

STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST
L4.5.9-2 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

PRORAIL, AFDELING PROJECTEN
DE HEER R.G. JANSEN

21 november 2013
077426591:A - Definitief
D01011.000421.0900



Inhoud

Wijzigingen nota	3
Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Besluitvorming	5
1.3 Proces deelopdracht 4	6
1.4 Doel en positie voorliggende rapportage	7
1.5 Leeswijzer	7
2 Informatie	8
2.1 Bindende documenten	8
2.2 Informatieve documenten	8
3 Kader	10
3.1 Afbakening	10
3.2 Relatie andere werkpakketten	10
3.3 Uitgangspunten	10
4 Overzicht bouwgeschiedenis stationsgebied en omgeving	11
4.1 Overzicht bouwgeschiedenis 1838-1960	11
4.1.1 ProRail archief	11
4.1.2 Het Utrechts Archief, Inventaris 901 Rhijnspoorweg (ministeriële goedkeuringen) ..	11
4.1.3 Het Utrechts archief, inventaris 916 Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen (ministeriële goedkeuringen)	12
4.2 Station en ontwikkeling Driebergen	12
4.3 Geschiedenis Trein Utrecht-Arnhem	13
4.4 Station Driebergen-Zeist tot 1962	13
4.5 Stationsweg - Parallelweg	15
4.6 Raadsel van Seinhuis en de verdwenen overwegpost	15
4.7 Station Driebergen-Zeist na 1962	17
4.8 De tram naar driebergen	18
4.9 Toegankelijkheid eilandperron	19
4.10 Park Beerschoten-Willinkshof	20
4.11 Bornia	20
4.12 Elektriciteit en trafovoorzieningen	21
5 Cultuurhistorische elementen	24
5.1 Perronkap (1900)	24
5.1.1 Beschrijving en monumentale waarde	24
5.1.2 Inpassing perronkap in nieuwe situatie	27
5.2 Transformatorhuisje	34
5.2.1 Beschrijving en monumentale waarde	34

5.2.2	Inpassing en verplaatsing	35
5.3	Woningen Driebergseweg 22, 24 en 26	41
5.3.1	Beschrijving en monumentale waarde	41
5.3.2	Inpassing	41
5.4	Waardevolle objecten in stationsgebouw	43
5.4.1	Beschrijving waarden	43
5.4.2	Inpassing objecten in nieuw STATIONsontwerp	44
5.5	Aangrenzende landgoederen en buitenplaatsen stationsgebied	45
5.5.1	Beschrijving waarden	45
5.5.2	Inpassing	50
Bijlage 1	Onderzoeken Perceelontsluitingen (bijlage 28 bij het OBP)	54
Colofon		56

Wijzigingen nota

Dit rapport is geschreven om het onderzoek Landschap en cultuurhistorie op niveau te brengen van een ontwerp bestemmingsplan. In het kader van de VoorOntwerp BestemmingsPlannen is het onderzoeksrapport Kwaliteitsatlas Stationsomgeving Driebergen-Zeist, L2.3.4 versie 0.2, 20 mei 2011 opgesteld. Daarnaast zijn de paragrafen Landschap en Cultuurhistorie opgesteld voor het voorontwerp bestemmingsplan. Onderstaande tabel somt de wijzigingen op en is verder uitgewerkt in voorliggend rapport.

Locatie in rapportage	Wijzigingen en reden(en)
Hoofdstuk 4	Nieuw hoofdstuk met aanvullende informatie over de geschiedenis en transformatie van het stationsgebied.
5.1 Inpassing perronkap	Er is nader verkennend bouwhistorisch onderzoek verricht naar de stationskap en er zijn drie mogelijke opties onderzocht voor hergebruik. Deze opties zijn alle mogelijk op basis van de integrale eisen en wensen van alle stakeholders. In de volgende plan fase wordt een definitief plan uitgewerkt op basis van een van deze opties.
5.2 Transformatorhuisje	Er is nader verkennend bouwhistorisch onderzoek verricht naar het Transformatorhuisje en er zijn opties onderzocht voor hergebruik. Er is een voorkeursoptie aangegeven en op integrale haalbaarheid beoordeeld op basis van de integrale eisen en wensen van alle stakeholders. In een volgende plan fase wordt de voorkeursoptie uitgewerkt.
5.3 Woonhuis Driebergseweg 26, verplaatsing open serre.	Het perceel wordt kleiner en de open serre dient verplaatst te worden. Dit als gevolg van verkeerskundige eisen (ruimtebeslag voor fiets- en voetpad) aan het kruispunt Driebergseweg-Breullaan. Als gevolg van boom technisch onderzoek blijken deze bomen niet in te passen, en is het inpassingsvoorstel aangepast.
5.3 Woonhuizen Driebergseweg	Uitbreiding paragraaf 5.3 met panden Driebergseweg 22 en 24..
5.4 Waardevolle stations objecten	Hergebruik van sierhekwerken en gevelstenen.
5.5 Aangrenzende landgoederen en buitenplaatsen stationsgebied	Uitbreiding beschrijving waarde en inpassing overige cultuurhistorisch waardevolle objecten op landgoederen en buitenplaatsen. Deze informatie is in de bijlagen, onderzoeken Perceelontsluitingen opgenomen en is voor de duidelijkheid en volledigheid opgenomen in de hoofdtekst van dit rapport.

Samenvatting

Het stationsgebied Driebergen Zeist is rijk aan gebouwde objecten en landgoederen met veelal gemeentelijk- en rijks monumentale status en cultuurhistorische waarden. Bij het ontwerp van het nieuwe station is hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden. Een aantal objecten kan echter niet gehandhaafd worden op de huidige plek en een aantal randen van landgoederen worden beïnvloed of beperkt geraakt door de toekomstige ingreep in de wegenstructuur en de aanleg van de nieuwe OV-voorzieningen. De perronoverkapping en het transformatorhuisje kunnen niet behouden worden op exact de huidige plek. Het transformatorhuisje zal verplaatst worden naar een nieuwe bestemming in het plangebied, indien integraal haalbaar (ruimtelijk-functioneel- cultuurhistorisch, planologisch en economisch). Voor hergebruik en restauratie van de perronoverkapping zijn de mogelijkheden uitgewerkt op basis waarvan planvorming kan plaatsvinden. Het merendeel van de objecten in de aangrenzende percelen, voornamelijk hekwerken en entreezuilen, kan door kleine verplaatsingen (enkele meters) behouden worden binnen de oorspronkelijke context. In diverse rapportages worden deze aanpassingen beschreven.

1 Inleiding

1.1 AANLEIDING

In 2020 gaat er op het baanvak waar station Driebergen-Zeist is gelegen een andere dienstregeling gereden worden. Om de toekomstbestendigheid van deze dienstregeling te garanderen, moet in beide richtingen een inhaalvoorziening worden gerealiseerd. Deze inhaalvoorziening maakt het mogelijk om de flexibiliteit op het baanvak te vergroten en verstoringen in de dienstregeling eenvoudiger op te vangen.

De aanpassing van station Driebergen-Zeist wordt gecombineerd met de plannen die de regionale partijen hebben rond dit station. Zij willen de regionale wegenstructuur verbeteren, een nieuw busstation aanleggen en het gebied verder ontwikkelen. Ook moeten de twee naastgelegen overwegen conform het standpunt van de minister ten aanzien van de HSL-oost opgeheven worden.

Dit biedt kansen voor de betrokken partijen (Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug, gemeente Zeist, ProRail en provincie Utrecht) om samen alle plannen in een integraal project uit te voeren.

1.2 BESLUITVORMING

Vanaf 2007 zijn er verschillende varianten voor de ontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist onderzocht. In 2010 en 2011 zijn een drietal baselines uitgewerkt en bestuurlijk vastgesteld. Dit deel van de planstudiefase is afgesloten door een projectnota, publiekssamenvatting en voorontwerp bestemmingsplan.

De projectnota is het document, gebaseerd op baseline 3, op basis waarvan het projectbesluit genomen is. In de projectnota zijn het ontwerp en de effectenstudies samengevat. In het projectbesluit is de financiering van het project definitief vastgelegd. Daarmee is definitief duidelijk met welke middelen het project gerealiseerd wordt. De publiekssamenvatting wordt gebruikt in de communicatie met belanghebbenden en geïnteresseerden.

Het ruimtebeslag van het ontwerp voor het stationsgebied wordt planologisch-juridisch verankerd in een bestemmingsplan. Het plangebied is gelegen binnen twee gemeenten, namelijk de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist. Hierdoor is het niet mogelijk om één bestemmingsplan op te stellen voor het gehele plangebied. De gemeenteraden van beide gemeenten zijn namelijk enkel bevoegd om plannen voor het eigen grondgebied vast te stellen. Daarom is het bestemmingsplan opgesplitst in een plan voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug en een plan voor de gemeente Zeist.

De eerste fase in het bestemmingsplanproces was het voorontwerp bestemmingsplan, gevolgd door het ontwerp bestemmingsplan. Zowel het voorontwerp, als het ontwerp bestemmingsplan hebben ter inzage gelegen. Hierop heeft eenieder inspraakreacties en zienswijzen kunnen indienen.

De inspraakreacties op het voorontwerp bestemmingsplan en de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan zijn beantwoord in respectievelijk de inspraaknota's en zienswijzennota's van beide gemeenten.

Naar aanleiding van de zienswijzen, enkele ambtshalve wijzigingen en een aanpassing in het ontwerp ten aanzien van de P&R wordt het bestemmingsplan voor Stationsgebied Driebergen-Zeist aangepast tot een gewijzigd vast te stellen bestemmingsplan.

Een schets van de stand van het ontwerp zoals deze wordt vastgesteld in het bestemmingsplan is weergegeven in afbeelding 1.



Afbeelding 1 Ontwerp Stationsgebied Driebergen-Zeist

1.3 PROCES DEELOPDRACHT 4

In het ontwerp is de invulling op de P&R locatie gewijzigd. De effectbepalende en inventariserende onderzoeken zijn ten behoeve van het vast te stellen bestemmingsplan aangepast, zodat deze een sluitende onderbouwing voor het bestemmingsplan vormen. Daarnaast zullen de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan behandeld worden op basis van de nieuwe situatie voor P&R. De aangevulde onderzoeken, zienswijzen en ambtshalve wijzigingen resulteren in het najaar van 2013 tot een vast te stellen bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt in het voorjaar van 2014 door de twee gemeenteraden behandeld.

De wijze van aanbesteding van de realisatie van het project wordt daarna bepaald. Daarmee wordt duidelijk op welke punten van het ontwerp detaillering nodig is voordat de aanbesteding kan starten.

1.4 DOEL EN POSITIE VOORLIGGENDE RAPPORTAGE

De doelstelling van dit onderzoek is het vaststellen hoe met de belangrijkste cultuurhistorische elementen wordt omgegaan. Dit zijn de monumentale perronkap (gemeentelijk monument) en stations objecten (onder andere “NS-hekwerk” en gevelstenen), het transformatorhuisje en aanpassingen aan de monumentale landgoederen en percelen met monumentale bebouwing. De resultaten van dit onderzoek dienen onder andere als onderbouwing voor het bestemmingsplan en zijn uitgangspunt voor de uitwerking van het Stationsgebied Baseline 3 naar Baseline 4.

1.5 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de onderliggende documenten en informatie die gebruikt zijn voor deze studie weergegeven. Dit zijn bindende en informatieve documenten. Hoofdstuk 3 schetst het kader van deze rapportage. De afbakening, relaties met andere werkpakketten en uitgangspunten komen hierbij aan bod. Hoofdstuk 4 gaat in op het onderzoek Landschap en Cultuurhistorie. Tot slot worden in het laatste hoofdstuk de conclusie en het advies beschreven.

2 Informatie

In dit hoofdstuk is de informatie die gebruikt is voor deze rapportage weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen bindende en informatieve documenten.

2.1 BINDENDE DOCUMENTEN

Het overzicht van bindende documenten is weergegeven in Tabel 1.

Titel	Kenmerk	Datum	Auteur
Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist. Systeemeisenspecificatie (CRS/SRS) bij baseline 3	075568908 versie C	9-11- 2011	ARCADIS
Raamovereenkomst Ontwerpfase ProRail – ARCADIS Infra BV inzake Engineeringswerkzaamheden Driebergen-Zeist			
Ontwerp bestemmingsplan + bijlagen 28 perceelontsluitingen		20-11- 2012	ARCADIS
OBP Bijlage 4 Landschap en cultuurhistorie, ontwerp bestemmingsplan	076575683:B	14-09- 2012	ARCADIS
Buitens op de Heuvelrug, Beleidskader voor historische landgoederen en buitenplaatsen		1 maart 2012	Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Erfgoedverordening Gemeente Utrechtse Heuvelrug 2011		1-1-2011	Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Erfgoedverordening Zeist 2010			Gemeente Zeist
Monumentenwet 1988			

Tabel 1: Overzicht van bindende documenten

2.2 INFORMATIEVE DOCUMENTEN

Het overzicht van documenten die geen formele status hebben, maar waaruit wel informatie gebruikt is staat in Tabel 2.

Titel	Kenmerk	Datum	Auteur
Monumentenlijst Gemeente Zeist. Deel: beschrijvingen		31-12-2008	Gemeente Zeist
Bijlage Buitens op de Heuvelrug, Beleidskader voor historische landgoederen en buitenplaatsen		1 maart 2012	Gemeente Utrechtse Heuvelrug
Driebergen en Rijssenburg; Hoe zij ontstonden en groeiden		1973	Wim Harzing
De Utrechtse heuvelrug. De Stichtse Lustwarande. Dorpen en landelijk gebied		Zeist 2000	Catharina L. van Groningen
Artikel uit maandblad van Oud-Utrecht, 36 (1963), p. 13-19		1963	H. de Jong
Weekblad bouw jaargang 19: Het nieuwe stationsgebouw van Driebergen-Zeist		(1964) nr. 50 pp1794/1797)	K. van der Gaast en W.M. Markenhof
http://www.driebergsdorpsfeest.nl/publicaties/12-de-tram-naar-driebergen http://www.driebergsdorpsfeest.nl/publicaties/11-een-spoorwegmagnaat-op-bornia			Fred Vogelzang
PUEM 75 jaar 'bron van licht en welvaart'		1991	Dr. F.M.M. de Goey
Trafohuisjes, Stichtse monumenten reeks		1993	Blijdenstijn, Roland

Tabel 2: Overzicht van informatieve documenten

3

Kader

3.1 AFBAKENING

Dit deelonderzoek behandelt alleen de belangrijkste cultuurhistorische elementen die aangetast worden binnen het stationsgebied. Dit zijn de gemeentelijk monumenten perronkap, transformatorhuisje, woonhuis met kantoorfunctie Driebergseweg 26 en waardevolle objecten van het huidige station, namelijk een sierhekwerk en een gedenksteen.

Andere cultuurhistorische waardevolle objecten, met name de monumentale landgoederen met hoge landschappelijke waarden, worden zorgvuldig besproken en behandeld in de documenten

Perceelontsluitingen (zie bijlage 1: effectonderzoeken bijlage 28 bij het OBP):

- Ontsluiting en randen De Breul.
- Ontsluiting en randen Beerschoten-Bloemheuvel.
- Ontsluiting en randen De Reehorst.
- Ontsluiting en randen Bornia.

Deze rapportage beschrijft de inpassing op hoofdlijnen. De details zijn in dit planstadium nog niet bekend, maar zullen in de vervolgon ontwerpfasen en uitvoering nader uitgewerkt worden. Aandacht voor het behoud en instandhouding van de landgoederen wordt in de uitwerking van het gehele stationsgebied blijvend meegenomen en als randvoorwaarde voor de uitvoering opgenomen.

3.2 RELATIE ANDERE WERKPAKKETTEN

Het thema Landschap en cultuurhistorie heeft een relatie met het werkpakket Perceelontsluitingen. Het werkpakket Perceelontsluitingen geeft een integrale visie op de aangrenzende landgoederen, een cultuurhistorische en landschappelijke analyse en ontwerpvoorstellen voor aanpassingen in de ontsluitingen van deze landgoederen. Ook worden hierin voorstellen gedaan voor het herstel van aangetaste randen van landgoederen.

3.3 UITGANGSPUNTEN

Uitgangspunt is de Baseline 3 rapportage en de tekst uit de paragraaf Landschap en Cultuurhistorie in het Ontwerp Bestemmingsplan van 14-09-2012.

Tevens vormt de informele overleggen met de commissie Welstand en Monumenten en vertegenwoordigers van de RCE, de Provincie, STAMU en WMMN in het speciaal Bouwplanoverleg (van 09-02-2012 en 16-04-2013) uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het onderzoek.

4

Overzicht bouwgeschiedenis stationsgebied en omgeving

In dit hoofdstuk is de oorsprong en de transformatie van het station met directe omgeving beschreven en in beeld gebracht:

4.1 OVERZICHT BOUWGESCHIEDENIS 1838-1960

De aanwezige bestekken uit de verschillende archieven geven een goed overzicht van de bouwgeschiedenis van 1838 tot en met 1960. De enige relevante verbouwing van het station in de periode 1960 tot heden is de uitbreiding van de stationskap in het jaar 1989.

4.1.1 PRORAIL ARCHIEF

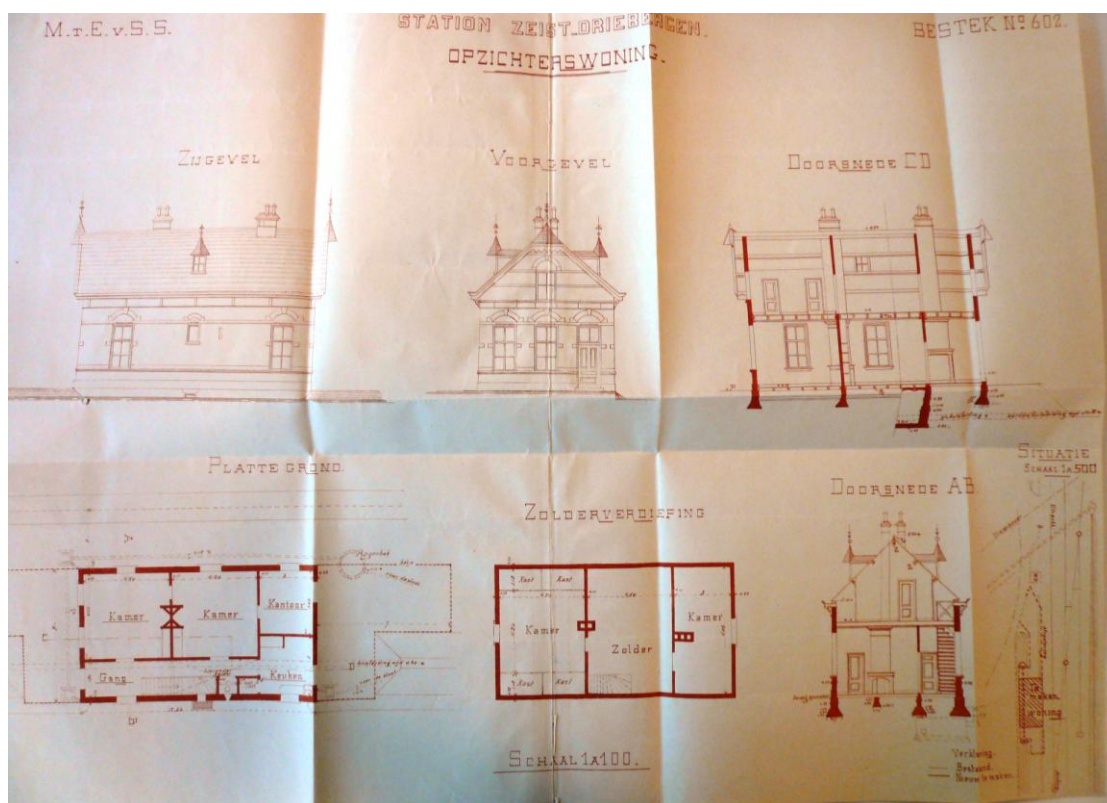
- 1864 Stationsgebouw Rhijnspoorweg, (bestek 47J).
- 1892 Grond en kunstwerken, sporen en wissels, (bestek 588).
- 1893 Overdekte voetbrug, (bestek 642).
- 1899 Uitbreiden hoofdgebouw, (bestek 764).
- 1900 Overkapping 2^e perron 7, (bestek 820).
- 1959 Noordelijk gedeelte stationsgebouw overdekking van de tunneltrappen en afwerking trap, (bestek 1141 NS).

4.1.2 HET UTRECHTS ARCHIEF, INVENTARIS 901 RHIJNSPOORWEG (MINISTERIËLE GOEDKEURINGEN)

- 1838-43 Het maken van een aarden baan tussen de Arnhemse Bovenweg achter Driebergen en de weg van Maarsbergen naar Woudenberg, (707).
- 1841 Het maken van het gedeelte van de aarden baan voor de aan te leggen ijzeren spoorweg van Amsterdam naar Arnhem, begrepen tussen de Vaartsche Rijn nabij Utrecht en de Arnhemse Bovenweg achter Driebergen, (709).
- 1844 Leveren gewassen langs aardebaan/ leggen roosterwerk en spoorstaven, (712).
- 1854- 56 Verbreding spoor (geen bestek gevonden dus niet geverifieerd).
- 1872 Maken parallelweg, (715).
- 1882-83 Het afsluiten van het station te Driebergen, (499).
- 1881 Wijzigen sporen te Driebergen, (724).
- 1883 Maken opzichterswoning met bijkomende werken.
- 1884 Uitbreiding abri, (727).
- 1886 Uitbreiden en verbouwen van het station, (729).
- 1878-79 Onderhoud en beheer naar de (diverse) stations met kaarten, (478).

4.1.3 HET UTRECHTS ARCHIEF, INVENTARIS 916 MAATSCHAPPIJ TOT EXPLOITATIE VAN STAATSSPOORWEGEN (MINISTERIËLE GOEDKEURINGEN)

- 1893 Maken opzichterswoning met bijbehorende werken op het station Driebergen-Zeist ten behoeve van de lijn Amsterdam-Pr-grens, (602).
- 1893 Maken overdekte voetbrug met bijkomende werken op het station Driebergen-Zeist ten behoeve van de lijn Amsterdam-Pr-grens, (642).
- 1895 Wijzigen bestaande goederenbergplaats in een gebouwtje voor de posterijen, maken nieuwe bergplaats voor goederen op het station Driebergen-Zeist ten behoeve van de lijn Amsterdam-Pr-grens, (680).
- 1899 Uitbreiden hoofdgebouw met bijkomende werken op het station Driebergen-Zeist ten behoeve van de lijn Amsterdam-Pr-grens, (764).
- 1900 Maken overkapping op het tweede perron, gebouw voor waterplaatsen en privaten met doorgang en bijkomende werken op het station Driebergen-Zeist ten behoeve van de lijn Amsterdam-Pr-grens, (820).



Afbeelding 2 Tekening opzichterswoning 1883 (bestek 602)

4.2 STATION EN ONTWIKKELING DRIEBERGEN

Het station Driebergen-Zeist, gelegen aan het 'Rijnspoor' van Amsterdam naar Keulen, werd geopend op 17 juli 1844. Die datum markeert een belangrijk moment in de ontwikkeling en groei van de dorpen Driebergen en Rijsenburg. Beide dorpen geraakten door het spoor in het dagelijks bereik van zeer welgestelde Amsterdammers, met name bankiers, commissionairs en andere hoog gestelde lieden. Het merendeel van de grote villa's en buitenverblijven die langs de Hoofdstraat al waren of nog werden gebouwd, waren van en voor Amsterdamse families uit de wereld van de haute-finance. En, zoals dat toen heette, als het in Amsterdam regende drupte het ook in Driebergen. Met andere woorden: van de welvaart in Amsterdam pikten zodoende de dorpelingen wel een graantje mee. Met de middenstand voorop, op de voet gevolgd door de dienende klasse.

4.3 GESCHIEDENIS TREIN UTRECHT-ARNHEM

Op 17 juli 1844 werd de Rijnspoorweg van Amsterdam-W.P. naar Utrecht tot Driebergen doorgetrokken. Reeds dertien jaar vroeger, in 1831, waren er al grote plannen geweest. Acht jaar voor dat de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem in 1839 geopend werd, was de luitenant-kolonel der artillerie W. A. Bake met het plan gekomen om een ijzeren spoorweg aan te leggen van Amsterdam over Amersfoort-Arnhem naar Keulen. Vele jaren is er een felle strijd gevoerd om dit plan. Ten slotte kwam het in gewijzigde vorm (Amsterdam-Utrecht-Arnhem) op 2 april 1838 als wetsontwerp van de regering in stemming, maar werd met 46 tegen 2 stemmen verworpen. Koning Willem I, die een groot voorstander was van het project, nam toen zelf het heft in handen. Precies vier weken later, op 30 april 1838 werd bij koninklijk besluit de aanleg van de spoorweg van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem bevolen en wel onder directie van het departement van binnenlandse zaken. Tegelijk bepaalde de Koning toen reeds dat er verlenging diende te komen tot "de Pruisische Grens" en een zijtak van Utrecht over Gouda naar Rotterdam (op 30 juli 1855 in exploitatie). Koning Willem I nam dus persoonlijk het risico der onderneming, die hij voor de handel en het welzijn van zijn volk van zo uitzonderlijk groot belang achtte. Met grote voortvarendheid is er gewerkt. Amper twee maanden na het Koninklijk besluit werden de aardewerken tussen Amsterdam en Utrecht aanbesteed, en die over een lengte van negen kilometer tussen Utrecht en Arnhem (preciezer: tussen de Arnhemse Bovenweg in Driebergen en de weg van Maarsbergen naar Woudenberg: de Maarnse doorgraving).

Allerlei moeilijkheden met onteigeningen werkten echter remmend. Op 29 mei 1841 kwam er een wet tot regeling van deze onteigeningen tot stand en toen kon men in dat zelfde jaar beginnen met de aanleg van de aardenbaan tussen Utrecht en Driebergen, alsmede de bouw van een stenen directiekeet ten behoeve van de spooraanleg.

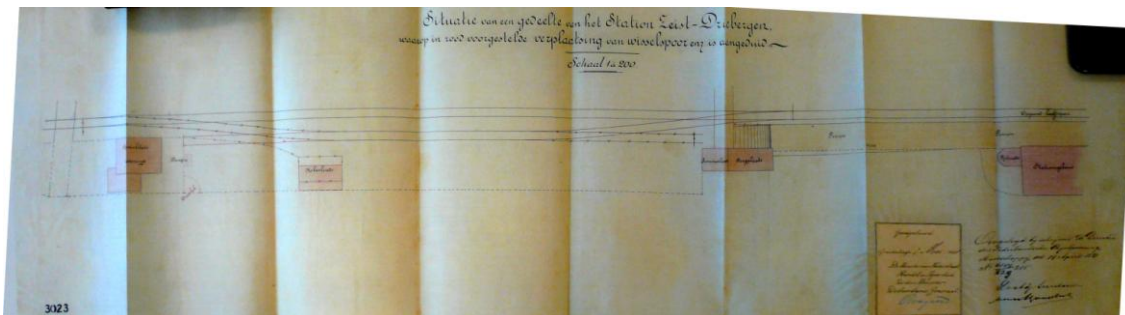
4.4 STATION DRIEBERGEN-ZEIST TOT 1962

Toen station Driebergen-Zeist in 1844 werd geopend, bestonden de faciliteiten uit niet meer dan een verbouwde directiekeet. De lijn was nog enkel spoor en 1.935 m. breed. Tussen 1854 en 1856 wordt dit versmald tot de huidige breedte: 1.435 m.). Tevens wordt het dan dubbelspoor met als gevolg een tweede perron met overpad naar het eerste perron. Aanvankelijk heette het station Driebergen, daarna: Zeist-Driebergen (1864) vervolgens weer: Driebergen (1904) en thans sinds 1948: Driebergen-Zeist.

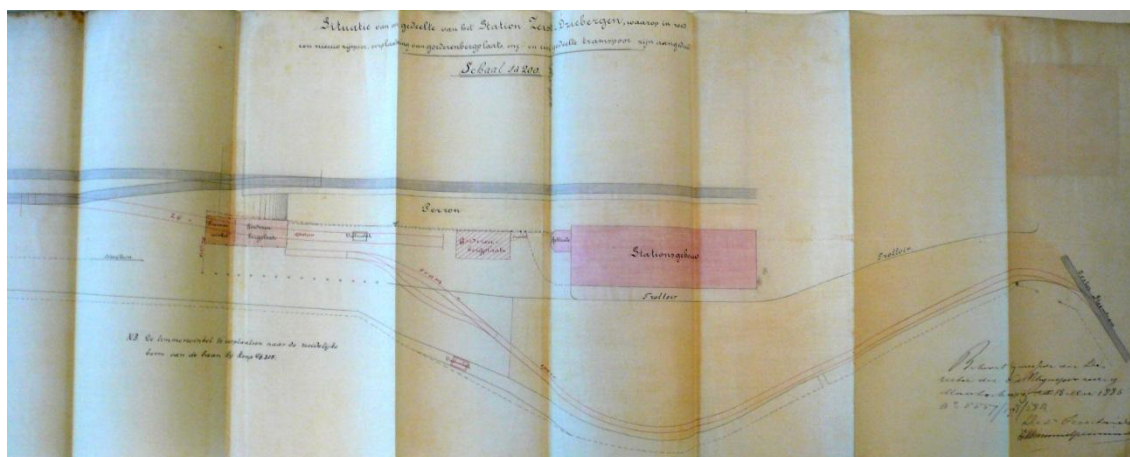
In 1864 komt er een nieuw station. Het oude station (de directiekeet) wordt afgebroken, maar de fundering blijft gespaard. In het voorjaar wordt het gebouw met marquise aanbesteed. Noodzakelijk voor de bouw moet er een tijdelijke wachtkamer met bureau worden gebouwd. Hiervoor maakt men gebruik van een paardenstal tussen het bestaande stationsgebouw en de straatweg. Hierna wordt het oude stationsgebouw afgebroken maar ten behoeve van de nieuwbouw blijven diverse gedeelten van funderingen en de kei der gespaard. Het nieuwe station is een langgerekt gebouw van 30 bij 8.75 meter. Het is gelijkvloers met een zolderruimte.

In 1878 wordt grond van de gemeente Driebergen gekocht ter verbetering van het voorplein. De Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij eindigt in 1890 haar bestaan. De exploitatie gaat over op de "Staatsspoorwegen" (S.S.). In 1893 wordt het emplacement verbreed en opgehoogd, sporen uitgebreid, bestaande perrons verbreed en verlengd en een verhoogde los- en laadplaats gemaakt. Een jaar later, in 1894, komt de overdekte ijzeren luchtbrug tot stand, eerst met onoverdekte trappen, maar in 1895 worden ook deze overdekt. De brug heeft enkele generaties lang de mensen over de spoorlijnen gevoerd, zij 't ook dat hij door zijn hoogte hartkwalen in de hand werkte ... In dat zelfde jaar komen ook de goederenloods en het gebouwtje voor de posterijen gereed. Op 18 april 1899 heeft de aanbesteding van de verbouw van het station plaats. De bestaande woning van de stationschef wordt verbouwd tot wachtkamer 3e klas en een bergplaats. Een gedeelte van het gebouw wordt met een verdieping verhoogd als woning voor de stationschef, waardoor het hoofdgebouw de gestalte krijgt die zich tot 1962 zou handhaven.

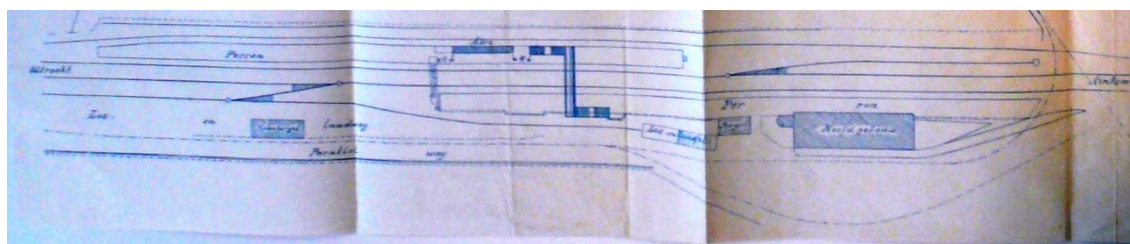
In 1900 komt er een ijzeren overkapping op het tweede perron. In dat zelfde jaar werd er een nieuwe uitgang gebouwd in geel en rood hardgebakken schoonmetselwerk. Op 1 januari 1938 gaat de spoorweg in eigendom over aan de "N.V. Nederlandsche Spoorwegen".



Afbeelding 3 Tekening uit 1881 'Wijziging sporen te Driebergen'



Afbeelding 4 Tekening uit 1886 'Situatie station Zeist Driebergen met daarop het nieuwe zijspoor, de verplaatsing van de goederenbergsplaats en een nieuw tramspoor.'



Afbeelding 5 Uitsnede tekening voetbrug uit 1893 met daarop het emplacement. Rechts het stationsgebouw en de tramlijnen naar Utrecht en Arnhem. Een zijperron voor het stationsgebouw en een eilandperron dat ontsloten is met de nieuw te plaatsen voetbrug. Het "stations ensemble" Driebergen-Zeist.



Afbeelding 6 Datering 1905-1910. De spoorlijn Utrecht-Arnhem en het station Zeist-Driebergen

4.5 STATIONSWEG - PARALLELWEG

De Stationsweg is een jonge weg, die pas in 1951 is aangelegd, vanaf het Stationsplein langs de spoorbaan naar de Odijkerweg. Langs de voordien nog particuliere (NS)weg - aangeduid als parallelweg (1872) - lag vroeger het los- en laademplacement van het treinstation, waar vracht werd overgeladen van spoorwegwagons in tramwagons, paard-en-wagens en vrachtauto's.

De omgeving van het station had al vroeg de aandacht van het gemeentebestuur, getuige de correspondentie die hierover werd gevoerd met de spoorwegmaatschappij. Een fraaie entree voor het dorp, een goede eerste indruk, daar moest je wat voor over hebben... Aanvankelijk was dat *pico bello* in orde, met ter weerszijden van de spoorlijn een goed ogende uitspanning. Aan de Driebergse kant Dennenoord, de zaak van boer Kobus, die ook al eens uitbater was geweest van het Driebergse etablissement De Prins van Oranje. En aan de Zeister kant van het spoor het hotel van boer Woudenberg, met de imponerende naam Woud- en Bergeoord. Maar na 1900 verslonsde het een beetje. De hotels verdwenen, en langs de Odijkerweg - op Zeister grondgebied - groeide een fabrieks- en arbeidersbuurtje. Reden voor de inspecteur der Volkshuisvesting om in 1929 een waarschuwing aan de gemeente Driebergen te richten om die kant niet op te gaan. Dat heeft in ieder geval tijdelijk geholpen, want pas na 1950 werd aan de Driebergse kant van het station - langs de Stationsweg - gebouwd. Een paar woningen en een enkel bedrijfsgebouw, van machinefabriek W. v.d. Broek. Later, in de 80er en 90er jaren van de 20e eeuw werd de bebouwing er wat grootschaliger.

4.6 RAADSEL VAN SEINHUIS EN DE VERDWENEN OVERWEGPOST

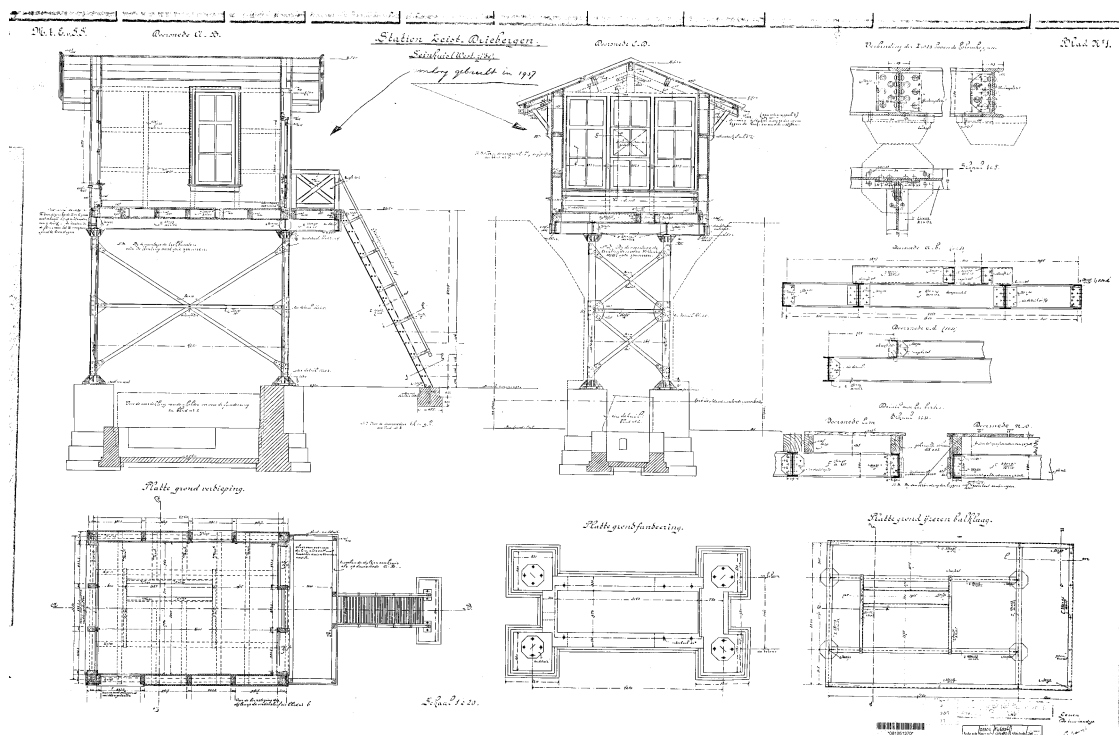
De literatuur en archieven wijzen er op dat er een overwegpost alsmede een seinhuis moet zijn geweest. De foto's van de overwegpost zijn wel bekend. Echter duikt in de archieven een tekening op van een seinhuis dat aan de westzijde van het station moet hebben gestaan. Op de tekening staat dat het seinhuis in 1937 omhoog is gebracht.



Afbeelding 7 Overwegpost in het “ensemble” van stations voorzieningen bij Driebergen Zeist.

De tekst uit ‘Hoe zij ontstonden en groeiden Driebergen en Rijsenburg’ op pagina 107 vermeldt dat in de nacht van 4 op 5 december 1971 de overwegpost werd afgebroken. Het viel ten offer aan het verkeer. Dit huisje was een vroeger tuinkoepeltje van Beerschoten (Willinkshof), althans het houten bovenstuk. In de negentiger jaren van de vorige eeuw moet het op zijn stenen voet zijn geplaatst. Zo is met dit huisje een laatste herinnering aan een vroegere eeuw verdwenen.

Een onbekende bron vertelt het verhaal dat het de bedoeling was dat bij de sloop dit unieke seinhuis overgebracht zou worden naar een andere plek. Helaas werd bij het hijsen een fout gemaakt waardoor het gebouwtje verloren ging.



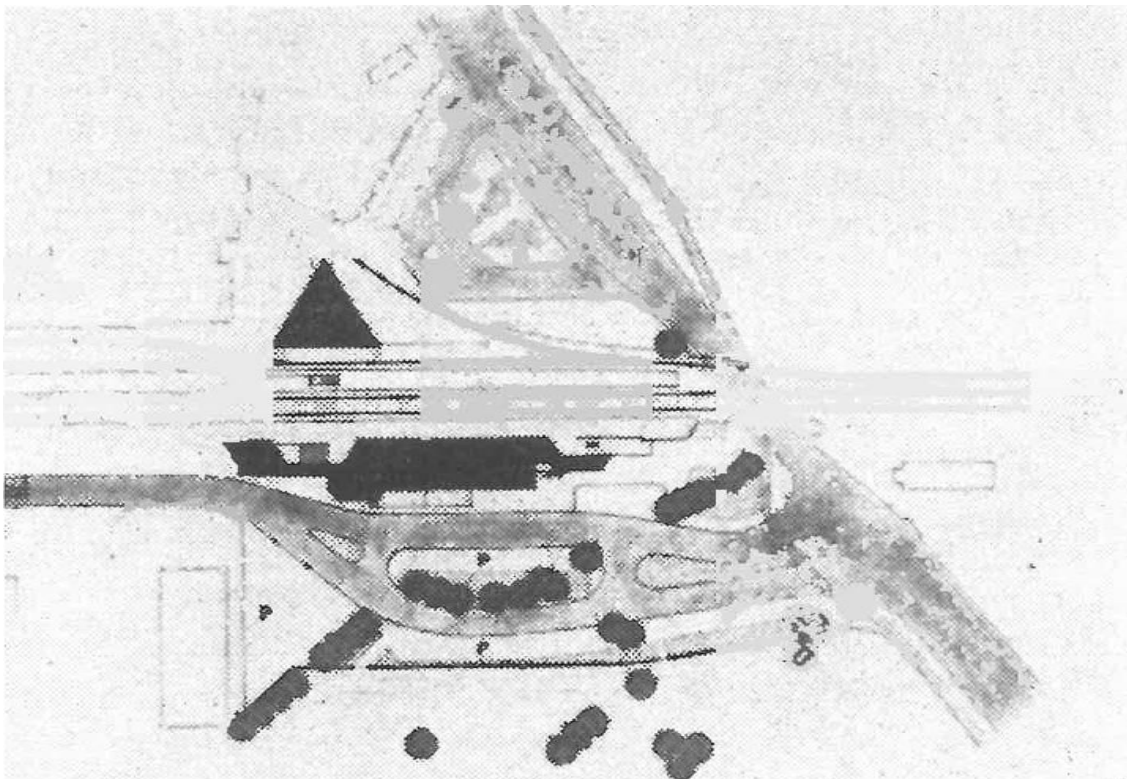
Afbeelding 8 Tekening seinhuis uit 1937

4.7 STATION DRIEBERGEN-ZEIST NA 1962

Tot 1962 is het oude station in gebruik gebleven. In dat jaar is het door een nieuw gebouw, naar ontwerp van ir. K. van der Gaast, vervangen. Wat wel bleef bestaan is de overkapping van het tweede perron. Het uit 1866 daterende gebouw werd noodzakelijkerwijs vernieuwd. Het toenmalig station werd als verouderd en 'versleten' gebouw bestempeld. Daarnaast vond men dat het de naam van station niet verdiende omdat het de reiziger onmogelijk werd gemaakt snel en gevaarloos van het ene (openbare) naar het andere (particulier) over te stappen. Van de zijde Zeist (toen 50.000 inwoners) was het station namelijk niet dan via de overweg bereikbaar en aan de zijde Driebergen slechts via een te klein en moeilijk toegankelijk voorplein. Bij de opzet van de plannen voor vernieuwing van het stationscomplex is het streven van NS er dan ook steeds op gericht geweest deze bezwaren uit de weg te ruimen. In dit kader werd als eerste onderdeel van de werken op 28 mei 1959 aan N.V. Het Spoorwegbouwbedrijf opgedragen het maken van een voetgangerstunnel met haltegebouw aan de zijde Zeist. Deze werd ruim een jaar later, op 19 september 1960, voor het publiek in dienst gesteld. De kosten van dit werk bedroegen f 580.000,--. Inmiddels was met de gemeentebesturen van Zeist en Driebergen overeenstemming bereikt over de aanleg van een ruim voorplein bij dit haltegebouw. De daartoe strekkende overeenkomst werd op respectievelijk 12 januari, 14 februari en 17 maart 1961 door partijen ondertekend waarna de aanleg door aannemer C. T. Boshuis te Zeist volgde. De kosten van dit voorplein bedroegen f 51.110,--. Vervolgens werd op 4 december 1961 aan N.V. Het Spoorwegbouwbedrijf opgedragen het hoofdgebouw aan de zijde Driebergen te vernieuwen. Dit gebouw, dat op 18 december 1962 officieel geopend werd, was zowel qua grootte als kosten (f 600.000,--) zeker het belangrijkste onderdeel van de werken, maar nog geenszins het sluitstuk. Dit werd namelijk het vergrote en gemoderniseerde voorplein dat medio '63 gereedkwam.

De ontwerpers, architect ir. K. van der Gaast en zijn projectmedewerker W. M. Markenhof, hebben bewust gestreefd naar een grote mate van eenvoud en argeloosheid zowel in de vorm als in de materiaalkeuze. Dit sloot volgens hen namelijk het beste aan bij het fraaie natuurschoon en geeft het complex zijn typisch karakter van forensenstation in een bosrijke omgeving. De ruimten die in het gebouw ondergebracht zijn,

wijken niet af van die in vergelijkbare stationsgebouwen in deze tijd te vinden zijn (hal met plaatskaartenkantoor, bagage, et cetera). Op één uitzondering na: er is een nieuwe vergrote restauratie ontstaan met een speciaal koffiebuffet. In 1989 is de overkapping verlengd.



Afbeelding 9 Tekening uit 1964 met de voorplein door van der Gaast

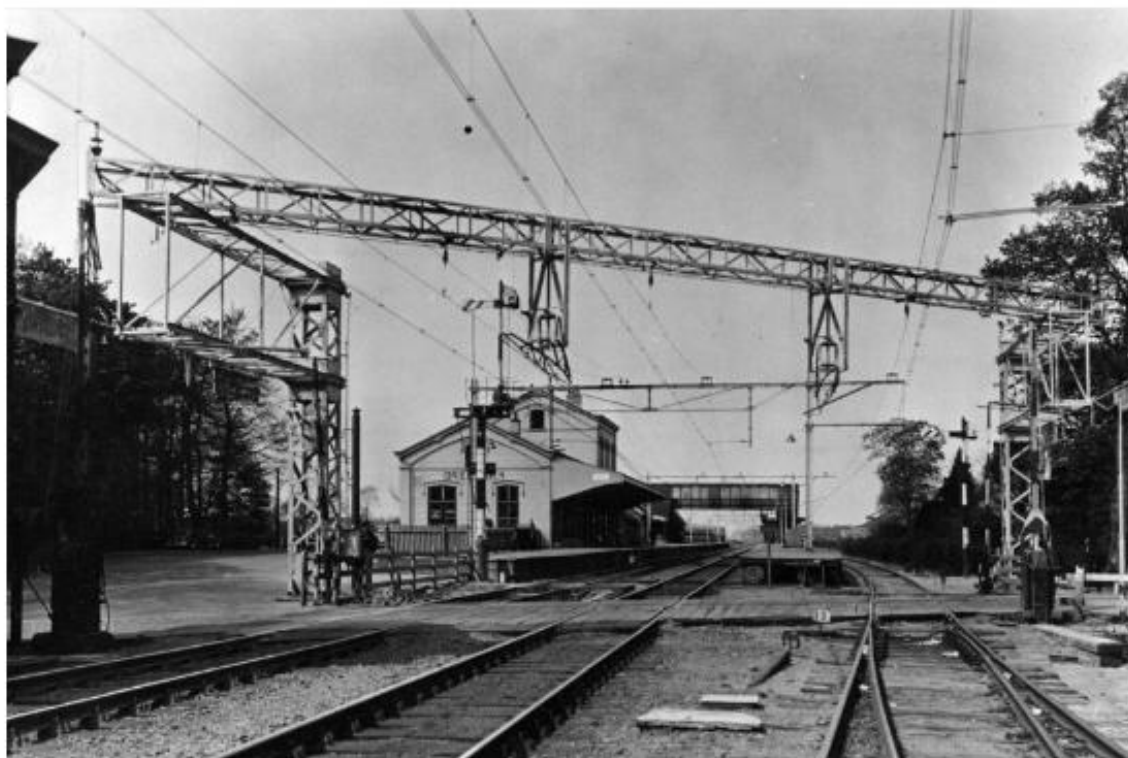
4.8 DE TRAM NAAR DRIEBERGEN

In 1882 werd een paardentram aangelegd van Zeist naar het station bij Driebergen. De lijn werd later doorgetrokken naar Doorn, Amerongen en Arnhem. De Ooster Stoomtrammaatschappij exploiteerde de smalspoorverbinding. De tram vertrok bij het station Driebergen, dat daar in het midden van de negentiende eeuw was gebouwd. Door de spoorlijn had Driebergen een goede verbinding met het westen. Al op de eerste dag van opening, 25 juli 1844, namen maar liefst 1150 mensen de trein om vanuit Utrecht het dorp te bezoeken. Het was toen een stuk rustiger op het spoor dan wij gewend zijn, in 1854 reden er maar vier treinen per dag. Reizen was ook een stuk ingewikkelder, omdat de verschillende spoorlijnen door aparte maatschappijen werden geëxploiteerd. Bagage moest – tegen betaling – worden overgeladen en er moest steeds een nieuw kaartje worden gekocht. In 1889 sloten de Rhijnspoorweg en de Oosterstoomtram maatschappij een deal, waardoor reizigers in één keer van Amsterdam naar Zeist en verder konden reizen met één kaartje. Voor hun bagage werd gezorgd.

De tram zorgde voor een grote toestroom van toeristen. In 1894 beschrijft de Rotterdamsche Courant een gezellig uitstapje vanuit Zeist. Hoewel de afstand naar Driebergen ‘gemakkelijk’ te lopen was, kostte een ritje met de tram slechts een dubbeltje. Het was bovendien een stuk veiliger. De conducteur waarschuwde eventuele wandelaars voor de vele ‘equipages’ die over de drukke weg reden. Dit hangt ongetwijfeld samen met de vele buitenplaats bewoners, die zich gemakkelijk een rijtuig konden veroorloven.

De journalist noemt Driebergen het ‘ideaaldorp van Droogstoppel’, met zijn vele buitentjes bewoond door rijke Amsterdammers. Batavus Droogstoppel uit Max Havelaar van Multatuli was het symbool van de oerdegelijke, brave en saaie zakenman, die elke zondag naar de kerk ging en zich niet met andermans

zaken bemoeide. De krant raadt een uitstapje naar het 'lieve dorpje Rijsenburg' aan, met zijn fraaie herenhuizen en de beroemde Zwitserse brug. Het is goed toeven bij het restaurant bij het station van Driebergen en de trein brengt de reizigers weer snel terug naar Rotterdam en de andere grote steden in het westen. De paardentraction werd in 1905 opgeheven maar bleef van het station naar Zeist nog gehandhaafd tot 1911.



Afbeelding 10 Foto uit 1938 met daarop de overweg, bovenleidingen spoor en tram

De trambovenleidingen staan op bovenstaande foto evenwijdig aan de reïnsporten. Om een tram (NBM Amersfoort Rhenen 1067mm 1200V=) te laten passeren worden de aan de vakwerklijger hangende bruggen, vanuit het seinhuis links, ongeveer 60 graden gedraaid. Er is dan een doorgaande bovenleiding voor de met pantografen uitgeruste trams. Vaste bovenleidingkruisingen spoor/tram waren er bij station Leiden en te Warmond, later nog bij Leiden Lammenschans. Op die plaatsen gold er vanwege het harde punt in de bovenleiding voor elektrische treinen een maximum snelheid van ten hoogste 75 km/u. Dat was te Driebergen onaanvaardbaar, elektrische treinen moesten daar ook met 125 km/u of sneller kunnen passeren, vandaar de beweeglijke constructie. Deze was in dienst van 1938 tot 2 mei 1949.

4.9 TOEGANKELIJKHEID EILANDPERRON

Aan de kop van het eilandperron is een andere bijzonderheid op bovenstaande foto te zien. Deze kop bestaat uit een normaalsporige lorrie. Deze kon met hobbelkruisingen (de treinrails waren niet onderbroken, het lorriespoor des te meer) tot tegen het perron aan de kant van het stationsgebouw worden gereden. Op die wijze konden perronkarren, rolstoelen en dergelijke worden overgezet naar het eilandperron. Opgesloten tussen de overweg op de foto en die in de Bunnikseweg, was dit perron minimaal in lengte voor de langere treinen (en soms te kort). Er was daardoor geen ruimte voor hellingen naar een overpad. De lorrie is als hij aan het eilandperron staat vanuit het seinhuis geblokkeerd. Hij moest worden geduwd om hem te verrollen. Deze inrichting bestond tot zeker in de zestiger jaren. Inmiddels is

een slinger in de Bunnikseweg gelegd en de overweg daar verplaatst, zodat er voldoende lengte is voor hellingen aan die zijde.

4.10 PARK BEERSCHOTEN-WILLINKSHOF

Toen op 10 juli 1887 de heer J. A. Willink overleed, legateerde hij zijn buiten aan de gemeente Driebergen op voorwaarde dat het huis moest worden afgebroken en het domein als wandelpark moest worden opengesteld. In plaats van dit huis bouwde de gemeente uit dankbaarheid de bekende Koepel anno 1889, architect C. B. Posthumus Meyes en N. v. d. Bossche en Crevels sculpt. Op een ronde, vier treden hoge basis staan acht bogen, aan de buitenzijde versierd door halve Dorische zuilen. Hierop rust een fries met guirlandes en daarboven verrijst een met blauwe leien gedekte koepel, bekroond met een Florabeeld. Het gebouwtype is geïnspireerd op de bekende in een Engels park gelegen Temple d'Amour die Mique en de beeldhouwer Deschamps in 1777 bij het Trianon van Marie Antoinette oprichtten. De overtuin met hertenkamp is door mevrouw Willink aan de gemeente geschonken, hoewel uit andere bronnen zou blijken dat ook de hertenkamp mogelijke werd legateerd door de heer J. A. Willink.

4.11 BORNIA

Op de plek van de oude boerderij Brandolie liet Jan Kol in 1870 een neoclassicistisch landhuis bouwen. Drie jaar later werd het huis eigendom van Jacobus Johannes Uitwerf Sterling, hoewel andere bronnen beweren dat Uitwerf zelf de bouwheer van het nieuwe buitenhuis was, dat de naam Borna kreeg. Uitwerf Sterling was de zoon van de gelijknamige jurist en politicus. Vader Uitwerf Sterling was afkomstig uit Dordrecht en studeerde rechten in Amsterdam. Hij doorliep een carrière bij de rechterlijke macht en maakte deel uit van verschillende besturen, onder meer dat van de Maatschappij voor 't Nut van het Algemeen. Vanuit die maatschappelijke betrokkenheid hield hij zich bezig met de hervorming van het gevangeniswezen. Als liberaal was hij actief in de Tweede Kamer. Hij trouwde met Anna Maria de Melander en in 1841 werd hun zoon Jacobus, die dus later Borna bewoonde, geboren. Deze werd ook jurist, maar zocht zijn fortuin in de spoorwegen en bracht het tot directeur van de Rhijnspoorwegmaatschappij. Die firma legde onder meer in 1844 de spoorlijn Utrecht-Driebergen en in 1855 de spoorwegen tussen Utrecht en Rotterdam aan.

Directeur Uitwerf Sterling trouwde in 1866 met de Friezin Elizabeth Dodonea Buma. Misschien was het haar idee de Friese naam Borna te gebruiken voor hun nieuwe Driebergse buitenhuis. Haar echtgenoot was in veel opzichten een modern en sportief man.

De spoorwegen hebben Jacobus Johannes blijkbaar geen windeieren gelegd. Zijn maatschappij exploiteerde de lucratieve lijn tussen de Rotterdamse havens en het Duitse achterland en bleek rond 1880 zo'n 36 miljoen gulden waard. In 1890 ging de maatschappij over in handen van de staat. Na de aankoop van Borna, dat niet per ongeluk vlakbij zijn eigen spoorlijn was gesitueerd, liet Uitwerf Sterling op de uitgestrekte zandgronden van zijn nieuwe bezit, die vooral met heide en kreupelhout waren bedekt, bossen aanplanten.

4.12 ELEKTRICITEIT EN TRAFVOORZIENINGEN ¹

Rond de eeuwwisseling veroverde een nieuwe vorm van energie langzaam maar zeker de Utrechtse Heuvelrug. De eerste elektriciteitscentrales stonden in de grote buitenplaatsen en waren uitsluitend bedoeld voor verlichting van het eigen huis. Hydepark en kasteel Broekhuizen zijn voorbeelden van buitenplaatsen die over een eigen elektriciteitsvoorziening beschikten. Als gevolg van particulier initiatief verrezen vanaf het einde van de negentiende eeuw steeds meer algemene centrales. In de jaren '20 werd de elektriciteitsvoorziening gecentraliseerd en werd de hele provincie aan het net van de Provinciale Utrechtse Elektriciteitsmaatschappij (PUEM) gekoppeld. Veel kleine centrales en andere voorzieningen zijn daardoor verdwenen. Een aantal interessante voorbeelden van historische elektriciteitsgebouwen is echter bewaard gebleven.

De eerste algemene elektriciteitscentrale op de Heuvelrug werd in Driebergen gebouwd. In 1898 verkreeg de ondernemer ir. R.W.H. Hofstede Crull, een van de latere oprichters van de HEEMAF, een concessie voor de bouw van een gelijkstroomcentrale. In de kinderjaren van de elektriciteitsvoorziening in Nederland, genoot gelijkstroom de voorkeur boven wisselstroom, omdat de eerste kon worden opgeslagen in accumulatoren. Het nadeel van gelijkstroom was dat het niet over grote afstanden kon worden getransporteerd. Tot aan de invoering van wisselstroom, waren kleine, lokale gelijkstroomcentrales dan ook noodzakelijk. In Driebergen werd aan de Buntlaan een centrale met kantoorruimten en bedrijfswoningen gebouwd. Hiermee konden via een bovengronds leidingennet zowel Driebergen als Doorn van elektriciteit worden voorzien. Rijsenburg had weinig interesse voor de nieuwe energievorm en bleef voorlopig verstoken van stroom. De Industriële Maatschappij uit Amsterdam, die de centrale exploiteerde, voorzag het gebied tot 1919 van energie. De elektriciteit werd vooral aangewend voor verlichting. Voor het opwekken van kracht werden nog vooral traditionelere vormen van energie gebruikt. In 1919 werd de centrale overgenomen door de PUEM en direct daarna gesloten. In het gebouw waren vervolgens een zuivelfabriek, een wasmachinefabriek en tot op heden, een bedrijf voor de productie van hijsklemmen in de scheepvaart gevestigd. Ondanks deze uiteenlopende vormen van gebruik, verkeert het gebouw in redelijk authentieke staat en is het de laatste historische elektriciteitscentrale op de Utrechtse Heuvelrug en zelfs in de provincie.

De voormalige centrale bestaat uit een langgerekt rechthoekig witgepleisterd bedrijfsgebouw onder een laag zadeldak. Aan de voorzijde van het gebouw staat naast de centrale een trafohuisje en achter op het terrein bevindt zich, in een rechte hoek met het hoofdgebouw, een rijtje bedrijfswoningen onder een geknikte kap. De centrale is voorzien van grote rondboogvensters die aan de bovenzijde zijn gedecoreerd. In het gebouw bevinden zich de originele houten dakspanten.

Op het terrein van de Zeister gasfabriek werd in 1911 eveneens een gelijkstroomcentrale gebouwd. In 1921 werd deze weer gesloten.

Rhenen kende een particuliere centrale tussen 1901 en 1926. Het gebouw waarin deze voorziening was gevestigd werd in 1996 afgebroken.

In De Bilt tenslotte, stond vanaf 1907 een particuliere centrale in de Nieuwstraat. Naast de elektriciteit voor het dorp zelf, leverde het bedrijf ook de energie voor de in 1907 geëlektrificeerde tram tussen Utrecht in Zeist. In 1919 werd de Biltse centrale overgenomen door de drie jaar eerder opgerichte Provinciale Utrechtsche Elektriciteits Maatschappij.

Met de overname van de elektriciteitsvoorziening door de PUEM, schakelde de Utrechtse Heuvelrug over van gelijkstroom op wisselspanning. Omdat wisselstroom veel gemakkelijker te transporteren was, konden de dikke gelijkstroomkabels worden vervangen door dunne hoogspanningsleidingen, waarmee grote gebieden konden worden bediend. Het grootste voordeel hiervan was dat de opwekking van

¹ Uittreksel uit: Catharina L. van Groningen, *De Utrechtse heuvelrug. De Stichtse Lustwarande. Dorpen en landelijk gebied*. Waanders Uitgevers, Zwolle / Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 2000.

elektriciteit kon worden geconcentreerd in een grote centrale in de stad Utrecht, van waaruit kabels naar de diverse gemeenten leidden. De verschillende kleine centrales werden daarna gesloten.

De introductie van wisselspanning, maakte de bouw van transformatorstations noodzakelijk.

De hoogspanning die door de elektriciteitscentrale werd geleverd, moest voor het gebruik worden omgezet in stroom met een lager voltage. Schakelstations en transformatorhuisjes droegen zorg voor deze omzetting.

Vanwege de grote energiebehoefte van de zilverfabriek GERO, werd in Zeist een compleet schakelstation gebouwd. Aan de Henriëtte van Lijndenlaan 1 liet de PUEM in 1928 door architect H.F. Mertens een opvallend pand bouwen. Het schakelstation werd geïntegreerd met een dienstwoning en een demonstratieruimte en werd ontworpen in een expressieve zakelijke stijl.

In het hoekpand bevond zich op de begane grond aan de rechterzijde de demonstratieruimte en aan de linkerzijde het schakelstation. De demonstratieruimte werd gebruikt om de bevolking bekend te maken met elektriciteit en vormde dus een tegenhanger van de etalageruimte die het gasbedrijf aan de Steynlaan had ingericht. In de ruimte werd het publiek bekend gemaakt met de diverse toepassingen van elektriciteit in het huishouden en moest het overtuigd worden van de voordelen die deze schone en relatief veilige vorm van energie te bieden had. De toegang tot de demonstratieruimte bevond zich in een inpandig portiek onder een betonnen luifel. Op de eerste verdieping was de dienstwoning ingericht. Boven de betonnen luifel wordt dit deel van het pand geaccentueerd door een grote, rondlopende glaswand. Inmiddels is het gebouw buiten gebruik en is er een kantoor annex winkel in gevestigd.

De eerste trafohuisjes op de Heuvelrug, die in de jaren '20 werden geplaatst, bestonden uit een eenvoudige plaatstalen zuil. De latere huisjes kennen, net zoals het schakelstation in Zeist, zonder uitzondering een verzorgde architectuur. Met het op grote schaal toegepaste baksteen lijkt wel de stijl van kleine landhuisjes te zijn geïmiteerd. Het uiterlijk van de huisjes werd door de PUEM bewust zorgvuldig ontworpen om de weerzin van de bevolking tegen elektriciteit zoveel mogelijk weg te nemen. De beschrijving van trafohuisjes op de Heuvelrug kan hier niet uitputtend zijn. Een beperkt aantal representatieve gebouwtjes wordt hieronder als illustratie gebruikt.

Een goed voorbeeld van camouflerende architectuur is het trafohuisje aan de Soestdijkseweg Noord 480 in Bilthoven. Dit huisje uit 1922 van architect G. Krop, heeft een T-vormige plattegrond en een schilddak met aan de voorzijde een dakkapelletje voor de ventilatie. Het dak kraagt sterk uit over de bakstenen gevels, die op hun beurt zijn versierd met zwarte en donkerrode baksteenbanden. Twee stalen deuren verlenen toegang tot de transformatorruimte.

Iets minder uitbundig is het huisje van dezelfde architect, eveneens aan de Soestdijkseweg achter het station van Bilthoven gelegen. Dit gebouwtje uit 1928, is voorzien van een mansarde-tentdak en is daarmee het enige in zijn soort op de heuvelrug. Ook hier is een dakkapel voor ventilatie aangebracht. Het huisje is voorzien van een tweetal stalen deuren, een voor de laagspannings- en een voor de hoogspanningsruimte.

Het oudste transformatorhuisje staat aan het Kerkplein in Doorn. Hoewel uitgevoerd in baksteen met enkele natuurstenen elementen en decoratief metselwerk, blijft het een eenvoudig, functionalistisch trafohuisje. Het tentdak is voorzien van leistenen. Opvallend zijn de deuren van het gebouwtje, die nu eens niet van staal zijn, maar van hout.

Minder rustiek van karakter zijn de kubistisch vormgegeven trafohuisjes in Rhenen en in Zeist. Aan de Utrechtsestraatweg 202 in Rhenen staat een huisje dat door de PUEM ten behoeve van de naastgelegen steenfabriek is gebouwd. Het kubistische gebouwtje is opgetrokken uit rode bakstenen en wordt geaccentueerd door een sterk overstekende betonnen dakplaat en een even geprononceerde betonnen luifel. Een hoektorentje geeft het huisje een extra accent.

Aan de Oude Arnhemseweg in Zeist staat een tweede kubistisch vormgegeven trafohuisje. Dit geel bakstenen gebouwtje kent drie verschillende hoogten, die worden geaccentueerd door betonnen, uitstekende dakplaten. De verdiepte voegen, de zorgvuldige detaillering en de inpassing in een plantsoen, doen dit huisje ondanks zijn modernistische vormgeving, opgaan in de omgeving.

In Amerongen staat een opvallend trafohuisje bij de voormalige molen, aan de Molenstraat naast nr.19. Dit bakstenen huisje met een rood gedekt zadeldak, is aan de kopse kanten voorzien van dikke bakstenen siergevels. De gevels lopen taps uiteen, zich naar boven toe verbredend. In de top lopen ze uit in een tuitvorm. In alle gevels is een rond venster uitgespaard.

5

Cultuurhistorische elementen

5.1 PERRONKAP (1900)

5.1.1 BESCHRIJVING EN MONUMENTALE WAARDE

De oudste perronoverkapping op het huidige emplacement is een Gemeentelijk monument met het nummer 251 en is gelegen te Stationsweg 4, Driebergen-Rijsenburg. De overkapping op het eilandperron bestaat uit een langgerekt, zogenaamd 'parapludak', een zelfstandig asymmetrisch luifeldak dat wordt gedragen door tien samengestelde en geklonken ijzeren kolommen. Deze perronoverkapping is gebouwd in 1900 volgens het bestek 820 van de StaatsSpoorwegen. De spanten in langsrichting overspannen 7,5 meter.

De langsspanen tezamen met de dakliggers dragen het met houten dakbeschot beklede dak dat iets afhelt richting het spoor. In de langsrichting van de kap is aan weerszijde een constructieve samengestelde console als beëindiging opgenomen. Alle samengestelde kolommen zijn in de huidige situatie "rijtuigen" zwart geschilderd, de langsspanen en eindconsole's zijn in gebroken wit uitgevoerd.

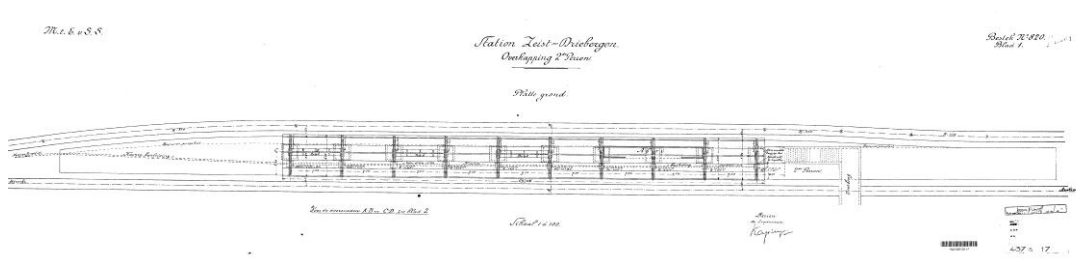
Aan de kopse zijden is het dak versierd met geornamenteerde ijzeren randen. In de langsrichting van het dak moet dezelfde profilering aan de randen hebben gezeten, echter dit is op foto's uit 1996 al niet meer te zien. Ditzelfde geldt ook voor de gietijzeren goot die er moet hebben gezeten. Op dezelfde foto's uit '96 is te zien dat de grote langwerpige sleuven die in de samengestelde kolommen zaten toen waren dichtgezet. Dit waarschijnlijk vanuit onderhoudsoverwegingen. Daarmee is echter het samengestelde karakter van de kolommen niet goed waarneembaar. Voorheen moet de regenwaterafvoer ook door de kolommen hebben plaatsgevonden. Op foto's is te zien dat in '96 de kolomvoeten nog niet waren in- gebetonneerd. De kolom zelf is eveneens volgestort met beton. De perronhoogte zal in de loop der tijd zijn opgehoogd.

De perronoverkapping is het oudst overgebleven element van de spoorontwikkeling die zich op het Station Driebergen-Zeist heeft voorgedaan.

De overkapping is van architectuurhistorische waarde vanwege de enigszins gave detaillering uit de spoorse bouwperiode rond 1900. Echter vooral van cultuurhistorisch belang is de verschijning van de stationskap die de bijzondere uitdrukking van een technische en maatschappelijke ontwikkeling uit het industriële tijdperk laat zien, die van grote invloed is geweest op de ontwikkeling van de gemeente Utrechtse heuvelrug. In de nieuwe situatie zal de perronkap functioneel hergebruikt worden in het stationsgebied om de cultuurhistorische kwaliteit te behouden en te laten herbeleven door de toekomstige gebruikers. Hiervoor zijn een drietal scenario's onderzocht die alle drie ruimtelijk mogelijk zijn en het doel van behoud en hergebruik garanderen.



Afbeelding 11 Perronoverkapping in huidige situatie, 2012



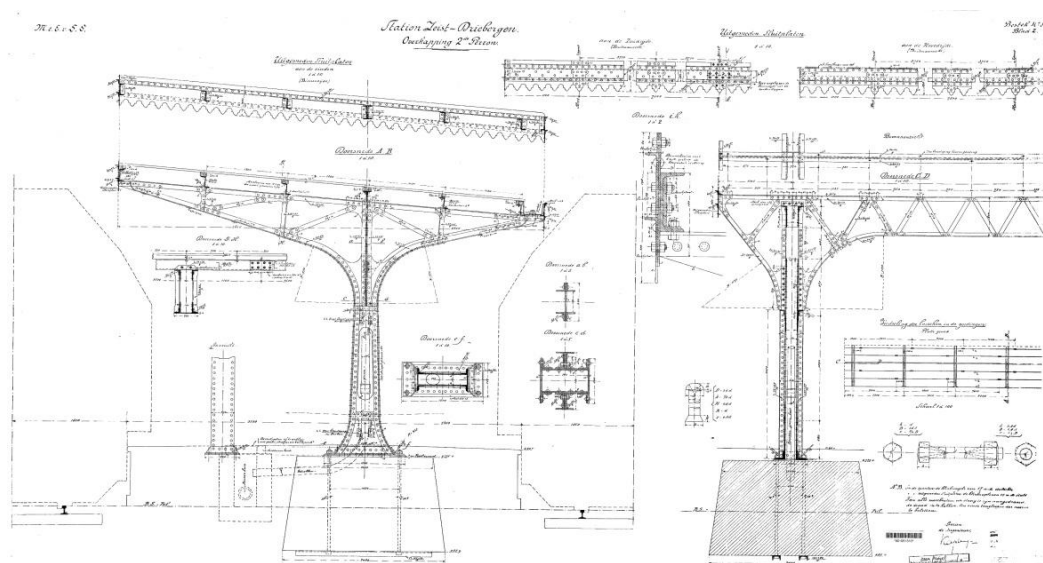
Afbeelding 12 Perronoverkapping op het eilandperron rond 1900 (loopbrug rechts)



Afbeelding 13 Perronoverkapping circa 1970



Afbeelding 14 Rechts achter op de foto (moeilijk zichtbaar) de perronoverkapping en de loopbrug op eilandperron, rond 1900



Afbeelding 15 Tekening asymmetrische perronoverkapping, circa 1900

5.1.2 INPASSING PERRONKAP IN NIEUWE SITUATIE

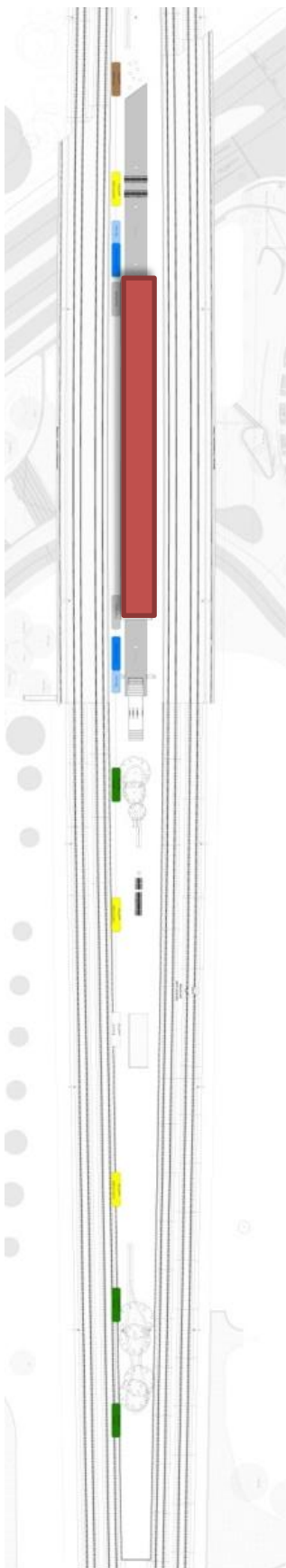
Door de verbreding van het spoor, het maken van de verlaagde spooronderdoorgang en het verplaatsen van het perroneiland kan de perronoverkapping niet op de huidige plek gehandhaafd blijven. In alle gevallen moet de perronoverkapping in zijn geheel gedemonteerd, verplaatst en opnieuw opgebouwd en gerestaureerd worden. De gemeente Utrechtse Heuvelrug wenst, terecht, zeer nadrukkelijk de perronoverkapping te behouden en in te passen in het nieuwe stationsgebied. Behoud van de historische detaillering van onder meer het houten dakbeschot en de daklijsten is hierbij vanzelfsprekend een voorwaarde. Als tegemoetkoming aan de noodzakelijke demontage en herbouw kan herstel en aanscherping van monumentale waarden plaatsvinden. Zo kan de geprofileerde dakrand in zijn geheel worden teruggebracht zodat het begin 20^e eeuwse karakter van de kap weer volledig tot zijn recht komt. Ook kan worden gekeken om de kolommen weer open te maken zodat goed te zien is dat deze uit samengestelde staalprofielen zijn opgebouwd. De originele voetconsole kan weer zichtbaar gemaakt worden door herbouw. Vanzelfsprekend moet rekening gehouden worden met onderhouds- en beheers aspecten in de nieuwe situatie.

De huidige overkappingen op het station bestaan uit de perronkap uit 1900 (436m²) en de kappen uit 1962 met de uitbreiding in 1989 (eilandperron 347m² en zijperron 326m²). In totaal is er op het huidige station 1109m² overkapping.

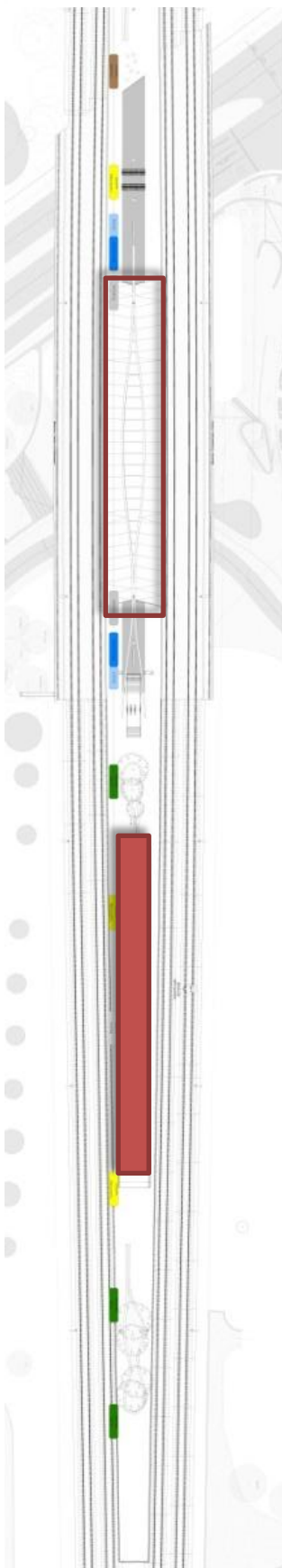
Er zijn verschillende opties onderzocht voor inpassing van de perronoverkapping in het nieuwe stationsgebied. Gezien de status als gemeentelijk monument en de wens om de overkapping als geheel terug te plaatsen op het perron, is de volgorde van de onderzochte opties:

- Optie 1. Perronoverkapping als volledig element hergebruiken als nieuwe stationsoverkapping boven de onderdoorgang (436m²).
- Optie 2. Perronoverkapping als volledig element herplaatsen naast de nieuwe stationsoverkapping (436m²+816m²=1252m²).
- Optie 3. De perronoverkapping deels een nieuwe bestemming geven binnen het stationsgebied (364m²+816m²= 1180m²).

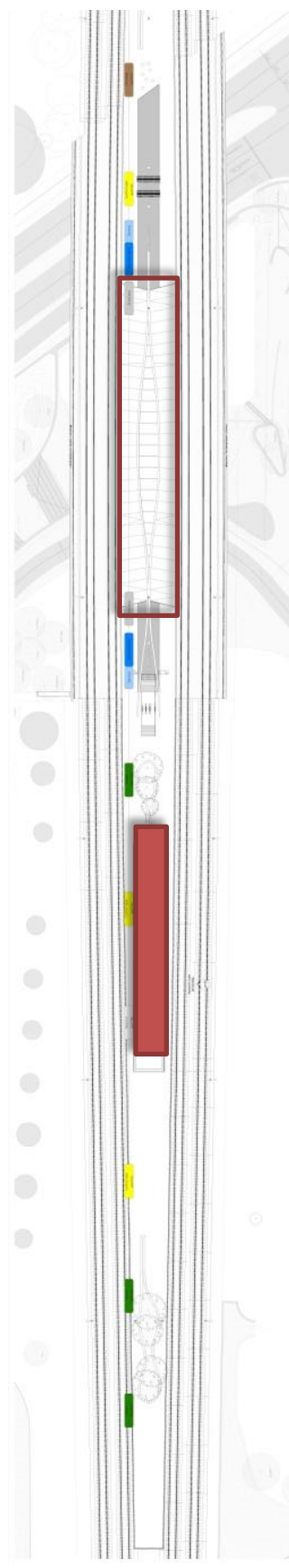
Optie 1:
Oude kap als hoofdkap



Optie 2:
Oude kap naast nieuwe
kap



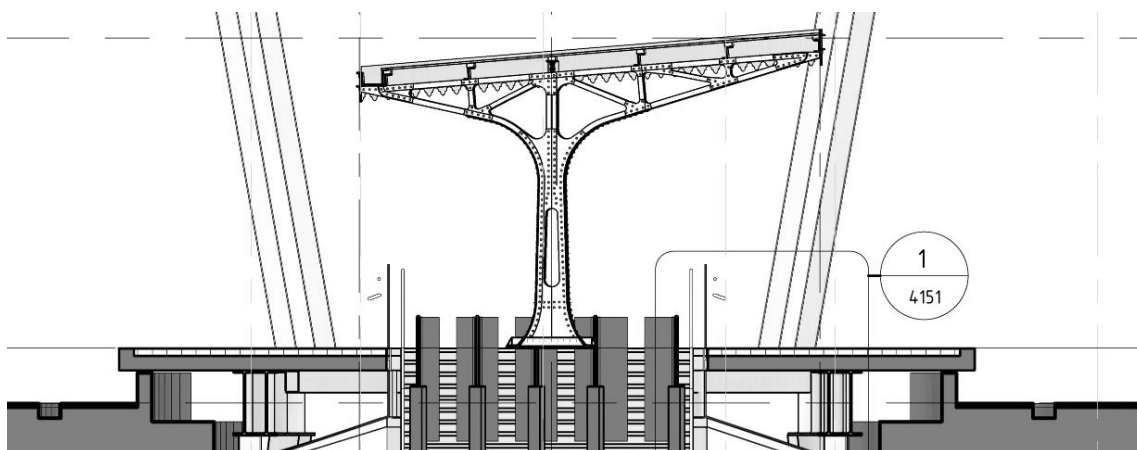
Optie 3:
Oude kap naast nieuwe
kap en deel als buskap



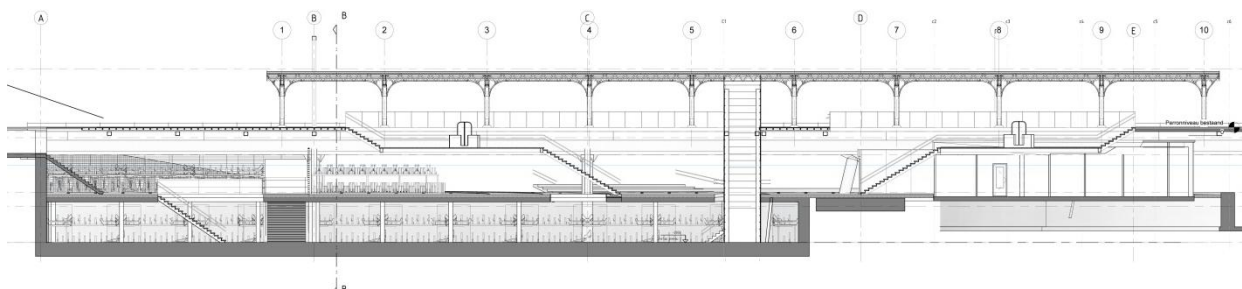
Optie 1. Perronoverkapping als volledig element hergebruiken als nieuwe stationsoverkapping boven de onderdoorgang

Het hergebruiken van de gehele perronoverkapping als de nieuwe stationsoverkapping is cultuurhistorisch gezien interessant. Dit stuit echter op enkele structurele bezwaren.

- De breedte van de monumentale kap is te smal voor het nieuwe perron om als functionele overkapping dienst te doen. De nieuwe brede stijpunten kunnen nauwelijks worden overdekt. Daarnaast blijft geen ruimte meer over voor de hoofdfunctie "comfortabel wachten". De kap voldoet functioneel niet.
- Wanneer de perronoverkapping boven de onderdoorgang wordt geplaatst, moet een groot aantal steunpunten (h.o.h. 7,50 m) toegevoegd worden in de onderdoorgang. Dit staat haaks op het transparantieprincipe voor onderdoorgangen, waarbij veiligheid en oriëntatie voorop staan. Het op constructief logische wijze inpassen van de kap boven de onderdoorgang is niet op een logische wijze mogelijk. De context in de nieuwe situatie is structureel veranderd.
- De kap voldoet niet aan de eis voor minimaal 840 m² overkapping (kaplengte van >70 m) als er geen nadere kapvoorzieningen worden gerealiseerd.



Afbeelding 16 Doorsnede perron en opgang - met volledig hergebruik van de oude perronkap als nieuwe stationsoverkapping. De overkapping biedt niet genoeg bescherming voor de wachtende reiziger alsmede overdekking van de stijpunten.



Afbeelding 17 Langsdoorsnede station met volledig hergebruik van de oude perronkap. Functioneel blijft geen beschutte wachtruimte op de perrons over. Constructieafstand kolommen is h.o.h. 7,5 m.



Afbeelding 18 Impressie oude stationskap over nieuwe stijpunten



Afbeelding 19 Impressie oude stationskap over nieuwe stijpunten. Te zien zijn de kolommen die doorsteken naar maaiveld



Afbeelding 20 Impressie gezien vanaf perron. De kap is te smal voor het nieuwe perron en biedt onvoldoende bescherming voor de wachtende reizigers

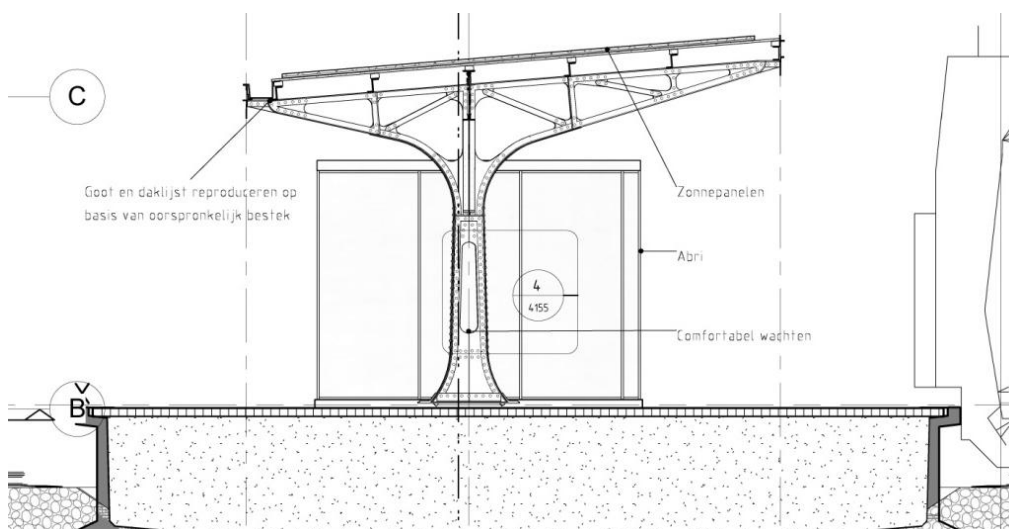
Optie 2. Perronoverkapping als volledig element herplaatsen naast de nieuwe stationsoverkapping

Een mogelijkheid is om de oude perronoverkapping te plaatsen achter (ten westen) de nieuwe stationsoverkapping. Vanuit cultuurhistorisch behoud is het voor de gemeente wenselijk de gehele kap te handhaven, ongeacht de beperkte functionaliteit. Technisch gezien is dit mogelijk. De smalle overspanning en de asymmetrie van de perronkap zijn voor het nieuwe perron niet optimaal functioneel, maar omdat het niet de hoofdoverkapping is hoeft dit geen bezwaar te zijn. ProRail, als beheerder, vindt het ongewenst om een tweede lang element op het perron te plaatsen vanwege de volgende redenen:

- Een extra perronoverkapping achter de nieuwe stationsoverkapping is functioneel gezien niet noodzakelijk. Circa 140 m² meer vierkante meters overkapping dan de huidige situatie (1252 nieuwe m² – 1109 bestaande m²).
- Het herplaatsen van de (volledige) perronoverkapping brengt extra beheer- en onderhoudskosten met zich mee die voor de beheerder/eigenaar niet wenselijk zijn. Vanuit beheer- en onderhoudspunt is het niet wenselijk meer overkappingen dan functioneel noodzakelijk op het perron te plaatsen.
- Aandachtspunt is de beeldkwaliteit van het "ensemble" van historische en nieuwe perronobjecten. De exacte perronpositie zal integraal (perronindeling, bovenleiding, halteringen en zichtlijnen treinen) uitgewerkt moeten worden.



Afbeelding 21 Impressie optie 2: Perronoverkapping als volledig element herplaatsen naast de nieuwe stationsoverkapping



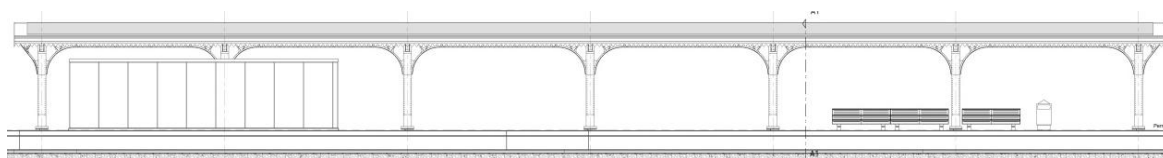
Afbeelding 22 De smalle overspanning op het brede eilandperron is niet optimaal functioneel. Als aanvulling op de hoofdoverkapping voldoet deze kap als wachtvoorziening

Optie 3. De perronoverkapping op twee locaties binnen het stationsgebied een wachtbestemming geven: op het perron en op het busstation.

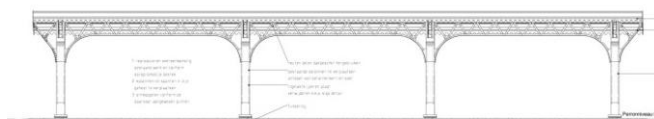
Voor optimaal functioneel (her)gebruik en optimale beleving is een derde variant onderzocht. In deze variant wordt net als in de tweede optie de oude perronoverkapping achter (ten westen) de nieuwe stationsoverkapping geplaatst. Drie traveeën van de modulair opgebouwde stationskap worden hergebruikt om deze te gebruiken als overdekte wachtruimte voor busreizigers op het noordelijke voorplein. Op het perron worden zes traveeën hergebruikt die in de aanvullende (geconditioneerde) wachtzones naast de nieuwe kap voorzien. Aandachtspunt is de beeldkwaliteit van het "ensemble" van historische en nieuwe perronobjecten. De exacte perronpositie zal integraal (perronindeling, bovenleiding, halteringen en zichtlijnen treinen) uitgewerkt moeten worden.

De overkapping met haar wachtfunctie op twee locaties zorgt voor een historische herkenbaarheid in het gehele nieuwe stationslandgoed. De historische identiteit wordt door deze herkenbare objecten versterkt in het gehele stationsgebied. Niet alleen op het treinperron, maar ook bij de bussen wordt de historie van de openbaar vervoerfunctie van Stationsgebied Driebergen sterk voelbaar. Dit zonder aantasting van het historisch karakter.

De dakvlakken kunnen in alle hergebruikopties benut worden voor de integratie van PV-panelen.



Afbeelding 23 Perronkap zes traveeën op treinperron met geïntegreerde abri



Afbeelding 24 Wachtruimte busreizigers drie traveeën



Afbeelding 25 Wachtruimte busreizigers met o.a. geprofileerde dakrand, dakbeschot schroten met kraal en restauratie samengestelde open spanten



Afbeelding 26 Samenhang inpassing perronkappen in het stationslandgoed

Hergebruik door herbouw , restauratie en conservering van de perronkap met bijbehorend onderhoud behouden het historische object voor de toekomst.

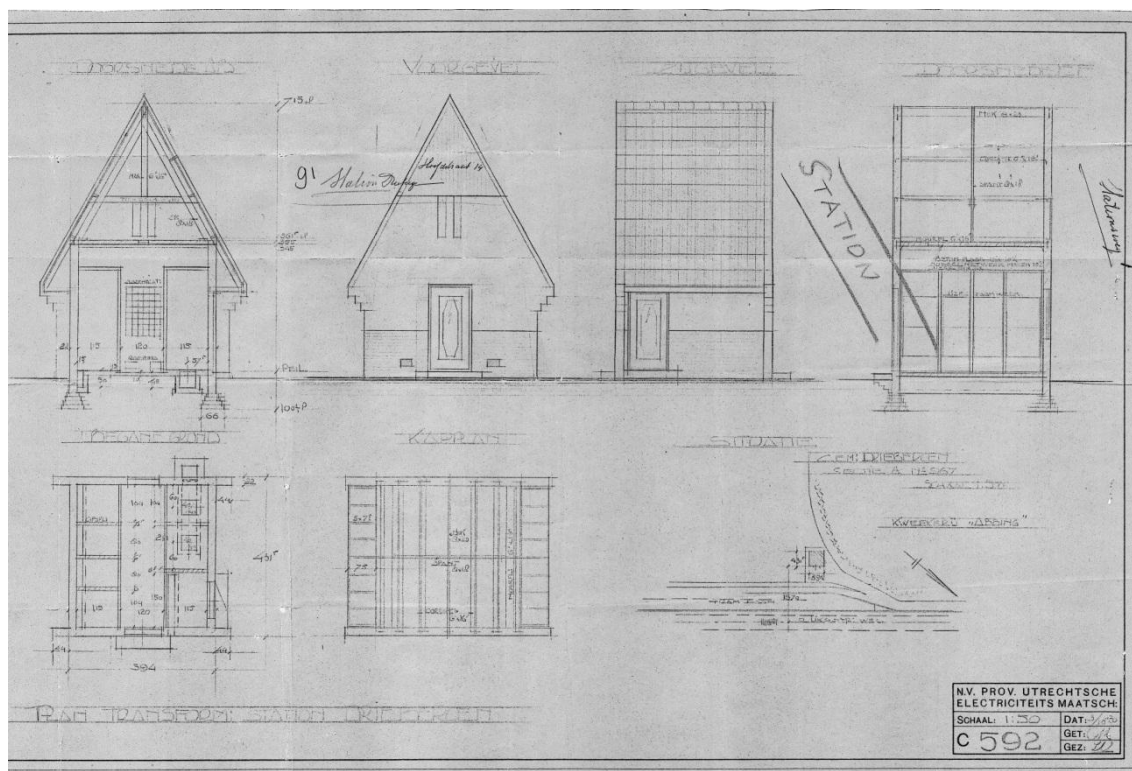
5.2 TRANSFORMATORHUISJE

5.2.1 BESCHRIJVING EN MONUMENTALE WAARDE

Het transformatorhuisje, in het plantsoen gelegen aan de Hoofdstraat te Driebergen-Rijsenburg (ongenummerd), is een gemeentelijk monument met het nummer 106. Het object is typerend voor een stijlperiode in Driebergen, refererend aan de Amsterdamse School, maar heeft geen contextuele relatie met het stationsgebied, zoals de perronoverkapping dat wel heeft.

Het transformatorhuisje is gebouwd in de periode 1925-1935. Het is een vrijstaand pand van één bouwlaag met een steil, hoog opgaand zadeldak. Het dak is gedekt met opnieuw verbeterde Hollandse pannen. Langs de topgevel bevindt zich een gemetselde profielrand. De zijgevels hebben grote dakoverstekken. De gevels zijn uitgevoerd in baksteen, met uitzondering van de gepleisterde achtergevel. In de topgevel bevindt zich siermetselwerk in de vorm van een verticaal gericht metselverband, met onder dit metselwerk luchtopeningen. Centraal in de voorgevel bevindt zich een stalen 'paneeldeur'. Een andere deur zat in de zijgevel maar is met metselwerk dichtgezet. Naast het transformatorhuisje staat een modern transformatorblok in het plantsoen. Dit is een zogenaamd klantstation die vermoedelijk het dichtstbijzijnde kantoor op het net aansluit. De trafo zelf doet dienst als een systeemstation, is aangesloten op de 10kV hoofdkabel en voorziet de nabije omgeving van stroom. In Amstelhoek op de bruinlaan 4 en in Huis ter Heide bij de Amersfoortseweg staan twee trafohuisjes, ontworpen door G. Krop, met nagenoeg dezelfde hoofdvorm en detaillering.

Het transformatorhuisje is van architectuurhistorisch belang vanwege de gave hoofdvorm en detaillering uit de bouwperiode alsook van cultuurhistorisch belang als bijzondere uitdrukking van een technische ontwikkeling.



Afbeelding 27 Ontwerptekening transformatorhuis

5.2.2 INPASSING EN VERPLAATSING

Het transformatorhuisje kan op de huidige locatie niet blijven staan. Op deze plek ligt het nieuwe voorziene busplein, dat verdiept wordt aangelegd. Behoud en inpassing van dit gemeentelijk monument is gewenst. Naast het scenario van zorgvuldige demontage en herbouw kan met behulp van een tijdelijke hulpconstructie het trafo huis waarschijnlijk in zijn geheel opgetild en verplaatst worden. De trafo zal eerst uit dienst moeten zijn en op een nieuwe plek in gebruik moeten zijn genomen voordat een dergelijke ingreep of anders demontage van daken en gevels kan gebeuren. Het verwijderen van de graffiti kan door middel van gevelreiniging op basis van een nader te bepalen systeem. Dit zal op niet destructieve wijze moeten plaatsvinden.



Afbeeldingen 28 Transformatorhuisje in huidige toestand

De wens van Gemeente Utrechtse Heuvelrug is om een nieuwe plek en herbestemming te vinden binnen/zichtbaar vanuit het projectgebied. Hiervoor zijn de volgende 6 opties onderzocht. De zesde en laatste optie is de voorkeursoptie die in het bestemmingplan opgenomen wordt.

1. Als gemaal

Het huidige gemaal bij de Reehorst zal vervangen moeten worden, en verplaatst richting de P+R garage. De exacte locatie ligt nog niet vast. De exacte locatie en eisen omtrent de uitvoeringsmethode is door HDSR aan te geven. De uitvoering kan in ieder geval kleiner dan in de huidige situatie. Het gemaal kan ook ondergronds in een put worden aangelegd. Het is daarom niet praktisch of logisch om het transformatorhuisje hiervoor te gebruiken.

2. Als kiosk bij het station

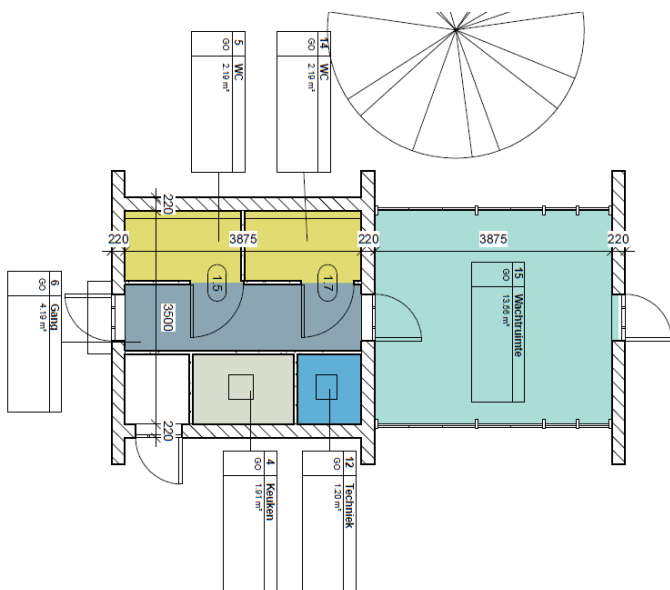
Het hergebruik van het transformatorhuisje als kiosk is een mogelijkheid. Alle voorzieningen zijn echter nadrukkelijk gebundeld onder de spoorbundel. Op de voorpleinen is de ruimte nodig voor alle verkeersstromen. Voor het huisje moet een exploitant gevonden worden, en er zal een ingrijpende verbouwing nodig zijn. Het huisje heeft in de huidige staat namelijk een volledig gesloten karakter.

3. Als chauffeursvoorziening ten behoeve van het busstation

Het hergebruik van het transformatorhuisje als chauffeursvoorziening is een mogelijkheid. Hiervoor zijn een aantal varianten in volumestudie onderzocht.



De chauffeursvoorziening dient verdubbeld/verdrievoudigd te worden om aan het benodigd vloeroppervlak te voldoen. Het huisje heeft in de huidige staat een oppervlak van 16 m² en een volledig gesloten karakter. Dit staat haaks op de gewenste transparantie van het chauffeursvoorziening richting het busplein. Desondanks is een voorstel uitgewerkt met een glazen uitbouw waarbij het huisje bijna op dezelfde plek terug wordt geplaatst, verscholen tussen de bomen van het nieuwe inrichtingsplan. Bij de herbestemming is gelet op volledig behoud van de historische bouwsubstantie en het historische karakter.



Afbeelding 29 Plattegrond variant trafo als chauffeursvoorziening met verdubbeld vloeroppervlak.



Afbeelding 30 Impressie variant trafo als chauffeursvoorziening

4. Als trafo

Behoud van functie is bij instandhouding een van de meest wenselijke uitgangspunten. Het trafohuis zal opnieuw dienst kunnen doen als trafo. Niet op dezelfde locatie maar op een van de twee voorgestelde locaties in en nabij het nieuwe plangebied:

1. Odijkerweg/kwekerijweg nabij spoor
2. Odijkerweg tegenover kleinschalige woonbebouwing

Belangrijke criteria zijn ligging op het gewenste nieuwe K&L- tracé en stedenbouwkundige positie in de Odijkerweg. Op basis van integrale inhoudelijke afwegingen, faseringen en beschikbaarheid gronden heeft een locatie nabij het busstation de voorkeur.







Afbeelding 32 mogelijke nieuwe locatie: Trafo met functiebehoud nabij busstation: overzicht en uitsnede

Voordat de trafo uit dienst genomen kan worden zal de nieuwe locatie voorbereid en in werking moet zijn. Verschillende mogelijkheden worden onderzocht.

1. Een nieuwe (werkende) prefab unit realiseren die weer- en vandalisme bestendig is. Dan het trafo omhulsel eroverheen tillen. De begane grondvloer ligt vermoedelijk op zand en wordt opgebroken. Het huis met fundering zal gestabiliseerd moeten worden met een stalen hulpconstructie. Een stalen krans zal om de fundering worden gemaakt. Echter moet ruimte blijven om het omhulsel over de prefab unit te plaatsen. Schetsvoorstellen en eisen voor een hulpconstructie zullen uitgewerkt worden.
2. Een nieuwe (werkende) prefab unit realiseren die weer- en vandalisme bestendig is. Dan de wanden van de prefab unit stuk voor stuk vervangen (of dubbel plaatsen) met de wanden van het gedemonteerde trafohuis.
3. De trafo opnieuw opmettelen in hetzelfde verband, eenzelfde patroon en met eenzelfde steen. De unit in gebruik nemen. Dan de deuren, ramen, gordingen en pannen hergebruiken. Een andere mogelijkheid is bijvoorbeeld alleen de voorgevel te hergebruiken. De monumentale waarde zit bij de trafo vooral in de verschijningsvorm en minder in de historische bouwsubstantie.

De kosten voor varianten 1 en 2 liggen beduidend hoger dan variant 3.

5. Als infobalie/ticketverkoop P+R

Bij de nieuwe P+R zal een voorziening moeten komen voor ticketverkoop en als informatiepunt. Het plaatsen van parkeerautomaten in een gesloten gebouw staat echter haaks op veiligheid. Bij een P+R oplossing in de vorm van een parkeergarage heeft het de voorkeur om een dergelijke voorziening integraal op te nemen in de garage, in plaats van als een los element.

6. Als Folly / Eco-hotel / dierenverblijf (voorkeursvariant)

Het transformatorhuisje heeft een aantrekkelijke vorm en vanwege het gesloten karakter ook een geheimzinnige uitstraling. Het zou daarom goed kunnen fungeren als folly in de landgoederenomgeving.

Een **folly** is een bouwwerk dat met opzet nutteloos of bizar is. Follies werden in het verleden veel gebruikt voor toevoegingen aan landgoederen. Met name in de 19e eeuw was het gebruikelijk om op een landgoed enige romantische elementen te laten bouwen. Populair waren bijvoorbeeld schijnbare ruïnes, ontworpen grotten, schijnkapellen en verblijfplaatsen voor kluizenaars.

Het gesloten karakter van het gebouw in combinatie met de dakoverstekken en dakpannen, maakt het tevens zeer geschikt als schuilplaats onder de kap voor allerlei dieren, zoals vleermuizen, uilen of zwaluwen. De begane grond kan als beschutting, stal of voederplaats dienst doen. Hiervoor zijn lichte aanpassingen nodig aan het gebouw, die geen invloed hebben op de huidige uitstraling.

De locatie is wel essentieel. Vanwege de ecologische functie moet het een plek zijn in de buurt van bomen en zo mogelijk gekoppeld aan de Ecologische Hoofd Structuur. Als folly moet het gebouw interessante zichtlijnen creëren, en onderdeel uitmaken van een landgoedenensemble.

Locatievoorstel zijn mogelijk de 'overtuin' van buitenplaats Bloemenheuvel of de overtuin van landgoed Beerschoten-Willinkshof, het Hertenkamp. In de planuitwerkingsfase dient de definitieve locatie uitgewerkt te worden. Bestemmingplan technisch is het mogelijk een beperkte gebouwde voorziening als ingepast onderdeel van een landgoed te realiseren. Het gebouw dient geen landmarkpositie in te nemen maar steeds ondergeschikt te zijn aan de landschappelijke inrichting.

De buitenplaats Bloemenheuvel is in het verleden aangetast door de aanleg van de A12 en recentelijk door de verbreding van de A12. Het gebied is onderdeel van het zoekgebied voor compensatie van de Ecologische Hoofdstructuur van het Infra-project en tevens een zoeklocatie voor boscompensatie ten gevolge van de A12-verbreding door Rijkswaterstaat. In een integraal herstelplan voor de overtuin zou de folly een nieuwe betekenis kunnen krijgen op landschappelijk, cultuurhistorisch en ecologisch vlak.

Voor de Hertenkamp locatie dient een landschappelijk afgewogen plek op de overgang van bomen naar een open weide gekozen te worden. Mogelijk te vervanging van de bestaande houten stal- en voederplaats opstellen.

Optie 6 is de voorkeursoptie voor het hergebruik en de inpassing van het trafohuis.

5.3 WONINGEN DRIEBERGSEWEG 22, 24 EN 26

5.3.1 BESCHRIJVING EN MONUMENTALE WAARDE

Het woonhuis nr. 26 is gemeentelijk monument. Het stamt uit circa 1900 bestaat uit een begane grond met daarboven het mansarde dak haaks op de weg. In het midden bevindt zich de voordeur met bovenlicht. Aan de linkerkant is een kleine open houten serre met zinken dakje dat vermoedelijk in een latere periode is aangebouwd of anderszins een keer gewijzigd. Aan de rechterzijde zit een garage, voor het huis loopt een ijzeren sierhekwerk en op de hoek van de Driebergseweg en Odijkerweg staan twee grote bomen. Verder bevinden zich aan de Driebergseweg binnen het stationsgebied nog 2 monumentale panden, waarvan één een Rijksmonument. Het zijn fraaie villa's met hekwerken. Driebergseweg 22 (Villa Mariahof) met oorspronkelijk hekwerk is Gemeentelijk monument. Driebergseweg 24 (Villa Noordbergh) is Rijksmonument.



Afbeelding 33 De open serre van Driebergseweg 26, net links buiten beeld staan de tweebomen

5.3.2 INPASSING

De hoek van de tuin van Driebergseweg 26 wordt aangetast door het vergrote kruispunt Driebergseweg/Hoofdstraat/ Breullaan/ Odijkerweg. Het verbreden van de Hoofdstraat van twee naar 2x2 rijstroken, in combinatie met de vergrote inrit van het busstation zorgt ervoor dat een groter kruispunt noodzakelijk is. Het fiets-/voetpad gaat vlak langs de hoek van het huis. De aangebouwde open serre moet worden aangepast.

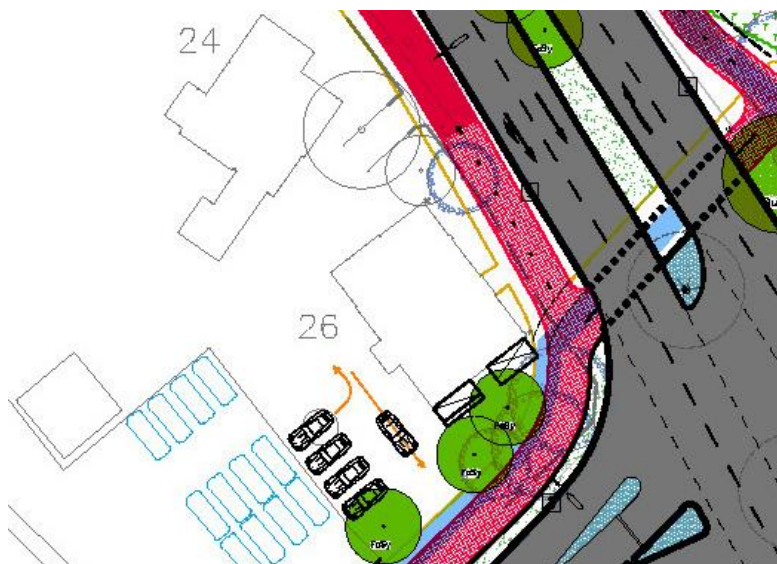
Het voorstel is om de serre een aantal meters naar links te verplaatsen, tegen dezelfde gevel waarin een extra deur kan worden aangebracht. Hierdoor blijft het karakter van het huis behouden, en kan het fiets-/voetpad om het huis heen lopen. Een ander voorstel is om de serre aan de achterkant van het huis te plaatsen. Deze varianten zullen in overleg met de eigenaar nader onderzocht moeten worden. De twee grote bomen zijn niet te behouden. Er is een variant onderzocht waarbij de twee bomen opgenomen zijn in de middenberm van het fietspad. De ruimte die nodig is voor technische voorzieningen om te bomen te handhaven, zorgt ervoor dat het fietspad op tegen de hoek van het kruispunt komt te liggen. Hierdoor draaien bussen richting Odijkerweg met hun neus over het fietspad, wat verkeersonveilig is. Er worden drie bomen in grote maten teruggeplaatst in de tuin van Driebergseweg 26. Hierdoor wordt het visuele ensemble van huis met bomen hersteld. Het sierhekwerk wordt verplaatst langs het voetpad.

Het hekwerk van Driebergseweg 22 kan op de huidige locatie gehandhaafd blijven

Het hekwerk van Driebergseweg 24 moet ter plaatse van de entree ca. 1 meter teruggeplaatst worden.

Overige maatregelen zijn:

- Renovatie bestaand sierhekwerk
- Aanvulling en reconstructie ontbrekend sierhekwerk langs Hoofdstraat
- Beschermen en terugplaatsen hekpijlers



Afbeelding 34 Situatie met de inpassing van het wegontwerp

5.4 WAARDEVOLLE OBJECTEN IN STATIONSGEBOUW

5.4.1 BESCHRIJVING WAARDEN

Het huidige stationsgebouw is in 1962 gebouwd naar ontwerp van K. van der Gaast en M.W. Markenhof. Het markante gebouw is geen monument en heeft geen beschermde status. Het station bevat enkele opvallende elementen die hergebruikt kunnen worden, zoals het hekwerk met het NS-patroon. Verder bevindt zich in de traverse een gedenksteen met het voormalige stationsgebouw en opschrift "1844-1962, aangeboden door de algemene bond van forenzen".



Afbeelding 35 Sierhekwerk, 4.4 meter breed en 3.65 m hoog, voor de afsluiting van de ingang van het station aan de Zeister zijde



Afbeelding 36 NS patroon



Afbeelding 37 Gedenksteen

5.4.2 INPASSING OBJECTEN IN NIEUW STATIONSONTWERP

In de planuitwerking van het infra-project wordt een geschikte locatie in het nieuwe stationsgebied gezocht om deze elementen in te passen. Een mogelijke variant is in de gevel bij de ingang van de bewaakte of onbewaakte fietsenstalling.



Afbeelding 38 Impressie ingang fietsenkelder, met hergebruik van "NS'hekwerk"

5.5 AANGRENZENDE LANDGOEDEREN EN BUITENPLAATSEN STATIONSGBIED

5.5.1 BESCHRIJVING WAARDEN

Het stationsgebied grenst aan de volgende landgoederen en buitenplaatsen: De Breul, Bornia, Beerschoten-Willinkshof en Bloemheuvel. Deze landgoederen zijn bijzonder waardevol voor de cultuurhistorische en landschappelijke structuur van de Stichtse Lustwarande, en dragen in belangrijke mate bij aan de kwaliteit van het stationsgebied. De landgoederen bestaan uit een samenhangend ensemble van park- en tuinaanleg en bebouwing, en bevatten vele cultuurhistorisch waardevolle objecten. De landgoederen van het stationsgebied hebben kenmerkende hekwerken en entreezuilen die cultuurhistorisch waardevol zijn. Een aantal zijn rijksmonument.

In de volgende paragrafen wordt per landgoed een beschrijving gegeven van de waarden, aangevuld met een overzichtelijke tabel. Hierin zijn de volgende afkortingen gebruikt:

RM = rijksmonument

GM = gemeentelijk monument

WO = waardevol object

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de inpassingsmaatregelen.

De Breul

De Buitenplaats De Breul grenst aan de noordzijde aan het stationsgebied. Het park is aangelegd in Engelse landschapsstijl, waarschijnlijk door J.D. Zocher jr. Het landhuis, het park, de brug (ca. 1900), het koetshuis (ca. 1900), de ijskelder (1894?) en de stenen hekpijlers bij de entrees zijn elk rijksmonumenten. Twee bakstenen hekpijlers met blokmotief aan de ingang van De Breul, in de westhoek van het park aan de Dribergseweg. In het bovenste blokveld van beide pijlers is aan de voorzijde een rechthoekige natuurstenen plaat met de inscriptie "De Breul" gemetseld. De hekpijlers worden door een geprofileerde natuurstenen plaat afgedekt. Twee bakstenen hekpijlers met blokmotief, staande aan de ingang van De Breul, even ten noordwesten van de zuidhoek van het park aan de Dribergseweg. De hekpijlers worden bekroond door een kunststenen piramide met ingezwenkte vlakken en bolvormige top.

De huidige historische tuin- en parkaanleg van De Breul dateert grotendeels uit het tweede of derde decennium van de 19e eeuw en is waarschijnlijk ontworpen door Jan David Zocher jr. (1791-1870).

Zocher's naam wordt voor het eerst in verband met de parkaanleg van De Breul genoemd door P.J.

Lutgers, die in zijn 'Gezigten in de omstreken van Utrecht' uit 1869 op de stilistische verwantschap van het park van De Breul met parken van Zocher wijst: "De Breul kenmerkt in zijn fraaien aanleg de hand des Heeren Zocher". De tuinarchitect, wiens ontwerp niet is teruggevonden, ontwierp een aanleg in twee gedeelten: een sierpark en een door slingerpaden en lanen doorsneden parkgedeelte met open ruimten en bos, waar vermoedelijk hakhout werd bedreven. De aanleg van het sierpark is globaal weergegeven op het Kadastraal Minuutplan Gemeente Zeist, nr. E124. Dit plan geeft de plattegrond van het binnen deze kavel gelegen huis, de oprit en de vijverpartij weer. De bij het plan behorende Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel omschrijft deze kavel als "plaazierbosch". Het hoofdmotief in de compositie van de in het zuidoosten van De Breul gelegen sierpark is de vijverpartij in landschapsstijl, die zich van de ZO-hoek in het park via een slingerend verloop in noordelijke richting uitstrekt. Deze vijver is zodanig uitgegraven, dat hij op geen enkel punt tijdens de wandeling, die bijna geheel rondom de vijver is aangelegd, in zijn geheel kan worden overzien. Met de aarde die bij het graven van de vijver is vrijgekomen is aan de oevers van deze vijverpartij een heuvelachtig landschap gecreëerd, waarin twee thema's de compositie bepalen. Allereerst werd aan de voorzijde van de buitenplaats met de bij het graven van de vijver vrijgekomen aarde een heuvel van aanzienlijke omvang opgeworpen voor de bouw van het huis.

Door de plaatsing van het huis op een heuvel aan deze zijde van het park is een situatie van openheid geschapen tussen het huis en de openbare weg (Driebergseweg). Ook is door de positionering van het huis op een heuvel bij de openbare weg het imposante voorkomen van het huis qua aanblik verhevigd en biedt de achterzijde van het huis de bewoners een ruime blik in het sierpark. Daarentegen is het opwerpen van de taluds achter het huis, waar het zwaartepunt van het sierpark ligt, zodanig geschied, dat de wandeling in dit deel van het park, die over in ruime curven uitgezette slingerpaden rond de vijver en bezijden hiervan voert, in grote mate van beslotenheid genoten wordt. Vanuit de Breullaan is zicht in het sierpark onmogelijk door de aanwezigheid van een heuvel, die zich bijna langs de gehele ZO-grens van het sierpark uitstrekt. De waterpartij achter het huis ligt in een komvormige ruimte, die omsloten wordt door taluds en de heuvel met het erop staande huis. Hiermee heeft de tuinarchitect het beeld geschapen van een besloten dal waardoorheen zich een rivier slingert. Het terreinoppervlak van het sierpark kenmerkt zich door een fraaie afwerking van de taluds en gave dosering van de hoogte, vorm en omvang van deze heuvelpartijen, die in hechte relatie met het verloop van de vijverpartij en de wandelpaden zijn opgeworpen. Het bomenbestand van het sierpark telt een aantal solitairen (beuk, eik, plataan), die vermoedelijk nog uit de tijd van de aanleg dateren, maar het grootste deel van het nog in goede staat verkerend bestand aan bomen (beuk, eik, taxus, berk, acacia, grove den, spar) dateert uit 1913, toen de tuinarchitect Leonard Springer (1855-1940) in opdracht van de toenmalige bewoner P. Reineke een groot deel van het bomenbestand heeft verjongd en het padenpatroon op enkele plaatsen heeft verruimd. Zo werd direct ten oosten van de oprit achter het huis een slingerpad opgeheven en werd een aangrenzend sparrenbos gekapt, zodat een nieuwe in compositorisch opzicht geslaagde nog steeds bestaande zichtas werd gecreëerd. Door deze ingreep werd de ruimte achter het huis grootschaliger van structuur, waardoor de door de vergroting van het huis in de tweede helft van de 19e eeuw verstoorde relatie tussen de bouwmasa van het huis en het omringende park aan deze zijde weer in balans werd gebracht. Wellicht ontwierp Springer ook de op een antieke Romeinse aquaduct geïnspireerde tweebogige brug, die aan de noordzijde van het huis over de vijverpartij voert.

Bron: Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (uittreksel monument)/ (Bron: Buitens op de Heuvelrug, bijlage Inventarisatie van historische landgoederen en buitenplaatsen, Gemeente UH, 2011)

Object	Adres	Status	bijzonderheden
Park (ca 1925)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	J.D. Zocher jr?
Koetshuis (ca. 1900)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Landhuis (1926-1928)	Driebergseweg 17	Rijksmonument	J.W. Hanrath
Ijskelder (1894)	Driebergseweg bij 17 Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Brug (begin 20 ^e eeuw)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	Mogelijk Springer
Hekpijlers (westhoek)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Hekpijlers (zuidhoek)	Driebergseweg bij 17	Rijksmonument	
Villa Mariahof met oorspronkelijk hekwerk (ca. 1900)	Driebergseweg 22	Gemeentelijk monument	
Villa 'Noordbergh' (ca. 1890)	Driebergseweg 24	Rijksmonument	
Villa met oorspronkelijk hekwerk (ca. 1900)	Driebergseweg 26	Gemeentelijk monument	

Bornia

In 1870 liet Jan Kol jr. op de fundamenten van de zeventiende-eeuwse hofstede Brandolie een buitenhuis in neoclassicistische stijl bouwen. Dit buitenhuis kreeg spoedig de naam Bornia. Rondom het buitenhuis lagen uitgestrekte gronden met voornamelijk heidevelden en kreupelhout. In 1873 verwierf J.J. Uitwerf Sterling Bornia en werd in zijn opdracht een begin gemaakt met de aanplant van bos. In 1894 werd een stuk van de noordelijke gronden van Bornia afgesplitst en verkocht ten behoeve van de stichting van de buitenplaats Heidestein. De rest van de gronden bleef tot 1923 bij het buitenhuis Bornia horen. In dat jaar werd het terrein ten zuiden van het spoor verkocht. In hetzelfde jaar kreeg het buitenhuis onder leiding van de firma Fukkink een kelder en een bergplaats. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de buitenplaats gevorderd door de Duitsers en werd op het terrein een commandobunker geplaatst. Na de oorlog, rond 1951, werden de gevels van het buitenhuis verhoogd en werd de kamerindeling gewijzigd. De buitenplaats is sindsdien niet noemenswaardig gewijzigd. Rond het buitenhuis is een park in landschapsstijl.

(Bron: *Buitens op de Heuvelrug, bijlage Inventarisatie van historische landgoederen en buitenplaatsen, Gemeente UH, 2011*)

Object	Adres	Status
Landhuis (1870)	Hoofdstraat 9	GM
Fietsenstalling (1921)	Hoofdstraat bij 9	RM
Oranjerie met dienstwoningen (1909)	Arnhemse Bovenweg 6	RM
Koetshuis (1896)	Hoofdstraat 15	GM
Woning 'Princenhof' (1887)	Hoofdstraat 1	GM
Dienstwoning (1894) met smeedijzeren hekwerk	Hoofdstraat 3-5	GM
hekpalen met smeedijzeren hekwerk	Bornia ongen.	GM
perron spoorlijntje (1 ^{ste} kwart 20 ^{ste} eeuw)	Bornia nabij 2 en 5	GM
Arbeiderswoning (laatste kwart 19 ^{de} eeuw)	Bornia 2	GM
Arbeiderswoningen (rond 1900)	Bornia 3-4	GM
Landarbeiderswoning (19 ^{de} eeuw)	Bornia 5	GM
Commandobunker 'Cäsar'	Breullaan 1	GM
Historische tuin- en parkaanleg en restanten pinetum	Hoofdstraat bij 9 en Bornia ongen.	WO
Hekwerk langs Hoofdstraat met gemetselde hekpeilers met natuurstenen dekplaten met tekst Bornia	Hoofdstraat bij 9	WO
3 perrons spoorlijntje (1 ^{ste} kwart 20 ^{ste} eeuw)	Bornia ongen.	WO
Fundament van een dienstwoning (1 ^{ste} kwart 20 ^{ste} eeuw)	Bornia ongen.	WO

De Reehorst

In opdracht van de Amsterdammer J.W.H. Crommelin werd in 1900 de villa de Reehorst gebouwd, achter het hertenkamp van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof. Het ontwerp voor het witgepleisterde pand met stijlenmerken van de Jugendstil was afkomstig van de architect C.B. Posthumus Meyjes. De gemeente Driebergen-Rijsenburg had veel invloed op de totstandkoming van de plannen, omdat zij als eigenaresse van het naastgelegen Beerschoten-Willinkshof alleen het bouwverbod achter het hertenkamp van deze buitenplaats wilde opheffen, als zij het plan voor De Reehorst mocht beoordelen. Zo kreeg het park met landschappelijke aanleg rond de villa naar de wens van de gemeente een duidelijke visuele relatie met Beerschoten-Willinkshof. Bij De Reehorst werd een reeds bestaand koetshuis uit 1860 getrokken, dat van origine tot de verdwenen buitenplaats Rose-Villa behoorde. In 1921 kreeg de villa naar ontwerp van de architecten Jan en Theo Stuivinga een aanzienlijke uitbreiding in dezelfde stijl.

De Engelse landschapsstijl die kenmerkend is voor veel landgoederen van de Stichtse Lustwarande is op De Reehorst nog goed herkenbaar, o.a. aan de doorlopende lanen, het uitgebreide padenstelsel, de zichtlijnen, de bosschages en de velden. De monumentale bomen, het bomenkruis en andere 'groene' elementen zijn onlosmakelijk verbonden met de cultuurhistorische elementen. Tegenwoordig vormen zij een voor de Stichtse Lustwarande kenmerkend geheel.

Bijzonderheden zijn:

- Huidige landgoed bevat elementen van twee voormalige buitenplaatsen (i.e. van Rose Villa, die niet meer aanwezig is en van Beerschoten-Willinkshof);
- Op landgoed is in loop der tijd veel bebouwing toegevoegd;
- Oorspronkelijke parkaanleg is nog duidelijk herkenbaar.

(Bron: *Buitens op de Heuvelrug, bijlage Inventarisatie van historische landgoederen en buitenplaatsen, Gemeente UH, 2011*) (Bron: *Cultuurhistorie De Reehorst, René Magendans, ADC-Heritage, 12-7-2012*)

Object	Adres	status
Villa (1900)	Hoofdstraat 20	GM
Stenen hekpalen bij villa en twee paar hekpalen met bollen en naamsaanduiding bij Hoofdstraat (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 20	GM
Koetshuis (1860)	Hoofdstraat 20	WO
Historische tuin- en parkaanleg (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 20	WO
Tuinhuisje 'Lievegoedhuisje' (circa 1900)	Hoofdstraat bij 20	WO
Dienstwoning (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat 18	WO
Oranjerie (circa 1925)	Hoofdstraat bij 20	WO
Langhuisboerderij (circa 1900)	Hoofdstraat 22	WO
Dienstwoning (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat 24	WO
Voormalig stalgebouw (begin 20 ^{ste} eeuw)	Hoofdstraat bij 22	WO
Duiker met hekwerk over sloot naast entree bij Ionagebouw (circa 1900)	Hoofdstraat bij 12	WO
Ijzeren hekwerk aan Hoofdstraat bij Ionagebouw (circa 1900)	Hoofdstraat bij 12	WO
Bakstenen muur met klein ijzeren toegangshek en dubbel ijzeren toegangshek onder ijzeren toeg tussen twee hekpijlers met stenen afdekplaten met tekst Oud Dennenoord tegenover station	Hoofdstraat bij 12	WO
Stenen zonnewijzer voor villa (circa 1900)	Hoofdstraat bij 20	WO

Beerschoten-Willinkshof

De cultuurhistorische waarde van de buitenplaats Beerschoten-Willinkshof is zeer hoog, dat ook blijkt uit de vele rijksmonumenten, waaronder de parkaanleg zelf. De combinatie van een typische parkaanleg met monumentale elementen als de Koepel, hekpijlers, brug en koetshuis maken is zeer waardevol.

De buitenplaats Beerschoten moet voor 1847 zijn gesticht. Rond het buitenhuis kwam een park in Engelse landschapsstijl, waarschijnlijk naar ontwerp van J.D. Zocher jr. Tussen 1849 en 1869 kreeg het park tevens een hertenkamp, in de overtuin aan de overzijde van de Hoofdstraat. Na verloop van tijd kwam Beerschoten in handen van de Amsterdamse bankier J.A. Willink. Na het overlijden van Willink en diens echtgenote kreeg de gemeente Driebergen-Rijsenburg de buitenplaats, inmiddels Beerschoten-Willinkshof geheten, als legaat in 1887, onder de voorwaarde dat het huis zou worden afgebroken en dat het park en het hertenkamp in stand zouden worden gehouden en opengesteld zouden worden als

openbaar wandelgebied. De familie Willink had hun enige kind verloren en wilde kennelijk middels dit legaat dat met het uitsterven van deze familietak ook de woonstede van de familie ophield te bestaan. Na afbraak van het buitenhuis werd ter nagedachtenis aan de familie Willink op de vrijgekomen plek in 1889 een tempeltje in neoclassicistische stijl, naar ontwerp van de Amsterdamse architect Posthumus Meyjes gebouwd.

(Bron: *Buitens op de Heuvelrug, bijlage Inventarisatie van historische landgoederen en buitenplaatsen, Gemeente UH, 2011*)

Object	Adres	status
Koepel (1889)	Hoofdstraat 21	RM
Historische tuin- en parkaanleg (19 ^{de} eeuw)	Hoofdstraat 20, bij 21	RM
Hardstenen hekpijlers (laatste kwart 19 ^{de} eeuw) bij station, begin fietspad	Hoofdstraat bij 21	RM
Brug (vermoedelijk tweede kwart 19 ^{de} eeuw)	Hoofdstraat bij 21	RM
Koetshuis annex dienstwoning (rond 1880)	Hoofdstraat 21	RM
Dienstwoning	Arnhemse Bovenweg 2a	WO
Hekpeilers, gemetseld met natuurstenen dekplaten met tekst Beerschoten Willinkshof	Hoofdstraat bij 21	WO
Gedenkboom met stervormige omheining	Hoofdstraat bij 21	WO
Stalgebouw bij hertenkamp	Hoofdstraat bij 20	WO

Bloemenheuvel

De buitenplaats Bloemenheuvel (Hoofdstraat 25) is cultuurhistorisch waardevol, maar minder in vergelijking met Beerschoten-Willinkshof. In de loop van de tijd is de buitenplaats al verschillende malen aangetast. Park en Herenhuis hebben beide de status van Gemeentelijk monument.

Rond 1845 liet de uit Amsterdam afkomstige suikerfabrikant Christiaan Hendrik Cordes dit herenhuis bouwen. Aanvankelijk droeg het pand de naam Hoogerheide, maar na Cordes' overlijden raakte de naam Bloemenheuvel in zwang. Het huis dankte deze naam mogelijk aan de vele bloemen die in de omliggende tuin bloeiden, maar het is waarschijnlijker dat het pand hiermee vernoemd is naar de vrouw van Cordes, Hendrika Bloemen. Cordes liet het pand oprichten in neoclassicistische stijl. Het wit gepleisterde huis bestaat uit twee bouwlagen onder een afgeplat schilddak. De voorgevel heeft vijf traveeën, waarvan de middelste drie risalieten. Op de begane grond heeft elke travee een dubbele glazen deur onder een bovenlicht. Het middenrisaliet heeft op de verdieping eveneens dubbele glazen deuren die uitkomen op een balkon dat afgesloten wordt door een sierlijk ijzeren hekwerk. Het balkon wordt ondersteund door gesneden consoles en wordt overdekt door een luifel met een geprofileerde kroonlijst die rust op gietijzeren staanders. Het middenrisaliet wordt bekroond door een driehoekig fronton met in het tympaan een dubbel rondboogvenster. Elke gevelopening op de begane grond en op de verdieping aan de voorgevelzijde is voorzien van een omlijsting en zonneblinden. Aan weerszijden heeft het herenhuis een aanbouw van twee bouwlagen van rond 1900, die in dezelfde stijl is opgetrokken als het hoofdvolume. De rechter aanbouw heeft aan de voorzijde nog een uitbouw van één bouwlaag. Voorts is aan deze rechter aanbouw in 2006 een houten serre toegevoegd, passend bij de neoclassicistische stijl van het hoofdvolume. Het herenhuis wordt omgeven door een park, dat nog elementen van de oorspronkelijke landschappelijke aanleg heeft, zoals een groep monumentale rode beuken en moerascypressen bij een kleine waterpartij. Aan de overkant van de Hoofdstraat herinneren een paar monumentale bomen in een glooiend weiland nog aan de oorspronkelijke overtuin.

(Bron: *Buitens op de Heuvelrug, bijlage Inventarisatie van historische landgoederen en buitenplaatsen, Gemeente UH, 2011*)

Object	Adres	Status	Bestemming(en)
Herenhuis (circa 1845)	Hoofdstraat 25	Gemeentelijk monument	Bedrijven (nr. 4)
Park (19de eeuw)	Hoofdstraat 25	Gemeentelijk monument	Bos

5.5.2 INPASSING

Het uitgangspunt van de aansluiting van het stationsgebied op de omringende landgoederen en buitenplaatsen is het behoud en het herkenbaar houden van de entrees. Waar mogelijk blijven de entrees op de huidige locatie gehandhaafd. Indien verplaatsing noodzakelijk is worden cultuurhistorische objecten als hekwerken of poorten mee verplaatst binnen het landgoed of buitenplaats. De context van de buitenplaats is hierbij steeds bepalend. De uitwerking hiervan is opgenomen in bijlage 28 bij het OBP “onderzoek perceelontsluitingen”. De Hertenkamp hoort bij landgoed Beerschoten-Willinkhof, ze vormen een onlosmakelijke visuele eenheid. De overtuin van Bloemenheuvel vormt eveneens een visuele eenheid met het huis Bloemenheuvel. De Hoofdstraat krijgt daarom hier het profiel van een ‘parkway’. Een brede groene middenberm, en fiets/voetpaden die tussen de oude bomen doorslingeren.

Inpassing De Breul

Op het landgoed de Breul (rijksmonument) vervalt de toegang aan de oostzijde van de Driebergseweg ter hoogte van nr. 22-24. Doordat de Driebergseweg 2x2 rijstroken krijgt, is hier geen veilige in- en uitrit voor het autoverkeer mogelijk. De bestaande entree blijft behouden voor fietsers en wandelaars. Voor auto's wordt een nieuwe entree gemaakt. Uitgangspunten hierbij zijn:

- ontsluiting 3m breed, in stijl en bochtstralen landschapstijl;
- ontsluiting gaat tussen bestaande bomen door.

De toegang voor langzaam verkeer blijft intact op de bestaande locatie. Door de verbreding van de Driebergseweg aan de oostzijde verschuift de perceelgrens over een lengte 150-200 meter circa 1 meter in oostelijke richting. Het fietspad wordt over het bestaande oprijpad geleid en slingert ter hoogte van Koeburgweg terug naar de Driebergse weg. Hierdoor blijft het ruimtebeslag aan de rand van De Breul beperkt.

De zuidelijke hoek van het landgoed wordt door de herinrichting van de kruising Driebergseweg/Breullaan 5-10 meter aan beide zijden ingekort. Hiervoor is op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie opgesteld. De serpentinevijver wordt iets verkleind door een aangepaste oeverlijn en blijft in hoofdvorm intact waarbij de verborgen einden in de rododendrongroepen liggen waardoor de ruimtelijk verdwijnende vijver behouden blijft. Op de oever worden nieuwe rododendron groepen aangeplant met verspreid parkbomen.

Overige maatregelen zijn:

- Aanheling vijverrand, flauw grastalud;
- Herplant Rhododengroepen;
- Beschermen en terugplaatsen hekpijlers;
- Beschermen te behouden bomen volgens advies Copijn: bijvoorbeeld vochtmonitoring, beschermen wortels, specifieke constructies opbouw fietspad, groeiplaatsverbetering.

Inpassing Bornia

De rand van Bornia langs de Hoofdstraat wordt niet aangetast en de zuidrand langs het spoor blijft geheel intact. De entree aan de Hoofdstraat blijft voor fietsers en wandelaars gehandhaafd. In overleg met de eigenaar van Bornia wordt gekeken naar auto-ontsluitingsoplossingen als alternatief voor de Hoofdstraat.

Het hekwerk met pijlers langs de Hoofdstraat wordt hersteld. De voortuin van de dubbele woning (Hoofdstraat 3-5) blijft intact, evenals de kastanjabomen. Het terras van Princenhof (pannenkoekenhuis(Hoofdstraat 1) wordt door de wegverbreding enkele meters ingekort. De boom op de hoek Breullaan-Hoofdstraat blijft gespaard en wordt opgenomen in het herinrichtingsplan voor dit perceel.

Overige maatregelen zijn:

- Oude bomen volgens advies Copijn: bijvoorbeeld vochtmonitoring, beschermen wortels, specifieke constructies opbouw fietspad, groeiplaatsverbetering;
- Het sierhekwerk tussen de entree Bornia en Hoofdstraat nr. 5 is nu gefragmenteerd en stuk. Hier moet een nieuw spijlenhekwerk geplaatst worden, in stijl overeenkomend met het spijlenhekwerk van Bornia tussen ingang en spoor. De voetgangersentree nabij het spoor zal ook als zodanig behouden worden;
- Renovatie bestaand sier hekwerk;
- Beschermen hekpijlers;
- Aanbrengen ontsluiting pad richting entree;
- Herstel hagen: oude taxushaag en jonge beukenhaag .

Inpassing De Reehorst

Voor buitenplaats De Reehorst wordt een zorgvuldig ontwerp gemaakt voor de randen, dat in een eventuele revitalisering (door de eigenaar) van de buitenplaats integraal meegenomen kan worden. Van De Reehorst wordt aan de noordzijde bij het huidige stationsplein en aan de oostzijde langs de Hoofdstraat een rand van circa 20 meter aangetast. De bomen in deze rand worden, waar mogelijk verplant en herplant (indien verplaatsing niet mogelijk is) in het stationsgebied. De monumentale beukenlaan, kenmerkend voor de noordwestrand van De Reehorst, blijft onaantast. Twee paar hekpalen in de vorm van hardsteen bollen en het ijzeren hekwerk bij de Hoofdstraat worden circa 20 meter westelijk teruggeplaatst langs het huidige toegangspad. Het waardevolle toegangshek met pijlers 'Oud Dennenoord' en de bakstenen muur tegenover het station wordt in overleg met De Reehorst verplaatst naar het beukenkruis, waar het een nieuwe betekenis als omheining van de moestuin. Aan de Hoofdstraat ligt een duiker over een sloot, daterend uit ca. 1900: dit heeft de status van 'waardevol object' Het hekwerk dat bij de duiker hoort is in de huidige staat zwaar beschadigd en daarom recent verwijderd. De duiker is niet te behouden door de verbreding van de Hoofdstraat.

Overige maatregelen:

- Beschermen te behouden bomen volgens advies Copijn: bijvoorbeeld vochtmonitoring, beschermen wortels, specifieke constructies opbouw fietspad, groeiplaatsverbetering
- Verharding voetgangersentrees aan-, en voetpad langs Hoofdstraat en Stationsweg gelijk aan verharding op landgoed De Reehorst zelf. Nader te bepalen in Definitief ontwerp De Reehorst.
- Verdichten bosrand met bomen, Taxus, rhododendron en hulst en
- Toevoegen bomen rond hoek Iona-gebouw en langs Hoofdstraat als aanheling rand en verjonging. Hiervoor kunnen ook mogelijk verplante bomen voor gebruikt worden.
- De voorzijde van Iona-gebouw wordt vrijgemaakt van beplanting. De bestaande grote beuk en linde vormen een 'kader' voor het zicht op Antropia vanaf Beerschoten.
- Gazon voor Iona-gebouw loopt optisch door in gazon Beerschoten (overzijde).
- Fietspad slingert tussen bestaande bomen van de Reehorst door. Nieuwe bomen toevoegen langs fietspad.
- Renovatie bestaand sierhekwerk, aanvulling en reconstructie ontbrekend sierhekwerk langs Hoofdstraat en Stationsplein.
- Verplanten van verplantbare bomen in rand.

- Aanbrengen Rhododendrongroepen in rand langs Stationsplein.
- Omleggen huidige voetpaden in bosrand naar nieuwe padenstructuur.
- Aanbrengen van grond kerende constructie, beplant met klimplanten.
- Entreezuilen (2 paar) beschermen en terugplaatsen bij nieuwe entrees.
- Laanstructuur toevoegen door beuken te planten langs inrit De Reehorst.

Inpassing Beerschoten-Willinkshof

De rand van Beerschoten-Willinkshof langs de Hoofdstraat wordt volledig behouden, met daarin de monumentale groep beuken en de monumentale eik bij het station. De randen worden landschappelijk ingepast, door taluds van natuursteen en/of versterkte vegetatie. Het informele voet-fietspad wordt door het park over de heuvel geleid over het bestaande hal verharde voetpad. Het voet-fietspad krijgt hierbij een smal profiel en materialisering die past bij het karakter van het monumentale park Beerschoten. De hekpijlers bij het station en tegenover de Reehorst worden enkele meters naar het oosten verplaatst. De noordelijke rand van Beerschoten wordt aangetast door de spoorverbreding. Voor het herstel van deze rand is een beplantingsontwerp gemaakt, waar het parkbos wordt hersteld met wintereiken en beuken. Aan de oostzijde van de Hertenkamp wordt door de verbreding van de Hoofdstraat een strook een strook van circa 15 meter aangetast. Voor het herstel van deze rand wordt een beplantingsontwerp gemaakt. Het fietspad oostzijde Hoofdstraat slingert tussen bestaande bomen door. Hierdoor kunnen vrijwel alle bomen van Beerschoten-Willinkshof langs de oostzijde van de Hoofdstraat behouden blijven. Op plaatsen waar de middenberm voldoende breed is worden boomgroepen aangeplant. Vanwege de faunapassage Hoofdstraat dient er een faunaraster aangebracht te worden. Dit wordt geïntegreerd in een laag spijlenhekwerk in landgoedstijl.

Overige maatregelen:

- Beschermen te behouden bomen volgens advies Copijn: bijvoorbeeld vochtmonitoring, beschermen wortels, specifieke constructies opbouw fietspad, groeiplaatsverbetering;
- Aanbrengen voetgangersbrug tussen De Reehorst en Beerschoten-Willinkshof;
- Aanbrengen keermuur, bekleed met natuursteen;
- Overgang van bovenzijde keermuur naar maaiveld glooiend afwerken met gazon, in een flauw talud. Bij grote hoogteverschillen of bomen direct aan de keermuur deze opvangen met versterkte grond;
- Herstel glooiende grashellingen van Hertenkamp;
- Zijde Hertenkamp: zoveel mogelijk handhaven 'heuvel' Hertenkamp. Herstel monumentale heuvel met 'treeclump' en rhododendrongroepen;
- Nieuw spijlenhekwerk terugplaatsen langs hertenkamp, met historische uitstraling.

Inpassing Bloemenheuvel

De erftoegang voor verkeer vanaf de Hoofdstraat vervalt door de verbreding tot 2x 2 rijstroken en de verbreding van de fietspaden. De toegang verschuift naar de kruising in noordelijke richting en wordt met een ventweg die tussen de bomen doorslingert ontsloten. De ventweg wordt gecombineerd met het fietspad (fietsstraat). Hiervoor is op basis van de cultuurhistorische verkenning een herinrichtingsvisie en schetsplan opgesteld. De fietsstraat slingert tussen bestaande bomen door, waardoor vrijwel alle bomen behouden kunnen worden. De entree met entreezuilen kan op de huidige plaats behouden blijven voor voetgangers en fietsers.

Overige maatregelen:

- Beschermen te behouden bomen volgens advies Copijn: bijvoorbeeld vochtmonitoring, beschermen wortels, specifieke constructies opbouw fietspad, groeiplaatsverbetering;
- Beschermen en terugplaatsen entreezuilen;
- Aansluiten bestaand hekwerk aan verplaatste entreezuilen.

Bijlage 1

Onderzoeken Perceelontsluitingen (bijlage 28 bij het OBP)

Colofon

STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST L4.5.9-2 LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

OPDRACHTGEVER:

ProRail, Afdeling Projecten
De heer R.G. Jansen

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

ing. J. de Hoogh
ir. Kees Neven

GECONTROLEERD DOOR:

ir. Luc Veeger
ing. Erica Spiegelenberg

VRIJGEGEVEN DOOR:

ing. P. van de Kragt

21 november 2013
077426591:A

ARCADIS NEDERLAND BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504