



Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie  
(met uitnodiging van de commissie RGW)

Datum : 6 maart 2012  
Uw kenmerk : 2012MME35  
Ons kenmerk : 80A63FB7  
Contactpersoon : E.J. Fennis  
E-mail : ewout.fennis@provincie-utrecht.nl  
Doorkiesnr. : 030-258 2064  
Bijlage(n) : 2

**Onderwerp: Voorlopig ontwerp en samenwerkingsovereenkomst Stationsgebied Driebergen-Zeist**

**Voorgestelde behandeling: ter oriënterende bespreking**

Geachte dames en heren,

### **Inleiding**

Op 28 juni 2010 hebben Provinciale Staten ingestemd met de bestuurlijke overeenkomst voor stationsgebied Driebergen-Zeist, die op 18 mei 2010 is ondertekend tussen BRU, Provincie Utrecht en gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug. De hierin opgenomen voorkeursoplossing voor de openbaar vervoerknoop is het afgelopen anderhalf jaar uitgewerkt in een voorlopig ontwerp, dat op 23 november 2011 door de stuurgroep is vastgesteld. Op basis van dit ontwerp is het voor Prorail mogelijk om een beschikkingsaanvraag te doen en kunnen bestemmingsplanprocedures worden gestart.

### *Aanleiding*

Met de mijlpaal van het vaststellen van een finale Voorlopig ontwerp gaat het project een nieuwe fase in. Met het oog daarop willen partijen een nieuwe samenwerkingsovereenkomst afsluiten ter bevestiging van het nu bereikte resultaat en om de vervolgstappen uit te lijnen. Daarom worden voorlopig ontwerp en concept-samenwerkingsovereenkomst voorgelegd aan de besturen van de betrokken organisaties.

### *Voorgeschiedenis*

Sinds de MIRT-afspraken in 2005, vastgelegd in een overeenkomst tussen Rijk en regionale overheden op 22 juni 2006, is de ontwikkeling van een gedragen ontwerpvoorstel pas goed op gang gekomen na een aanvullende bestuurlijke overeenkomst tussen de vier regionale overheden op 18 mei 2010. Een en ander heeft geleid tot een voorlopig ontwerp dat op 23 november 2011 door de stuurgroep van het project is vastgesteld.

In de loop van 2011 zijn belanghebbende ontwikkelaars bij het project betrokken i.v.m. een mogelijke integrale oplossing voor ruimtelijke ontwikkelingen en P&R voor treinreizigers. Dit heeft geleid tot een aanvullende intentieovereenkomst tussen de partijen op 12 oktober 2011.

### *Essentie / samenvatting:*

De bestuurlijke overeenkomst tussen regionale overheden van 18 mei 2010 is uitgewerkt in een voorlopig ontwerp, dat op 23 november 2011 door de stuurgroep is vastgesteld. In combinatie met een concept-samenwerkings-overeenkomst voor de aankomende fase vormt dit de basis waarop Prorail een beschikkingsaanvraag wil doen bij het Rijk en de gemeenten de bestemmingsplanprocedures willen starten. Met deze mijlpaal gaat het project een nieuwe fase in.



In het optimalisatieproces bij het ontwerpen is de vorm van het busstation enigszins gewijzigd, alsmede de beoogde inritten tot dit busstation. Gemaakte keuzes hebben geleid tot een aantrekkelijke en conflictvrije oplossing voor de verschillende verkeersdeelnemers nabij het station. De fietsenstalling kan in zijn geheel – in twee lagen – onder het spoorviaduct worden aangelegd, direct bij de perronopgang. Tenslotte is uitgebreid studie gedaan naar de verkeersafwikkeling in de toekomst, waarin is geconcludeerd dat verkeerskundig gezien sprake is van een toekomstvaste inrichting van de wegenstructuur, waarin tevens nog ruimte voor groei zit. Gelet daarop zijn wij overtuigd van de inhoudelijke kwaliteit van het thans voorliggend ontwerp en hebben wij met het ontwerp ingestemd.

Op 1 juni 2010 hebben wij besloten om een aanvullende financiële reservering op te nemen in de BDU voor een eventueel extra fietstunnel onder het station, wanneer de financiering ervan bij de uitwerking niet meer in het projectbudget zou passen. Bij uitwerking is gebleken dat een extra fietstunnel niet noodzakelijk is, omdat een adequate route door het station mogelijk is. Tevens is een tunnel in het verlengde van de Odijkerweg ruimtelijk gezien moeilijk inpasbaar gebleken en vormt het een belemmering voor de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Gelet daarop heeft de stuurgroep al eerder in het uitwerkingstraject de wens van een extra tunnel laten vervallen.

In de overeenkomst van 18 mei 2010 was vastgelegd dat eventuele besparingen gevonden zouden kunnen worden in de parkeeroplossing. De (visuele) aantrekkelijkheid van de P&R-voorziening was in het vorige schetsontwerp beperkt (locatie op Abbingterrein). In combinatie met verschillende initiatieven van belanghebbende ontwikkelaars is gezocht naar een alternatief ontwerp, die meer ruimtelijke kwaliteit oplevert en beter aansluit bij de ontwikkelingswensen. Om deze ontwikkelingsmogelijkheid een kans te geven hebben betrokken overheden met marktpartijen een intentieovereenkomst gesloten. Indien in een nadere uitwerking van de businesscase blijkt dat deze oplossing niet haalbaar is wordt teruggevallen op de oorspronkelijke variant. De definitieve keuze daarover moet worden gemaakt voor 1 mei 2012 om geen vertraging in de bestemmingsplanprocedures op te lopen.

Vorbereidingen voor de bestemmingsplanprocedure zijn door beide gemeenten adequaat ter hand genomen. De meeste daarvoor benodigde onderliggende onderzoeksgegevens zijn inmiddels opgeleverd. Vooralsnog bestaat er geen aanleiding om voorbereidingen te treffen voor een eventueel inpassingsplan. Mogelijke vertragende factoren liggen niet aan de uitvoering van de planprocedure, maar hebben te maken met nog enkele inhoudelijke keuzes die voorafgaand aan de opzet van een ontwerpbestemmingsplan gemaakt moeten worden. Naast een keuze voor de definitieve P&R-situatie, moeten de laatste onderliggende onderzoeken en ontwerpdetails zijn afgerond voor 1 mei 2012. Tevens dient in maart 2012 een EHS-compensatieplan te zijn opgeleverd als onderlegger voor de bestemmingsplanprocedure. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan moet zekerheid bestaan over de daadwerkelijke realisering van deze compensatie.

#### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Streven naar doelmatige bereikbaarheid: met de spoorverbreding kunnen ambities van Randstadspoor en Programma Hoogfrequent Spoorvervoer verwezenlijkt worden. De multimodale knooppuntfunctie wordt versterkt door een hoogwaardig busstation en een goede P&R-voorziening. Tevens wordt een groot veiligheidsknelpunt opgelost en de doorstroming sterk verbeterd door de aanleg van een ongelijkvloerse spoorkruising.



### **Financiële consequenties**

In de bestuurlijke overeenkomst van 18 mei 2010 is de regionale bijdrage vastgesteld op € 26,2 miljoen (prijspeil 2010). Hiervan neemt provincie Utrecht € 8,1 miljoen voor zijn rekening. De middelen voor deze bijdrage zijn reeds gereserveerd in het coalitieakkoord en in de BDU en zijn inmiddels verwerkt in de begroting.

De totale projectraming komt uit op € 176,3 miljoen, waarbij het Rijk wordt verzocht om een bijdrage van € 146,6 miljoen. De benodigde regionale bijdrage is volgens de laatste raming vooralsnog niet toereikend (ca. 3 miljoen tekort). Wij verwachten in de volgende uitwerkingen nog enige besparingen te kunnen vinden, of anders in de contracteringsvorm en de parkeerexploitatie. Mogelijk blijft dan alsnog een tekort bestaan in de financiering van de regionale plandelen. Daarom willen wij vooralsnog de bedragen van het VERDER-project P&R Driebergen-Zeist (€ 1,6 miljoen) en opgenomen in de BDU voor een eventuele extra fietstunnel in dit project (€ 2 miljoen) gereserveerd houden.

### **Vervolgprocedure/voortgang**

Wij stellen voor om het onderwerp inhoudelijk te bespreken in de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie.

Wij verwachten u voor de zomer te kunnen informeren over de laatste inhoudelijke keuzes, met name ten aanzien van de locatie van de P&R-voorziening.

Beide gemeenten hebben het voornemen om in een gezamenlijke raadsvergadering op 8 maart 2012 een besluit te nemen over het voorliggende ontwerp en de samenwerkingsovereenkomst. Aansluitend zullen beide raden besluiten over te gaan tot de daarvoor benodigde bestemmingsplanprocedures.

### **Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten**

Kennis te nemen van de voortgang in het project stationsgebied Driebergen-Zeist en het onderwerp ter oriënterende bespreking voor te leggen aan de statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,  
De voorzitter, R.C. Robbertsen  
De secretaris, H. Goedhart