LEESWIJZER

Herinrichting Stationsgebied Driebergen-Zeist

Er komt een geheel nieuw ingericht Stationsgebied Driebergen Zeist. Na jarenlange planvorming ligt er nu een breed gedragen ontwerp met een degelijke kostenraming. De samenwerkende partijen (provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, gemeente Zeist, gemeente Utrechtse Heuvelrug, ProRail en NS) hebben in de stuurgroep Driebergen Zeist goedkeuring gegeven om de afspraken rondom de uitvoering definitief te maken door deze voor te leggen aan de colleges, raden en staten.

Waarom deze nieuwe inrichting

Door uitvoering van voorliggende plannen zal een aantal belangrijke problemen die zich nu en in de nabije toekomst op en rond het station voordoen, oplossen.

De aanpassingen aan het spoor maken het station Driebergen-Zeist geschikt voor de nieuwe dienstregeling van 2020; er kunnen dan meer treinen rijden met grotere flexibiliteit.

De Hoofdstraat gaat onder het spoor door en de spoorwegovergang Odijkerweg wordt opgeheven. Daardoor wordt de verkeerssituatie een stuk veiliger en kan het verkeer bovendien beter doorstromen. De files die er nu vaak staan, zijn dan verleden tijd. Tevens wordt hierdoor de dienstregeling voor de bussen betrouwbaarder.

Het aantal parkeerplaatsen houdt nu al niet over en te verwachten valt dat het aantal treinreizigers de komende jaren nog groeit. In de nieuwe parkeervoorziening komt plaats voor 600 auto’s.

Het fietsverkeer zal in de toekomst verder groeien. Voor 2020 worden circa 14.000 fietsverplaatsingen per werkdag voorzien rond het stationsgebied. Het huidige aantal stallingplaatsen is rommelig en voldoet, niet meer. De capaciteit wordt fors uitgebreid tot meer dan 3000 stallingplaatsen. Alle stallingplaatsen krijgen een plek onder het station, waardoor de fietsen uit het zicht verdwijnen.

Met al deze aanpassingen verbetert de kwaliteit en inrichting van het stationsgebied aanmerkelijk: het wordt overzichtelijker, verbindingen worden logischer en de sociale veiligheid neemt toe. De uitstraling van het nieuwe stationsgebied past bij de ruimtelijke kwaliteit van de Stichtse Lustwarande.

Reeds genomen besluiten

2012
Het ontwerp Baseline 3 is in 2012 door partijen afgerond. Het her in te richten Stationsgebied heeft na het nodige ontwerpwerk een grotendeels definitieve inrichting gekregen. Baseline 3 is een bijlage bij de samenwerkingsovereenkomst.
Maart 2012 is de samenwerkingsovereenkomst door provincie, gemeenten, BRU en ProRail vastgesteld. Hierin zijn tussen partijen de hoofdlijnen van de samenwerking vanaf dat moment van voorbereiding tot aan start van de uitvoering vastgelegd.
In 2012 zijn tevens de procedures voor de bestemmingsplannen bij beide gemeenten gestart (voorontwerp bestemmingsplan en ontwerp bestemmingsplan)..

2013
In december 2013 zijn door gemeenteraden besluiten genomen om een bovengrondse P+R te bouwen met plaats voor 600 auto's. De locatie voor de P+R is ten zuiden van het spoor op een deel van de voormalige locatie Trooster. De hiervoor benodigde grond is ondertussen aangekocht door de Provincie Utrecht ten behoeve van het project, met projectgeld.
Het bestemmingsplan is ten aanzien van de P+R aangepast.

2014
In maart 2014 zijn de genoemde bestemmingsplannen door de gemeenteraden vastgesteld. Momenteel lopen de beroepsprocedures bij de Raad van State.

2015
Zitting Raad van State op 15 januari 2015; uitspraak naar verwachting in de loop van het voorjaar 2015.
Vaststelling realisatie overeenkomst door colleges, commissie (oriënterende bespreking) en gemeenteraden in het eerste kwartaal van 2015.
Subsidieverlening aan en afspraken met NS m.b.t. P+R en start bouw (oplevering begin 2016)
Inrichting van nieuwe projectorganisatie.

Ontwerp Baseline 4.1

Uiteindelijk heeft de planvorming voor het stationsgebied in de periode 2012 – 2014 geresulteerd in het ontwerp Baseline 4.1. Deze Baseline 4.1 is een uitwerking en optimalisatie van Baseline 3, waarbij de uitgangspunten uit 2012 niet zijn losgelaten.

De belangrijkste onderdelen van dit Baseline 4.1 ontwerp zijn:

Het spoor

In de toekomst liggen er straks vier in plaats van de huidige drie sporen, met in het midden een 12 meter breed eilandperron. Beeldbepalend is de combinatie van de oude monumentale stalen perron overkapping, die is geïntegreerd in de nieuwe perronkap. Op de perronkap worden transparante zonnecellen aangebracht.
De sporen gaan met een viaduct over het verdiepte stationsplein heen. Onder de sporen is ruimte voor het stationsgebouw, stationshal, de fietsenstallingen, doorgaande fiets- en voetpaden en de perrontoegang.

Stationsgebouw

Het nieuwe stationsgebouw bevindt zich direct onder de sporen. Het heeft veel lichtinval en wordt ingericht met groen. In het gebouw zijn de gebruikelijke stationsvoorzieningen opgenomen zoals kaartverkoop, reisinformatie, toiletten en restauratie- of winkelvoorzieningen. De reizigers kunnen, behalve met trappen, ook met een transparante, glazen lift naar het perron. De ruimte onder de sporen fungeert ook als stationshal.

Pleinen

Twee verdiepte pleinen met veel bomen – aan de zuidzijde en aan de noordzijde – verbinden het station met de omgeving. Auto's kunnen het station bereiken via het voorplein aan de zuidzijde van het station. Het terras van de stationsrestauratie en een waterpartij maken het plein levendig. Het plein biedt verder plaats aan 4 taxiplaatsen, 8 Kiss& Ride-plaatsen en 4 mindervalidenparkeerplaatsen. Minder validen krijgen vanaf het plein een korte en comfortabele route naar de lift en het treinperron, zonder kruising met weg- of fietsverkeer.
Het zuidelijke plein ligt 4 meter onder maaiveldniveau.
Het noordelijke plein begint op maaiveldniveau en loopt glooiend af tot onder het station. Boomgroepen en groen zorgen op het noordelijke plein voor een landschappelijke inpassing.

Busstation

Bij het noordelijke plein komt het busstation met een centrale wachtruimte en kleinere beschutte wachtplekken op de busperrons. Het busstation is ruim van opzet en zo ingericht dat het de uitstraling heeft van de Stichtse Lustwarande Een watergoot scheidt doorgaande fietsers en voetgangers van OV-reizigers.

Wegverkeer

De Hoofdstraat komt verdiept te liggen, waardoor er een veilige en snelle ongelijkvloerse kruising met het spoor ontstaat. De weg krijgt hier 2x2 rijstroken, gescheiden door een middenberm. De Odijkerweg wordt, aan de zuidzijde van het spoor, via de Stationsweg aangesloten op de Hoofdstraat. Aan de noordzijde komt de weg vanuit de tunnel bij het kruispunt Breullaan/Odijkerweg/Driebergseweg terug op maaiveldniveau.

Fietsroutes

Fietsers tussen Driebergen en Zeist kunnen aan beide zijden van de Hoofdstraat in twee richtingen het spoor kruisen. Aan de oostzijde is dit een doorgaande route, aan de westzijde wordt de doorgaande route gecombineerd met de route naar het station. De doorgaande fietsroutes krijgen veelal een breedte van 4 meter. Fietsers vanuit Driebergen en landgoed Beerschoten-Willinkshof kunnen met een brug over de Hoofdstraat kruisingsvrij het station bereiken. Door fietspaden en voetpaden te koppelen ontstaat een groter gevoel van sociale veiligheid. Doordat de fiets- en voetpaden onder het spoor door gaan, ontstaan er hoogteverschillen. Voor het comfort van fietsers en voetgangers zijn de hoogteverschillen zo klein mogelijk gemaakt.

Fietsenstalling

De fietsenstalling komt onder de sporen, aan de fiets- en voetgangersroute, met een snelle toegang tot de perrons. Er is in totaal ruimte voor tot 3.040 stallingsplaatsen. Ook is er de mogelijkheid voor 100 OV-fietsen, een beheerder en een werkplaats. Het ontwerp houdt rekening met speciale fiets typen, scooters en elektrische oplaadpunten.

Parkeren

Ten behoeve van ruimtelijke kwaliteit is gezocht naar een mogelijkheid om alle auto’s op een centrale plaats te parkeren in plaats van zoals nu verspreid door het gebied. Direct ten zuiden van het station komt een nieuwe overdekte bovengrondse P+R-voorziening voor 600 auto’s. Dat is ruim meer dan het aantal verspreide parkeerplaatsen rond het station nu. Er wordt veel aandacht besteed aan het ontwerp en de ruimtelijke inpassing van deze voorziening.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerp van het station en de ontwikkeling van het gebied eromheen. Een volledige energieneutraal stationsgebouw en een energie neutrale P+R-voorziening zijn niet haalbaar gebleken. Wel wordt er zowel in aanleg als in gebruik zo duurzaam mogelijk gewerkt.
Er komen onder andere zonnepanelen op de perronoverkapping en overal energiezuinige LED-verlichting en koude warmte opslag.

Cultuurhistorische objecten

De kwaliteit van de Stichtse Lustwarande blijft gewaarborgd. Bij noodzakelijke verplaatsing van ingangen van de karakteristieke landgoederen of buitenplaatsen worden cultuurhistorische objecten als hekwerken of poorten mee verplaatst. De verbreding van het spoor, de aanleg van het verdiepte stationsplein en de verdiepte onderdoorgang van de Hoofdstraat raken de randen van vier buitenplaatsen: De Reehorst, Beerschoten-Willinkshof, Bornia en de Breul. De verbreding van de Hoofdstraat gebeurt volledig in westelijke richting om Beerschoten-Willinkshof en Bornia maximaal te ontzien.

Flora en fauna

Beschermde natuurmonumenten (prioritaire gebieden) worden door de werkzaamheden niet aangetast. Ook effecten op verder van het station gelegen natuurgebieden zijn niet te verwachten. Voor de bomen in het gebied wordt een Bomen Effect Analyse uitgevoerd op basis waarvan een boombeschermingsplan wordt opgesteld.

Van planvorming naar uitvoering

Voordat de uitvoering werkelijk van start kan gaan moet bij de betrokken partijen de bestuurlijke besluitvorming plaatsvinden. Begin 2015 zullen colleges, Statencommissie MME (oriënterende bespreking) en gemeenteraden besluiten nemen over de Realisatieovereenkomst Infra Project met alle bijlagen en het Regioconvenant.

Bij de plannen voor het Stationsgebied Driebergen Zeist zijn vijf bestuurlijke partijen betrokken: het Bestuur Regio Utrecht (BRU), de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de gemeente Zeist, de provincie Utrecht en het Rijk (zowel ProRail als NS). Zij hebben nauw samengewerkt om de planvorming en de voorbereiding van dit werk op en om het spoor zo optimaal mogelijk te laten verlopen.

Samenwerkingsovereenkomst 2012

De in 2012 ondertekende samenwerkingsovereenkomst vormt de basis voor de realisatieovereenkomst.

Bestemmingsplanprocedure
Om tot uitvoering over te gaan is een onherroepelijk bestemmingsplan nodig. Op 15 januari 2015 zal in een zitting de Raad van State de partijen horen. Binnen 6 tot 12 weken na de zitting wordt de uitspraak verwacht.

Realisatieovereenkomst Infra Project
Deze realisatieovereenkomst is een logisch volgende stap richting uitvoering. De afspraken tussen ProRail en de gemeenten Zeist en Utrechtse Heuvelrug en de provincie Utrecht worden vastgelegd in de nu voorliggende realisatieovereenkomst. Zodra de realisatieovereenkomst is getekend zal ProRail namens de genoemde partijen de uitvoering van het infraproject ter hand nemen.

Regioconvenant
In de Realisatieovereenkomst worden ten aanzien van enkele financiële aspecten omgevingspartijen gezamenlijk als een partij aangeduid. De regionale overheden hebben de behoefte aan nadere invulling van deze afspraken in een regioconvenant. Hierin wordt de opdrachtgeversrol ingevuld, wordt de onderlinge risicoverdeling geregeld en zijn de specifieke afspraken met het BRU vastgelegd.
Het BRU heeft al bij de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst aangegeven de realisatieovereenkomst niet te zullen tekenen; het BRU zal haar bijdrage als subsidie beschikken. Daarom hebben de vier regiopartijen een regioconvenant opgesteld, waarin onder andere afspraken zijn opgenomen over de bijdrage van het BRU en verdeling van kosten en risico's.
De Provincie Utrecht zal namens de regiopartijen de opdrachtgeversrol en budgethoudersrol richting ProRail vervullen.

P+R project
Het P+R project (de realisatie van de P+R voorziening) is in de uitvoering losgekoppeld van het infraproject. NS heeft aangegeven het ontwerp, de bouw en de exploitatie van de P+R voorziening ter hand te willen nemen. Hiertoe zal de Provincie Utrecht namens de regiopartijen na de aanvraag van NS onder voorwaarden een subsidie beschikbaar stellen.

Beeldkwaliteit

Er is veel aandacht besteed aan de integrale beeldkwaliteit in het ontwerp. Het beeldkwaliteitsplan is vernieuwd en sluit aan bij de uitstraling van de Stichtse Lustwarande. De historische perronkap is geïntegreerd in de nieuwe perronkap.
Met behoud van kwaliteit is waar mogelijk een besparing doorgevoerd op kosten voor beheer en onderhoud.

Financiën

Investeringskosten

Raming
De raming van de projectkosten voor totale uitvoering van het Infraproject komt op 174 miljoen euro. De raming voor de projectkosten voor de P+R voorziening (inclusief bijkomende kosten) komt op 15 miljoen euro. Binnen deze ramingen is een risico budget opgenomen. Alle bijlagen met financiële informatie zijn geheim en alleen ter inzage voor leden van colleges, gemeenteraden en provinciale staten.

Budgetten
Zowel het ministerie van Infrastructuur en Milieu als de Regio hebben budgetten beschikbaar gesteld waarbinnen de uitvoering moet plaatsvinden. Zoals de raming er nu uit ziet is dit een

realistisch uitgangspunt. De totaal beschikbare budgetten van Rijk en Regio (inclusief subsidies) voor het Infra Project en de P+R bedragen gezamenlijk circa € 186 miljoen euro.

Verrekening van de kosten

Gezien de complexiteit van het project en de verwevenheid van de verschillende (systeem)onderdelen van het project wordt voorgesteld de gemaakte kosten te verrekenen volgens de verdeelsleutel, die uit de raming komt. Deze raming is wel gebaseerd op de systeemonderdelen, en laat een verdeling zien van 88,1 % – 11,9 %. (rijk – regio). Uitzondering op de verrekening volgens de verdeelsleutel zijn onvoorziene kosten voortkomend uit de spoorexploitatie en extreme kosten die vanuit redelijkheid / billijkheid bij een bepaald systeemonderdeel moeten worden ondergebracht.

Structurele kosten

Na realisatie zullen er structureel kosten gemoeid zijn voor zowel beheer en onderhoud als exploitatie.

Beheer en onderhoud

Er is op hoofdlijnen in beeld gebracht welke kosten in beheer en onderhoud voortvloeien uit de nieuwe inrichting van het stationsgebied. Elke eigenaar is verantwoordelijk voor het betreffende beheer en onderhoud op haar eigendom, tenzij andere afspraken worden gemaakt.

Exploitatie fietsenstalling

De nieuwe fietsenstalling komt geheel onder maaiveld te liggen. Dit betekent dat er een ander regime voor toezicht nodig is dan bij het fietsparkeren op maaiveld. Partijen willen met elkaar het Nieuwe Fietsconcept in deze fietsenstalling toepassen. Dit betekent dat de exploitatiekosten naar voorbeeld van de pilot 1/3 (NS), 1/3 (gemeenten) en 1/3 (rijk) zouden worden verdeeld. Zolang het Rijk nog geen uitspraak heeft gedaan over deelname aan deze fietsenstalling staan gemeenten (1/6) en Provincie (1/6) garant voor dit deel van de exploitatiekosten. Partijen hebben met elkaar de afspraak om de exploitatiekosten nader in beeld te brengen en zo laag mogelijk te krijgen. Afspraken over de exploitatie zullen in een separate exploitatieovereenkomst worden vastgelegd.

Exploitatie P+R garage

NS is voornemens zowel het ontwerp, de bouw als de exploitatie van de P+R voorziening ter hand te nemen. De risico's, van de bouw, het beheer en de exploitatie liggen geheel bij NS.

Planning

Het jaar 2015 staat voor het Infra Project in het teken van verdere voorbereiding in het veld. Verleggen van kabels en leidingen, grondaankoop en het in de markt zetten van het werk. Voor het P+R project zal indien het bestemmingsplan op korte termijn onherroepelijk wordt, de bouw al in de loop van 2015 starten.
Voor het Infra Project gaat januari 2016 de schop de grond in. De fasering voorziet in de mogelijkheid om het station op de huidige locatie in stand te houden.
Eind 2016 kan het busstation op de nieuwe locatie ten noorden van het station in gebruik genomen. Het heeft dan nog niet de uiteindelijke omvang, maar is wel voldoende toegerust voor de tijdelijke situatie.
in 2018 is de ongelijkvloerse kruising van de Hoofdstraat met het spoor voor één rijstrook per richting in gebruik (de tweede komt een jaar later). Eind 2019 rijden de treinen over vier sporen. Begin 2020 is de uitvoering in het gehele gebied voltooid.

Communicatie

Gedurende de uitvoering van het Infra werk ligt de regie op de communicatie bij ProRail. De communicatie met direct en indirect betrokkenen zal een structureel karakter dragen, waarbij de intensiteit afhankelijk is van de fase waarin het project zich bevindt. In samenwerking met de communicatie adviseurs van de partijen zal een strategisch communicatieplan worden opgesteld dat door de Stuurgroep moet worden vastgesteld.

Verdere informatie op
www.stationsgebieddriebergenzeist.nl