2500 woningen in het stationskwartier.

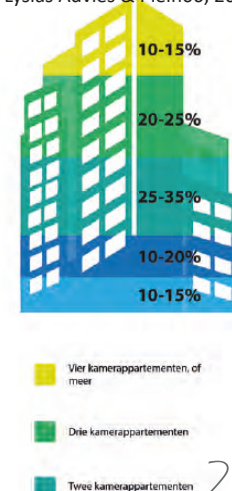
Een groot deel van het woonprogramma zet zich in op kleine betaalbare woningen (1- en 2-kamerwoningen) deze zijn voor diverse doelgroepen bedoeld: studenten, expats, jonge starters, werkende stellen, emptynesters en overige één en tweepersoonshuishoudens. Hierdoor ontstaat een programma dat in andere delen van Almere weinig wordt aangeboden, terwijl de vraag naar deze woningen groot is.

Samen met de 3- en 4-kamerwoningen ontstaat een mix van woningtypen en passende woonconcepten. Ten opzichte van andere stationslocaties geldt dat het Stationskwartier Almere centrum zich specifiek inzet op doelgroepen die de voorzieningen in het stadscentrum benutten (Lysias Advies & Plein06, 2018).

Figuur 10 (Bron: Lysias Advies & Plein06, 2018)



Figuur 11 (Bron: Lysias Advies & Plein06, 2018)



3.2.3 Stationsgebied Arnhem-Zuid/Schuytgraaf



Plaats: Arnhem



Opening: 11 december 2004



Perrons: 2



Perronsporen: 2



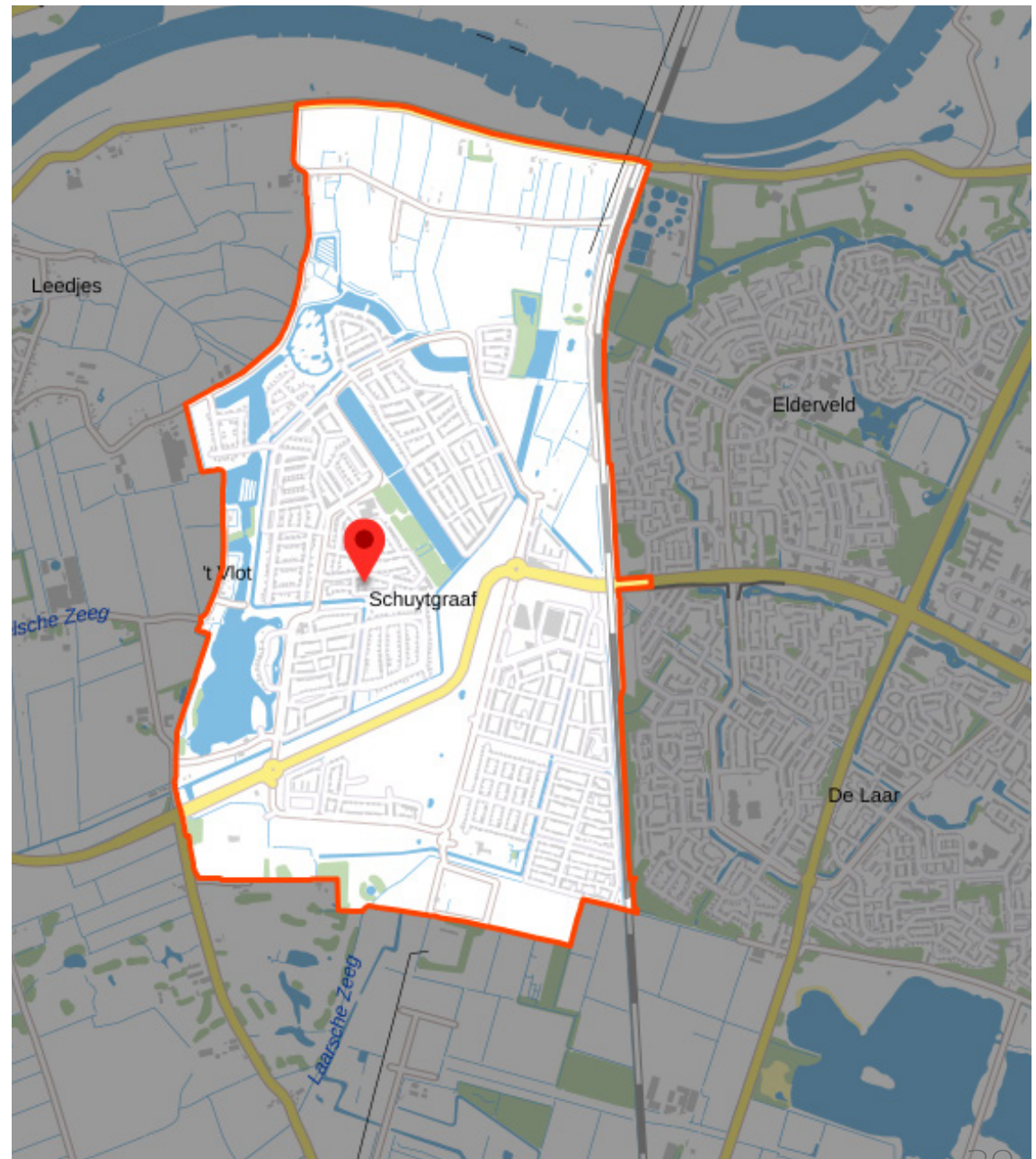
Aantal hectare stationsgebied: circa 337 ha

Station Arnhem Zuid is een spoorwegstation gelegen tussen de wijken Elderveld, De Laar & Schuytgraaf. Het station ligt op en rond een spoorwegviaduct. Het station is in 2004 officieel geopend en zou bij aanvang van de nieuwe dienstregeling op 11 december gaan worden gebruikt. De reizigers die deze ochtend op het station stonden te wachten waren verbaasd toen de treinen voorbijraasden. De fout lag uiteindelijk bij de NS, zij waren niet helemaal duidelijk geweest in het geven van opdrachten aan de machinisten. Uiteindelijk stopte de eerste reizigerstrein een dag later op het station. In 2013 werd bekend dat Arnhem-Zuid het meest werd overgeslagen door voorbijgaande treinen. Dit kwam volgens de Nederlandse Spoorwegen omdat machinisten vertragingen hadden opgelopen (Schuytgraaf online, 2010).

De wijk Schuytgraaf ligt in het landschap van de Overbetuwe. De oostgrens van de wijk loopt langs station Arnhem Zuid. Deze wijk is hierbij het stationsgebied en hiervoor is een stedenbouwkundig plan gemaakt (Atelier Dutch, 2009).

De aanleiding naar het ontwikkelen van het Stationsgebied

De wijk Schuytgraaf is een woongebied dat in de tijd van de Vinex wijken is ontworpen. Het masterplan van toen had op een abstract niveau uitgangspunten vastgesteld. Na de vaststelling van het bestemmingsplan Schuytgraaf is in 1999 gestart met de realisatie van de wijk Schuytgraaf. Er werd al snel gebleken dat tijdens de uitwerking voor de deelplannen voor Schuytgraaf het bestemmingsplan niet aansloten bij de meest gewenste oplossingen. De positie van Schuytgraaf is later veranderd van een woonwijk in Arnhem naar een puzzelstukje van de gehele regio. In 2010 is er een nieuw masterplan vastgesteld en deze zal worden uitgelicht (Atelier Dutch, 2009).



Afbeelding 14 Het stationsgebied Arnhem-Zuid (Bron: Atelier Dutch, 2009 met eigen bewerking)

Visie stationsgebied Schuytgraaf

Schuytgraaf is tot op de dag van vandaag ontwikkeld op basis van het gedachtegoed van de VINEX- locaties. VINEX- locaties hebben een vergelijkbare grootte, van 4.000 tot 7.000 woningen, een suburbaan woonmilieu en een goede koppeling via het openbaar vervoer met de bestaande stad. Schuytgraaf valt daar wel onder, het is een grote uitbreiding waar zo'n 6.500 woningen gerealiseerd zullen worden over meerdere jaren.

Het plan omschrijft een paar ambities waaraan de wijk Schuytgraaf moet voldoen.

- Een eigen wijk
- Schuytgraaf in de regio
- Wonen, werken en voorzieningen
- Droge ecologische zone
- Langzaam verkeer
- Aantrekkelijke entree

Een eigen wijk

Arnhem-Zuid heeft zijn eigen specifieke kwaliteiten. Het is van belang om deze kwaliteiten naar boven te halen. Een belangrijke kwaliteit is de unieke ligging. In Arnhem Zuid is er het landschap van de Betuwe en in Arnhem Noord het landschap van de Veluwe. Beide landschappen hebben veel te bieden. De kenmerken van Arnhem-Zuid en dus van Schuytgraaf zijn vooral: nieuwe kunst, eigentijds, grootschaligheid en leisure. Het oorspronkelijke concept ging uit van een stoer onderliggend Betuws landschap. Deze onderlegger vormt nu de basis van het landschappelijke raamwerk en dient nu als hoofdplanstructuur. De bewoners kunnen in de hoofdplanstructuur recreëren, spelen, fietsen, verblijven, etc. De hoofdplanstructuur is meer dan de ruimtelijke Betuwse drager van het plan, het vormt de 'ziel' van het plan. Het geeft identiteit aan Schuytgraaf en is 'van iedereen'.

Schuytgraaf in de regio

Schuytgraaf is zoals eerder vermeld niet meer alleen onderdeel van Arnhem maar ook van de Overbetuwe. De wijk kan dus gezien worden als element op een aantal schaalniveaus. De regio waarin Schuytgraaf centraal ligt, strekt zich uit van het gebied ten noorden van Arnhem tot en met het gebied ten zuiden van Nijmegen. Schuytgraaf is dus een groen middengebied en is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. Hierdoor moet er slim ingespeeld worden om deze structuur te behouden en te versterken.

Wonen, werken en voorzieningen

Het is de ambitie voor Schuytgraaf om te komen tot een hoogwaardige leefomgeving, waarin de kwaliteit hoog is. Hiervoor zijn ook de nodige voorzieningen een vereiste. Deze worden ingepast in de groene omgeving. De woonvelden zullen gerealiseerd worden volgens een bepaald thema zoals de Amerikaanse wijk en de Vestingstad. Hoogbouw zou knooppunten in de stad moeten accentueren.

Droge ecologische zone

De droge ecologische zone wordt als ecologisch kerngebied gekenmerkt. De belangrijkste functie hiervan is het behouden van het open karakter tussen de woonvelden. Zichtlijnen versterken de illusie van openheid. Er wordt ook veel ingezet op de biodiversiteit.

Langzaam verkeer

Het is van groot belang dat er een goed en dicht langzaam verkeersnetwerk komt in Schuytgraaf. Via de groene parkstroken die de wijk in lopen worden aantrekkelijke relaties gelegd met het omringende landschap. Indien het wijknetwerk en het regionale fietsnetwerk in verbinding met elkaar zouden staan, zou het voor beide een meerwaarde kunnen betekenen.

Woonomgeving

In het Masterplan kwam de gedachte naar voren om bij het ontwerp van de woonvelden in te haken op het Betuws karakter van het gebied.

In het Masterplan zijn de drie typen bebouwd gebied uitgewerkt als centrumgebied, dit is het dichtst bebouwde gebied bij het station. De tuindorpen zijn minder dicht bebouwd en liggen als kernen gelegen in de nieuwe wijk Schuytgraaf. De villawijken zijn het minst dicht bebouwd, hier ligt veel groen tussenin. Later zijn deze termen veranderd in 'rode velden' (centrumgebied), 'oranje velden' (tuindorpen) en 'gele velden' (villawijken).

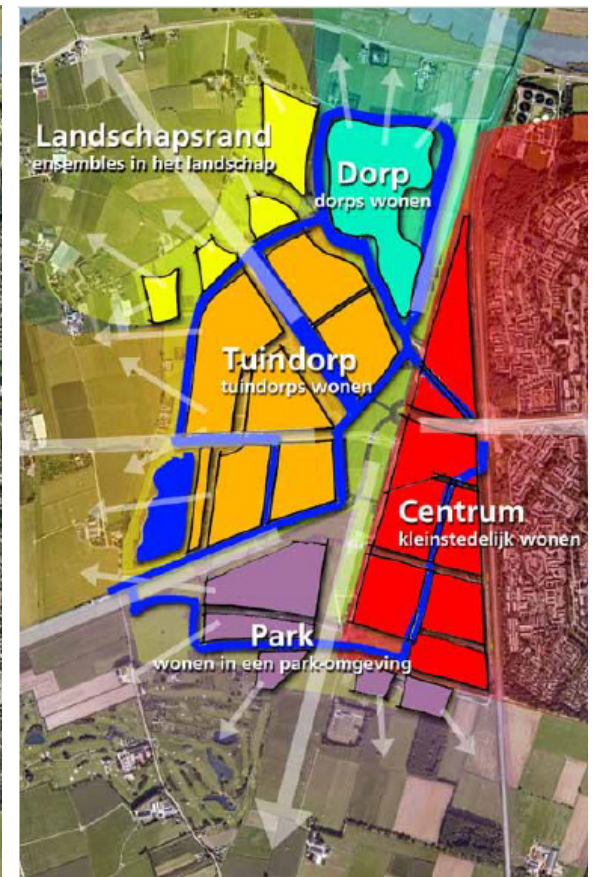
De rode velden van het centrumgebied bestaan uit gesloten bouwblokken, met daarin grondgebonden woningen en gestapelde bebouwing. Op de begane grond is er plaats voor voorzieningen en mogelijk een functiemenging op kleine schaal. Er is een duidelijke overgang tussen openbaar en privé.

De oranje velden bestaan uit compacte woonwijken met een harde en openbare buitenrand, zodat ze als dorpjes in het landschap liggen. Ze bestaan vooral uit eengezinswoningen met de mogelijkheid van gestapelde bouw op specifieke punten. De oranje velden hebben bij voorkeur een hart in de vorm van een plein, plantsoen etc. Deze velden kunnen onderling sterk verschillen, zolang ze maar als duidelijk herkenbaar stukken in het landschap zichtbaar zijn

De gele velden bestaan uit verschillende soorten bebouwing in een relatief vrije verkaveling. Niet de architectuur, maar de inrichting van de openbare ruimte en de werking van het groen zijn hier erg van belang. De randen zijn groen en worden gevormd door de achtertuinen van de woningen, zodat de overgang met de omliggende groengebieden zo zacht mogelijk blijft (Atelier Dutch, 2009).



Figuur 12 (Bron: Visie, Atelier Dutch, 2009)



Figuur 13 (Bron: Visie, Atelier Dutch, 2009)

3.2.4 Stationsgebied Kampen-Zuid



Plaats: Kampen



Opening: 9 december 2012



Perrons: 2



Perronsporen: 2

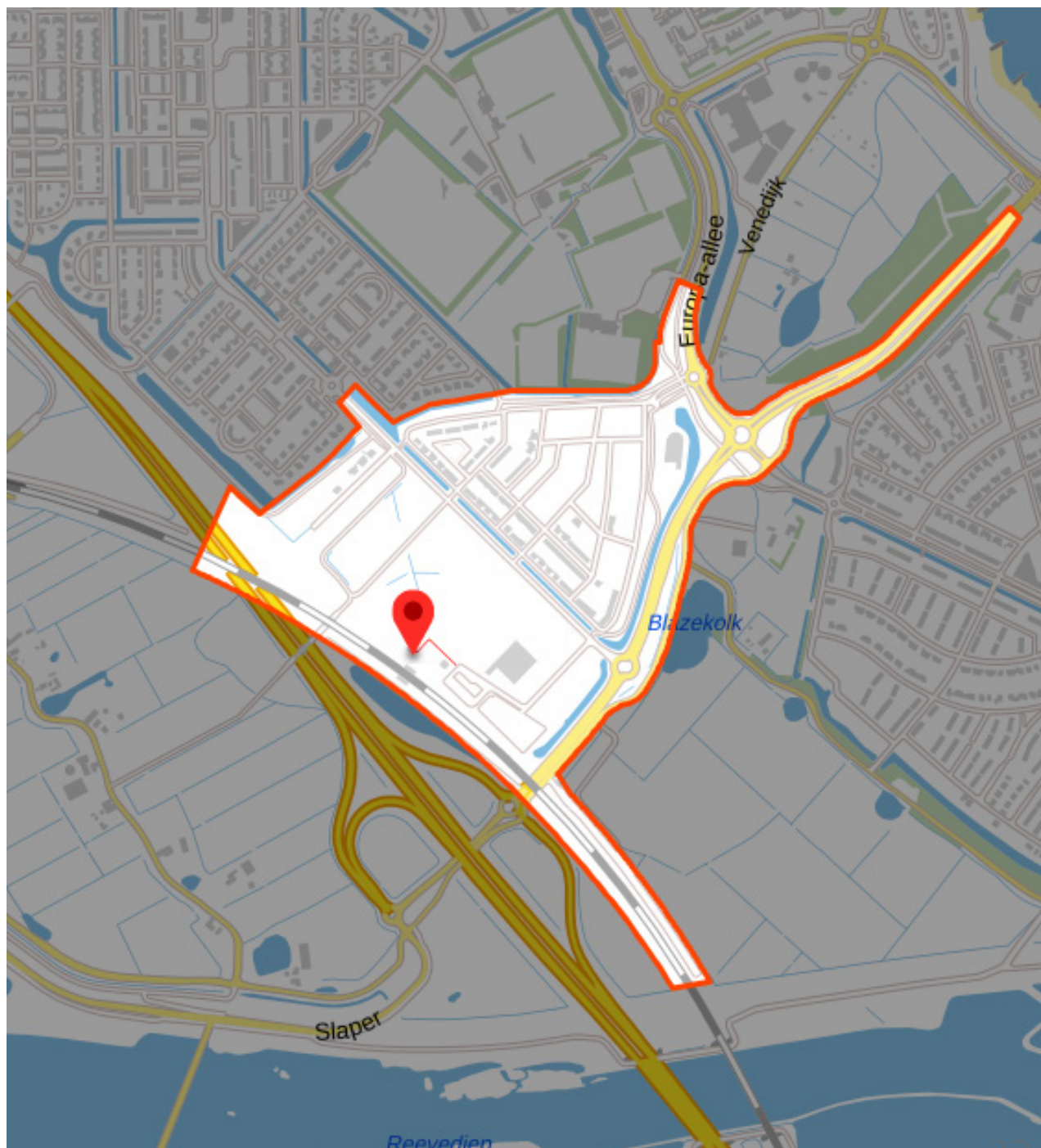


Aantal hectare stationsgebied: circa 50 ha

Station Kampen Zuid is een spoorwegstation in de Nederlandse stad Kampen. Het station is in december 2012 officieel geopend. Volgens de prognose zouden er in het begin dagelijks zo'n 2000 en op langere termijn 3150 reizigers van het station gebruikmaken. Maar in juni 2013 werd er geconstateerd dat deze prognose bij lange na niet werd behaald. De reden hiervan was waarschijnlijk de populaire spoorlijn van Zwolle naar Kampen. En de bouw van een nieuwe woonwijk naast het station was stil komen te liggen. (Station Kampen Zuid. 2019)

De aanleiding naar het ontwikkelen van het Stationsgebied

Rondom het station is sinds 2014 een woonwijk in aanbouw, het stationskwartier Kampen. De wijk is gepland als een stedelijke wijk na aanleiding van de hoge bevolkingsdichtheid. Ook wordt het als sterke factor gezien om het station Kampen-Zuid intensiever te laten gebruiken en is deze geschikt voor meer reizigers (Station Kampen Zuid. 2019).



Afbeelding 15 Het stationsgebied Kampen-Zuid (Bron:)

Visie stationsgebied Schuytgraaf

In 2009 was er een stedenbouwkundig plan gemaakt voor station Kampen-Zuid, hierin is de ambitie van de gemeente Kampen ruimtelijk vertaald. Aan de hand van dat plan heeft het bureau tlu landschapsarchitecten een ontwerp gemaakt voor het stationsplein, het busstation, het P+R terrein en de fietsenstalling (TLU, 2017).

In mei 2010 is het stedenbouwkundig plan voor het 'Stationskwartier' Kampen vastgesteld. Het gebied krijgt een menging van wonen, kantoren, winkels en maatschappelijke voorzieningen.

De uitgangspunten en het streefbeeld van het plan is als volg:

- *Eén samenhangend woongebied*
- *Verankering met de omgeving*
- *Eén herkenbaar woongebied*
- *Aandacht voor de openbare ruimte*

Eén samenhangend woongebied

Het is de intentie om het gebied te transformeren naar een stedelijk gebied waar en menging van wonen, winkels en voorzieningen zijn. Het stationsgebied krijgt een variatie aan woningtypen die zijn opgesteld binnen een ruimtelijk kader. Langs de ontsluitingsweg naar het station, het stationsplein en de winkelstraat is de bebouwing aaneengesloten. Dit is om het stedelijke karakter tot zijn recht te laten komen. De woningen zijn allemaal verschillend, dit is bijvoorbeeld te zien aan de soort kappen en de afwisseling in korrelgrootte. Maar dit alles moet nog steeds geïntegreerd zijn in één samenhangend woongebied.

Verankering met de omgeving

Het stationsgebied is voor de treinreiziger het entreegebied van de stad. Daarom moet deze ook aantrekkelijk en uitnodigend zijn. Het gebied bestaat uit een menging van allerlei voorzieningen, woningen en winkels. Deze zijn ook bedoeld voor de omliggende wijken. De ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied is leidend bij het ontwerp. Deze moet aansluiten met de omliggende gebieden. Zo is de ecologische zone opgenomen als verbinding tussen de wijk Venedijk Noord en de bestaande groenzone tussen de Maten en de N-50.

Eén herkenbaar woongebied

Gezien de beperkte grootte van het Stationskwartier wordt gestreefd naar een herkenbaar en eenduidig milieu met een sterke eigen identiteit. De architectuur verwijst naar de historische binnenstad van Kampen. Voor de winkels, schoolgebouwen, maatschappelijke voorzieningen en kantoren gelden dezelfde richtlijnen wat betreft materialisering. Alleen onderscheiden deze gebouwen zich van de schaal maar wijken niet geheel af.

Aandacht voor de openbare ruimte

Om weer die eenheid van het gebied te creëren en de identiteit zichtbaar te maken wordt ernaar gestreefd om eenheid in de materialisering van de openbare ruimte te krijgen. De winkelstraat, het stationsplein en het park krijgt een eigen specifieke inrichting. Verder zal de openbare ruimte afgestemd zijn op de hiërarchische opbouw van de stedenbouwkundige structuur. De openbare ruimte heeft een groen karakter en een autoluwe inrichting. Speelplekken worden landschappelijk ingepast. Er is veel aandacht voor de voetganger en de fietser. Zo komt er een aantrekkelijke fietsroute naar de historische binnenstad. En is er aandacht voor twee recreatieve fietsroutes (Atelier Quadrat, 2013).



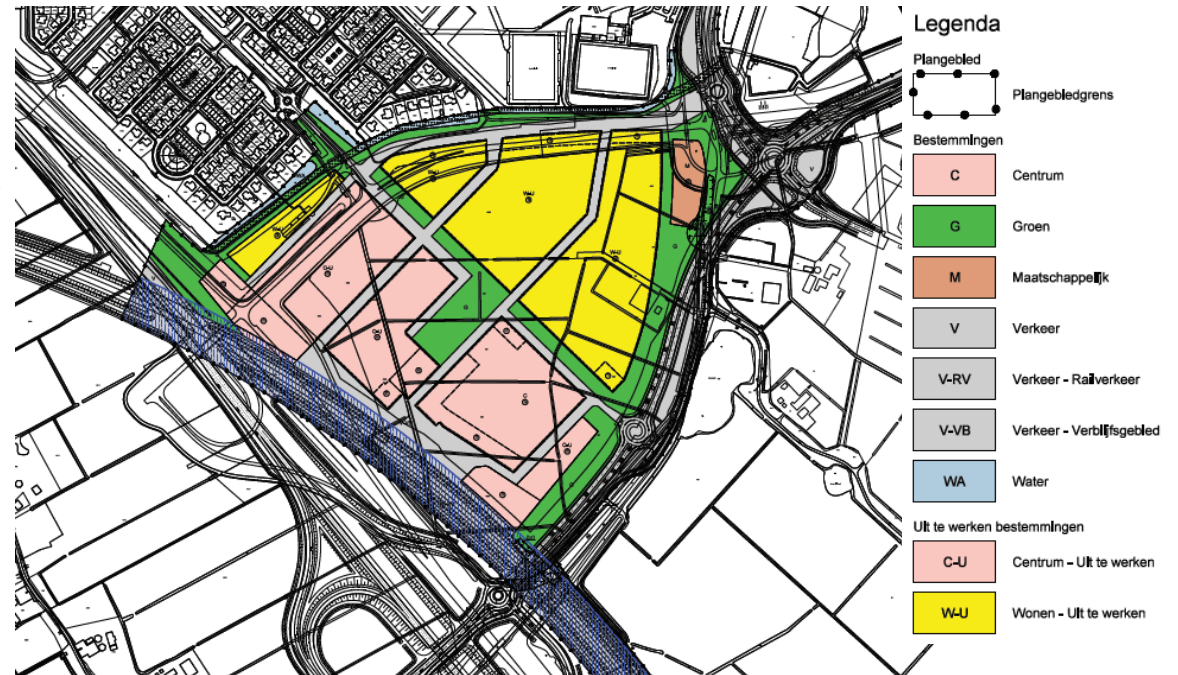
Afbeelding 16 (Bron: Atelier Quadrat, 2013)

Woonomgeving

De architectuur van de locatie Stationskwartier verwijst op de kleinschalige opbouw van de historische binnenstad van Kampen, zonder dat dit een kopie te wordt. De woningen zullen vooral in de middeldure en dure categorie zijn. Er zijn architectonische richtlijnen opgesteld om de samenhang tot stand te laten brengen tussen de deelprojecten. De bebouwingsstructuur is opgebouwd uit ensembles van minimaal 2 en maximaal 6 woningen. Ensembles kunnen zich onderscheiden in bouwhoogte, gevelindeling, baksteenkleur en kapvorm en kaphelling. Er zal een variatie in type woningen zijn, zo zullen er herenhuizen, stadswoningen, appartementen en enkele villa's zijn. Er zal een appartementencomplex "de kwartiermaker" gerealiseerd worden. Deze bestaat uit 18 appartementen en 3 penthouses. Verder worden er rond de 500 m2 aan semi-maatschappelijke ruimten en 44 grondgebonden woningen gebouwd in het stationskwartier. Als de wijk klaar is zullen hier zo'n 650 woningen staan binnen een kleine oppervlakte. De wijk bestaat overwegend uit laagbouw. Op enkele markante plekken zijn hogere gebouwen als accent in de stedenbouwkundige structuur geplaatst (Atelier Quadrat, 2013).

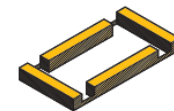


Figuur 15 (Bron: Atelier Quadrat, 2013)

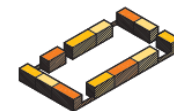


Figuur 14 (Bron: Atelier Quadrat, 2013)

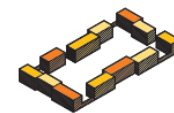
stedelijk bouwblok



basis met gesloten hoeken

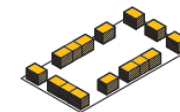


onderscheid in architectonische ensembles

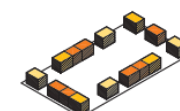


variatie door verspringing van rooilijn en bouwhoogte

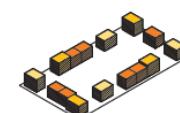
tuinstedelijk bouwblok



basis met losse bebouwing



onderscheid in architectonische ensembles



variatie door verspringing van rooilijn en bouwhoogte

Figuur 16 (Bron: Atelier Quadrat, 2013)

3.2.5 Conclusie referentieonderzoek

Binnen deze vraag is er gekeken naar de visies van verschillende ontwikkelingen van stationsgebieden. De referentieprojecten zijn erg verschillend qua schaal of ligging maar dat is voor dit onderzoek geen belemmering. Het gaat hierbij om het bekijken van vier verschillende projecten die zich allen focussen op de ontwikkeling van stationsgebieden. Dat is voor dit onderzoek leidend. Juist die verschillen in schaal kunnen ook inspiratie bieden voor het eigen plangebied. Er zal gekeken worden of de uitgangspunten bij elk project overeenkomen met elkaar of juist niet. Wanneer dit wel het geval is kan er gesproken worden over terugkomende belangrijke uitgangspunten voor de ontwikkeling van stationsgebieden. Deze kunnen dan als belangrijk uitgangspunt meegenomen worden bij de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist.

Er is een overzicht gemaakt van de uitgangspunten van de referentieprojecten. Er is te zien dat vele punten op elkaar lijken, ook al zijn ze misschien per project anders verwoord. Daarom zal ik kijken naar de punten die met elkaar overeenkomen. Deze zal ik dan onder een zelfbedachte titel samenvoegen. De uitgangspunten opgesomd per project:

Hilversum:

- **Warm thuiskomen in een levendig centrum**
(Aantrekkelijke entree)
- **Het kloppende hart van de mediastad**
(Mediastad moet fysiek zichtbaar zijn, creatieve bedrijvigheid)
- **Twee wijken visueel en fysiek verbonden**
(Goede verbinding met omliggende wijken)
- **Het Hilversumse landschap erfahrbaar**
(Groene karakter rondom station geeft identiteit, versterken)
- **Een toekomstbestendige ontwikkeling**
(Versterken ecologische verbindingen, klimaatbestendig)

Almere Centrum

- **Complementair zijn aan het bestaande centrum**
(Levendig gebied met voorzieningen)
- **Knooppunt ontwikkeling**
(Ontwikkelen van verschillende functies en tweerichtingsvervoersknoop)
- **Nieuwe werkgelegenheid door aantrekken van regionale functies**
(Stationskwartier versterken maar ook de binnenstad)
- **Levendig dynamisch station met hoogstedelijk karakter**
(Flink verdichten, ook hoogbouw)
- **Voetganger centraal**
(Autoluwe gebieden)
- **Groenblauwe kwaliteit inzetten**
(Parkroutes versterken)

Arnhem Schuytgraaf

- **Een eigen wijk**
(Eigen identiteit en het gebied is voor iedereen)
- **Schuytgraaf in de regio**
(Versterking voor de gehele regio)
- **Wonen, werken en voorzieningen**
(Kwalitatief hoogwaardige leefomgeving)
- **Droge ecologische zone**
(Behouden van ecologische gebieden, inzetten biodiversiteit)
- **Langzaam verkeer**
(Voetganger/fietser meer centraal)
- **Aantrekkelijke entree**
(Visitekaartje voor Arnhem, thuiskomen)

Kampen-Zuid

- **Eén samenhangend woongebied**
(Stedelijk gebied, mix wonen, winkels, voorzieningen)
- **Verankering met de omgeving**
(Aantrekkelijk entreegebied, aansluiting met groene omgeving)
- **Eén herkenbaar woongebied**
(Eigen identiteit)
- **Aandacht voor de openbare ruimte**
(Aandacht voor fietser/voetganger, autoluwe inrichting)

Aantrekkelijk entree

- | | | | | |
|--|---|------------------------|---|--|
| Hilversum | & | Arnhem Schuytgraaf | & | Kampen-Zuid |
| -Warm thuiskomen in een levendig centrum | | -Aantrekkelijke entree | | -Verankering met de omgeving (Aantrekkelijk entreegebied, aansluiting 'groene' omgeving) |

Aandacht voor groen

- | | | | | |
|---|---|--|---|---|
| Hilversum | & | Arnhem Schuytgraaf | & | Almere Centrum |
| -Het Hilversumse landschap erfahrbaar (Groene karakter rondom station geeft identiteit, versterken) | | -Droge ecologische zone (Behouden van ecologische gebieden, inzetten biodiversiteit) | | -Groenblauwe kwaliteit inzetten (parkroutes versterken) |

Stationsgebied verbinden met omliggende wijken

- | | | | | |
|---|---|---|---|--|
| Hilversum | & | Arnhem Schuytgraaf | & | Almere centrum |
| -Twee wijken visueel en fysiek verbonden (Goede verbinding met omliggende wijken) | | -Schuytgraaf in de regio (Versterking voor de gehele regio) | | -Nieuwe werkgelegenheid door aantrekken regionale functies (stationskwartier versterken maar ook de omliggende binnenstad) |

Stimuleren van langzaam verkeer

- | | | | | |
|--|---|---|---|---|
| Arnhem Schuytgraaf | & | Almere centrum | & | Kampen-Zuid |
| -Langzaam verkeer (Voetganger/fietser meer centraal) | | -Voetgangers centraal (autoluwe gebieden) | | -Aandacht voor de openbare ruimte (aandacht voor fietser/voetganger, autoluwe inrichting) |

De belangrijkste uitgangspunten die binnen dit referentie onderzoek naar voren komen zijn:



Aantrekkelijk entree



Aandacht voor groen



Stationsgebied verbinden met omliggende wijken



Stimuleren van langzaam verkeer

3.3 Welke kansen en knelpunten liggen er bij de ontwikkeling van het stationsgebied?

Binnen deze deelvraag zal er gekeken worden naar wat de kansen en knelpunten in het stationsgebied Driebergen-Zeist zijn. Deze worden ruimtelijk in kaart gebracht.

Voorafgaand is er een inventarisatie gemaakt over de huidige situatie van het gebied. Hierbij is de ruimtelijke structuur van het gebied bekeken. De thema's die hier aan bod kwamen:

- Historie
- Groen
- Mobiliteit
- Cultuurhistorie
- Programma

Deze inventarisatiekaarten gaan puur over de huidige situatie. Na de huidige situatie in kaart te hebben gebracht komen er kansen en knelpunten ten grondslag.

Uiteindelijk heb ik vier kanskaarten en drie knelpunt kaarten gemaakt.

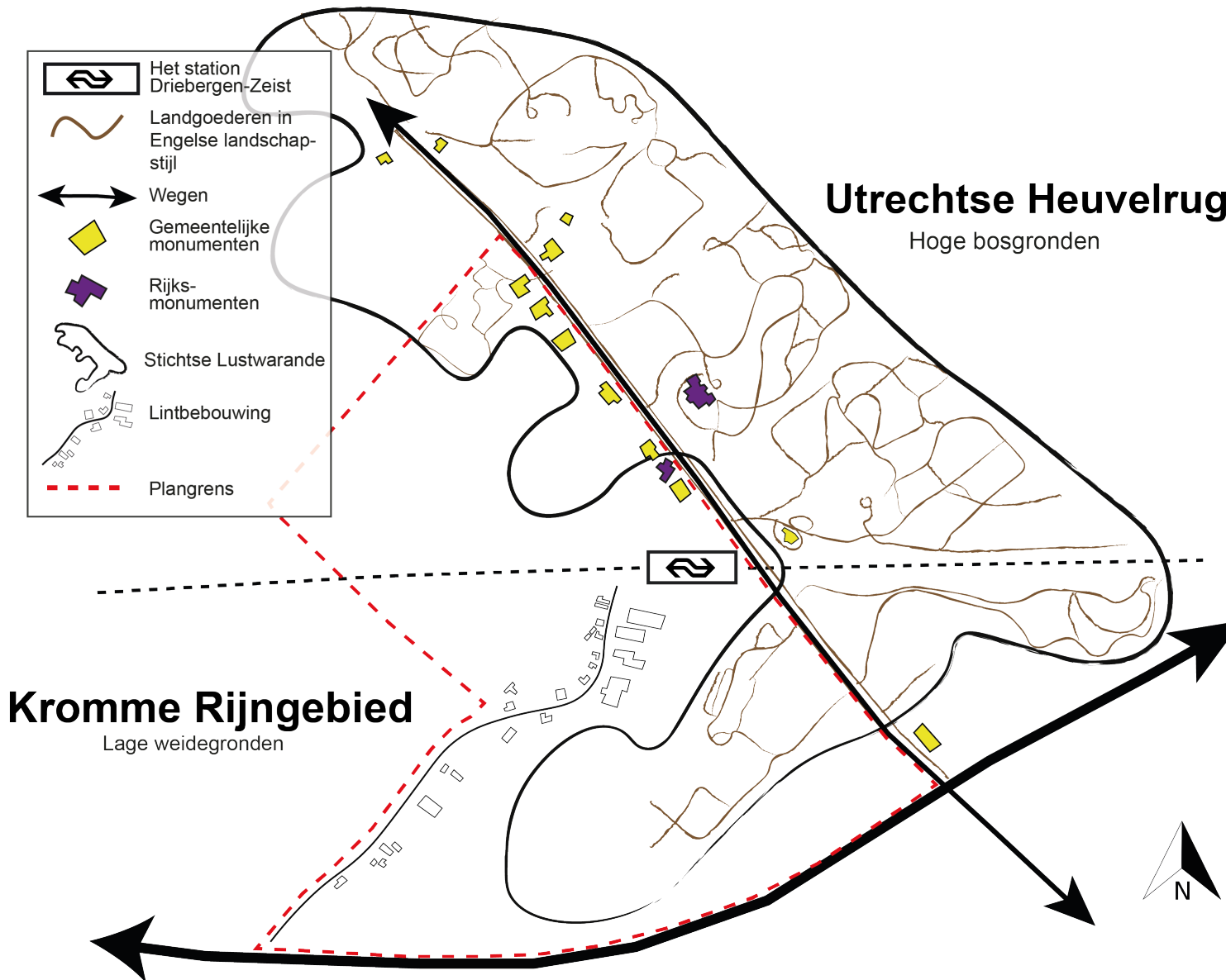
Er is gekeken naar wat het beleid te zeggen heeft over de gedachtegang van Zeist en welke punten zij als gemeente belangrijk vinden. In 2014 was er al een gebiedsvisie gemaakt over het stationsgebied, deze is echter verouderd. De situatie in het gebied is niet meer in dezelfde staat en met de transformatie van het station is er veel veranderd. Wel worden in deze gebiedsvisie punten aangekaart die nog steeds van toepassing zijn. Bij het maken van de kans en knelpunt kaarten is deze gebiedsvisie deels gebruikt als tool. Met deze informatie + gesprekken met collega's en een eigen blik zijn heb ik kansen en knelpunten voor het plangebied gemaakt.

Bij al deze kaarten is de gedachte "ontwikkelen van nieuwe woningen en werkplekken" in het achterhoofd gehouden.

KANSEN

De Stichtse Lustwarande is een lange reeks van meer dan honderd buitenplaatsen en landgoederen langs de zuidwestelijke rand van de Utrechtse Heuvelrug. Deze buitenplaatsen en landgoederen liggen ook in en rondom het stationsgebied Driebergen-Zeist. Evenals de gemeentelijke en Rijksmonumenten. Deze zijn allemaal beschermd en mogen niet worden gesloopt.

Wat kenmerkend is voor de vele buitenplaatsen en landgoederen is de Engelse landschapsstijl. Romantische slingerpaden tussen het groen in. Deze geven de buitenplaatsen en landgoederen een eigen identiteit.



Figuur 17 Kans kaart mogelijke identiteitsdragers (eigen uitwerking)

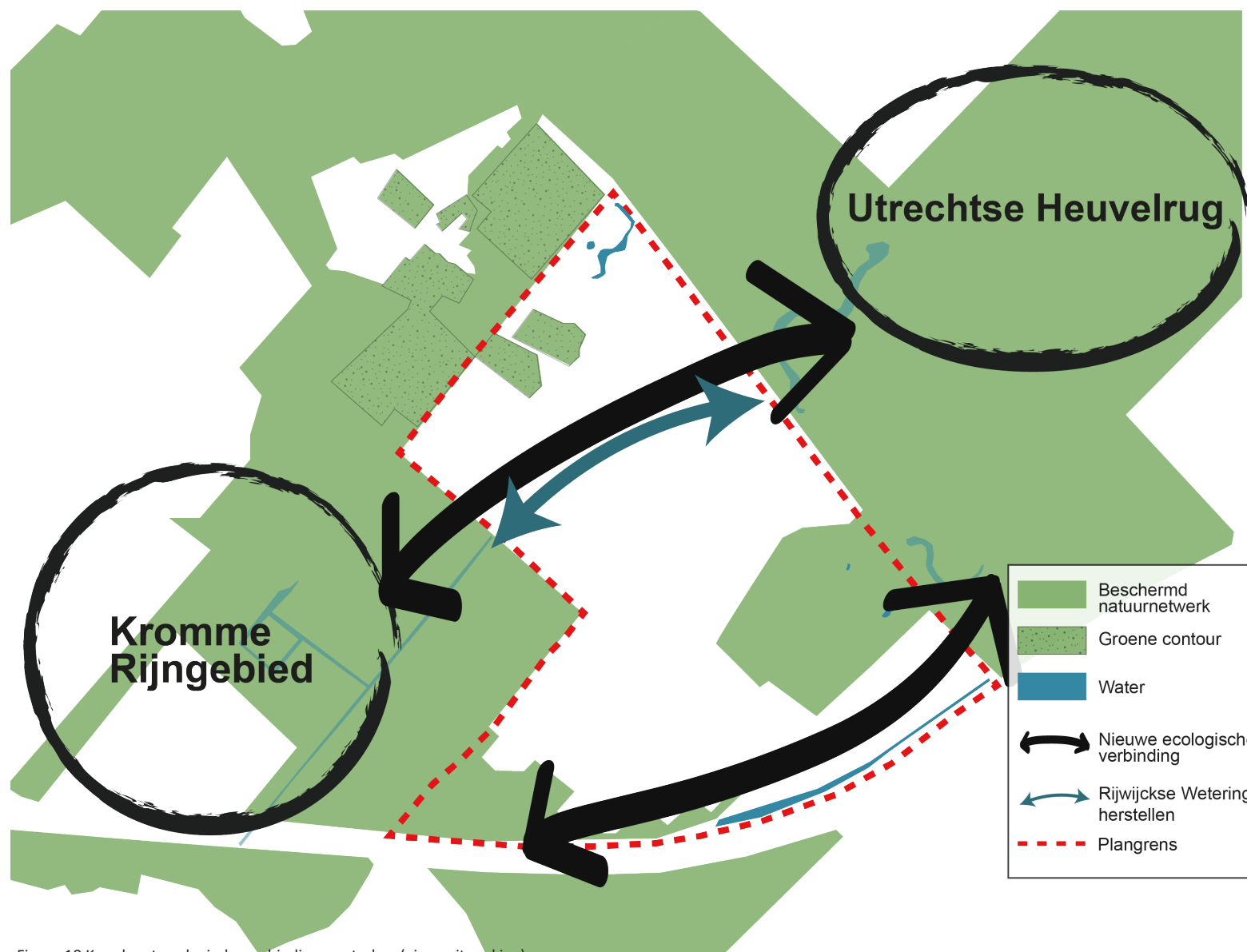
3.3.1 Mogelijke identiteitsdragers

De afwisseling van het natte landschap (Kromme Rijngebied) en de hoge droge stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug geven het stationsgebied (die middenin gelegen is) een unieke kwaliteit. Het station Driebergen-Zeist is het enige treinstation van Zeist, deze is volledig getransformeerd en geeft het gebied identiteit. Verder ligt het gebied goed bereikbaar door de uitvalswegen. Aan de onderkant van het gebied ligt de snelweg (A12) en aan de rand ligt de Provinciale weg. De Odijkerweg is een oude weg die vanaf de Heuvelrug via de Breullaan naar de Kromme Rijn voert. Het is een karakteristiek bebouwingslint met historische huizen en erven en een agrarisch karakter. Deze kan bijdragen als mogelijke identiteitsdrager van het stationsgebied.

KANSEN

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) bevat in de provincie Utrecht ongeveer 30.000 hectare natuur. Dit netwerk functioneert als leefomgeving van talloze planten en dieren. Maar ook komen mensen hier naartoe om te ontspannen en genieten. De provincie biedt een ruimte afwisseling van vochtige bossen, tot bloemrijke graslanden. Het is daarom van belang dat er goede ecologische verbindingen gevormd worden, zodat dieren zich kunnen blijven voortplanten.

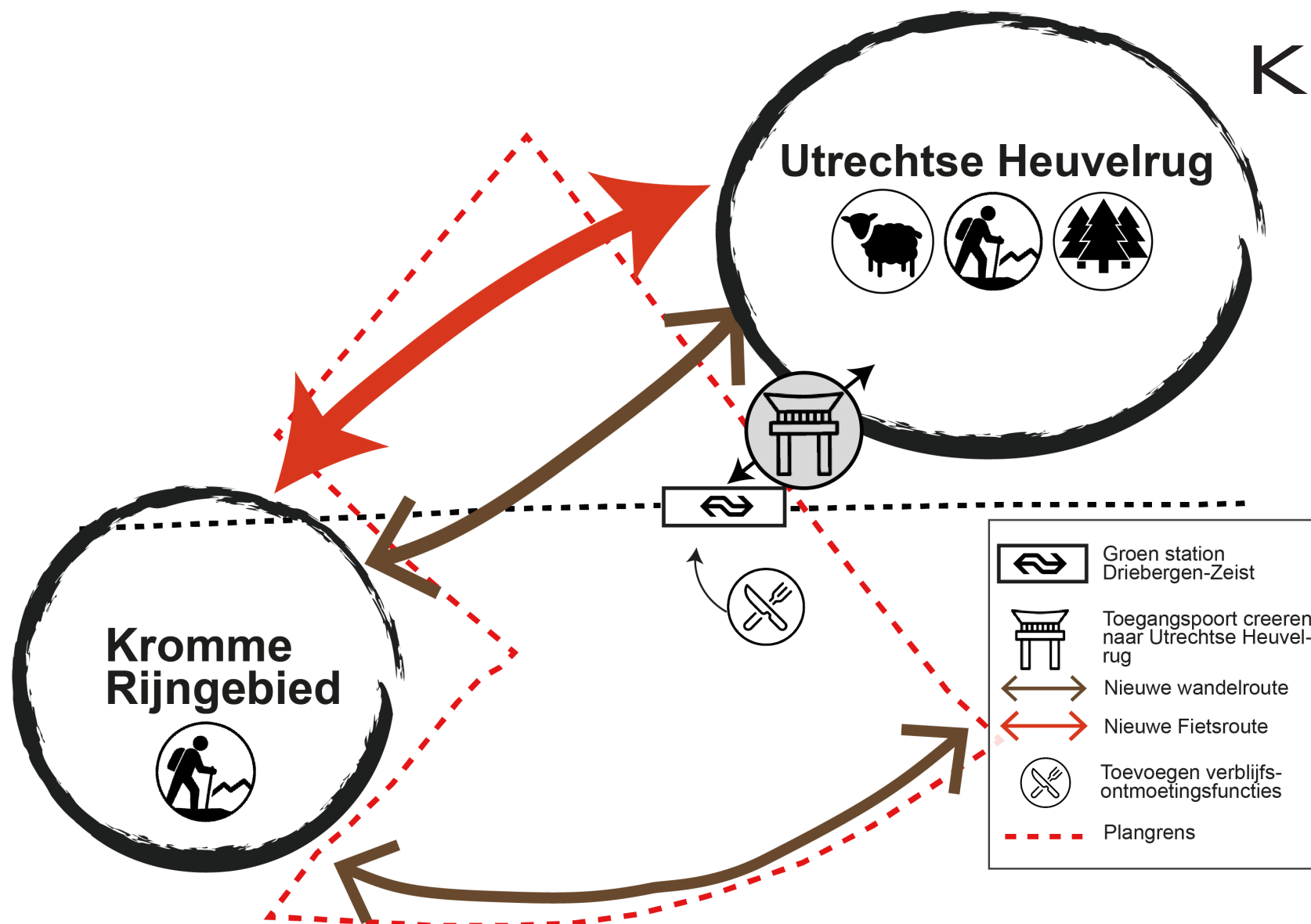
Het Natuurnetwerk is door de provincie bepaald en is streng beschermd. In 2013 is afgesproken dat er nog circa 4500 hectare nieuwe natuur bij moet komen. Dit is de zogeheten groene contour. Hiervoor is geen subsidie beschikbaar. Het groen kan gefinancierd worden door passende bebouwing, bijvoorbeeld in de vorm van een nieuw landgoed. Het is belangrijk dat eventuele bouw plaatsvindt op een manier die natuur en landschap zoveel mogelijk versterkt. Een andere vorm van financiering is compensatie (Provincie-Utrecht, 2017).



Figuur 18 Kans kaart ecologische verbinding versterken (eigen uitwerking)

3.3.2 Ecologische verbinding versterken

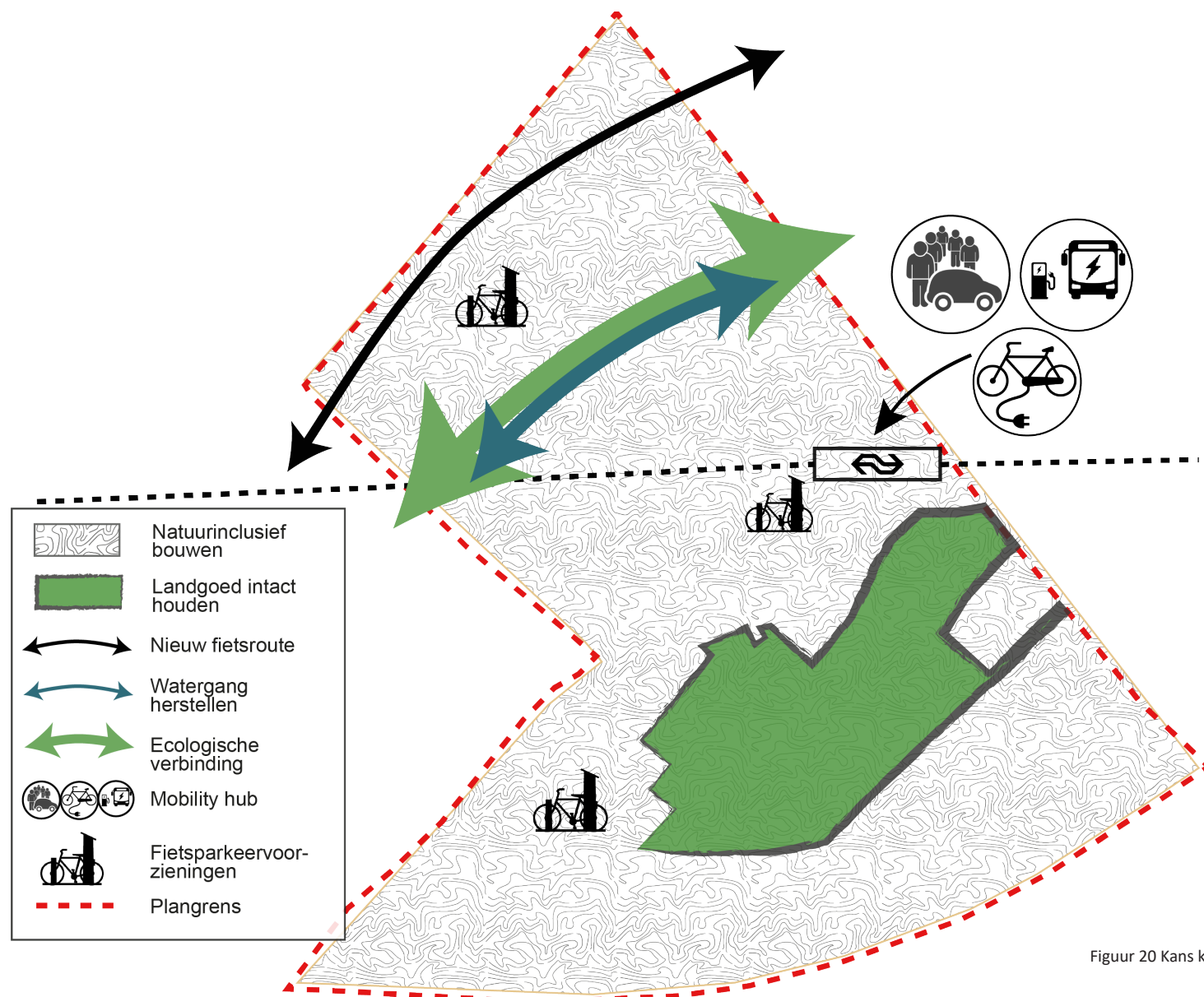
Momenteel loopt er een beek (Rijwijkse Wetering) door het gebied heen, deze valt in de huidige situatie niet op en ligt als het ware verstopt. Er liggen kansen om deze wetering te herstellen. Daar omheen kan er een groene loper ontstaan ter compensatie van de groene contour en als versterking van de ecologische verbinding. Zo ontstaat er een nieuwe groene verbinding die zal bijdragen aan de leefkwaliteit van zowel mens als dier. De ecologische verbinding draagt bij aan het verbinden van het Kromme Rijngebied en de Utrechtse Heuvelrug. Onderaan het gebied is die optie ook aanwezig.



Figuur 19 Kans kaart recreatieve functie versterken (eigen uitwerking)

3.3.3 Recreatieve functie versterken

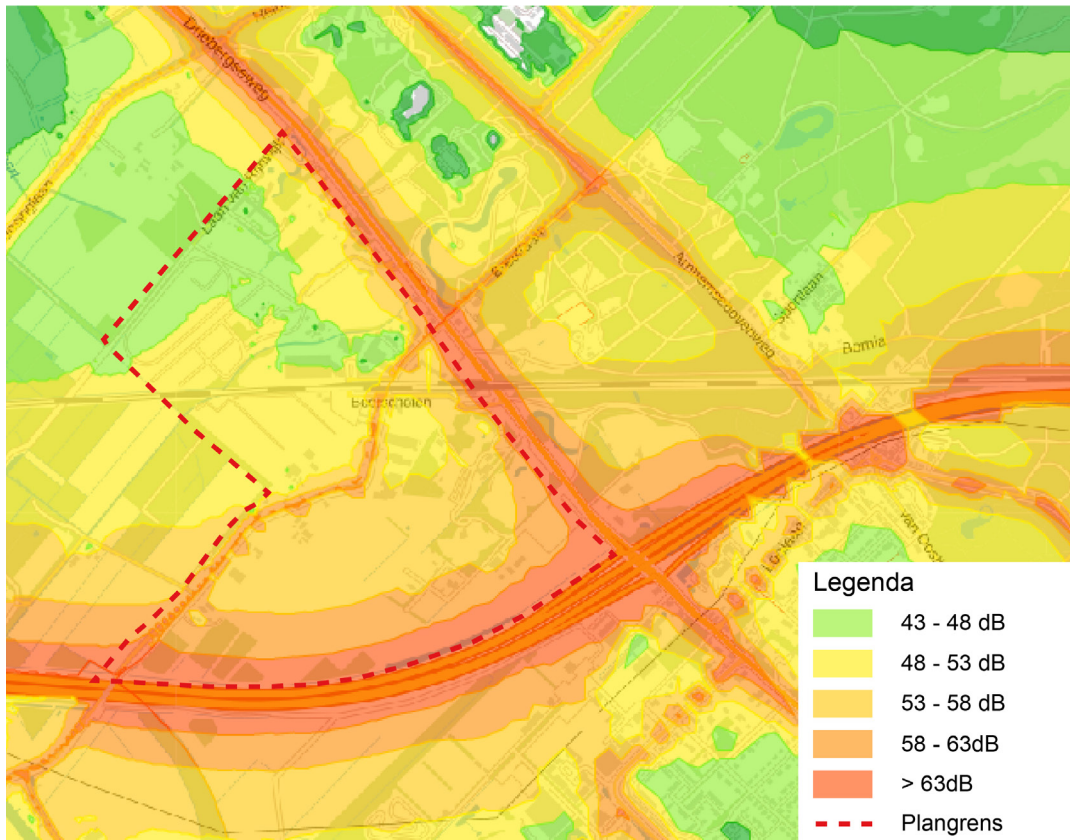
In het gebied liggen er kansen om de recreatieve functie in het gebied te versterken. Het toevoegen van een nieuwe fietsroute en wandelroutes kunnen hier aan bijdragen. Door het toevoegen van functies rondom het station wordt de verblijfskwaliteit vergroot, dit is aantrekkelijk voor toeristen die met de trein het gebied inkomen. Of voor de mensen die een wandelroute gemaakt hebben en een drankje willen doen. Door een toegangspoort te creeren in het gebied zal het duidelijker worden in wat voor gebied je binnenkomt. Een groene aanblik van het station sluit hierbij aan. Bezoekers die van buitenaf komen, zien meteen de kwaliteit van de omgeving.



Figuur 20 Kans kaart gebied duurzamer maken (eigen uitwerking)

3.3.4 Gebied duurzamer maken

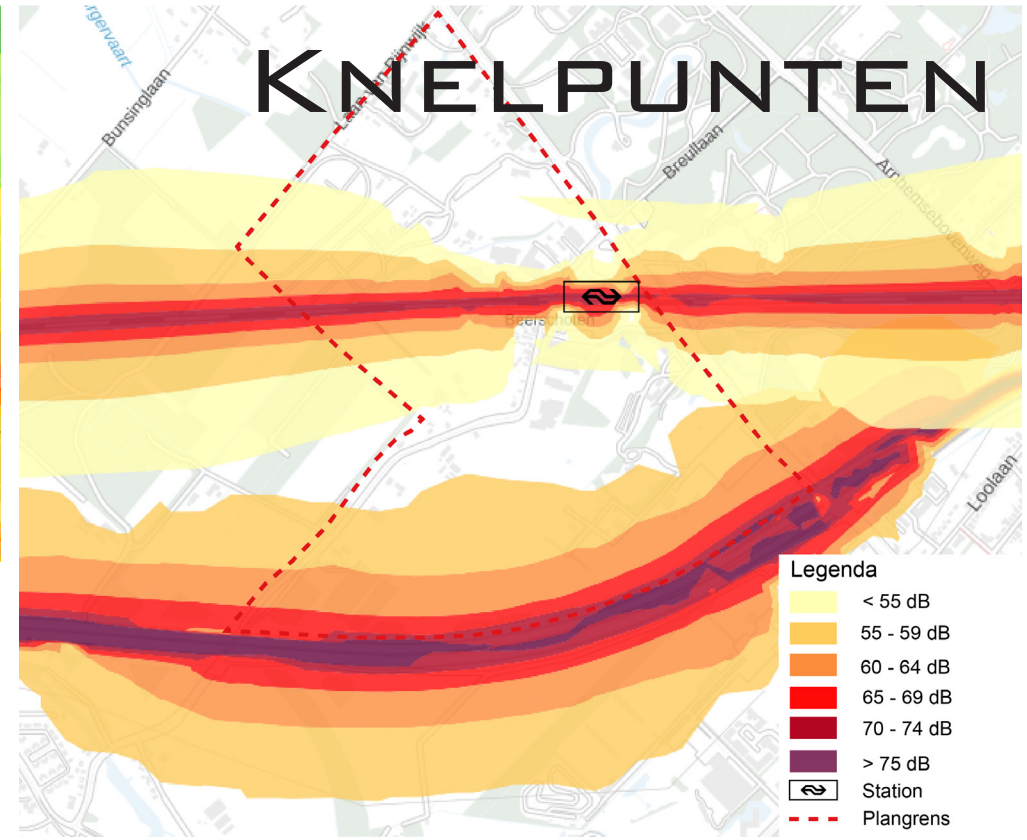
Water speelt een belangrijke rol in de beleving van cultuurhistorie en in de ecologische kwaliteit. Er liggen kansen om de waterwegen te herstellen. Het station is al helemaal getransformeerd, hierbij is er al deels rekening gehouden met de trends voor in de toekomst. Het station is bijvoorbeeld voorzien van zonnepanelen en er is meer groen toegevoegd. Duurzame mobiliteit zal een grote rol spelen in de toekomst. Een mobility hub kan hierbij niet ontbreken. Het station kan een plek worden waar er sprake is van deelsystemen en duurzame vervoersmiddelen. Om het langzaam verkeer te stimuleren moet de barriere voor het gebruik zo klein mogelijk gemaakt worden. Goede fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen mogen hierbij niet ontbreken.



Geluidscontouren 2030 wegverkeer (Bron kaart: ODRU, 2016) (met eigen bewerking)

3.3.5 Geluidshinder

Op de kaart hierboven zijn de geluidscontouren te zien die voorspelt zijn in 2030. Er is te zien dat rondom de Rijksweg en de Provinciale weg het geluid erg hard is. Dit neemt af wanneer je verder het gebied intrekt. Geluid heeft invloed op de woon- en leefomgeving van mensen. Zo slapen sommige mensen slecht vanwege geluidsoverlast of krijgen ze een hoge bloeddruk, wat de kans op een hartinfarct vergroot. Het gemiddelde geluidsniveau in een woonwijk ligt rond de 50 dB. En slaapverstoring kan optreden als de geluidsbelasting 's nachts boven de 40 dB komt. Wanneer er woningen gebouwd worden moet er rekening gehouden worden met eventuele geluidshinder (Atlas leefomgeving, zd).



Geluid treinverkeer + rijkswegen 2021 (Bron kaart: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2017) (met eigen bewerking)

3.3.5 Geluidshinder

Op de kaart is te zien hoe hoog de geluidbelasting door het treinverkeer en de Rijkswegen zijn. Er is te zien dat rondom het spoor en de Rijksweg sprake is van geluidshinder. Blootstelling aan geluid kan leiden tot gezondheidsproblemen. Voor de bouw van woningen langs het hoofdspoor zijn de normen opgenomen in de Wet geluidshinder. De voorkeursgrenswaarde is 55dB en de maximale toelaatbare waarde is 70 dB. De gemeente is verantwoordelijk voor het nemen van geluidbeperkende maatregelen. Het stationsgebied ligt gelegen tussen twee groene landschappen. De afwezigheid van ongewenste geluiden kan de positieve effecten van verblijf in een groene omgeving versterken (Atlas leefomgeving, zd).

The map illustrates the geographical context of the Knelpunt Zeist project. It shows the N225 highway running diagonally from the top left towards the bottom right. A dashed red line, representing the planning boundary ('Plangrens'), forms a large triangle. Inside this triangle, two zones are identified: 'Zone 1 bovenkant spoor' (top half) and 'Zone 2 onderkant spoor' (bottom half), separated by a horizontal dashed line representing the railway track. A red circle with a white 'X' marks a 'Missende verbinding' (missing connection) at the intersection of the railway and the planning boundary. A legend in the top right corner defines the symbols used: double-headed arrows for 'Snelweg (A12)' and 'Provinciale weg'; a train icon for 'Treinstation Driebergen-Zeist'; a dashed line for 'Spoor'; a vertical bar for 'Fietsonderdoorgang'; a red circle with an 'X' for 'Missende verbinding'; numbered boxes for 'Zone 1 bovenkant spoor' and 'Zone 2 onderkant spoor'; and a dashed red line for 'Plangrens'. Arrows indicate directions towards 'Utrecht' (left), 'Arnhem' (right), and 'N225' (downwards).

KNELP

- Snelweg (A12)
- Provinciale weg
- Treinstation Driebergen-Zeist
- Spoor
- Fietsonderdoorgang
- Missende verbinding
- Zone 1 bovenkant spoor
- Zone 2 onderkant spoor
- Plangrens

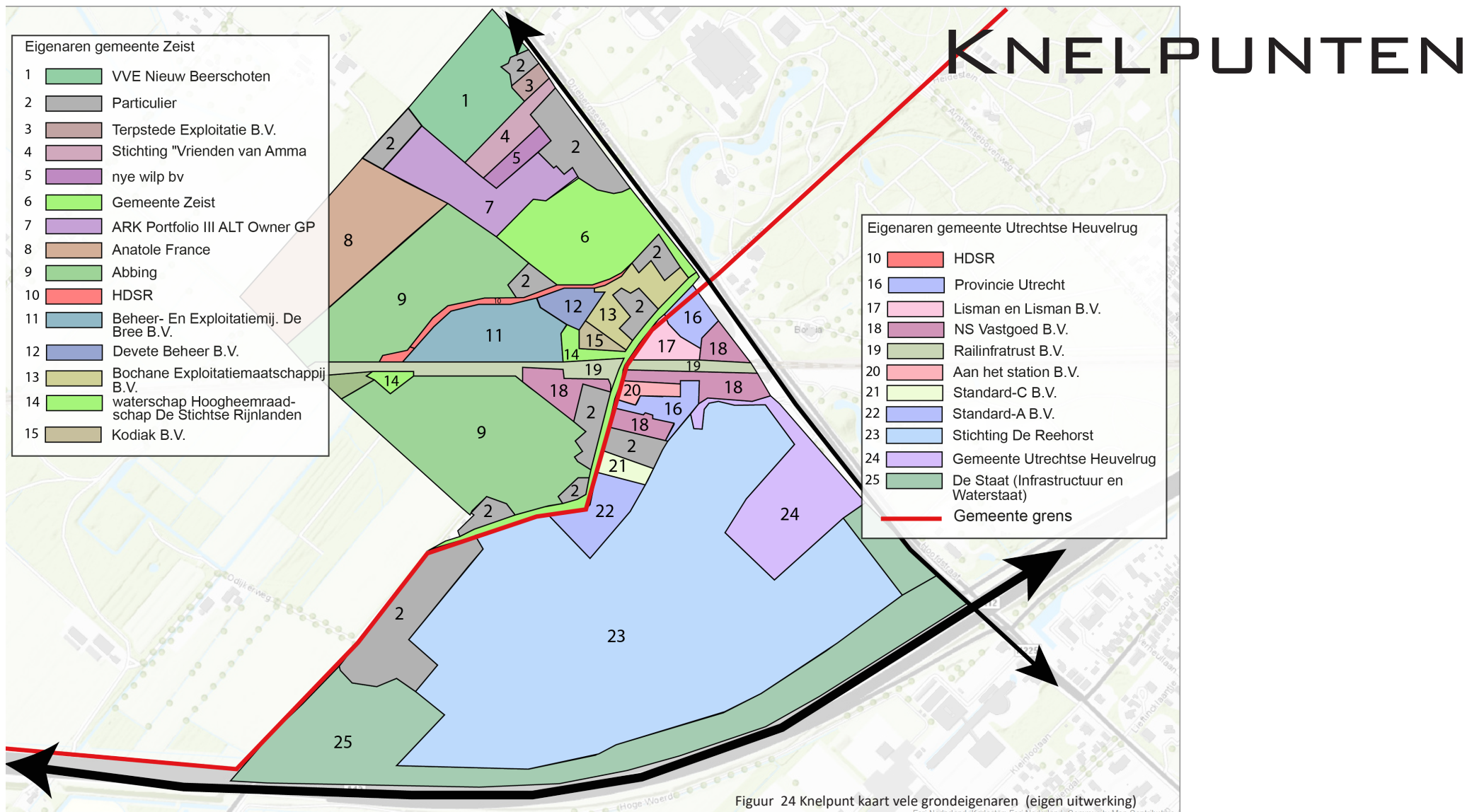
Utrecht

Arnhem

N225

Figuur 23 Knelpunt kaart spoor als barrière (eigen uitwerking)

Het spoor Driebergen-Zeist doorkruist het stationsgebied. Het station is recent helemaal getransformeerd en heeft door gekregen. Ook loopt de provinciale weg nu onder het spoor door, dit zou de oplossing moeten zijn tegen het vloerse spoorwegovergang is door de transformatie verheven. Door de nieuwe onder doorgang voor de fietsers en der last van autoverkeer. Een knelpunt hierbij is de missende verbinding. Hierdoor krijg je als het ware twee zones in het rdt kan die missende verbinding voor een belemmering zorgen. Het spoor wordt dan als barrière gezien in het gebied.



3.3.7 Vele grondeigenaren

Op de kaart zijn de grondeigendommen te zien van zowel de gemeente Zeist als de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het stationsgebied valt precies in beide gemeenten. Er is te zien dat er heel veel verschillende eigenaren aanwezig zijn in het gebied. Dit kan een knelpunt zijn wanneer je te maken krijgt met het bouwen van woningen en of werkplekken.

In mijn onderzoek zal ik mij hier minder door laten leiden omdat het einddoel vooral gaat om het inspireren. Wel is het van belang om dit knelpunt alsnog in kaart te brengen.

4 De uitgangspunten

Het analyseren van verschillende beleidsdocumenten en het maken van het referentieonderzoek hebben geleid tot een lijst van uitgangspunten. Ook heeft het maken van de analysekaarten (kans kaarten) voor nieuwe inzichten gezorgd. Al deze punten zorgen voor de volgende lijst aan uitgangspunten:

Uitgangspunten vanuit de beleidsdocumenten:

1. Aandacht voor groen
2. Aandacht voor elke doelgroep
3. Eigen identiteit per kern
4. Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen
5. Voor elke wijk geldt maatwerk
6. Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren
7. Openbare en private ruimte aantrekkelijk maken

Uitgangspunten vanuit het referentieonderzoek:

8. Aantrekkelijk entree
9. Aandacht voor groen
10. Stationsgebied verbinden met omliggende wijken
11. Stimuleren van langzaam verkeer

Uitgangspunten vanuit de analysekaarten:

12. Poortfunctie creëren
13. Nieuwe fietsroute
14. Voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen
15. Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen

Om ervoor te zorgen dat er een overzichtelijk en compacte lijst ontstaat, zullen sommige punten worden samengevoegd:

- Punt 1 en 9 worden samengevoegd
- Punt 3 en 5 worden samengevoegd
- Punt 7, 8 en 12 worden samengevoegd
- Punt 11, 13 en 14 worden samengevoegd

De definitieve set aan uitgangspunten die overblijven voor het stationsgebied Driebergen-Zeist zijn:



Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk

Binnen dit punt zal er vooral gekeken worden naar hoe dit gebied (een stationsgebied) kan worden voorzien van een eigen onderscheidende identiteit.



Aandacht voor groen

Groen speelt in heel Zeist een hele grote rol. Binnen dit punt wordt er gekeken hoe de ecologische en natuurwaarden zoveel mogelijk gewaarborgd kan worden en waar mogelijk, kan worden versterkt.



Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen

Cultuurhistorie speelt een enorm belangrijke rol in het gebied. Met de aanwezigheid van de Stichtse Lustwarande en het agrarische karakter van Zeist, moet de cultuurhistorische waarde gerespecteerd blijven.



Aandacht voor elke doelgroep

Met het motto “Zeist is voor iedereen” is het de bedoeling dat iedereen kan en mag wonen in de gemeente. Wel is het van belang om per kern te bekijken (zie punt 1 voor elke wijk geldt maatwerk) naar welke doelgroepen er behoefte is en wat mogelijk is qua woningtypologie.



Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren

In de toekomst is er behoefte naar deze sector, helemaal voor in een stationsgebied waar de bereikbaarheid goed. Het is daar cruciaal om dit punt mee te nemen als uitgangspunt voor in het stationsgebied Driebergen-Zeist.



Stationsgebied verbinden met omliggende wijken

Hiermee wordt bedoeld dat de kern zo goed mogelijk moet worden verbonden met de omliggende wijken. Juist die connectie en interactie met andere wijken zorgt voor een sterke nieuwe kern.



Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren

Het station is de plek waar je binnenkomt, het is het visitekaartje van het gebied. Het is van belang om deze aantrekkelijk te maken net zoals de openbare en private ruimtes. Vele toeristen komen het gebied binnen om vervolgens naar de Utrechtse Heuvelrug te gaan. Het is daarom van belang om ervoor te zorgen dat bezoekers in het gebied willen verblijven. En het station niet alleen als overstap plek te zien.



Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen

Juist doordat we te maken hebben met een stationsgebied zijn er andere alternatieven van reizen. De auto kan hierdoor als het ware meer te gast zijn in het gebied. Wel moeten er goede oplossingen komen om het langzaam verkeer te stimuleren. Goede fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen kunnen hier niet aan ontbreken.



Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen

Om ervoor te zorgen dat het stationsgebied een aantrekkelijk gebied wordt en niet alleen om door te reizen maar ook om in te verblijven, is het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen een must.

5 Deel 3 Onderzoek Advies

5.1 Welke mogelijke scenario's zijn er waarmee recht wordt gedaan aan de uitgangspunten in het gebied?

Binnen de gemeente is er een werksessie geweest waarin gepraat werd over de ontwikkeling van het stationsgebied. Uiteindelijk zijn we er met z'n allen over eens gekomen dat er drie relevante modellen onderzocht kunnen worden. Dit gaat over de volgende modellen:

Dorps model

Dit model houdt in dat er een hele organische groei ontstaat in het gebied. Het groen speelt hier een hele prominente rol, tevens de lage dichtheid binnen het gebied. Binnen dit model kan er meer woningprogramma toegevoegd worden maar dit zal middels een organische groei verlopen waar minder regie op is.

Groenstedelijk model

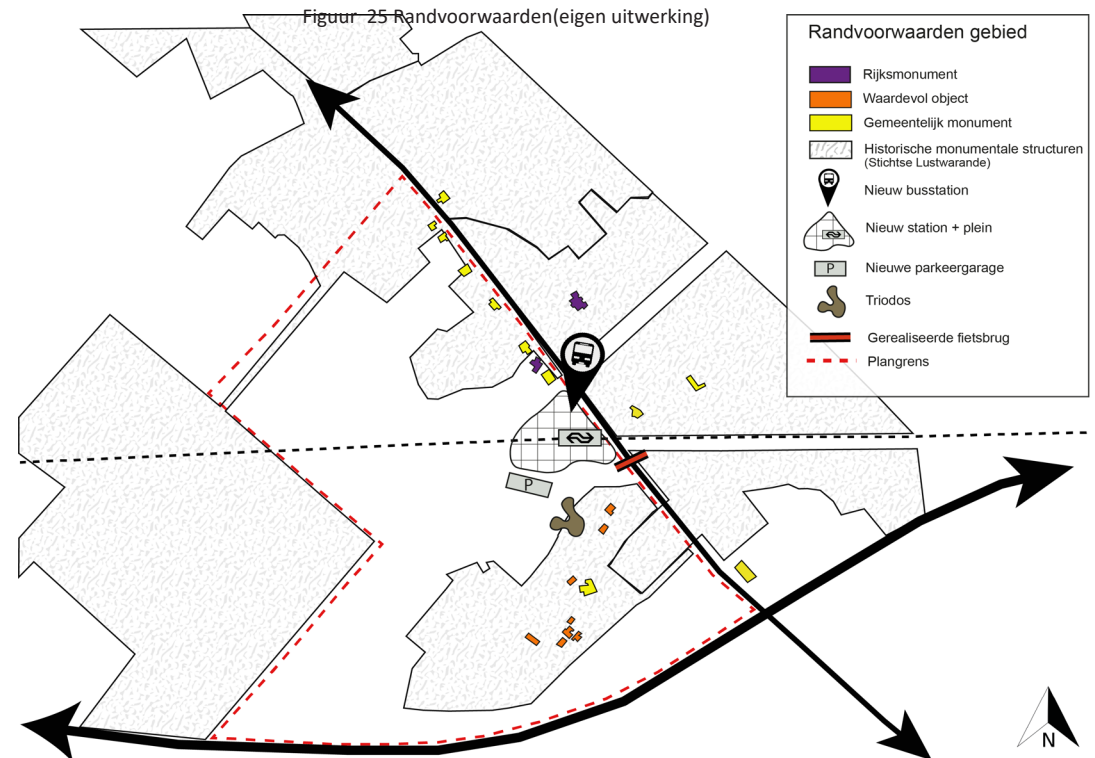
Dit model is stedelijker ingericht, groen speelt nog steeds een hele belangrijke rol in het gebied maar er zal een intenser programma aan wonen, werken en voorzieningen worden toegevoegd. Dit ook om de regionale aanleiding beter tegemoet te komen.

Hoogstedelijk model

Dit model is het uiterste, tijdens de werksessie werd er gesproken over 'het bijenkorf model'. Hierbij is er een veel hogere dichtheid, gebouwen staan dicht op elkaar en hebben meer verdiepingen. Binnen dit model is er nog steeds respect voor omgeving, cultuur en natuur. Maar er zal meer sprake zijn van functiemenging zoals wonen, werken en voorzieningen.

Ik heb ervoor gekozen om deze drie modellen verder uit te werken tot drie verschillende scenario's. Binnen de scenario's zullen de uitgangspunten + kansen meegenomen worden om tot een invulling te komen voor dat scenario.

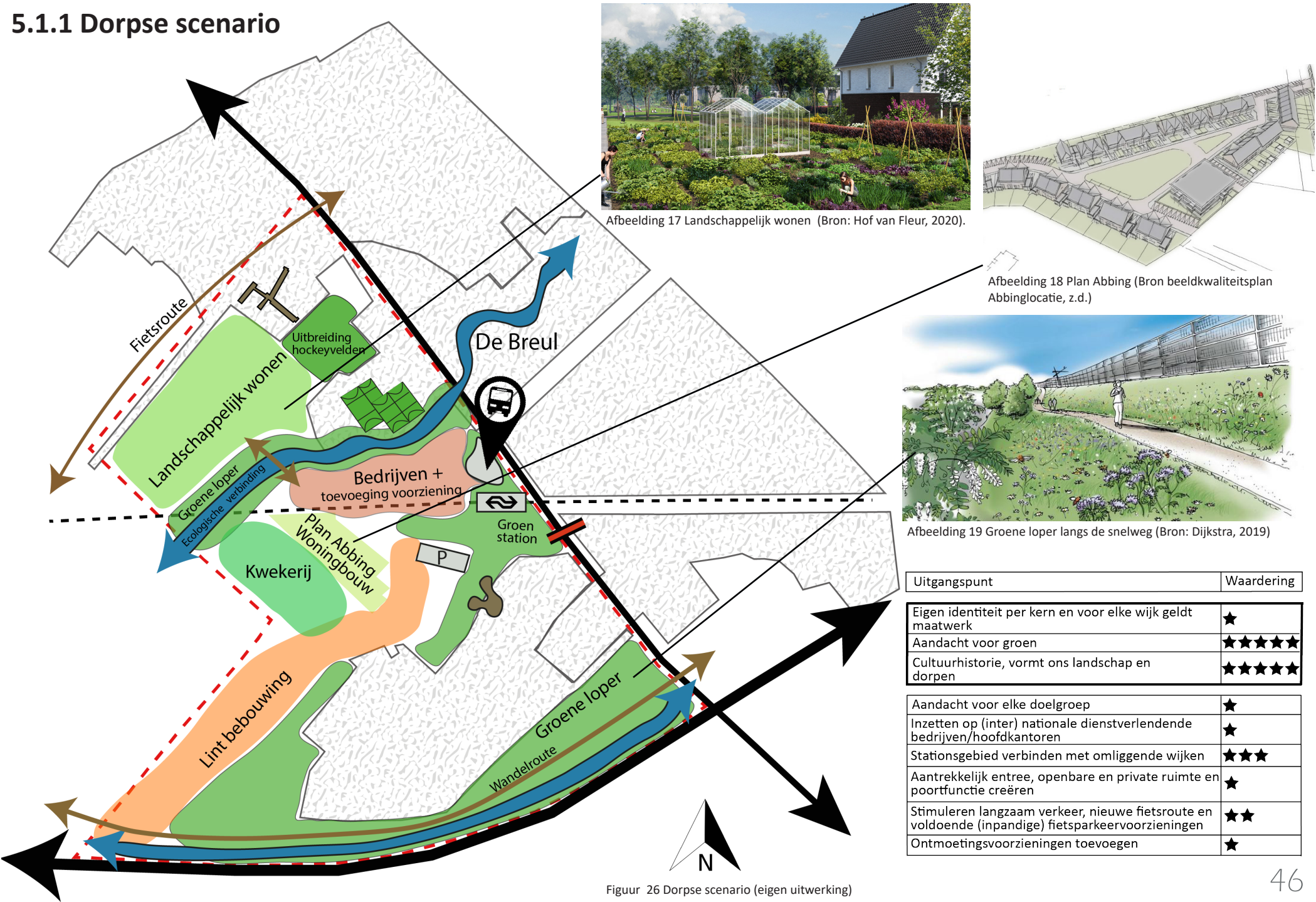
De uitgangspunten zullen per scenario een waardering krijgen. Deze worden zichtbaar gemaakt middels sterren. Hierbij is één ster de laagst mogelijke waardering en vijf sterren de hoogst mogelijke waardering. Later zal per punt beargumenteerd worden waarom ik het uitgangspunt een lage of hoge waardering heb gegeven. De eerste drie uitgangspunten in de tabel zijn de belangrijkste uitgangspunten. De rest is in willekeurige volgorde geplaatst.



Voordat de scenario's gemaakt worden is er een kaart gemaakt waarop de randvoorwaarden te zien zijn. Dit houdt in dat bepaalde elementen in het gebied 'hard' zijn, hier is geen discussie over mogelijk. Het gaat hier om het net opgeleverde nieuwe station met busstation, parkeergarage en fietsbrug. Hetzelfde geldt voor de Triodos bank, het net gerealiseerde duurzame gebouw. Verder liggen er beschermde monumentale structuren en monumenten in en rondom het gebied.

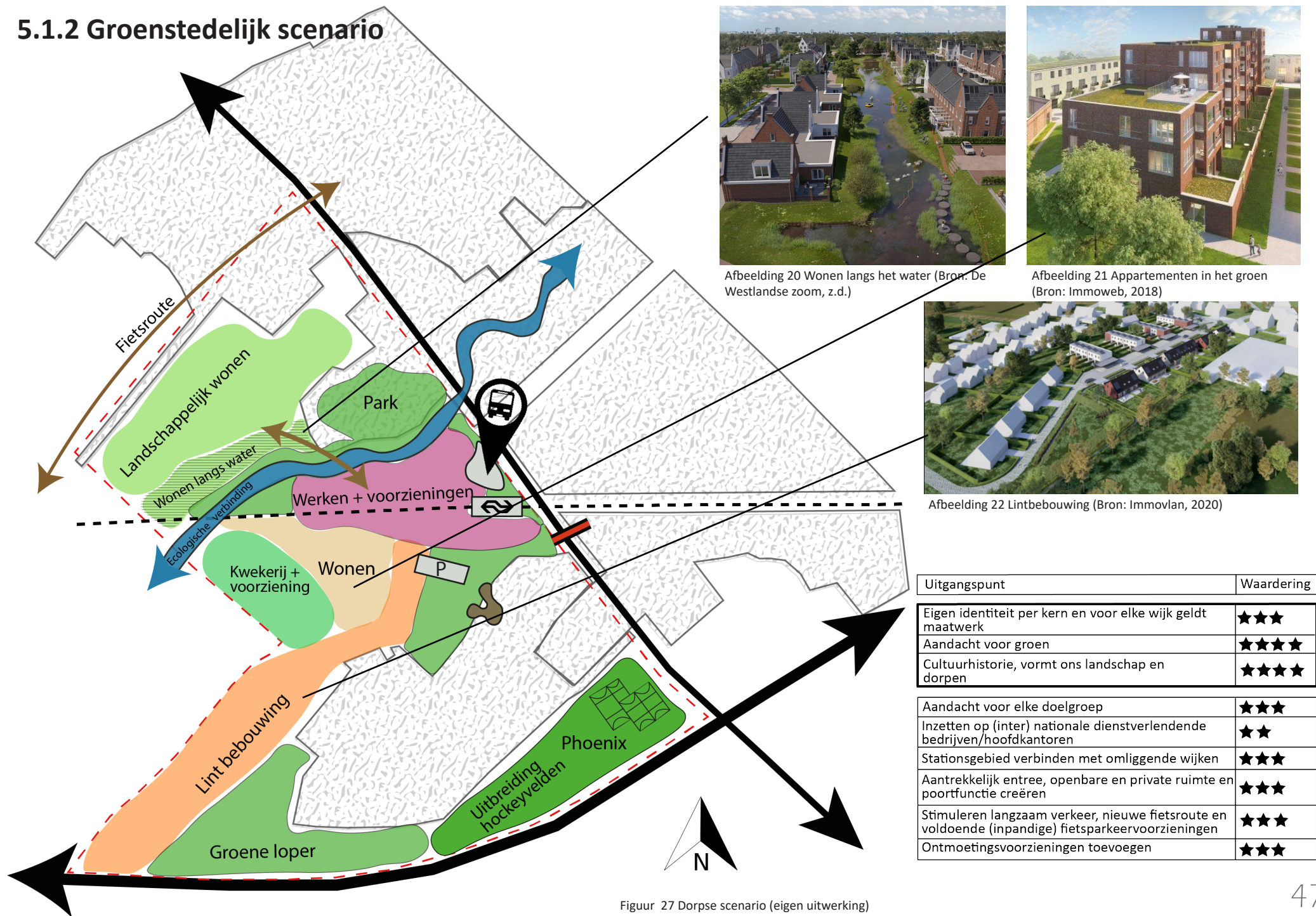
Uiteindelijk zal er een teamvergadering plaatsvinden waarin de scenario's worden voorgelegd. Alle aanwezigen zullen met hun eigen expertise naar de scenario's kijken. Daarom zullen de uitkomsten hiervan erg waardevol zijn. En zullen meegewogen worden met de afweging om uiteindelijk één variant uit te werken. Ik wil hierbij benadrukken dat de bedoeling van deze vergadering is om met elkaar in gesprek te gaan. Het ene scenario is niet goed en het ander is niet per definitie fout. Het gaat erom dat er binnen elk scenario minder goede en goede kwaliteiten benoemd worden. Deze dienen dan uiteindelijk als ingrediënten die kunnen worden meegenomen naar de uiteindelijke uitwerking.

5.1.1 Dorpse scenario

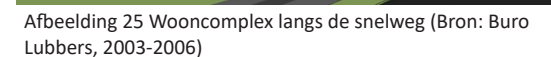
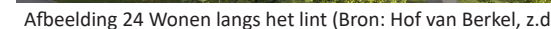
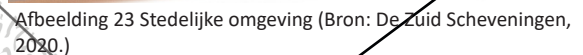


Figuur 26 Dorpse scenario (eigen uitwerking)

5.1.2 Groenstedelijk scenario



Figuur 27 Dorpse scenario (eigen uitwerking)

[illegible]

Uitgangspunt	Waardering
Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk	★
Aandacht voor groen	★★★★★
Cultuurhistorie, vormt ons landschap en dorpen	★★★★★

Aandacht voor elke doelgroep	★★★★★
Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren	★★★★★
Stationsgebied verbinden met omliggende wijken	★★★
Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren	★★★★★
Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (inpadige) fietsparkeervoorzieningen	★★★★★
Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen	★★★★★

Figuur 28 Dorpse scenario (eigen uitwerking)

5.1.4 Uitkomsten gesprek met collega's

Middels een teamvergadering zijn de scenario's voorgelegd. Een aantal collega's, allen met hun eigen expertise, hebben hun oordeel gegeven. Later heb ik nog persoonlijke gesprekken gevoerd met de collega's die niet bij de teamvergadering konden zijn. De belangrijkste punten per model zijn hieronder te lezen. Deze punten zijn erg waardevol en worden meegenomen bij de afweging voor het maken van de uiteindelijke gebiedsvisie. Het volledige gesprek is terug te lezen in de bijlage ...

Belangrijkste uitspraken dorpse scenario: “Door de vele grondeigenaren heb je vele belangen. Je kunt hun alleen tegemoet komen als je een fors programma neerzet. Het dorpse model rechtvaardigt niet de inspanning die nodig is om een gebied tot ontwikkeling te krijgen” (N. Geelkerken, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “In dit model is de sociale bonding tussen bewoners sterker, net zoiets als in de wijk Austerlitz in Zeist” (N. vd Kolk, persoonlijke communicatie, 25 mei 2020). “De groene lopers zijn een enorme kwaliteit” (N. Geelkerken, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “In het dorpse model zit je meer in de regierol, een organische ontwikkeling, meer op perceel niveau. Dan ben je als gemeente meer volgend” (F. Hermse, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Als we kijken naar dat dorpse model en hoe je daarmee om moet gaan, is het lastig om daar een eigen identiteit aan te geven. Ik vraag me af of je daar wel regie op hebt dan. Maar het gaat in dit model om een organische gebiedsontwikkeling, ik vraag me af of je dan wel voldoende regie hebt op de identiteit” (F. Hermse, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). Over de rol van de gemeente binnen dit model: “Dit model is niet heel omvangrijk, het valt overal een beetje tussen, dus niet echt een eigen identiteit. Het voordeel van dit model is dat het voor de gemeente niet veel geld en inzet kost. Maar het nadeel is dat je weinig input hebt en dat je moet kijken hoe ver je in je onderhandeling komt. Het kost weinig inzet maar je krijgt er weinig voor terug als gemeente” (A.Brokkaar, persoonlijke communicatie, 8 juni 2020)	Belangrijkste uitspraken groenstedelijke scenario: “Door de vele grondeigenaren heb je vele belangen. Je kunt hun alleen tegemoet komen als je een fors programma neerzet. Het groenstedelijk model laat dat al meer zien” (N. Geelkerken, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “In deze variant kun je die combinatie van bonding wel maken. Je zou daar wel kunnen inspelen op sociale interactie omdat je verschillende kernen van wonen hebt. (N. vd Kolk, persoonlijke communicatie, 25 mei 2020). “De bank Triodus is een mooie referentie bijvoorbeeld, duurzaam kantoor. Ik zie zulke ontwikkelingen ook wel voor me in het groenstedelijke model “ (R. Sluiskes, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Ontmoetingsvoorzieningen worden gemist, die hebben meer kans in dit model” (R. Sluiskes, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Deze variant is alweer iets spannender dan het dorpse model omdat hier meer variatie in zit en je nog steeds die kernwaardes behoudt (H. Elands, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Hoe stedelijker hoe meer voordeel je ook uit die P&R-garage zou kunnen halen. Deze variant biedt daar al meer draagvlak voor” (A. Breider, persoonlijke communicatie, 25 mei 2020). Over de rol van de gemeente binnen dit model: “Ruimtelijk past dit goed bij de schaal van Zeist en Driebergen, het sluit aan bij de omliggende omgeving. Financieel is het een uitdaging. Omdat de opbrengsten potentie misschien niet even groot is als je kosten potentie. Als gemeente moet je een grote rol pakken, want je kiest echt voor een middenweg, niet te stedelijk maar ook niet te dorps” (A.Brokkaar, persoonlijke communicatie, 8 juni 2020)	Belangrijkste uitspraken hoogstedelijke scenario: “Juist omdat identiteit zo’n grote rol heeft denk ik dat het hoogstedelijke model makkelijker een eigen identiteit krijgt, maar hoe verhoudt zich dat met wat eromheen ligt” (A. Jansen, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “De gedachte komt vooral van de kansen van het ontwikkelen van een knooppunt. Voor discussie zou ik vooral naar het hoogstedelijke model kijken” (H. Elands, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “In het hoogstedelijke model kun je meer als het gaat om werkplekken, er is meer intensiteit mogelijk (R. Sluiskes persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Bij het hoogstedelijk model heb je een woonvlek bij de snelweg, dit kan een poortfunctie hebben. Maar het lijkt mij logischer om de bebouwing meer op afstand van de snel weg te plaatsen zodat er een coulissenwerking ontstaat met het landschap op de voorgrond en de compacte kern daarachter” (F. Hermse, persoonlijke communicatie, 22 mei 2020). “Bij het hoogstedelijke model zie ik de sociale bonding minder gebeuren, dit zijn vaak forensen en mensen wonen er niet per se om samen te bonden als kern” (N. vd Kolk, persoonlijke communicatie, 25 mei 2020). “Driebergen-Zeist heeft een intercity status, deze blijft wanneer er vervoerspotentie wordt gecreëert. Hoe meer mensen, hoe meer potentie. Dus een hoogstedelijk model is hierin een pluspunt” (A. Breider, persoonlijke communicatie, 25 mei 2020) Over de rol van de gemeente binnen dit model: “Complex model, vraagt een grote investering van veel partijen. Vraagt veel van de gemeente om partijen over te halen om mee te doen. Het is duur om bijv. inwoners die er nu wonen uit te kopen. De gemeente moet ervoor zorgen dat zij een voorkeursrecht heeft waarbij zij de grond mag kopen. Je kunt het ook hebben over verdeling van kosten en opbrengsten met partijen. Hierin gaat de gemeente het natuurlijk niet alleen doen” (A. Breider, persoonlijke communicatie, 8 juni 2020)
--	--	---

5.1.5 Conclusie scenario's

Na het voorleggen van de scenario's aan mijn collega's heb ik alle scenario's een waardering gegeven. Deze komen dus voort uit de input van de gesprekken en vanuit mijn eigen kijk op de scenario's. Per scenario zal ik uitleggen waarom ik bepaalde uitgangspunten een lage of hoge waardering heb gegeven.

Scenario 1 Dorps model

Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk ★

Dit model zal een organische ontwikkeling zijn, dit houdt in dat er minder regie is op het verkrijgen van een eigen identiteit. Ook is de kans groot dat het station zijn intercity status verliest, doordat het stationsgebied niet optimaal ingericht wordt, dit gaat ten koste van de identiteit. Er wordt niet optimaal gebruik gemaakt van het feit dat we te maken hebben met een stationsgebied.

Aandacht voor groen ★★★★★

Veel ruimte voor groen, zowel het versterken van de ecologische verbinding als het recreatief groen, in de vorm van groene lopers.

Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen ★★★★★

Door de ecologische verbinding zal de cultuurhistorische waarde omhoog gaan in het gebied. De bestaande cultuurhistorische elementen worden goed gewaarborgt en gerespecteerd. Grote kans dat de Engelse landschapstijl doorgevoerd zal worden binnen dit model.

Aandacht voor elke doelgroep ★

Wordt niet optimaal gebruik van gemaakt, de behoefte in het stationsgebied ligt bij 1 en 2 persoon huishoudens, appartementen en het midden segment. Grote kans dat er in dit model veel gezinnen komen te wonen. Er is weinig regie over welke doelgroepen hier komen te wonen.

Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren ★

Is in dit model helemaal niet aanwezig, omdat de bedrijven die er nu zitten voor een groot gedeelte blijven bestaan. Verder zal er in dit model geen extra aandacht gevestigd worden op het toevoegen van bedrijven. Daar is te weinig draagvlak voor.

Stationsgebied verbinden met omliggende wijken ★★★

Door de ecologische verbinding wordt oost en west met elkaar verbonden. De groene inrichting verloopt mooi over in de aangrenzende landgoederen en buitenplaatsen. Verder zullen er geen hoge gebouwen aanwezig zijn. Dit sluit aan op de omliggende wijken die ook lage gebouwen hebben.

Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren ★

Er zal weinig regie zijn binnen dit model en er zijn weinig middelen om een poortfunctie te faciliteren. Doordat er veel aandacht voor groen is, is het mogelijk dat de openbare ruimte aantrekkelijker wordt. Wel is er weinig draagvlak voor toevoeging van bedrijven en voorzieningen waardoor er minder behoefte is aan die openbare en private inrichting. Ook zul je in dit model minder regie hebben op hoe het gebied in zijn geheel aandacht besteed aan de aantrekkelijkheid van openbare en private ruimte.

Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen ★★

In dit model is er aandacht voor een fietsroute en parkeervoorzieningen. Alleen zullen er minder voorzieningen in het algemeen zijn, daardoor ook minder (in pandige) fietsparkeervoorzieningen.

Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen ★

Hier is minder aandacht voor omdat het draagvlak te laag is.

Uitgangspunt	Waardering
Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk	★
Aandacht voor groen	★★★★★
Cultuurhistorie, vormt ons landschap en dorpen	★★★★★
Aandacht voor elke doelgroep	★
Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren	★
Stationsgebied verbinden met omliggende wijken	★★★
Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren	★
Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen	★★
Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen	★

Scenario 2 Groenstedelijk model

Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk ★★★★★

Doordat de stedelijkheid meer naar voren komt in dit model krijgt het een hele andere invulling. Het model kan zich daarom meer onderscheiden in bijvoorbeeld soorten woning typologieën. Ook wordt er meer gekeken naar wat de capaciteit van het gebied is en welke invulling hier in past, wat aansluit bij een stationsgebied.

Aandacht voor groen ★★★★★

Binnen dit model is de ecologische verbinding meegenomen en wordt er voldoende rekening gehouden met de natuurwaarde.

Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen ★★★★★

De monumentale structuren en beschermde monumenten worden gewaarborgd, ook zal er rekening gehouden worden met de zichtlijnen van deze.

Aandacht voor elke doelgroep ★★★★★

Een variatie aan doelgroepen is mogelijk. De focus ligt met name op het middensegment in dit model. Hier binnen zal er meer sturing kunnen zijn op de verschillende woningtypes, waardoor er andere doelgroepen aangetrokken kunnen worden.

Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren ★★

Er is iets meer draagvlak voor het inzetten op verschillende bedrijvigheid.

Stationsgebied verbinden met omliggende wijken ★★★★★

Door de ecologische verbinding wordt oost en west met elkaar verbonden. En de groene inrichting verloopt mooi over in de aangrenzende landgoederen. De hockeyvelden zijn goed bereikbaar in dit model.

Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren ★★★★★

Doordat het station redelijk groen ingevuld is, ontstaat er een verloop naar de Utrechtse Heuvelrug toe. Er zijn in dit model meer middelen om voor de inrichting van de poortfunctie te zorgen, denk hier bijvoorbeeld aan het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen. In dit model is er een contrast van groen en stedelijkheid, dit kan zorgen voor een versterking van de eigen identiteit van het station.

Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen ★★★★★

De nieuwe fietsroute kan in dit model, evenals het opnemen van fietsparkeervoorzieningen.

Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen ★★★★★

In dit model is daar meer ruimte en draagvlak voor.

Uitgangspunt	Waardering
Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk	★★★★
Aandacht voor groen	★★★★★
Cultuurhistorie, vormt ons landschap en dorpen	★★★★★
Aandacht voor elke doelgroep	★★★★
Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren	★★
Stationsgebied verbinden met omliggende wijken	★★★★
Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren	★★★★
Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen	★★★★
Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen	★★★★

Scenario 3 Hoogstedelijk model

Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk ★★★★★★

In dit model wordt er uitgegaan van het uiterste, je zou haast kunnen spreken over een integrale gebiedsontwikkeling. Een stationsgebied met een hoge dichtheid en een menging van functies. Dit is voor Zeist uniek en kan zorgen voor een eigen identiteit voor deze kern. En de intercity status kan blijven bestaan door een hoge vervoerspotentie die hierbij gecreëerd wordt.

Aandacht voor groen ★★★

De nieuwe ecologische verbinding is meegenomen. Door een hoger programma een wonen, werken, voorzieningen wordt er iets meer groen ingeleverd. Wel zijn er andere oplossingen om het groen te laten terugkomen (natuurinclusief bouwen bijvoorbeeld)

Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen ★★★

De monumentale structuren en beschermde monumenten blijven gewaarborgd. Wel kunnen de zichtlijnen worden belemmerd door het intensievere programma dat gebouwd zal worden.

Aandacht voor elke doelgroep ★★★★★★

Juist door de functiemenging in het gebied en de verschillende woningtypologieën worden er diverse doelgroepen aangetrokken. Er kunnen meer appartementen gerealiseerd worden, hier is vraag naar.

Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren ★★★★★★

In dit model is daar veel aandacht voor, met name rondom het station.

Stationsgebied verbinden met omliggende wijken ★★★

Doordat dit model een iets meer op zichzelf staand model is, zou je de connectie met de omliggende wijken kunnen missen.

Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren ★★★★★★

Er zijn meer middelen om aandacht te besteden aan de invulling van een 'poort'. Dit kan bijvoorbeeld door het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen. Het complex langs de snelweg zal ook als een poortfunctie kunnen dienen. Daar waar je de kern in komt rijden, rijdt je meteen langs een prominent gebouw (poort). Doordat het een hoogstedelijk model is, zal de aanblik meer stedelijk zijn, maar dit kan er ook juist voor zorgen dat het groen er meer uitspringt.

Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen ★★★★★★

De nieuwe fietsroute is opgenomen in dit model. Ook is er veel aandacht voor (in pandige) fietsparkeervoorzieningen. De auto zal echt meer te gast zijn.

Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen ★★★★★★

Hier is veel aandacht voor.

Uitgangspunt	Waardering
Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk	★
Aandacht voor groen	★★★★★★
Cultuurhistorie, vormt ons landschap en dorpen	★★★★★★

Aandacht voor elke doelgroep	★★★★★★
Inzetten op (inter) nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren	★★★★★★
Stationsgebied verbinden met omliggende wijken	★★★
Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren	★★★★★
Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen	★★★★★
Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen	★★★★★★

6 Uitwerking

6 Uitwerking

Al met al is er geen sprake van goede of foute scenario's, elk scenario heeft haar eigen goede of minder goede kwaliteiten. Die goede kwaliteiten kunnen als ingrediënten mee genomen worden naar de uitwerking van het eindproduct. In de vergadering kwam naar voren dat het hoogstedelijke scenario het meest interessant zou zijn. Hier zouden de meeste vragen bij liggen en wordt als inspirerend gezien. Qua waardering aan sterren scoort dit model ook erg hoog. Daarom kies ik ervoor om het hoogstedelijke model als vertrekpunt te nemen. Deze zal ik combineren met de hoge waarderingen uit de andere scenario's.

De belangrijkste punten die ik mee zal nemen na aanleiding van de gesprekken met collega's zijn:

- Werkfuncties langs het spoor, ook als geluidsbuffer
- Ontmoetingsfuncties toevoegen in het gebied
- Focus vooral op het middensegment, appartementen en 1 en 2 persoon huishoudens
- Laan van Rijwijk moet behouden blijven (cultuurhistorische waarde)
- Rijwijkse Wetering herstellen (ecologische verbinding)
- Het aansporen van deelsystemen
- Inzetten op het fietsverkeer en fietsparkeervoorzieningen
- Inzetten op de sociale interactie
- Cultuurhistorische en natuurwaarden respecteren en waar mogelijk versterken
- Een eigen onderscheidende identiteit creëren

Ook zullen alle eerdere verkregen uitgangspunten meegenomen worden naar de uitwerking van de eind gebiedsvisie voor het stationsgebied Driebergen-Zeist :



Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk



Aandacht voor groen



Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen



Aandacht voor elke doelgroep



Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren



Stationsgebied verbinden met omliggende wijken



Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren

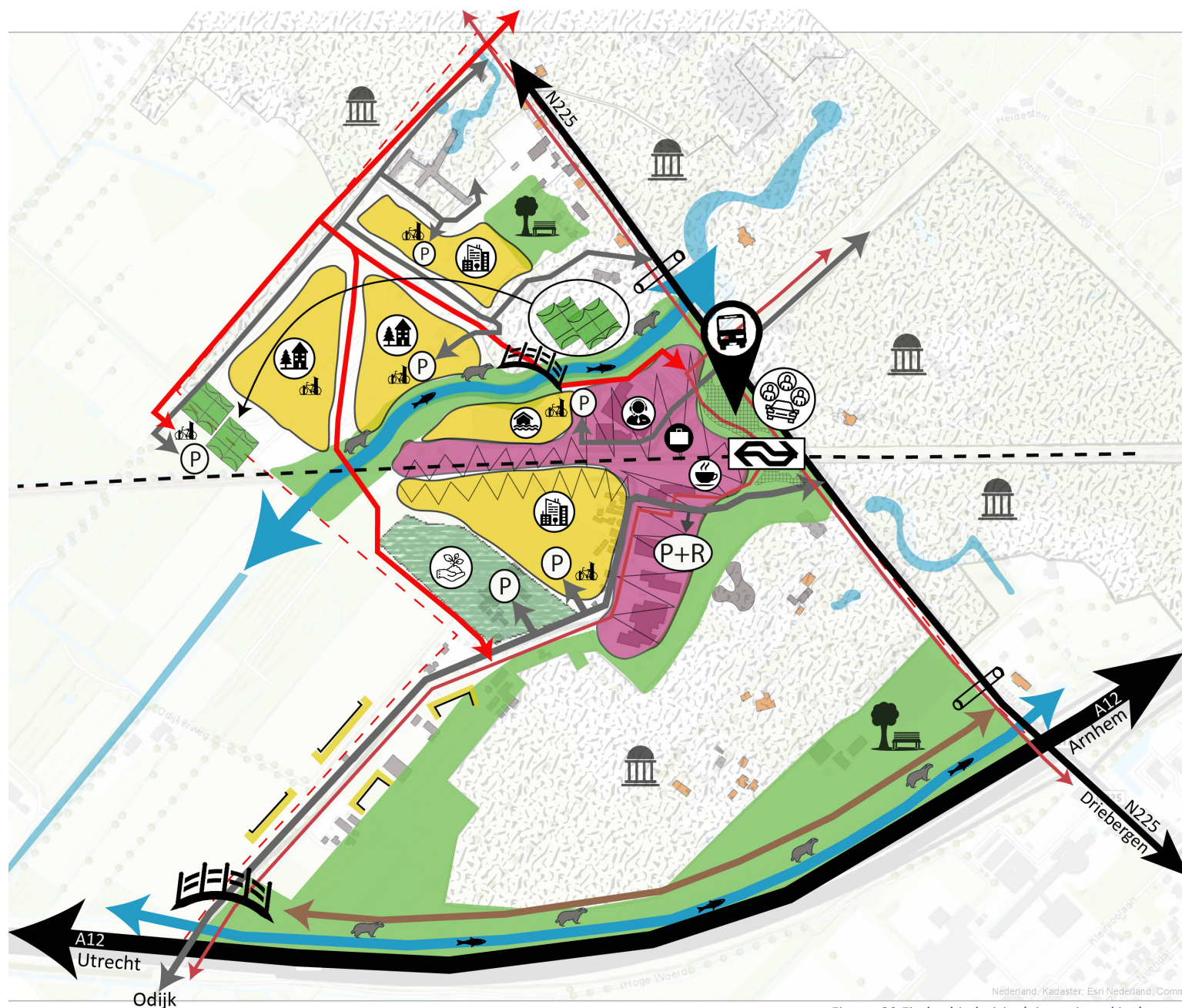


Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen



Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen

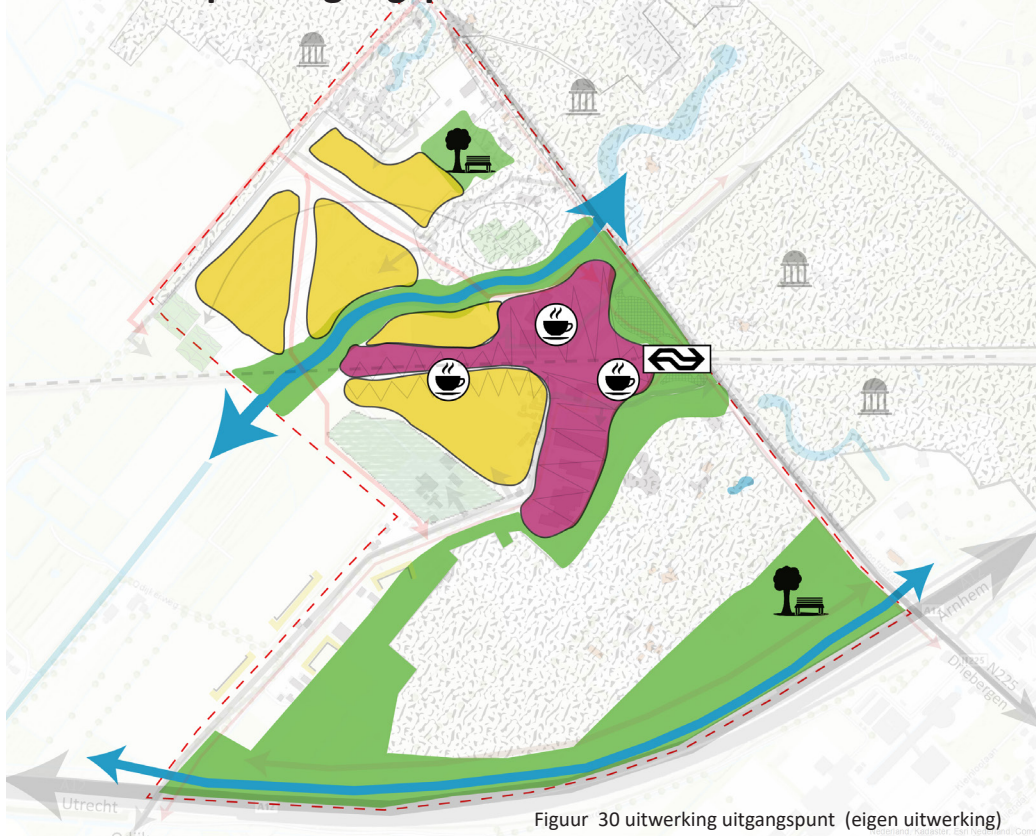
6.1 Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist



Figuur 29 Eind gebiedsvisie (eigen uitwerking)

- Snelweg (A12)
- Provinciale weg
- Erftoegangsweg
- Nieuwe fietsroute
- Nieuwe wandelroute
- Fietspad
- Ecologische verbinding
- Groene loper
- Bestaand water
- Wonen
- Werken
- Bestaande bebouwing
- Beschermde monumenten
- Kwekerij Abbing
- Lintbebouwing verdichten
- Parkachtig wonen
- Wonen aan het water
- Mix aan woningen
- Werkvoorziening
- Dienstverlenende sector
- Ontmoetingsvoorziening
- Functiemix
- Deelsystemen
- Fietsparkeervoorziening
- Oversteek langzaam verkeer
- Dassentunnel
- Verrijken van Flora en Fauna
- Parkfunctie
- Uitbreiding hockeyvelden
- Parkeren
- Beschermde monumentale structuur
- Geluidswal
- Plangrens

6.2 Advies per uitgangspunt Identiteit en poortfunctie



Figuur 30 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

 **Eigen identiteit per kern en voor elke wijk geldt maatwerk +**
 **Aantrekkelijk entree, openbare en private ruimte en poortfunctie creëren**

Om het stationsgebied verder te ontwikkelen naar een woonwerkgebied zal er moeten worden verdicht. De ambitie van de gemeente Zeist is om dit gebied van een eigen identiteit te voorzien waar wonen en werken samengaan. Toevoeging van woningen, (basis)voorzieningen en een kantoorprogramma zorgt voor meer levendigheid in het gebied wat bijdraagt aan de leefbaarheid en de sociale veiligheid. Door het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen en de kwaliteit van het groen zichtbaar te maken, zal de aantrekkelijkheid van de entree en openbare ruimte verbeteren. Juist het sterke contrast tussen groen en stedelijkheid zorgt voor een eigen identiteit van het stationsgebied. Wanneer je het gebied binnenkomt vanaf de snelweg of het station zal meteen duidelijk zijn waar je je bevindt. Je zult de nieuwe ecologische verbinding zien liggen met daarachter de woningen. De parkfuncties en ontmoetingsvoorzieningen dragen bij aan een aantrekkelijke openbare ruimte. Nu zal het station als een poortfunctie dienen waar je als bezoeker het gebied binnenkomt. Wanneer je het gebied vanaf de snelweg binnenkomt zul je het groene karakter waar Zeist zo bekend om staat ervaren.

Landschap en cultuurhistorie



Figuur 31 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

 **Aandacht voor groen +**  **Cultuurhistorie, vormt ons landschap en onze dorpen**

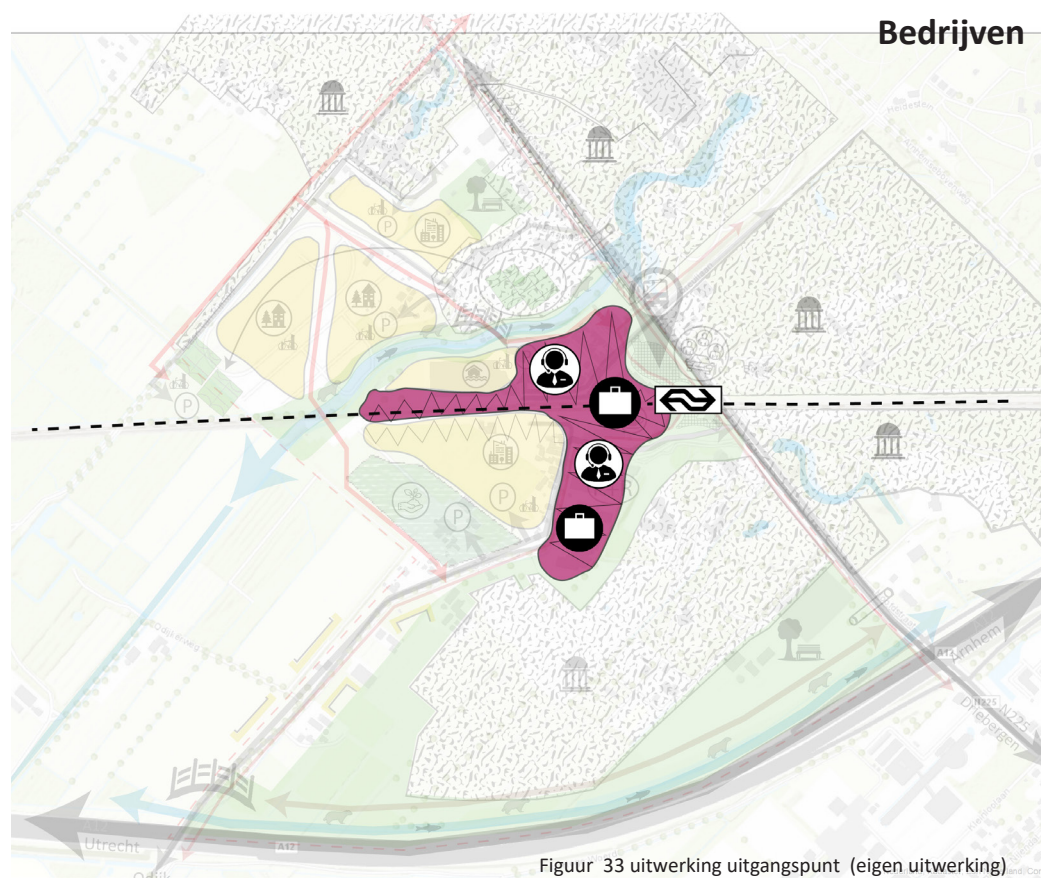
Groen speelt een enorm belangrijke rol binnen de gemeente Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Het streven is dan ook om de kwaliteit en kwantiteit van het groen en water in het stationsgebied te verbeteren en het gebied toegankelijker te maken voor een breder publiek met een goede balans tussen drukte en rust. In en rondom het stationsgebied heb je te maken met een natuurnetwerk die streng beschermd is. Deze zal worden versterkt middels twee nieuwe ecologische verbindingen, het water zal hierin worden hersteld. Niet alleen voor de bewoners wordt de leefkwaliteit verhoogd, maar ook voor flora en fauna zijn groene en waterrijke gebieden dichtbij en in een stedelijke kern erg belangrijk. Verschillende dieren zullen de ecologische verbinding kunnen gebruiken als oversteek plaats van het ene landschap naar het andere landschap. De beschermde monumentale structuren zullen gewaarborgd blijven en zullen zoveel mogelijk omringd worden met groen of lage bebouwing. Dit om de zichtlijnen te behouden en ervoor te zorgen dat deze goed zichtbaar blijven in het gebied. De sportvelden dragen bij aan de gezondheid van inwoners en bezoekers.



Figuur 32 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

Aandacht voor elke doelgroep

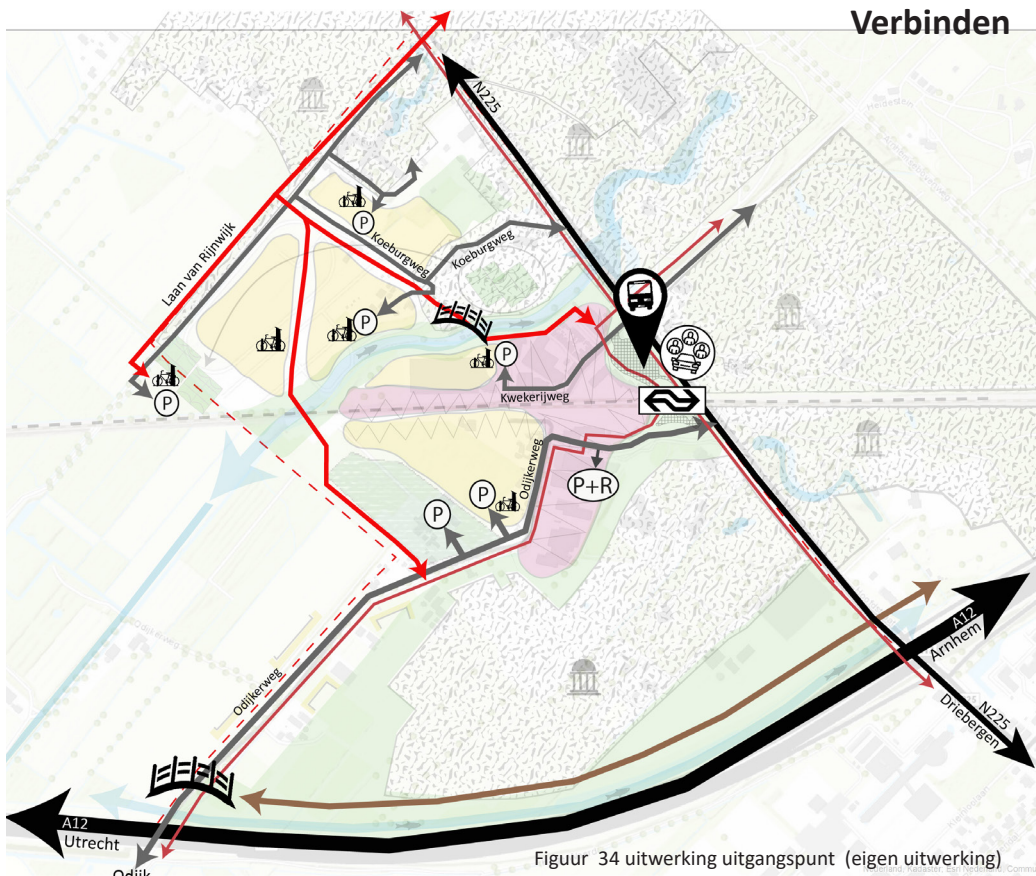
Eén uitgangspunt was dat er aandacht voor elke doelgroep moet zijn. Uiteindelijk zijn er uit verschillende gesprekken (zie bijlage 2) gebleken dat de behoefte vooral bij 1 en 2 persoon huishoudens en het middensegment ligt. In deze visie wordt er nog steeds ingezet op een brede woningdifferentiatie. Rondom het spoor zal er sprake zijn van appartementen waar starters, studenten, young professionals en ouderen geschikt zouden kunnen wonen. De plinten van de appartementen rondom het spoor worden ingevuld met voorzieningen zoals een café en kleine winkelvoorzieningen. De woningen aan het water zullen tussen het midden en duursegment in zitten en zijn meer geschikt voor gezinnen. Het parkachtig wonen is vrijwel voor elke doelgroep toegankelijk omdat hier een verschillend aanbod van woningen zal zijn. Dit zijn met name appartementen waaronder geparkeerd kan worden. Het lint zal verder verdicht worden en hoort met name thuis in het midden en duursegment. De mix van woningen verschillen van sociale huur, middensegment huur en koop en vrijesectorwoningen. Bij alle nieuwbouwwoningen is er sprake van duurzaamheid. Groene daken worden toegepast, regenwater wordt voor een groot deel op eigen kavel opgevangen en geborgen.



Figuur 33 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

Inzetten op (inter)nationale dienstverlenende bedrijven/hoofdkantoren

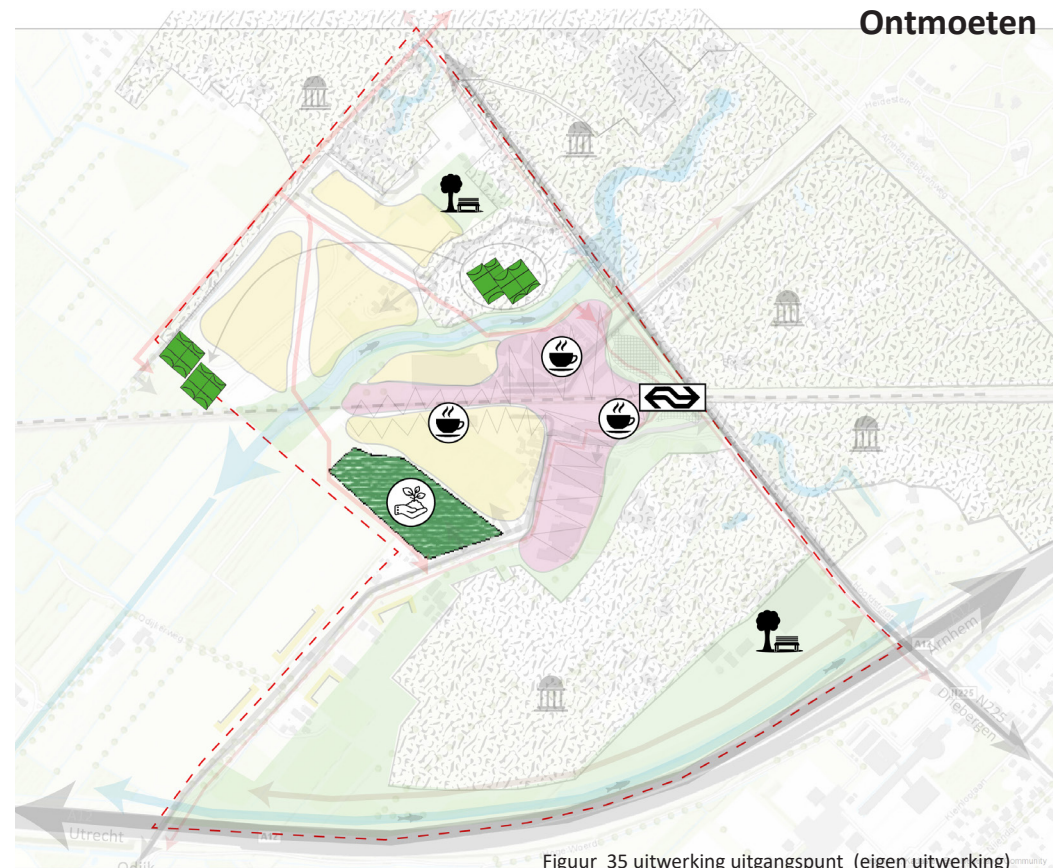
De grootste verdichtingsopgave is voorzien rondom het station. Je zou kunnen spreken over een compact middenstuk waar de dichtheid vrij hoog is. Wonen, werken en voorzieningen komen daarin samen. De werkvoorzieningen zullen vooral rondom het spoor uitbreiden. Er wordt ingezet op hoogwaardige bedrijvigheid. En de dienstverlenende sector, hier is in de toekomst behoefte aan (zie het gesprek uit bijlage 1). Ook moet de focus liggen bij de groei van kleine bedrijven, hierdoor krijgt het gebied de kans om een bruisende plek te worden voor creatievelingen. Door de goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer is dit een ideale plek voor bedrijven om zich te vestigen.



Figuur 34 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

 **Stationsgebied verbinden met omliggende wijken + Stimuleren langzaam verkeer, nieuwe fietsroute en voldoende (in pandige) fietsparkeervoorzieningen**

Het gebied is met het openbaar vervoer goed bereikbaar. Hierdoor zal de parkeernorm verlaagd moeten worden in het gebied. Het langzaam verkeer wordt gestimuleerd middels de nieuwe wandel en fietsroutes. Hierdoor wordt de verbinding met de omliggende wijken (en landschappen) beter verbonden. Goede fietsparkeervoorzieningen kunnen hierbij niet ontbreken. De Odijkerweg zal een belangrijke route zijn naar Odijk toe, deze weg loopt onder de A12 door, evenals het fietspad die hierlangs loopt. Alle erftoegangswegen leiden naar een parkeervoorziening toe. Hiermee wordt voorkomen dat er veel auto's door het gebied rijden. Sommige bewoners zullen hierdoor iets verder moeten lopen naar hun woning. Maar dit zorgt wel voor een aantrekkelijkere openbare ruimte. Tevens wordt hiermee het OV, en langzaam verkeer gestimuleerd. In het gebied zal het gebruik van deelsystemen gestimuleerd worden. Dit kan bijvoorbeeld door bewoners het recht te geven op één parkeerplek per woning. Verder zouden zij zich kunnen abonneren op een deelauto, binnen Zeist wordt er gewerkt met onder andere de bedrijven Greenwheels en Mywheels. Het parkeren in het gebied als voor een groot gedeelte ondergronds zijn. Dit om de openbare ruimte optimaal te kunnen benutten en om het aanzicht van blik zoveel mogelijk te beperken. Verder zullen de bruggen voor langzaam verkeer bijdragen aan de aantrekkelijkheid en betere verbinding.

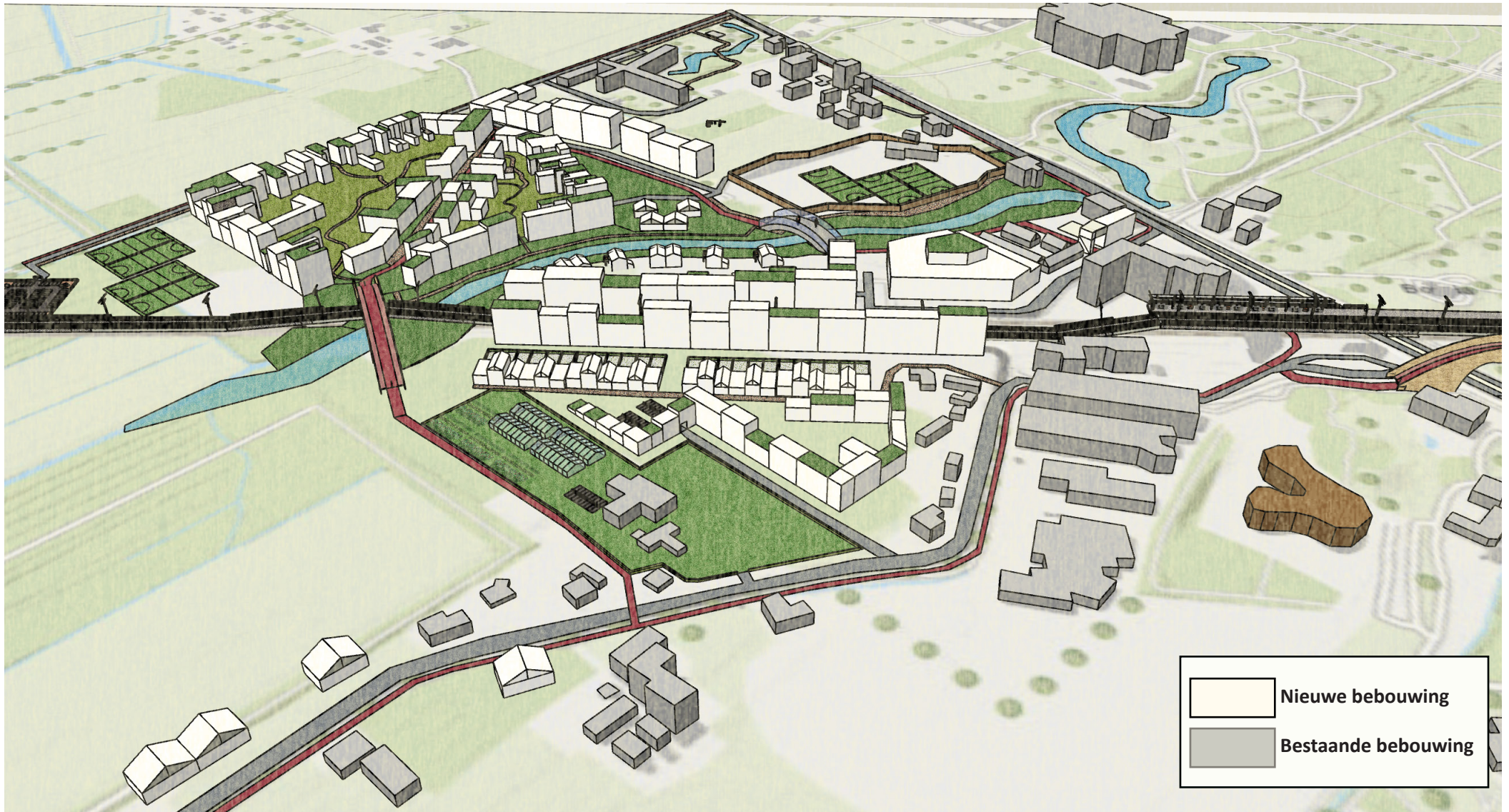


Figuur 35 uitwerking uitgangspunt (eigen uitwerking)

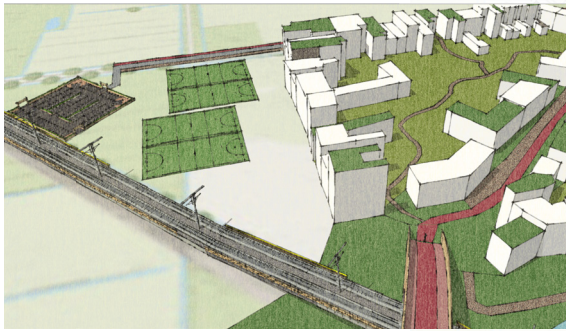
 **Ontmoetingsvoorzieningen toevoegen**

Het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen bij het station zorgt voor een betere verblijfskwaliteit voor inwoners en bezoekers. Toeristen die een wandeling gemaakt hebben in het nationale park van de Utrechtse Heuvelrug zullen sneller in het stationsgebied willen verblijven wanneer daar voorzieningen voor zijn. De parkfuncties hebben ook een ontmoetingsfunctie, evenals de hockeyvelden. Buiten de wedstrijden en trainingen om kunnen deze velden gebruikt worden voor omwonenden. Dit draagt weer bij aan de gezondheid van de buurt. Tuincentrum en kwekerij Abbing wordt ook als ontmoetingsvoorziening gezien, deze voorziening past thuis in het stedelijke gebied waar veel ruimte voor groen is.

6.3 Schetsontwerp ontwikkeling Stationsgebied Driebergen-Zeist



Ter illustratie laat dit schetsontwerp het totale beeld van de gebiedsvisie zien. Dit beeld is bedoeld om te inspireren en om een beeld te geven van de mogelijkheid qua ontwikkeling voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Het gebied is verder ontwikkeld naar een stedelijk gebied waar veel ruimte is voor wonen, werken en recreëren. Er is een grote woningdifferentiatie, dit zorgt ervoor dat het gebied toegankelijk is voor vele doelgroepen. De nieuwe fietsroutes en bruggen voor langzaam verkeer zorgen voor een hoge aantrekkelijkheid en betere verbinding met de omliggende wijken. De ecologische verbinding zorgt voor een betere leefkwaliteit van mens en dier. Het groene karakter gaat niet ten onder aan de stedelijkheid. Juist het contrast tussen groen en stedelijkheid zorgt voor een stationsgebied met een eigen onderscheidende identiteit.



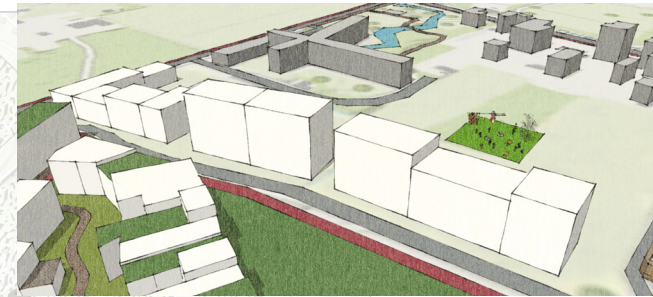
Uitbreiding hockeyvelden



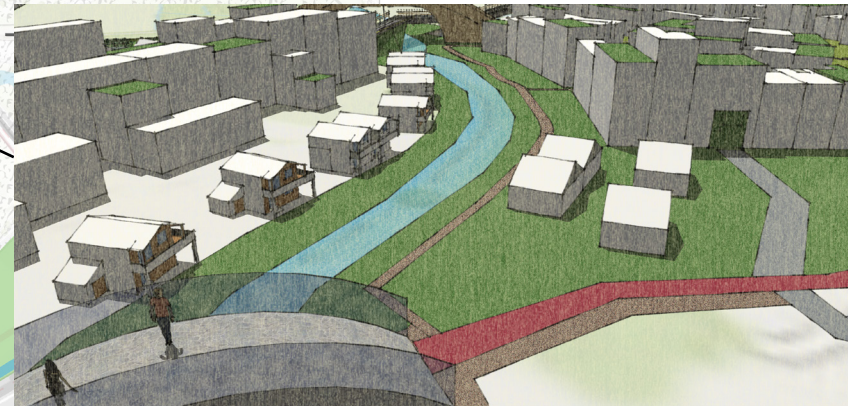
Lint bebouwing



Parkachtig wonen + nieuwe fietsroute



Woningmix



Wonen langs het water



Abbing kwekerij en tuincentrum + woningmix

6.4 Conclusie

Vanuit de regionale opgave is het van belang om meerdere woon en werkplekken te faciliteren. Tot 2040 wordt er een behoefte verwacht van 107.000 extra woningen en 80.000 extra werkplekken. Er is dus sprake van een noodzaak om enigszins rekening te houden als gemeente met deze grote opgave. Het stationsgebied is een locatie die zich goed leent voor het verder ontwikkelen naar een gebied met meerdere woon- en werkplekken. De gemeente Zeist heeft zelf de ambitie om het stationsgebied te ontwikkelen naar een gebied met een eigen identiteit.

Voor dit afstudeeronderzoek is er voorafgaand een hoofdvraag opgesteld. Deze is als volgt: *“Hoe kan het stationsgebied Driebergen-Zeist verder ontwikkeld worden naar een gebied met een eigen identiteit waarin rekening wordt gehouden met de regionale opgave?”*

Om meer woon- en werkplekken te realiseren zal er verdicht moeten worden, vooral rondom het spoor. Je zou kunnen spreken over een compact middenstuk waar de dichtheid vrij hoog is. Wonen, werken en voorzieningen komen daarin samen. Het stuk vooraan de snelweg functioneert als groene ruimte met een open voorgrond. De monumentale structuur (De Reehorst) is dan een halfopen landgoed, daarachter bevindt zich de lintbebouwing. En dan heb je de (middel-)hoogbouw van het stationsgebied die er bovenuit steekt. Door dat contrast wordt de kwaliteit van het groen op de voorgrond en aan weerszijden versterkt. Het contrast van de stedelijkheid en het groen draagt bij aan een aantrekkelijk entree en poortfunctie van het gebied. Het toevoegen van ontmoetingsvoorzieningen bij het station zorgen voor een verblijfskwaliteit voor inwoners en bezoekers.

De groenstructuur en de historische monumentale structuren zijn erg belangrijk, zij vormen de hoofd dragers van het gebied. Het versterken van het groennetwerk middels twee nieuwe ecologische verbindingen is een must. Nieuwe fietsroutes kunnen niet ontbreken, evenals de langzaam verkeer bruggen. Deze zijn nodig om het langzaam verkeer te stimuleren en ervoor te zorgen dat de auto meer als gast in het gebied functioneert.

De gemaakte gebiedsvisie laat zien hoe het stationsgebied verder ontwikkeld kan worden naar een gebied met een eigen identiteit, waarbij rekening gehouden wordt met de regionale opgave. Er is ruimte voor wonen, werkfuncties, voorzieningen zonder dat de kwaliteit van het groen verloren gaat. Ter illustratie is er een schetsontwerp gemaakt die een inspirerend beeld geeft van die ontwikkeling.

6.5 Aanbeveling

Graag wil ik benadrukken dat het doel van dit afstudeeronderzoek vooral ligt bij het inspireren van de ontwikkeling voor het stationsgebied. Uiteindelijk heb ik een gebiedsvisie gemaakt voor het stationsgebied Driebergen-Zeist. Hierbij is de regionale opgave in het achterhoofd gehouden. Het gebied heb ik grondig onderzocht op de huidige situatie. Dit zijn allemaal feitelijke gegevens. Ik heb expres geen getallen en aantallen benoemd in de gebiedsvisie omdat daar verder onderzoek voor nodig is.

Hierbij wil ik de gemeente ook aanbevelen om onderzoeken als dichtheidsstudies te gaan doen om tot aantallen te kunnen komen. Hetzelfde geldt voor de financiële kostenbaten analyse, dit vraagt om een eigen onderzoek.

Het stationsgebied is een erg complex gebied waar sprake is van vele belangen, hier zal dan ook een goede manier voor gevonden moeten worden om mee samen te werken. De rol van de gemeente is hierin erg belangrijk. Om de kern te ontwikkelen tot een gebied met een eigen identiteit waar ruimte is voor wonen, werken en recreëren zal de gemeente een actieve rol moeten aannemen. De gemeente hoeft dit natuurlijk niet alleen te doen maar zal ook samenwerkingen met partners moeten aangaan. Er zal ook goed samengewerkt moeten worden met de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Er zal veel geïnvesteerd moeten worden om een nieuwe kern te realiseren maar de kansen en opbrengsten die er liggen zijn enorm. Het gebied heeft een grote ruimtelijke kwaliteit die niet verloren mag gaan maar juist versterkt zal moeten worden.

7 Bibliografie

Atelier Dutch. (2009). Work in Progress Visie op de doorontwikkeling van het masterplan Schuytgraaf. Almere.

Atelier Quadrat. (2013). Beeldregieplan Stationskwartier Kampen. Kampen.

Atlas Leefomgeving . (sd). Geluid. Opgehaald van Atlas leefomgeving, verken en ontdek jouw leefomgeving: <https://www.atlasleefomgeving.nl/meer-weten/geluid>

Blijdenstein, R. (1984). Zeist, groei en bouw . Zeist: Kerckebosch BV-Zeist.

Boskavel. (sd). Opgehaald van Boskavel: <https://boskavel.nl/details-kavel-2/>

Bosma, J., Gielink, E., Gulmans, J. P., & Treffers, F. (2014). Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030. Gemeente Utrechtse Heuvelrug & Gemeente Zeist.

Breevast. (2019, December 10). Stappenplan Phoenix naar GZ. Zeist.

Buro Lubbers. (2003-2006). Beeldboekje . Goirle.

De Westlandse zoom. (sd). Een huis naar uw hart in de duinen. Opgehaald van De westlandse zoom: <https://dewestlandsezoom.nl/kavels/>

De Zuid Scheveningen. (2020). De Zuid Scheveningen. Opgehaald van dezuid: <https://dezuid.nl/zuidhaven/>

De zwarte hond & Okra Landschapsarchitecten. (2019). Stationsgebied Hilversum De groene loper naar de mediastad. Hilversum: De zwarte hond bv .

Dijkstra, T. (2019, mei 10). Wat betekent een twaalf meter hoog geluidsscherm bij Harderwijk? De Stentor.

Doorakkers Advies. (2019). Ruimtelijke ambitiekaart formele en informele werklocaties en afwegingskader van/voor de gemeente Zeist. Utrecht: Doorakkers Advies.

Giele, M. (2020). Remontabele bank: Hoofdkantoor Triodos Bank Nederland in Driebergen door RAU Architects en Ex Interiors. De Architect, 1.

Gulmans, J. P. (2014, april 8). Vaststellen gebiedsvisie stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030. Voorblad raadsvoorstel. Zeist, Utrecht.

Heuvelrug, S. S. (2010). "Groen dus vitaal". Utrechtse Heuvelrug.

Hilversum mediastad. (2019). De ontwikkeling van het Stationsgebied in vogelvlucht. Opgehaald van Hilversum mediastad: https://www.hilversum.nl/Home/Inwoner/Werkzaamheden_en_projecten/Projecten/Herontwikkeling_stationsgebied

Hof van Berkel. (sd). Groen wonen in Hof van Berkel. Opgehaald van Hof van Berkel: <https://www.hofvanberkel.nl/>

Hof van Fleur. (2020). De Buurtschap. Opgehaald van Hof van Fleur: <https://hofvanfleur.nl/de-buurtschap>

Immovlan. (2020). Huis te koop in Zelzate. Opgehaald van Immovlan.be: <https://immo.vlan.be/nl/detail/huis/te-koop/9060/zelzate/rai84793>

Immoweb. (2018). Appartement te koop. Opgehaald van Immoweb: <https://www.immoweb.be/nl/zoekertje/appartement/te-koop/antwerpen/2018/6770234>

Jansen, S. (2018, juli 24). Collegevoorstel. Woningbouw locatie Abbing (Odijkerweg 132). Zeist, Utrecht.

Janssen, J. J., & Grotens, R. (2019, december 17). Procesvoorstel Propositie. Zeist, Utrecht.

Klunder Architecten. (2019). Beeldkwaliteitsplan Abbinglocatie. Zeist: Klunder Architecten.

Luksen-IJtsma, A. (sd). Villa in de voortuin dankzij station Driebergen. Opgehaald van UtrechtAl-tijd: <https://www.utrechtaltijd.nl/verhalen/v/villa-in-de-voortuin-dankzij-station-driebergen/>

Nijhuis, S., & Niederer, D. (2017). 'Landschapsarchitectuur: Tussen ontwerp en onderzoek'. Amsterdam: DSL.

Odru geoloket. (2016). Geluidscontouren 2030 wegverkeer. Opgehaald van Odru: <https://www.odru.nl/geoloket/>

Phoenix hockeyclub Zeist. (sd). Phoenixhockey. Opgehaald van Phoenix hockeyclub Zeist: <https://www.phoenixhockey.nl/site/Default.asp?option=2502&stcname=contactmetphoenix>

Plein06, L. A. (2018). Stationskwartier Almere centrum visie en aanpak . Almere.

Prorail. (2020). Driebergen-Zeist. Opgehaald van Prorail: <https://www.prorail.nl/projecten/driebergen-zeist>

Provincie Utrecht. (2017, januari 19). Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (herijking 2016). Opgehaald van Provincie Utrecht: https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.SV1612PRS-VA01?s=SADvnb5UAX5MSvGAzEEcdgQig9AD-_wADELCAAQTW_x8

Provincie Utrecht. (2017, januari 19). Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 Provincie

Utrecht (herijking 2016). Opgehaald van Provincie Utrecht: https://ruimtelijkeplannen.provincie-utrecht.nl/NL.IMRO.9926.SV1612PRS-VA01?s=SADvnb5UAX5MSvGAzEEcdgQig9AD-_wADELCAAQTW_x8

Rijksoverheid. (2017). Geluid treinverkeer + rijkswegen 2021. Opgehaald van Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/geluidsoverlast/geluidsoverlast-van-het-spoor>

Tan, W., Koster, H., & Hoogerbrugge, M. (2013). Knooppuntontwikkeling in Nederland. Amsterdam: Platform31.

TLU. (2017). Kampen Zuid. Opgehaald van TLU landschapsarchitecten : http://tlulandschapsarchitecten.nl/portfolio/stationsplein_kampen_zuid/

Topotijdreis. (2020). Opgehaald van Topotijdreis: <https://www.topotijdreis.nl/>

Triodos Bank. (2019). Triodos Bank op de Reehorst. Opgehaald van Triodos Bank: <https://triodosopreehorst.nl/>

8 Bijlage

8.1 Bijlage 1 teamvergadering

Vergadering	Voorleggen scenario's stationsgebied
Datum/ begin en eindtijd	22 mei 2020 10:00 tot 11:30
Projectgroep	RO
Locatie	Online (Microsoftteams)
Aanwezig	Frank Hermse (stedenbouwkundige) Andre Janssen (adviseur erfgoed) Henri Elands (manager RO) Niels Geelkerken (Vakspecialist) Roeland Sluiskes (accountmanager)
Afwezig	Claudia van Kouwen (adviseur erfgoed) Arjan Breider (verkeersdeskundige) Nathalie van de Kolk (adviseur wonen en sociaal domein) Sigrid Hafkenscheid (projectleider propositie) Algon van de Rijt (stedenbouwkundige) Joyce Delpout (Accountmanager Cultuur en recreatie) Erik van Loon (bestuur en beleidsadviseur) Jan-Peter Gulmans (bestuur en beleidsadviseur)

Uit de vergadering van 22-05-20 een samenvatting van de belangrijkste punten.

Roeland Sluiskes: Nagaan waar de ingetekende fietsroute naartoe leidt, komt deze niet in problemen richting de snelweg? Misschien is er ook al sprake van een snelfietsroute richting het Utrecht Science Park, checken of die niet haaks op de getekende fietsroute staat.

Niels Geelkerken: Fietsroute uitzoeken, waar begint deze en waar eindigt deze. Uit de scenario's blijkt dat er heel veel overhoop wordt gehaald. Dat is ook terug te zien in het kaartje met alle grondeigenaren, we zouden met veel mensen in gesprek moeten. Dat is alleen te rechtvaardigen als we iets doen voor Zeist en voor de regio. Dat werkt alleen met een fors programma, scenario 2 en 3 laten dat vooral zien. Bij het dorpse model rechtvaardigt het niet de inspanning die nodig is om het gebied tot ontwikkeling te krijgen. In alle scenario's ben je zuinig op het Antropia gebouw, dat valt nog te overwegen of je dat allemaal instant moet houden. Over de hockeyclub denk ik dat dat een van de weinige functies is die geen last heeft van geluid. Dus waarom de hockeyclub niet verplaatsen richting het spoor. Lastig om noord en zuid met elkaar te verbinden, een verbinding over het spoor is hartstikke duur, maar die verbinding is wel belangrijk. Wanneer je die hockeyclub in de hoek van het spoort duwt is die verbinding naar mijn idee ook minder relevant. Terecht dat je aandacht geeft aan de groene lopers, dat is een enorme kwaliteit.

Andre Jansen: Het verbaast me dat je in het hoogstedelijke model de hockeyclub niet langs de snelweg legt. Rond de huidige situatie van club zitten veel meer woningen en die hebben dan meer last van die trainingen. Dus kan me voorstellen dat zij meer behoefte hebben aan een parkje. En daarom lijkt het mij logischer om dat park op de huidige situatie te leggen en de club te verplaatsen richting de snelweg.

Roeland Sluiskes: Voor de werkfunctie maken de drie scenario's niet veel uit, tuurlijk kun je in de hoogstedelijke variant meer werkfuncties kwijt. Ik miste een beetje referentiebeelden van de uitstraling qua kantoren. De bank Triodus is een mooie referentie bijvoorbeeld, duurzaam kantoor.

Ik zie zulke ontwikkelingen ook wel voor me in het groenstedelijke model. Ik vind het heel logisch dat je de werkfuncties langs het spoor situeert, ook als geluidsbuiter. In je uitgangspunten komt naar voren dat er behoefte is aan dienstverlenende beroepen en hoofdkantoren. Dat klopt ook wel maar inmiddels zijn er weer allerlei onderzoeken gaande. Ook wordt er gekeken naar de link van het Science park in Utrecht en Driebergen-Zeist. Er wordt gekeken naar wat kleinere bedrijven, zzp'ers, flexlocaties, juist die mix wordt gewaardeerd. En voorzieningen moeten vooral ondersteunend werken in het gebied. Wel wordt er een ontmoetingsfunctie gemist in het gebied. Er zijn vele onderzoeken naar werklocaties en bedrijven ook regionaal. Dus daar moeten we een afspraak over maken. Het is heel lastig om bedrijven te noemen die expliciet hier wilt hebben, dus dat niet doen denk ik. Als je naar de toekomst kijkt is dit wel één van de meest interessante werklocaties. Dus dan lijkt het mij wel logisch om bedrijven te verplaatsen en andere locaties te transformeren. De intensiteit qua werk verschilt per scenario. In het hoogstedelijke model kun je meer als het gaat om werkplekken. In het dorpse model is er minder draagvlak voor bedrijven, dit zou zonde zijn omdat je het stationsgebied dan niet optimaal benut. Vooral de kansen laten zien en niet expliciet bedrijven benoemen. In het dorpse model gaan er ben ik bang weinig 'hoogwaardige' bedrijven zitten, dat is minder interessant. Hetzelfde geldt voor het aanbod van voorzieningen. In de middelste variant heeft dit al meer kansen en het hoogstedelijke model helemaal.

Frank Hermse: In het dorpse model zit je meer in de regierol, een organische ontwikkeling, meer op perceel niveau. Dan ben je als gemeente meer volgend. Bij het hoogstedelijke model heb je meer een integrale gebiedsontwikkeling, waarbij je als gemeente een regie hebt. En je zou kunnen inzetten op een heel ander samenspel van bedrijven waardoor een andere identiteit kan ontstaan. Dus dat is qua bedrijven wel een heel groot verschil.

Andre Jansen: Mooi element vind ik dat je de Rijwijkse wetering opneemt (ecologische verbinding) een mooie bestaande kwalitatief element. De hockeyclub ligt op een monumentale structuur, dat stuk zal ik niet zien alsof daar helemaal niks mogelijk is. Hetzelfde geldt voor het zuidelijke gedeelte van Nieuw-Beerschoten, dus langs de laan van Rijwijk. Waar dat woongebouw staat. Daar is best wel wat mogelijk. Ik ben wel benieuwd naar getallen, dus als je het hebt over een dorp, hoeveel mensen wonen hier dan. En ik vraag me af wat die kern die ontwikkeld gaat worden, wat zegt die over de rest van de gemeentes, hoe verhoudt zich dat. Juist omdat identiteit zo'n grote rol heeft. Ik denk dat hoogstedelijk makkelijker een eigen identiteit krijgt, maar hoe verhoudt zich dat met wat eromheen ligt. Vooral ook voor de Stichtse Lustwarande. Ik vraag me af of er in dat dorpse model ook echt iets nieuws wordt toegevoegd. Of komen er een paar woningen bij. Daarom is dat minder uitdagend. Qua cultuurhistorische waarde is het belangrijk om de laan van Rijwijk te behouden. Ook is het van belang om onderscheid te maken tussen gemeentelijke en Rijksmonumenten, die hebben een iets andere waarde. Zoals de Breul is echt een Rijksmonument.

Frank Hermse: Er zijn wel wat aannames die je kunt doen om die dichtheid te bepalen, maar ik zou dat toch niet doen. Het zijn zulke specifiek vlekken met allen een eigen identiteit. Waarbij je wel een grid van verkaveling zou kunnen uitrollen om wat te berekenen. Maar de randen zijn zo bepalend voor de invulling van het gebied en de randen zijn groot omdat het vrij organische gebieden zijn. Ik denk niet dat je snel op getallen kunt komen waar je voldoende grip op hebt. Getallen kunnen een eigen leven leiden en dat is misschien niet haalbaar qua tijd.

Henri Elands: Ik ga er inhoudelijk niet veel over natuurlijk maar duidelijk volgbaar verhaal. De gedachte komt vooral van de kansen van het ontwikkelen van een knooppunt. Misschien minder inhoudelijk maar strategisch, als je echt discussie zou willen laten ontstaan zou ik vooral naar het hoogstedelijke kijken en dat iets verder uit te werken. Het dorpse model zie ik meer als hoe we nu al altijd bezig zijn.

Variant 2 is alweer iets spannender omdat daar meer variatie in zit en je nog steeds die waardes behoudt. Maar hoogstedelijk is misschien het spannendste.

We hebben het nog even gehad over de poortfunctie die telkens benoemd wordt. Dat er een toegangspoort gecreëerd moet worden naar de Utrechtse Heuvelrug toe. Je kunt daar verschillende ideeën bij hebben, dit hebben we besproken met elkaar:

Frank Hermse: Bij het hoogstedelijk model heb je een woonvlek bij de snelweg, dit kan een poortfunctie hebben. Dat je het gebied binnenkomt met een prominent gebouw.

Roeland Sluiskes: Ik denk dat het meer vanuit recreatie en toerisme geassocieerd wordt. Bijna een soort toeristisch centrum of een overstappunt, je zit dicht bij een knooppunt. Je hebt de P&R-garage, dus wil je naar het park de Utrechtse Heuvelrug start je bezoek hier in dit bezoekerscentrum bijvoorbeeld.

Niels Geelkerken: Voorzieningen zijn erg belangrijk. Maar ook dat wanneer je uit het station stapt dat je niet denkt waar ben ik beland maar dat je je uitgenodigd voelt. Aandacht geven aan de Rijwijkse Wetering, zodat je die als het ware al ziet liggen. Dit geeft identiteit aan het gebied.

Frank Hermse: Die beleving is het sterkste wanneer daar contrast in zit, dat je aan de ene kant die natuurbeleving hebt en de andere kant juist die bebouwing laten zien. Verder denk ik dat je nu al een heel eind bent. Wel is het handig om sowieso nog een verkeerskundige te spreken en de mensen van de Utrechtse Heuvelrug. Aangezien dit gebied daar ook een groot deel vanuit maakt. Ik vraag me wel af als we het hebben over een eigen identiteit. Als we kijken naar dat dorpse model en hoe je daarmee om moet gaan, is dat model een eigen kern of meer een weefsel van de 2 gemeentes. Want anders is het lastig om daar een eigen identiteit aan te geven. Heb je daar wel regie op, op het moment je in een organische ontwikkeling zit.

Niels Geelkerken: Je kunt je afvragen of dat een reden is om je regie te pakken, maar zeker richting de omgevingswet, ook omdat die is uitgesteld kun je daar heel veel mee. We kunnen vermelden dit en dit is de denkrichting. Dus daar kunnen we zelf best wel wat in voorschrijven. Het is de bedoeling van die wet dat we meer kunnen.

Frank Hermse: Als je alles zo achter elkaar presenteert heb je het verhaal wel goed op een rijtje dus je zit op het goede spoor.

Niels Geelkerken: Ik ben heel erg benieuwd wat je nog voor elkaar krijgt. En als je Henri zijn tip opvolgt om wat nader naar het hoogstedelijke te kijken. En of je dat wilt doortrekken of kijkt naar bepaalde randjes van mag het iets minder om aan te sluiten bij cultuurhistorische en natuurwaarden.

Uiteindelijk kwam in de conclusie van het gesprek naar voren dat scenario 3 het hoogstedelijke model de meest interessante is. Wel moet er nog heel veel rekening gehouden worden met de waardes in het gebied. De punten die naar voren zijn gekomen bieden een bepaalde waarde. Deze kunnen worden meegenomen bij de afweging voor de uiteindelijke uitwerking. Jammer dat er een aantal mensen met een eigen expertise niet bij konden zijn. Ik probeer daar nog een ander moment voor te vinden.

8.2 Bijlage 2 Gesprek Collega's

Bespreking/bijpraten	Bespreken scenario's
Datum/ begin en eindtijd	25 mei 2020 14:30 tot 15:00
Locatie	Online (Microsoftteams)
Wie	Nathalie van de Kolk (Adviseur wonen en sociaal domein)

Nathalie van de Kolk houdt zich bezig met de woonvisie van Zeist, onlangs heeft zij ook een woningmarkonderzoek gedaan. Hierin komt naar voren welke doelgroepen er in Zeist zijn, het percentage woningen, waar behoefte naar is enzovoort.

Uit de bespreking van 25-05-20: een samenvatting van de belangrijkste punten.

Nathalie van de Kolk: Het is lastig te zeggen wat voor een eisenpakket er nodig is voor het stationsgebied. Er is geen gegeven dat er bijvoorbeeld 100 eengezinswoningen moeten komen en 300 appartementen. Het ligt er natuurlijk ook aan wat voor soort model je maakt en welke doelgroep dat aantrekt.

Over de woningbehoefte:

Wat we wel weten is dat er behoefte is aan het middensegment en aan 1 en 2 persoon huishoudens. Dit zijn vaak young professionals, studenten, ouderen maar we zien ook vaak dat mensen gescheiden zijn en iets alleen zoeken. Qua woningtype zijn de appartementen erg belangrijk voor nu en in de toekomst. In Zeist zijn er al heel veel vrijstaande woningen/villa's. Maar ook eengezinswoningen, dus er is behoefte aan appartementen. In Zeist hebben we ook veel sociale huurwoningen maar je moet altijd een percentage huurwoningen meenemen in een ontwikkeling. We zien ook steeds meer bijzondere woonvormen, dus dat je bijvoorbeeld jongeren en senioren gemixt hebt wonen. De jongeren kunnen dan de ouderen helpen en je krijgt niet maar 1 woonvorm.

Middensegment ligt vooral tussen de €200.000 en €310.000 en de bovengrens is dan €300.000 en €450.000.

Over de scenario's:

In het dorps model is de sociale binding hoger, dit zien we ook terug in de wijk Austerlich, daar zijn mensen met elkaar verbonden. Het is echt een soort community en dat wordt in Zeist heel erg gewaardeerd, de sociale interactie. Bij het hoogstedelijke model zie ik dat minder gebeuren, dit zijn vaak forensen en mensen wonen er niet per se om samen te bonden als kern. En dat stukje is wel belangrijk ook voor het creëren van identiteit.

Over senioren:

In 2040 is de voorspelling dat we 4000 senioren in Zeist hebben. En vaak zien we dat zij ergens heel lang blijven wonen in een huis die niet meer goed bestemd is voor hun. Daardoor krijg je een beetje een rare verhouding in woningen en is er geen doorstroom. Dus ik zou binnen je modellen ook kijken naar die doelgroep. Het is wel zo dat er natuurlijk onderscheid is in ouderen. Je hebt de vitale groep en de veel minder vitale groep. En die minder vitale groep (echt zorgwoningen) passen in dit gebied minder thuis. Maar de vitale groep kan hier goed wonen, de bereikbaarheid is goed. Wel hebben zij behoefte aan voorzieningen die op loopafstand te bereiken zijn. Zoals de supermarkt maar ook kleine winkeltjes.

Bespreking/bijpraten	Bespreken scenario's
Datum/ begin en eindtijd	25 mei 2020 11:30 tot 12:00
Locatie	Online (Microsoftteams)
Wie	Jan Peter Gulmans (Bestuur en beleidsadviseur)

Jan Peter heeft sinds kort de taken overgenomen van Erik van Loon. Erik was erg bezig met de propositie van de gemeente Zeist. Hierin wordt beschreven wat de gemeente uiteindelijk wilt met het stationsgebied Driebergen-Zeist. Om nog wat extra informatie te winnen over de propositie ben ik met Jan Peter in gesprek gegaan.

Uit de bespreking van 25-05-20: een samenvatting van de belangrijkste punten.

Jan Peter Gulmans: De propositie wordt nu gemaakt, deze moet net na de zomer vastgesteld worden door het college en de raad. Voorafgaand is er een position paper opgesteld en al vastgesteld door het college. En dat is eigenlijk de voorloper van de propositie. Die was meer op hoofdlijnen dus dat er gezegd werd dat het stationsgebied een ontwikkellocatie moet zijn. En in de propositie moet er veel meer richting komen, dus wat echtuitgangspunten zijn enz.

Er ligt nu een eerste concept van de propositie alleen die was nog te veel op hoofdlijnen. Maar Birgitte Silvester stelt de propositie op en zij kan je meer vertellen wat daar precies in komt te staan.

De propositie is vooral een ambitie van Zeist zelf en daaruit moet voortkomen wat betekend dat voor de regio. Dus eigenlijk heb je twee aanleidingen om het gebied te ontwikkelen, zowel regionaal als van Zeist zelf. Er staan alle ontwikkelingen in die voor Zeist voor de toekomst belangrijk zijn. Dus op het gebied van energie, mobiliteit, duurzaamheid maar ook het stationsgebied. En wat kunnen wij bijdragen als gemeente voor de regio. In de vervolgfase, in de loop van het jaar gaat het dieper onderzocht worden. En daar heb je het wel over getallen.

Niet iedere gemeente hoeft een propositie op te stellen. Wij vinden het handig als gemeente om zo'n ambitie rapport te hebben.

Uiteindelijk wil de gemeente de nieuwe kern Rijnwijk noemen. Het is wel een gevoelig gebied natuurlijk en het ligt in twee gemeentes. Dus er moet gekeken worden van wat willen we zonder dat je alles helemaal vastlegt. En die propositie kan daar wel wat over zeggen. Het belangrijkste is dat dit gebied een eigen identiteit heeft.

Je moet vooral je opdracht laten inspireren en niet te veel vast willen houden aan alle regels. Of zitten wachten op richtingen vanuit de propositie. Maar dat inspireren lukt wel al als ik de scenario's zo bekijk. Dus ik denk dat dat heel goed werkt.

8.3 Bijlage 3 Gesprek Collega

Bespreking/bijpraten	Bespreken scenario's
Datum/ begin en eindtijd	25 mei 2020 13:30 tot 14:20
Locatie	Online (Microsoftteams)
Wie	Arjan Breider (verkeersdeskundige)

Arjan Breider is betrokken bij de mobiliteitsvisie en houdt zich ook bezig met stationsomgevingen. Hij was ook aanwezig bij de werksessie toen we het gehad hebben over het stationsgebied Driebergen-Zeist. Zijn expertise zit vooral in verkeer en soorten mobiliteit.

Uit de bespreking van 25-05-20: een samenvatting van de belangrijkste punten.

Arjan Breider: Ik ben een voorstander van het stimuleren van langzaam verkeer ook in het kader van de mobiliteitsvisie. Ik kijk heel erg naar als je iets ontwikkelt hoe ga je dan mobiliteit organiseren. Wat interessant is voor je visie, ook al is dit wat meer op hoofdlijnen en abstract. Waar we in de mobiliteitsvisie over nadenken is wat kan de rol zijn van openbaar vervoer-knooppunten. Hoe kunnen we daar meer mobiliteit organiseren zodat dat niet met de auto hoeft. Mogelijk kun je in stationsgebieden bouwen met een lagere parkeernorm. In Zeist is die vrij hoog, maar waar andere mobiliteit aanwezig is hoeft je minder plekken te realiseren. Maar hoe voorkom je dan dat je dat op een slechte manier regelt. Ik zou in jouw visie wel een richting willen zien hoe je dat wilt organiseren. Als er geen parkeer regulering is kun je mensen niet dwingen dat ze niet met 2 auto's komen aanzetten. Mensen moeten van tevoren weten waar ze aan beginnen, je gaat wonen bij een station dus er is minder plek voor de auto enz.

Over de ingetekende fietsroute:

Nagaan of jouw getekende fietsroute niet al aansluit op komende fietsroutes. Want het fietsen op dit moment naar Odijk dat gaat over de Odijkerweg. Ik zou het interessant vinden als je die fietsroute bovenaan het plangebied gelijk koppelt naar Odijk toe. Maar dan zit je wel met de snelweg in de knoop. Want de A12 ligt tussen het plangebied en Odijk in. In alle modellen kan een extra fietsroute een enorme kwaliteit zijn. Wel kan ik me voorstellen dat je bij model 2 en 3 die fiets nog meer laat wegen omdat daar de auto meer te gast is. Dan zijn fietsroutes en fietsparkeervoorzieningen extra belangrijk.

Wel nagaan of de hockeyclub langs de snelweg gesitueerd mag worden qua luchtkwaliteit. Ik weet dat het vestigen van bepaalde functies langs de snelweg worden afgeraden door een bepaalde luchtkwaliteit.

Over verschillende doelgroepen:

Wat ik bij alle ontwikkelingen belangrijk vind is voor welke doelgroep is het? Want dat bepaalt heel veel voor mobiliteit. Dus goed nadenken over hoe de groep zich gaat verplaatsen. Hoe meer de stedelijkheid toeneemt hoe groter de uitdaging. Er kan ook gewerkt worden met deel-auto systemen, zodat gezinnen bijvoorbeeld 1 parkeerplek mag en de rest werkt met deelsystemen. Ook dingen meenemen zoals nu met de coronacrisis, we gaan in de toekomst misschien meer thuiswerken. Dit heeft invloed op wat je regelt qua mobiliteit.

Het interessante blijft dat dit een interessante plek is, alles is hier. Je kunt een makkelijke overstap maken van de auto naar het openbaar vervoer. De regio kijkt bijv. ook naar kan dit een plek worden waarbij je parkeert op afstand. Mensen die op de uithof werken kunnen niet altijd daar parkeren, dus dan kijkt de regio ook naar is het mogelijk om hier te parkeren.

De kwaliteit van dit gebied is vooral dat het gelegen is tussen het groen en de plek is goed bereikbaar.

Over de intercity status:

Het college in Zeist wil dat het station Driebergen-Zeist zijn intercity status behoudt. Gemeentes hebben daar niet zoveel over te zeggen, wij gaan uiteindelijk niet over het openbaar vervoer. Maar je maakt wel kans dat Driebergen-Zeist die status houdt wanneer je vervoerspotentie creëert. Hoe meer mensen er wonen hoe meer potentie het station krijgt. Dus een stedelijk en hoogstedelijk model is hierin een enorm pluspunt. Openbaar vervoer werkt kostendekkend en op het moment wanneer dat niet meer rendabel is dan wordt dat afgeschaft. Je geeft Zeist veel meer toekomst wanneer het station een intercity status houdt.

Over de P&R-garage:

De net nieuw gerealiseerde garage heeft als functie om daar te parkeren en om vervolgens door te reizen met de trein. Het interessante van parkeergarages is wel dat het allemaal capaciteit heeft. Dus het kan een gedachte zijn om die garage te laten gebruiken door bewoners. Als er aantoonbare momenten zijn dat de garage niet volstaat dan valt er over te praten met de eigenaar van de garage. Als forensen de auto in de ochtend neerzetten en de auto eind van de dag weer ophalen, dan kunnen in die andere momenten bewoners hun auto kwijt. Je zou Ramon Meijering even kunnen vragen of wij gegevens hebben van de garage. In het centrum gebeurt het ook vaak dat garages leeg staan omdat die duurder zijn dan op straat parkeren, dus parkeert iedereen daar. Dus als het aantrekkelijk gemaakt wordt dat mensen in een garage gaan staan dan hoeven ze niet op straat te staan. Dit is ook aantrekkelijker voor de openbare ruimte, dat geldt ook voor dit stationsgebied. In het dorpse model hoeft je die capaciteit amper te gebruiken want er worden niet veel woningen toegevoegd. Dus hoe stedelijker hoe meer voordeel je ook uit die garage zou kunnen halen.

Over de Odijkerweg:

In de mobiliteitsvisie zien we de Odijkerweg niet als een gebiedontsluitingsweg. Omdat we vinden dat Odijk voor een groot gedeelte ontsloten moet worden aan de N229, meer ten zuiden. En ook omdat je van Odijk makkelijk de A12 op en afrijdt. Er rijdt wel een bus over de Odijkerweg, maar weet wel dat die weg niet echt een ontsluitende functie heeft. En dat betekent ook dat de weg niet echt maximale capaciteit zou worden. Het verkeer is er welkom maar het moet niet een hele drukke weg worden zoals de Dribergseweg of iets.

Over de missende verbinding (knelpunt kaart):

Ik kan mij inderdaad voorstellen dat je een schakel kunt misschien als het gebied stedelijker wordt ingericht. Maar ik zou het eerder over een tunnel hebben onder het spoor door dan een brug, want die moet wel heel hoog zijn dan. Zeker voor langzaam verkeer is het een goede gedachte, ik vind het ook goed dat je die fietsroute intekent. Want nu heb je alleen de Odijkerweg qua fietsen, dus als je iets wilt ontwikkelen dan kun je denken dat de auto gewoon omrijdt. Maar voor langzaam verkeer is het interessant om te onderzoeken hoe je die barrière van het spoor en mogelijk ook van de snelweg als je naar Odijk wilt wat de mogelijkheden zijn. En dan denk ik dat het makkelijker is om eronder door te gaan in plaats van erover.

Over fietsparkeervoorzieningen:

Het is erg belangrijk om in het woongebied vele fietsparkeervoorzieningen te hebben. Het maakt niet uit hoe stedelijk je variant is, dat is een pre. En ook echt inpandige parkeervoorzieningen, met mogelijkheden tot op te laten (elektrische fietsen). Als je mensen de auto uit wilt hebben moet je goede oplossingen hebben. Hoe kun je de barrière van het gebruik van de fiets zo klein mogelijk maken. Dus je moet heel goed inzetten om fietsverbindingen en parkeersystemen hiervoor.

Over deelauto's:

Deelauto's kan door iedereen gebruikt worden, er zijn voldoende aanbieders in Zeist. Zo heb je greenweels, mywheels, je hebt een initiatief in Zeist dat heet 'samen slim rijden'. Dit werkt voornamelijk in Kerckebosh. Auto's staan 90% van de tijd stil dus eigenlijk in de mobiliteitsvisie geldt ook dat mensen wel een eigen auto hebben maar een tweede auto een deelauto is. In Zeist is de parkeernorm gemiddeld nu 2 geloof ik, dat is natuurlijk veel. In het stationsgebied zou die norm wel gaan wijzigen. Juist omdat je andere vervoersopties hebt hier. Je kunt bijvoorbeeld zeggen 1 auto per woning is welkom maar je kunt gebruik maken van een deelauto. Daar kun je op abonneren en dat kun je aan de markt over laten, dat hoeft een gemeente niet te regelen. Als er voldoende animo voor is dan gaan mensen vanzelf zo'n auto gebruiken. Een gemiddelde deelauto heeft zo'n 10 tot 15 gebruikers. Dat geldt voor jonge doelgroepen, vooral voor jongeren die geen auto kunnen betalen. Maar ook voor senioren die minder vaak ritjes maken maar toch af en toe ergens heen willen. Ook wordt de auto voor je onderhouden, schoongemaakt, je kunt tanken met een pasje enz. Dus heel veel voordelen.

8.4 Bijlage 4 Gesprek Collega

Bespreking/bijpraten	Bespreking rol van de gemeente
Datum/ begin en eindtijd	8 juni 2020 15:30 tot 16:15
Locatie	Online (Microsoftteams)
Wie	Arjan Brokkaar (Projectmanager)

Arjan Brokkaar is aangesloten binnen het projectteam dat gaat over de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist. Arjan is werkzaam als projectmanager bij meerdere projecten en heeft veel kennis over onder andere gebiedsontwikkeling.

Uit de bespreking van 08-06-20: een samenvatting van de belangrijkste punten.

Arjan Brokkaar: Het ligt aan de keuze die je als gemeente maakt, als je niet grootschalig wilt investeren maar ook niet grond wilt aankopen. Dan wacht je af tot partijen naar jou komen, dan heb je een beperkte regie, dan ben je afhankelijk van de deals die je sluit. Met het dorpse model ga je niet actief sturen, je kijkt hoe de markt zich beweegt. Je stopt er als gemeente weinig geld in maar haalt er ook weinig uit. Op het moment als je geen grondbezit hebt maar je zegt wel, wij denken aan een bepaalde koers voor dit gebied. Dan weten partijen waar ze aan toe zijn, dus dan heb je wel een bepaalde regie omdat je beleid hebt ontwikkeld. Dus die optie is er wel bij het dorpse model.

Het voordeel van dit model is dat het voor de gemeente niet veel inzet en geld kost. Maar het nadeel is dat je heel weinig input hebt en je moet kijken in hoe ver je komt in je onderhandeling hebt. Je weet geen hoge kwaliteit te bereiken.

Bij het groenstedelijke model ga je al meer invullen in het gebied, dit gaat niet vanzelf, je moet als gemeente actiever zijn. Je moet wel kosten gaan maken die je niet terugverdient. Op het moment als jij de hockeyvelden weghaalt en je legt er een park neer dat kost alleen geld. Dat levert niks op, dat moet je ergens terugverdienen. Of uit de gemeente kast betalen, maar dat is er bijna nooit. Je hoeft dat als gemeente niet alleen te doen, je kunt ook zoeken naar partners. Het voordeel van dit model is dat het ruimtelijk goed past bij de schaal van Zeist en Driebergen. Je moet er veel voor doen terwijl het financieel best een uitdaging is. Qua functies wordt het allemaal niet heel grootschalig maar er is veel nodig om het voor elkaar te krijgen. De opbrengsten potentie is misschien niet groter dan de kosten potentie. Je kiest heel bewust voor niet hoogstedelijk maar ook niet voor dorps dus dat vraagt een grote rol als gemeente.

Het hoogstedelijke model is een hele grote opgave, is ingewikkeld. Als gemeente moet je partijen verleiden, uitkopen om je doel te bereiken. Er ontstaan wel veel kansen voor partijen, er valt veel te verdienen. Het nadeel van als je het hoogstedelijk maakt dat het al snel een aanhangsel van Utrecht is. In plaats van Zeist en Driebergen, bijna een soort eigen stadje. Het vraagt een grote investering van vele partijen.

Over onteigening:

Private eigendommen kun je niet zomaar onteigenen behalve als je belang heel groot is. Je kunt woningen uitkopen maar dat is heel duur. Dat kan wanneer je het echt wilt, je kunt een bestemmingsplan maken waarbij je de huidige woningen weg bestemd. En als gemeente regel je een voorkeursrecht waarbij je als gemeente de eerste bent die de grond mag kopen. Je kunt werken met een soort afscheidspremie waarbij ze de boel verlaten en het pand van jou is. Dat kost wel heel veel geld. Op het moment wanneer je onderhandelt probeer je de eigenaar te worden van het pand.

Maar vaak wanneer men ruikt dat de gemeente iets wil, gaat de prijs omhoog. Het kan ook via een procedure via de rechtbank, dat levert vaker lagere prijzen op voor degene die weg moet en duurt langer. Je kunt het ook hebben over kosten en opbrengsten. Een gemeente hoeft dat nooit in zijn eentje te doen.

Voor bedrijven varieert het een beetje, wanneer je vindt dat een bepaald bedrijf niet in je visie thuishoort. Sommige bedrijven willen ophouden of zijn toe aan iets anders. Dan is de rol van de gemeente om overal te gaan praten en te kijken waar de kansen liggen. En proberen dingen op te kopen of partijen te verleiden om mee te werken. Er zijn allerlei verschillende scenario's daarin. Voor een bedrijf als Abbing is dat heel erg lastig, hij heeft veel grond en zit daar al lang gevestigd.

Onderhandeling is een heel belangrijk thema binnen dit hele proces. Hoe grootschaliger het is hoe complexer het wordt en hoe groter de rol van de gemeente.

8.5 Bijlage 5 Reflectieverslag

Functioneren in organisatie

Situatie

1. Wat was de situatie

Wanneer speelde de situatie zich af?

Vanaf 13 maart ging de corona situatie van start waarbij ik vanuit huis moest gaan werken, ik kreeg telkens updates van de gemeente hoe wij te werk gaan. Uiteindelijk heb ik vanaf 13 maart tot het eind van mijn stage vanuit huis gewerkt.

Wat speelde er?

Door het coronavirus was het niet mogelijk om op kantoor te werken. Al het personeel was genoodzaakt om thuis te werken.

Wie waren erbij betrokken?

Alle werknemers bij de gemeente.

Taak

2. Wat was je taak

Wat was je rol?

Ik moest mijn afstudeeronderzoek bij de gemeente Zeist gaan uitvoeren

Wat wilde je bereiken?

Een mooi afstudeerrapport maken en ik wilde de gemeente Zeist leren kennen op verschillende vlakken. Ik wilde leren hoe een gemeente te werk ging.

Wat werd er van je verwacht/ wat verwachtte je van jezelf in deze situatie?

Er werd verwacht dat ik mijn afstudeerproject thuis verder zou gaan afmaken. Zelf verwachtte ik de nodige begeleiding vanaf een afstand.

Actie

3. Hoe heb je het aangepakt en waarom

Hoe pakte je het aan?

De situatie was dat er vanuit huis gewerkt moest worden, dit betekende dat er geen fysieke overleggen konden plaatsvinden. Ik heb met mijn bedrijfsbegeleider en docent een wekelijkse afspraak ingepland waarop we konden overleggen. Zo konden we de planning met elkaar bijhouden. Verder heb de gehele stage veel mail en telefonisch contact gehad met collega's. vaak plande ik zelf afspraken in om met mensen te kunnen spreken.

Waarom heb je het zo aangepakt? Onderbouw dit antwoord met theoretische concepten die je opleiding heeft aangereikt of die je zelf hebt opgezocht.

Mijn bedrijfsbegeleider, docent en ik hadden een voortgangsgesprek gepland staan, maar deze moest ineens online plaatsvinden omdat de situatie toen net begon. Na het overleg heeft mijn docent mij vrij snel gebeld waarin er een vragenlijst werd doorgenomen. Hierin werd besproken om het voor mij mogelijk was op thuis te werken. Daarna hebben wij samen afgesproken om elkaar elke week te spreken. Er werd voorgesteld om van elke gesprek een verslagje te maken met de punten waar we het over gehad hadden. Dit verslag koppelde ik dan vaak door naar mijn bedrijfsbegeleider zodat hij op de hoogte was van onze gesprekken.

Resultaat

4. Heeft het gewerkt en waarom

Heeft het gewerkt?

Dit heeft wel gewerkt, ik vond het erg fijn om mijn docent wekelijks te spreken. Evenals mijn bedrijfsbegeleider

Waarom wel/waarom niet?

Wanneer je elkaar wekelijks spreekt, blijf je op de hoogte van wat je proces is in het onderzoek. Ook zorgt het voor scherpe inzichten die je zelf soms mist. Ik merkte dat mijn bedrijfsbegeleider het vaak erg druk had en daarom was een extra persoon wel fijn om mee te sparren. Al helemaal wanneer je je collega's niet echt kunt spreken vanwege de situatie.

Reflectie

5. Wat heb je ervan geleerd

Hoe vond je dat je het hebt gedaan?

Als ik terugkijk naar de gehele situatie en de onzekere periode vind ik dat ik het erg goed gedaan heb. De start was moeizaam en ik was heel vaak zoekende naar hoe ik te werk moest gaan. Ik miste de hulp die je sneller op kantoor kunt krijgen. Maar uiteindelijk heb ik een knop omgezet en heb ik naar de mogelijkheden gekeken en daar iets moois van gemaakt.

Was je tevreden met de resultaten?

Over het algemeen wel, ik ben extreem perfectionistisch van mezelf en dat zit mij vaak in de weg. Daardoor blijf ik soms hangen in het proces, dit heb ik tijdens het afstudeeronderzoek ook gemerkt. Maar voor de korte tijd die er was vind ik dat ik veel heb kunnen bereiken. Maar ik blijf perfectionistisch en zoeken naar verbetering.

Wat is de essentie van wat je geleerd hebt?

Heel erg zelfstandig zijn, ik heb gemerkt dat ik een enorme doorzettingsvermogen heb. Zo moest ik mijzelf soms echt een pauze gunnen omdat ik maar door wilde gaan. Ook ben ik qua communicatie erg gegroeid, juist door de situatie was ik genoodzaakt om veel te mailen en te bellen. Voorheen durfde ik dit niet altijd en nu had ik er weinig moeite mee. Ook ben ik gegroeid in het overbrengen en presenteren van mijn werk. Zo heb ik een online teamvergadering georganiseerd waarin ik mijn werk heb gepresenteerd. Ik merkte dat ik hier veel sterker in ben geworden.

Wat zou je de volgende keer eventueel anders of beter doen?

Ik denk dat ik meer moet vertrouwen in mijn eigen kunnen en daar echt voor moet staan. Dit heb ik al veel beter gedaan dan in de vorige jaren. Maar ik merkte dat er vele belangen bij dit onderzoek waren, juist ook met de gesprekken tussen mijn docent en bedrijfsbegeleider werd ik soms van het kastje naar het muurtje gestuurd. Dit is soms vermoeiend en ik moet daar mijn eigen mening in naar voren trekken.

Kun je wat je hebt geleerd ook toepassen in andere situaties?

Ja, de ervaring die ik tijdens dit proces heb opgedaan kan ik zeker meenemen naar het werkveld toe. Het tonen van initiatief, presenteren, goede communicatie en doorzettingsvermogen zijn allemaal goede tools die ik meeneem en kan toepassen in andere situaties.

Sturen en begeleiden van processen

Situatie

1. Wat was de situatie?

Wanneer speelde de situatie zich af?

In de stageperiode vanaf februari tot juni

Wat speelde er?

Voor het afstudeeronderzoek had ik te maken met heel veel belangen in het gebied. Juist omdat het zo'n actueel thema was ook bij de gemeente hadden heel veel collega's een eigen kijk hierop. Uiteindelijk wilde ik een teamvergadering organiseren om mijn gemaakte scenario's voor te leggen.

Wie waren erbij betrokken?

Verschillende collega's van de gemeente Zeist, allen met een eigen expertise.

Taak

2. Wat was je taak

Wat was je rol?

Ik moest een vergadering voorzitten, hierbij moest ik mijn gemaakte werk presenteren.

Wat wilde je bereiken?

Ik wilde bereiken dat alle collega's hun eigen mening gaven over de gemaakte scenario's. Hierbij was het niet de bedoeling om te zeggen dat 1 scenario de beste was en het andere de slechtste. Maar juist het benoemen van de goede en minder goede kwaliteiten kon mij verder helpen naar de uitwerking toe.

Wat werd er van je verwacht/ wat verwachtte je van jezelf in deze situatie?

Er werd verwacht dat ik een duidelijke presentatie van de gemaakte resultaten van het onderzoek kon geven. Waarbij het accent lag op het voorleggen uitleggen van de gemaakte scenario's. Ik verwachtte van mezelf dat ik dit op een gestructureerde manier kon doen. En dat ik echt iets uit de vergadering kon halen zodat ik door kon gaan met mijn onderzoek.

Actie

3. Hoe heb je het aangepakt en waarom

Hoe pakte je het aan?

Ik heb een planning gemaakt voor mezelf, een datum gekozen en de collega's die ik erbij wilde hebben gemaild. Uiteindelijk konden er een aantal mensen niet bij zijn, hen heb ik later persoonlijk gebeld via teams.

Waarom heb je het zo aangepakt? Onderbouw dit antwoord met theoretische concepten die je opleiding heeft aangereikt of die je zelf hebt opgezocht.

Om verder te kunnen komen in het onderzoek was het van belang om deze vergadering in te plannen. Ik had de input nodig van collega's die allemaal een eigen expertise hebben, de input hiervan is dan erg waardevol voor de afweging naar de uitwerking toe. Daarom heb ik ervoor gekozen om dit idee voor te leggen aan mijn bedrijfsbegeleider en hij was hier enthousiast over. Ik heb vervolgens een mail met een uitnodiging opgesteld naar een aantal collega's.

Resultaat

4. Heeft het gewerkt en waarom

Heeft het gewerkt?

Ja, niet iedereen kon er bij zijn maar dit heb ik opgelost door later met de mensen te praten die er niet bij konden zijn. Ik heb er uiteindelijk hele waardevolle resultaten uit kunnen halen.

Waarom wel/waarom niet?

Zo'n teamvergadering werkt efficiënt omdat je dan met elkaar in discussie kunt gaan, je kunt elkaars belangen bespreken. Dit levert waardevolle resultaten op die opgenomen kunnen worden in het verdere onderzoek.

Reflectie

5. Wat heb je ervan geleerd

Hoe vond je dat je het hebt gedaan?

Goed, achteraf gezien had ik nog iets meer detail in mijn voorgelegde scenario's willen stoppen, om een nog duidelijker verhaal te hebben. Maar hier was helaas te weinig tijd voor.

Was je tevreden met de resultaten?

Ja, iedereen was heel enthousiast over mijn presentatie en resultaten. Ik weet dat het altijd beter kan, maar ik was voor zo'n kort tijdsbestek wel heel tevreden.

Wat is de essentie van wat je geleerd hebt?

Ik heb geleerd om gestructureerd mijn verhaal te vertellen, het moet voor iedereen volgbaar zijn. Ook het initiatief nemen om zoiets te organiseren is een grote stap geweest voor mij.

Wat zou je de volgende keer eventueel anders of beter doen?

Eerder beginnen met het plannen van deze vergadering, de kans is groter dat meer mensen aanwezig kunnen zijn. En voor mijzelf is het fijn dat ik een vooruitzicht heb en daar gericht naartoe kan werken. Nu moest ik het heel snel organiseren allemaal vanwege een tijd te kort.

Kun je wat je hebt geleerd ook toepassen in andere situaties?

Absoluut, ik heb geleerd om initiatief te nemen. Dit gaf mij zelfvertrouwen en het voelde fijn dat iedereen zo enthousiast reageerde op mijn gemaakte werk. Zo word het ook leuk om dingen als het organiseren van een vergadering te regelen.

8.6 Bijlage 6 Logboek

Door de situatie met corona werd er gevraagd om een logboek als bijlage toe te voegen. Ik heb twee keer een planning gemaakt, deze werd wel telkens aangepast. De planning was een richtlijn maar stond niet vast. Zo is het voorgekomen dat ik tussendoor extra dingen heb gedaan.

Ik had wekelijks een afspraak met mijn stagebegeleider vanuit de gemeente, dit was elke dinsdag om 15:30. Soms veranderde dit, afhankelijk van de planning.

En ik had wekelijks een afspraak met mijn docent, dit was op vrijdag om 16:00u. Van deze gesprekken maakte ik altijd een verslag met de punten waar we het over gehad hadden. Deze kon ik dan weer naar mijn docent sturen en begeleider van de gemeente zodat we wisten wat er besproken was.

		Werkplanning																				
		Week 6			Week 7			Week 8			Week 9			Week 10			Week 11			Week 12		
		16-3-2020	17-3-2020	18-3-2020	23-3-2020	24-3-2020	25-3-2020	30-3-2020	31-3-2020	1-4-2020	6-4-2020	7-4-2020	8-4-2020	13-4-2020	14-4-2020	15-4-2020	20-4-2020	21-4-2020	22-4-2020	27-4-2020	28-4-2020	29-4-2020
Deel 1 onderzoek inventarisatie	Plan van Aanpak aanpassen																					
	Deelvraag 1 maken																					
	Referenties zoeken ontwikkelingen																					
	Kaartmateriaal verzamelen (goede onderlegger)																					
	Presentatie voorbereiden 2e afstudeerreview																					
	Deelvraag 3 referentie onderzoek af hebben																					
	Deelvraag 2 (kaarten maken)																					
	Deelvraag 4																					
	Alles in het rapport zetten en vormgeven																					
	Bronnen bijhouden																					
Deel 2 onderzoek Analyse	Deelvraag 5 (kaarten maken)																					
	Deelvraag 6 (SWOT-Analyse maken)																					
	Deelvraag 7 kernvoorwaarden en uitgangspunten																					
	Alles in rapport zetten en vormgeven																					
	Bronnen bijhouden																					
Deel 3 onderzoek Advies	Deelvraag 8 (scenario's maken)																					
	Conclusie schrijven																					
	Samenvatting schrijven																					
	Inleiding rapport schrijven																					
	Rapport vormgeven en afmaken (bronnen etc)																					
Deadlines	Skype kennismaking docent + Frank en Henri																					
	PVA klaar en Inleveren																					
	2e afstudeerreview op school																					
	Vaste belafsprak docent elke vrijdag 16:00																					
	Tussentijds verslag inleveren																					
	Tussenpresentatie bij de Gemeente Zeist																					
	Inleveren conceptrapport																					
	Bespreken conceptrapport																					
	Inleveren eindrapport																					
	Eindpresentatie Gemeente Zeist																					
	Afstudeerzittingen																					

		Werkplanning									
		04-05 / 08-05	11-05 / 15-05	18-05 / 22-05	25-05 / 29-05	01-06 / 05-06	08-06 / 12-06	15-06 / 19-06	22-06 / 26-06	29-06 / 03-07	06-07- 10-07
Deelvragen verder aanvullen	Schema/planning maken										
	Voorbeelden zoeken scenario's/visies										
	Kans en knelpunten kaarten aanpassen										
	Scenario's maken (tussenproducten)										
	Teamvergadering keuze maken scenario										
	Uitwerking visie maken (eindproduct)										
	Opmaak rapport + bronnen regelen										
	Refectieverslag maken										
	Deadlines										
	2e gesprek begeleider Frank (concept rapport)										
Adviesgesprek Groen licht (docent + Frank)											
	Inleveren eindrapport (17 juni)										
Afstudeerzitting											