



De Best(s)e stationsomgeving

5. Weging scenario's

De 6 scenario's en 3 bebouwingsmodellen zijn gepresenteerd aan de gemeenteraad en vervolgens aan alle Bestenaren voorgelegd (stap 4 in het participatietraject).

Daarnaast zijn de scenario's door een extern verkeerskundig bureau getoetst op verkeersafwikkeling en parkeren. Een externe kostendeskundige heeft de kosten doorgerekend voor alle scenario's. Met de vervoerspartijen is overleg gevoerd en zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden van de scenario's verkend. De verschillende momenten in het participatietraject en de hierbij geboden mogelijkheden tot input en mening hebben veel informatie gegeven om te kunnen toetsen in hoeverre de wensen en ideeën van de Bestenaar zijn meegenomen. Deze nieuwe informatie plus de al bestaande kennis hebben we gebruikt om elk scenario grondig te wegen.

Per scenario kijken we naar een aantal hoofdonderwerpen; busroute en -station, fietsparkeren, parkeren, kwaliteit en hoeveelheid groen. Deze hoofdonderwerpen hebben we op verschillende criteria gewogen zoals ruimtebeslag, functionaliteit, participatie en kosten.

In dit hoofdstuk geven we per onderwerp de huidige situatie, de opgave, de voor- en nadelen per scenario, de mening van de Bestenaar en ons uiteindelijke advies weer.

5.1 Busroute en busstation

Huidige situatie

Er zijn in de huidige situatie 3 reguliere buslijnen en 2 buurtbussen met een station aan de noordwestzijde waarbij de bussen zowel in- en uitrijden via de Oirschotseweg. Het station wordt nu gecombineerd met een Kiss en Ride wat soms tot onveilige situaties leidt. In het midden van het busstation is nu een parkeerterrein geïmplementeerd. Het busstation functioneert redelijk, maar heeft niet veel ruimtelijke kwaliteit. De positie ten opzichte van de ingangen van het treinstation is qua zichtbaarheid niet ideaal. De looproutes kruisen verder geen andere verkeersstromen waardoor de route op veiligheid wel goed scoort.

Opgave

In de toekomst komt er waarschijnlijk bij station Best een aantakking op de Brainportlijn. Deze nieuwe buslijn komt vanaf de Stationsstraat aan de zuidzijde het gebied ingereken en verbindt verschillende Brainporthubs, waaronder een hub aan de zuidzijde van Best aan de A2. Er wordt nu vanuit gegaan dat het om één extra lijn gaat, dit kunnen er ook twee zijn. In de verschillende scenario's laten we zien hoe en waar deze uitbreiding mogelijk is.



Huidige situatie bushalte

Scenario 1a

Voordelen:

- Busverkeer kruist niet de nieuwe oost-westroute voor fietsers en voetgangers.

Nadelen:

- Onoverzichtelijk voor reizigers omdat het 2 stations zijn.
- 2 stations voor vervoerspartijen niet wenselijk.
- Neemt extra ruimte in beslag doordat er twee stations zijn.
- Reizigers van halte Brainportlijn naar station kruisen wel de nieuwe oost-westverbinding.



Scenario 1b

Voordelen:

- Reizigersstromen tussen station en bushalte kruisen geen andere doorgaande routes.
- Kosten zijn beperkt.
- Ruimtebeslag is minimaal.
- Flexibiliteit richting de toekomst voor de nieuwe Brainportlijn.

Nadeel:

- Brainportlijn kruist de nieuwe oost-westverbinding

Scenario 2a, 2b, 3a & 3b

Voordelen:

- Buslijnen kruisen niet de nieuwe oost-westverbinding.
- Ruimtebeslag is minimaal.
- Goed zichtbaar vanuit huidige zuiduitgang station.

Nadelen:

- Reizigersstromen tussen station en bushalte kruisen nieuwe oost-westverbinding.
- De route door de Rembrandtlaan is verkeerskundig en vanuit inwoners niet gewenst. De Rembrandtlaan is slechts een erfontsluitingsweg. De Molenstraat en Stationsstraat zijn gebiedsontsluitingswegen met een breder wegprofiel.
- Opheffen halte in het centrum voor lijn 9 door nieuwe route.
- Beperkte mogelijkheden voor bouwen op het dek.
- Hoge kosten.



Wat vindt de Bestenaar?

De Bestenaar heeft grote zorgen over een eventuele busroute via de Rembrandtlaan omdat de Rembrandtlaan een duidelijke woonstraat is. Ook zijn er negatieve reacties op het verdwijnen van de halte van lijn 9 in het centrum als de route via de Rembrandtlaan gaat. Hierdoor komen de scenario's 2a, 2b, 3a en 3b slecht uit de bus. Vanuit de verschillende participatiemomenten komt het busstation uit scenario 1b het beste naar voren. Met name door de route die de buslijnen hierbij afleggen en het minimale ruimtebeslag waardoor er meer ruimte overblijft voor groen, sport en spelen.



Impressie nieuwe situatie - Station Tilburg

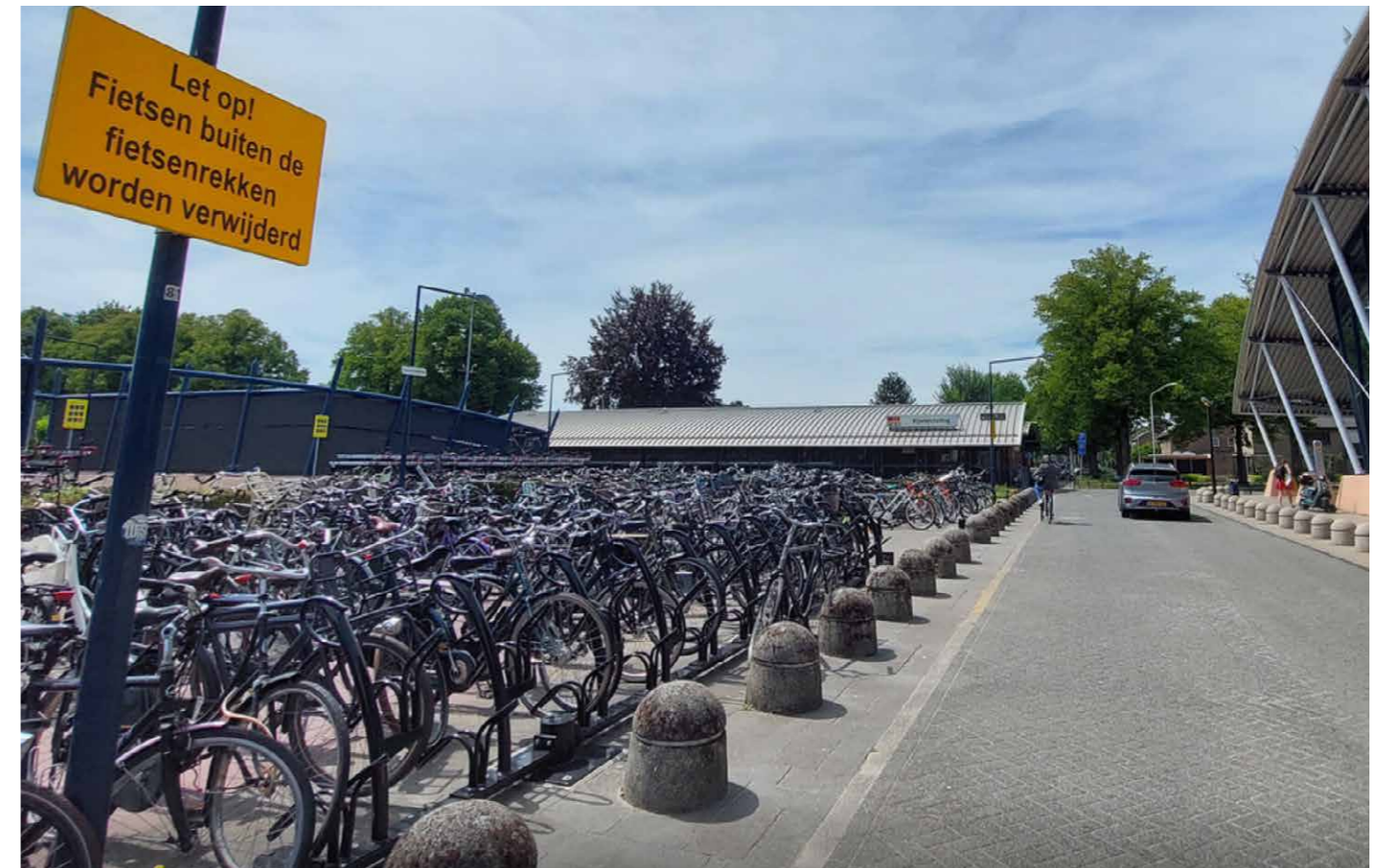
5.2 Fietsparkeren

Huidige situatie

In de huidige situatie is het fietsparkeren gedeeltelijk bebouwd en gedeeltelijk in de openbare ruimte op maaiveld opgelost. Het gaat om 1784 plekken. Deze voldoen in de huidige situatie. Door de beperkte openingstijden van de bewaakte stalling wordt deze momenteel niet optimaal benut en dit is veelvuldig aangegeven als een knelpunt voor Bestenaren. Het fietsparkeren op maaiveld wordt als rommelig ervaren en draagt negatief bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving. Het is ook slecht beheersbaar en mede daardoor onveilig.

Opgave

Er wordt door ProRail verwacht dat er in 2040 200 tot 600 fietsparkeerplekken extra nodig zijn. Dit vraagt om een toekomstbestendige oplossing waarbij uitbreiding van de huidige aantallen mogelijk is. Daarnaast is de opgave om dicht bij het station het fietsparkeren te faciliteren in een veilige en opgeruimde omgeving met ruime openingstijden.



Huidige situatie fietsparkeren

Scenario 1a

Voordelen:

- Geen kosten.
- Dichtbij het station.

Nadelen:

- De locatie van de huidige stalling belemmert de mogelijkheid om een verbinding voor de bus van zuid naar noord te maken.
- De positie van de stalling zorgt voor een krappere nieuwe oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers.
- Reizigers moeten altijd de nieuwe oost-westroute kruisen als zij naar het station of busstation willen, wat weer tot onveilige situaties leidt.
- De overdekte stalling is verouderd en het fietsparkeren op maaiveld geeft een rommelige uitstraling.

**Scenario 2a**

Voordelen:

- Door verplaatsen stalling is er ruimte voor aantakking Brainportlijn vanaf het zuiden.
- Door verplaatsen stalling veel ruimte voor een nieuwe oost-westverbinding.
- Lage kosten.
- Veilige route voor reizigers van fietsenstalling naar station.
- Flexibel uit te breiden naar de toekomst.

Nadelen:

- Minder ruimte voor groen, water, sport en spel.
- Rommelige aanblik stationsomgeving.
- Minder mogelijkheid voor bewaakt en overdekt stallen van de fiets.
- Verder verwijderd van oost-west fietsroute.

**Scenario 1b, 2b & 3b**

Voordelen:

- Meer ruimte voor groen, water, sport en spel.
- Op de route van twee belangrijke fietsverbindingen noord-zuid en oost-west.
- Door verplaatsen stalling ruimte voor aantakking Brainportlijn vanaf het zuiden.
- Door verplaatsen stalling veel ruimte voor een nieuwe oost-westverbinding.
- Veilige en aantrekkelijke stallingsplek voor fietsen.

Nadelen:

- Meer kosten.
- Reizigers kruisen noord-zuid fietsroute.
- Niet flexibel om uit te breiden richting de toekomst.
- Door grote ruimtebehoefte (bijna gehele plint benodigd) weinig levendigheid en sociale controle aan nieuwe oost-west verbinding.

Wat vindt de Bestenaar?

Het fietsparkeren op maaiveld wordt door Bestenaren als rommelig ervaren en heeft daarom niet de voorkeur. De scenario's waarbij het fietsparkeren in de plint van de nieuwe bebouwing aan de noordoostzijde wordt geplaatst, kunnen op veel goedkeuring van de Bestenaren rekenen. Er blijft op maaiveld meer ruimte over voor een groen verblijfsgebied en fietsen staan gedurende de hele dag veilig in een bewaakte en overzichtelijke stalling.

Alternatieve optie

De locatie van de overdekte fietsenstalling is in dit scenario aan de noordwestzijde van het station, tussen het busstation en het spoordek. Het is een fietsenstalling met 2 verdiepingen die in de toekomst uitgebreid kan worden.

Voordelen:

- Door verplaatsen stalling ruimte voor aantakking Brainportlijn vanaf het zuiden.
- Door verplaatsen stalling veel ruimte voor een nieuwe oost-westverbinding.
- Mogelijk om in de toekomst uit te breiden.
- Ruimtelijke kwaliteit verbeteren door gebouwde oplossing in plaats van maaiveld parkeren.
- Veilig en aantrekkelijk om fiets te stallen.
- Veilige route van stalling naar busstation en treinstation zonder kruisen andere verkeersroutes.
- Lagere bebouwing aan oostzijde door niet toevoegen fietsenstalling in de plint.

Nadelen:

- Hoge kosten.
- Ruimtebeslag openbare ruimte.



Impressie nieuwe situatie - Fietsenpakhuis, Zaandam

5.3 Parkeren

Huidige situatie

De stationsomgeving van Best wordt nu gedomineerd door parkeerplaatsen. Er zijn in de huidige situatie 588 plekken, zonder regulatie zoals bijvoorbeeld betaald parkeren of blauwe zone. Dit zorgt ervoor dat een aantal plekken oneigenlijk gebruikt wordt door bijvoorbeeld langparkeerders van het vliegveld in Eindhoven. De hoeveelheid parkeerplaatsen zorgt voor een onaantrekkelijk en enorm verhard gebied wat klimaatproblemen zoals hittestress oplevert.

Opgave

De parkeerbehoefte voor treinreizigers (P+R) is 180 plekken met uitloop naar 200 plekken. Vanuit de NS is de wens geuit om dit op een afgesloten terrein te organiseren. Met de komst van maximaal 600 woningen komen er volgens de parkeernorm Best 465 plekken voor bewoners bij (zonder reductie door inzetten deelauto's). Doordat er in verhouding veel sociale- en middenhuurappartementen komen, zijn er per woning bijvoorbeeld maar 0,7 plekken nodig. De bewonersplekken moeten op eigen terrein aan de oostzijde georganiseerd worden. Naast het bewonersparkeren zijn er, zonder dubbelgebruik, 190 bezoeker parkeerplaatsen nodig voor de woningen en commerciële functies van de nieuwe ontwikkeling. In totaal zijn er 855 plaatsen benodigd. Deze parkeerplaatsen staan een groot gedeelte van de dag (of nacht) leeg. Dubbelgebruik en een goed mobiliteitsplan met de inzet van deelauto's kan het aantal te realiseren parkeerplaatsen fors reduceren, en biedt meer ruimte voor groen, water, sporten en spelen.

Het parkeren in de stationsomgeving moet in alle varianten gereguleerd worden om bijvoorbeeld langparkeerders van Eindhoven Airport te weren.

	Station	Centrum	Schil
Doelgroep	Bewoners		
Vrijstaand	1,2	1,3	1,3
2 ^o kap klein (perceen <275 m ²)	1,2	1,3	1,3
2 ^o kap groot (perceen >275 m ²)	1,2	1,3	1,3
Tussenkoopwoning	1,2	1,3	1,3
Koop- en huurwoning	0,6	0,7	0,7
Sociaalhuurappartement	0,7	0,8	0,9
Koop en vrije sector huur appartementen	1,2	1,3	1,3
Serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,5	0,6

Gebied	Inzet aantal deelauto's	Reductie op parkeereis
Doelgroep	Bewoners	
Stationsgebouw	1 deelauto per 20 woningen	-20%
Centrum		-10%
Schil en rest bebouwde kom		n.t.b

op basis van de Nota Parkeernormen 2022



Huidige situatie autoparkeren

Scenario 1a & 1b

Voordelen:

- Minder kosten.
- Minder bouwvolume aan oostzijde door alleen bewonersparkeren.

Nadelen:

- Vermindering van ruimtelijke kwaliteit door groot verhard parkeerveld NS-parkeren.
- Brede parkeerstraat van 16 meter voor bezoekersparkeren aan de oostzijde, heeft weinig ruimtelijke kwaliteit.
- Onveilige situatie door haaksparkeren van bezoekers woningen en commerciële functies op straat waar ook bus door rijdt.
- Lange loopafstanden van P+R naar station.



Scenario 2a

Voordelen:

- Minder bouwvolume aan oostzijde door alleen bewonersparkeren.
- De helft minder ruimte op maaiveld voor NS door dubbellaagsparkeren, dus meer ruimte voor groen.
- NS kan makkelijk op eigen terrein een gereduceerd P+R tarief voor reizigers hanteren.
- In omgeving alleen regulatie nodig en niet per se betaald parkeren.

Nadelen:

- Onveilige situatie door haaksparkeren van bezoekers woningen en commerciële functies op straat waar ook bus door rijdt.
- Meer kosten.
- Minder ruimte voor groen aan zuidwestzijde.

Scenario 2b

Voordelen:

- Nog minder ruimtebeslag dan scenario 2a door al het bezoekersparkeren en NS-parkeren te combineren.
- Geen onveilige situaties meer aan de oostelijke route door toepassing langsparkeren. Haaksparkeren leidt tot draaien en keren op de weg, langsparkeren niet.
- NS kan makkelijk op eigen terrein een gereduceerd tarief voor reizigers hanteren.
- In omgeving alleen regulatie nodig en niet per se betaald parkeren.

Nadelen:

- Meer kosten.
- Minder ruimte voor groen aan zuid-westzijde.



Scenario 3a

Voordelen:

- Minder bouwvolume aan oostzijde door alleen bewonersparkeren en geen integrale hub.
- Nog minder ruimtebeslag dan scenario 2a en 2b door al het bezoekersparkeren en NS parkeren te combineren in een 4 laagse hub.
- Geen onveilige situaties meer aan de oostelijke route doordat er alleen nog maar langsparkeren is en geen haaksparkeren meer.

Nadelen:

- Meer kosten
- In het geval van een parkeergarage moet omgeving ook betaald parkeren worden en niet alleen gereguleerd.
- Verliesgevende parkeerexploitatie.
- Hoogte van 4 lagen van hub.
- Geen busstation aan de noordzijde mogelijk.
- Veel wegverkeer naar de garage vanaf de zuidzijde dat de nieuwe oostwestverbinding kruist.

**Scenario 3b**

Voordelen:

- Meeste ruimte vrij aan de westzijde voor groen, water, sport en spel.
- Geen onveilige situaties meer aan de oostelijke route doordat er alleen nog maar langsparkeren is en geen haaksparkeren meer.

Nadelen:

- De hoogste kosten
- In het geval van een parkeergarage moet omgeving ook betaald parkeren worden en niet alleen gereguleerd.
- Meer massa aan de oostzijde waardoor alles hoger wordt.
- Exploitatie alleen bij hanteren commerciële (hoge) tarieven mogelijk.
- Geen medewerking van NS doordat ze geen laag tarief kunnen vragen voor treinreizigers in een door externe uitgebete parkeergarage.



LEGENDA

- | | |
|--|--------------------------------|
| | Ruimte voor groen & recreëren |
| | Busroute |
| | Route bus en auto gecombineerd |
| | Fietsroute |
| | Voetgangers |
| | Route auto |
| | Plek voor deelauto's |

Wat vindt de Bestenaar?

Bestenaren zien in scenario 1a en 1b geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie doordat er nog altijd heel veel ruimte op maaiveld nodig is voor het NS-parkeren, het bezoekersparkeren van de woningen en het parkeren voor de commerciële functies. Scenario 3b heeft bij veel mensen de voorkeur, doordat er zo veel ruimte naast en op het spoordek vrij blijft voor vergroenen. Zij vinden anderzijds de hoogte en massa aan de oostzijde in het algemeen wel te fors, waardoor scenario 3b op dat aspect minder goed scoort.



Impressie nieuwe situatie - Tweelaagsparkeergarage, Kampen

5.4 Ontsluiting

Huidige situatie

In de huidige situatie is er langs de oostzijde geen doorgaande fietsroute van noord naar zuid. Ook is er geen directe verbinding vanaf de Rembrandtlaan via het station naar het centrum. Vanaf de Molenstraat komt er een fietsroute haaks op de Spoorstraat uit wat voor onveilige situaties zorgt. Voor auto's is er via één van de parkeerterreinen een doorkoppeling tussen de Stationsstraat en Hoofdstraat wat ongewenst sluipverkeer oplevert.

Opgave

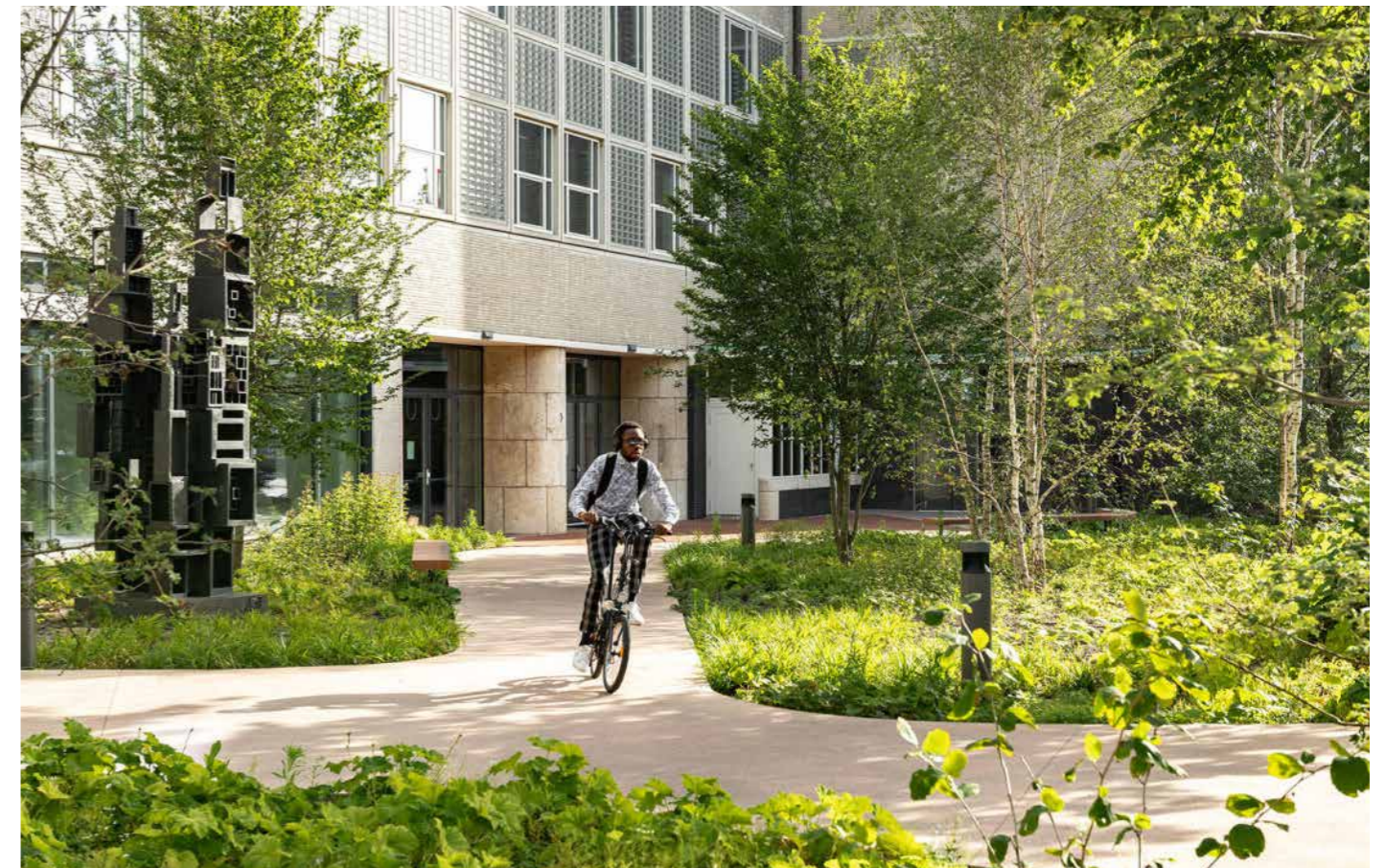
Voor fietsverkeer is de opgave om betere en extra verbindingen te creëren. De stationsomgeving dient een aantrekkelijk verblijfsgebied te worden, waarin de auto een minder prominente plek krijgt.

Wat vindt de Bestenaar?

De inwoners van Best zijn te spreken over de nieuwe oost-westroute voor langzaam verkeer en over de meer prominente positie van de fiets- en wandelroutes in het algemeen. Er wordt door een aantal Bestenaren een noordzuidroute voor auto's gewenst. Er zijn zorgen dat al het verkeer van zowel de woningen als de treinreizigers in alle scenario's via de zuidzijde georganiseerd is.



Huidige situatie Rembrandtlaan



Impressie nieuwe situatie

5.5 Openbare ruimte

Huidige situatie

In de huidige situatie is een groot deel van de openbare ruimte in de stationsomgeving verhard. Dit komt gedeeltelijk door de grote aantallen parkeerplaatsen die er zijn. Daarnaast oogt het rommelig door verschillende verhardingstypes en bijvoorbeeld het fietsparkeren op maaiveld. Deze grote verharde oppervlaktes zorgen ook voor verschillende klimaatproblemen zoals hittestress en mogelijk wateroverlast bij piekmomenten. Qua groen wordt het gebied aan de westzijde door een laan met grote volwassen bomen gemarkeerd, onder andere langs de Spoorstraat. Deze bomen beschouwen we als waardevol. Het groen op het spoordek aan de zuidzijde wordt in de huidige situatie niet als heel waardevol beoordeeld.

Opgave

De openbare ruimte moet een groene, aantrekkelijke en duurzame entree vormen voor Best. Dit vraagt om zoveel mogelijk vergroenen en toevoegen van verblijfskwaliteit, zoals spelen, sporten, zitplekken en een klimaat adaptief ontwerp.

De 6 scenario's verschillen van elkaar als het gaat om de hoeveelheid ruimte die vrijkomt voor groen. Het ruimtebeslag van de andere bouwstenen zoals parkeren, de bus en fietsparkeren bepalen voor een groot deel hoeveel groen er mogelijk is. Dit is met scenario 1a het minst en olopend naar scenario 3b het meest. Als het gaat om kosten is eenzelfde weging mogelijk, want hoe meer groen hoe hoger de kosten. Zo is het voordeel van scenario 1a dat er weinig kosten zijn en het nadeel dat er weinig ruimte voor groen is en bij scenario 3b omgekeerd, dus veel ruimte voor groen en hoge kosten.



Huidige situatie stationsomgeving

Wat vindt de Bestenaar?

Hoe meer ruimte voor groen, des te beter. Scenario 3b spreekt aan door de hoeveelheid ruimte die overblijft voor groen, water, sport en spel. Een omgeving die sporten en spelen stimuleert wordt gewaardeerd. Iets van een waterelement zorgt voor veel sociale interactie en wordt vaker genoemd, net als ruimte voor terrassen en bijvoorbeeld een pop-upmarkt. De bomenrij aan de westzijde (Spoorstraat) van de dek wordt als zeer waardevol beschouwd.

Wat moet de uitstraling worden van de nieuwe stationsomgeving?

Meerdere antwoorden mogelijk
124 van 130 respondenten



Uitkomsten participatietraject

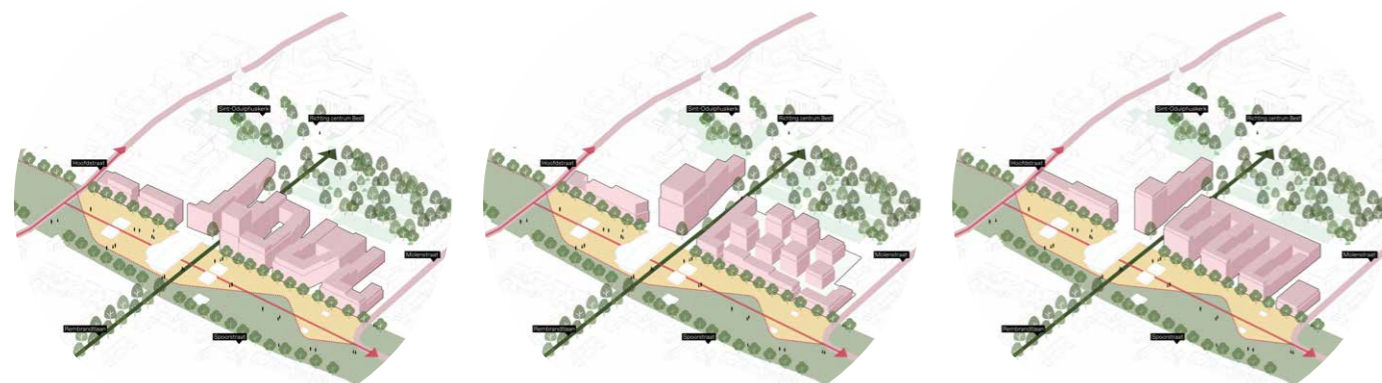
5.6 Wonen en voorzieningen

Huidige situatie

In de huidige stationsomgeving staan een aantal oude loodsen, het Biobest Theater en er wordt een café bij het stationsgebouw gerealiseerd. De overige ruimte is met name voor parkeren ingericht. Ook staat er in de nabije omgeving een molen: De Volharding.

Opgave

Vanuit het raadbesluit van maart 2022 moet de stationsomgeving voorzien in maximaal 600 appartementen met een verdeling van 40% sociaal (waarvan minimaal 75% sociale huur), 30% middenhuur/koop en 30% vrije sector. De stationsomgeving dient zo mogelijk te voorzien in 2500 m2 voor retailhandel, dienstverlening en cultuur, zonder te concurreren met het winkelgebied in het centrum van Best. De stationsomgeving dient een aantrekkelijk, duurzaam en innovatief woon-, werk- en verblijfsgebied te worden.



A Bestse blokken

B De verborgen tuin

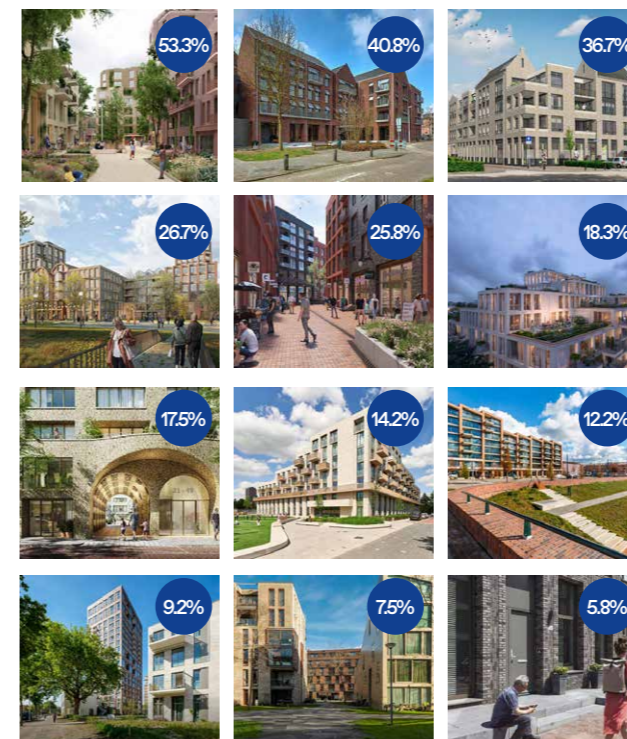
C Stadstuinen

Wat vindt de Bestenaar?

Met name het hoogte-accents van 16 lagen, maar ook de forsheid van de totale ontwikkeling is iets waar veel Bestenaren moeite mee hebben. Past dit wel bij Best? Daarnaast zijn er grote zorgen geuit over de invloed van de hoge bebouwing op de molenbuitoopt door Stichting Vrienden van de Molen "De Volharding". Mensen vinden het logisch en gewenst dat er een groot aantal woningen komt, zeker de jonge mensen. De getrapte hoogte afbouw naar de Hoofdstraat en Molenstraat valt in goede aarde. Mensen vragen of de hoogte niet iets meer 'verspreid' kan worden in plaats van 1 accent van 16 lagen. Bestenaren vragen ook aandacht voor het Bestse karakter in de bebouwing. Dit gaat om goede aansluiting op de lintbebouwing, variatie en kleine korrel, dus geen grote wand bebouwing, en aandacht voor beëindiging van volumes, bijvoorbeeld met kappen. Het model De verborgen tuin, wordt als beste beoordeeld. Dit komt met name door de lagere hoogte aan het tunneldek en de toegankelijke binnentuin.

Welke afbeeldingen van gebouwen vindt u passend bij het karakter van Best?

Meerdere antwoorden mogelijk
120 van 130 respondenten



Colofon

Project:

Best(s)e stationsomgeving

Ontwerp:

De Zwarte Hond i.s.m. gemeente Best, SDK Vastgoed en Maakdestad

Copyright:

De inhoud van dit boekwerk en de hierin opgenomen gegevens, afbeeldingen, teksten en combinaties daarvan zijn beschermd door auteurs-, en databankrechten.

Tenzij anders vermeld berusten deze rechten bij De Zwarte Hond en Bonnema Architecten. Zonder schriftelijke toestemming is het niet toegestaan deze website of enig onderdeel hiervan voor eigen doeleinden te gebruiken, openbaar te maken en of te verveelvoudigen.

We hebben ons uiterste best gedaan om bronnen en rechthebbenden van het beeldmateriaal te achterhalen. Wanneer desondanks beeldmateriaal wordt getoond waarvan je (mede-) rechthebbende bent en voor het gebruik waarvan je geen toestemming hebt verleend, verzoeken we je een mail te sturen aan bd@dezwarthond.nl.