Paraaf afdelingshoofd Mobiliteit dhr. C. Bontje	
Paraaf gedeputeerde Mobiliteit dhr. J. Ekkers	

Memorandum 2009MME25

Datum : 30 januari 2009

Aan : Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

Van : E.J. Fennis Tel.: 030-2582064

Onderwerp : Stand van zaken project Stationsomgeving Driebergen-Zeist

---

Op 9 juni 2008 is voor het laatst de herontwikkeling van het stationsgebied Driebergen-Zeist in de commissie MME aan de orde geweest. In deze memo wordt verslag gedaan van de ontwikkelingen sinds dit laatste overleg en van de positie waarin het project zich thans bevindt.

Deze memo geeft een beschrijving van de ontwikkelingen in de afgelopen maanden en heeft niet als doel om een waardeoordeel te geven over de voorliggende varianten. Het accent in de memo ligt op de infrastructuur en de verkeers- en vervoeraspecten. Alle varianten die in deze memo besproken worden geven daarnaast elk op een eigen wijze invulling aan de ruimtelijke inpassing. Wanneer alle oplossingsvarianten beschikbaar zijn, kan een advies gegeven worden over welke variant de beste mix biedt van een kwalitatief goede openbaar vervoerknoop met een geschikte ruimtelijke inpassing.

Resultaat Gecombineerde Stuurgroep 23 mei 2008

Op 23 mei 2008 zijn in de vergadering van de gecombineerde stuurgroep Infrastructuur en Gebiedsontwikkeling twee oplossingsrichtingen voor de OV-knoop Driebergen-Zeist besproken:

- Basisontwerp Prorail (november 2007) gebaseerd op eerder door de stuurgroep vastgestelde uitgangspunten en richtinggevende uitspraken.
- Voorstel van gemeenten op basis van gebiedsontwikkeling van West 8, zoals vastgesteld in de gemeenteraden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug op 1 april 2008.

Deze stuurgroep heeft nog geen keuze gemaakt voor een van deze varianten. Hoewel de stuurgroep het eens was over de conclusie dat het Basisontwerp qua OV-functionaliteit beter scoorde, waren de meningen te verdeeld om te kunnen kiezen voor óf het Basisontwerp met een beter uitgewerkte ruimtelijke inpassing óf het West 8-ontwerp met verbeterde OV-functionaliteit. Besloten is om alvorens een keuze te maken eerst beide ontwerpen verder uit te werken. Het Basisontwerp moest dusdanig verbeterd worden dat deze beter aansluit bij de ruimtelijke omgeving. De uitwerking van de West 8-variant moest leiden tot een betere OV-functionaliteit en eveneens tot een goede ruimtelijke inpassing.

Korte schets van ontwikkelingen sindsdien

Het Basisontwerp van Prorail/Arcadis is verder uitgewerkt, waarbij de nog openstaande detailvragen zijn verwerkt in het ontwerp. Tevens is in overleg met West 8 de ruimtelijke inpassing verbeterd. Verdere doorontwikkeling van het Basisontwerp heeft daarnaast nog een variant opgeleverd, de zogenaamde Waaiervariant. Deze variant beantwoordt naar de mening van Prorail en Arcadis nog beter aan het integrale vraagstuk van een goed functioneel ontwerp in de gegeven ruimtelijke context. Beide ontwerpen zijn voldoende uitgewerkt om opnieuw aan de stuurgroep voor te leggen.

De verdere uitwerking van de West 8-variant heeft daarentegen niet geleid tot een functioneel betere oplossing, die acceptabel inpasbaar is in de ruimtelijke omgeving. Van doorontwikkeling is door beide gemeenten afgezien, mede omdat zij in de op initiatief van het BRU ontwikkelde compromisvariant (SSL-zuid) veel aanknopingspunten zagen voor een goede oplossing, indien een klein busstation in plaats van aan de zuidzijde aan de noordzijde zou worden gerealiseerd (SSL-Noord). Het ruimtebeslag van de compromisvariant (met een klein busstation aan de zuidzijde van het station) was te groot in de ogen van

de gemeenten en daarom hebben zij op basis van de ideeën van deze compromisvariant een nieuwe variant ontwikkeld met een klein busstation aan de noordzijde. Hoewel dit een eenvoudige aanpassing leek, geeft het grote veranderingen in de reizigersstromen en leidt het niet tot een duidelijke situatie voor reizigers. Vooralsnog voldoet dit ontwerp daarom nog niet aan de beoogde eisen van een goede OV-functionaliteit. Momenteel onderzoeken gemeenten samen met West8 naar mogelijkheden om deze variant te optimaliseren, zowel vanuit verkeers- en vervoerkundig als vanuit ruimtelijk/landschappelijk perspectief. Naar verwachting komt West8 medio februari 2009 met een definitief voorstel.

Eind februari kan vervolgens worden bezien welke variant, naast het Basisontwerp en de Waaiervariant, ter beoordeling kan worden voorgelegd aan de stuurgroep. Mogelijk kan de gecombineerde stuurgroep zich hierover in maart uitspreken.
Uw commissie zal hierover naar verwachting op 30 maart 2009 kunnen worden geïnformeerd.

Hiernavolgend zal meer uitgebreid ingegaan worden op de inhoud van de varianten.

Doorontwikkeld Basisontwerp: Waaiervariant
Prorail heeft samen met Arcadis de zomermaanden gebruikt om de openstaande vragen ten aanzien van het Basisontwerp af te ronden. Het ging daarbij om enkele detailvragen over het busstation met eilandperron (zoals oplossing voor conflicten met in- en uitrijdende bussen en ligging van fietspaden, etc.) en om de ruimtelijke inpassingkwaliteit. Eindresultaat is een uitgewerkt voorstel voor een busstation als eilandperron aan de westzijde van de Hoofdstraat (afbeelding 1). Op het eilandperron is veilig en efficiënt overstappen mogelijk tussen bussen onderling en van bus op trein door de ligging direct onder het treinstation. De verkeersafwikkeling is vereenvoudigd door het beter scheiden van verschillende verkeersoorten en van verschillende verkeerstromen op de aansluiting van het busstation op het kruispunt Hoofdstraat/Stationsweg.

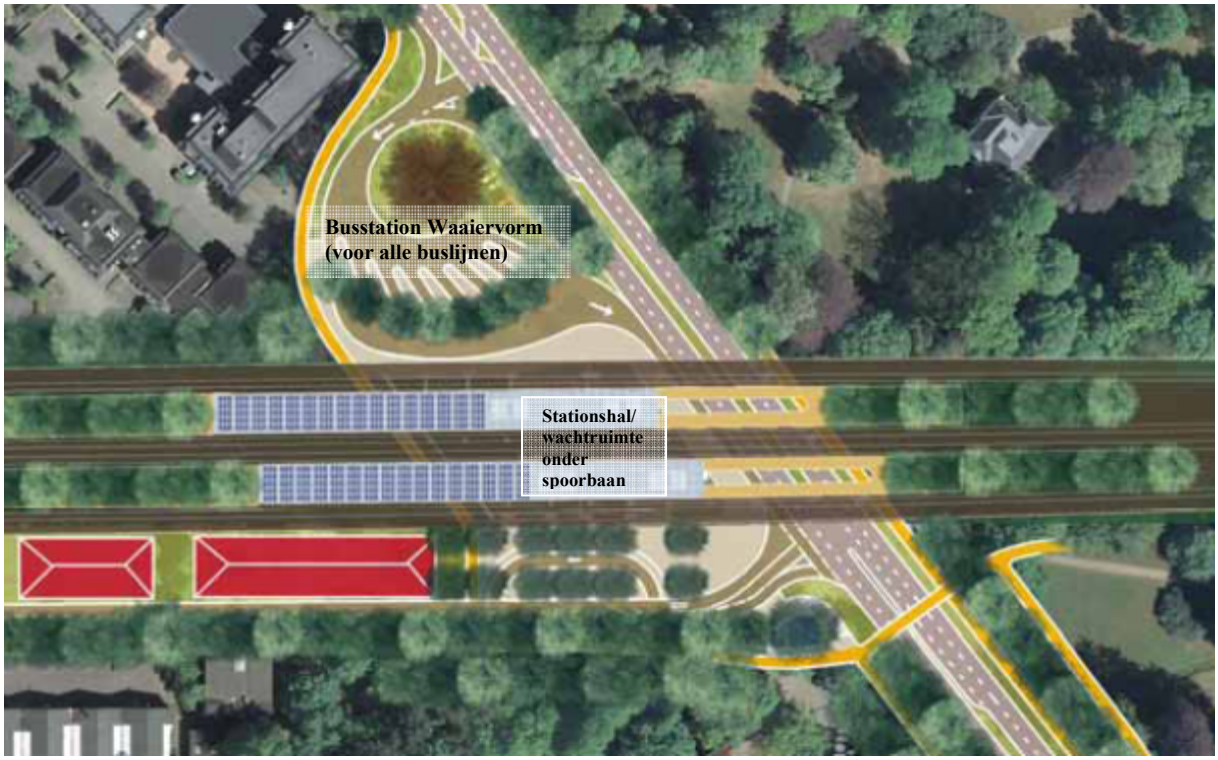
Afbeelding 1: Basisontwerp met buseilandperron westzijde

Uit: Presentatie Stationslandgoed Driebergen-Zeist, Beeldenboek inpassing Basisontwerp, Prorail/Arcadis, 17 november 2008.

Bij de uitwerking van het Basisontwerp hebben Prorail en Arcadis onderzocht hoe de ingreep bij het station minder fors kan worden uitgevoerd. Hierbij zijn zij tot een nieuwe variant gekomen die zij eigenlijk vanuit de integraliteit van het vraagstuk beter vinden dan het Basisontwerp, namelijk de Waaier-variant. De variant is zo genoemd naar het waaier-vormige busstation aan de noordzijde van het station (afbeeldingen 2 en 5). Dit busstation, waar alle doorgaande en eindigende bussen kunnen halteren, wordt direct ontsloten vanaf de Hoofdstraat. Reizigers kunnen van hieruit gelijkvloers naar het stationsgebouw annex wachtruimte onder de spoorbaan lopen, dat rechtstreeks toegang geeft naar de spoorperrons. Aan de zuidzijde van het station vinden aan de Stationsweg alle auto-gerelateerde overstappen plaats, zoals P&R, K&R en taxistandplaatsen. Fietsers passeren het busstation via een vrijliggende route aan de westzijde. Langs deze route bevinden zich onder de spoorbaan de stallingsvoorzieningen, die verbonden zijn met het stationsgebouw/wachtruimte onder het spoor. Voor de ruimtelijke inpassingmogelijkheden van de Basisvariant(en) hebben de gemeenten de expertise van West8 beschikbaar gesteld.

Beide varianten zijn voldoende uitwerkt om opnieuw aan de stuurgroep te kunnen worden voorgelegd.

Afbeelding 2: Doorontwikkeld Basisontwerp Waaiervariant



Uit: Presentatie Stationslandgoed Driebergen-Zeist, Beeldenboek inpassing Basisontwerp, Prorail/Arcadis, 17 november 2008.

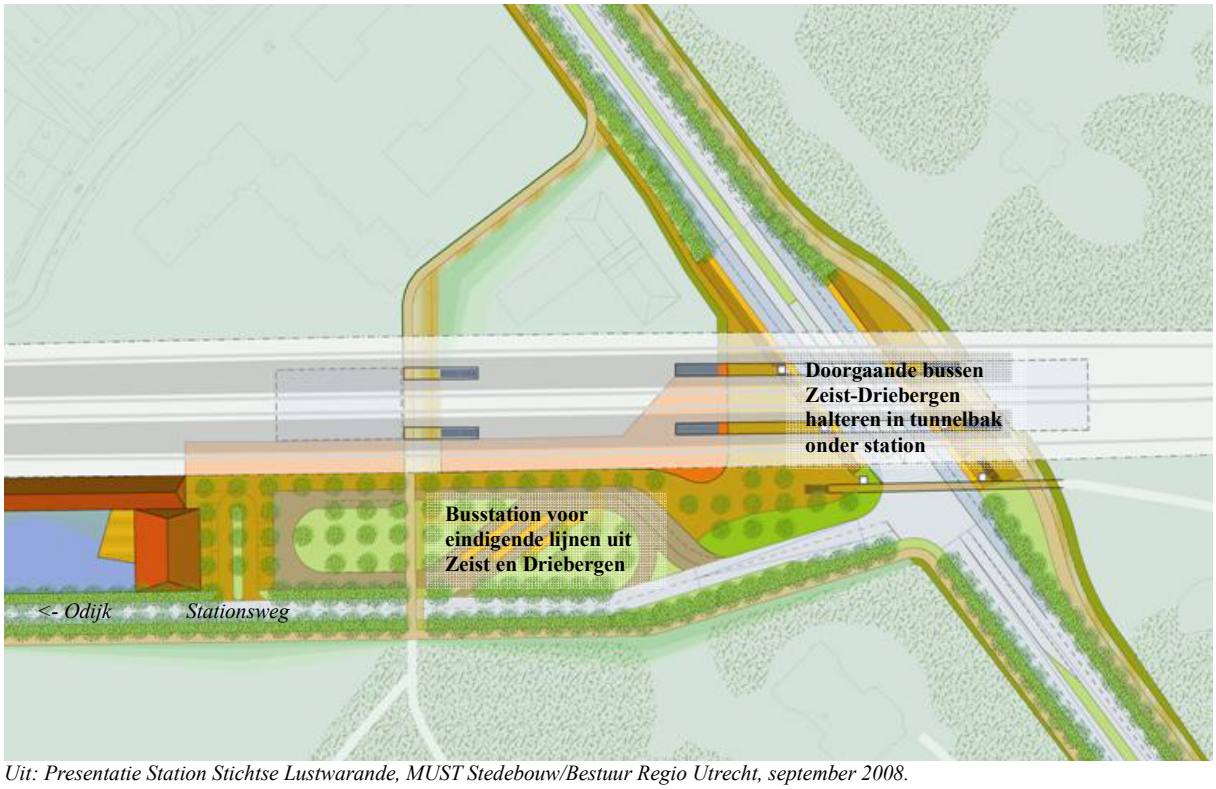
<u>Zomer 2008: Uitwerken van West 8-variant blijkt niet zinvol meer</u>

Bij de verkeerskundige inpassing van het West 8-voorstel (na vaststelling door de gemeenteraden op 1 april) bleken aan het ontwerp dusdanige aanpassingen nodig te zijn, die de ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp op brute wijze teniet zouden doen. Het ging vooral om de aansluiting van het busstation en de Stationsweg ten zuiden van het station. De aansluiting zou moeten plaatsvinden in de vorm van een half klaverblad, waarbij grote verbindingslussen de landgoederen zouden aantasten. De gecombineerde stuurgroep van 23 mei had grote moeite met deze ‘oren’ en wilde daarom in de uitwerking een betere ruimtelijke inpassing van dit ontwerp zien. Overigens hebben de gemeenten en West8 zelf ook aangegeven niet een ontwerp met dergelijke ‘oren’ te willen uitvoeren.

De gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug hebben in de zomermaanden onderzocht of de aansluiting van de Stationsweg op de Hoofdstraat in het ontwerp van West 8 verbeterd zou kunnen worden. Daaruit is geen tot tevredenheid stellende oplossing naar voren gekomen. Met het oog op de ontwikkeling van een alternatieve variant op initiatief van de BRU werd begin september 2008 het doorontwikkelen van de West 8-variant door de gemeenten niet meer zinvol geacht. De compromisvariant zou naar verwachting per saldo beter scoren dan de aangepaste West 8-variant. Deze conclusie is op 5 september 2008 schriftelijk voorgelegd aan de leden van de stuurgroep, die daarmee hebben ingestemd.

Zomer 2008: Compromisvariant Station Stichtse Lustwarande (busstation zuidzijde)
Om een mogelijke impasse in het proces te voorkomen heeft het BRU in de zomer van 2008 het initiatief genomen voor een compromisvariant. Idee achter deze variant is dat doorgaande buslijnen van Driebergen naar Zeist (v.v.) in de tunnelbak onder het treinstation halteren. Voor bussen met station Driebergen-Zeist als eindpunt wordt een kleiner busstation aangelegd aan de zuidzijde van het station (afbeelding 3). In dit ontwerp zou 80 procent van de busreizigers onder het treinstation kunnen overstappen op de trein en 20 procent via het kleinere busstation.

Afbeelding 3: Variant Station Stichtse Lustwarande met busstation zuidzijde (SSL-Zuid)



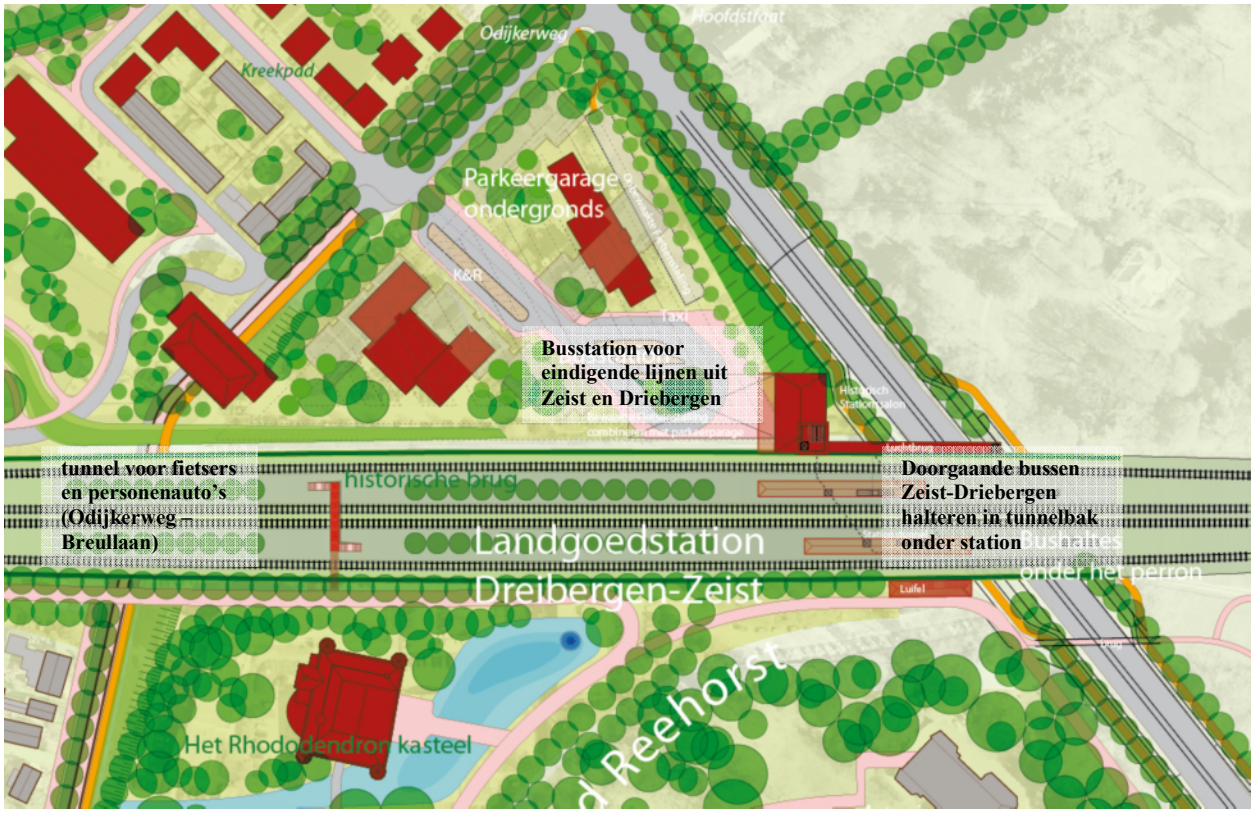
Uit: Presentatie Station Stichtse Lustwarande, MUST Stedebouw/Bestuur Regio Utrecht, september 2008.

De tunnel van de Hoofdweg ligt op een diepte van 5,5 meter onder maaiveld. Dit in minder diep dan in andere varianten, maar om dat mogelijk te maken moet de spoorbaan minimaal 0,5 meter worden opgetild en moet voor een andere draagconstructie gekozen worden. Deze aanpassingen leiden weliswaar tot een minder diepe tunnel, maar tevens tot hogere investerings- en onderhoudskosten van de spoorbaan.
Het busstation ligt langs de hellingbaan van de Stationsweg, die bij het station van maaiveldniveau moet zakken naar ca. 5,5 meter diepte om op de verdiepte Hoofdstraat te kunnen aansluiten. Het busstation ligt daardoor op een diepte van ca. 3 meter ten opzichte van het maaiveld. Weliswaar is de overstap van bus op trein door deze verdiepte ligging goed te realiseren, maar de ruimtelijke aansluiting op de omgeving wordt door dit hoogteverschil moeilijk. Met medewerking van stedenbouwkundig bureau MUST

presenteerde het BRU in september 2008 het compromisvoorstel onder de noemer Station Stichtse Lustwarande (SSL).

Najaar 2008: Station Stichtse Lustwarande met busstation noordzijde (SSL-Noord)
Hoewel MUST in visualisaties aangeeft hoe de hoogteverschillen kunnen worden opgevangen, blijft de ingreep in de ogen van de gemeenten te omvangrijk. Daarentegen hebben gemeenten in de zomer met West 8 doorgepuzzeld op de oude variant en hebben daarbij vastgesteld dat een busstation ten noorden van het station goede aanknopingspunten biedt voor een aantrekkelijke ruimtelijke inpassing. Op basis van het idee van het BRU is een variant ontwikkeld waarbij doorgaande bussen onder het station in de tunnelbak halteren en alle eindigende lijnbussen op een kleiner busstation ten noorden van het station (afbeelding 4). In dit ontwerp wordt afgezien van de aansluiting van de Stationsweg op de verdiepte Hoofdstraat om de zuidzijde in ruimtelijk opzicht beter te laten aansluiten. Daarvoor in de plaats wordt een nieuwe tunnel voor personenauto's en fietsen onder het spoor bedacht om de Odijkerweg met de Breullaan te verbinden.
Deze aanpassing is echter in strijd met eerder vastgestelde uitgangspunten (geen extra autotunnel onder spoorlijn). Thans zeggen gemeenten, op basis van de ervaring van afgelopen maanden, dat dit een foutief uitgangspunt is geweest. Overigens geven gemeenten aan dat de tweede tunnel ter hoogte van de Odijkerweg ook geen noodzakelijk voorwaarde is. Indien deze tunnel niet nodig blijkt te zijn bij verdere gebiedsontwikkeling vermijden de gemeenten deze tunnel graag. Dan moet echter wel een andere mogelijkheid bestaan om het gebied ten zuiden van het station te ontsluiten met autoverkeer.

Afbeelding 4: Variant Station Stichtse Lustwarande met busstation noordzijde (SSL-Noord)



Kopie uitgereikt tijdens werkgroep Infrastructuur d.d. 17 november 2008 (Wilimas/West 8)

Bij het eerdere compromisontwerp met een busstation aan zuidzijde is sprake van een gedeeld busstation (afbeelding 3), waarbij de meeste busreizigers (80 procent) in de tunnelbak onder de spoorperrons kunnen

overstappen. Voor een busstation aan de noordzijde is dat echter anders. Daar zal de helft van de busreizigers onder het station overstappen op de trein en de andere helft via het busstation. Dat komt doordat de meeste eindigende bussen uit Zeist komen. Hierdoor stoppen niet alle lijnen naar Zeist in de stationsonderdoorgang. Voor de reizigers is het verwarrend wanneer de ene rit naar Zeist wel in de tunnelbak vertrekt en de andere rit vanaf het busstation, terwijl er geen goed zicht bestaat tussen beide vertreklocaties. Vooral het BRU is groot pleitbezorger van het halteren van de bussen onder het treinstation (direct onder de perrons), maar dan alleen wanneer alle bussen naar Zeist daar ook kunnen stoppen. Om dat mogelijk te maken moet voor eindigende bussen uit Zeist een keermogelijkheid gerealiseerd worden tussen station en A12. Het is maar de vraag of deze keerlus kan worden gerealiseerd gelet op het ruimtelijk karakter van het gebied. Dit wordt thans door het BRU en de gemeenten bezien.

De keerluskwestie is, naast het uitwerkingsniveau van deze variant in zijn algemeenheid, een obstakel om nu tot het beoordelen van de SSL-Noord over te gaan, alsmede tot het vergelijken van deze variant met de andere oplossingen.

Huidige stand van zaken

Afgesproken is in de werkgroep Infrastructuur van november 2008 om drie varianten te beoordelen op dezelfde wijze als in mei 2008, toen het advies voor de stuurgroep is opgesteld. Het gaat om de volgende varianten:

- Basisontwerp Eilandperron-West
- Doorontwikkeld Basisontwerp ‘Waaier’
- Station Stichtse Lustwarande SSL-Noord

Gestreefd is naar het afronden van het advies aan de stuurgroep voor het einde van 2008. Dit bleek helaas niet mogelijk. Voor het kunnen beoordelen van de variant SSL-Noord is het van wezenlijk belang om duidelijkheid te hebben over de mogelijkheden van een keervoorziening voor bussen tussen het station en de A12.

Vanuit de provincie Utrecht wordt veel waarde gehecht aan een goede kwaliteit, zowel van de functionaliteit van de OV-knoop als van de ruimtelijke inpassing. Gelet op de gemoeide investeringskosten kan deze OV-knoop slechts eenmalig goed aangelegd worden; een tweede kans is er niet. Het is om die reden van belang dat er wel iets wordt gerealiseerd waar we nog zeer lange tijd veel plezier aan beleven. Daarom vinden wij het belangrijk dat een goede inhoudelijke vergelijking van de varianten plaatsvindt en daarvoor moet eerst duidelijkheid bestaan over de realiseerbaarheid van een keervoorziening aan de zuidzijde van het station.

Verwacht wordt dat medio februari 2009 een geoptimaliseerde variant SSL-noord door de gemeenten/West8 wordt opgeleverd. Vervolgens kan beoordeling van de varianten plaatsvinden, waarbij gekeken wordt naar de verkeerskundige en vervoerkundige kwaliteit, de ruimtelijke en landschappelijke inpassing en de wijze waarop de afwijkingen van de uitgangspunten moet worden beoordeeld. In maart kan een advies aan de gecombineerde stuurgroep worden voorgelegd.
Direct daarna zal de commissie MME hierover worden geïnformeerd, alsmede over het vervolgtraject (een statenvoorstel met betrekking tot de financiering (coalitieakkoord gelden).

Afbeelding 5: Vogelperspectief doorontwikkeld Basisontwerp Waaiervariant

Uit: Presentatie Stationslandgoed Driebergen-Zeist, Beeldenboek inpassing Basisontwerp, Prorail/Arcadis, 17 november 2008.