

STATIONSOMGEVING

Analyse naar de haalbaarheid van een transformatie



Gemeente Best
December 2020

Inhoud

1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Leeswijzer	2
2. Opgave	3
2.1 Huidige situatie	3
2.2 Trends en ontwikkelingen	3
2.2.1 Verstedelijking	3
2.2.2 Mobiliteit	4
2.3 Ambities	5
2.4. Stakeholderonderzoek grondeigenaren	6
3. Perspectief	8
3.1 (Potentieel) programma wonen	8
3.2. Economie	9
3.3. Parkeren	10
3.4 Openbare ruimte (leefbaarheid)	14
3.5 Stedenbouwkundige verkenning	16
4. Financiële haalbaarheid en risico's	23
4.1 Indicatie financiële haalbaarheid	23
4.1.1 Ruimtegebruik en programma	23
4.1.2. Subsidies	26
4.2. Risico's	27
4.2.1 Risico's grondexploitatie:	27
4.2.2. Risico's woningbouwprogramma:	27
4.2.3 Risico's Externe veiligheid	28
5. Communicatie en participatie	30
5.1. Aanpak	30
5.2 Communicatie regio en derden	31
6. Resumé	32
7. Hoe nu verder?	33

BIJLAGE:

Bijlage 1: wensen en ideeën (BL21-01603)

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Bijlage 2: Een stakeholderonderzoek naar de haalbaarheid van een transformatie van het stationsgebied in de gemeente Best (BL21-01605)

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Bijlage 3: Rapport parkeeraanlyse stationsgebied gemeente Best (BL20-12082)

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Bijlage 4: Subsidiescan voor Transformatie Stationsgebied Best (BL21-01606)

Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

gedefinieerd.

gedefinieerd.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het stationsgebied is één van de belangrijkste toekomstige ontwikkelgebieden in Best. Het gebied ligt strategisch tussen west en oost Best, nabij het centrum en is een regionaal knooppunt van het openbaar vervoer.

Maar het huidige stationsgebied vormt een 'barrière' in Best. Terwijl het gebied door de ondergrondse ligging van het spoor mogelijkheden biedt om te functioneren als een verbindende schakel tussen beide zijden van het spoor.

In het Beleidsakkoord 2018–2022; Samen verder werken aan ons Best is door de gemeenteraad dan ook aandacht gevraagd voor een transformatie van het stationsgebied.

Op 9 september 2019 heeft de raad een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld. Hiermee wordt een (eerste) onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van een mogelijke transformatie van de stationsomgeving.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt stilgestaan bij de bestaande situatie, wat zijn de wensen en belangrijke items, wat speelt in de regio en hoe denken de grondeigenaren over een transformatie. In hoofdstuk 3 kijken we vooruit en geven inzicht in het beoogde woningbouwprogramma, het parkeren, het vergroten van de leefkwaliteit in het gebied en wordt een eerste stedenbouwkundig verkenning gemaakt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een eerste financiële indicatie gegeven van de haalbaarheid van de transformatie en wordt er inzicht gegeven in de risico's. Omdat draagvlak essentieel is voor het goed en soepel doorlopen van het transformatieproces, worden in hoofdstuk 5 de doelen waaraan de communicatie en participatie moet voldoen, geformuleerd. In hoofdstuk 6 worden aantal principe uitspraken geformuleerd. En hoofdstuk 7 sluit af met een advies voor stap 1.

Voor een aantal onderwerpen zijn onderzoeken gepleegd. Deze onderzoeken zijn als bijlagen bijgevoegd. In die hoofdstukken wordt volstaan met een korte samenvatting van het onderzoek.

2. Opgave

2.1 Huidige situatie

Het gebied wordt globaal begrensd door de Hoofdstraat/Oirschotseweg, de begraafplaats, De Molenstraat en de Spoorstraat. Centraal in het gebied ligt het stationsgebouw. Rond het stationsgebouw ligt een vlakke welke wordt overheerst door parkeerplaatsen, rondslingerende fietsen, onlogisch verloop van fiets- en voetpaden en een onaantrekkelijke openbare ruimte. Ook is er een sterk gedateerde bebouwing aan de oostzijde, met rommelige rafelranden en hekwerken. De bebouwing bestaat uit de achterzijde van TCN, de bioscoop en de Boerenbond. Na het onder het maaiveld brengen van het spoor is het gebied vanuit een civieltechnische blik ingericht naar de gedachten en eisen van dat moment. Dit beeld is inmiddels in tijd achterhaald.

Het station functioneerde van 2008 tot 2010 tijdelijk als intercitystation in het kader van de ombouw van de rijksweg A2. Zo was het mogelijk om in te stappen op de intercity van Eindhoven naar Utrecht/Amsterdam-Schiphol en werd in het stationsgebied extra P+R capaciteit toegevoegd. Dit heeft ertoe geleid dat reizigers station Best hebben gevonden als alternatief t.o.v. parkeren in het centrum van Eindhoven en Eindhoven Airport. Het grote en gratis parkeerareaal is een direct gevolg van deze tijdelijke functie als intercitystation. Hoewel een klein gedeelte aan het gebruik is onttrokken, wordt het gebied nog steeds gedomineerd door geparkeerde auto's.

Het totale stationsgebied wordt overwegend gebruikt door gebruikers van het openbaar vervoer. De ligging van het station als verbindend verblijfs-element tussen de oost- en westzijde van het spoor komt hierdoor niet tot zijn recht.

Door de desolate uitstraling nodigt het gebied in de avonduren niet bepaald uit om er te zijn. Ook de in het verleden aanwezige problemen met hangjongeren kwam de veiligheid niet ten goede.

Het transformatiegebied omvat vele grondeigenaren. Een aantal grote, zoals NS vastgoed (westzijde), NSRailintrust(station en tunneldak), TCN, gemeente en bisdom. In de verdere uitwerking wordt het gebied van het bisdom gezien de specifieke functies (kerk en begraafplaats) niet meegenomen. Wel biedt het kerkhof op termijn mogelijkheden voor een meer parkachtig gebruik nabij het stationsgebied.

Met name het oostelijk gebied is qua eigendom sterk versnipperd. Doordat het tot nu toe niet gelukt om (individuele) projecten van de grond te krijgen

2.2 Trends en ontwikkelingen

2.2.1 Verstedelijking

Best ligt in de Brainport Eindhoven. Brainport Eindhoven is een van de economische mainports van Nederland. De successen in de regio leggen echter ook een druk op de bereikbaarheid, leefbaarheid en woningmarkt. Om te zorgen dat groei mogelijk blijft en tegelijkertijd de stad en de regio in de toekomst niet vastlopen, wordt in overleg met rijk, provincie en regio gestudeerd naar de strategische keuzes voor verstedelijking en bereikbaarheid die voor de (middel)lange termijn (2030 – 2040) gemaakt moeten worden.

Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) onderzoek 'Verstedelijking en bereikbaarheid Brainport' concludeert dat mobiliteitstransitie de basis vormt voor de toekomstige mobiliteitsontwikkeling.

Station Best en haar omgeving vormt vanuit regionaal perspectief gezien een kansrijke plek voor de combinatie van verstedelijking (met vooral wonen met mogelijkheden in een mixmilieu met werken) en mobiliteitstransitie in de vorm van mobiliteitsverbetering voor fiets en (H)OV.

Dit past goed in het autoluwe klimaat wat de gemeente Best nastreeft. Station Best is gediensig aan het toekomstbeeld OV en vormt een belangrijke schakel in het toekomstige netwerk van mobiliteitshubs.

Het station Best kan een stevige positie worden toebedeeld in het mobiliteitssysteem, zeker in relatie tot de vanuit het regionaal perspectief beoogde verstedelijkingsopgave. Uitwerking daarvan is nodig, zeker ook ten opzichte van andere potentiële locaties.

Dit betekent echter niet dat de transformatie van de stationsomgeving 'in de wacht' moet, omdat regionale processen en onderzoeken 'nog niet zover zijn'. De regio is gebaat bij het proactief uitdragen van de mogelijkheden die station Best biedt. Essentieel is het om daarbij de eigen randvoorwaarden mee te geven.

Grofweg gezien zal de mobiliteitsopgave van het station landen aan de westkant van het gebied. De verstedelijkingsopgave aan de oostkant.

Met de invulling van de mobiliteitsopgave is de mobiliteitstransitie uitgangspunt. Concreet betekent dit ruimte voor een goede aanhaking op (H)OV, ook via de zijde van de Stationsstraat en investeren in fiets (infrastructuur en parkeervoorzieningen). Deze opgaven worden aan de westzijde ingevuld.

De verstedelijkingsopgave van het gebied heeft ook een regionale impuls. Het ligt voor de hand dat hier mede invulling wordt gegeven aan de forse regionale woningbouwopgave. 'Transformatie stationsomgeving/multimodaal knooppunt Best' is als project opgenomen in het door alle SGE-gemeenten vastgestelde Verrijkt Ruimtelijk Programma Brainport. Verder heeft het stationsgebied een positie in de in voorbereiding zijnde Omgevingsagenda Zuidoost-Brabant.

2.2.2 Mobiliteit

In de Ontwikkelagenda spoor HOV en Knooppunten (2019) van de provincie Noord-Brabant wordt het treinstation Best als **regionale knoop** aangemerkt. De provincie omschrijft een regionale knoop als volgt: 'Een regionale knoop heeft een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Een goede verknoping van trein of HOV met fiets, auto en aanvullend openbaar vervoer staat hier voorop.' Om de mobiliteitsgroei op te vangen in de regio en dus ook Best bereikbaar te houden, is het essentieel dat mobiliteitskeuzes voor de stationsomgeving vanuit dit licht (de regionale knoop) worden gezien. De provincie en regio zetten in op het maximaal benutten van het regionale railsysteem met het versterken van goed bereikbare multifunctionele mobiliteitshubs. Station Best is een van deze mobiliteitshubs. In het kader van de afspraken in het BO MIRT 2020 is deze lijn bekrachtigd door in te zetten op een mobiliteitstransitie. Bij de ontwikkeling van het stationsgebied is het dan ook raadzaam hiervoor een ruimtereservering op te nemen. Met name omdat een regionale hub ter hoogte van A2 aansluiting 28 heel kansrijk is, zeker als deze ook verbonden wordt met station Best. De meest logische locatie is aan de zuidkant van het station.

De inzet richting regio is dat station Best een sprinterstation is voor Best en haar directe omgeving. Dat we inzetten op de overstapfunctie van fiets naar openbaar vervoer (v.v.) of van openbaar vervoer naar openbaar vervoer. De overstap van auto naar openbaar vervoer (v.v.) faciliteren we als Best op het station slechts beperkt. Op deze manier beperken we de overlast voor de directe omgeving en voorkomen we misbruik van de schaarse parkeergelegenheid door o.a. luchthavenreizigers.

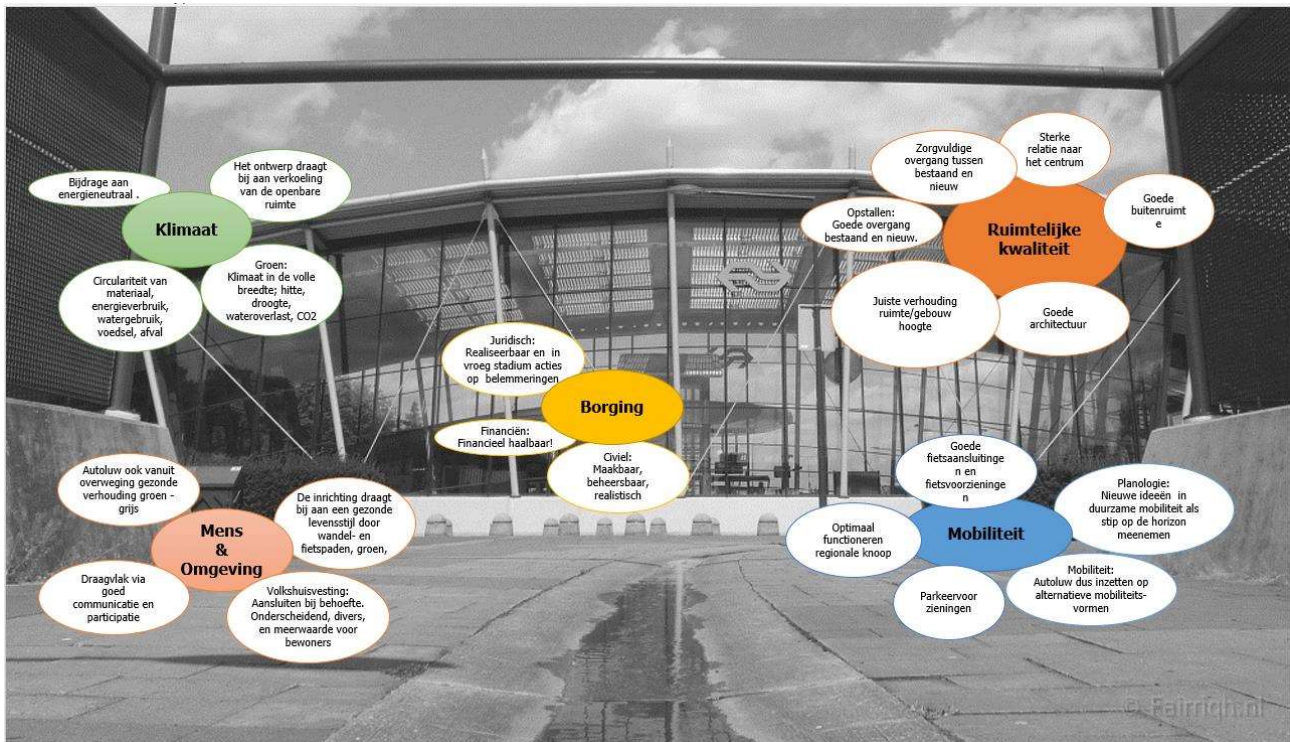
Voor het goed kunnen functioneren van station Best als regionale knoop zijn er inhoudelijk nog een aantal voorwaarden te vervullen:

- Voldoende parkeerplaatsen met een daarbij behorende noodzakelijk parkeerregulering
- Investeren in fietsverbindingen en fiets parkeren
- Investeren in overstappunten voor de bus en het verstrakken van buslijnen. Ook als er hierdoor lokale bushaltes vervallen (buslijn 20 als regionale buslijn boven ov-ontsluiting van de wijken Heivelden en Heuveleind)
- Kiezen voor een stationsomgeving zonder terugkeer van de noord-zuidverbinding voor autoverkeer
- Investeren in duidelijke voetgangersverbindingen tussen het station, de bushaltes, fietsenstalling en het station.

2.3 Ambities

Om zo goed mogelijk inzicht te krijgen in wat er allemaal speelt rondom het station, zijn diverse documenten geraadpleegd, zoals het beleidsakkoord en diverse beleidsstukken zijn er gesprekken gevoerd met o.a. grondeigenaren.

In onderstaand beeld zijn een aantal belangrijke items weergegeven, die vervolgens vertaald zijn in onze ambities.



De volgende ambities worden voor het stationsgebied voorgesteld:

- Het nieuwe getransformeerde gebied moet een vanzelfsprekend geheel worden met het centrum en moet de omliggende wijken fietsend en wandelend met elkaar verbinden
- Het heringerichte stationsgebied nodigt uit om aanwezig te zijn en te verblijven (verblijfskwaliteit).
- Als vervoersknoop is het van belang dat het goed en helder functioneert met de daarbij behorende voorzieningen voor de fietser en automobilist
- Een bouwprogramma is belangrijk om de ruimte (die overal 'wegloopt') helder af te bakenen en een verscheidenheid van ruimtes mogelijk te maken.
- Het tunneldek dient een groene stadsader te worden, dat tevens dienst doet als versterking van het groen rond het centrum
- Innovatie en duurzaamheid dienen volle aandacht te krijgen

2.4. Stakeholderonderzoek grondeigenaren

(Bron: Bureau Stroom "Een stakeholderonderzoek naar de haalbaarheid van een transformatie van het stationsgebied in de gemeente Best").

Het adviesbureau Stroom heeft een onderzoek uitgevoerd onder de eigenaren van grond- en/of vastgoed in het stationsgebied over hun wensen en visie op de toekomst. Op verzoek van de eigenaren is het rapport geanonimiseerd. (In kleur zijn de diverse eigenaren aangegeven).



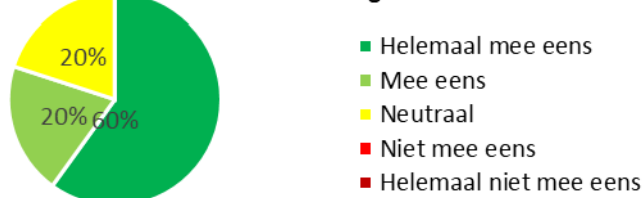
Zij hebben in beeld gebracht hoe de eigenaren met een grond- en/of vastgoedpositie in het stationsgebied aankijken tegen een mogelijke transformatie. Gesproken is met 10 eigenaren (stakeholders). Door de afwisseling van open vragen en gesloten vragen geven de resultaten goed weer wat leeft onder de verschillende stakeholders.

O.a. twee stellingen uit dit onderzoek geven aan dat de eigenaren positief tegenover een transformatie staan.

Stelling 4: Ik sta over het algemeen positief tegenover een transformatie van het stationsgebied.



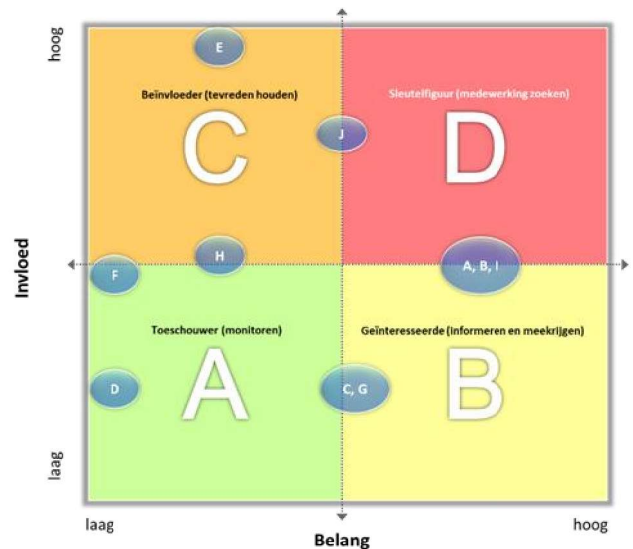
Stelling 6: Ik zou actief betrokken willen worden bij een transformatie van het stationsgebied.



De stakeholders zijn vervolgens in een matrix geplaatst en gepositioneerd op basis van enerzijds hun belang bij een mogelijke transformatie en hun invloed. De positionering van de stakeholders heeft invloed op de manier waarop er met hen moet worden omgegaan wat betreft de communicatie over en betrokkenheid bij de mogelijke totstandkoming van een transformatie.

Een paar dingen vallen op in de matrix:

- De stakeholders zijn wijdverspreid over de vier verschillende sectoren
- Bijna alle stakeholders staan tussen twee sectoren in



Conclusies

Wat zijn de belangrijkste bevindingen:

- De aard van de verbinding met het gebied
De grote verbondenheid die stakeholders ervaren met het stationsgebied, geeft aan hoe belangrijk het is hen mee te nemen in het proces.
- Veel spelers, weinig onderlinge relaties
- In het stationsgebied zijn veel verschillende grond- en vastgoedeigenaren actief. Uit de gespreksanalyse blijkt dat deze spelers weinig contact hebben onderling en dat er weinig relaties zijn. Weinig relaties kan betekenen dat de stakeholders enkel opkomen voor individuele belangen. De erkenning voor de noodzaak van samenwerking en de wil tot samenwerking ontbreekt echter niet. De meerderheid van de partijen wil namelijk samenwerken om een transformatie te bewerkstelligen.
- Een gebied met een omgeving die aan verandering toe is
De noodzaak voor een mogelijke transformatie blijkt uit het beeld dat stakeholders hebben van het huidige stationsgebied. De meerderheid van de stakeholders vindt het gebied onaantrekkelijk en onfunctioneel.
- Een positieve houding
Een groot gedeelte van de stakeholders staat positief tegenover een transformatie, in enkele gevallen afhankelijk van de condities van de transformatie.
- Investeren om te transformeren
- Of partijen een bijdrage willen leveren in het proces, in de vorm van tijd of geld, is afhankelijk van hoe het stationsgebied eruit komt te zien.
- Maak een visie
De meerderheid van de stakeholders vindt dat de gemeente een ruimtelijke visie moet ontwikkelen en voorleggen aan alle grond- en vastgoedeigenaren.
- Gebiedsontwikkeling of projectontwikkeling
Enkele stakeholders benoemen dat ze op hun stuk perceel willen bouwen en ontwikkelen en wachten op een visie om hun project op het 'grote plaatje' aan te laten sluiten. Een andere stakeholder benoemt dat het stationsgebied zelf ook moet passen binnen de hele gemeente Best.
- Behoeft aan snelheid en resultaat
Veel stakeholders hebben aangegeven dat vorige projecten traag zijn verlopen of niet tot resultaat hebben geleid.

3. Perspectief

3.1 (Potentieel) programma wonen

Een actuele kijk op het Bestse stationsgebied is noodzakelijk om aan te kunnen sluiten bij de huidige trends, ontwikkelingen en wensen welke spelen op het gebied van mobiliteit, economie, volkshuisvesting, beleving en behoud van het openbaar gebied en versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Het gaat bij de stationsomgeving dan ook niet alleen om mobiliteit en transitie in de meest ruime zins des woords. Maar ook om het herbestemmen en transformeren van bedrijfsopstallen en parkeerterreinen in de directe omgeving naar bijvoorbeeld wonen en/of versterken van economische structuren. Waarbij ook zaken als klimaatadaptatie, duurzaamheid, transitie energie en innovatie aandacht krijgen.

Wonen

Woningbouw en daarmee de verstedelijkingsopgave is een prominent thema binnen de gemeentelijke samenwerking Stedelijk Gebied Eindhoven. Belangrijke instrumenten daarbij zijn de Woondeal met de minister van BZK en de provincie, de versnellingsopgave en het Dashboard verstedelijking (i.s.m. het rijk op basis van de Woondeal). Het Dashboard is nog in ontwikkeling maar het ziet ernaar uit dat alle scenario's inzetten op een verstedelijkingsfocus in de stationsgebieden. Dit betekent dat meerlaags/middelhoog bouwen vereist en kansrijk is. En dat we ook voor de regionale opgave kunnen bouwen, waarbij de doelgroep 1 en 2 persoonshuishoudens extra kansen biedt (bijvoorbeeld studenten).

Woondeal

In de Woonvisie 2017 werd al geconstateerd dat de woningmarkt in Best onder druk staat. Inmiddels is landelijk sprake van woningnood. Er is een onmiddellijk tekort van circa 300.000 woningen. Verder moeten we als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen tot 2040 nog circa 1.000.000 woningen bouwen om in de behoefte voorzien.

Op 7 maart hebben de minister van Binnenlandse Zaken (BZK), de provincie Noord-Brabant en het Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) de Woondeal ondertekend. Met de Woondeal zetten partijen zich in om in de regio de komende 5 jaar 27.000 woningen te realiseren. Voor Best betekent dit een verdubbeling van de huidige productie.

De Woondeal helpt de gewenste versnelling van de woonopgave in Eindhoven en de andere acht gemeenten binnen het SGE te realiseren: meer woningen, op de juiste locatie en voor de goede doelgroep.

Versnellingsopgave Woningbouw

Op 22 juni 2020 is ingestemd met de uitvoering van het programma 'versnellingsopgave Woningbouw'. Met de maatregelen in het programma neemt Best een deel van de opgave voor zijn rekening. De stationslocatie is een potentiële locatie om een (groot) deel van het versnellingsprogramma waar te maken. Afhankelijk van de stedenbouwkundige invulling en de daarbij behorende consequenties qua hoogte en parkeren zou er een programma rond de 600 wooneenheden mogelijk zijn.

Doelgroep (woningscan)

Wat is een goede doelgroep voor het stationsgebied. Inmiddels beschikken we over een actuele Quickscan van de woningmarkt in Best die door Companen in augustus 2020 is uitgevoerd.

Uit de quickscan Woningmarkt blijkt een grote vraag naar appartementen, zowel koop als huur en zowel sociaal als vrije sector. En dan met name de vraag naar levensloopgeschikte woningen (ouderen) en goedkope en betaalbare woningen (jonge en startende huishoudens, spoedzoekers, arbeidsmigranten). Een programmatische verhouding van 60% sociaal/middelduur en 40% vrije sector voor het stationsgebied sluit dan goed aan bij de ingeschatte woonbehoefte.

Hierbij wordt gedacht aan:

- a. wooneenheden in het goedkope of sociale segment (t/m €210.000 v.o.n. of tot maximaal liberaliseringsgrens huurwoningen)
- b. het betaalbare segment (van €210.000 tot €310.000 v.o.n. of van liberaliseringsgrens tot €1.000/mnd huur)
- c. het dure segment (vanaf €310.000 v.o.n. of vanaf €1.000/mnd huur)

Hoewel de grens betaalbaar (middelduur) in de regionale begrippenlijst is bepaald op € 345.000,- wordt om praktische redenen hier voorgesteld de grens vast te leggen op € 310.000,- en een maximale huur van € 1.000,-. Met deze definities wordt aangesloten bij de zgn. Impulsregeling, die bovendien als harde eis stelt dat 50% van het totaal aantal te realiseren woningen in het sociale en middelduur segment dient te worden gebouwd

Door in te zetten op appartementen in een mix van koop en huur ontstaan er kansen om de kwalitatieve mismatch op de Bestse woningmarkt aan te pakken en doorstroming te bevorderen. Inwoners krijgen kansen om een stap te maken in hun wooncarrière en creëren hierdoor ruimte voor starters en doorstromers. De stationsomgeving met een mogelijk programma van zo'n 60% goedkope en betaalbare woningen kan aanzienlijk bijdragen aan de opgaven die Best op het vlak van Wonen heeft. Door ca. 50 appartementen in het goedkope/sociale huursegment te bouwen, kan de Stationsomgeving voorzien in ca 25% van de netto behoefte aan woningen in deze categorie. Daarnaast liggen er kansen om juist ook de categorie middenhuur (tot €1.000/ mnd huur) te bedienen. Zeker 90 procent van alle woningzoekenden die gericht zoeken naar een huurappartement in de vrije sector, zoeken een huurappartement met een huur in het middensegment.

Tenslotte dient bij het ontwerp van de appartementen aandacht te zijn voor levensloopgeschikt bouwen.

3.2. Economie

In de regio zijn de volgende afspraken gemaakt over de kantoren en detailhandel.

Kantoren:

Voor de m2 in het stationsgebied is het volgende het uitgangspunt:

Best: Centrum/station 1250m2 kantoor (is uit de planvoorraad genomen: geen solitair kantoor meer, maar commerciële ruimten)

De functies die daar kunnen zijn: publieksgerichte balie-achtige/commerciële functies.

De programmering kantoren wordt momenteel herzien. Deze herprogrammering wordt gedaan door Buck consultants. De verwachting is dat dit rapport op korte termijn beschikbaar is. In elk geval staat het stationsgebied nog steeds op de lijst met mogelijke nieuwe terreinen.

Voor de regionale capaciteit aan kantoren is overigens van belang dat hiervoor vereist is het aantal m2's te saneren op bedrijventerrein Breeven.

Detailhandel:

Het spoor vormt de grens van het centrum. Bij de ontwikkeling van de stationsomgeving gaat het er voor detailhandel om de precieze locatie. Aan de centrumkant van het spoor geldt: het toevoegen van nieuwe winkelmeters binnen een compact centrumgebied blijft mogelijk, mits markttechnisch realistisch en dus: zeer beperkt en kleinschalig.

Maar ook leisure, zoals de huidige bioscoop, evenementenhal, markthal, outletcentrum ofwel een formule die publiek aantrekt en daarmee de levendigheid van het gebied en de huidige detailhandel versterkt

3.3. Parkeren

(Bron: Empaction parkeerprofessionals "rapport parkeeranalyse stationsgebied Best")

Zoals eerder gesteld is het station Best een regionaal knooppunt met als doel om de directe omgeving te ontsluiten op het openbaar vervoer. Rondom het station liggen meerdere parkeerterreinen om reizigers uit de regio te faciliteren de overstap van auto naar trein te maken. In het najaar 2019 is een parkeeronderzoek uitgevoerd naar de bezetting en type doelgroepen op deze terreinen. Uit dit onderzoek blijkt dat er veelvuldig wordt geparkeerd door parkeerders die niet uit de (sub)regio komen. Ook langparkeerders met als bestemming Eindhoven Airport parkeren rondom het treinstation Best.

Voor de transformatie is het noodzakelijk inzicht te hebben in het minimum aantal benodigde parkeerplaatsen.

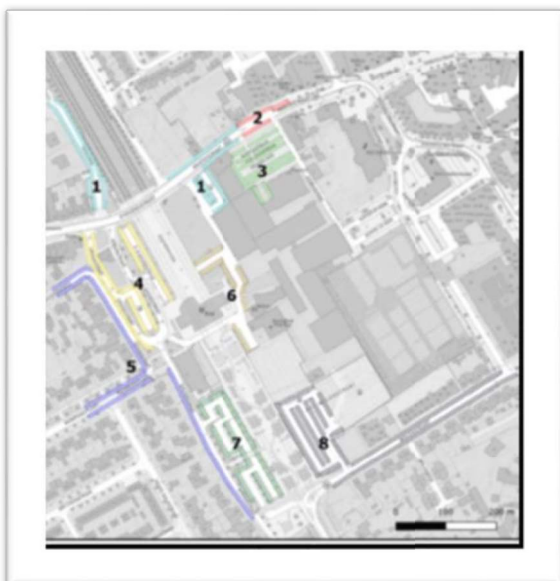
Bureau Empaction parkeerprofessionals is gevraagd een parkeeranalyse te maken. De belangrijkste vragen voor deze analyse zijn:

- Wie parkeren er rondom het treinstation Best?
- Passen deze doelgroepen in het beeld van het station als regionale knoop? Kortom welke doelgroepen willen we ter plaatse faciliteren? En welke niet?
- Wat is de te verwachten groei van het station en wat betekent dit voor de vraag naar parkeren?
- Welke beïnvloedingsmaatregelen moeten genomen worden om de doelgroepen te faciliteren die we ter plaatse willen faciliteren?
- Welke (parkeer)ruimte kan ingezet worden voor eventuele ruimtelijke ontwikkelingen?
- De parkeeranalyse van Empaction is opgenomen in bijlage BL20-12082.

Parkeeraanbod

De openbare ruimte van het stationsgebied bestaat voor een relatief groot oppervlak uit parkeerareaal, waar men grotendeels vrij mag parkeren. Het parkeren is gratis en in sommige gebieden is een parkeerschijf verplicht (blauwe zone). De afbeelding hiernaast toont de ligging van de verschillende parkeergebieden. In totaal heeft het stationsgebied 588 parkeerplaatsen, waarvan 86 plaatsen (ca 15%) een blauwe zone heeft. Dit betreft met name enkele omliggende straten en het stationsplein.

Rondom het stationsgebied zijn 588 parkeerplaatsen onderzocht. Niet alle gebieden zijn echte stations parkeerplaatsen. De gebieden 2, 3 en 5 zijn hoogstens overloopgebieden. Deze gebieden zijn dan ook verder niet meegenomen in de analyse. Het totaal aantal parkeerplaatsen voor het stationsgebied is 476 parkeerplaatsen.



GEGEVENS PER GEBIED			CAPACITEIT					
Nummer	Omschrijving	Regime	langs	haaks	schuin	Bijzondere plaatsen	Beschrijving bijzondere plaatsen	Totale capaciteit
1	Hoofdstraat en Parallelweg	vrij parkeren	21	47	0	1	EOP	69
2	Hoofdstraat (blauwe zone)	blauwe zone max 2u	8	5	0	0		13
3	TCN (p-terrein)	vrij parkeren	0	18	45	8	5 ^e TCN; 3 ^e G	71
4	Spoorstraat 2 (p-terreinen)	vrij parkeren	9	76	0	5	3 ^e max. 15 min.; 2 ^e G	90
5	Spoorstraat (blauwe zone)	blauwe zone max 2u	28	0	0	0		28
6	Stationsplein	blauwe zone max 2u	0	44	0	1	G	45
7	Spoorstraat 1 (p-terreinen)	vrij parkeren	0	85	0	4	G	89
8	P&R en Molenstraat	vrij parkeren	44	139	0	0		183
	Totaalgebied vrij parkeren	vrij parkeren	74	365	45	18		502
	Totaalgebied blauwe zone	max 2u ma t/m za 09:30-18:00u	36	49	0	1		86
	Totaalgebied		110	414	45	19		588

Tabel1; Parkeercapaciteit per parkeergebied

Doelgroepen i.r.t. regionale knoop

Volgens de definitie van regionale knoop dient treinstation Best parkeerders uit de eigen gemeente en omliggende kernen te faciliteren. Het hoeft dus geen huis te bieden aan forenzen buiten de (sub)regio en eventuele langparkeerders met bijvoorbeeld als doel het reizen via Eindhoven Airport. In nevenstaande afbeelding staat het beoogde bedieningsgebied van het station op kaart weergegeven.

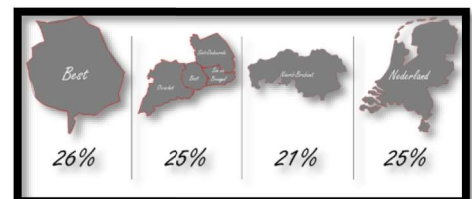


Wie parkeert er nu?

Het parkeeronderzoek geeft inzicht in de capaciteit en parkeerdruk in het gebied en in de herkomst van de parkeerders. Het onderzoek onderscheidt vier type parkeerders.

Dit zijn:

- A. Bewoners
- B. Forenzen
- C. Luchthavenreizigers
- D. Kortparkeerders



Momenteel faciliteert de gemeente Best het parkeren voor een veel bredere doelgroep dan de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Gemiddeld wordt ca 50% van de bezette parkeerplaatsen bezet door parkeerders die niet uit Best of de directe omgeving komen. De helft van de parkeerders past hiermee niet in de definitie van regionale knoop.

Huidige situatie

Tabel 2 geeft de verdeling over de doelgroepen en de herkomsten weer van het drukste meetmoment uit het onderzoek. Dit betreft donderdagmiddag 3 oktober 2019. In groen staan de doelgroepen weergegeven die passen bij de bediening van een regionale knoop. In het rood zijn de doelgroepen die geweerd mogen worden. Dit betreft in totaal 49% van de parkeerders, deze bezetten 251 parkeerplaatsen, 43% van het totale areaal aan parkeerplaatsen in het stationsgebied.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	6	1	3	0	1	0	11
Kort parkeerders	9	8	7	13	17	1	55
Forens	93	90	42	8	44	5	282
Luchthavenparkeerders	4	7	7	7	46	6	77
totaal	112	106	59	28	108	12	425
	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	1%	0%	1%	0%	0%	0%	3%
Kort parkeerders	2%	2%	2%	3%	4%	0%	13%
Forens	22%	21%	10%	2%	10%	1%	66%
Luchthavenparkeerders	1%	2%	2%	2%	11%	1%	18%
totaal	26%	25%	14%	7%	25%	3%	100%

Tabel 2: verdeling doelgroepen en herkomsten 2019

Doorkijk 2030

Om de situatie na een transformatie te beoordelen is het nodig om een inschatting te maken van de situatie in 2030. Tabel 3 toont deze situatieschets.

Daarbij zijn reguleringsmaatregelen getroffen om de doelgroepen die niet bij de definitie van het station als regionale knoop horen te weren. De groei van het station wordt als miniem ingeschat door de Nederlandse Spoorwegen, indien de bediening van het gebied met openbaar vervoer niet verandert. In deze analyse gaan we uit van een autonome groei van 2% per jaar.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	1%	0%	1%	0%	0%	0%	3%
Kort parkeerders	2%	2%	2%	3%	4%	0%	13%
Forens	22%	21%	10%	2%	10%	1%	66%
Luchthavenparkeerders	1%	2%	2%	2%	11%	1%	18%
totaal	26%	25%	14%	7%	25%	3%	100%

Tabel 3: verdeling doelgroepen en herkomsten 2030

Met het weren van alle doelgroepen die niet behoren bij de definitie regionale knoop zal de bezettingsgraad worden verlaagd naar 54% op het drukste meetmoment.

Als kanttekening dient gemaakt te worden dat met het beschikbaar maken van parkeerplaatsen de kans groot is dat dit parkeerders binnen de gewenste doelgroep groeit, immers nu is er geen plek voor hen en in de toekomst wel. Vanuit ervaringscijfers bij andere P+R's waar regulering is ingevoerd blijkt dat dit kan oplopen tot een autonome groei van tot wel 20% in de bestaande doelgroep (50 tot 60 extra parkeerplaatsen). Rekening dient dan ook gehouden te worden met het faciliteren van in totaal 300 tot 325 parkeerplaatsen in 2030. Let wel, dit is dus exclusief bewoners of gebruikers van de nieuwe voorzieningen. De mogelijke nieuwe appartementen en/of andere bouwprogramma's dienen in haar eigen parkeerbehoefte te voorzien. In de toekomstige herziening van de parkeernota, die dit jaar in de planning staat, zal aan het bouwen op, bij of naast het station ingegaan worden op de parkeervisie van dit gebied.

Resumé:

Bij een transformatie van de stationsomgeving zal rekening moeten worden gehouden met het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen tot minimaal 325 parkeerplaatsen om het station te kunnen laten functioneren als regionale knoop.

Sturing op doelgroepen

Direct gevolg van het verlagen van het huidig aantal parkeerplaatsen voor alleen de daartoe aangewezen doelgroepen is, dat in eerste instantie de andere doelgroepen (parkeerders) zullen uitwijken naar de omliggende woonwijken.

Dit vraagt om sturingsmechanismen om zo doelgroepen te weren en te faciliteren. Welke mogelijke sturingsmechanismen zijn mogelijk:

A. Fietsen en lopen als voortransport stimuleren

Fietsen en lopen als alternatief voor de auto is interessant voor de mensen die dicht bij het station wonen. Een aanzienlijk deel van de parkeerders woont binnen een straal van 20 kilometer van het stationsgebied, namelijk 65%. Het beschikbaar hebben van voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken is cruciaal in het verleiden van reizigers om met de fiets naar het station te reizen. Het aantal benodigde fietsparkeerplekken en aanvullende fietsvoorzieningen zal in de vervolgfase nader dienen te worden onderzocht.

B. Grip via regulering

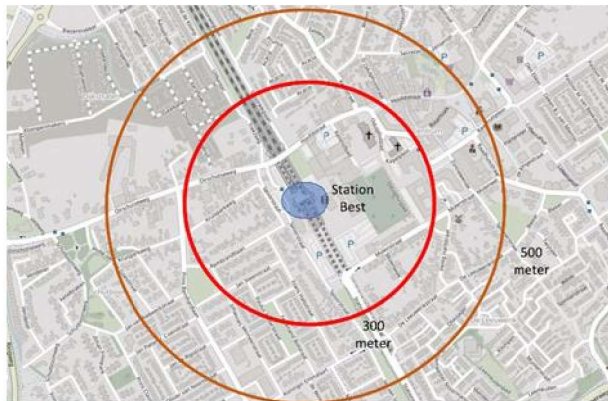
De enige manier om grip te krijgen op de doelgroepen die parkeren in het gebied is met het invoeren van parkeerregulering. Met deze regulering kan gestuurd worden op:

- Tijdsduur parkeren
- Gebruik van natransport
- Plaats van herkomst

De wijze waarop gereguleerd dient te worden is afhankelijk welke doelgroep geweerd en gefaciliteerd moet worden. Reguleren kan op verschillende manieren door het invoeren van betaald parkeren of het uitbreiden van de blauwe zone e.e.a. aangevuld met het verstrekken van ontheffingen en/of vergunningen.

Met regulering kan gekozen worden om reizigers die binnen een tijdsduur vertrekken en/of als ze kunnen aantonen dat ze gebruik maken van het openbaar vervoer een gereduceerd/gratis tarief aan te bieden. De andere doelgroepen betalen in dit geval een hoger parkeertarief. Op meerdere P+R's in Nederland wordt dit systeem succesvol toegepast. Met een blauwe zone kan op tijd worden gereguleerd en op herkomst. In de bijlage zijn de verschillende vormen uitgewerkt en toegelicht. Uitwijkgedrag

- C. Uitwijkgedrag naar de directe omgeving kan een ongewenst bij-effect zijn van parkeerregulering dat voorkomen moet worden. Zonder flankerend beleid gaat men de auto in de woonwijk parkeren



In de regel dient de invoering van een P+R-tarief samen te gaan met flankerende maatregelen zoals het invoeren van een blauwe zone of parkeervergunningen in de omgeving van het stationsgebied. Bij alle vormen van parkeerregulering zal uitwijkgedrag in meerdere of mindere mate plaatsvinden. Uit ervaringen vanuit NS blijkt dat uitwijk rondom een P+R plaats vindt binnen een straal van 300 tot 500 meter van het station. Bij invoering van regulering in dit

gebied zal monitoring plaats moeten vinden en vooraf met de bewoners gecommuniceerd worden wat de mogelijke maatregelen zijn die genomen kunnen worden om geconstateerde uitwijk te verhelpen. In dit geval is het meest logische om een uitbreiding van de blauwe zone door te voeren, met ontheffingen voor bewoners. Dit sluit aan op de reguleringsvorm die al is ingevoerd rondom het station.

Nader te onderzoeken voorstel: Kracht in combinatie

De in de bijlage opgenomen en toegelichte reguleringsvormen kennen allemaal tekortkomingen in of dat ze te weinig invloed hebben op de beoogde doelgroepen of dat ze hoge kosten en organisatieaanpassingen vragen.

Het idee is om een aantal elementen van deze reguleringsvormen te combineren, waarbij enerzijds het meeste effect wordt behaald in het weren van de beoogde doelgroepen en anderzijds het beste aansluit op de bestaande organisatie in de gemeente Best.

Blauwe zone met digitaal parkeerrecht

Het voorstel is om de volgende reguleringsmogelijk nader te onderzoeken:

1. Aan te sluiten bij de bestaande regulering in de gemeente Best en de blauwe zone uit te breiden op de terreinen rondom het stationsgebied
2. De tijdsduurbepierking van deze blauwe zone in de stationsomgeving te stellen op 4 uur, om de forenzen te weren, en kortparkeerders te faciliteren
3. Om de forenzen uit het bedieningsgebied toch de mogelijkheid te geven te kunnen parkeren, geeft de gemeente een parkeerrecht uit op kenteken. Als men binnen het bedieningsgebied woont, kan men dus een ontheffing op de blauwe zone in het stationsgebied aanvragen en krijgen
4. Om de druk op de organisatie voor uitgifte van deze ontheffingen te verlagen is het voorstel om de mogelijkheden te onderzoeken om dit eenmalig voor onbepaalde tijd digitaal te verstrekken. De handhavers kunnen daarbij via een handheld (Smartphone) controleren of het kenteken een recht heeft om langer dan 4 uur te staan
5. Dit systeem is meteen ook toepasbaar voor de controle en uitgifte van ontheffingen in het centrum. Wellicht kan hierbij een kostenbesparing bewerkstelligd worden, wat de investering in het digitale parkeerrechtendatabase en de handhelds ondersteund

Met deze vorm van regulering worden de langparkeerders en forenzen geweerd die niet uit het bedieningsgebied komen. Deze vorm van regulering biedt ruimte overdag van 180 parkeerplaatsen, circa 38% van de totale capaciteit. Daarmee zijn op het maatgevende moment rond de 249 plaatsen bezet. Tabel 4 toont de verdeling over de doelgroepen o.b.v. de cijfers 2019.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	6	1	3	0	1	0	11
Kort parkeerders	9	8	7	13	17	1	55
Forens	93	90	0	0	0	0	183
Luchthavenparkeerders	0	0	0	0	0	0	0
totaal	108	99	10	13	18	1	249

Tabel 4: verdeling doelgroep na invoering blauwe zone met digitaal parkeerrecht 2019

Met deze reguleringsvorm parkeren nog 38 kortparkeerders die niet uit het bedieningsgebied komen, omdat ze binnen 4 uur weer vertrekken na hun bezoek aan bijvoorbeeld Eindhoven.

Kijkende naar de autonome groei van parkeerders van 2% ontstaat in 2030 de volgende beoogde verdeling van parkeerders.

	Best	Directe omgeving	Overig regio	Overig Brabant	Overig Nederland	Buitenlands kenteken	Totaal
Bewoners	7	1	0	0	0	0	9
Kort parkeerders	11	10	9	16	21	1	67
Forens	113	110	0	0	0	0	223
Luchthavenparkeerders	0	0	0	0	0	0	0
totaal	132	121	9	16	21	1	299

Tabel 5: verdeling doelgroep na invoering blauwe zone met digitaal parkeerrecht 2030

Op dit moment verwachten we dat de kosten voor deze reguleringsmaatregel zijn:

1. Inrichting blauwe zone met bebording: 30.000 tot 50.000 euro incidenteel en 5.000 euro jaarlijks;
2. Aanschaf digitaal rechtensysteem: aansluiting bij SHPV (NPR), 5.000 euro jaarlijks;
3. Aanschaf handhelds en systeem: 10.000 tot 15.000 euro incidenteel en 2.000 euro jaarlijks.
4. Organisatiekosten en monitoring: 15.000 euro jaarlijks.

Bij de nadere uitwerking zal een verdieping van de nadere kosteninschatting gemaakt worden.

Zoals eerder al vermeld is uitwijkgedrag een effect dat kan optreden met invoering van regulering op de parkeerterreinen van het stationsgebied. Het voorstel is om niet meteen regulering in de omgeving in te voeren, maar het gebied te monitoren en daar waar nodig gerichte maatregelen in overleg met de bewoners te nemen.

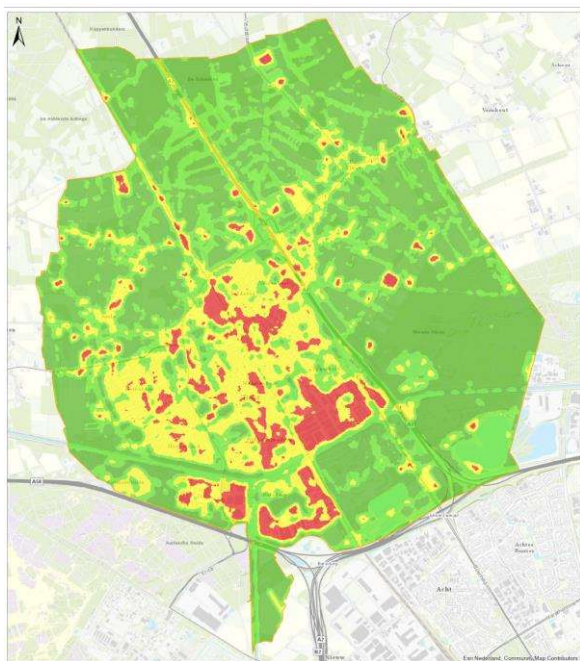
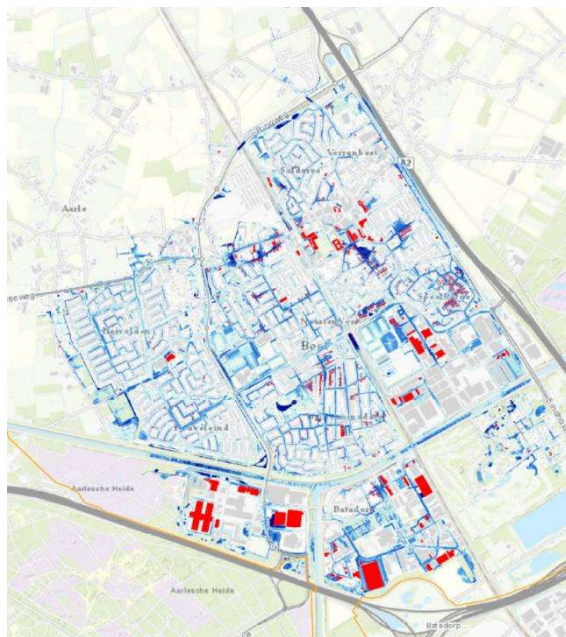
- Door het terugdringen van het aantal fysieke parkeerplaatsen tot 325, ontstaat er ruimte in het gebied voor andere functies. Dit aantal is exclusief de parkeerplaatsen noodzakelijk voor de nieuwbouw.
- Een vorm van parkeerregulering is dan noodzakelijk. Dit geldt zowel voor de stationsomgeving als voor de aanliggende woonwijken.
- In de vervolgfase van het transformatieproces zal nader onderzoek plaats moeten vinden naar het aantal benodigde fietsparkeerplekken en aanvullende fietsvoorzieningen.

3.4 Openbare ruimte (leefbaarheid)

Een belangrijk item voor de transformatie is het ontwikkelen van een nieuw gebied met een goede verblijfskwaliteit. Een gebied met voldoende groen en bomen, om zo de bewoner te stimuleren tot meer bewegen en elkaar te ontmoeten. Waarbij ook zaken als klimaatadaptatie, duurzaamheid, transitie energie en innovatie aandacht krijgen.

Klimaat adaptatie:

RHDHV heeft voor Gemeente Best een stresstest gedaan op het gebied van klimaatadaptatie. Welke stressgebieden zien we ontstaan. Een van de kaarten daaruit is die van wateroverlast. Hoewel het stationsgebied op dit moment door zijn openheid vrij weinig last lijkt te hebben van wateroverlast kan dat na grondig herinrichten wel krijgen. Het lijkt daarom raadzaam om in het ontwerp een Wadi (Water Afvoer Drainage Infiltratie) op te nemen. Recent heeft Eindhoven bij herinrichting van een stuk publieke ruimte dit ook gedaan (Willemstraat/Witte dame).



Uit de analysekaarten van RHDHV blijkt dat behalve voor wateroverlast het stationsgebied ook gevoelig is voor hittestress.

Vooral ten noordwesten en oosten zijn grote rode vlekken te zien. Bij herinrichting is het dus verstandig om daar rekening mee te houden. Dat kan in de vorm van bomen en gras, maar ook door de wadi wat opener te maken in de vorm van een waterloop. Binnenstedelijk water is sowieso aantrekkelijk voor passanten en inwoners (zie paleiskwartier Den Bosch).

Eventueel kan er zelfs nog worden gedacht om de koude uit de tunnelbuis bovengronds te laten komen om zodoende op warme dagen het stationsgebied te koelen.

Energie

Het stationsgebied ligt erg centraal en tussen een aantal dichtbebouwde wijken in. Er zijn in Best nagenoeg geen warmtebronnen en windmolens kunnen niet in verband met de aanwezige aanvliegroutes. Een inrichting die als warmtebron zou kunnen fungeren voor bv Naastenbest of Salderes zou dan ook een uitkomst kunnen zijn voor het gasloos maken van die wijken in de toekomst. Vliegveld Geneve heeft bijvoorbeeld het dak benut om via vacuümbuizen warmte op te wekken en kan zelf via absorptiekoeling koude maken in de zomermaanden. Aan een dergelijke energieleverende constructie kan hier ook worden gedacht. Bij 2 GJ/m² kan zelfs het gebogen stationsdak al voor 60 woningen warmte leveren. Het zou een mooi iconisch en vooral zichtbaar project voor de inwoners zijn om te laten zien wat er allemaal kan.

De koude en windenergie die in de tunnelbuis onder het gebied zit, kan wellicht ook gebuikt worden om te koelen of middels een Venturi systeem elektriciteit genereren. Dat zou moeten worden uitgezocht.

Door het parkeren bij het station te voorzien van zonnepanelen, kan voldoende energie worden geleverd voor een groot aantal huishoudens (ongeveer 200). Wellicht kunnen ook de stadsbussen en elektrische auto's worden geladen met deze elektriciteit. Dat zou weer een goede stap richting het zichtbaar maken van de energietransitie kunnen zijn.



Circulariteit

Stationsgebieden zijn voor veel gemeentes zichtbare en openbare plekken. Van deze openheid en zichtbaarheid kan gebruik worden gemaakt om te laten zien wat wenselijk is vanuit gemeentelijk beleid. Zoals het Liander kantoor in Arnhem, dat een toonbeeld is van circulair bouwen

Noord-Zuid-verbinding

Tenslotte komt in de Bestse samenleving met regelmaat de wens naar boven om de oude verbinding tussen stationsstraat en Hoofdstraat terug te brengen. De wens om een leefbare stationsomgeving te maken gaat niet samen met het terugbrengen van deze oude verbinding voor autoverkeer. Het ruimteverlies en verdere impact als gevolg van de weg is groot. Daarnaast draagt een extra verkeersweg niet bij aan een verkeersluwer centrum.

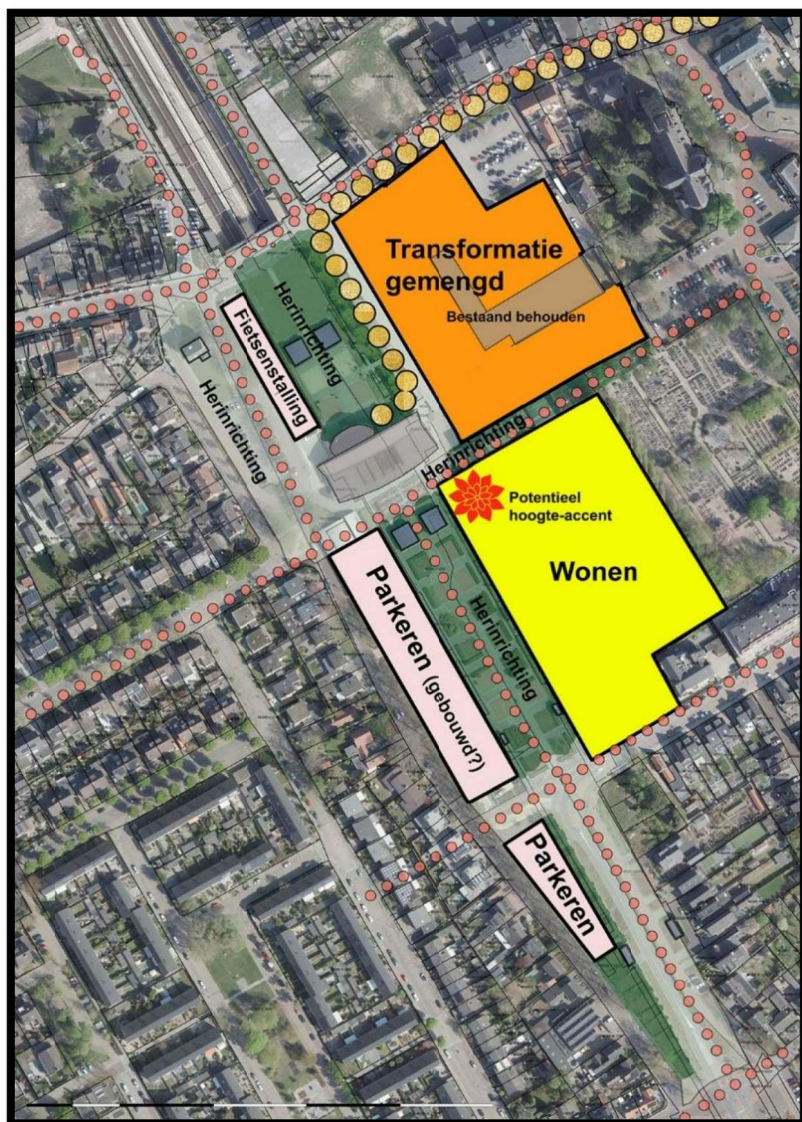
3.5 Stedenbouwkundige verkenning

Om enig gevoel te krijgen of de 'ambities' op het gebied van wonen, mobiliteit en parkeren, economie en leefbaarheid in het stationsgebied kunnen landen, is een eerste ruwe stedenbouwkundige verkenning gemaakt.

Deze stedenbouwkundige verkenning is opgesteld om enige helderheid te geven in keuzes die voorliggen en waarvan het goed zou zijn om hierover van gedachte te wisselen en mogelijk uitspraken te doen. De complexiteit van de opgave rond de stationsomgeving is op meerdere gebieden groot te noemen. De opgave vraagt om steeds keuzes te maken en zaken daarmee af te bakenen.

Van het proces is een voorstelling te maken in de vorm van een zandloper: van ambities naar bindende afspraken naar uitwerkingen.





Stedenbouwkundige verkenning: westelijk gedeelte invulling met functies voor het station, oostelijk gedeelte invulling met centrumversterkende functies en wonen. Met de 'dukatens' wordt de Gouden Loper voorgesteld: het station en het centrum dienen elkaar te gaan versterken. Met de rode stippellijnen worden fietsverbindingen aangeduid.

De bovenstaande verkenning ("vlekkenplan") gaat uit van meerdere ambities:

1. Relatie met omgeving
2. Regionale verkeersknoop
3. Herinrichting tunneldek
4. Toevoegen programma

Ad 1. Relatie met Omgeving

Het belangrijkste van de relatie met de omliggende wijken en het centrum is dat er vanzelfsprekende aansluitingen zijn met de stationsomgeving. Het stationsgebied ligt nu te geïsoleerd tussen de verschillende woongebieden en het centrum. De kansen die gepaard zijn gegaan met de bouw van een tunnel, zijn in het verleden (nog) niet benut. De scheiding door het spoor is in de praktijk nog steeds aanwezig.

Er zijn kansen aanwezig om de relatie te herstellen voor de fietser en de wandelaar. Dit betreft het vanzelfsprekender en veiliger benutten van de bestaande oost-west- overgangen: Oirschotseweg- Hoofdstraat en Leeuwerikstraat-Koningin Emmalaan. En het doorzetten van langzaamverkeer-verbindingen, die nu nog doodlopen op de stationsomgeving: Molenstraat en Rembrandtlaan. Dit betekent grote ingrepen, zoals het verwijderen (verplaatsen) van de fietsenstalling en een doorbraak door de TCN bebouwing.

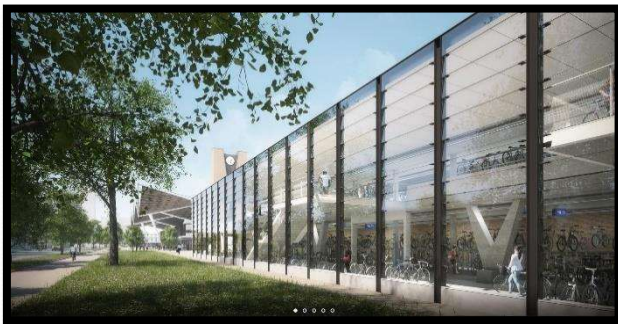
Er is een kans voor het versterken van het centrum. Dat is door de route vanaf het station naar het centrum zo makkelijk en veilig mogelijk te maken en te begeleiden met publieksvriendelijke functies. De gedachte achter deze ambitie is het maken van een programma, dat het centrum gaat versterken.

Dat kan door functies die bij een hedendaags station horen: Seats2meet-achtige functies, kleinschalige horeca, leisure/activiteitenhal (markthal?), specifieke, kleinschalige detailhandel, zoals een bloemenwinkel.

De insteek is dat de functies elkaar moeten gaan versterken, ook economisch. Deze relatie wordt in deze verkenning benoemd als een Gouden Loper. Doorsnijdingen van deze Gouden Loper met autoverkeer of een stedelijke fietsverbinding, leidt tot aantasting van de voorgestelde ambitie. De inzet van de verkenning is dat de verblijfskwaliteit tussen station en Hoofdstraat maximaal versterkt wordt.

Ad 2. Regionale verkeersknoop

De focus van het station als **verkeersknoop** zijn de overstapmogelijkheden van het langzaamverkeer naar het treinstation. Ruim baan voor de fietser en de wandelaar. De huidige capaciteit van het fietsparkeren zal in de toekomst wellicht moeten worden verdubbeld. De fietser moet vanuit meerdere kanten gefaciliteerd worden. Dat geldt voor de directe omgeving, maar eveneens voor de routes op afstand, bijv. naar Heuveleind, Aarlesche Erven en de verschillende buurgemeenten. De verdubbeling van de fietsparkeercapaciteit kan door nog een nieuwe fietsenstalling (gebouw) te maken. De huidige fietsenstalling is, alhoewel 25 jaar oud, niet meer van deze tijd. Dit gecombineerd met de wens om de Rembrandtlaan voor langzaamverkeer rechtstreeks aan te laten sluiten op het tunneldek en het centrum, leidt tot de wens om één fietsparkeergebouw te maken. Dit kan direct gesitueerd worden aan het historische lint, waarbij het gebouw prominent aanwezig wordt en de verschillende stedelijke ruimtes afbakent. Dit fietsparkeergebouw met 1 verdieping (misschien) springt zeer in het oog en zal qua beeldkwaliteit uitmuntend dienen te zijn.



Referentieproject voor een eventuele nieuwe fietsenstalling (fietsen hotel Tilburg)



Referentie voor begroeide parkeerdek

In hoofdstuk 3.3 is stil gestaan bij het benodigd aantal parkeerplaatsen voor het station. Uit het ingestelde onderzoek blijkt dat volstaan kan worden met 325 parkeerplaatsen. Dit betekent dat grootschalige parkeerfaciliteiten in de stationsomgeving niet nodig zijn.

Voorgesteld wordt deze parkeerplaatsen centraal te situeren door het herinrichten van het huidige parkeerterrein en het maken van een parkeerdek. Dan zijn de parkeervoorzieningen centraal georganiseerd en goed gesitueerd bij het station. Het parkeergebouw kan een fraaie uitstraling krijgen door het met groen te omkleden.

Ad 3. Herinrichting van het tunneldek

Op meerdere vlakken voldoet de herinrichting niet aan de gewenste uitstraling en gebruik.

- Voor de met Best onbekende gebruiker is het niet duidelijk waar het centrum ligt
- Het gebruik van de ruimte (grasvelden, zuidkant) is heel beperkt. Nauwelijks enige dynamiek terwijl er wel de ruimte is. Dit geeft een levenloze indruk
- De tijdelijke invulling met fietsparkeren op het dek geeft blijk van de noodzaak om de capaciteit te vergroten, echter voor de uitstraling van het gebied is het desastreus te noemen
- In het zuidelijke gedeelte wordt het gebied verdeeld in begroeide vierkanten. Dit kadert sterk af, is geen vloeiend geheel en mist daardoor aantrekkingskracht
- Overal zijn hekwerken en rommelige ad hoc invullingen van de ruimte. Dit geeft een chaotische, onverschillige uitstraling
- Het dek is te verhard, dat leidt tot hittestress

De stelling is:

- De inrichting van het tunneldek op meerdere gebieden niet voldoet en vraagt om een volledige herstructurering.

De invulling met nieuwe potentiële functies versterkt deze behoefte aanzienlijk. Het gebied moet aantrekkelijk worden om voorzieningen en wonen aan te trekken. De insteek hiervoor is om een groene invulling te geven in de vorm van een parkachtige omgeving, waar het prettig is om te wandelen en te flaneren. Verdere duurzaamheidsmaatregelen kunnen hierbij aanvullend zijn.

Bijv. hergebruik materialen, zonnepanelen e.d.



Ad 4. Toevoegen programma

Het toevoegen van een stedelijk programma aan het spoor komt voort uit meerdere gedachten.

1. Bij een stedelijk vervoersknooppunt is het logisch programma toe te voegen. Dit vermindert de afhankelijkheid van de auto en versterkt het gebruik van het openbaar vervoer. Meerdere doelgroepen (studenten, jongeren, ouderen) zoeken juist een plek bij het spoor, zodat ze geen auto hoeven te hebben en toch mobiel zijn. Het bijkomende voordeel hiervan is dat de parkeernorm voor de nieuwe bebouwing laag kan zijn.
2. Bij een stedelijk knooppunt is het vanzelfsprekend een stedelijk programma toe te voegen. Hier drukt Best als het ware de hand met het Stedelijk Gebied Eindhoven, Brabant en de rest van Nederland. Het stedelijk programma is van positieve invloed op de gewenste levendigheid rond de stationsomgeving, het vergroten van het draagvlak van het centrum en voorzieningen en de mogelijkheid om te voorzien in goedkope en middeldure appartementen.
3. De openbare ruimte loopt nu als het ware weg. Een stedelijk programma dient de verschillende ruimtes meer af te bakenen en helder te maken.
4. Het groen boven de tunnel krijgt meer betekenis, omdat er meer gebruik van gemaakt wordt door aan – en omwonenden.
5. Een stedelijk programma is financieel noodzakelijk om de kostbare ingrepen, zoals met name de verwervingen van gronden en opstallen, (enigszins) mogelijk te maken.

In de gedachtenschemen wordt onderscheid gemaakt in twee gebieden aan de oostkant. Een gebied, waarvan het programma op de begane grond aansluit op het centrum en de levendigheid versterkt. Hier zijn al een aantal voorzieningen aanwezig, zoals TCN en Prinsenhof. Het is daarom vanzelfsprekend op de hoek tussen station en Hoofdstraat op de begane grond een gemengd programma te situeren en hierboven wonen mogelijk te maken.

Het zuidelijke deelgebied kan gereserveerd worden voor wonen. Logisch lijkt een parkeerdek op begane grondniveau en het wonen hierboven, waarbij het dek boven het parkeren mede als leefgebied geldt. Het parkeren is dan gereserveerd voor bewoners en bezoekers van de woningen.

Mate van stedelijkheid is een belangrijk aandachtspunt.

Welke stedelijkheid past in Best? Via referenties van projecten is geprobeerd inzicht te geven.

Om te beginnen: **Wat niet?**

- A. Inmiddels is het maken van een programma op het spoor/tunneldek een technische mogelijkheid geworden. Wel blijven dit zeer kostbare oplossingen, tot nog toe beperkt tot die plaatsen waarbij de druk op de ruimte gigantisch is met de daarbij behorende 'extreme' grondprijzen.

Stelling: het centrum van Best kent in vergelijking met de grote steden een minder hoge ruimtedruk en een programma zal zich daarom buiten het tunneldek gaan situeren.



Station Utrecht CS: een brug te ver voor Best om op de spoortunnel te gaan bouwen

- B. Een stedelijkheid die in Best te intensief gedacht wordt, zijn ontwikkelingen als Eindhoven XL of het stadionkwartier. Een project als Eindhoven XL (of bijv. Strijp S, Ceramique-terrein Maastricht, stationsomgeving Tilburg) is een te grote breuk met de omliggende omgeving en bovendien is het plangebied te klein voor zo'n grootschalige aanpak.
- C. Tenslotte is Best een dorp, waarvan de woonkwaliteit de trekker zou moeten zijn om hier te wonen. Stelling: Het is aantrekkelijk wonen in Best met alle voorzieningen die hieraan ondersteunend zijn.



*Het stationskwartier in Eindhoven
Te intensief en te ongenueanceerd voor Best*



Eindhoven XL. Te grootschalig, te hoog en te intensief voor Best

- D. Behalve in hoogte en intensiteit van ontwikkelingen is er nog een vorm van stedelijkheid, die niet passend gedacht is voor Best. Dat is de ontwikkeling van eenvormigheid en zakelijkheid. Bijvoorbeeld de stationsomgeving van Ypenburg (Den Haag) of Amersfoort. De hoogte kan misschien wel, de intensiteit ook. Echter de breedte, geslotenheid, ongelagdheid van ontwikkelingen is hier niet passend. De stationsomgeving in Best vraagt juist om een genuanceerde aansluiting in hoogte en geleding op het historisch lint (Hoofdstraat), de Molenstraat, de Tricot-best-gebouwen, de begraafplaats.



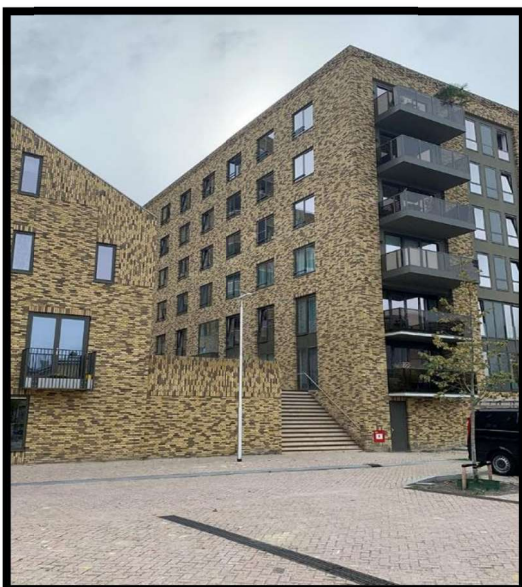
Amersfoort, Ypenburg. Te zakelijk en grofschalig voor Best

Wat wel?

De nieuwe stedenbouwkundige 'massa' dient:

- A. Aan te sluiten op de omliggende (historische) structuur en schaal.
- B. Aandacht te hebben voor woonkwaliteit, zoals bijvoorbeeld met veel groen.
- C. Een mogelijk zwaar hoogteaccent bij het station te hebben. Zo'n accent helpt het stationsgebouw te markeren, vanuit meerdere kanten. Om een hoogte te noemen: sluit aan bij de galerij van de St Odulphuskerk (de basis vanaf waar de torenspits begint). Dit is ongeveer 37 meter hoog.
- D. Op de begane grond een parkeerlaag en hierboven appartementen met een groen leefdek te hebben.

Hiervoor is een aardig referentie-project gezocht en gevonden. Dat is het project op het voormalig NRE-terrein in Eindhoven. Er zit een gelaagdheid in het plan met meerdere hoogtes, waaronder een hoogte-accnt. De vormgeving en kleur maakt het complex vriendelijker. Er is een aantrekkelijk vormgegeven woonlaag, met het parkeren hieronder. De grootte van het terrein is vergelijkbaar met het oostelijk deel van het stationsgebied.



NRE-terrein Eindhoven: Een mooi referentieproject voor het stationsgebied!

Met deze stedenbouwkundige verkenning is geprobeerd een beeld te schetsen van de mogelijkheden in het stationsgebied op het gebied van o.a. bebouwingshoogte, volume, (aantallen) appartementen, infrastructuur, groen e.d.

De ruimtelijke invulling zal uiteindelijk samen met de ontwikkelpartners, de grondeigenaren, maar ook belanghebbenden zoals onze bewoners, het centrummanagement, het SGE, de vervoersbedrijven vorm moeten krijgen. Het is raadzaam hiervoor een stedenbouwkundig advies bureau in te schakelen om uiteindelijk tot een breed gedragen concept te komen.

4. Financiële haalbaarheid en risico's

4.1 Indicatie financiële haalbaarheid

Voor de bepaling van de financiële haalbaarheid is een globale grondexploitatie berekening opgesteld. De basis hiervoor vormt de globale stedenbouwkundige verkenning.

In deze grondexploitatie zijn de kosten aan verwerving, sloopkosten, bouwrijp maken van de gronden, woonrijp maken van de openbare ruimte, bouwkosten aan de parkeeroplossing, plankosten en overige kosten ingeschat. De opbrengsten worden gevormd door de residuele grondwaarden van het te realiseren vastgoed. De kosten en opbrengsten zijn in de tijd uitgezet, waarbij een verkooptempo wordt aangehouden dat past bij Best en wat naar verwachting haalbaar is in de markt.

Het resultaat van deze grondexploitatieberekening geeft een indicatie van de financiële haalbaarheid van een mogelijke ontwikkeling door een marktpartij of zelf exploitatie.

4.1.1 Ruimtegebruik en programma

Voor de grondexploitatie is het ruimtegebruik in de huidige staat van belang voor de bepaling van de waarde van het te verwerven vastgoed (grond en opstallen) en voor de bepaling van de sloop- en opruimingskosten. Het toekomstig ruimtegebruik bepaalt de opbrengstpotentie en de kosten van de inrichting van de openbare ruimte.

Deelgebieden

Het plangebied voor deze berekening bestaat uit drie de deelgebieden, zoals omschreven in de stedenbouwkundige verkenning.

Deelgebied 1 ligt ten oosten van het stationsgebouw.

Hier wordt met name gedacht aan het realiseren van een stedelijke woonomgeving (groenstedelijk) bestaande uit appartementen, openbare daktuinen met parkeergarages en op maaiveld niveau beperkte mogelijkheid van detailhandel.

Drie scenario's zijn doorerekend elk met 600 appartementen en elk met een verschillend woningbouwprogramma:

- Scenario 1 gaat uit van 38% sociale huurwoningen, conform het vigerende woonbeleid, 12% middelduur en 50% vrije sector
- Scenario 2 gaat uit van 25% sociale huurwoningen, 25 % middelduur en 50% vrije sector
- Scenario 3 gaat uit van 20% sociale huurwoningen, 40% middelduur en 40% vrije sector

Waar is mee gerekend?

Alle minnelijke verwervingskosten, alle grondopbrengsten, 80% van de plankosten, bouw- en woonrijp maken van dit gebied, kosten aan gebouwd parkeren voor alle woningen, (openbaar) fietsparkeren, alle andere kosten zoals bouw- en woonrijpmaken en alle planschade.

Deelgebied 2 Tunneldak

In dit gebied gaat het om de herinrichting van de openbare ruimte tot een kwalitatief goede verblijfsruimte. De herinrichting van het tunneldak omvat met name het verwijderen van het vele aanwezige harde bestratingmateriaal met als doel het gebied om te vormen naar een aantrekkelijk duurzaam verblijfsgebied met veel groen.

Waar is mee gerekend?

Bouw- en woonrijp maken van het tunneldak binnen de plangrens, geen opbrengsten, geen verwervingskosten, 10% van de plankosten. In dit gebied bevinden zich elementen die behouden blijven (stationsgebouw), luchtkoker, vluchtrappen e.d). De ontwikkeling vindt plaats op eigendom van Railinfratrust.

Deelgebied 3 ligt ten westen van het station

In dit gebied concentreert zich het parkeren (325 parkeerplaatsen). De berekening gaat uit van realisatie van een openbare parkeergarage en/of reconstructie bestaand parkeerterrein met de aanleg van 80 extra maaiveldparkeerplaatsen in verlengde van tunneldak. De werkzaamheden voor het westelijke deelgebied omvatten in hoofdzaak sloop van de huidige fietsenstalling om ruimte te maken voor de te bouwen parkeergarage, bouw van de parkeergarage, woonrijpmaken omliggende gebied en plankosten. Deze parkeergarage is bestemd voor de treinreizigers.

Waar is mee gerekend?

Geen verwervingskosten voor eigendom Railinfratrust (noch voor grond, noch voor fietsenstalling), bouw- en woonrijp maken van gebied en bouw van vastgoed, geen opbrengsten, 10% van plankosten



De verschillende ontwikkelvelden.

Dit leidt tot het volgende financiële inzicht:

Deelgebied 1

- *Scenario 1:* 38% sociale huur/-koop en 62% vrije sector

Op basis van het bestaande woonbeleid wordt gestreefd naar 38% sociale huur-koopwoningen in iedere nieuwe ontwikkeling.

Daarnaast wordt 13% van de appartementen in de vrije sector (middeldure) huursfeer en 49% in de vrije sector koop gerealiseerd. Middeldure woningen kennen een VON-prijs van maximaal € 275.000 of € 1.000 huur per maand.

aantallen woningen	appartement		totaal	procentueel
	huur	koop		
vrije sector	80	291	371	62%
sociale sector	229		229	38%
totaal	309	291	600	
procentueel	52%	49%		

Verder wordt gerekend met beperkte commerciële functies in de plint(en). Ook dient de (te verplaatsen) openbare fietsenstalling in dit gebied een plek te krijgen. Onder de appartementencomplexen is gerekend met een parkeergarage op maaiveld, met daarboven woningen.

Resultaat:

Het herontwikkelen van deel locatie 1 (scenario 1) levert per saldo een negatief grondexploitatie resultaat op van € 4,7 mln. contante waarde per 1-1-2020.

- *Scenario 2:* 25% sociale huurwoningen, 25% middelduur en 50% vrije sector
Mogelijk is een aandeel van 38% sociale huurwoningen te hoog. Uit het recente woonwensenonderzoek blijkt dat met een percentage van 25% en zelfs nog lager kan worden volstaan. Aandacht voor met name de middeldure categorie wordt benadrukt.

Om te bepalen wat de financiële haalbaarheid is indien een lager aandeel sociale huurwoningen wordt gerealiseerd, ten gunste van de duurdere prijsklassen, is derhalve een scenario geformuleerd met 25% sociale huurwoningen, 15% middeldure woningen (tot € 275.000 VON of € 1.000 huur per maand), 10% betaalbare woningen (tot € 310.000 VON of € 1.200 huur per maand) en 50% vrije sector koopwoningen zonder maximum aan VON of huurprijs.

aantallen woningen	appartement				totaal	procentueel
	goedkope huur	middelduur	betaalbare koop	dure koop		
vrije sector		91	60	300	451	75%
sociale sector	149				149	25%
totaal	149	91	60	300	600	
procentueel	25%	15%	10%	50%		

Resultaat:

Het herontwikkelen van dit deelgebied 1 (scenario 2) met minder sociale woningen, meer vrije- en middeldure sector appartementen leidt tot hogere opbrengst. Het netto contante waarde saldo van de totale ontwikkeling bedraagt € 0,2 mln. positief.

- *Scenario 3:* 20% sociale huurwoningen, 40% middeldure woningen tot € 310.000 en 40% dure woningen. Uit de conceptrapportage quick scan woningmarkt blijkt dat de behoefte aan sociale woningen per saldo 195 bedraagt voor de gehele gemeente. Een andere conclusie is om een gevarieerd aanbod te realiseren. Dit is vertaald in het volgende bouwprogramma:

aantallen woningen	appartement				totaal	procentueel
	goedkope huur	middelduur	betaalbare koop	dure koop		
vrije sector		90	150	240	480	80%
sociale sector	120				120	20%
totaal	120	90	150	240	600	
procentueel	20%	15%	25%	40%		

Resultaat:

Minder sociale woningen ten gunste van betaalbare en dure woningen levert een hogere grondopbrengst op. Het resultaat van ontwikkeling deelgebied 1 (scenario 3) bedraagt netto contante waarde € 0,9 mln. positief.

Deelgebied 2

De herinrichting van het tunneldak omvat met name het verwijderen van het vele aanwezige harde bestratingmateriaal. Materiaal dat leidt tot hittestress. Het doel, is dit gebied om te vormen naar een aantrekkelijk duurzaam verblijfsgebied met veel groen.

Resultaat:

Deze kostenpost levert een negatief exploitatie resultaat op van ca. € 2,0 mln. In deze kosten zijn de plankosten opgenomen.

Deelgebied 3

De werkzaamheden voor het westelijke deelgebied omvatten in hoofdzaak sloop van de huidige fietsenstalling om ruimte te maken voor de te bouwen parkeergarage, bouw van de parkeergarage, woonrijpmaken omliggende gebied en plankosten. Deze parkeergarage is bestemd voor de treinreizigers.

Resultaat:

Deze werkzaamheden leveren een negatief exploitatieresultaat op van € 7,0 miljoen.

Resumé

Het totale resultaat bedraagt €9 tot €14 mln negatief.

In het kader van het beperken van het negatieve resultaat, dient uitgangspunt voor de ontwikkeling van de oostzijde te zijn dat deze ontwikkeling in elk geval kosten neutraal wordt uitgevoerd.

Ten aanzien van de kosten van het herinrichten van het tunneldak (- € 2 mln.) en de westzijde (- € 7 mln.) zal met name het verhalen van de kosten op andere partijen en of verkrijgen van bijdragen nader onderzoek vergen.

Belangrijkste bevindingen bij deze financiële exercitie:

- De verwerving van de (grond)eigendommen kost veel geld. Deze haalbaarheidsstudie heeft mede ten doel het resultaat te bepalen bij een minnelijke verwervingsprijs, waarmee de ontwikkeling (deelgebied oost) mogelijk haalbaar wordt. Indien sprake is van een onteigeningsschadeloosstelling, moet rekening gehouden worden met substantieel meer kosten en daarmee komt de financiële haalbaarheid verder onder druk te staan.
- Een parkeergarage onder een appartementencomplex is kostbaar en drukt de residuele grondwaarde van de appartementen voor een ontwikkelaar. Het resultaat kan verbeteren als de gemeente bereid is de parkeernorm aan te passen.
- De parkeergarage aan de westzijde en/of de reconstructie van het bestaande parkeerterrein met de extra 80 parkeerplaatsen in het verlengde van het tunneldak komt ten goede aan het treinverkeer in de regio. Bekeken moet worden onder welke voorwaarden NS Vastgoed deze ontwikkeling op wil pakken en/of de regio of provincie kan bijdragen in de ontwikkeling.
- Door een relatief laag uitgiftepercentage, alleen de oostzijde wordt bebouwd, resteert er veel grond dat zal worden ingericht als openbaar gebied. Dit is een zeer hoge kostenpost waar geen (financiële) opbrengsten tegenover staan. Dit is dan ook zichtbaar in het resultaat.
- De herinrichting van het tunneldak kan alleen met instemming van Railinfratrust worden ingericht. Er zal kritisch gekeken moeten worden naar wat hier gewenst is en/of er slim met de ruimte kan worden omgegaan (deels parkeren hier oplossen). Een ontwikkeling van dit tunneldak naar een groene inrichting in het kader van de beoogde verhoging van de leefkwaliteit en voorkomen van hittestress komt mede ten goede komen aan de ontwikkeling van de oostelijke zijde, zodat een deel van deze aanlegkosten dienen te worden doorgerekend naar de ontwikkelaar van de oostelijke vlek volgens de systematiek van bovenwijkse verrekening.
- De gemeentelijke gronden aan de oostzijde kunnen gedeeltelijk als dekking dienen voor de kosten van de totale ontwikkeling.

4.1.2. Subsidies

(Bron: Bureau More "subsidiescan voor Transformatie stationsgebied Best")

Aan Bureau MORE is gevraagd om een snelle quick scan naar subsidiemogelijkheden uit te voeren. Op basis van de (nog summiere) beschikbare informatie én de nu bekend zijnde grove planning is een inventarisatie van actuele (en actueel wordende) regelingen/programma's/fondsen uitgevoerd die in principe aanknopingspunten bieden voor (onderdelen van) de gebiedsontwikkeling.

Nadat er meer duidelijkheid is over de transformatie van het stationsgebied kan er concreter naar subsidiemogelijkheden worden gezocht.

Wel zullen alvast voorbereidingen worden getroffen om te komen tot een succesvolle subsidie aanvraag in het kader van de Impulsregeling.

4.2. Risico's

4.2.1 Risico's grondexploitatie:

Het grondexploitatieresultaat is niet absoluut, maar een financiële vertaling van de gekozen uitgangspunten, waarbij de marges worden bepaald door de risico's (positief en negatief) en bijsturingsmogelijkheden.

De volgende risico's en kansen worden hierbij onderkend:

- **Bouwprogramma:** de aantallen en typologieën van woningen zijn sterk bepalend voor het financiële resultaat. Sterk bepalend zijn de percentages sociaal en middelduur
- **Verwerving:** het merendeel van de percelen is niet in eigendom van de gemeente. Voor de verwerving zijn aannames gedaan, maar het is niet bekend of de eigenaren bereid zijn tot minnelijke verkoop en onder welke voorwaarden
Mocht het noodzakelijk zijn het middel van onteigening te gebruiken, dan zullen de kosten van verwerving aanmerkelijk toenemen en daarmee het al negatieve financiële resultaat en de haalbaarheid van het geheel zeer negatief beïnvloeden. Bij een actief grondbeleid betekent dit een enorme toename van het risico voor de gemeente
- **Kosten bouw- en woonrijp:** nu zijn deze nog normmatig bepaald. Deze dienen uiteindelijk in beeld te worden gebracht op basis van een stedenbouwkundig plan of inrichtingsplan en is afhankelijk van het kwaliteitsniveau van de openbare ruimte. Dit kan leiden tot mee- of tegenvallers
- **Subsidies en bijdragen van derden:** er is nog geen rekening gehouden met subsidies, maar mogelijk kunnen deze bijdragen aan de financiële haalbaarheid van de herontwikkeling. Mogelijk moet dan wel het programma aangepast worden aan de subsidievoorwaarden
- **De parkeergarage voor het treinverkeer en de herinrichting van het tunneldak** hebben een bovenwijks karakter. Onderzocht moet worden of deze deels uit andere bronnen bekostigd kunnen worden
Kritisch zal moeten worden gekeken naar de realisatie van de parkeergarage en een nieuwe fietsenstalling voor het treinverkeer. Zo is verplaatsing van de fietsenstalling noodzakelijk in het kader van een goede fiets- en voetgangersverbinding van oost en west Best en de bereikbaarheid van de parkeergarage/-terrein, maar is dit in het kader van een goede baten-kostenanalyse verantwoord? Zeker nu de commandoruimte voor de brandweer en ook de technische ruimte van ProRail van de spoortunnel naast de fietsenstalling is gesitueerd. Verplaatsing van deze ruimten zal zeker niet zonder slag of stoot gaan en zal zeker leiden tot forse financiële kosten
- **De plankosten** zijn normatief berekend op basis van landelijk geaccepteerde uurtarieven. De plankostenscan gaat uit van een vloeiend lopend proces waarin alle activiteiten volgordeelijk plaatsvinden. In de praktijk kan bij dergelijke herontwikkelingslocaties sprake zijn van tegenvallers (in de ruimtelijke procedure, verwerving, tenders, politieke verandering, nieuwe politieke wensen, communicatie met de omgeving, etc.), wat leidt tot hogere plankosten
- Er is nog geen onderzoek gedaan naar bodemverontreiniging, explosieven, archeologische vindplaatsen, kabels en leidingen

4.2.2. Risico's woningbouwprogramma:

- Uit de woningscan van Companen komen verschillende feiten/ signalen naar voren, enerzijds een laag percentage sociaal van 20% en anderzijds de vraag naar middeldure huur (en koop). Maar het kenmerk van de vraag van de middeldure huur is dat deze erg conjunctuur gevoelig is en vaak functioneert als tussenstap voor degenen die een (betere) woning willen kopen. Door de huidige hoge kooprijzen is de vraag naar deze woningen thans erg hoog. Aangezien de realisatie van de transformatie nog een flink aantal jaren zal duren, dient de vraag te worden gesteld of er gekozen dient te worden voor een hoog percentage middeldure
- Ook kan een hoog percentage sociaal en middeldure leiden tot een te eenzijdige (bevolkings)samenstelling op deze locatie. Dit kan leiden tot ongewenste situaties, mede gezien de intensiviteit waarmee op deze locatie wordt gebouwd
- Daarnaast is het bestedingspatroon van deze doelgroepen in het algemeen 'laag' zodat het nabij liggende centrum niet echt zal profiteren

4.2.3 Risico's Externe veiligheid

Op veiligheidsgebied speelt dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een herijking van de risicoplafonds (Basisnet spoor) op dit moment uitvoert.

Het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen beoogt een duurzaam evenwicht te creëren tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorlijnen en vaarwegen, de veiligheid voor mensen die langs die infrastructuur wonen en werken langs en de ruimtelijke ontwikkelingen nabij die infrastructuur. Een zorgvuldige balans tussen vervoer, veiligheid en ruimte is in een dichtbevolkt land als Nederland erg belangrijk. De Wet Basisnet is per 1 april 2015 in werking getreden. Om aan de afspraken uit Basisnet te kunnen voldoen, zijn voor elk spoortraject zogenaamde risicoplafonds vastgesteld.

Na inwerkingtreding van het Basisnet bleek dat op verschillende routes de vastgestelde risicoplafonds worden overschreden. Om de oorzaken te achterhalen is een onderzoek uitgevoerd naar de robuustheid van het Basisnet. Dit onderzoek leverde een aantal aanbevelingen op. Eén van de aanbevelingen was de afgesproken risicoplafonds te 'herijken' en realistischer te maken. Hiertoe zijn, als eerste stap, nieuwe beleidsvrije prognoses voor het in 2028 verwachte spoorvervoer van gevaarlijke stoffen opgesteld. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil als tweede stap aan de hand van een geactualiseerd bestand met de huidige bevolking en een voorzienbaar toekomstig bevolkingsbestand als gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, opnieuw de (groeps)risico's berekenen. Daarvoor is behoefte aan een inventarisatie van de huidige bevolking en van plannen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor (RO-plannen), waarmee een betrouwbaar inzicht wordt verkregen in de toekomstige bevolkingsomvang. Met deze informatie zullen (groeps)risicoberekeningen worden gemaakt voor verschillende routevarianten. Deze zullen gebruikt worden in de uiteindelijke bestuurlijke afweging om te komen tot een robuust Basisnet Spoor.

Het ministerie heeft het samenwerkingsverband van Witteveen Bos en AVIV gevraagd om deze inventarisatie uit te voeren.

Daarnaast is gevraagd om plannen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen nabij het spoor (RO-plannen) aan te leveren zodat beide gecombineerd kunnen worden tot een voorzienbaar toekomstig bevolkingsbestand.

Inmiddels is door de gemeente (in het kader van dit onderzoek) aangegeven dat een mogelijke ontwikkeling met 700 woningen in de stationsomgeving tot de mogelijkheden behoort.

Overigens is de herijking op poten gezet omdat de vervoersprognoses fors overschreden werden door Prorail en forse ruimtelijke trajecten rondom spoorgebieden op poten staan. Om de wetgeving op dit gebied, Basisnet Spoor in lijn te brengen met toekomstige ontwikkelingen is de herijking van Basisnet Spoor opgestart. Het doel is om met deze herijking de risico's van vervoer gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen in balans te laten zijn met elkaar. Gezien de toename van vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is dat een onmogelijke opgave.

Dit kan alleen indien het Rijk keuzes maakt. Er zijn 2 belangrijke componenten in de oplossing voor dit vraagstuk. De 1e is het beter stimuleren van de Betuweroute door het Rijk. De Betuweroute is gemaakt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen echter er wordt onvoldoende gebruik van gemaakt en financieel is deze route voor vervoerders niet interessant. Ten 2e is de modal-shift oplossing voor Chemelot. Vervoer van stoffen via een buisleiding rechtstreeks van Antwerpen naar Chemelot ontlast de Brabantroute enorm. Dit is een forse investering waar al veel onderzoek naar gedaan is. Echter we kunnen wel concluderen dat wanneer het Rijk niet voor deze oplossingen kiest, de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen rondom spoorzones langs de Brabantroute, onder druk komen te staan. En ook de door ons gewenste transformatie!

Naar alle verwachtingen zal dan de rekening voor lokale ontwikkelingen rondom het spoor ook bij de lokale overheden blijven liggen. Het is lastig om aan te geven waar je dan aan moet denken. Het bedenken van risico reducerende maatregelen voor het spoorvervoer kan aan de ruimtelijke kant gezocht worden maar ook aan de vervoerskant. Feit is dat dit miljoenen gaat kosten en er geen pasklare oplossingen zijn om toe te passen.

Ondanks dat er met andere ministeries afspraken gemaakt worden zoals de Woondeal is het jammer om te zien dat het Rijk deze zaken nog niet aan elkaar koppelt en zorgt dat de verschillende ministeries met een gezamenlijke oplossing komen. Woningtekort versus bouwruimte in spoorzones!!

De B5 gemeente brengen dit al jaren onder de aandacht bij het Rijk! Deze ontwikkeling zorgt ervoor dat er een overschrijding van het Groepsrisico komt wat in strijd is met ons beleid.

Conclusie:

De gemeente moet oppassen voor het stapelen van ambities zonder hier financiële consequenties aan te verbinden. Dit bepaalt namelijk in hoge mate de haalbaarheid van de transformatieopgave.

Op grond van de huidige analyse, gebaseerd op een mogelijke stedenbouwkundige invulling kan al geconstateerd worden dat de gehele transformatie zoals nu voorgesteld financieel niet haalbaar is zonder dat de gemeente (of andere overheden) hierin bijdragen. Het grote aandeel sociaal en middeldure huur- en/of koopwoningen, de (gebouwde) parkeervoorzieningen en de beperkte hoeveelheid uitgeefbaar, zijn hier debet aan. Dit kan betekenen dat onze ontwikkelvoorwaarden wellicht te zwaar zijn.

Kritisch zal gekeken moeten worden naar de (kwalitatieve) ontwikkelvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld de verdeling van het programma woningbouw, de aansluiting van de bebouwing op de omgeving, de aansluiting op de bestaande infrastructuur en nieuwe infrastructuur en de bebouwingshoogtes. Ook de gewenste kwaliteit van de openbare ruimte vergt aandacht.

5.Communicatie en participatie

5.1. Aanpak

In dit document staan de kaders voor de communicatie én participatie. Na het besluit over het vervolg van de transformatie stationsgebied wordt een concreet communicatie- en participatiewerkplan opgesteld. De onderstaande kaders vormen daarvoor de basis. Dit wordt geen communicatieplan oude stijl, maar beknopte documenten die we indien nodig bijsturen of aanscherpen. Uitgangspunt is een open, proactieve en consequente communicatie met alle betrokkenen en belanghebbenden.

Doelen

We willen samen met alle betrokken partijen via een constructief proces een mooie werk-, reis- en leefomgeving ontwikkelen in het stationsgebied. Dit betekent concreet:

Alle betrokken partijen en inwoners van Best tijdig en juist informeren.

Constructief samenwerken met belanghebbenden, zoals grond-/vastgoedeigenaren, maatschappelijke organisaties, ondernemers en omwonenden.

Naar alle betrokken partijen de juiste verwachtingen scheppen. Dit draagt bij aan een soepel proces.

Strategie

Het transformeren van het stationsgebied is een complex project. Er is een grote diversiteit aan belanghebbenden met ook weer verschillende belangen. Zo zijn er bijvoorbeeld grond- en vastgoedeigenaren, ondernemers, gebruikers en omwonenden. De één heeft een commercieel belang en de ander wil een prettige reis- of leefomgeving. Elke doelgroep krijgt op het juiste moment de juiste aandacht. En ze worden betrokken bij de ontwikkeling van dit gebied. Dat kan op verschillende manieren; door alleen geïnformeerd te worden of ook mee te denken of te beslissen. Participatie is belangrijk. Vroegtijdig samenwerken vergroot de kwaliteit van oplossingen en zorgt ervoor dat verschillende perspectieven, kennis en creativiteit direct op tafel komen. Hoe groter de belangen en de impact, hoe belangrijker het is om partijen goed en tijdig aan te haken.



Doelgroepen

We kunnen alle actoren (intern en extern) onderverdelen in zeven groepen:

1. gemeentelijke organisatie
2. eigenaren van grond- en/of vastgoed
3. ondernemers
4. maatschappelijke organisaties
5. inwoners van Best
6. gebruikers van het gebied
7. vervoersbedrijven.

Middelen

Voor de communicatie gebruiken we de onderstaande online en offline communicatiemiddelen. Daarnaast kunnen we ook nog andere middelen ontwikkelen en inzetten. Afhankelijk van het vervolgtraject bepalen we of er nog andere middelen nodig zijn.

Interne middelen:

- Intranet Bestie
- Informatieschermen servicecorners en Spin
- Raadsinformatiebrief
- Raadsessies en -vergaderingen

Externe middelen:

- Gemeentepagina Best Informatief
- Website gemeente Best
- Sociale media gemeente Best: Facebook, Twitter en Instagram
- Digitaal platform PleinBest
- Brieven
- Interactieve werksessies
- Informatieve bijeenkomsten
- Media

Planning

Voorjaar 2021: Communicatie rondom de besluitvorming van de gemeenteraad.

April 2021 Opstellen communicatie- en participatiewerkplan + planning.

In het kader van deze ontwikkeling zijn door bepaalde groepen al ideeën en wensen ingestuurd, bijvoorbeeld door bewoners van de Spoorstraat, het centrummanagement en geïnteresseerde inwoners. Deze ideeën en wensen worden zoveel als mogelijk meegenomen in het vervolgproces.

5.2 Communicatie regio en derden

Aangezien bij het stationsgebied sprake is van een ontwikkeling met meer dan 75 woningen, dient in het kader van het Afsprakenkader wonen uit 2017 in een vroeg stadium het regionale Coördinatieteam wonen en mogelijk het regionaal Poho wonen te worden mee genomen in de ontwikkeling van het stationsgebied.

Daarnaast is het van belang dat onze stationsgebied-opgave staat geagendeerd op regionale, provinciale en rijksborden (waar ook partijen als Prorail en NS toe behoren). We hebben namelijk wat te bieden! De herontwikkeling van de Bestse stationsomgeving stond tot voor kort regionaal niet geagendeerd (behoudens een mogelijke HUB, waarbij Best vooral negatieve mobiliteitsgevolgen opvangt). Het gaat dus om agenderen en vervolgens lobbyen, mede-eigenaarschap creëren, nog meer lobbyen en kijken wat het (ook financieel) oplevert.

Ook is nog overlegnodig met de regionale mobiliteitspartners. Om zo helder te krijgen wat zij willen en wat station Best kan betekenen voor hun mobiliteitsopgave.

6. Resumé

Uit de analyse blijkt dat het dringend nodig is om het stationsgebied te ontwikkelen. Er zijn veel wensen en ambities voor het gebied. Het is gewenst om de herontwikkeling voortvarend aan te pakken, zowel voor de (regionale) verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven als het opwaarderen van de openbare ruimte tot een aantrekkelijk verblijfsgebied in verbinding met het centrum. Een succesvolle gebiedsontwikkeling vereist een zorgvuldig proces, betrokkenheid van alle actoren en een realistisch bouwprogramma.

Voor het vervolgproces is het verstandig om nu een aantal principe-uitspraken te doen.

1. Het stedenbouwkundige programma en het inrichtingsplan zorgen voor een aantrekkelijk, duurzaam en innovatief woon-, werk- en verblijfsgebied;
2. Het stationsgebied verbindt zowel beide zijden van het spoor als de Oirschotseweg/Hoofdstraat met de Willem de Zwijgerweg door aantrekkelijke fiets- en loopstructuren;
3. Qua woningbouwprogramma wordt gestreefd naar streven naar 60% sociaal/middelduur en 40% vrije sector.
4. Het gebied functioneert als (regionaal) vervoersknooppunt met voldoende (parkeer)voorzieningen voor fietsers en automobilisten;
5. De parkeerplaatsen voor het station (325 in totaal) zijn bestemd voor bewoners, kortparkeerders en forenzen. De nieuwe appartementen en eventuele andere nieuwe bouwprogramma's dienen in hun eigen parkeerbehoefte te voorzien.
6. De noodzakelijke investerings- en structurele (beheers)middelen voor o.a. parkeerregulering worden vertaald in de grondexploitatie en meerjarenbegroting.

7. Hoe nu verder?

De gewenste transformatie van het stationsgebied is zeer complex. Dat komt onder meer door het versnipperde eigendom, de (beoogde) functie als regionaal vervoersknooppunt, het (beoogde) woningbouwprogramma, de civieltechnische randvoorwaarden door het tunneldak en een forse financieringsopgave.

De vraag is voor welk ontwikkelproces gekozen moet worden om de complexe transformatie succesvol van de grond te krijgen en wat vervolgens de rol van de gemeente in dit proces moet zijn.

In hoofdzaak zijn 3 richtingen te onderscheiden:

- De gemeente kiest voor een actieve grondpolitiek. Zij neemt de volledige regie door het actief verwerven van alle eigendommen en brengt deze vervolgens in ontwikkeling.
- De gemeente kiest voor passieve grondpolitiek. Zij ontwikkelt een visie en faciliteert andere partijen om zijn/ haar projecten te realiseren;
- De gemeente kiest voor een integrale aanpak via de strategie van gebiedsontwikkeling. De gemeente gaat daarbij een samenwerking aan met een of meerdere grondeigenaren en/of een partij die de ontwikkeling kan realiseren op financieel vlak, voldoende investeringsbereidheid heeft, zicht heeft op een haalbare businesscase, kennis van de markt en ervaring in gebiedsontwikkeling en vastgoedontwikkeling.

Door het verspreide eigendom en de vele betrokkenen is het zeer de vraag of via individuele projecten tot een adequate en gewenste totaalontwikkeling wordt gekomen. En gelet op de vereiste investeringen, doorlooptijd van de gefaseerde ontwikkeling en daaraan verbonden projectrisico's is het voor een gemeente op voorhand niet logisch om alle eigendommen te verwerven (actieve grondpolitiek) en te (laten) ontwikkelen. Gezien het grote versnipperde eigendom is zelfrealisatie van deze individuele eigenaren niet te verwachten, zeker als deze ontwikkeling moet passen in een goed kwalitatief geheel. (passieve grondpolitiek).

Integrale gebiedsontwikkeling

Voorgesteld wordt om te kiezen voor de strategie van een integrale gebiedsontwikkeling. Dit biedt de meeste kansen voor een succesvolle samenwerking tussen gemeente en marktpartijen met een combinatie van publieke en private (co)financiering.

Bij een integrale gebiedsontwikkeling wordt uiteindelijk via anterieure overeenkomsten afspraken vastgelegd over het ontwikkelproces van de ontwikkelaar, de benodigde grondtransacties, hoe er om gegaan wordt met onvoorziene of aanvullende kosten, de gronden van de gemeente, programmatische afspraken, kwaliteitsniveau inrichting openbare ruimte, parkeren, afspraken op het gebied van energie en duurzaamheid, de vergoeding van plan (bp)- en ambtelijke kosten, planschade e.d.

Als wij kijken naar het totale stationsgebied en de diverse eigenaren leent de westzijde van het station en het tunneldak, welke in eigendom zijn van NS vastgoed / Railintrust zich minder voor een integrale ontwikkeling. De oostzijde met het versnipperde eigendom kan ons inziens alleen via een integrale gebiedsontwikkeling succesvol van de grond komen.

Het is bij de transformatie van het stationsgebied dan ook raadzaam marktpartijen vroegtijdig te betrekken bij de ontwikkeling. Zij hebben tenslotte goed zicht op de uiteindelijke vraag van gebruikers en een haalbaar programma. Het is uiteraard aan de gemeente om randvoorwaarden te stellen.

Vroegtijdig afstemmen van wensen en ambities van zowel gemeente als marktpartijen op realiteitswaarde komt de kwaliteit, de haalbaarheid en het beperken van de risico's van gebiedsontwikkeling ten goede.

Een gebiedsontwikkeling doorloopt doorgaans vier fasen: 1. initiatief, 2. haalbaarheid, 3. realisatie en 4. exploitatie en beheer. In de initiatieffase wordt onderzocht in hoeverre de gebiedsontwikkeling gewenst is, welke partijen betrokken willen en kunnen worden en of het initiatief kans van slagen heeft.

Marktconsultatie.

Het is raadzaam eerst te onderzoeken of de markt interesse heeft om te investeren in het Bestse stationsgebied en zo het gevoel te krijgen bij de realiteitswaarde van wensen en ambities. Hiertoe kan het middel van een marktconsultatie (marktverkenning) worden gebruikt. Met deze verkenning wordt aan een aantal voorgeselecteerde marktpartijen gevraagd of ze interesse hebben en hun ideeën kenbaar te maken over de financiële en programmatische haalbaarheid en de voorwaarden waaronder zij eventueel willen participeren. Een marktconsultatie helpt om zicht te krijgen op een haalbare businesscase, zonder daarmee direct aan een partij verbonden te zijn.

Uiteindelijk krijgt de gemeente een concreet beeld van hoe aantrekkelijk het plan is voor marktpartijen, zonder dat ze direct aan een partij is gebonden.

Afhankelijk van de uitslag worden de vervolgstappen bepaald.