



**PS2010MME08 bijlage**

**Bestuursovereenkomst  
Stationsgebied Driebergen-Zeist  
18 mei 2010**

## **Bestuursovereenkomst Stationsgebied Driebergen-Zeist**

### ***Partijen***

Bestuur Regio Utrecht, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer B.J. Lubbinge, lid dagelijks bestuur, handelend ter uitvoering van het besluit van het dagelijks bestuur d.d. 31 mei 2010 -onder voorbehoud van een positief besluit van het dagelijks bestuur-, hierna te noemen: BRU.

De publiekrechtelijke rechtspersoon, de provincie Utrecht, te dezen krachtens volmacht van de Commissaris van de Koningin rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.W.R. van Lunteren, en handelend ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 11 mei 2010, hierna te noemen 'de provincie'

Gemeente Zeist, vertegenwoordigd door mevrouw J. Verbeek-Nijhof, projectwethouder stationsgebied Driebergen-Zeist, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Zeist d.d. 18 mei 2010, hierna te noemen: Zeist;

Gemeente Utrechtse Heuvelrug, vertegenwoordigd door de heer R.P. Waltmann, projectwethouder stationsgebied Driebergen-Zeist, handelende ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrechtse Heuvelrug d.d. 18 mei 2010, hierna te noemen: Utrechtse Heuvelrug;

### ***Vooraf***

Op 22 juni 2006 is de "Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken december 2005 over Traject-Oost" ondertekend. Deze overeenkomst blijft in stand. In voorliggende overeenkomst werken de regionale partijen de overeenkomst uit 2006 op één onderdeel, namelijk artikel 4, Driebergen-Zeist, nader uit.

De voorliggende overeenkomst heeft met name betrekking op de keuze van een voorkeursvariant, de financiële bijdragen van de diverse partners en de versoberingen die nodig zijn om het resterende tekort te dekken. De voorliggende overeenkomst is een gevolg van de uitspraken van de Stuurgroep Stationsgebied Driebergen-Zeist op 11 februari 2010, 1 april en 17 mei 2010, vervolgoverleg op bestuurlijk niveau en de brief van de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist van 15 april 2010. De overeenkomst zal ook worden ingebracht in het bestuurlijk MIRT-overleg van 19 mei 2010. In deze overeenkomst wordt met name ingegaan op de regionale financiële bijdrage aan het projectonderdeel stationsgebied Driebergen-Zeist. De bijdrage van het Rijk aan dit project wordt als een vast gegeven beschouwd en maakt daarom geen onderdeel uit van deze overeenkomst. ProRail, die de werkzaamheden in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat uitvoert, participeert wel in de stuurgroep, maar staat buiten deze aanvullende overeenkomst.

## **Definities**

- ❖ Stuurgroep: het bestuurlijk overlegorgaan van de regionale partijen Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist, en de niet-regionale partij ProRail
- ❖ Synthesevariant Odijkerweg: variant met busstation op maaiveld, waarbij dit busstation en alle overige verkeersvoorzieningen zich concentreren aan de noordzijde van het spoor en er een verkeerstunnel onder het spoor in de Odijkerweg wordt aangelegd (afbeelding 1 op de bijlage). Opmerking: de afbeeldingen 1,2,3 dienen ter illustratie; er kunnen geen rechten aan worden ontleend.
- ❖ Synthesevariant Stationslaan: variant met busstation op maaiveld, waarbij het busstation en de bewaakte fietsenstalling aan de noordzijde en de overige verkeersvoorzieningen aan de zuidzijde van het spoor liggen. (afbeelding 2 op de bijlage).
- ❖ Basisvariant: variant als Synthesevariant Stationslaan waarin het busstation t.o.v. die variant verdiept en enigszins in zuidelijke richting verschoven wordt aangelegd. (afbeelding 3 op de bijlage).

## **Overwegende dat:**

- partijen op 22 juni 2006 samen met het Rijk en gemeente Bunnik een overeenkomst hebben getekend voor de aanpak van drie spoor kruisingen op het traject Oost (spoorbaanvak Utrecht-Arnhem);
- het grootste van de drie projecten de aanpak van de overgang bij station Driebergen-Zeist betreft, waarbij tevens ten gevolge van de spooruitbreiding een reconstructie van het station zal plaatsvinden;
- in de overeenkomst een regionale bijdrage voor dit project is vastgesteld van € 30 miljoen (prijspeil 2005), waarvan de helft een vaste bijdrage is en de andere helft lager zou kunnen uitvallen of vervallen wanneer de andere twee projecten goedkoper zouden uitvallen dan het referentiebudget;
- In de uitwerking van de andere projecten (Bunnik en Maarsbergen) vooralsnog geen sprake is gebleken van een mogelijke besparing ten opzichte van het referentiebudget;
- partijen in de Stuurgroep van 11 februari 2010 hebben uitgesproken de mogelijkheden van de Synthesevariant Odijkerweg nader te willen onderzoeken;

- de uitkomsten van dat onderzoek besproken zijn in de Stuurgroep van 1 april 2010;
- in de stuurgroep van 1 april vervolgens de voorkeursvolgorde van de onderzochte varianten is vastgesteld:
  1. Synthesevariant Odijkerweg met taakstellend budget, mits in te passen en de gemeenten risico van eventuele extra tekorten die resteren na versoering afdekken alsmede garant staan voor de risicomarge van 25%.
  2. Synthesevariant Stationslaan –na ruggespraak colleges en mits regiobijdrage rond (taakstellend) 30 mln.
  3. Basisvariant (Verdiepte Waaier): als gemeenten niet voor één van bovenstaande opties kiezen of als deze niet realiseerbaar blijken komt deze terugvaloptie in beeld;
- de synthesevariant Odijkerwegtunnel niet haalbaar is gebleken binnen de financiële middelen, rekening houdend met besparingsmogelijkheden en risicomarges;
- de Stuurgroep na zijn bespreking van 1 april 2010 en na intern overleg bij de gemeentelijke partijen een voorkeur voor de Synthesevariant Stationslaan heeft uitgesproken met als terugvalsoptie de Basisvariant (Verdiepte Waaier);
- partijen hebben aangegeven hoeveel financiële middelen zij beschikbaar hebben, dat deze middelen onvoldoende zijn om alle ingebrachte wensen te honoreren en dat versoeringen dus nodig zijn;
- de voorkeursvariant een investering vraagt van € 194,8 miljoen, waarvan naar verwachting het Rijk € 144,5 miljoen voor zijn rekening neemt, en de regionale bijdrage aan het project stationsgebied Driebergen-Zeist neerkomt op € 50,3 miljoen.
- in dit stadium slechts globaal inzicht bestaat in de mogelijkheden tot versoering en dat het daarom verstandig is om een zekere overmaat aan versoeringen te benoemen

## ***Komen partijen overeen:***

**Artikel 1:** de overeenkomst strekt zich uit over de volgende onderwerpen:

- Voorkeursvariant
- Vastleggen financiële bijdragen van de diverse partijen
- Richtinggevende uitspraken over noodzakelijke versoeringen

**Artikel 2:** partijen kiezen voor uitwerking van de Synthesevariant Stationslaan als voorkeursvariant

**Artikel 3:** op basis prijspeil 2010 wordt door partijen als volgt bijgedragen: Provincie Utrecht € 8,1 mln.; BRU € 8,1 mln.; gemeente Utrechtse Heuvelrug € 5 mln.; gemeente Zeist € 5 mln. Partijen zijn zelf verantwoordelijk voor de dekking van hun bijdragen.

**Artikel 4:** partijen zullen het resterende tekort van -afgerond- € 24 mln. wegwerken door het aanbrengen van versoeringen.

**Artikel 5:** partijen zullen versoeringen primair zoeken op onderdelen die niet de functionaliteit van de OV-knoop aantasten. Partijen zijn bereid de volgende versoeringen te realiseren wanneer dat nodig is om tot een financieel gedekt plan te komen:

- Eén eilandperron op het station
- Inpassing Stationslaan
- Omgevingskwaliteit
- Perronoverkapping

**Artikel 6:** partijen streven geen versoering na op de onderdelen die de functionaliteit bepalen, zoals parkeren, busstation, fietsenstalling en verbreding/doorstroming Hoofdstraat tussen spoor en A12.

**Artikel 7:** mocht het, om tot een gedekt plan te komen nodig zijn -nadat de andere genoemde versoeringsmogelijkheden benut zijn- dan zijn partijen ook bereid tot versoeringen van de parkeeroplossing.

**Artikel 8:** partijen zullen een uitvoeringsovereenkomst opstellen, te sluiten in september 2010. Daarin wordt onder meer nader aangegeven hoe en op welke termijn de gemeenten een intergemeentelijk bestemmingsplan voor de benodigde infrastructuur zullen maken.

**Artikel 9:** partijen indexeren hun bijdragen volgens de IBOI-index en treden in overleg over extra bijdragen en/of versoeringen als er een kostenstijging optreedt boven die index.

**Artikel 10:** indien zich bij de uitwerking meerkosten voordoen die toegeschreven kunnen worden aan (de wensen van) een van de partijen geldt in beginsel dat de betreffende partij de kosten van deze overschrijding voor zijn rekening neemt.

**Artikel 11:** mocht het niet mogelijk blijken de voorkeursvariant zodanig te versoberen dat deze binnen de beschikbare financiële dekking realiseerbaar is, dan is de terugvaloptie de Basisvariant.

**Artikel 12:** deze overeenkomst wordt aangegaan namens de Dagelijkse Besturen van de betrokken overheden onder voorbehoud van goedkeuring door hun Algemene Besturen, uiterlijk 1 juli 2010.

**Artikel 13:** op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing

**Artikel 14:** deze overeenkomst treedt in werking op 19 mei 2010, met inachtneming van het in artikel 12 gestelde.

**Artikel 15:** waar deze overeenkomst afwijkt van de overeenkomst van de op 22 juni 2006 ondertekende "Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken december 2005 over Traject-Oost" geldt deze overeenkomst.

**Artikel 16:** het aanbrengen van wijzigingen in deze overeenkomst nadat ondertekening heeft plaatsgevonden is alleen mogelijk na schriftelijk akkoord van alle partijen

## Artikelsgewijze toelichting

**Opmerking vooraf:** onderstaande toelichting maakt integraal deel uit van de overeenkomst en bij uitleg van de overeenkomst is de tekst in de toelichting leidend

### Artikel 1 en 2

De Synthesevariant Odijkerweg is voorjaar 2010 nader uitgewerkt op grond van een besluit van de Stuurgroep van 11 februari 2010. De conclusie is dat deze variant tot grote ruimtelijke inpassingsproblemen leidt en verkeerskundig niet optimaal is. Verder is in deze variant een gescheiden infrastructuur- en gebiedsontwikkeling moeilijk en zijn versoeringen lastig door te voeren. Deze conclusies zijn voorgelegd aan de Stuurgroep op 1 april 2010 en leidden –na intern overleg bij de gemeentelijke partijen- tot de bestuurlijke uitspraak niet verder te gaan met deze variant, maar te kiezen voor de variant met een busstation op maaiveld en een ontsluiting aan de zuidzijde (Synthesevariant Stationslaan).

In deze variant wordt geen auto-en bustunnel in de Odijkerweg aangelegd, wordt het OV aan de noordzijde afgewikkeld en parkeren aan de zuidzijde.

In dit stadium kan de keuze van de Synthesevariant formeel worden vastgelegd, evenals de door partijen in te brengen dekkingsmiddelen. Verder kan een uitspraak gedaan worden over de richting waarin de –gezien het resterende dekkingstekort- noodzakelijke versoeringen worden gezocht.

### Artikel 3 en 4

De Voorkeursvariant kost –afgerond en, in dit stadium onvermijdelijk, met een onzekerheidsmarge- € 194,8 mln. Dit is € 3 mln. meer dan de Basisvariant. Hiervan is gedekt vanuit de regionale partijen € 26,2 mln. en naar verwachting € 144,5 mln. vanuit de niet-regionale partij: ProRail/V&W, namelijk € 130,2 mln en daarbovenop € 14,3 mln. voor “spoorse bijbestellingen”. Totaal gedekt € 170,7 mln, zodat een tekort resteert van  $194,8 - 170,7 = € 24,1$  mln. In tabelvorm:

	Kosten	Afgerond
Kosten Synthesevariant Stationslaan	€ 194,8 miljoen	€ 195 miljoen
Dekking door V&W	€ 130,2 miljoen	€ 130 miljoen
Dekking door regio	€ 26,2 miljoen	€ 26 miljoen
Mogelijke “spoorse bijbestellingen” ten laste van ProRail/V&W	€ 14,3 miljoen	€ 14 miljoen
<b>Tekort dat nog door bezuinigingen en/of aanvullende dekking door de regio moet worden opgelost</b>	<b>€ 24,1 miljoen</b>	<b>€ 24 miljoen</b>

De dekking door de regionale partijen is als volgt opgebouwd:

	Bijdrage	Opmerking
Provincie	€ 8,1 miljoen	7,5 mln pp 2005 met index
BRU	€ 8,1 miljoen	Id.
Gemeente Utrechtse Heuvelrug	€ 5 miljoen	pp 2010
Gemeente Zeist	€ 5 miljoen	Id.
<b>Totaal</b>	<b>€ 26,2 miljoen</b>	

Het resterend tekort van -afgerond- € 24 mln. moet door aanvullende dekking, versoeringen of een combinatie daarvan worden weggewerkt. Versoeringen lijken een meer begaanbare weg dan het vinden van extra dekking.

In de overeenkomst is niet opgenomen hoe partijen hun bijdragen dekken. Dit is eigen verantwoordelijkheid van partijen.

### Artikel 5

Versoeringen kunnen worden gevonden in het “spoorse” deel. In dat geval wordt ervan uitgegaan dat de opbrengsten ook ten goede komen aan V&W/ProRail. Versoeringen op het regionale deel komen dan ten goede aan de regio. De volgende versoeringen op het regionale deel zijn mogelijk zonder dat te zeer op de functionaliteit wordt ingeleverd, met daarbij steeds de indicatieve bezuiniging:

- Eén eilandperron op het station in plaats van 2 eilandperrons  
Aanpassing om ruimte te maken voor toekomstige keervoorziening Randstadspoor. Voor de uitvoering van de beoogde treindienstregelingen in kader van Randstadspoor en Programma Hoogfrequent Spoor blijkt één eilandperron prima te voldoen.  
Mogelijke besparing € 5,9 mln.
- Inpassing Stationslaan  
Nu vrijwel zeker is dat er sprake zal zijn van één en geen twee eilandperrons, zal de sporenbundel zoveel smaller worden dat de Stationslaan op eenvoudiger wijze is in te passen. Mogelijke bezuiniging € 9,4 mln.
- Aanpassing perronkap  
Zonder in conflict te komen met de basiseisen voor het station kan de lengte van de perronkap worden teruggebracht van 100 naar 70 m. Mogelijke bezuiniging € 2,3 mln.



- **Omgevingskwaliteit**  
Door de omgevingskwaliteit op een aantal onderdelen te versoberen, is indicatief € 5,8 mln te besparen. In tabelvorm weergegeven gaat het om de volgende onderdelen:

Bezuinigingsoptie	x miljoen
Materiaalgebruik in afwerking versoberen	€ 3,0
Geen waterwand toepassen in Tunnelbak Hoofdstraat	€ 0,5
Geen bomen in tunnelbak Hoofdstraat en op perrons	€ 1,5
Trapopgang naar de Reehorst versoberen	€ 0,4
Geen keerwanden maar taluds bij de Stationsweg	€ 0,4
<b>Totaal</b>	<b>€ 5,8</b>

Deze versoeringen leveren opgeteld een bezuiniging van € 23,4 mln op. Dit is bijna voldoende om de benodigde besparing van € 24 mln te halen. Indien bij de verdere planuitwerking financiële ruimte blijkt te ontstaan en minder besparing op bovengenoemde aspecten nodig is, zal deze in eerste instantie ten gunste komen van een betere omgevingskwaliteit.

## Artikel 6

Er zijn twee versoeringen waarvan wordt voorgesteld ze NIET na te streven, omdat deze een fundamentele aantasting van de functionaliteit van het plan zouden betekenen:

- Het busstation bescheidener ontwerpen dan voor een, binnen de beschikbare ruimte, ongestoorde uitvoering van de dienstregeling noodzakelijk is. Dit zou tot € 7 mln. besparen. Overigens zijn voor een ongestoorde dienstregeling ook maatregelen in de omgeving van het busstation nodig, bvb. opstelstroken, VRI's. Dergelijke maatregelen in relatie tot de uiteindelijke omvang van het busstation komen bij de verdere uitwerking aan de orde.
- Hoofdstraat tussen spoor en A12 niet verbreden (zou € 1,4 mln besparen)  
Het is onlogisch om 400 a 500 m weg tussen twee wel verbrede gedeelten niet te verbreden.

## Artikel 7

De parkeeroplossing hoort tot de functionaliteit van het plan. Geraamd is € 14 mln voor parkeren op maaiveld met één laag erboven, capaciteit: 800 auto's. Een beperkte bezuiniging is mogelijk door een parkeervoorziening van kleinere omvang te realiseren of door een versoerde uitvoering. Maximaal is € 10 miljoen te besparen door slechts de huidige capaciteit, 450 auto's, op maaiveld te faciliteren.

Zo'n vergaande besparing is echter ongewenst omdat dit aantal parkeerplaatsen onvoldoende is om aan de groeiende parkeervraag te voldoen. Tevens is het ruimtebeslag van een maaiveldoplossing erg groot en gaat het ten koste van de ruimtelijke kwaliteit. De bezuiniging op de parkeervoorziening komt daarom pas in overweging als alle genoemde versoeringsopties zijn benut en er nog een tekort gedekt moet worden.

## **Artikel 8**

Een uitvoeringsovereenkomst is niet bedoeld om op voorliggende overeenkomst terug te komen of elementen daaruit opnieuw ter discussie te stellen, maar om een vervolgstap ter uitwerking van voorliggende overeenkomst te zetten. September 2010 maakt het mogelijk de volgende stappen, waaronder de projectnota (ProRail, september 2011), aanlegbesluit (ProRail, 4<sup>e</sup> kwartaal 2011), intergemeentelijk bestemmingsplan (gemeenten, vanaf medio 2010) tijdig te kunnen zetten. Dit intergemeentelijk bestemmingsplan heeft uitdrukkelijk betrekking op de benodigde infrastructuur en dus niet op de totale gebiedsontwikkeling.

De Provincie is bereid ten behoeve van de planologische realisatie een inpassingsplan op te stellen om een versnelling in procedures te kunnen bewerkstelligen, mochten partijen hiertoe in gezamenlijkheid besluiten. Ook in dit heeft dan betrekking op de infra- en niet op de totale gebiedsontwikkeling.

Gezien hun betrokkenheid bij het vervolgtraject zal ProRail ook partij zijn bij een uitvoeringsovereenkomst.

## **Artikel 9, 10**

Tot nu toe heeft onduidelijkheid over indexering bestaan. Sommige partijen indexeren wel, andere niet. Het is gewenst dat alle partijen hun bijdrage, hier aangegeven op basis prijspeil 2010 indexeren en daarbij de door het Rijk gehanteerde IBOI-index volgen. De mogelijkheid bestaat dat bouwkosten sneller stijgen dan de index, waardoor zelfs bij indexering een dekkingstekort optreedt. De enige oplossing is dat partijen dan in overleg treden over extra dekking en/of extra versoeringen.

De mogelijkheid bestaat dat partijen na vaststelling van een financieel gedekte variant alsnog wensen inbrengen. Het is logisch dat de inbrengende partij daar dan ook zelf de dekking bij levert.



## **Artikel 11**

Ondanks het streven van partijen de Synthesevariant Stationslaan als voorkeursvariant te realiseren, kan het zijn dat dit, om financiële of andere redenen, onverhoopt niet lukt. Als uiterste inspanningen van partijen dan niet tot dit gewenste resultaat leiden, is het nodig een terugvaloptie vast te leggen, en afgesproken is dat dit dan de Basisvariant is. De Basisvariant komt daarmee pas in beeld als, nadat alle mogelijke versoeringen ingezet zijn, het onmogelijk blijkt de voorkeursvariant binnen de beschikbare dekkingsmiddelen te realiseren.

## **Artikel 12**

Deze overeenkomst wordt getekend namens de Dagelijkse Besturen van de regionale partijen: het College van GS van Utrecht, de Colleges van B&W van Utrechtse Heuvelrug en Zeist, het DB van BRU. Voorbehoud moet worden gemaakt op goedkeuring door de resp. Algemene Besturen: PS van Utrecht, gemeenteraden van Utrechtse Heuvelrug en Zeist en het AB van BRU. Als termijn voor deze goedkeuring is 1 juli aangehouden.

## ***Ondertekening***

Aldus overeengekomen en ondertekend te Driebergen-Rijsenburg op 18 mei 2010.

Bestuur Regio Utrecht

Provincie Utrecht

B.J. Lubbinge

J.W.R. van Lunteren

Gemeente Zeist

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

J. Verbeek-Nijhof

R.P. Waltmann

## ***Bijlage: impressie varianten***

**Afbeelding 1: Synthesevariant Odijkerwegtunnel**



**Afbeelding 2: Synthesevariant Stationslaan (voorkeursvariant)**



**Afbeelding 3: Basisvariant**

