

RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 09.1891500

Registratienummer : GR 09.

Ingekomen op :

Onderwerp: Station Europapark en Herziene Grondexploitatie Europapark

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

Met dit raadsvoorstel stellen we u voor een aantal besluiten te nemen dat de aanleg van Station Europapark mogelijk maakt. De aanleg van het station betekent de realisering van het grootste openbaar vervoerproject tot nu toe in het kader van onze beleidsambities op dat terrein (STOV, Kolibri, Raamwerk Regiorail). Dit maakt het tevens tot het in investeringskosten grootste duurzame project dat wij deze collegeperiode aan u voorleggen. Daarnaast vormt de aanleg van dit station het sluitstuk van het stedenbouwkundig plan Europapark, de multifunctionele stadswijk op het terrein van de voormalige energiecentrale. Juist in deze tijd van economische crisis vinden we het een belangrijk signaal dat we verder investeren in de ontwikkelkansen van deze grootste kantorenlocatie van Noord-Nederland. We hopen dan ook dat deze investering verder aanzet tot investeringen in de stad die de werkgelegenheid bevorderen. Ook de met de aanleg van het station gemoeide investeringskosten van zo'n € 40 miljoen betekenen op zichzelf al een belangrijke impuls voor de economie. Dit voorstel volgt op uw positieve "go"-besluit van mei vorig jaar. Met uw "go"-besluit gaf u de aanzet de planologische procedure te starten die nu leidt tot het aanbieden van het bestemmingsplan.

We bieden u tevens een herziene grondexploitatie Europapark aan. Deze heeft u voor het laatst vastgesteld in mei 2007, waarbij u een tekort van € 4,5 miljoen heeft gedekt door een bijdrage uit de reserve grondzaken. Op dit moment sluit de grondexploitatie met een positief resultaat van € 1,6 miljoen. Echter, gezien het grote risicoprofiel en de huidige economische situatie achten we het noodzakelijk deze middelen binnen de grondexploitatie te reserveren voor tegenvallers.

Het Station Europapark kent net als in mei vorig jaar een tekort van € 25 miljoen. We hebben goede hoop dit tekort te kunnen halveren met de inbreng van externe subsidies EFRO en Spoorse Doorsnijding. Daarmee resteert een tekort van zo'n € 12,5 miljoen, waarvan we voorstellen dit te dekken uit de risicobuffer sleutelprojecten. Dit dekkingsvoorstel is conform uw besluitvorming van mei vorig jaar.

Overigens hebben we ervoor gekozen een aparte grondexploitatie voor het station en zijn omgeving te maken. Omdat het station onderdeel is van de gebiedsontwikkeling Europapark, hebben we beide grondexploitaties ook als geheel gepresenteerd. Met genoemde dekking van het tekort van € 25 miljoen en het binnen de grondexploitatie Europapark houden van € 1,6 miljoen verlopen beide grondexploitaties budgettair neutraal.

Onderdeel van dit raadsvoorstel is ons voorstel om een aanvullend krediet van € 41,9 miljoen beschikbaar te stellen om de investeringen binnen de grondexploitatie tot en met 2011 te kunnen realiseren. Daarmee is dit conform onze afspraken krediet-aanvragen te "knippen".

Met dit voorstel stellen we tevens voor een principe-uitspraak te doen het mogelijk te maken het spoor in de toekomst te verbreden tussen de Esperantokruising en de Mediacentrale. Deze spoorverbreding is nodig om ruimte te creëren onze ambities op het gebied van openbaar vervoer te realiseren. We willen dat er in de toekomst meer treinen kunnen rijden. Daarbij stellen we voor in beginsel te kiezen voor een verbreding richting de Helperzoom, waarbij we als uitgangspunt stellen dat er voldoende compenserende maatregelen worden genomen op het gebied van groen en ecologie. We hebben hierover advies gevraagd aan interne en externe ecologen. Op basis hiervan concluderen we dat het mogelijk is voldoende compenserende maatregelen te treffen, waarmee we voldoen aan de ecologische en groene doelstellingen. Deze toekomstige spoorverbreding vraagt overigens om een voorinvestering die wordt gedekt door Verkeer & Waterstaat. Voor deze voorinvestering vragen we u een uitvoeringskrediet van € 2 miljoen beschikbaar te stellen. Deze voorinvestering is geen onderdeel van de grondexploitatie.

De aanleg van het station betekent op zichzelf een doorsnijding van de groene structuur langs de Helperzoom. In dit voorstel gaan we in op de consequenties hiervan en de wijze waarop we het verloren groen willen compenseren. We gaan ook in op de keuze voor de locatie van het station. Daarbij nemen we zoals ook door u gevraagd in de raadscommissie R&W van 11 februari jl. de door omwonenden ingediende alternatieve variant in onze beschouwing mee. Op 22 april jl. is ons door omwonenden tevens een nieuw alternatief aangeboden. Dit alternatief is ontworpen omdat het eerder gecommuniceerde alternatief ook volgens het door omwonenden ingehuurd bureau technisch onhaalbaar bleek. Vanuit de veronderstelling dat u ook dit alternatief mee wilt nemen in uw afweging, zullen we in dit voorstel ingaan op dit nieuwe alternatief. We concluderen dat dit nieuwe alternatief op een aantal essentiële punten afwijkt van de door ons gehanteerde uitgangspunten voor het station.

Wel concluderen we dat er in het alternatief een aantal interessante ideeën is verwerkt, die een meerwaarde voor het station en zijn omgeving kunnen opleveren. We stellen u voor deze ideeën verder uit te werken. Overigens passen deze ideeën binnen de kaders van het voorliggende bestemmingsplan.

Mijlpaal.

Dit besluit is wat ons betreft om een aantal redenen een belangrijke mijlpaal. Het is ten eerste een belangrijke stap om onze doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te realiseren. Het station gaat veel reizigers aantrekken en zal mensen verleiden om de

auto te laten staan. Daarmee wordt de stad niet alleen duurzamer maar ook beter bereikbaar. Het Europapark zal straks bijvoorbeeld ook een transferfunctie hebben voor werknemers van het UMCG. Dit zal nog versterkt worden als het Raamwerk Regiorail verder gevorderd is, met bijvoorbeeld genoemde uitbreiding van het station met een vierde spoor en perron. Ook zal een doorkoppeling op het hoofd-station van de richtingen Leeuwarden en Groningen-Noord met de richting Europa-park (en verder) de transferfunctie van Station Europapark versterken.

Een brede fiets- en voetgangertunnel maakt onderdeel uit van het station. Daarmee zal het station straks ook fungeren als interwijkverbinding tussen het Europapark en Groningen-Zuid. De barrière van het spoor wordt daarmee voor een deel geslecht. Dat is goed voor de bewoners van De Linie, de ondernemers in de Euroborg, de bezoekers aan FC Groningen, maar ook voor de ontwikkelkansen van de stadswijk als geheel. Ook wordt de stad met dit aanlegbesluit verkeersveiliger. De fietsroute over de Helperzoom richting centrum is de op een-na-drukste fietsroute van de stad (na de Korreweg). De route voert nu nog over de onoverzichtelijke (en daarmee gevaarlijke) gelijkvloerse spoorwegovergang Esperantokruising. De tunnel onder het station zal deze noord-zuidroute vervangen.

Het station vormt tevens het laatste grote onderdeel van het stedenbouwkundig plan Europapark uit 1999. Het Europapark is destijds geformuleerd als multifunctionele nieuwe stadswijk. Naast FC Groningen vormde een aanzienlijk kantoorprogramma (tot 200.000 m² BVO) de spil van het plan. Daarmee zou de ontwikkeling van Europa-park een belangrijk positief effect hebben op de werkgelegenheid in de stad en omgeving. Op dit moment loopt de kantoorontwikkeling achter ten opzichte van de prognoses. We gaan ervan uit dat de aanleg van het station de aantrekkingskracht van het Europapark op investeerders aanmerkelijk vergroot. We beargumenteren deze verwachting in de wetenschap dat het station een belangrijke factor destijds was voor Menzis (toenmalig Geové) om zich hier te vestigen. Zoals bekend heeft ook de Rijksgebouwendienst zijn beslissing om te investeren in Kempkensberg mede beargumenteerd met de komst van het station.

Tot slot, weliswaar niet ten grondslag liggend aan ons voorstel, is een positief neveneffect van dit besluit dat een ermee gepaard gaande investering van zo'n € 40 miljoen een belangrijke impuls voor de economie betekent.

Zoals gezegd realiseren we ons dat het nu voorliggende besluit een doorsnijding van de groene structuur langs de Helperzoom inhoudt. Met ons voorstel genoemde spoorverbreding in beginsel aan de Helpmanzijde mogelijk te maken, wordt de groene ruimte verder beperkt. We zien ons geconfronteerd met een ogenschijnlijke spagaat in doelstellingen op het gebied van duurzaamheid: enerzijds doelstellingen op het gebied van ecologie en groen en anderzijds op het gebied van openbaar vervoer en fiets. We hebben ook gekeken naar mogelijkheden om het station op een locatie aan te leggen waarmee de groene doelstellingen minder onder druk komen te staan. We zijn tot de conclusie gekomen dat aan alternatieve locaties teveel nadelen kleven en/of deze de zorgen op het gebied van groen/ecologie niet weg kunnen nemen. In dit voorstel zullen we hier verder op ingaan. Ook zullen we aangeven hoe we denken de uitgangspunten van ons groene en ecologische beleid in deze strook te borgen door compenserende maatregelen toe te passen.

Dit raadsvoorstel is als volgt opgebouwd:

- 1) Uitgangspunten.
- 2) Voorlopig ontwerp.
- 3) Burgerparticipatie (voor wat betreft de analyse van de ingediende varianten verwijzen we naar bijlage 1).
- 4) Vierde spoor (voor de leesbaarheid van het raadsvoorstel ook ondergebracht in een bijlage (3)).
- 5) Bestemmingsplan (ook deels in een bijlage (2) ondergebracht).
- 6) Grondexploitatie(s).
- 7) Uitvoeringsplanning/risico's.

We hebben geprobeerd de informatie in dit raadsvoorstel tot de hoofdlijnen te beperken. Naast genoemde onderwerpen wordt ook voor andere aanvullende informatie verwezen naar diverse bijlagen. Dit betreft

- a) het boekje met de grondexploitaties Station Europapark en Europapark;
- b) het bestemmingsplan met plankaart en –voorschriften;
- c) het rapport Vierde Spoor van ProRail/Movares;
- d) het ecologisch rapport Vierde Spoor van Koeman/Bijkerk;
- e) boomonderzoek monumentale elms van Arbor Noord Nederland;
- f) het rapport van Bügel Hajema Inspraakcomité Helperzoom.

1) Uitgangspunten.

Het Station Europapark is onderdeel van het stedenbouwkundig plan Europapark, door u vastgesteld in 1999. Dit stedenbouwkundig plan komt voort uit het structuurplan Stad van Straks uit 1996 en de Structuurschets Zuidoost uit 1997. Het station had vooral een vervoersfunctie, om de arbeidsplaatsen horend bij 200.000 m² BVO kantooruimte op aantrekkelijke wijze te faciliteren. Ook is het station genoemd als middel om de verbinding tussen Groningen-Zuid en het Europapark tot stand te brengen en daarmee een van de ruimtelijke barrières te slechten.

Het station zelf is door de jaren heen genoemd als één van de belangrijke projecten om doelstellingen op het gebied van openbaar vervoer te realiseren, zoals verwoord in nota's over het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV), Kolibri en kortgeleden het Raamwerk Regiorail.

Bij de inrichting van de Helperzoom worden de groene en ecologische uitgangspunten gehanteerd, voor het laatst vastgelegd in Groene Pepers.

Het station is onderdeel van het vigerende bestemmingsplan dat december 2002 door uw raad is vastgesteld. In dit vigerende bestemmingsplan is al ruimte gecreëerd voor niet alleen een station maar ook voor een tunnel die de Boumaboulevard aansluit op de Helperzoom. Er was op dat moment sprake van een station dat een veel grootschaliger uitstraling had dan het station in de huidige plannen. Er was ruimte voor bouwwerken tot 50 meter, te bouwen op het spoor/station. Van bouwen op het spoor of station is nu geen sprake meer. De impact van dat plan op zijn omgeving was groter dan het huidige plan. De fiets- en voetgangerstunnel was enige tientallen meters zuidelijker gedacht, waardoor de impact daarvan op de woonomgeving Helperzoom ook groter was. Het lag tegenover de bestaande bebouwing. Het spoorse en perrondeel nam daarentegen minder ruimte in: er werd uitgegaan van twee zijperrons zonder

eilandperron, terwijl we nu uitgaan van drie perrons (één zijperron en één eilandperron, met aan elke zijde één perron). Door deze daarmee samenhangende verbreding kwam het station buiten zijn bestemmingsplangrenzen en was het nood-zakelijk voor het huidige plan een bestemmingsplanwijziging door te voeren.

In 2005 hebben we toestemming van de minister van Verkeer & Waterstaat (V&W) gekregen om het station te mogen aanleggen. In overleg met V&W en spoorbeheerder ProRail zijn de spoorse randvoorwaarden geformuleerd. In de loop der tijd hebben we in samenspraak met ProRail de uitgangspunten uit ons stedenbouwkundig plan, de verkeerskundige, groene en ecologische uitgangspunten en de spoorse voorwaarden samengevoegd tot één voorlopig ontwerp. Het bestemmingsplan is op basis van dit voorlopig ontwerp opgesteld.

Overigens functioneert vanaf oktober 2007 al een tijdelijke halte, waarvoor u eerder krediet heeft verstrekt. Alleen de regionale treinen (tussen het hoofdstation en Hoogezand) stoppen hier. Deze halte wordt opgeruimd zodra het definitieve station gereed is.

Uit de kostenberekeningen bleek dat er hoge kosten verbonden waren aan de aanleg van het station. Dat had niet alleen te maken met het gegeven dat er een grote oppervlakte aan openbaar gebied wordt aangelegd, ook heeft het ermee te maken dat werken op of aan het spoor per definitie duur is; er moeten veel veiligheids-maatregelen in het ontwerp worden verwerkt. Daarbij valt te denken aan wissels, seinen, bovenleidingen etc. maar ook aan de constructie die nodig is om te garanderen dat het spoor nooit verzakt. Tot slot moet door de hoge grondwaterstand ter plaatse voor een duur soort beton (onderwaterbeton) worden gekozen. Het berekende tekort bleek € 25 miljoen zoals ook met uw raad gedeeld in ons voorstel van mei 2008. We hebben ervoor gekozen om eerst zekerheid van uw raad te krijgen over de potentiële dekking van dit tekort, voordat we verder de procedure in zouden gaan. Uw "go"-besluit en de aangegeven dekking was daarmee de basis voor het vervolg. Pas na dat besluit hebben we de omgeving over de plannen geïnformeerd.

Tevens hebben we op basis van dit besluit de formele samenwerking met ProRail bekrachtigd door een samenwerkingscontract aan te gaan, dat de basis vormt voor de aanleg van het station en de openbare ruimte. Hierin hebben we overigens uiteindelijke besluitvorming door uw raad over het bestemmingsplan als ontbindende voorwaarde vastgelegd.

2) Voorlopig ontwerp.

Het station is in V&W-termen een zogenaamd "basisstation". Binnen dat concept vindt kaartverkoop plaats via automaten; er wordt dus geen *stationsgebouw* gerealiseerd.

Wel moet het station voldoen aan eisen op het gebied van sociale veiligheid, comfort en bereikbaarheid.

Het ontwerp voor het Station Europapark is echter meer dan de verzameling eisen die aan een basisstation wordt gesteld. Dit heeft te maken met de dubbele functie van het station. Niet alleen is het een in- en uitstapplaats voor dagelijks 6000 reizigers van en naar Groningen-Zuid, inclusief Kempkensberg en het Europapark. Het is tevens dé (langzaam verkeers)verbinding tussen Groningen-Zuid en het Europapark. Ook is het zoals gezegd straks onderdeel van één van de belangrijkste noord-zuidfietsroutes van de stad, die tussen Haren en het centrum. Vandaar dat we extra aandacht besteden aan

de kwaliteit van het openbaar gebied rond het station. Daarom ook wordt de tunnel extra breed in vergelijking met reguliere stations.

Op het station worden diverse onderdelen gerealiseerd:

- verleggen spoor, aanleg middenperron, aanleg zijperron aan Europaparkzijde, aanleg stationgerelateerde voorzieningen (overkapping, kaartautomaat), diverse spooractiviteiten (aanpassen seinen, wissels etc.);
- aanleg tunnel als langzaamverkeersverbinding en als opgang naar middenperron, zowel lift als trap;
- fietsverbinding in noord-zuidrichting;
- plein met trapopgangen aan zowel Helperzoomkant als Europaparkkant;
- fietsparkeren op maaiveld, zowel aan de Helperzoomkant (rondom bestaand gasdistributiestation) als aan Europaparkkant;
- halen & brengen (Kiss & Ride), taxistandplaatsen, bushaltes. Al deze voorzieningen komen aan beide kanten;
- P+R aan Europaparkzijde;
- ecologische verbinding aan Helperzoomkant.

Bij het opstellen van het voorlopig ontwerp moeten we rekening houden met de eisen die het ministerie van Verkeer & Waterstaat aan een station stelt. Daarnaast is er een aantal zaken waarin we zelf een keuze kunnen maken. We noemen hierbij:

Locatie tunnel.

De locaties van de perrons liggen min of meer vast vanwege de noodzakelijke afstand tot enerzijds de Esperantokruising en anderzijds tot de aanwezige wissels voor de Mediacentrale. De plaats van de tunnel kon nog wel worden bepaald. Deze moet idealiter in het midden van de perrons liggen; in ons voorstel ligt hij meer aan de zuidkant.

In het voorlopig ontwerp is uitgegaan van een tunnel in het verlengde van de Boumaboulevard. Daarmee wordt aan de Helpmanzijde minimaal ingegrepen in de bestaande vijverstructuur. Daarnaast bevindt de tunnel zich hiermee – anders dan de locatie in het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan – aan de zijkant van de huizenrij aan de Helperzoom en niet in het midden; daarmee is de invloed van tunnel/station op de woonomgeving zoals gezegd beperkter.

De keus de tunnel in het verlengde van de Boumaboulevard aan te leggen, leidt tot een helder stedenbouwkundig concept vanuit het Europapark. Daarnaast leidt dit tot een logische fietsaansluiting op de bestaande infrastructuur aan de Europaparkzijde. Het verleggen van de tunnel in noordelijke richting levert daarentegen beperkingen op aan die zijde. Het levert een fietspad op dat én het water van de Helperlinie onder maaiveld doorkruist én door de beperkte ruimte tussen spoor en Frontier een door muren omgeven sociaal onveilige fietsroute oplevert én tevens een verkeersonveilige oversteek op de Verlengde Lodewijkstraat. Ook kan het fietsverkeer dan niet meer zonder omweg zijn weg vervolgen in de richting van de Meeuwerderweg en verder via de nu in aanleg zijnde nieuwe fietstunnel onder de ringweg.

Gegeven de niet beïnvloedbare ligging van de perrons is er in het kiezen van de tunnellocatie geen oplossing mogelijk die essentieel beter is voor ecologie en/of groen. In alle gevallen wordt door de noodzaak een comfortabele, sociaal veilige fietsroute te realiseren en tevens spoorse voorzieningen als fietsenstallingen en

Kiss & Ride-plaatsen etc. aan te leggen een doorsnijding in de groene en ecologische structuur aangebracht.

Het ontkoppelen van de fietsverbinding en de bereikbaarheid van de perrons zou meer mogelijkheden bieden groen en ecologie te ontzien. Bijvoorbeeld door de fietsverbinding door een meer zuidelijk gelegen vijver te laten lopen. In de raads-commissie van 11 februari jl. hebben we desgevraagd aangegeven dat we schatten dat met de aanleg van een tweede tunnel € 10 à 15 miljoen aan extra kosten verbonden zullen zijn. Belangrijker argument hiertegen vinden we het nadeel dat deze keus op zou leveren voor de sociale veiligheid. Tunnels zijn altijd plekken waar men zich onveilig voelt, hoeveel aandacht in het ontwerp ook aan dit onderwerp is besteed. Waar we in ons voorstel de reizigers combineren met de fietsers en daarmee extra drukte creëren, zullen met een ontkoppeling juist twee per saldo onveiliger tunnels ontstaan. We verwachten daardoor tevens dat het gebruik van beide functies (fiets-verbinding en station) zal afnemen.

Ook hebben we gekeken naar de consequenties van het niet realiseren van een fietsverbinding bij het station, maar deze ter hoogte van de Esperantokruising aan te leggen. Behalve genoemd nadeel van sociale onveiligheid betekent dit dat het stedenbouwkundig concept van Europapark een belangrijke aderlating ondergaat. Doel was namelijk het zoveel mogelijk doorsnijden van de drie barrières Europaweg, Zuidelijke Ringweg en spoor. Dat was ook een belangrijke reden voor partijen zich te vestigen in het Europapark. Met het schrappen van de fietsverbinding zou de doorsnijding van het spoor niet worden opgeheven. Daarmee zou tevens een financieel nadeel ontstaan omdat subsidiegevers (in elk geval VROM met de BIRK-subsidie) hun doelen niet gerealiseerd zien en daarmee hun bijdrage zullen intrekken. Verder levert zo'n fietsverbinding langs de Lodewijkstraat dezelfde nadelige sociale en verkeersveiligheidsconsequenties op als eerder genoemd, als er voor een kleine verplaatsing in noordelijke richting zou worden gekozen. Tot slot beperkt zo'n noord-zuidverbinding de mogelijkheden een goede oost-west (fiets)verbinding ter hoogte van de Esperantokruising te realiseren.

Fietsparkeerplaatsen.

Bij het voorlopig ontwerp zijn we uitgegaan van meer fietsparkeerplaatsen dan in het oorspronkelijke programma van eisen stond. Dit is vanwege een extern onderzoek naar de vervoersmiddelen van reizigers richting station, waaruit we concluderen dat er geen 175 maar 475 fietsparkeerplaatsen moeten komen. Gezien onder andere de ervaringen van het Stadsbalkon reserveren we daarnaast nog meer ruimte voor fietsparkeerplaatsen. We plannen fietsenstallingen aan beide zijden van het station. We realiseren ons dat we met een fietsenstalling aan de Helperzoomzijde een extra ingreep doen in de groene structuur. De berekeningen laten echter zien dat de meeste fietsers uit Helpman komen. ProRail en andere specialisten stellen dat het zeer onverstandig is om aan die zijde geen fietsvoorziening te realiseren, omdat daarmee een groot beheer (en handavings)probleem gaat ontstaan. Zeker gezien de noodzakelijke omrijdbeweging (om het nieuw te bouwen gebouw van SOZAWE) zullen veel fietsers uit Helpman hun fiets dan in de groenstroken plaatsen.

Ontwerp tunnel.

Bij het ontwerp van de tunnel en perronopgangen is het uitgangspunt het aantal oversteekbewegingen in de tunnel zoveel mogelijk te beperken.

Het verkeersonderzoek laat zien dat de meeste stationsbezoekers uit de Helperzoom/Kempkensbergkant komen. Op basis daarvan is ervoor gekozen de trapopgang naar het eilandperron aan de noordkant aan te leggen. In de uitwerking van de inrichting van de tunnel zal nog aandacht worden besteed aan de details, waarbij de verkeersveiligheid voorop staat.

Plaats bushalte.

Zoals ook vorig jaar mei aangegeven willen we gezien de goede kwaliteit en uitstraling van een zestal bomen aan de westkant van de Helperzoom – de beoogde locatie van een bushalte – de bushalte niet hier, maar verder noordelijk te realiseren. Het nadeel is dat de bushalte daarmee verder van het station komt te liggen. Voordeel is dat de bussen die nu al via de Haydnlaan rijden, dezelfde route kunnen aanhouden.

Monumentale boom.

We hebben u mei vorig jaar ook geïnformeerd over een monumentale els aan de oostkant van de Helperzoom. We stellen voor deze boom ondanks de monumentale status te kappen. We hebben onderzoek laten doen naar de overlevingskansen van de boom. Vanwege de in de toekomst geïsoleerde ligging van de boom en de veranderingen in de grondwaterstand zijn deze gering. Het boomadvies treft u aan bij de onderliggende stukken. Daarnaast wordt er weliswaar groen gekapt (zo'n 70 bomen), maar in de plannen zitten naast een ecologische verbinding langs de Helperzoomkant ook veel herplant, waarmee de uitstraling aan deze zijde groen blijft. Voor de boomeffectanalyse verwijzen we naar paragraaf 5.4 van het bestemmingsplan.

Park & Ride.

We willen Park & Ride (in het programma van eisen staan 160 parkeerplaatsen) integreren in bouwplannen in de omgeving. Binnenkort verwachten we de uitkomsten van het onderzoek naar de rendabiliteit van de parkeergarage onder de nieuwbouw van SOZawe. In deze garage is in beginsel rekening gehouden met dubbelgebruik, mede ten behoeve van de P+R-functie. In ons raadsvoorstel van mei vorig jaar gaven we aan dat een noodzakelijke tijdelijke voorziening (tot realisering SOZawe) gecombineerd kan worden met de parkeergarage onder de Euroborg. In overleg met NS stellen we nu voor om tijdelijk in de nabije omgeving van het station P+R-plaatsen aan te leggen op maaiveld (aan de Europaparkzijde, tussen het stationsplein en de Mediacentrale). Deze parkeerplaats wordt vervolgens opgeruimd als de parkeerplaats onder de nieuwbouw van SOZawe klaar is voor gebruik.

De tekening van het voorlopig ontwerp is in te zien in het bestemmingsplan dat onderdeel is van dit raadsvoorstel.

3) Burgerparticipatie.

Wij vinden het belangrijk burgers te betrekken bij de besluitvorming over plannen. Het Station Europapark is onderdeel van het stedenbouwkundig plan Europapark dat indertijd tot stand is gekomen nadat twee mogelijke scenario's breed waren besproken met omwonenden en instanties. In die zin lagen de kaders voor het station al in 1999 vast en waren ze afgestemd met de omgeving. Deze zijn vervolgens juridisch verwoord in het bestemmingsplan uit 2002.

Ook tijdens het huidige traject zijn we in gesprek gegaan met belanghebbenden, in eerste instantie vooral om vragen te kunnen beantwoorden. Naar aanleiding van initiatieven uit de omgeving hebben we er vervolgens voor gekozen om – ook voor onszelf – extra inzicht te verkrijgen in de consequenties van door omwonenden opgestelde alternatieven. Daarbij hebben we gekeken hoe deze alternatieven zich verhielden tot de doelstellingen die we hadden met station en interwijkverbinding. Dat heeft er zoals gezegd bijvoorbeeld toe geleid dat we middelen ter beschikking hebben gesteld aan de omwonenden om externe expertise in te winnen in de beoordeling van een door bewoners opgesteld alternatief. We gaan daar verderop deze paragraaf nader op in. We beginnen de paragraaf met een opsomming van het proces.

Voorafgaand aan de inspraak hebben we belanghebbenden zo goed mogelijk willen informeren over de plannen. We hebben daartoe twee informatiebijeenkomsten gehouden, één voor omwonenden en één voor ondernemers. Ook hebben we het Wijkcomité Helpman en het Buurtoverleg Oosterpoort apart geïnformeerd. Vervolgens is op initiatief van een van de omwonenden een werkgroep met bewoners van de Helperzoom geformeerd. Deze werkgroep is tussen augustus en november 2008 drie keer bijeen geweest. Tijdens de werkgroepbijeenkomsten zijn de bewoners verder geïnformeerd over de ins en outs van het station en de locatiekeuze. Daarbij is ook gesproken over een drietal in samenspraak met de bewoners geschetste alternatieven. Tot slot hebben we ideeën gepresenteerd voor de door de bewoners gesignaleerde verkeersveiligheidsproblemen op de Helperzoom. We hebben de resultaten van beide onderwerpen (globale analyse alternatieven en verkeers-veiligheid) tegelijkertijd met het eindverslag van de inspraak (december 2008) in de visietrommel gelegd.

Over het bestemmingsplan heeft tevens een formele inspraakprocedure plaatsgevonden op grond van de Algemene Inspraakverordening 2005. In dat kader heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 14 augustus tot en met 10 september 2008 ter inzage gelegen. Insprekers konden gedurende deze periode schriftelijk reageren. Tevens is in deze periode een bijeenkomst gehouden, waar een toelichting op het plan is gegeven en mondelinge reacties op het plan konden worden gegeven. Voor de inbreng van de insprekers en het standpunt van ons college verwijzen wij naar het eindverslag van de inspraak, dat we zoals gezegd december 2008 in de visietrommel hebben gelegd en nu ook als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

Zoals we u hebben geïnformeerd in onze brief van 23 januari jl. hebben deze reacties aanleiding gegeven de Kiss & Ride-parkeerplaats in de richting van het balkgat te verplaatsen. Dit balkgat was voor het grootste deel aanvankelijk opgenomen in bestemmingsplan Kempkensberg-Engelse Kamp e.o. Als gevolg van deze wijziging maakt het balkgat nu volledig deel uit van het ter vaststelling voorliggende plan. Overigens is daarin het balkgat nog iets verder verkleind met het oog op een eventuele toekomstige uitbreiding van de fietsenstalling (van 300 naar 430 stallingsplaatsen) en de langs het spoor aan te leggen ecologische verbindingzone.

Tevens hebben we op basis van de inspraakreacties besloten om besluitvorming over de aansluiting van het fietspad op de Helperzoom uit te stellen. We gaan de plannen verder uitwerken en vervolgens opnieuw voor inspraak vrijgeven. Dit doen we omdat

we goed willen kijken hoe die aansluiting zo verkeersveilig mogelijk kan worden gemaakt.

Verbindingsvariant.

Een aantal omwonenden, verenigd in het inspraakcomité Helperzoom, hebben eind december 2008 een vierde alternatief gepresenteerd, de Verbindingsvariant. U heeft in de raadscommissie Ruimte en Wonen van 11 februari 2009 aangegeven dit bewoners-alternatief te willen meewegen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.

We hebben deze variant geanalyseerd en geconstateerd dat het alternatief een aantal belangrijke nadelen in zich heeft, onder andere ontstond een oncomfortabele fietsroute. Zie voor een toelichting bijlage 1.

In uw vergadering van 11 februari jl. heeft u tevens de wens geuit ook het oordeel van genoemde onafhankelijke deskundige mee te nemen. Het door de bewoners ingehuurd bureau is Bügel Hajema. Het inspraakcomité heeft ons op 22 april jl. hun rapport ter beschikking gesteld. In het rapport bevestigt het bureau onze bedenkingen tegen de haalbaarheid van de geschetste variant van eind december.

In overleg met de omwonenden is Bügel Hajema vervolgens nog een stap verder gegaan door een nieuwe variant in te brengen. We hebben het rapport van Bügel Hajema bijgevoegd. In de veronderstelling dat u ook dit nieuwe alternatief wilt betrekken bij uw afweging hebben we deze variant afgezet tegen onze uitgangspunten. Daarbij hebben we naast onze eigen ontwerpers (stedenbouw, landschap, verkeer, civieltechnisch) ook commentaar gevraagd van de stadsarcheoloog en de stads-ecoloog. Tot slot heeft het door ProRail ingehuurd externe ingenieursbureau van het station (Movares) ons hun reactie gegeven.

De nieuwe variant komt voor wat betreft de belangrijkste bezwaarpunten van de omwonenden overeen met ons voorstel: de tunnel ligt op vrijwel dezelfde plek en de fietsroute loopt voor de huizen aan de Helperzoom. Toch wijkt de variant op een aantal belangrijke punten af van ons voorstel. Onze belangrijkste conclusie is dat het te veel afwijkt van een aantal van de door ons gehanteerde uitgangspunten om het als integraal ontwerp verder uit te werken. Een belangrijk nadeel is de fietsroute, die in de nieuwe variant aan de Helpmanzijde in een sociaal onveilige "goot" komt te liggen. Ook de tunnelmond is in deze variant niet of nauwelijks meer zichtbaar vanaf de straat. Een tweede groot nadeel is de inrichting van het plein aan de Europaparkzijde. Dat is door keuzes op het gebied van maat en positionering van de gebouwen geen echt stationsplein meer. Het belangrijkste doel van het plein, het begeleiden van reizigers naar de trein, sneeuwt hierdoor onder. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar bovengenoemde bijlage 1.

Een tweede belangrijke conclusie is dat de variant interessante ideeën in zich heeft, waarvan we voorstellen die uit te werken bij de verdere planvoorbereiding.

In dat kader noemen we:

- de inrichting van het balkgat en de ecologische aansluiting tussen Kempkensberg en het Helperdiepje (inclusief de door Bügel Hajema genoemde "knipooog" naar het verleden);
- de fietsaansluiting op de Helperzoom tegenover Groenendaal;
- de looproute naar Kempkensberg;
- de mogelijkheden een vanuit twee hoogten bereikbare fietsenstalling aan de Europaparkzijde te realiseren;
- de mogelijkheid plasdrasoevers te realiseren bij de vijver.

In bijlage 1 gaan we zoals gezegd dieper in op het rapport en de twee varianten. In deze bijlage lichten we tevens toe waarom we bovengenoemde punten waardevol vinden en verder willen uitwerken.

Voor de tijdens de formele zienswijzeprocedure ingebrachte reacties verwijzen we naar bijlage 2.

4) **Vierde spoor.**

Wij verwijzen naar bijlage 3 voor een uitgebreide toelichting op ons voorstel het spoor op termijn te verbreden aan de Helpmanzijde.

5) **Bestemmingsplan.**

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 15 januari 2009 overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling zijn zienswijze op het ontwerp naar voren brengen. In bijlage 2 hebben we de zienswijzen samengevat en hebben we ons commentaar toegevoegd. Hoewel het onderdeel is van een bijlage is het wel een integraal onderdeel van het raadsvoorstel. Er komt een aantal dubbelingen ten opzichte van de inhoud van dit raadsvoorstel in voor en vanwege de leesbaarheid is dit onderdeel in een bijlage ondergebracht. In bijlage 2 gaan we ook in op het novum dat er naast de zienswijzen ook gebruik is gemaakt van een elektronische petitie.

Exploitatieplan.

Het bestemmingsplan voorziet niet in een bouwplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening. Weliswaar kunnen op grond van het bestemmingsplan op het station of het stationsvoorzplein aan de zijde van het Europapark commerciële voorzieningen, zoals een stationsrestaurant, kiosk, reisbureau of gemakswinkel, mogelijk worden gemaakt, maar dit kan alleen wanneer ons college toepassing geeft aan een in het bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid. We hebben u hierover in onze brief van 23 januari jl. geïnformeerd. Uit artikel 6.12, leden 2 en 4, van de Wet ruimtelijke ordening volgt dat we de verplichting hebben een exploitatieplan vast te stellen dat in dat geval is gekoppeld aan de vaststelling van het wijzigingsplan. In het kader van dit bestemmingsplan is de vaststelling van een exploitatieplan dan ook niet vereist.

6) **Grondexploitatie(s).**

Europapark.

De laatste herziening van de grondexploitatie Europapark heeft u mei 2007 vastgesteld. Met een bijdrage van € 4,5 miljoen uit de egalisereservere grondzaken verliep deze grondexploitatie budgettair neutraal. Met deze nieuwe herziening presenteren we een grondexploitatie met een positief resultaat van € 1,6 miljoen. Zoals gezegd achten we het noodzakelijk deze middelen binnen de grondexploitatie te reserveren om te anticiperen op tegenvallers als gevolg van onzekere economische tijden.

De afgelopen jaren heeft zich een aantal wijzigingen voorgedaan. We hebben u met de tentatieve grondexploitatie van mei vorig jaar al gemeld dat de lagere langjarige renteverwachting een positief effect had op het resultaat. Aan de andere kant waren we genoodzaakt een deel van de toegewezen EFRO-subsidie te moeten afboeken, hoewel we verheugd zijn dat het slechts een relatief beperkt deel is gebleken. De EFRO-subsidie was de resterende post in de begroting met verreweg het hoogste risico-profiel, dat nu tot vrijwel nul is teruggebracht.

Overigens is box III (de risicoparagraaf) ondanks deze gunstige EFRO-conclusies "slechts" afgenomen met ruim € 1 miljoen (van € 16 miljoen tot € 14,7 miljoen).

Deze relatief kleine daling komt door het hogere risicoprofiel van kantorenverkoop op dit moment.

Verder hebben we binnen de grondexploitatie ruimte gecreëerd om het Helperpark straks te kunnen inrichten. Vorig jaar heeft u besloten dit park uit te werken conform de zogenaamde "waterpark"-variant. We hebben middelen gereserveerd om het park op een kwalitatief goed niveau aan te leggen, bijvoorbeeld met de aanleg van twee voetgangersbruggetjes. Op dit moment zijn we overigens bezig de kaders te stellen die wat ons betreft vastliggen voor het park, waarna we een participatieproces willen opzetten. Tijdens een informatiebijeenkomst voor bewoners van De Linie op 1 december vorig jaar hebben we al aangekondigd dat we hen graag willen betrekken bij het maken van de plannen. We willen u voorafgaand aan dit proces de kaders voorleggen in de vorm van een inspraakplan.

Overigens is bij het begrote programma in het Helperpark ook uitgegaan van de vorig jaar gepresenteerde waterparkvariant. Dat betekent een afname van het programma van 12.500 m² BVO ten opzichte van de herziene grondexploitatie uit 2007. In de waterparkvariant waren echter minder kantoren en meer woningen gedacht dan in 2007. Daardoor kunnen de gronden gemiddeld eerder worden uitgegeven. Het hiermee gepaard gaande rente-effect betekent netto een voordeel voor de grondexploitatie.

In de andere Europaparkkwadranten hebben zich geen programmatische wijzigingen voorgedaan. Wel is er de afgelopen twee jaar in het hele gebied verder gewerkt aan de uitvoering van het stedenbouwkundig plan Europapark. In De Linie werken we behalve aan de aanleg van de fietstunnel momenteel ook aan het afronden van het woonrijpmaken. De eerste woningen van de Frontier zijn vorig jaar november opgeleverd. In december is ook de bouw van de tweede fase gestart. In het kantorenkwadrant is het eerste pand september vorig jaar opgeleverd en het tweede zal binnenkort volgen. De strook langs de kolenmuur (strip 5) is een beoogde woningbouwlocatie. In het kader van de Intense Laagbouw-manifestatie is een aantal modellen

uitgewerkt. De skivijver is vorig jaar zomer ingericht als P+R en we bereiden nu het dempen van de tweede fase voor. Daarmee krijgt het terrein straks zijn uiteindelijk capaciteit van zo'n 1000 parkeerplaatsen. Verder werken we aan twee extra ontsluitingen; vanuit de grondexploitatie werken we aan een tweede aansluiting op de Bornholmstraat. Deze wordt aangelegd over een aan te kopen strook grond van Pon (voormalige Van Gend & Looslocatie). In het kader van de visie op de oude A7 (Europaweg) wordt gestudeerd op een directe aansluiting van P3 op de Europaweg. Tot slot loopt ook de uitvoering van het Euroborgkwadrant volgens planning. De eerste woontoren wordt eind dit jaar opgeleverd, de tweede volgt zo'n anderhalf jaar later. Verder werken we samen met de ondernemers aan de uitvoering van een marketingplan. Daarvoor hebben we € 400.000,-- gereserveerd, die we vooral zullen aanwenden om de uitstraling te verbeteren. De helft van dit bedrag, € 200.000,-- , is afkomstig uit de grondexploitatie en verwerkt in deze herziening. Deze was afkomstig uit de post onvoorzien "woonrijkmaken" uit de grondexploitatie 2007.

Station Europapark.

Zoals vorig jaar mei al aangekondigd, kiezen we ervoor de grondexploitatie te splitsen in een deel station (en omgeving) en de overige delen. Met de keus het positieve resultaat van € 1,6 miljoen binnen de grondexploitatie Europapark te houden verlopen beide grondexploitaties budgettair neutraal, waarbij het stationsdeel nog een tekort kent van € 25 miljoen. We hebben goede hoop op een subsidie Spoorse Doorsnijding, waarbij we veiligheidshalve uitgaan van de minimumvariant van € 10 miljoen. Daarnaast werken we aan een nieuwe EFRO-subsidieaanvraag voor het station in combinatie met Kempkensberg. We houden voor het station rekening met een EFRO-opbrengst van € 2,5 miljoen. Daarmee resteert een bedrag van € 12,5 miljoen, te dekken uit de risicobuffer.

De aanleg van Station Europapark is een groot investeringsproject waarvan niet alle uitvoeringszaken volledig te voorspellen zijn. Hierom is in de grondexploitatie rekening gehouden met een post onvoorzien om tegenvallers te kunnen opvangen. We hebben vertrouwen dat we met deze post de risico's tot een verantwoord niveau hebben teruggebracht.

Voor een inhoudelijke toelichting verwijzen we naar de grondexploitaties in de bijlage.

Kredietverstrekking.

De gemeentelijke bijdrage bedraagt voornamelijk € 12,5 miljoen euro. Hiervoor is in 2010 structureel nieuw beleidsgeld beschikbaar (buffer grote projecten). De kapitaallasten behorende bij deze gemeentelijke bijdrage bedragen € 1,010 miljoen euro. In 2010 zal hiervoor een begrotingswijziging worden ingediend.

Daarmee gelden bijgaande krediettabellen (voor aanleg station en voorinvestering vierde spoor, zie hiervoor de laatste alinea van bijlage 3), waarbij voor het krediet voor het station de kosten zijn meegenomen tot en met 2011. De kredietverstrekking wordt daarmee conform onze afspraken opgeknipt in delen.

Begrotingswijziging 2009							
Naam voorstel		Station Europapark					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Investing					
Tijdsplanning krediet		2009-2015					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	RO/EZ: Verkeer & Vervoer	41.900.000	29.400.000	12.500.000-			12.500.000-
Totale begrotingswijziging		41.900.000	29.400.000	12.500.000-	-	-	12.500.000-

Begrotingswijziging 2009							
Naam voorstel		Voorfinanciering 4e spoor					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Investing					
Tijdsplanning krediet		2009-2015					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.07	RO/EZ: Verkeer & Vervoer	2.000.000	2.000.000	-			-
Totale begrotingswijziging		2.000.000	2.000.000	-	-	-	-

7) Uitvoeringsplanning/ risico's.

Tot slot van dit raadsvoorstel informeren we u over de planning en de risico's die we onderkennen bij de aanleg van het station.

Met uw besluit in mei zal de termijn van 6 weken, waarbinnen beroep kan worden ingesteld bij de Raad van State, in juli 2009 zijn verstreken. We verwachten in september te kunnen starten met het grondwerk, waarna de zettingsperiode begint. We zullen een jaar later starten met de bouw van station en tunnel, waarna hij december 2011 in gebruik kan worden genomen. Dit betekent een vertraging van ruim een half jaar ten opzichte van eerdere informatie. Deze vertraging ontstaat doordat het ontwerp moet worden aangepast om te anticiperen op de spoorverbreding. Zie hiervoor ook het vierde spoorrapport van ProRail/Movares.

Binnen de planning worden archeologische opgravingen ingepast: vorig jaar heeft het graven van proefsleuven bevestiging opgeleverd van de veronderstelling dat het gebied archeologisch interessant zal zijn.

Zaken die de bouw kunnen vertragen zijn:

- Juridische procedures: we verwachten dat er beroep bij Raad van State wordt ingediend. Hoewel de uitspraak binnen een jaar moet zijn gedaan, willen we toch eerder beginnen met het werk. We hebben een zorgvuldige procedure doorlopen en hebben er vertrouwen in dat we uiteindelijk gelijk krijgen van het beroepscollege.

- Eigendom: NS Poort is nog eigenaar van een deel van het benodigde terrein, maar heeft al in 2006 aangegeven de grond aan ons te gaan verkopen. We hebben vorig jaar de gesprekken over de grondprijs afgerond. Via een onafhankelijke taxatie is de waarde vastgesteld. We wachten op dit moment op bevestiging van afspraken over de wijze van bodemsanering. We gaan ervan uit binnenkort de gronden definitief in bezit te hebben.
- Ontheffing Flora- en Faunawet: zoals aangegeven blijkt uit onderzoek dat een aantal beschermde diersoorten gebruik maakt van het plangebied. We hebben vertrouwen voldoende compenserende maatregelen te kunnen treffen om een ontheffing op deze wet te krijgen, maar volledigheidshalve benoemen we dit risico nog in deze paragraaf.
- Aanbestedingsprocedure: in overleg met ProRail kiezen we ervoor een Design & Construct-aanbestedingsmethode te doorlopen. Daarbij gaan we het gehele pakket in één keer aanbesteden, bij één partij. Als er geen of te weinig partijen geïnteresseerd zijn, loopt de aanleg vertraging op. Overigens verwachten we in deze tijden van recessie juist veel belangstelling vanuit de markt.
- Vertraging door tegenvallers die pas naar voren komen bij de aanleg: hoewel niets valt uit te sluiten, hebben we diverse vooronderzoeken gedaan. Op basis hiervan verwachten we geen vertragingen.

Tot slot van deze risicoparagraaf noemen we de met ProRail gemaakte afspraken over het beheer van het station. Binnen Stadsbeheer zijn middelen beschikbaar voor het beheer en onderhoud van de voorpleinen en de ondertunneling. De spoorse delen en het constructieve deel van de tunnel worden in beginsel beheerd door ProRail en betaald door Verkeer & Waterstaat. Hoewel het ministerie heeft aangegeven dit te zullen doen, liggen eventuele risico's bij de gemeente. Gezien de afspraken schatten we deze risico's zeer klein.

Besluit.

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijbehorende stukken stellen wij u voor te besluiten:

- I. tot de aanleg van Station Europapark;
- II. de zienswijze van Gedeputeerde Staten van Groningen op het ontwerpbestemmingsplan over te nemen;
- III. de zienswijzen van mevrouw M. Ohoioeloen e.a. namens het inspraakcomité Helperzoom en de heer J.J. Zijp op het ontwerpbestemmingsplan niet over te nemen;
- IV. geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening vast te stellen;
- V. kennis te nemen van de petitie van het inspraakcomité Helperzoom en uw standpunt daarover aan de indiener en mede-ondertekenaars kenbaar te maken door een mededeling via het e-petitieloket van de gemeente Groningen en de internetpagina www.petities.nl;
- VI. een aantal in het voorstel genoemde aspecten die genoemd worden in het door Bügel Hajema in overleg met omwonenden ontworpen alternatief verder mee te nemen in de planuitwerking;
- VII. het bestemmingsplan Station Europapark vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen, aan

te brengen:

aan het slot van artikel 6, lid 6.3, sublid 6.3.1, onder d, artikel 7, lid 7.3, sublid 7.3.1, onder b, en artikel 12, lid 12.1, onder h en k, wordt toe-gevoegd de zinsnede: met uitzondering van reclamemasten hoger dan 6 meter;

- VIII. de grondexploitatie Station Europapark vast te stellen;
- IX. een uitvoeringskrediet van € 41,9 miljoen beschikbaar te stellen te dekken uit de bronnen vermeld in de grondexploitatie;
- X. de herziene grondexploitatie Europapark vast te stellen;
- XI. een principe-uitspraak te doen het mogelijk te maken het spoor ter plaatse van Station Europapark in de toekomst uit te breiden aan de Helpmanzijde, waarbij voldoende compenserende maatregelen worden getroffen, uitgaande van de stedelijke ecologische structuur;
- XII. een uitvoeringskrediet van € 2 miljoen beschikbaar te stellen voor de voorinvestering ten behoeve van het vierde spoor, te dekken uit een bijdrage van Verkeer & Waterstaat;
- XIII. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Bijlage 1 – Verbindingsvariant.

Deze bijlage is als volgt opgebouwd:

- 1: analyse verbindingsvariant d.d. december 2008
- 2: analyse verbindingsvariant d.d. april 2008.

1) Verbindingsvariant I (december 2008).

Net als Buegel Hajema hebben we deze variant geanalyseerd, waarbij we gekeken hebben naar onze uitgangspunten voor het station. Onze belangrijkste conclusie is dat de variant op de belangrijke thema's verkeersveiligheid en ecologie/groen niet beter scoort dan ons voorstel. De ingreep in de strook langs de Helperzoom zorgt voor eenzelfde onderbreking (ecologie) en er worden ongeveer net zoveel bomen gekapt. In deze variant worden weliswaar 50 à 55 bomen gekapt ten opzichte van de 70 bomen in ons voorstel, maar de bewoners hadden nog geen ruimtevragede c.q. bomen kostende fietsenstalling ingepast. En wat verkeersveiligheid betreft: de aansluiting van de fietsverbinding op de Helperzoom vraagt minimaal zoveel aandacht als bij ons voorstel. Daarnaast zit er wat ons betreft nog een aantal extra nadelen aan de verbindingsvariant van het inspraakcomité:

- de fietsroute komt ongelukkig boven maaiveld langs de Frontier (onduidelijke aansluiting) en doorsnijdt het water van de Helperlinie;
- de hellingen van de fietsroutes zijn te steil en bevinden zich voor een deel in sociaal onveilige ommuurde ruimtes (zonder zicht);
- er is geen ruimte voor een fietsenstalling aan de Helperzoomkant, de bus en kiss&ride-locaties zijn te klein bemeten;
- er is geen doorgaand fietspad meer langs de Helperzoom;
- als gevolg van de variant zal de definitieve autoverbinding door De Linie vlak langs de woningen aan de Redoute lopen in plaats van langs het spoor. Daarmee wordt de 'last' overgebracht naar bewoners in deze wijk (overigens hebben de bewoners Redoute een schriftelijke toezegging dat de huidige tijdelijke autodam over de Helperlinie binnenkort wordt vervangen door de fietsbrug, conform het stedenbouwkundig plan);
- de bus kan niet keren aan de Europapark-kant;
- de fietsenstalling onder SoZaWe (soort stadsbalkon) lijkt heel duur;
- dit gebouw werpt veel schaduw op stationsplein, het stationsplein is minder 'open';
- een onlogische inpassing vanuit het Europapark: vanaf de Boumaboulevard is het station bijna onvindbaar.

We hebben geconcludeerd dat deze nadelen niet opwegen tegen genoemde voordelen: bijvoorbeeld dat de groene omgeving tegenover de huizen wordt gespaard, dat de verbinding met Kempkensberg beter is (gezien bovenstaande is de uiteindelijke kwaliteit minder) en dat de Haydnlaan een rechtstreekse aansluiting krijgt met de fietsroute. Over dat laatste argument, de aansluiting via de Haydnlaan, zou die in de verbindingsvariant ook nog via een kleine omweg richting centrum gaan. We gaan in de plannen ervan uit dat waarschijnlijk de Helperbrink straks de logische route zal zijn voor mensen die nu via de Haydnlaan richting centrum fietsen.

Buegel Hajema onderschrijft deze conclusies op hoofdlijnen. Voor de details verwijzen we naar het rapport.

2) Verbindingsvariant II (april 2009).

Voor een beschrijving van de variant verwijzen we naar het rapport. De variant wijkt op een aantal belangrijke keuzes niet af van ons voorstel, te weten de fietsroute voor de woningen langs de Helperzoom en de locatie van de tunnel. Wel kent het ontwerp belangrijke verschillen. Een aantal van die verschillen vinden we interessant om uit te werken en te bekijken of ze geïntegreerd kunnen worden in ons ontwerp. We noemen ze in onderstaande analyse en ze zijn opgesomd in het raadsvoorstel.

Op een aantal andere punten wijkt de variant dusdanig veel af van de uitgangspunten die wij hebben gehanteerd ij het station en interwijkverbinding dat we u voorstellen deze variant niet verder integraal uit te werken.

We hebben een globale analyse gemaakt van het nieuwe alternatief. We hebben daarbij het plan ruimtelijk, ecologisch, archeologisch, verkeerskundig en financieel globaal tegen het licht gehouden.

Hieronder een analyse.

Stedenbouwkundige opzet Europaparkzijde.

Het stationsplein aan de Europaparkzijde is vormgegeven als amfitheater met blokken aan de flanken. Die blokken hebben een maat, hoogte en richting die ervoor zorgt dat het niet meer een plein met wanden is, want aan de noord- en oostkant ontbreekt een duidelijke pleinwand. Een plein zonder wanden resulteert in een ruimte zonder duidelijke grenzen: moeilijker om je in te oriënteren en als ruimte winderiger, minder prettig om te zijn en minder helder.

Het wordt een plein dat meer in de schaduw ligt dan het plein in onze variant, omdat er juist aan de zuidoostzijde van het plein een brede hoge gevel komt. In onze variant wordt bewust alleen aan de noordwestzijde een brede gevel geïntroduceerd: in de zon en geen schaduw op het plein werpend. De entree tot het zuidelijke gebouw ligt niet aan het amfitheater maar aan de smalle route naar de fietskelder en het zijperron. Dat doet geen recht aan de functie van het gebouw en matcht niet met het formaat van het bouwblok. In casu: een gebouw van 9 lagen hoog verdient een ruime maat in de openbare ruimte aan de voet ervan. De loopstroom van voetgangers van/naar dit gebouw conflicteert met de fietsstroom en met de stroom voetgangers die op het zijperron moet zijn. Allemaal op het smalle pad voor dit gebouw langs.

Plein Europaparkzijde.

Het plein aan Europaparkzijde is vormgegeven als één amfitheater, met een smalle route op maaiveld aan de zuidzijde daarvan, aan de voet van het kantoorgebouw daar. Het amfitheater is een mooi gebaar, dat ervoor zorgt dat de pleinruimte grotendeels één geheel vormt. De smalle route aan de voet van het gebouw hangt er echter een beetje bij. De opzet kent daarmee 3 nadelen:

- de logica van de functie amfitheater op deze plek is onduidelijk, zeker in relatie tot de werkelijke functie van de plek: een stationsplein met primair doel voetgangers/fietsers van/naar station faciliteren. Die functie is vooral waar het de relatie met het zijperron betreft en waar het het fietsparkeren betreft, ondergeschikt gemaakt, terwijl dat belangrijke functies zouden moeten zijn in deze ruimte;
- door de trappartijen is het moeilijk om het gebouw aan de noordkant van het plein entrees - en dus levendigheid - aan het plein te geven;
- het amfitheater heeft een maat van plusminus 60 meter: een half voetbalveld; het is

zeer de vraag of een dergelijke schaal tot een prettig verblijfsklimaat leidt.

Verder is een praktisch nadeel dat de functie 'SoZaWe/CWI/UWV' is gedacht in het bouwblok direct grenzend aan het zijperron aan de zuidkant van het stationsplein. Dit wijkt af van de locatiekeuze van uw raad van maart jl. Vanzelfsprekend zou daarvan afgeweken kunnen worden maar dat zou wel diverse nieuwe vragen oproepen die van invloed zijn op het realisatieproces van de nieuwbouw SoZaWe.

De in het rapport aangewezen locatie staat bijvoorbeeld op gespannen voet met de veiligheidsregelgeving. De te hanteren afstand tot het spoor is in beginsel 30 meter vanuit regelgeving externe veiligheid, en het gebouw is op slechts 3 meter uit het spoor gesitueerd. Vrijstelling is eventueel te verlenen tot 11 meter uit hart buitenste spoor, zoals in het gemeentelijk plan ook geldt voor de toren op de zuidelijke kop van het plein. Uitgaand van die 11 meter, blijft een kavel over van ca 80% van het oorspronkelijk oppervlak. Er moet nader onderzocht worden op welke manier het programma van eisen kan worden gerealiseerd, of de ruimte voor parkeren op de -1 en -2 laag nog voldoende is en er moet nader onderzocht worden wat dat betekent voor de totale hoogte van het blok. Ook de ruimte die verdwijnt door een extra fietsenkelder ten behoeve van het station zou op een andere plek in het gebouw moeten worden gecompenseerd.

Busplein.

In het ontwerp is gekozen voor een busplein aan de Verlengde Meeuwerderweg. Dat is qua ruimte niet efficiënt. Bussen moeten er kunnen keren, dus een brede 'lus' is een vereiste. Die breedte zorgt ervoor dat de continuïteit van de Verlengde Meeuwerderweg teniet wordt gedaan. We hadden het idee om die weg in eenzelfde profiel als in de Linie door te trekken tot aan de Boumaboulevard. Het rapport noemt als voordeel dat er met deze inrichting veiliger kan worden overgestoken dan als het plein wat verderop ligt. Deze conclusie vraagt nadere toelichting van de stellers.

Routing auto.

Auto en bus worden aangesloten op de Verlengde Meeuwerderweg en worden daarmee door de Linie heen geleid. Dat zorgt voor meer overlast voor bewoners de Linie en is in strijd met de opzet voor autoverkeer in het Europapark (zie ook onze opmerking in paragraaf 1 van deze bijlage). Die gaat uit van autoluwheid in de Linie en van het autoverkeer op de Verlengde Meeuwerderweg aldaar.

Fietsellingbaan Europaparkzijde.

In het rapport wordt ingegaan op de door ons gehanteerde uitgangspunten bij het bepalen van de fietsellingbaan. We hanteren een stijgingspercentage van 3 %. Volgens de richtlijnen zou dit stijgingspercentage bij het gegeven hoogteverschil van 4 meter aan de Europaparkzijde minder moeten zijn, zoals Buegel Hajema terecht constateert. Ons hellingpercentage aan de Helpmanzijde voldoet wel aan de richtlijnen. Net als Buegel Hajema constateren we dat het handhaven van de richtlijn aan de Europaparkzijde andere nadelen in zich zou hebben, met name op het gebied van verkeers- en sociale veiligheid. Overigens is dat lagere percentage geen wettelijke eis, maar een richtlijn. In de stad Groningen wijken we vaker op een zelfde wijze van deze norm af, omdat dat in de praktijk nog steeds comfortabele fietsroutes oplevert. Het Herewegviaduct heeft bijvoorbeeld ook een hellingpercentage van ongeveer 3 %. Het

Emmaviaduct is naar onze begrippen overigens te steil met een hellingpercentage van gemiddeld 3,5 % (op sommige plekken zelfs 4 %) waarbij een hoogteverschil van ruim 5 meter overbrugd moet worden.

Bereikbaarheid fietsstalling noordzijde.

De tekening suggereert een dubbellaagse stalling met bereikbaarheid op twee niveaus. Voor de openbare ruimte betekent dit dat er minder fietsen 'in beeld zijn' en dat geeft een goed gevoel van sociale veiligheid. De dubbellaagse stalling zal wel beheerd moeten worden om de sociale veiligheid te waarborgen. De bereikbaarheid vanuit de tunnel is zeker een vooruitgang en geeft fietsers de mogelijkheid zonder omweg dichtbij de stijpunten van het station te stallen. We stellen dan ook voor dit verder uit te werken en te bekijken of dit mogelijk is aan de zuidzijde van het stationsplein aan de Europaparkzijde.

Tunnel.

De tunnel is twee keer zo breed als in ons ontwerp. Dit komt tegemoet aan onze oorspronkelijke ambities voor het station. We hebben in eerdere fasen van ontwerp (jaren geleden) deze bredere tunnel uitgewerkt, maar uiteindelijk zijn we uitgekomen op de huidige breedte. Daarbij speelden steeds twee thema's, sociale veiligheid en kosten.

De verbreding heeft tot gevolg dat er een tweede kolommenrij nodig zal zijn, die de transparantie en doorzicht van de onderdoorgang negatief beïnvloedt. Hierbij gaan we er vanuit dat de dikte van het spoordek zo dun mogelijk uitgevoerd kan worden om de percentages van de fietshellingen hanteerbaar te houden. De fietsers kruisen de tunnel bijna diagonaal en vanuit dit oogpunt slibt het zicht door de kolommen behoorlijk dicht. Hierdoor wordt tevens het gevoel van sociale veiligheid ondermijnd. De overspanning van het tunneldek lijkt zodanig groot, als gevolg van de kolomafstand, dat het dek dikker zal moeten worden. Het tunneldak van het spoor aan de Helperzoomzijde is dusdanig lang dat er mogelijk een extra kolommen rij als ondersteuning zal moeten worden toegepast.

Scheefstand tunnelwanden.

De scheefstand van de wanden geeft inderdaad meer doorzicht en is een goede ingreep voor het verbeteren van de zichtlijnen in en rond de tunnel. De mate van scheefstand (1 of 5 graden of meer) bepaalt de 'extra meters' benodigde overspanninglengte t.o.v. het functionele wegprofiel.

Situering van liften en trappen.

De lift voor het middenperron is dusdanig geplaatst dat deze aan de rand van het middenperron uitkomt. Dat komt niet ten goede aan de fysieke veiligheid van de reizigers. Deze positie is niet toegestaan conform de richtlijnen van Prorail. Een lift midden in een brede onderdoorgang kan een mooi effect geven, maar omdat deze niet in lijn met de kolommen staat is het niet wenselijk, vanwege de belemmering van zichtlijnen en daarmee de mate van transparantie van de tunnel.

De lift voor het zijperron lijkt opgesloten te zijn door damwanden met een rondloop. Deze situatie is in een stationsomgeving niet wenselijk, tevens mist de trap aan deze zijde. Een goede aansluiting met de openbare ruimte en daarmee een goed zicht op de stijpunten naar het zijperron is hiermee niet gewaarborgd. Dit komt de sociale

veiligheid ter plaatse van de stijpunten niet ten goede.

Onze adviseurs schatten al met al dat de realisering van een twee keer zo brede tunnel tot een factor 2,5 á 3 aan extra kosten zal betekenen (ten opzichte van onze tunnelprijs).

Verleggen fietspad door tunnel.

Volgens Buegel Hajema zou het vanuit het conflict fietser- voetganger beter zijn het fietspad schuin door de tunnel te leggen. Wij hebben dit bewust niet gedaan vanwege het voorkomen van hoge snelheden van fietsers door de tunnel en om daarmee dus een potentieel conflict tussen fietsers en voetgangers te voorkomen. Wij hebben haakse bogen gehanteerd, waarbij in de tunnel zelf een duidelijke lijn ontstaat in de dwarsrichting (voetgangers en fietsers in dezelfde richting in de tunnel).

Openbare ruimte Helpmanzijde.

Het belangrijkste nadeel van het ontwerp aan deze zijde is dat de zichtbaarheid op de fietsroute naar de tunnel aan de Helpmanzijde sociaal onveilig is vormgegeven, want deze ligt in een relatief smalle 'koker'. Hetzelfde geldt in mindere mate voor de voetgangersroute. De zichtbaarheid op de tunnelmond vanaf de Helperzoom is ook onvoldoende, want hij ligt deels achter het gasdistributiestation. En doordat het maaiveld van de Helperzoom doorloopt tot aan de rand van de fietsroute is de tunnelmond vanaf de Helperzoom niet te zien is en vice versa. Dit zijn belangrijke nadelen met het oog op de gewenste sociale veiligheid en doet de investering van de dubbele tunnelbreedte teniet.

De wandelroute verder richting Kempkensberg richting te geven, vinden we een interessante optie om verder uit te werken.

Fietsenstalling.

In het rapport wordt beschreven dat het aantal fietsenstallingen aan de Helpmanzijde fors omlaag kan. De inschatting dat slechts 20 - 30% de fietsenstalling zal gebruiken is verder niet onderbouwd, behalve door te stellen dat mensen vanuit Groningen-Zuid via de Hereweg eerder naar het hoofdstation zullen fietsen omdat Station Europapark te excentrisch ligt. We hebben twee onderzoeken laten uitvoeren die het tegenovergestelde beweren, te weten ProRail die algemene reizigersaantallen heeft genoemd en DHV die hetzelfde heeft gedaan en ze heeft verdeeld over vervoersmiddelen. We gaan er vooralsnog vanuit dat deze conclusies kloppen en worden daarin impliciet ondersteund door Buegel Hajema die stelt dat er ruimte moet worden gereserveerd voor uitbreiding.

Aansluiting fietspad op Groenendaal.

Het voorstel om het fietspad aan te sluiten op de Groenendaal is vanuit verkeerskundige overwegingen een goede. Ook het verhogen van het attentieniveau door middel van een plateau past in de oplossing om fietsers goed te kunnen laten oversteken. Wel wordt de afstand vanaf Kempkensberg om de tunnel in te kunnen langer richting het Europapark en is het voor het fietsverkeer vanuit deze richting geen alternatief. Zij zullen letterlijk door de berm gaan en bij sluiting van de Esperantokruising wordt het probleem groter.

Zoals gezegd is de verkeersveilige aansluiting van de fietsroute op de Helperzoom losgekoppeld van dit voorstel. We komen hier later met een apart inspraaktraject op terug en zullen deze variant nadrukkelijk meenemen.

Ecologische aspecten.

Het voorstel kent op dit gebied een aantal positieve punten. Vooral de aanpassingen aan de noordkant aan het Helperdiepje en het Balkgat leveren een gunstig ecologisch resultaat op met meer variatie in de inrichting.

De locatie van de bushaltes in de kruising met het water levert de mogelijkheid voor de aanleg van een watervoerende duiker met ecovoorzieningen. Deze optie vinden we interessant en willen we verder uitwerken.

Verder is de barrière die de fietstunnel oplevert in de bewonersvariant wat groter dan bij ons, omdat er een stuk damwand in zit. In het rapport ontbreekt overigens het

ecoduct langs het spoor, die we wel willen toepassen. Wel hebben ze gedacht aan faunatunnels in het voetpad, terwijl we die niet echt nodig vinden.

In het rapport wordt aangegeven dat er minder bomen hoeven te worden gekapt. Met het beschikbare materiaal is niet aan te geven om hoeveel bomen het gaat. Wel constateren we in algemene zin dat de meeste bomen – in welke variant je ook kiest - moeten wijken door de bouw van het middenperron, waardoor het spoor uitbuigt richting Helperzoom. Daardoor moeten de huidige bomen die direct naast het spoor staan gekapt worden. Met de in het rapport beschreven variant wordt het aantal te kappen bomen beperkt verminderd. Dit komt enerzijds doordat er vooralsnog nauwelijks ruimte wordt gemaakt voor een fietsstalling. We constateren verder dat uitbreiding van de fietsstalling in de bewonersvariant ten koste zal gaan van het groen en dan zal het handhaven van de vliegroutes voor vleermuizen een lastige zaak zijn.

Verder worden er minder bomen gekapt door het niet wijzigen van het niveau van het maaiveld tussen Helperzoom en fietsroute, waardoor het fietspad in een 'goot' komt te liggen. Dit voorstel heeft zoals gezegd negatieve effecten voor wat betreft de sociale veiligheid bij fietsroute en tunnelmond. Overigens wordt er voor wat betreft de bomenkruinroute voor de Flora- en Faunawet geen verschil gemaakt tussen gehandhaafde bomen (in deze variant) en nieuw te planten bomen (in ons voorstel, als gevolg van het aflopende talud). We verwachten dat zowel dit voorstel als ons voorstel ontheffing op deze wet zullen krijgen.

Archeologie.

Men verwijst in de variant met een knipoog naar het verleden door het Helperdiepje de kartelvorm te geven waardoor het balkgat deels gedempt wordt. Vanuit archeologie is deze gedachte interessant en kan het samen met de ecologische consequenties hiervan verder worden uitgewerkt.

Bijlage 2 – Bestemmingsplan: zienswijzen en commentaar.

Het ontwerpbestemmingsplan is met ingang van 15 januari 2009 overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling zijn zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

Zienswijzen.

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door:

1. Gedeputeerde staten van Groningen, bij brief van 10 februari 2009, briefnummer 2009-03.270/7/B.4, RP, zaaknummer 154124, ingekomen 11 februari 2009;
2. de heer J.J. Zijp, Helperzoom 55, 9722 BG Groningen, bij brief van 23 februari 2009, ingekomen 24 februari 2009;
3. mevrouw M. Ohoioeloen, Helperzoom 25, 9722 BD Groningen, en 35 mede-ondertekenaars, namens het inspraakcomité Helperzoom, bij brief van 24 februari 2009, ingekomen 25 februari 2009.

Bij de zienswijze van het inspraakcomité Helperzoom is een afdruk van de elektronische petitie gevoegd, die het inspraakcomité via het petitieloket van de gemeente Groningen en www.petities.nl heeft ingediend.

De brieven met zienswijzen bevinden zich bij de voor u ter inzage gelegde stukken.

Ontvankelijkheid.

De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen eindigde op 25 februari 2009. Alle zienswijzen zijn dus binnen de wettelijke termijn verzonden of bezorgd en kunnen in beschouwing worden genomen.

*Samenvatting en commentaar zienswijzen.****Gedeputeerde staten van Groningen.****Inhoud zienswijze.*

Gedeputeerde staten van Groningen hebben vastgesteld dat in het ontwerpbestemmingsplan regels zijn opgenomen die het mogelijk maken dat reclamemasten worden opgericht hoger dan zes meter. Gedoeld wordt op artikel 6, lid 6.3, sublid 6.3.1, onder d, artikel 7, lid 7.3, sublid 7.3.1, onder b, en artikel 12, lid 12.1, onder h en k. Zij achten dit in strijd met het Provinciaal Omgevingsplan 2 (hierna: POP 2), waarin is opgenomen dat nieuwe reclamemasten hoger dan zes meter niet zijn toegestaan. Dit verbod is aangemerkt als een concrete beleidsbeslissing. Gedeputeerde staten verzoeken daarom het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, in die zin dat in genoemde regels de oprichting van reclamemasten hoger dan zes meter is uitgesloten.

Commentaar.

De zienswijze van Gedeputeerde Staten heeft betrekking op een aantal ontheffingsbepalingen voor bouwwerken, geen gebouw zijnde, voor verkeers- of spoorwegdoeleinden of voor bijvoorbeeld vlaggenmasten, reclame-uitingen, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen.

De concrete beleidsbeslissing in POP2 verwijst naar paragraaf 3.3., Karakteristiek Groningen, punt 19: Groninger landschap vertrekpunt. Hieruit blijkt dat de bedoeling van het verbod is aantasting van het landschapsbeeld door reclame-uitingen langs wegen te voorkomen.

Naar onze mening heeft de concrete beleidsbeslissing dan ook betrekking op het landelijk gebied en niet op hoogstedelijke milieus, zoals de omgeving van het toekomstige station.

De gemeente Groningen heeft beleid voor reclamemasten geformuleerd in de welstandsnota. Volgens de welstandsnota zijn reclamemasten alleen toegestaan bij de hoofdontsluiting van de grotere bedrijventerreinen en mogen deze, behoudens uitzonderingen, niet hoger zijn dan 15 meter.

Op grond van dat beleid valt niet te verwachten dat ons college van de in het bestemmingsplan geboden ontheffingsmogelijkheden gebruik zal maken om reclamemasten in het plangebied toe te staan. Wij kiezen er daarom om pragmatische redenen voor om aan het verzoek van Gedeputeerde Staten tegemoet te komen. Wij stellen u dan ook voor om de zienswijze van gedeputeerde staten over te nemen en aan artikel 6, lid 6.3, sublid 6.3.1, onder d, artikel 7, lid 7.3, sublid 7.3.1, onder b, en artikel 12, lid 12.1, onder h en k, de zinsnede toe te voegen: met uitzondering van reclamemasten hoger dan 6 meter.

J.J. Zijp.

Inhoud zienswijze.

- a. De haakse aansluiting van het fietspad op de Helperzoom levert een groot gevaar op voor fietsers, die de Helperzoom moeten oversteken. Zij moeten verkeer uit twee richtingen kruisen, wat vooral voor oudere bewoners een probleem is. Het aanleggen van een drempel, zoals voorgesteld in een presentatie aan omwonenden, is geen oplossing. Dit levert een onduidelijke en daardoor gevaarlijke situatie op, omdat fietsers niet weten of automobilisten afremmen om hen gelegenheid te geven over te steken. Bovendien leidt deze oplossing tot extra geluidsoverlast als gevolg van remmende en optrekkende auto's.
- b. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de ecologische waarde van de bomen en houtopstanden, die op de nominatie staan om gekapt te worden. Er wordt een alternatief plan bepleit, waardoor meer bomen gespaard kunnen worden.
- c. De aanleg van het vierde spoor kan betekenen dat het plan moet worden uitgesteld of herzien. Daarom wordt verzocht geen overhaaste besluiten te nemen en aanvullende rapportages af te wachten, zodat zorgvuldiger afwegingen kunnen worden gemaakt.

Commentaar.

Ad a.

We erkennen de mogelijk verkeersonveilige aansluiting van eerder getoonde oplossingen. Naar aanleiding van deze en eerdere reacties hebben we besloten de aansluiting van het fietspad op de Helperzoom verder uit te werken. Vervolgens willen

we onze conceptuutwerkingen opnieuw voor inspraak vrijgeven.

Ad b.

Wij moeten in dit geval een afweging maken tussen enerzijds duurzame mobiliteit, die gebaat is bij hoogwaardig openbaar vervoer en goede fietsverbindingen, en anderzijds enige aantasting van het ter plaatse aanwezige groen. In geen van de denkbare oplossingen voor het station Europapark kunnen de groenvoorzieningen langs de Helperzoom volledig worden ontzien. Alle alternatieven leveren in vergelijking tot het in het bestemmingsplan vastgelegde ontwerp een tunnel op, die minder comfortabel en minder sociaal veilig is, omdat de hellingbanen steiler zijn en de tunnel smaller en niet overzichtelijk is. Dat vinden wij voor een zo belangrijke interwijkverbinding geen acceptabele oplossing. Overigens vindt er compensatie plaats voor de te kappen bomen en de te verwijderen groenvoorzieningen. Er worden meer bomen aangeplant, dan zullen verdwijnen. Een deel daarvan wordt geplant in de groenstrook tussen de spoorlijn en de Helperzoom. De overige bomen worden in het Helperpark geplant. Doordat wordt gekozen voor duurzamere soorten met meer waarde voor dieren, neemt de ecologische betekenis toe. Langs het spoor wordt een ecologische zone gerealiseerd met dicht bosplantsoen en een rijk assortiment van bomen, struiken en kruiden.

Ad c.

Het station, zoals het in het bestemmingsplan is voorzien, kan ook worden gebouwd wanneer tot de aanleg van het vierde spoor zou worden besloten. Voorlopig wordt uitgegaan van een driesporig station, maar dit is op termijn uitbreidbaar naar een viersporig station. Bij de fundering wordt alvast met een mogelijk extra spoor rekening gehouden. De aanleg van het vierde spoor heeft verder geen gevolgen voor de realiseerbaarheid van het station. Het enige dat nodig is, is dat er aan de zijde van de Helperzoom een zijperron wordt bijgebouwd. Wanneer tot de uitbreiding wordt besloten, dan kan voor de planologische inpassing van het vierde spoor en het zijperron een aparte bestemmingsplanprocedure worden gevolgd. Het thans voorliggende bestemmingsplan hoeft niet op besluitvorming daaromtrent te wachten. Wij verwijzen verder naar wat hierover in de bijlage 'Vierde spoor' al is opgemerkt.

M. Ohoioeloen e.a., namens het inspraakcomité Helperzoom.

Inhoud zienswijze.

- a. Het inspraakcomité heeft een onafhankelijk deskundig bureau opdracht gegeven het alternatieve plan van de bewoners, de Verbindingsvariant, te toetsen. De gemeente heeft hiervoor financiële middelen ter beschikking gesteld, waarvoor het comité zijn waardering uit. Hij verzoekt uitdrukkelijk het bestemmingsplan niet vast te stellen voordat de onderzoeksresultaten bekend zijn geworden. Hij hoopt het externe onderzoek medio maart te hebben afgerond.
- b. Het inspraakcomité brengt onder de aandacht dat er momenteel diverse ontwikkelingen in de omgeving van de Helperzoom gaande zijn (Kempkensberg, station Europapark, een mogelijk vierde spoor, de Zuidelijke Ringweg), zonder dat de gevolgen van deze plannen in onderling verband in kaart zijn gebracht.
- c. Realisatie van het voorliggende plan heeft onherstelbare gevolgen voor de aanwezige groenvoorzieningen en ecologische structuur langs de Helperzoom en voor de verbindingen met andere ecologisch waardevolle gebieden, zoals het

Sterrebos en het park Groenestein. In het door het inspraakcomité voorgesteld alternatief wordt de groenstrook meer ontzien, waardoor de ecologische schade beperkter is.

- d. Er is geen rekening gehouden met een goede aansluiting van de fiets-/voetgangerstunnel op de Helperzoom. In de eerste plaats is de ingang van de tunnel midden op de Helperzoom een onlogische plek en ontstaat hierdoor tijdens de spits een verkeersonveilige situatie. Daarnaast sluit de ingang van de tunnel niet aan op de looproute van en naar de Kempkensberg. Tevens is geen rekening gehouden met de oost-westfietsroute vanaf de Haydnlaan. Fietsers uit deze richting zullen, wanneer in de toekomst de overweg in de Esperantoweg wordt gesloten, moeten omrijden.
- e. Er is geen rekening gehouden met het cumulatieve effect van de planontwikkeling op de Kempkensberg en station Europapark. Toename door het verkeer door beide plannen levert een onaanvaardbare toename van het verkeer en de geluidsbelasting op.
- f. De situering van de fietstunnel zal ongunstig bijdragen in de verkeers- en geluidsbelasting voor de direct omwonenden.
- g. Het bewonersalternatief creëert een veiliger verkeerssituatie, met meer mogelijkheden voor de gebruikers van de tunnel vanaf de Haydnlaan en richting Kempkensberg en minder geluidsoverlast voor de direct omwonenden.
- h. Er is geen rekening gehouden met de komst van een vierde spoor. De besluitvorming hieromtrent heeft ingrijpende consequenties voor de inrichting van het nieuwe station Europapark. Dit betekent dat het huidige plan volledig zal moeten worden herzien.
- i. Het haalbaarheidsonderzoek van Prorail naar het vierde spoor dient te worden afgewacht voordat tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt overgegaan. Dit onderzoek mag niet worden gebruikt om de Verbindingsvariant af te wijzen.

Ad a.

Wij hebben bij dit voorstel ook de Verbindingsvariant betrokken, conform de wens van uw raad. Voor de duidelijkheid, het inspraakcomité heeft haar brief geschreven waarbij de variant d.d. december 2008 wordt bedoeld. Voor ons standpunt verwijzen wij naar onze reactie onder het kopje Burgerparticipatie (en naar bijlage 1).

Ad b.

De bouw van de nieuwe rijkskantoren op de Kempkensberg leidt niet tot cumulatieve effecten. De verkeersafwikkeling van de kantoren is noordwaarts gericht, op de Weg der Verenigde Naties (Zuidelijke Ringweg). Om het autoverkeer vanaf de rijkskantorenlocatie zo snel mogelijk naar de ringweg te leiden is inmiddels de parallelweg van de Weg der Verenigde Naties gereconstrueerd tot een tweerichtingsverkeersweg. Overigens wordt hierbij nog opgemerkt de plannen voor de Kempkensberg vooralsnog slechts voorzien in vervanging van reeds bestaande kantoren van de Informatie Beheer Groep en de Belastingdienst. Voor de werknemers van deze kantoren wordt ruimschoots voorzien in de parkeerbehoefte door de bouw van een parkeergarage onder de stadstuin. De verkeers- en parkeerdruk op de buurten ten zuiden van de kantorenlocatie zal als gevolg van de nieuwbouwplannen dan ook eerder af- dan toenemen. De plannen voor de Zuidelijke Ringweg verkeren nog slechts in een studiefase. Uiteraard is zonder

uitwerking van de verschillende varianten, die worden onderzocht, niet precies aan te geven welke de effecten zijn. Maar vast uitgangspunt is wel, dat het doorgaande verkeer via de ringweg en een parallelle structuur moet worden afgewikkeld en niet voor extra belasting van het onderliggende wegennet mag zorgen. Voor de stand van zaken omtrent het vierde spoor wordt verwezen naar die bijlage.

Ad c.

Het voorliggende plan heeft onvermijdelijk gevolgen voor het aanwezige groen. Dat is nu eenmaal de consequentie van de bouw van een station langs de Helperzoom. Overigens valt in geen enkel alternatief plan te ontkomen aan ingrepen in de groenvoorzieningen. In de gemeentelijke voorstellen worden de ingrepen gecompenseerd door nieuwe bomen te planten langs de Helperzoom en in het Europapark. In aantal overtreft de nieuwe aanplant de te kappen bomen. Ook wordt er langs de Helperzoom nieuw bosplantsoen aangelegd. Bij de soortenkeuze wordt gestreefd naar een grotere variatie en meer rijkdom, waardoor de ecologische functie en overigens ook de belevingswaarde wordt vergroot. De strook langs het spoor wordt ingericht tot ecologische zone. Boven de fiets-/voetgangertunnel wordt in het plan een ecoduct aangelegd. Door deze maatregelen blijven de ecologische verbindingen langs de Helperzoom en van de Helperzoom met andere gebieden, zoals het Sterrebos, in stand.

Ad d.

De tunnel dient niet alleen de bereikbaarheid van het station of het Europapark, maar vormt tevens een belangrijke schakel in de fietsverbinding Groningen-Zuid/Haren en de binnenstad. Gezien het grote aantal fietsers dat hier dagelijks gebruik van zal maken, dient de tunnel optimaal te voldoen aan de eisen van comfort (tunnelingang en – uitgang met een zo laag mogelijk hellingspercentage) en sociale veiligheid (tunnel zo breed mogelijk, met zicht van begin tot einde). Verder is gekozen aan te sluiten op de stedenbouwkundige opzet van het Europapark. Aan deze uitgangspunten kan alleen worden voldaan, wanneer de tunnel wordt gesitueerd in het verlengde van de Boumaboulevard. Door middel van de aan te leggen esplanade langs de Helperzoom ontstaat een aantrekkelijke en logische voetgangersverbinding naar de Kempkensberg. Aan de verkeersveiligheid van fietsers zullen wij in overleg met de buurt nadrukkelijk aandacht besteden bij de verdere uitwerking van de plannen. Zie hierover ons commentaar op de reactie van de familie Zijp. Fietsers, die gebruik maken van de route via de Haydnlaan kunnen eerder afslaan en bijvoorbeeld via waarschijnlijk de Helperbrink de tunnel bereiken.

Ad e.

Van cumulatieve effecten is geen sprake. De toename van de geluidbelasting, veroorzaakt door het spoorwegverkeer, wordt volledig weggenomen door het plaatsen van een geluidscherm langs de spoorbaan. De toename van de geluidsbelasting langs de Helperzoom als gevolg van het wegverkeer is gering (0,7 dB). Deze houdt verband met een autonome groei van het autoverkeer. Wij verwijzen verder naar onze reactie ad b.

Ad f.

Het geluid vanuit de tunnel heeft geen significante gevolgen voor de geluidbelasting

van de omgeving. Bij de uitvoering zal overigens worden onderzocht welke maatregelen kunnen worden getroffen om het geluid van de tunnel zoveel mogelijk te dempen (bijvoorbeeld door geluidabsorberende tunnelwanden toe te passen).

Ad g.

Wij verwijzen naar wat wij hebben opgemerkt onder het kopje Burgerparticipatie (en bijlage 1).

Ad h.

Wij verwijzen naar wat wij hebben opgemerkt onder het kopje ‘Vierde spoor’ (bijlage 3) en onze reactie op de zienswijze van de heer Zijp onder c.

Ad i.

De consequenties van inpassing van het vierde spoor heeft geen invloed gehad op onze beoordeling van de verbindingsvariant.

Petitie.

Behalve van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen heeft het inspraakcomité Helperzoom ook gebruik gemaakt van de mogelijkheid een elektronische petitie in te dienen. Via het petitieloket van de gemeente/ www.petities.nl zijn enige honderden ondertekeningen verzameld. De inhoud van de petitie is van dezelfde strekking als de zienswijze van het inspraakcomité. In de petitie wordt verzocht het bestemmingsplan zodanig te wijzigen dat de groene verbindingszone aan de Helperzoom niet wordt vernietigd. Dit kan, aldus het inspraakcomité, door de fietstunnel in noordelijke richting te verschuiven. De schets van het inspraakcomité biedt volgens hem een mogelijke oplossing om het groen te besparen en de verkeersveiligheid te bevorderen. Voor de volledige tekst verwijzen wij u naar de elektronische petitie, die u is doorgezonden.

De petitie kan niet worden aangemerkt als een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan. Het indienen van een petitie is niet hetzelfde als het naar voren brengen van een zienswijze als bedoeld in artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht. Het medium www.petities.nl is daar ook niet voor bedoeld. Het voornaamste argument om een via dit medium gegeven reactie niet als zienswijze in beschouwing te nemen is echter, dat de gemeente de elektronische weg niet voor het naar voren brengen van zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 van de Algemene wet bestuursrecht heeft geopend. Dit is volgens artikel 2:15 van deze wet een vereiste om een zienswijze elektronisch te kunnen indienen. Uiteraard neemt u met het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan impliciet ook een standpunt in over het verzoek van de indiener van de petitie. Nadat u een besluit heeft genomen, zullen wij daarvan mededeling doen via het elektronische petitieloket en www.petities.nl. De indiener en de mede-ondertekenaars kunnen op deze wijze kennis nemen van uw standpunt.

Bijlage 3 - Vierde spoor: Samenvatting en conclusie.

Ter hoogte van Station Europapark kan het spoor op twee manieren worden verbreed met een vierde spoor (en perron). We hebben deze twee varianten geschetst en bekeken welke variant ruimtelijk de voorkeur geniet. Daarnaast hebben we diverse onderzoeken laten uitvoeren naar de consequenties van deze varianten voor wat betreft fasering, kosten en groen & ecologie.

Op basis van die gegevens concluderen we dat het vierde spoor in de richting van Helpman verbreed zou moeten worden. Een spoorverbreding richting Europapark is wat ons betreft ongewenst. Dat heeft enerzijds met de inpassing van het station in zijn omgeving te maken. Anderzijds staan er wat ons betreft nog te veel vragen open of die spooruitbreiding volgens de milieuwetgeving mogelijk is. Dit vanwege de invloed van geluid en externe veiligheid op het deels opgeleverde wooncomplex De Frontier.

In deze bijlage gaan we nader in op deze en andere argumenten. Daarbij betrekken we nadrukkelijk de effecten van spoorverbreding richting Helpman vanwege het feit dat daarmee extra groen en ecologische ruimte moet wijken. We zoomen in op de mogelijkheden dit verlies te compenseren.

Vierde spoor: Introductie.

Afgelopen zomer is duidelijk geworden dat er financiële middelen beschikbaar zullen komen om het spoor te verbreden van drie naar vier sporen tussen de Esperantokruising en de Mediacentrale. We hebben u hierover voor de eerste keer geïnformeerd in de sleutelrapportages over de periode mei tot augustus 2008. Dit geldt komt uit het RSP-pakket Zuiderzeelijn. De spoorverbreding achten wij zeer wenselijk om te kunnen voldoen aan de ambities uit het Raamwerk Regiorail ten aanzien van het aantal treinen per uur. Op dit moment is dit driesporige traject nog een flessenhals waardoor we op dit moment al tegen de grenzen van het aantal treinen per uur tussen Groningen en Veendam/Hoogezand aanlopen.

De provincie heeft als verantwoordelijk bestuursorgaan voor de concessie op de lijnen Groningen-Hoogezand en Groningen-Veendam gevraagd in onze besluitvorming over het station rekening te houden met spoorverbreding. Om meer zicht te krijgen op de consequenties van een spoorverbreding, heeft de provincie Groningen in samenspraak met ons college onderzoek laten doen. ProRail (Movares) heeft een rapport opgesteld met de consequenties op het gebied van vooral tijd en geld bij verschillende scenario's. Dit rapport hebben we bijgevoegd.

Vierde spoor: Conclusies ProRail/Movares.

We willen de conclusies in dit raadsvoorstel met u delen. Een belangrijke conclusie is dat het aanzienlijk meer proceduretijd kost als we onze huidige procedure stoppen en nu in één keer een plan opstellen om een station met vier sporen en vier perrons aan te leggen. Dit zou een vertraging van 2 a 3 jaar betekenen. Gezien de huidige urgentie zo snel mogelijk de eerder genoemde doelen te realiseren, is dit wat ons betreft onwenselijk. Daarbij nemen we tevens onze afspraak met de Rijksgebouwendienst in het kader van Kempkensberg om in 2011 een functionerend station te realiseren mee. Met een integratie van de spoorverbreding zou dit 2014 worden.

ProRail is positief over de mogelijkheid deze fasering door te voeren. Weliswaar kost

het iets meer geld (een paar miljoen), maar deze effecten zijn relatief gering en wegen wat ons betreft niet op tegen de voordelen van een snelle aanleg. Inmiddels is met de provincie overeenstemming over deze lijn; de kosten voor spoorverbreding worden overigens betrokken bij de afspraken in het kader van het RSP. Wel adviseert ProRail om bij de bouw van het station enige voorinvesteringen te doen ten behoeve van de spoorverbreding. Het gaat daarbij om een bedrag van ± € 2 miljoen, dat ook wordt gedekt door V&W in het kader van RSP. Met zo'n voorinvestering zou een bedrag van € 10 a 20 miljoen uitgespaard kunnen worden in vergelijking met het niet meenemen van die voorinvestering. Dat zit vooral in de extra fundatie die je nu voor een beperkt bedrag kunt aanbrengen en die heel duur is, als je op een later moment het plein opnieuw moet opbreken om die extra fundatie aan te brengen. We stellen voor dit advies over te nemen. In dat licht is het noodzakelijk nu al te weten aan welke kant het spoor straks verbreed gaat worden.

Een consequentie is dat ProRail en wij een aantal maanden meer tijd nodig hebben om de tekeningen aan te passen aan dit anticiperen op spoorverbreding. De opening die gepland stond in april 2011 (gelijktijdig met de opening van Kempkensberg) schuift daarmee op tot het najaar van 2011.

Vierde spoor: Conclusies ruimtelijke inpassing.

De spoorverbreding kan in theorie aan twee zijden plaatsvinden, aan de Europaparkzijde en aan de Helpmanzijde. Uitbreiding aan de Europaparkzijde gaat ten koste van de invulling van het Europapark, uitbreiding aan de Helpmanzijde gaat ten koste van groen. We stellen u desondanks voor voor uitbreiding aan de Helpmanzijde te kiezen.

Daarvoor noemen we onderstaande argumenten.

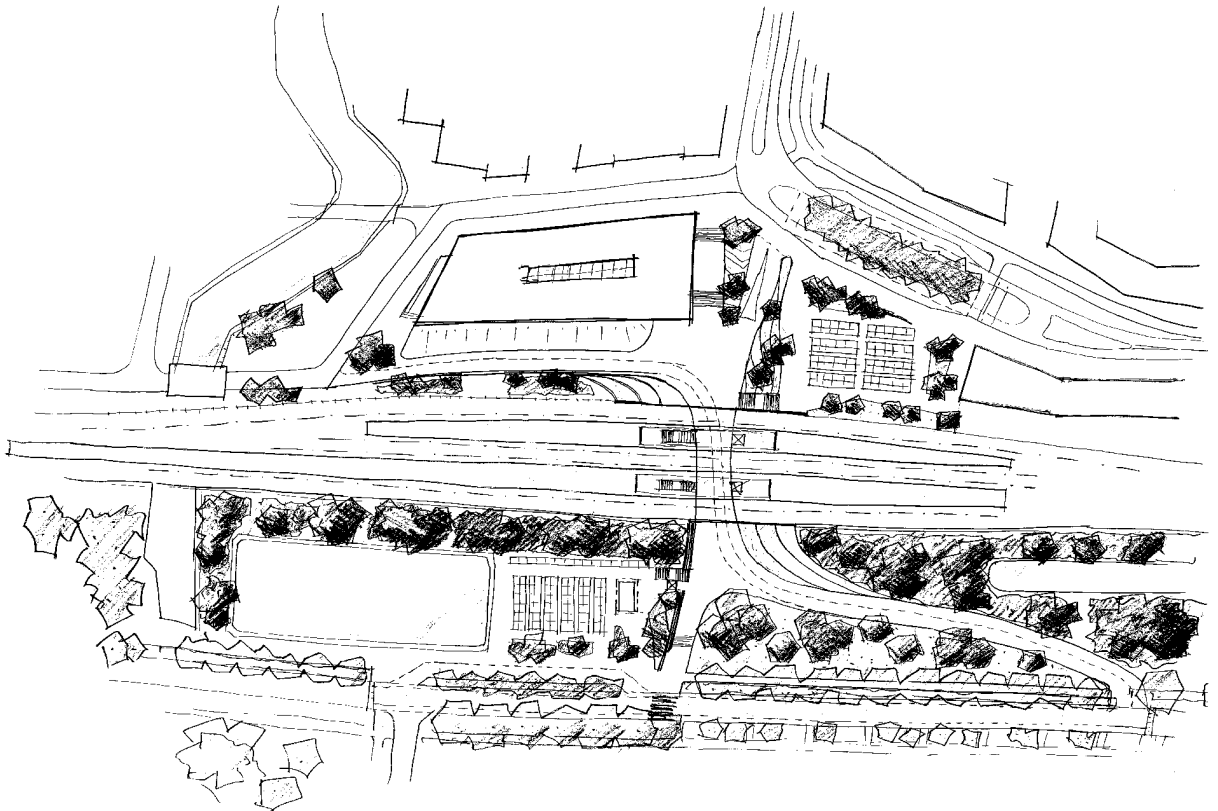
Ons belangrijkste argument betreft de stationslay-out. We gaan zoals gezegd uit van een gefaseerde aanleg, waarbij we eerst het driesporig station aanleggen. Daarmee ligt de lay-out voor een viersporig station ook vast. Als wordt gekozen voor de Helperzoomkant ontstaat een betere ruimtelijke inpassing, omdat er twee zijperrons worden aangelegd. Deze zijperrons nemen het station op in zijn omgeving en maken het een onderdeel van Helpman én Europapark. Over een grote lengte is het station dan voor reizigers rechtstreeks vanaf Europapark en Helperzoom toegankelijk. Bij twee middenperrons - de consequentie bij uitbreiding aan de Europaparkkant - moet alles via trapjes en de tunnel. Dat zou bijvoorbeeld aan de Europaparkzijde betekenen dat het plein eindigt op groen, muur en hekwerk in plaats van rechtstreeks toegang te bieden tot het zijperron. Voor reizigers zou dit een sociaal minder veilige omgeving opleveren.

Om ons een beeld te vormen van een ontwerp met vier sporen hebben we schetsontwerpen van beide opties getekend. Figuur 1 met de uitbreiding aan Helpmanzijde hebben we gebruikt om de ecologische consequenties te onderzoeken (zie ook later in deze paragraaf). Dat is tevens de reden dat er in het schetsontwerp al enige compenserende groene maatregelen zijn genomen (onder andere verder dempen balkgat om ruimte te bieden aan extra groen). Daarmee lijkt deze schets – ondanks de aantasting van het groen aan Helpmanzijde – bijna groener dan de uitbreiding aan Europaparkzijde (waar niet extra hoeft te worden gecompenseerd).

Figuur 1: twee zijperrons: uitbreiding aan Helpmanzijde.



Figuur 2: 2 middenperrons: uitbreiding aan Europaparkzijde.

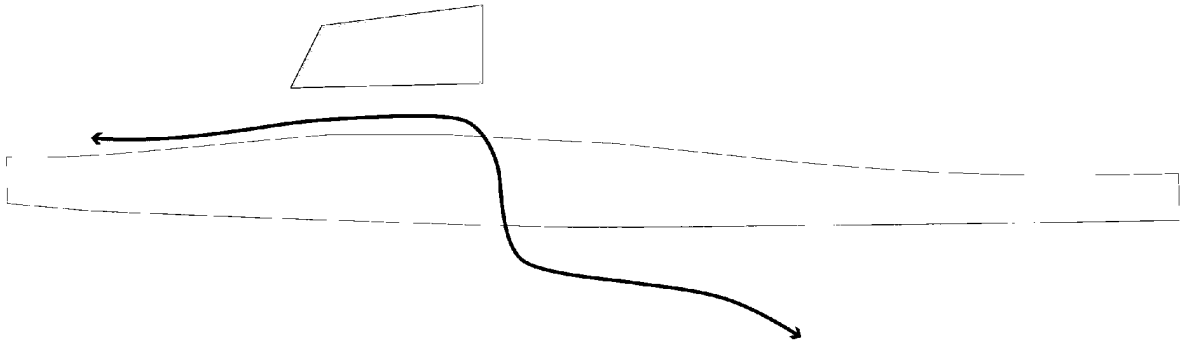


De lay-out met twee zijperrons kost substantieel minder ruimte. Dat heeft te maken met de eisen die aan een middenperron worden gesteld (nu nog 12 meter, we praten met ProRail over een versmalling tot 9,5 meter). Een zijperron is 4 meter. Het spoor hoeft in deze lay-out minder 'uitgebogen' te worden.

Doordat het aantal breedtemeters minder is wordt de tunnel iets korter, wat weer sociaal veiliger is.

Verder dempt een zijperron het treingeluid waardoor er minder geluidsoverlast is voor de omgeving: zonder zijperron langs appartementencomplex de Frontier moet nader onderzoek uitwijzen of die lay-out binnen de Wet geluidhinder kan worden opgelost. Tot slot zorgt zo'n lay-out voor meer comfortabele overstapmogelijkheden omdat het middenperron dan gebruikt kan worden als transfer: reizigers uit Haren/Assen kunnen op hetzelfde perron overstappen richting Hoogezand/Veendam. Met twee middenperrons zul je, om over te stappen, altijd naar een ander perron moeten.

Ten tweede heeft het te maken met de effecten op de omgeving. En dan vooral op het Europapark. Een geschetste uitwerking van uitbreiding aan de Europaparkzijde leert dat de ruimtelijke kwaliteit, behalve door de genoemde nadelen, nog verder onder druk komt. De fietsroute vanaf De Linie zal minder comfortabel zijn, omdat je voor de tunnel een omtrekkende beweging moet maken. De route zal ook minder veilig zijn, want je hebt minder overzicht: als je vanaf De Linie naar beneden fietst zie je de tunnelmond niet. Omgekeerd geldt hetzelfde, de route komt nog meer in een geïsoleerde positie te liggen.



Figuur 3: fietsroute met uitbreiding aan Europaparkzijde.

Het stationsplein wordt niet alleen kleiner, maar is ook minder betrokken op zijn omgeving (zie ook figuren 1 en 2): aan de stationszijde grenst het plein zoals gezegd aan hekken en groen langs het verder uitgebogen vierde spoor, en niet aan een openbaar zijperron.

Aan de zijde van de nieuwbouw van de dienst SoZaWe moet het ontwerp van de trappartijen over de kop. Het idee van een kantoorgebouw met entrees halverwege de trappartijen moet worden gewijzigd. Het gebouw moet er dan noodgedwongen anders uit komen te zien, in de tekening met een rood vlak aangeduid: de footprint van het gebouw wordt dan circa 25 a 30% kleiner en/of het basisconcept van de omgeving van het stationsplein moet over de kop. Om de gewenste voetprint van 4500 m² te halen zal de infrastructuur rond het station moeten worden herzien. Dit betekent overigens ook dat voor een deel de al gerealiseerde infrastructuur moet wijken.

De tekening laat zien dat een uitbreiding aan de Europaparkkant ‘programmatische ruimte’ kost, wat gevolgen heeft voor de grondexploitatie.

Tot slot speelt externe veiligheid een rol. Door uit te buigen naar het Europapark kom je ook wat dit betreft knel te zitten. In de praktijk kan er daardoor minder programma over de volle lengte van de uitbuiging worden gerealiseerd met effecten voor het stedenbouwkundig plan en de grondexploitatie. En voor de Frontier zal bekeken moeten worden of een spoorverbreding aan die kant mogelijk is gezien de eisen op het gebied van externe veiligheid.

Een keus voor uitbreiding aan Europaparkzijde zou verdere vertraging van de procedure voor aanleg van het driesporige station betekenen. We zouden u dat voorstel pas kunnen voorleggen als de consequenties op het gebied van geluid en externe veiligheid met betrekking tot de Frontier, de inrichting van de omgeving en de grondexploitatie beter bekend zijn.

Vierde spoor: Conclusies ecologie en groen.

Het nadeel van uitbreiding aan de Helpmanzijde is vooral de vermindering aan groene en ecologische ruimte. In algemene zin moet wijkend basisgroen en ecologie gecompenseerd worden om te kunnen voldoen aan rijks- en gemeentelijke doelstellingen. We hebben twee onderzoeken ingesteld naar de mogelijkheden te compenseren. Dit om voldoende zeker te weten dat we geen verkeerde keus maken met onze voorkeurslay-out. Het eerste onderzoek betreft zoals eerder aangegeven een in onze opdracht uitgevoerde quickscan naar de situatie. Dit rapport is bijgevoegd. Ten tweede hebben we gekeken naar technische oplossingen. Dit hebben we gedaan aan de hand van de conclusies uit genoemd rapport. Daarbij waren een aantal ecologen aanwezig en daarnaast technisch specialisten die ervaring hebben met het inpassen van ecologie naast infrastructuur.

Daarbij is geconcludeerd dat uitbreiding aan de Helpmanzijde (conform de schets in figuur 1) voldoet aan twee van de drie groene en ecologische doelstellingen. Door de bomenstructuur wordt voldaan aan de uitgangspunten van het bomenstructuurplan, dat wil zeggen het *gemeentelijk groenbeleid*. En door de aanleg van deze bomenrij zal waarschijnlijk ontheffing worden verleend door het Ministerie van LNV voor wat betreft compenserende maatregelen in het kader van de *Flora- en Faunawet*. Met de bomenrij worden de strengst beschermde dieren die hier aanwezig zijn, de vleermuizen en de eekhoorn, in hun functioneren voldoende gecompenseerd. Naast het gemeentelijk groenbeleid en de Flora- en Faunawet speelt ook de *stedelijke ecologische structuur*. De specialisten hebben geconcludeerd dat in de uitwerking van het project ‘vierde spoor’ mogelijk onorthodoxe maatregelen noodzakelijk zijn om ook aan deze doelstelling te voldoen. Daarbij wordt wel de conclusie getrokken dat er voldoende vertrouwen in een goede oplossing bestaat om u op dit moment dit principebesluit te kunnen voorleggen.

Hieronder gaan we nader in op de mogelijke (onorthodoxe) maatregelen. Om de ecologische structuur goed te compenseren, moet met name de route voor grondgebonden zoogdieren in stand worden gehouden (marters, egels, amfibieën, etc). Deze wordt per definitie onderbroken doordat het station bereikbaar moet zijn vanaf de Helperzoom. In de driesporige variant is dit dilemma opgelost door een ecoduct aan te leggen langs het spoor, ter hoogte van de tunnel. In de viersporige variant ontstaat een zijperron aan de Helpmanzijde en voldoet een standaard-ecoduct niet meer. Het zou te lang worden omdat je niet alleen de tunnallengte moet overbruggen, maar ook een deel van het perron (doordat de toegang tot het zijperron de ecologische verbinding kruist). En doordat het vlak langs het perron komt te liggen, zal het voor dieren te onrustig zijn (geluid van mensen, licht vanwege sociale veiligheid) om als verbinding te kunnen functioneren.

We hebben gekeken naar een combinatie van oplossingen waarmee het wel mogelijk is. Een mogelijke oplossing is het ecoduct welke nu een onderdeel van de tunnelmond is los van de tunnel aan te leggen. In het programma van eisen voor het vierde spoor

willen we wel een ecoduct inbrengen, maar één die voldoende afstand heeft tot het zijperron. Om tevens te zorgen voor voldoende zicht op de tunnelmond met het oog op sociale veiligheid zal hij een aantal meters boven maaiveld moeten worden aangelegd. Het ecoduct zal daarbij voldoende lengte en hoogte moeten krijgen om ook de toegang tot het zijperron ongehinderd te overbruggen. Daarmee ligt hij nadrukkelijk in het zicht en is het een architectonische opdracht om er iets heel moois van te maken. Mogelijk kan het in de toekomst fungeren als voorbeeldproject voor toekomstige gelijksoortige projecten in den lande.

Consequentie van zo'n ecoduct iets verder van het perron is dat de fietsenstalling in een vierde spoor situatie meer richting Helperzoom opschuift. Geconstateerd is dat met name de fietsenstalling een sta-in-de-weg is voor de groene – en ecologische doelstellingen en met een verplaatsing richting de Helperzoom ontstaat meer ruimte voor groen. Daarmee ligt hij wel verder van de ingang van de perrons. Bij de uitwerking van de plannen moet nadrukkelijk worden bekeken hoe hij zo ingericht kan worden dat hij wel uitnodigt tot gebruik en/of dat fout geparkeerde fietsen stelselmatig worden verwijderd.

Ook is geconstateerd dat verlichting een belangrijke rol speelt. Verlichting aan de Helpmanzijde zou naar de grond gericht moeten zijn en mogelijk kan bijvoorbeeld op de perrons gebruik worden gemaakt van bewegingsmelders.

Tot slot zouden nog enkele andere oplossingen worden gekozen zoals het hergebruik van gekapte bomen als potentiële verblijfplaats van de specht. Of het uitgangspunt dat geluidsschermen weliswaar transparant moeten zijn, maar niet van glas, omdat anders vogels er tegenaan vliegen.

We stellen voor dat in het toekomstige vierde spoortraject deze oplossing verder wordt uitgewerkt. We constateren dat er een potentieel spanningsveld bestaat tussen groen/ecologie, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid. Bij de uitwerking zullen we ook varianten op bovenstaande oplossing onderzoeken die een goede ecologische kwaliteit garanderen en voldoen aan de andere eisen die we aan deze omgeving stellen. We hebben deze eerste verkenning laten uitvoeren, om u voldoende informatie te geven om de afweging te kunnen maken.

Overigens is ook geconstateerd dat elke meter groen winst is, vandaar dat we richting ProRail benadrukken dat het middenperron zo smal mogelijk moet (9,5 meter in plaats van 12 meter). Ook de inrichting van de Helperzoom moet zo smal mogelijk, liever een verkeersveilig plateau dan een verbreding via een middengeleider. Dit uitgangspunt nemen we mee bij de inrichtingsvoorstellen voor de Helperzoom.

We hebben ook de consequenties voor het aantal te kappen bomen bekeken en de conclusie is dat deze aantallen voor de verschillende modellen niet veel uiteenlopen. Met een perron van 9,5 meter zullen er vanwege viersporigheid waarschijnlijk 7 bomen meer gekapt moeten worden ten opzichte van het driesporig station. Deze zullen overigens weer gecompenseerd worden.



Figuur 4: (in rood) zeven bomen die extra gekapt worden vanwege viersporigheid.

Vierde spoor: Voorstel.

Dat betekent dat we u voorstellen in beginsel te kiezen voor uitbreiding aan de Helpmanzijde. We kiezen voor de term 'in beginsel' omdat nog lang niet alles is uitgekristalliseerd bij de planvorming voor een spoorverbreding. Zo is ook de formele opdracht nog niet verstrekt en zijn de uitgangspunten nog niet verwoord. In het kader van het RSP zal V&W formeel opdrachtgever zijn, die vervolgens ProRail de taak geeft een en ander vorm te geven, in samenspraak met ons.

De huidige planvorming betreft dan ook nadrukkelijk een driesporig station. Voor de spoorverbreding zal een apart traject worden gevolgd, met een nieuwe bestemmingsplanprocedure. In deze procedure hebben belanghebbenden ook weer mogelijkheden zienswijzen in te dienen.

In dat nieuwe traject moet vervolgens ook bekeken worden welke andere stappen er moeten worden genomen om de spoorverbreding te kunnen uitvoeren. Een belangrijk aspect daarbij is de spoorwegovergang Esperantokruising. Als deze spoorwegovergang ook viersporig wordt, zal de overgang om redenen van veiligheid dicht moeten. We bekijken momenteel de consequenties van zo'n sluiting voor de verkeersstromen tussen de Oosterpoort en Herewegwijk/Helpman. Bij de uitwerking van de plannen voor viersporigheid zullen we de consequenties van sluiting van de spoorwegovergang meenemen.

Overigens zou gezien de verwachte doorlooptijd van een vierde spoor-procedure niet eerder dan begin 2012 worden gewerkt aan dit vierde spoor. Dat betekent dat de Esperantokruising in elk geval tot dat moment open kan blijven. Dat sluit mooi aan op

de realisering van de fietstunnel ter hoogte van Station Europapark, die najaar 2011 wordt opgeleverd. Daarmee kan op elk moment van een noord-zuidfietsverbinding gebruik worden gemaakt.

We hebben onze voorkeurslay-out besproken met de provincie. De provincie steunt ons in onze keus. Ze wilden vooral zekerheid dat we voldoende hard konden maken dat we met dit besluit geen blokkade opwerpen voor een spoorverbreding.

Voor dit voorstel betekent dit dat we u vragen krediet te verstrekken voor de genoemde voorfinanciering van de voorinvesteringskosten. Het gaat hierbij om een bedrag van € 2 miljoen, dat geen onderdeel uitmaakt van de grondexploitatie. Het bedrag wordt gedekt door Verkeer & Waterstaat.