

Bestuursdienst

Dienst RO/EZ/PRO/Dijkstra

Onderwerp Ontwerpbestemmingsplan Station Europapark



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11,
13, 16

Informatie over
vertrektijden krijgt
u via 0900-92 92

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk
vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bs
d.
groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

GRIFFIE	
reg.nr. 0909.1798471	
ingek. 23 JAN 2009	
class. -2.0751	
te beh. door: GR	
kopie gez. aan: dagmail	2311

Telefoon 050 367 87 22

Bijlage(n) 5

Ons kenmerk RO 09.1792640

Datum **23 JAN 2009** Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Met deze brief informeren we u over ons besluit het ontwerpbestemmingsplan van het Station Europapark ter inzage te leggen, overeenkomstig artikel 3.8, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening. We hebben het ontwerpbestemmingsplan ter informatie in de visietrommel gelegd.

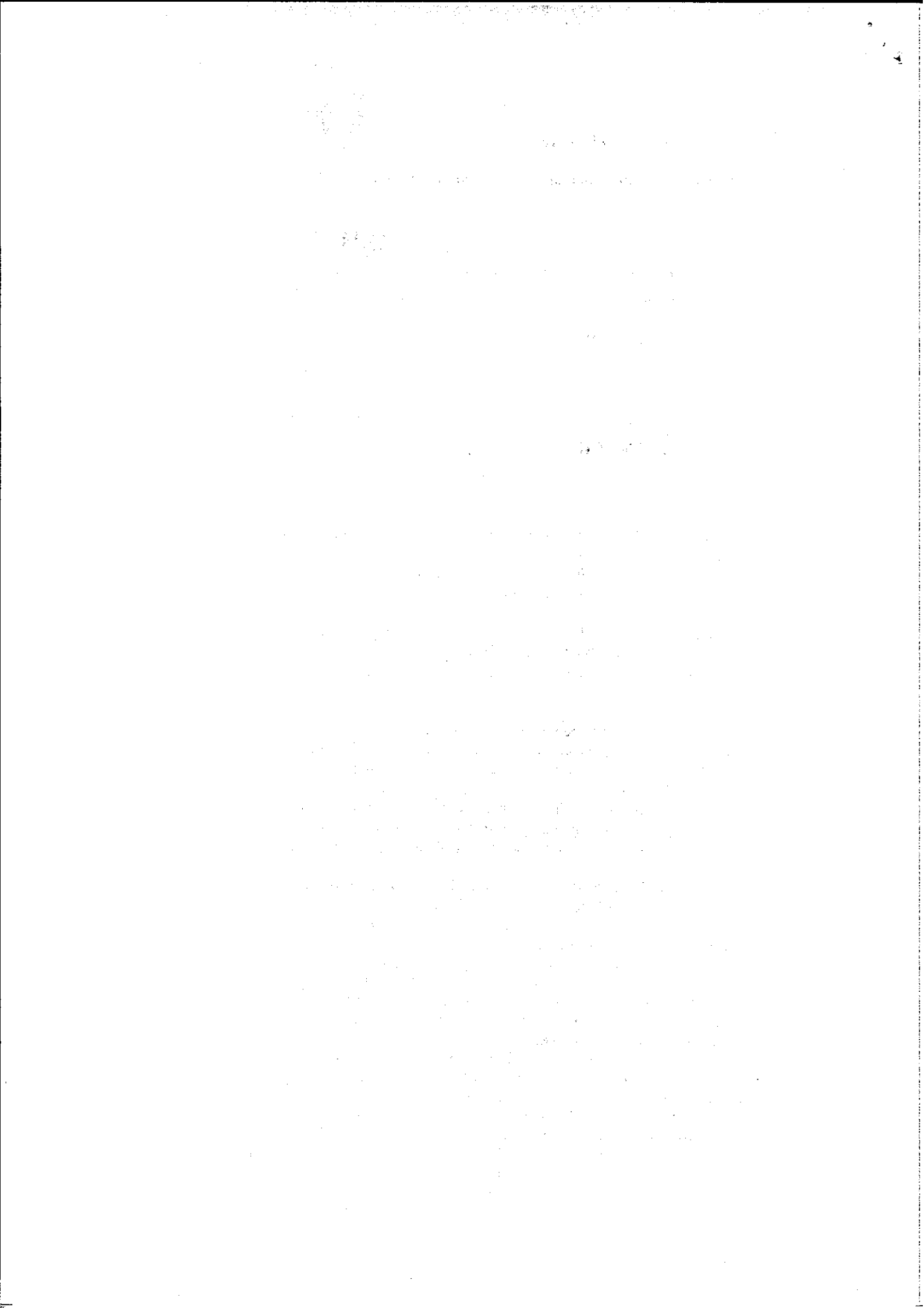
via
Gie. R&W

In deze brief gaan we nader in op drie specifieke aspecten die te maken hebben met dit bestemmingsplan en in bredere zin, met de ontwikkeling van Station Europapark: 1) de inspraakreacties c.q. de bewonersparticipatie, 2) het zogenaamde vierde spoor en 3) de financiering.

1) Inspraakreacties c.q. bewonersparticipatie

Omdat dit een stedelijk project betreft, vindt bewonersparticipatie in beginsel plaats via de inspraakprocedure conform de Algemene Inspraakverordening 2005. Voorafgaand aan de inspraak is wel extra informatie verstrekt, zodat belanghebbenden zich konden voorbereiden op de inspraakperiode. Hiertoe hebben we twee informatiebijeenkomsten georganiseerd, een voor omwonenden en een voor ondernemers. Daaraan vooraf hebben we het wijkcomité Helpman en het Buurtoverleg Oosterpoort apart geïnformeerd.

Op initiatief van één van de bewoners van de Helperzoom is tijdens de inspraakperiode een werkgroep geformeerd met omwonenden die hiervoor belangstelling hadden en gemeentelijke vertegenwoordigers. In het kader van de afspraken over bewonersparticipatie is deze werkgroep te karakteriseren als een groep waarmee de detaillering van de plannen verder wordt uitgewerkt. Daarbij worden de uitgangspunten dat er een station wordt aangelegd en een fietstunnel wordt gerealiseerd niet ter discussie gesteld. Tijdens de eerste bijeenkomst van deze werkgroep is op locatie bekeken wat precies de consequenties zouden zijn voor de inrichting van de Helperzoom als de plannen voor het station worden uitgevoerd. In een later stadium is gekeken naar de verkeersveiligheid op de Helperzoom en ook is ons gevraagd andere varianten in kaart uit te werken voor fietsroute en tunnellocatie. Daarbij vroegen werkgroepleden ons vooral om varianten te bekijken waarbij het groen voor de huizen zo veel mogelijk gespaard zou kunnen blijven. We hebben in overleg met de werkgroepleden drie modellen bekeken. Daarbij hebben we een eerste analyse uitgevoerd, waarbij we gekeken hebben naar de consequenties van die modellen voor ecologie, stedenbouwkundige inpassing, functioneren van het station, functioneren van de interwijkverbinding en geld. In de bijlage is deze ook aan bewoners verstrekte eerste analyse opgenomen.





Medio december hebben de bewoners nog een vierde variant (de 'verbindingsvariant') opgesteld die is gecommuniceerd in de media en als bijlage bij een brief aan uw raad is gevoegd. Daarbij stellen ze u de vraag om geld vrij te maken om deze variant door een onafhankelijke deskundige te kunnen laten beoordelen. Anticiperend op een positieve reactie uwerzijds, zijn we bereid hiervoor een budget vanuit de planontwikkeling van het station beschikbaar te stellen. We schatten dat het benodigde budget overigens beperkt zal zijn, aangezien de omwonenden vragen om een beoordeling van hun alternatief, en niet bijvoorbeeld opdracht willen geven een alternatief op te stellen. We gaan uit van een benodigd budget van € 5.000,-.

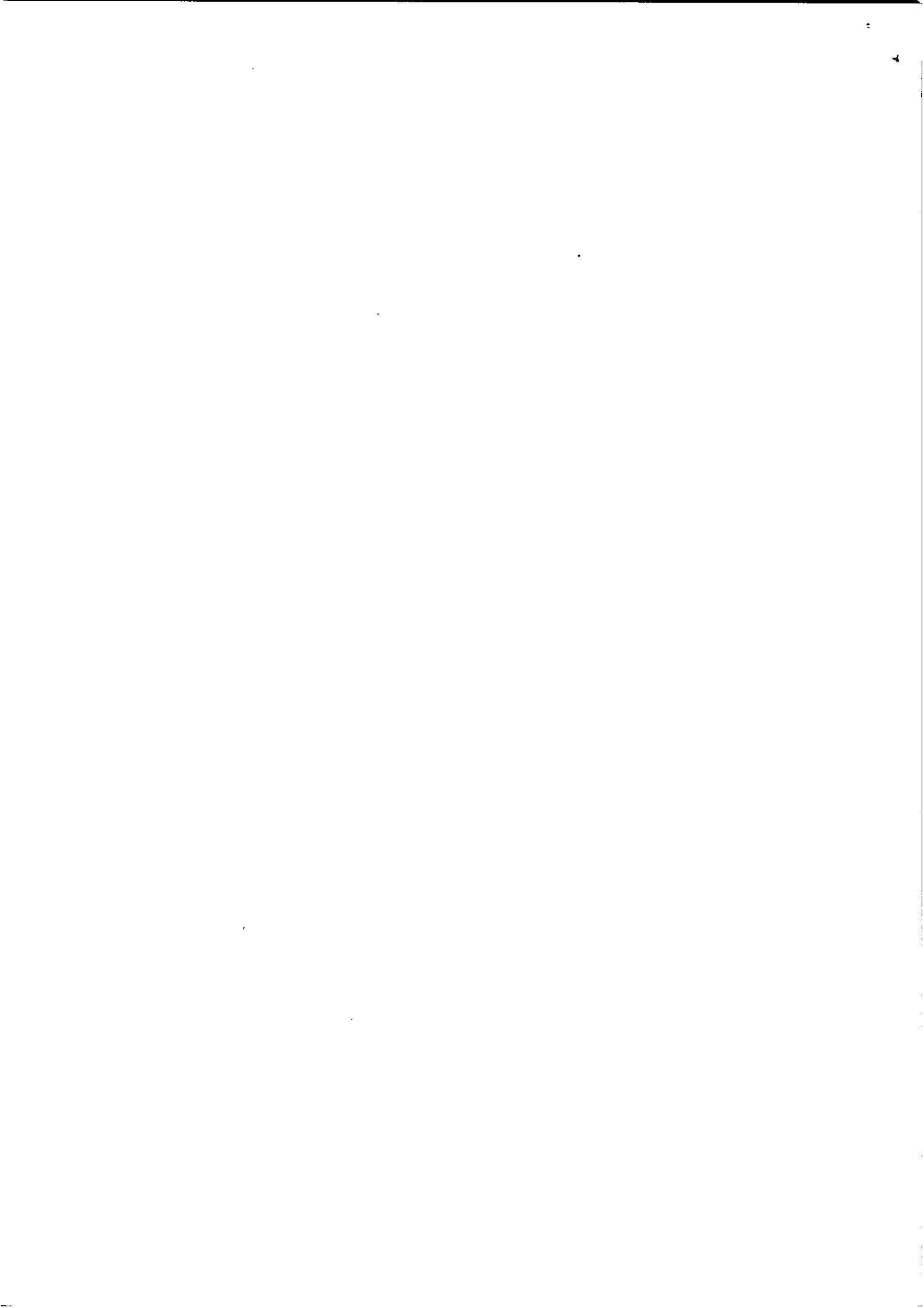
De volgende (en laatste) stap in het planologisch proces zal de vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad zijn. Dat staat gepland voor april, maar kan mei worden als er veel zienswijzen worden ingebracht. We willen richting bewoners communiceren dat genoemde deskundige-analyse moet passen binnen de totale planning. Dat betekent concreet dat die resultaten eind februari bekend moeten zijn.

Het door ons vastgestelde eindverslag van de inspraak is onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan en ligt als zodanig in de visietrommel. Op basis van de inspraakreacties en naar aanleiding van gesprekken met genoemde werkgroep hebben we één wijziging op het ontwerpbestemmingsplan doorgevoerd: de kiss&rideplek langs de Helperzoom is in dit ontwerpbestemmingsplan opgeschoven in noordwaartse richting zodat hij niet meer voor de woningen ligt.

Daarnaast hebben we twee andere aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd. Ten eerste gaat het om het reserveren in het bestemmingsplan van meer ruimte voor fietsenstallingen aan de Helperzoomkant. Deze uitbreidingsmogelijkheid zou dan plaats moeten vinden in noordwaartse richting, dat wil zeggen dat net als de Kiss&Rideplek een deel van het balkgat daarvoor wordt gebruikt. Dit is om in de toekomst flexibel te kunnen inspelen op vragen naar meer fietsenstallingen.

Met deze voorstellen wordt het plangebied uitgebreid, zodat het balkgat onderdeel vormt van het ontwerpbestemmingsplan. De (bijna) vigerende bestemming van dit deel van het balkgat is in uw raadsvergadering van 29 oktober jl. geformuleerd als 'water' met de vaststelling van het bestemmingsplan Kempkensberg en Engelse Kamp. Als Gedeputeerde Staten dit bestemmingsplan hebben goedgekeurd, is dit plan onherroepelijk. Overigens is zo'n snelle wijziging van een bestemming juridisch geen probleem.

Een tweede wijziging ten opzichte van het voorontwerp betreft de mogelijkheid commerciële activiteiten (AH to go, krantenkiosk etc.) te ontplooiën op het middenperron. Op basis van een nadere analyse van de consequenties van de nieuwe Wro en met name het kostenverhalingsaspect hebben we het enige onderdeel, waarbij kostenverhaling een rol speelt, op een andere manier in het bestemmingsplan benoemd. In het voorontwerp was sprake van direct bouwrecht; we hebben dit aangepast in een wijzigingsbevoegdheid van ons college. Zodra een concreet voorstel wordt ingediend om een commerciële activiteit te starten dan kunnen we dat op basis van een planwijziging ex artikel 3.6, lid 1, onder a (Wro, voorheen artikel 11-procedure) toestaan. Op dat moment kan met de aanvrager een afspraak worden gemaakt over kostenverhaling. Als we het directe bouwrecht hadden gehandhaafd zou dat op dit moment leiden tot een forse vertraging in de planvorming. Of omdat dan met de grondeigenaar vooraf overeenstemming zou moeten worden bereikt over kostenverhaling, waarbij de discussie lastig zou zijn, omdat je nu niet weet waarover je spreekt, welke functies





precies, hoeveel vierkantemeters etc. Of je zou als gemeente een exploitatieplan moeten opstellen, maar ook dat vraagt tijd en nader onderzoek om in te schatten welke reële opties er zijn. Vandaar dat we hebben gekozen te wachten op nadere initiatieven om gefundeerd de gesprekken te kunnen voeren.

Tot slot is op basis van de inspraak en aanvullende gesprekken met genoemde werkgroep nader gekeken naar het ontwerp van de Helperzoom en met name naar de verkeersveiligheid. We erkennen de zorgen die bestaan over de verkeersveiligheidssituatie op de Helperzoom, met name de kruising van het fietspad met de Helperzoom, waarbij fietsers uit het centrum richting Zuid moeilijk zullen kunnen oversteken. We hebben een aantal modellen gepresenteerd aan de omgeving, waarbij we tot nu toe een voorkeur hebben voor een ontwerp, waarbij de Helperzoom wordt 'opgetild' over de volle lengte van station en fietsroute en uitgevoerd wordt met (geluidsarme) klinkerbestrating. Daarmee ontstaat een veilige oversteek voor fietsers en voor de bewoners Helperzoom een situatie waarbij de Esperantokruising open is. Mocht in de toekomst deze kruising gesloten worden dan zullen er naar verwachting zo'n 2/3 minder auto's op de Helperzoom rijden. In dat geval voldoet deze inrichting aan een verkeersluw stationsplein. Omdat dit onderwerp nog verder moet worden uitgewerkt, hebben we een besluit hierover uitgesteld. We zullen in gesprekken met de omgeving en het wijkcomité verder werken naar een optimale oplossing, waarbij we deze in een later stadium als apart inrichtingsvoorstel in de inspraak brengen. Dit uitstel past binnen de algehele planning.

Vierde spoor

In de afgelopen zomer is duidelijk geworden dat de 'vierde spoor'-kwestie van invloed zou kunnen zijn op de planning van Station Europapark. Het gaat daarbij om het feit dat we bezig zijn een station aan te leggen voor drie sporen, terwijl er sinds kort geld beschikbaar is om ter hoogte van het station het spoor uit te breiden tot vier sporen. Deze spoorverbreding is in de toekomst noodzakelijk om onze ambities om het aantal treinen per uur te verhogen te kunnen realiseren: tot nu toe is het traject Esperantokruising-Mediacentrale nog een 3-sporige flessenhals: daarvoor en daarna liggen er al vier sporen.

Het bestemmingsplan dat nu in procedure is, noch het ontwerp waarop dit bestemmingsplan is gebaseerd, houdt formeel gezien rekening met viersporigheid. Om binnenkort een weloverwogen besluit te kunnen nemen over de fasering van aanleg station en spoorverbreding is ProRail opdracht gegeven om de consequenties van een vierde spoor aan te geven en met een advies ten aanzien van ons proces te komen. Dat advies zal een dezer dagen klaar zijn. Het advies zal betrekking hebben op de financiële en planningsconsequenties van de aanleg van een vierde spoor in relatie tot station Europapark. Dit advies heeft betrekking op

- Welke stationslayouts zijn denkbaar;
- Kan er eerst een driesporig station wordt aangelegd dat in de toekomst kan doorgroeien tot vier sporen;
- Hoe duur is nu doorgaan en later een vierde spoor + perron aan te leggen ten opzichte van een geïntegreerde planontwikkeling;
- Wat zijn de consequenties van het al dan niet tegelijkertijd viersporig maken van de Esperantokruising;
- Wanneer gaat Station Europapark open als de huidige planontwikkeling wordt stopgezet en er voor een geïntegreerde planontwikkeling wordt





gekozen. Vragen die in dat kader beantwoord moeten worden zijn of er processtappen kunnen worden versneld, hoe het zit met verwervingen en verplaatsingen, milieuonderzoeken en of en hoe een vier perronspoorstation past binnen de ecologische doelstelling Helperzoom en daarmee annex, de Flora- en faunawetgeving.

Daarbij worden twee layouts van het viersporige station bekeken. De ene betreft de aanleg van twee zijperrons en een middenperron. Daarbij wordt het extra spoor aangelegd aan de Helperzoomkant. De andere variant is er één met twee middenperrons. Deze uitbreiding zou plaats vinden aan de Europaparkkant.

Daarnaast zullen wij in beeld brengen wat de consequenties zijn van een eventuele vertraging van de aanleg van het station (inclusief voetverbinding Europapark/Groningen-Zuid en fietsverbinding Groningen-Zuid/Centrum). Thema's hierbij zijn eventuele sluiting van de Esperantokruising waarvoor een alternatieve fietsroute noodzakelijk is en afspraken met de omgeving zoals ondernemers Euroborg, kantoreneigenaren Europapark inclusief Menzis, bewoners De Linie, Rijksgebouwendienst, Regio Groningen-Assen, et cetera.

Zodra de consequenties van dit onderzoek bekend zijn, zullen we u hierover informeren. Overigens verwachten we op basis van onze kennis nu dat de kans reëel is dat we op een verantwoorde manier de huidige planontwikkeling kunnen doorzetten en over het vierde spoor op een later moment via een aparte planologische procedure kunnen besluiten. Dat is ook de reden dat we de huidige planologische procedure 'gewoon' doorzetten: het nu temporiseren heeft direct invloed op het halen van de openingsdatum van 2011 en dat jaartal blijft vooralsnog onze streefdatum.

Overigens zullen we binnenkort wel een principekeus moeten maken over één van de twee doorgroeimodellen. Enerzijds zodat de aannemer voor het station alvast voorbereidende werkzaamheden kan meenemen voor de spoorverbreding (bijvoorbeeld extra constructies in de tunnelwand op de plek waar later de spoorverbreding plaatsvindt). Daarnaast moet het ontwerp zo worden uitgevoerd dat er geen onzinnige zaken worden uitgevoerd zoals het herplanten van bomen op plekken waar straks het vierde spoor wordt aangelegd.

Financiering

Op 28 mei 2008 heeft u het principiële 'go'-besluit genomen tot de aanleg van het station. Daarbij is aangegeven dat de door u ingestelde risicobuffer van € 2 miljoen structureel (€25 miljoen investeringsmiddelen) gebruikt kan worden om het uiteindelijke tekort te dekken, waarbij ingezet is op een maximum aan externe subsidies. Zoals bekend is de subsidieaanvraag voor de tweede tranche Spoorse Doorsnijding ingediend: op dit moment is er geen nieuwe informatie over een eventuele beschikking beschikbaar. Wel heeft de subsidiegever aangegeven dat onze aanvraag voldoet aan de daartoe gestelde eisen. Naast Spoorse Doorsnijding onderzoeken we de mogelijkheid om het station en Kempkensberg in te dienen bij een nieuwe EFRO-ronde. Daarbij zou in eerste instantie het tekort op Kempkensberg worden gedekt, maar eventueel aanvullende subsidie-inkomsten zouden ten gunste van het station Europapark kunnen worden aangewend.



Wij hopen u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "J. van der ..." in a cursive style.

De secretaris,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "L. van ..." in a cursive style, with a horizontal line underneath.

