



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2539790

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Station Europapark: fietsroute Helperzoom en fietsenkelder

Groningen, **18 MRT 2011**

Aan de raad,

U heeft op 27 mei 2009 besloten tot de aanleg van Station Europapark. Dit besluit volgde op een intensief participatietraject met het inspraakcomité Helperzoom, dat onder andere een extern advies had ingewonnen (van het bureau Buegel Hajema). Bij de besluitvorming in 2009 heeft u ons opdracht gegeven de haalbaarheid te onderzoeken van een aantal door het inspraakcomité genoemde optimalisaties. We hebben u over de voortgang geïnformeerd in onze brief van 26 maart 2010. Op dat moment stonden nog twee onderwerpen open: 1) fietsroute Helperzoom en 2) ondergrondse fietsenstalling. Met dit voorstel stellen we u voor het inrichtingsplan fietsroute Helperzoom vast te stellen en te besluiten de ondergrondse fietsenstalling aan te leggen en daartoe een krediet ad € 3.061.000,- beschikbaar te stellen en dit toe te voegen aan het reeds beschikbaar gestelde krediet voor Station Europapark (waarmee het totale krediet op € 47.161.000,-- komt). Daarmee is de besluitvorming over deze laatste twee onderdelen van Station Europapark afgerond. Tot slot informeren we u in dit voorstel kort over de voortgang van de uitvoering en de stand van de risico's.

Dit voorstel is als volgt opgebouwd:

- a) Uitwerkingsopgaven per 27 mei 2009.
- b) Fietsroute Helperzoom.
- c) Ondergrondse fietsenstalling.
- d) Kredietverstrekking.
- e) Voortgang uitvoering/ risico's.

a) Uitwerkingsopgaven per 27 mei 2009.

Op basis van het rapport van Buegel Hajema stond nog een aantal inhoudelijke onderwerpen open. U heeft ons in uw vergadering van 27 mei 2009 gevraagd deze onderwerpen uit te werken en zo mogelijk te integreren in de plannen. We hebben u in onze brief van 26 maart 2010 geïnformeerd dat dit was gelukt voor wat betreft de inrichting aan de Helperzoomzijde richting Kempkensberg. De Buegel Hajemaplannen hadden betrekking op de ligging van de voetgangerstrap, op de inrichting rond het balkengat en op de ecologische en waterverbindingen rondom het balkengat. Voor uw informatie hebben we de laatste versie van het groenplan Helperzoom als bijlage bijgevoegd.

We hebben u geïnformeerd over de financiële effecten; deze zijn meegenomen in de herziene grondexploitatie van juni 2010.

De ondergrondse fietsenstalling werd zowel in mei 2009 als in uw raadscommissie van 19 mei 2010 als zeer wenselijk aangemerkt. Dit omdat hiermee twee bovengrondse fietsenstallingen konden vervallen, waarmee de Helperzoom een veel groenere inrichting kon terugkrijgen (de fietsenstalling was de grootste incisie in de groene structuur). We hebben u vorig jaar aangegeven dat we het ontwerp toekomstvast gaan aanbesteden, dat wil zeggen, we verstevigen alvast de constructie zodat een stalling later met weinig aanvullende kosten kan worden ingebouwd. Echter, op dat moment was er nog geen zicht op aanvullende middelen, zodat we geen ondergrondse stalling konden meenemen in de aanbesteding. Inmiddels is dat zicht er wel, zie onder c).

Tot slot hadden we onszelf nog een uitwerkingsopgave opgelegd, omdat we op basis van de inspraak op het station moesten concluderen dat we nog geen optimaal verkeersveilige aansluiting van het nieuwe fietspad op de Helperzoom hadden kunnen ontwerpen. We hebben in 2009 afgesproken dat we in overleg met het inspraakcomité nieuwe modellen zouden uitwerken. We zouden u via een afzonderlijk inspraaktraject een definitief voorstel voorleggen. In onze brief van maart 2010 hebben we u geïnformeerd over dat proces en over het voorstel dat we vrij hadden gegeven voor inspraak.

b) Fietsroute Helperzoom.

De aansluiting van de fietsroute vanuit het Europapark op de Helperzoom levert een ingewikkelde verkeerssituatie op. In de stad kennen we geen voorbeelden waarbij zo'n drukke fietsroute (± 12.000 fietsers per dag) aantakt op een drukke gebieds-ontsluitingsweg (± 7.000 motorvoertuigen per dag). Zoals gezegd was het in eerste instantie niet gelukt hier een bevredigende oplossing voor te vinden. Inmiddels is dit naar onze mening gelukt en stellen we u voor dit inrichtingsplan vast te stellen. We zullen dit plan overigens pas gaan uitvoeren, nadat Station Europapark is geopend. De overlast is dan beperkt omdat dan de nieuwe fietsroute onder het spoor als vervangende route dienst kan doen.

We hebben u in genoemde brief van maart 2010 geïnformeerd over welk plan we voor inspraak hebben vrijgegeven. Daarbij hebben wij ook het alternatieve plan van Buegel Hajema gepresenteerd (een aansluiting op Groenendaal), waarvan we de voor- en nadelen hebben aangegeven. Voor details verwijzen we naar genoemde brief.

De inspraakperiode vond plaats van 16 april 2010 tot en met 21 mei 2010. Op 17 mei vond een inspraakbijeenkomst plaats. Voor het Eindverslag van de Inspraak, inclusief het verslag van de inspraakavond verwijzen we u naar de bijlage. Daarnaast treft u in het Eindverslag van de Inspraak een tweetal brieven van het inspraakcomité, d.d. 11 maart 2010, d.d. 17 juni 2010 en een door het comité gemaakte inrichtings-tekening uit januari 2011.

We hebben ervoor gekozen de correspondentie van het inspraakcomité die betrekking heeft op het voorstel bij te voegen, ook waar het buiten de formele inspraakperiode valt.

We hebben daarmee de gesprekken met het inspraakcomité buiten de periode ook als onderdeel van de inspraak gemaakt. We vonden het niet alleen belangrijk een zo goed mogelijk voorstel te kunnen presenteren, maar we wilden ook recht doen aan de bijzondere band die gemeente en comité met elkaar hebben. Eerdere inspraak heeft al geleid tot een aantoonbaar beter ontwerp van het station (fietsenkelder, inrichting noordelijker gedeelte Helperzoom). Het inspraakcomité heeft naast diverse ambtelijke contacten vier keer gesproken met wethouder Dekker over de plannen (maart 2010, juni 2010, januari 2011, februari 2011).

We hebben diverse plannen op tafel gehad: de Helperzoom als 30 km en 50 km, verkeerslichten, brede en smalle middengeleiders, geen middengeleiders, etc.

Uiteindelijk zijn we het vrijwel met elkaar eens. De Helperzoom blijft een 50 km-route ondanks eerdere gedachten - ook van ons - er ter hoogte van het station een 30 km-zone van te maken. Nadere analyse leert dat een 30 km-inrichting de verkeerssituatie hier minder helder en duidelijk maakt, bijvoorbeeld ten aanzien van de voorrangssituatie en het verwachte snelheidsregime. Ook bestaat de vrees dat het fietsverkeer ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer in verdrukking komt, omdat menging van auto- en fietsverkeer bij een 30 km-inrichting wordt nagestreefd. Per saldo wordt verwacht dat dit nadelig uitpakt voor het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer, terwijl het hier juist om is begonnen.

Wel willen we graag de snelheid van het autoverkeer remmen ter hoogte van de aansluiting van de fietsroute die via het station voert. Dat doen we door de aanleg van een verhoogd uitgevoerd plateau met een andere kleur, van een brede middengeleider, van bijpassende attentieverhogende bebording en van het uitbuigen van de Helperzoom. Daarnaast wordt bijpassende verlichting toegepast, zodat de locatie en de overstekende fietsers ook in donker goed zichtbaar zijn. De brede middenberm geeft de fietsers de mogelijkheid om de rijbaan van de Helperzoom gefaseerd over te steken. Dit verbetert de oversteekbaarheid van de Helperzoom.

We constateren dat we het op hoofdlijnen met elkaar eens zijn. Met het inspraakcomité verschillen we van mening over de uitbuiging aan de Helperzoom aan de bewonerszijde; het inspraakcomité ziet graag de rechtstand aan deze zijde gehandhaafd. Enerzijds gaat hierdoor minder groen verloren en komt de straat niet dichterbij de woningen (dat had de voorkeur van het comité met het oog op veiligheid voor spelende kinderen en veiligheid bij het verlaten van de uitritten). Anderzijds ziet men voordelen aan het handhaven van deze rechtstand, omdat het voor de Helperzoomfietsers komend vanaf het noorden een meer logische fietsroute ontstaat voor het fietsverkeer dat de fietstunnel inrijdt.

Wij zien in het uitbuigen van de rijbaan aan beide zijden een veiligheidsvoordeel omdat de snelheid van het autoverkeer ook in zuidelijke richting effectiever wordt geremd. Daarnaast is in deze variant meer opstelruimte voor de overstekende fietsers beschikbaar (ca. 5.00 meter tegenover ca 3.00 meter als je niet aan de bewonerszijde

uitbuigt). Overigens zijn we bij het ontwerp al uitgegaan van een beperktere uitbuiging aan de bewonerszijde (maximaal 2,60 meter) ten opzichte van die aan de spoorzijde (maximaal 3,40 meter).

We stellen u voor in eerste instantie het voorstel van het inspraakcomité te volgen. We verwachten dat de verkeersproblemen zich pas na de eerste jaren zullen voordoen, als de Esperantokruising niet meer toegankelijk is voor fietsers. Tot die tijd verwachten we dat fietsers vooral de spoorwegovergang blijven nemen in de noord-zuidrichting. We zullen de situatie monitoren en stellen u voor ons te mandateren om de situatie aan te passen zodra we hier vanuit veiligheidsoverwegingen aanleiding toe zien. Op dat moment zullen we de extra uitbuiging aanleggen en daarmee de middenstrook vergroten. Dit is slechts een beperkte ingreep; we stellen u voor hiertoe een (kleine) financiële voorziening aan te brengen. Als er op het moment van slot-calculeren van de grondexploitatie nog geen aanleiding toe is geweest de aanvullende maatregel uit te voeren, dan zullen we u de keus voorleggen of we nog aanleiding zien de voorziening in stand te houden.

Bij dit inrichtingsplan zit verder geen financiële paragraaf. De financiën waren reeds meegenomen in de grondexploitatie Station Europapark.

c) Ondergrondse fietsenstalling.

We hebben in onze brief van maart 2010 aangegeven dat we de kosten voor een ondergrondse fietsenstalling prognosticeerden op € 3.000.000,-- en de beheerkosten op € 15.000,-- per maand. Eind september 2010 kregen we zicht op financiering met de inzet van provinciale BDU-middelen. Dat was op een zeer laat moment in het proces omdat de aanbestedingsprocedure binnenkort zou starten en de aannemers op 1 november 2010 hun stukken kregen. Op dat moment moesten we een lastige keuze maken: of de fietsenstalling alsnog integreren in de aanbesteding met de nodige risico's op vertraging van de procedure en daarmee van de aanleg van het station. Of op dat moment niet interveniëren, maar na december 2012 een fietsenstalling aanleggen. We hebben mede op advies van ProRail gekozen voor het eerste.

We hebben een zeer snelle inhaalslag kunnen maken, door binnen een maand een programma van eisen op te stellen (met diverse stakeholders als NS, ProRail, brandweer, waterschap etc.). Vervolgens hadden we zeer snel een architectonisch schetsontwerp, waarvoor we het Groningse bureau Noordeloos hebben ingehuurd. De fietsenkelder is december 2010 als wijzigingsdocument verstrekt aan de aannemer en daarmee onderdeel van het uiteindelijke werk geworden. Daarmee zijn tevens de twee bovengrondse fietsenstallingen komen te vervallen.

We hebben het ontwerp in de visietrommel gevoegd. Er is nog één uitwerkpunt, namelijk de aansluiting van de kelder op het fietspad in de tunnel. Door het hoogteverschil van 30 cm zouden fietsers uit de kelder te veel vaart kunnen krijgen en treinreizigers kunnen verrassen. Daarnaast moet de omgevingsvergunning nog worden afgegeven, inclusief welstandsadvies. Dit zou nog kunnen leiden tot wijzigingen, die in de aanbestedingsprocedure zouden kunnen worden geïntegreerd.

We hebben ervoor gekozen de kelder een maximale omvang te geven, binnen de beschikbare contour. Daarmee biedt de kelder uiteindelijk plek aan zo'n 1500 fietsen (dubbellaagse rekken), die we gefaseerd gaan aanleggen. De vraag zal eerst namelijk kleiner zijn.

De stalling zal fulltime bemenst moeten zijn, omdat fietsers geen alternatief hebben in de buitenlucht en we een sociaal veilige stalling willen garanderen. Met NS is overeengekomen dat de stalling een kwartier voor de eerste trein vertrekt opengaat en een kwartier na de laatste trein sluit. NS heeft van het rijk de verantwoordelijkheid opgedragen gekregen goede stallingvoorzieningen aan te bieden op stations en heeft deze verplichting bij dit station aan ons gedelegeerd.

De kosten voor de bemensing schatten we op € 15.000,-- per maand en zullen we in beginsel dekken uit de parkeernota, vanuit het beleidsuitgangspunt "autoparkeren betaalt voor fietsparkeren". Deze conclusie gaan we betrekken bij een actualisering van de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf. Deze vraag hebben we inmiddels uitgezet bij de dienst RO/EZ, waarbij we ook kijken op welke manier het beheer zo mogelijk ook goedkoper kan.

d) Kredietverstrekking.

We stellen u voor een krediet te verstrekken ten behoeve van de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling van € 3.061.000,--, te dekken uit BDU-gelden (€ 507.000,-- BDU 2009 - herbestemming en € 2.554.000,-- BDU 2011). Het krediet wordt daarmee toegevoegd aan Station Europapark en we zullen de kosten dan ook verantwoorden in de grondexploitatie Station Europapark. In de aanstaande herziening (verwacht juni 2011) zullen we deze fietsenstalling meenemen. Het totale krediet voor Station Europapark komt hiermee op € 47.161.000,--.

Begrotingswijzigingstabel.

Begrotingswijziging 2011							
Betrokken dienst	RO/EZ						
Naam voorstel	Krediet Europapark fietsenkelder						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investing						
Tijdsplanning krediet	2011 - 2015						
Dpar	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Ottrekking reserve	Saldo
7.2	Openbaar Vervoer	3.061.000	3.061.000	-	-	-	-
	Totale begrotingswijziging	3.061.000	3.061.000	-	-	-	-

e) Voortgang uitvoering/risico's.

De aanbestedingsperiode loopt. We verwachten 1 mei 2011 het werk te gunnen. De planning is ten opzichte van eerdere berichten niet gewijzigd. We verwachten december 2012 het station, fietsenkelder en fietsverbinding in gebruik te kunnen nemen.

Op dit moment wordt nog gewerkt aan het grondwerk. Dit werk heeft uitstel opgelopen, als gevolg van een andere grondsamenstelling dan eerder richting aannemer was gecommuniceerd. Overigens heeft dit uitstel geen invloed op de eindoplevering van het station.

We hebben u in 2009 geïnformeerd over een vijftal risico's. Drie van deze risico's hebben zich niet voorgedaan of zijn inmiddels opgelost:

- aankoop NS Poort: we hebben in december 2010 definitieve overeenstemming bereikt met NS Poort. Begin februari is de akte gepasseerd. Daarmee is alle benodigde grond in bezit van gemeente of ProRail en geen risicofactor meer.
- Flora- en Faunawet: we hebben in 2009 een ontheffing gekregen voor het werk.
- Juridische procedures: er is geen beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan in 2009.

De andere twee destijds genoemde risico's spelen nog:

- vertragingen: hoewel het afgelopen jaar geen vertragingen meer zijn opgetreden, bestaat dit risico bij een werk van deze omvang altijd, ook tijdens de aanleg: Een specifiek risico bij dit werk is dat er bij het werk rekening wordt gehouden met een zogenaamde treinvrije periode van 9 dagen tijdens de krokusvakantie 2012. Dan wordt de bulk van het werk uitgevoerd. Als er dan vanwege bijvoorbeeld weersomstandigheden niet kan worden gewerkt, betekent dit direct een flinke uitloop in tijd en mogelijk ook in geld. Er zal gewacht moeten worden op een nieuw moment dat er lange tijd geen treinen kunnen rijden en de volgende optie zal dan de meivakantie zijn.
- Aanbestedingsprocedure: pas als de aanbestedingsperiode is afgelopen kunnen we conclusies trekken over aanbestedingssom en -planning.

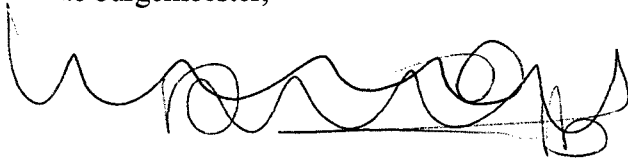
Een ander hier te noemen risico is de afstemming tussen de aannemers Nieuwbouw SOZAWE en Station Europapark. De werkzaamheden lopen gelijk op en de bouwplaatsen grenzen aan elkaar. We hebben goede afspraken gemaakt over de zogenaamde raakvlakken, maar er zijn wel afhankelijkheden voor wat betreft aanleg damwanden en bemaling. Als één werk vertraagt kan dit consequenties hebben voor het andere werk.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het inrichtingsvoorstel fietsroute Helperzoom vast te stellen en daarbij te kiezen voor een gefaseerde aanleg waarbij in eerste instantie de "wonersvariant" wordt gerealiseerd en als daar vanuit veiligheidsoverwegingen aanleiding toe is deze in de toekomst aan te passen tot de gemeentelijke voorkeursvariant;
- II. hiertoe een financiële voorziening aan te leggen binnen de grondexploitatie Station Europapark;
- III. tot de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling bij Station Europapark;
- IV. hiertoe een krediet van € 3.061.000,-- beschikbaar te stellen, te dekken uit BDU-gelden (€ 507.000,-- BDU 2009 - herbestemming en € 2.554.000,-- BDU 2011);

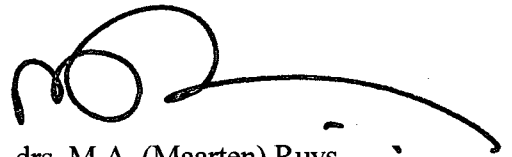
- V. dit krediet toe te voegen aan het reeds beschikbaar gestelde krediet voor Station Europapark, waarmee het totale krediet op € 47.161.000,-- komt;
- VI. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,



dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,



drs. M.A. (Maarten) Ruys