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

Memorandum 2009MME161

Datum : 17 november 2009

Aan : Statencommissie voor Milieu, Mobiliteit en Economie

Van : E. Fennis/C. Bontje Tel.: 2583410

Onderwerp : Stand van zaken project Stationsomgeving Driebergen-Zeist

---

Op 26 januari 2009 is in de statencommissie MME een presentatie verzorgd over de stand van zaken met betrekking tot het project Stationsomgeving Driebergen-Zeist. In dit memo wordt verslag gedaan van de ontwikkelingen sindsdien en van de positie waarin het project zich thans bevindt.

- Stand januari 2009
- Verbeterde SSL-Noord- variant
- Stuurgroepbehandelingen eerste helft 2009
- Ontwikkeling van synergievarianten
- Stuurgroepbijeenkomst 23 september 2009
- Bereikte resultaten/Hoe verder?

Stand januari 2009
In de presentatie van 26 januari 2009 en in het daarop aansluitende memo van 30 januari 2009 is aangegeven, dat op dat moment drie ontwerpvarianten ter beoordeling voorlagen:
- Het Basisontwerp Eilandperron-West
- Een doorontwikkeld Basisontwerp; de 'Waaier-variant'
- Station Stichtse Lustwarande SSL-Noord, de "SSL-Noordvariant"

Wat betreft de laatste variant, een alternatief van het BRU en de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug, werd toen nog een verbeterslag afgewacht. Belangrijkste verbeterpunt was de aanleg van een keermogelijkheid van bussen ten zuiden van het station. In de SSL-Noordvariant zouden alle bussen moeten halteren in de tunnel onder de treinperrons. Maar aangezien sprake is van een aantal buslijnen komend uit de richting Zeist met een begin- en eindpunt bij het station is een keervoorziening nodig. Verder was het uitwerkingsniveau van deze variant nog onvoldoende om een goede inhoudelijke beoordeling te kunnen maken.

Verbeterde SSL-Noordvariant
In de stuurgroepvergadering in april is de verbeterde versie van SSL-Noordvariant gepresenteerd. De aanpassingen ten opzichte van de eerdere variant betroffen vooral de detaillering van enkele inpassingselementen. Van een keerlus ten zuiden van het station is afgezien. Daarvoor in de plaats is ervoor gekozen niet alle bussen te laten stoppen in de tunnelbak onder het treinperron. De lijnen van en naar Zeist en Utrecht met als begin- en eindpunt station Driebergen-Zeist gaan op een busstation aan de noordzijde van het station op maaiveld halteren. De korte ritten van lijn 50, die bij Driebergen-Zeist eindigen, rijden wel door de tunnelbak en moeten ten zuiden van het station kunnen keren. De eerste mogelijkheid daarvoor is de rotonde in Driebergen (Horstlaan).

Verder blijft het uitgangspunt gehanteerd dat doorgaande bussen halteren in tunnelbak onder het station en de eindigende lijnen op een seperaat liggend busstation op maaiveld. Voor het verkeer van en naar Odijk wordt een tweede tunnel aangelegd in de Odijkerweg, in plaats van een route via de Stationsweg. De tunnels worden minder diep uitgevoerd dan in de andere varianten, die gebaseerd waren op uitgangspunten van Prorail. In de SSL-Noordvariant wordt uitgegaan van een minder dikke tunnelconstructie.

Stuurgroepadviezen eerste helft 2009
Na de presentatie van de verbeterde SSL-Noordvariant is aanvankelijk niet overgegaan tot de inhoudelijke beoordeling van de voorliggende varianten op de punten van het programma van eisen. Niet alle partijen vonden deze beoordeling even zinvol.
Provincie Utrecht heeft echter altijd op het standpunt gestaan dat de inhoudelijke beoordeling *wel* van belang is, vooral om een goed oordeel te kunnen geven over de aspecten van verkeer en openbaar vervoer. De omvangrijke investering in het openbaar vervoerknooppunt (naar verwachting meer dan € 150 miljoen) maakt een goede inhoudelijke onderbouwing noodzakelijk. Voorkomen moet worden dat een suboptimale oplossing voor het verkeer en vervoer ontstaat die voor een groot aantal jaren vaststaat. Andere partijen (BRU en gemeenten) waren van mening dat een gedetailleerde inhoudelijke beoordeling niet noodzakelijk was omdat met de SSL-Noordvariant een kwalitatief voldoende oplossing voor het openbaar vervoer zou ontstaan.

In een eerste reactie heeft de provincie Utrecht laten weten de SSL-Noordvariant geen geschikte oplossing te vinden met name om de volgende redenen:
- De ontwerpoplossing is onvoldoende toekomstvast omdat de buslijnvoering (in de nabije en verre toekomst) afhankelijk gemaakt wordt van beperkingen in het voorgestelde ontwerp (geen keermogelijkheid).
- In het ontwerp worden delen van het busstation verspreid over meerdere locaties bij het station. Door de brede tunnelbak en de hoogteverschillen is het niet mogelijk dat het voorstel zou kunnen leiden tot een overzichtelijk, aantrekkelijk en samenhangend busstation. De provincie heeft een voorkeur voor een ongedeeld busstation gelegen direct bij het treinstation, dat voor de reizigers een overzichtelijk en efficiënt busstation oplevert, sociaal veilig en met een kwaliteitsbeleving die past bij de openbaar vervoerknoop.
- Het busstation ten noorden van het station heeft een aansluiting op de Odijkerweg zonder doorstromingsvoorzieningen naar de Hoofdstraat. Het gevolg daarvan is dat a) bussen uit Driebergen die eindigen bij het station rekening moeten houden met langere rijdtijden en b) bussen en autoverkeer langer met elkaar vermengd zijn, wat de doorstroming van bussen kan hinderen.
- Voor het verkeersveilig halteren in bushaltekommen in de tunnelbak is een brede tunnel nodig. Zonder haltes kan de tunnel in de Hoofdweg een stuk smaller uitgevoerd worden.
- Het voorgestelde dwarsprofiel van de Odijkerweg(tunnel) is smal. Dat kan problemen opleveren met de verkeersveiligheid en met de verkeersafwikkeling bij de aansluiting met de Hoofdstraat.

De provincie Utrecht heeft in de discussies in de stuurgroep altijd op het standpunt gestaan dat de aspecten van verkeer en openbaar vervoer leidend moeten zijn in de afweging tussen de varianten (belang van de reizigers staat voorop). Vanwege de verschillen in inzicht over de gewenste oplossingsrichting heeft de voorzitter van de stuurgroep, de gedeputeerde van Economie en Mobiliteit, navraag gedaan bij andere (externe) deskundigen over de gewenste voorkeursrichting. In de voorbereiding van de stuurgroepvergadering van 16 juli 2009 zijn gesprekken gevoerd met Connexxion, NS en Prorail.

- <u>Voorkeur Connexxion:</u> De concessiemanager heeft aangegeven, dat het standpunt van Connexxion vooral gebaseerd is op het belang van de reizigers. Daaruit komt de Waaiervariant naar voren als verreweg de beste keuze. De opstappunten voor de autobussen zijn op één plaats geconcentreerd. Het geheel is meer overzichtelijk, ondanks het feit dat er een behoorlijk aantal reizigers op één punt bij elkaar komt. Gelet de doorlooptijden van de autobussen van en naar het station is de situatie ook aantrekkelijker. Het is ook een voordeel dat de reizigers de Hoofdstraat niet behoeven over te steken, dus de verkeersveiligheid is ermee eveneens gediend. De sociale veiligheid van haltes *in* de tunnelbak bij de SSL Noordvariant wordt onvoldoende bevonden.

Verder is de Waaiervariant het meest toekomstvast, aangezien in deze variant alle toekomstige lijnvoeringsopzetten mogelijk zijn, wat niet in de SSL-Noordvariant mogelijk is.

- Voorkeur NS: De NS wil graag dat snel tot een oplossing gekomen wordt, omdat het baanvak al zwaar (over)belast is. Van de zijde van de NS is men een warm voorstander van de Waaiervariant. De NS onderschrijft het standpunt van Connexxion.
- Voorkeur ProRail: De regiodirecteur heeft meegedeeld, dat bij het realiseren van een openbaar vervoerknoop een compact station de voorkeur verdient. Een compacte knoop, zoals de Waaieroplossing, is een betere oplossing dan een gedeeld busstation. Verder heeft Prorail uit oogpunt van kosten en sociale onveiligheid grote moeite met de aanleg van de extra perrontoegang aan de oostzijde van de Hoofdstraat.

Uit deze terugmelding, gedaan in de stuurgroep van 16 juli 2009, kan de conclusie getrokken worden dat door de vervoerders en spoorberheerders de voorkeur uitgaat naar de Waaiervariant of een vorm van deze variant. Men hecht vooral aan een ongedeeld busstation.

Ontwikkeling van synergievarianten
De provincie is van mening dat vanuit de ruimtelijke kwaliteit de SSL-Noordvariant weliswaar iets beter scoort dan het doorontwikkelde basisontwerp (de "Waaiervariant) maar dat de SSL- Noordvariant vanuit het oogpunt van de reiziger niet voldoet.

Tussen de betrokken partijen is er nog geen overeenstemming. Met name de gemeenten vinden de Waaiervariant een te grote ingreep in het gebied. Provincie en ProRail hebben in de stuurgroep steeds aangegeven de voorkeur te geven aan een ongedeeld busstation (en geven dus de voorkeur aan de Waaiervariant). De standpunten van Connexxion en de NS steunen die insteek. De vraag die toen aan de orde kwam, is of een compromisvoorstel mogelijk is waarbij synergie van de sterke punten van beide varianten mogelijk is.

Er is gezocht naar een compromisvoorstel waarbij wordt uitgegaan van de gebiedsontwikkeling zoals die is weergegeven in de SSL-Noordvariant, maar dan met een ongedeeld busstation.
In de stuurgroep van 16 juli wordt besloten dat een optimalisatie van de Waaier-variant wordt uitgewerkt, waarbij uitgegaan wordt van de (ruimtelijke) uitgangspunten van de SSL-Noordvariant, c.q. dat een Waaier-variantoplossing wordt ingepast in de SSL-Noordvariant. Het dan gaat om twee mogelijke compromisvarianten:

- Uitwerking van een ongedeeld busstation op maaiveld waardoor de ingreep in het gebied minder groot wordt. In feite gaat het bij deze variant om de Waaier-variant op maaiveld (busstation iets verschoven naar het noorden). De weg naar Odijk blijft aan de zuidzijde van het station en sluit in de tunnelbak aan. Mogelijk kan het verloop van deze weg worden aangepast, waardoor de voorziene ontwikkelingen op de Reehorts kunnen worden doorgezet. Het station heeft net als de eerdere Waaier-variant twee voorkanten, aan de noord- en zuidzijde; de P&R-voorziening komt aan de zuidzijde.
- De andere variant is het inpassen van een waaiervormig busstation op maaiveld in de SSL-Noordvariant. Ook hier gaat het dus om een ongedeeld busstation. Belangrijk verschil met de hiervoor genoemde variant betreft de afwikkeling van het verkeer van/naar Odijk. De SSL-Noordvariant gaat uit van een tweede tunnel richting Odijk. In deze compromisvariant zijn alle stationsgerelateerde functies, inclusief de P&R-voorziening aan de noordzijde van het station gelegen. Een stationstoegang aan de zuidzijde lijkt niet noodzakelijk; de extra Odijkertunnel biedt eventueel aanvullende toegangsmogelijkheden naar de perrons.

In de stuurgroep van 16 juli werd door de gemeenten terughoudend gereageerd op de compromisvariant omdat men betwijfelde of een waaiervariant op maaiveld uitvoerbaar was.
Na de stuurgroep zijn de genoemde varianten nader uitgewerkt en technisch uitvoerbaar gebleken.

Stuurgroepbijeenkomst 23 september 2009
In de stuurgroep van 23 september zijn de uitgewerkte compromisvoorstellen toegelicht. In die stuurgroep is echter nog geen besluit genomen. Kort voorafgaande aan de stuurgroepvergadering had het BRU een notitie toegestuurd waarin het BRU aangaf, dat ook vanuit het oogpunt van de reiziger de voorkeur zou bestaan voor de SSL-Noordvariant. Omdat deze notitie niet behandeld was door de Werkgroep Verkeer is deze niet in de stuurgroep behandeld. Afgesproken is, dat de Werkgroep alsnog de notitie van het BRU zou beoordelen en de werkgroep werd verzocht aan te geven hoe de verschillende varianten scoren op de punten uit het eind 2007 bestuurlijk vastgestelde programma van eisen voor de openbaar vervoerknoop Driebergen-Zeist.

Na de ambtelijke beoordeling zou de stuurgroep dan zo spoedig mogelijk een besluit nemen over de uit te voeren variant

Informatieavond raads- en statenleden
Op 30 september hebben de gemeentelijke bestuurders in de Reehorst voor de gemeenteraads- en statenleden een presentatie gegeven over de planvorming van het stationsgebied. Die presentatie sluit op hoofdlijnen aan op bovenstaande weergave.

Bereikte resultaten/Hoe nu verder?
In de stuurgroep voor station Driebergen-Zeist hebben bestuurders het afgelopen jaar elkaar gevonden op twee belangrijke aspecten:
1) Gelet op de toegenomen baanvakbelasting en met het oog op het Programma Hoogfrequent Spoor is een verbreding van het station naar 4 sporen noodzakelijk.
2) Uit veiligheidsoverwegingen en vanwege de beperkte verkeersdoorstroming is het ombouwen van de gelijkvloerse spoorwegovergangen bij het station tot een ongelijkvloerse oplossing dringend gewenst.
Dit resultaat is in juli 2009 in een brief aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat meegedeeld.

Daarnaast heeft Prorail samen met NS en regio in het afgelopen voorjaar onderzocht welke spoorlay-out een duurzame oplossing voor het spoorvervoer oplevert, mede met het oog op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De vraag was of een keervoorziening voor treinen bij Driebergen-Zeist (in de toekomst nog) gerealiseerd kan worden en of het noodzakelijk is om één of twee eilandperrons aan te leggen. Gebleken is dat bij de aanleg van één eilandperron er voldoende ruimte is voor de aanleg van een keervoorziening en dat alle onderzochte lijnvoeringsvarianten van PHS daarmee uit de voeten kunnen. Omdat het financiële verschil tussen de spoorvarianten niet zo groot is, heeft de spoorsector een voorkeur uitgesproken voor de aanleg van één eilandperron met buitenom de inhaalsporen voor doorgaande treinen.

De ambtelijke beoordeling van de varianten heeft meer tijd gevergd dan in de stuurgroep van 23 september was voorzien. Belangrijk probleem was dat er eerst een geschikte tekening van de SSL-Noordvariant beschikbaar moest zijn. De varianten moesten op een vergelijkbare wijze zijn uitgewerkt om een vergelijking mogelijk te maken. Het is de verwachting dat binnenkort de ambtelijke beoordeling van de varianten kan worden voorgelegd aan de stuurgroep, zodat nog dit jaar een stuurgroepbesluit kan worden genomen.