

AAN:

1. De gemeenteraden en de wethouders J. Verbeek-Nijhof en B. Homan van de gemeenten Zeist respectievelijk Utrechtse Heuvelrug.
2. Provinciale Staten en de gedeputeerden R. van Lunteren en B. Krol van Utrecht.
3. De Tweede Kamer van de Staten-Generaal.
4. Minister M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu.

Onderwerp: plan voor infrastructuur bij Station Driebergen-Zeist  
aantasting Stichtse Lustwarande

Doorn/Driebergen/Zeist, 25 februari 2012

Geachte dames en heren,

De ondergetekende natuur- en cultuurhistorische organisaties spreken hun grote zorg uit over de uitwerking van het plan voor de tunnel onder de spoorlijn Utrecht-Arnhem bij het station Driebergen-Zeist zoals deze nu uit het Projectplan naar voren komt.

Zij roepen u op om ruimte te laten om alternatieven voor de nu gepresenteerde ontwerpen te laten uitwerken. Meer milieuvriendelijke alternatieven zijn tot nu toe niet gepresenteerd.

### **Overwegingen en argumenten**

Onze organisaties onderschrijven het grote belang van een snelle aanleg van een ongelijkvloerse kruising met het spoor.

Het station ligt in de Stichtse Lustwarande en wordt omgegeven door vijf fraaie landgoederen. Het ontwerpprincipe van een "landgoedstation" is een goed vertrekpunt geweest.

Echter, de grootschaligheid van de geplande infrastructuur doet ons inziens afbreuk aan dit vertrekpunt.

De tunnelbak/Hoofdstraat is met 2x2 rijstroken voor doorgaand verkeer onnodig groot gedimensioneerd voor het doorgaand verkeersaanbod dat er nu is en ook in de toekomst zal zijn. Een tunnelbak en Hoofdstraat met 2 x 1-rijstroken kan het verkeer even goed aan omdat de spoorwegbomen verdwijnen. Hiermee is de oorzaak voor de huidige stagnatie opgeheven.

De ontwerpen voor de kruispunten bij het station zijn met vele en lange afslag-, opstel- en weefstroken eveneens grootschalig. Dit heeft tot gevolg dat juist de beeldbepalende elementen op de landgoederen onnodig worden aangetast en daarmee de beleving van de Stichtse Lustwarande.

Het station ligt op de rand van de Utrechtse Heuvelrug in een gebied met ondergrondse kwelwaterstromen. De grote 2x2 tunnelbak met een groot verdiept gelegen kruispunt vormt een hydrologisch risico. Bij lekkage verdrogen de grote monumentale bomen en vijvers op de Stichtse Lustwarande. Een mogelijk alternatief met een kleinere 2x1-tunnelbak en een parallelweg vanaf Driebergen naar het op maaiveld gelegen stationsplein is niet gepresenteerd in de plannen. Dit alternatief heeft minder risico's en lagere kosten. In dit alternatief wordt het busstation bij de Breullaan/Odijkerweg ontsloten voor bussen.

Er ligt een bijna dubbele fietspadenstructuur langs de wegen bij het station. Hierdoor wordt de beeldkwaliteit van de Stichtse Lustwarande onnodig verder aangetast.

Ook de parkeervoorzieningen zijn ruim opgezet. De keuze voor ondergronds parkeren is op zich goed, ook al zullen ook hierbij de hydrologische effecten op het deels monumentale bomenbestand van de Reehorst in beeld moeten worden gebracht. Maar het is niet juist om als de ondergrondse parkeervoorziening op de voorkeurslocatie niet realiseerbaar is, te kiezen voor een grote parkeergarage van twee of drie verdiepingen hoog op het huidige P&R-terrein. Daarmee verliest het station een groot deel van zijn uitzicht op het landgoed Rijnwijck en daardoor van de landgoedbeleving. Ook hier moet worden gekeken naar alternatieven om verdere vergroting van achterkantsituaties op het station te voorkomen.

Op basis van de beschikbaar gekomen ecologische onderzoeken zou ons inziens nog eens goed moeten worden gekeken naar de ecologische en landschappelijke effecten van de verdubbeling van het spoor ter hoogte van het station en de aanleg van een keerspoor. De keuze voor de uitbreiding van het spoor in de richting van Beerschoten-Willinkshof lijkt minder voor de hand te liggen dan in de richting van Bornia, maar mogelijk kan een beperkte uitbreiding in beide richtingen toch uiteindelijk de meest optimale oplossing zijn.

Het wekt bevreemding bij onze organisaties dat het Projectplan voor het ontwerp voor de tunnel en een nieuw station zelf nu zonder inspraak dreigt te worden vastgesteld. Inspraak is pas achteraf geregeld via het bestemmingsplan dat is gebaseerd op het dan al vastgestelde Projectplan. Inspraak wordt zo zonder enige betekenis. Deskundige organisaties op het gebied van groen en cultuurhistorie hebben niet mogen meedenken in het ontwikkelingsproces. Alternatieven zijn niet met hen bekeken. Eerdere duurzame ontwerpen zoals het ontwerp van Urgenda zijn niet verder uitgewerkt.

Wij roepen u op te doen wat in u vermogen ligt om de Stichtse Lustwarande te sparen door:

- Reële ruimte te geven voor inspraak door het Projectplan nu nog niet definitief vast te stellen.
- In de afwegingen milieuvriendelijke alternatieven met een minder groot ruimtebeslag te betrekken, zoals 2x1 rijstroken voor Hoofdstraat/Driebergseweg, eventueel aangevuld met een extra busbaan vanaf Zeist en Driebergen richting station.
- Te bekijken of een variant met een kleinere tunnelbak zonder verdiept gelegen kruispunt per saldo minder risico's en minder aantasting van de Stichtse Lustwarande oplevert.
- Meer alternatieven voor de bouw van parkeervoorzieningen te bekijken.

Hoogachtend,

Federatie Groene Heuvelrug  
A.A.H.van der Werf,  
voorzitter

Vereniging Tussen Heuvelrug  
en Wetering,  
L.W. Blessing,  
voorzitter

Stichting Driebergen-Rijsenburg  
Vroeger en Nu,  
Jos Pot, secretaris

Werkgroep  
Natuurlijk Zeist-West,  
Mirjam van Kouwen,  
voorzitter

Stichting Milieuzorg Zeist en  
omstreken,  
Patrick Greeven,  
bestuurslid

KNNV Zeist en omgeving,  
Erik Notenboom

**Correspondentieadres**

Samenwerkende natuur/erfgoedgroepen Station Driebergen-Zeist  
p/a Couwenhoven 4612  
3703 EM Zeist  
e-mail [werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl](mailto:werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl)  
tel. 030-6958618

**Bijlage "Een beeld van de alternatieven"**

## Een beeld van de alternatieven

### Onderdelen waarvoor naar onze mening alternatieven zijn die in de afwegingen moeten worden betrokken

- Ook een P&R-voorziening aan de Zeister kant van het station aanleggen met voetgangerstunnel (variant ook bruikbaar voor fietsers) onder het spoor ter hoogte van de Odijkerweg. Handhaven van het huidige parkeren op maaiveld op het huidige P&R terrein bij Abbing. Voordeel: parkeerverkeer wordt afgewikkeld over twee kruispunten in plaats van één grootschalig kruispunt en perrons ook vanaf de parkeerlocaties direct bereikbaar.
- Geen fietspad over de heuvel van Beerschoten-Willinkshof door fietsoversteek naar het station te maken bij de toegang tot de Shintyvelden.
- Tunnelbak doorgaand verkeer 2x1 met busstrook vanaf Driebergen en Zeist naar het station. Het verdiept gelegen gebied wordt zo verkleind. Minder risico's, minder kosten, meer comfort voor de reiziger.
- Andere dimensionering van de Driebergseweg bij De Breul om vijver en beeldkwaliteit te sparen. Geen tweerichtingfietspaden langs de Driebergseweg en zo min mogelijk langs de Hoofdstraat.
- Herstel van het groene lint door het station (dat zonder noodzaak is verdwenen bij de recente perronverlenging).