

## **Geschiedenis Stationsgebied Driebergen-Zeist**

december 2011

**Projectnota december 2011**, pag. 6-8

### **• 2001: Standpunt HSL-Oost**

In 2001 haalde de minister definitief een streep door de plannen voor de aanleg van de HSL -Oost. In plaats daarvan werd ingezet op verbetering van de bestaande spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens. Daarnaast gaf de minister in haar standpunt aan dat de aanpassingen aan het spoor gepaard moesten gaan met maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor te verbeteren door geluidsmaatregelen, de aanleg van ecologische voorzieningen en het ongelijkvloers maken van drukke overwegen. De snelheid op de spoorlijn wordt op het huidige niveau gehandhaafd. Of die ooit hoger wordt, hangt af van besluitvorming over het gehele landelijke spoorwegennet.

### **• 2005: MIT-overeenkomst**

Voor Driebergen-Zeist en omgeving heeft het standpunt van de minister een vervolg gekregen in een alternatievenafweging voor de hoogteligging van spoor en weg. Die afweging had als resultaat dat werd gekozen voor spooruitbreiding op maaiveld met een verdiepte weg. Belangrijkste argumenten voor juist deze variant waren kosten en mogelijkheden tot inpassing. Dat resultaat is op 22 juni 2006 vastgelegd in een Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken van december 2005 over Traject-Oost, kort gezegd de MIT-overeenkomst (MIT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Deze overeenkomst is ondertekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht, de gemeente Zeist, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Bunnik.

### **• 2007 - 2009: Onderzoek en besluiten varianten**

Vanaf 2007 zijn er varianten onderzocht voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Dit leidde niet tot een bestuurlijk gedragen oplossing, maar wel is toen al een keuze vastgelegd voor een spooruitbreiding aan de zuidzijde, omdat de schade bij uitbreiding aan de noordzijde, vooral voor landgoed Bornia, veel ernstiger was. In 2008 en 2009 zijn vervolgens verschillende varianten verder onderzocht.

### **• Mei 2010: Bestuursovereenkomst.**

In de bestuursovereenkomst Stationsgebied Driebergen-Zeist van 18 mei 2010 hebben de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht (BRU), de gemeente Zeist en de gemeente Utrechtse Heuvelrug afspraken vastgelegd over de te kiezen variant en over de verdeling van kosten. Er is daarbij gekozen voor uitwerking van de Synthesevariant Stationslaan als voorkeursvariant. Daarbij zijn de bijdragen van de regiopartijen als volgt vastgelegd: Provincie: 8,1 mil.,

Bestuur regio Utrecht, 8,1 mln., en de twee gemeenten elk 5 mln.; in totaal 26,2 mln.

Tevens is besloten tot versoberingen in het ontwerp, mits dit niet ten koste gaat van de functionaliteit. De afspraak is dat de meerkosten bij de uitwerking die toegeschreven kunnen worden aan de wensen van één van de partijen in beginsel voor rekening zijn van de desbetreffende partij. Kortom: wie meer wil, moet meer betalen.

### **Raadsbesluiten Zeist**

Op 29 juni 2010 heeft de raad ingestemd met de Bestuursovereenkomst Stationsgebied Driebergen-Zeist. Met deze overeenkomst werd de voorkeur uitgesproken om de zogenaamde 'Synthesevariant Stationslaan' nader uit te werken. Al eerder werd een bijdrage ter hoogte van € 5 miljoen beschikbaar gesteld.

In Raadsvoorstel 12RAAD0018 werd gevraagd in te stemmen met de *Projectnota* van december 2011 inclusief het ontwerp Baseline 3. Verder werd de raad gevraagd akkoord te gaan met de *Samenwerkingsovereenkomst* tussen Prorail en regiopartijen inclusief de kostenverdeling. Conform het voorstel is het voorontwerp vastgesteld voor het *Bestemmingsplan "Stationsgebied Driebergen-Zeist"* – gemeente Zeist en vervolgens vrijgeven voor inspraak.