



Aan de raad

Samenvatting:

In september 2012 dient het NS-station verplaatst te zijn naar het centrum van Nijverdal. De stationsomgeving moet tegen die tijd ook dusdanig ingericht zijn dat alle noodzakelijke voorzieningen hier zijn gerealiseerd en de bereikbaarheid en de toegankelijkheid gegarandeerd is. De gemeente is verantwoordelijk voor de aanleg en realisatie van een stationsvoorplein met de daarbij behorende infrastructuur, parkeer- en groenvoorzieningen, bewegwijzering en verlichting. Om de stationsomgeving in te kunnen richten zijn, naast bijdragen van derden, aanvullende financiële middelen vanuit de gemeente noodzakelijk. In deze nota wordt geadviseerd op welke wijze de dekking van de financiering voor de stationsomgeving plaats kan vinden.

Voor de stationsomgeving noord én zuid bedraagt de totale investering 8,9 miljoen euro. Als alleen de noordzijde ontwikkeld wordt bedraagt de investering 4,5 miljoen euro. Vanuit externe middelen is 1,2 miljoen gedekt. Vanuit de eigen middelen zal nog 3,3 miljoen moeten worden gedekt. Dit kan plaatsvinden door onder andere in de programmabegroting 2011 rekening te houden met een structurele bijdrage van € 130.000,- per jaar. Dit betekent dat dit bedrag vooruitlopend op de begrotingsbehandeling bestemd wordt voor de stationsomgeving. Indien de zuidzijde gelijktijdig ontwikkeld wordt, resteert daarnaast nog een subsidietaakstelling van 4,4 miljoen euro.

Opdracht:

In de "Overeenkomst inzake de financiering van de verplaatsing van het station in Nijverdal in het kader van het Combiplan Rijksweg 35 in de provincie Overijssel" is onderstaande tekst opgenomen:

Artikel 4 Stationsvoorplein

1. De gemeente Hellendoorn is verantwoordelijk voor de aanleg en realisatie van een stationsvoorplein, voor zover het gaat om de toeleidende infrastructuur voor auto, openbaar vervoer (bus en taxi), fiets en voetganger, het daarbij behorende weg- en straatmeubilair, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, bewegwijzering en openbare verlichting.
2. Andere dan de in artikel 4.1 genoemde elementen die onderdeel zijn van een stationsvoorplein en zijn opgenomen in het 'Basisstation 2005' van ProRail vallen binnen de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat.
3. De gemeente Hellendoorn is ervoor verantwoordelijk dat het stationsplein volledig gebruiksklaar is opgeleverd, op het moment dat de buitendienststelling wordt opgeheven.

Aanleiding:

Het nieuwe NS-station dat wordt gerealiseerd (als onderdeel van het Combiplan) dient in september 2012 gerealiseerd te zijn en in gebruik genomen te worden. Dit is dan ook het eerste deelproject binnen de Centrale Strip dat opgepakt is.

Het afgelopen jaar is gewerkt aan het opstellen van een schetsontwerp en is een financiële raming gemaakt van de kosten. Tot nu toe is echter intern nog geen budget gereserveerd om de stationsomgeving te kunnen financieren.

Doelstelling:

De meest noodzakelijke onderdelen van de stationsomgeving eind 2012 gerealiseerd en gefinancierd hebben.



(code voor postverwerking)

Mogelijke oplossingen:

Op 6 juli 2010 heeft het college het schetsontwerp voor de stationsomgeving vastgesteld. Dit schetsontwerp is als bijlage 1 bijgevoegd. De bestemmingsplanprocedure is inmiddels ook gestart. Deze wijziging is nodig omdat de huidige bestemming (industrie) de nieuwe bestemming (verkeer en verblijf) niet toelaat. Het voorontwerp-bestemmingsplan ligt vanaf eind augustus ter inzage. De planning is er op gericht om eind 2011/ begin 2012 met de uitvoering te kunnen starten.

Het afgelopen half jaar is gekeken naar de diverse mogelijkheden voor de inrichting van de stationsomgeving. Op 20 januari 2010 is tijdens een informatieavond van de Centrale Strip één van de eerste ideeën voor een schetsontwerp getoond. Dit ambitieuze ontwerp (bijlage 2), met onder andere de fietsenstalling, ontworpen door architect Hans van Heeswijk, is terzijde gelegd. Hiervoor waren verschillende, voornamelijk financiële redenen. De verschillende schetsontwerpen zijn besproken met de diverse externe partijen, zoals Rijkswaterstaat, ProRail en de NS. Dit heeft geresulteerd in verschillende opties. Hieronder zijn de twee overgebleven opties nader beschreven.

Optie 1.

Voorlopig uitsluitend ontwikkelen noordzijde

In het basisontwerp wordt uitgegaan van de ontwikkeling van uitsluitend de noordzijde. Hierbij is de centrale loopverbinding nog niet doorgetrokken en is geen budget opgenomen om aan de zuidzijde de nodige voorzieningen te creëren en de openbare ruimte aan deze zuidzijde aan te passen om een veilige en goed functionerende stationsomgeving te realiseren. Omdat op dit moment onvoldoende zicht is op de benodigde financiën om deze zuidzijde op een integrale, kwalitatief hoogwaardige en stedenbouwkundig wenselijke manier uit te voeren, wordt in deze optie gekozen voor een gefaseerde uitvoering. In een volgende fase wordt dit belangrijke scharnierpunt tussen station en centrum, inclusief het verlengen van de brug, alsnog opgepakt en conform de visie voor de Centrale Strip herontwikkeld.

Optie 2. (Voorkeursvariant)

Ontwikkelen noordzijde en zuidzijde (minimaal) met fietsenstallingen aan noordzijde

- Het college wenst te gaan voor een ontwerp waarbij de centrale loopbrug gelijk wordt doorgetrokken. Het station dient vanaf de zuidzijde goed toegankelijk en bereikbaar te zijn. Ingestoken wordt op het realiseren van alle fietsenstallingen aan de noordzijde omdat dit de ruimtelijke kwaliteit van de zuidzijde anders teveel negatief beïnvloedt.
- De raad wordt gevraagd om het budget beschikbaar te stellen voor de basisvariant, optie 1, zodat de meest noodzakelijke voorzieningen in ieder geval gerealiseerd kunnen worden. Het doortrekken van de brug en de aanpassingen aan de zuidzijde zullen middels externe financiering betaald moeten worden.

Financiën

In het bijgevoegd vertrouwelijk financieel overzicht (bijlage 3) is opgenomen wat de kosten zijn voor het realiseren van de stationsomgeving in beide hiervoor beschreven opties. Het bijgevoegde overzicht is vertrouwelijk, omdat er inzicht wordt gegeven in de totale kosten en de financiële middelen die de gemeente hiervoor beschikbaar stelt. Vanwege een toekomstige aanbesteding worden deze gegevens nadrukkelijk geheim gehouden.

Financiering vindt deels plaats door:

- Werkzaamheden die door de aannemerscombinatie Leo ten Brinke moeten worden uitgevoerd a.g.v het combiplan;
- Bijdragen van externe partijen zoals: RWS, ProRail, Regio Twente.

Voor het restant-bedrag dient dekking gevonden te worden binnen de gemeentelijke begroting.

Voorgestelde oplossingen:

Voor Stationsomgeving Noord (optie 1) bedraagt de totale investering 4,5 miljoen euro.

Dekking externe middelen: 1,2 miljoen

Benodigde eigen middelen: 3,3 miljoen.

Voor een deel zijn er al middelen die rechtstreeks voor de stationsomgeving kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld budget voor de fietssnelweg. Daarnaast wordt voorgesteld om onderstaande budgetten ook in te zetten als onderdeel van de dekking van de eigen middelen:

Voorgestelde financiële dekking

1. Rioleringsfonds: € 286.000,-

Dit betreft een bedrag dat van het Waterschap is gekregen en is toegevoegd aan de algemene rioleringsreserve. Voorgesteld wordt om de werkzaamheden op het gebied van riolering, waterberging en –infiltratie (voor zover die niet voor rekening komen van de aannemerscombinatie) te betalen uit deze post. Dit budget wordt niet voor andere uitvoeringszaken ingezet in de stationsomgeving. Mocht er budget overblijven, dan wordt dit terug gestort in de rioleringsreserve.

2. Reserve Groenrenovatie: € 257.392,-

Dit betreft een bedrag dat door Rijkswaterstaat betaald is aan de gemeente, ter compensatie van het kappen van bomen ten behoeve van werkzaamheden voor het Combiplan. Destijds is al aangegeven dat dit gebruikt zal worden voor groenstructuren in en rond ons centrumgebied. Dit budget wordt niet voor andere uitvoeringszaken ingezet in de stationsomgeving. Mocht er budget overblijven, dan wordt dit terug gestort in de reserve groenrenovatie.

3. In de programmabegroting 2011 e.v. rekening houden met een structurele bijdrage aan de stationsomgeving van € 130.000,- per jaar. Dit betekent dat met deze nota wordt voorgesteld dit bedrag vooruitlopend op de behandeling van de begroting 2011 e.v. in november 2010 te bestemmen voor de stationsomgeving.

4. Voordeel buitendienststelling

De hoogte van dit bedrag is afhankelijk van hoe lang de buitendienststelling duurt en de kosten die hiervoor gemaakt moeten worden, maar op dit moment schatten we in dat het voordeel circa € 165.000,- bedraagt.

5. Van de reserve dorpsuitleg een bedrag ter hoogte van Euro 230.000 inzetten ter dekking van de stationsomgeving. Dit bedrag is in eerste instantie bedoeld ter dekking van de planvoorbereidingskosten. Het resterende deel van dit budget wordt gebruikt ter dekking van de uitvoering.

Voor Stationsomgeving Noord én Zuid (optie 2) bedraagt de totale investering 8,9 miljoen euro.

Dekking externe middelen: 1,2 miljoen

Dekking eigen middelen: 3,3 miljoen

Tekort: nog te behalen subsidie: 4,4 miljoen.

De komende tijd wordt een intensief lobbytraject gevolgd richting provincie, Rijkswaterstaat en ProRail/ NS, om dit extra bedrag op tafel te leggen. Mocht hier begin oktober geen zicht op zijn, dan stelt het college voor om, hoe jammer ook, terug te vallen op de optie waarbij er een halve brug gerealiseerd wordt en alle voorzieningen aan de noordzijde gerealiseerd zullen worden. Wij vinden het in deze tijd niet opportuun om binnen de begroting meer middelen vrij te maken dan strikt noodzakelijk is voor de realisatie van de stationsomgeving. Uiteraard wordt de constructie van de brug dan wel zo gemaakt dat doortrekking later nog mogelijk is. Het doortrekken van de brug wordt in dat geval wel circa € 110.000,- duurder dan wanneer deze in één keer wordt aangelegd.

Communicatie:

Op donderdag 16 september zal een informatieavond gehouden worden over de stationsomgeving. Hierbij komt zowel het bestemmingsplan aan de orde als het schetsontwerp voor de stationsomgeving. Het schetsontwerp wordt de komende tijd nader uitgewerkt met alle betrokken externe partijen zoals RWS, ProRail, NS en Leo ten Brinke en in nauw overleg met de klankbordgroep voor de stationsomgeving en de WMO-raad.

Effecten meten:

Eind 2012 zijn zowel het station als de bijbehorende stationsomgeving gerealiseerd, waarbij deze goed bereikbaar en toegankelijk zijn en de relatie met het centrum gelegd is door onder andere goede fiets- en loopverbindingen.

Planning:

College:	31 augustus 2010
Commissie grondgebied:	22 september 2010
Raad:	12 oktober 2010
Begrotingsbehandeling:	9 november 2010
Ontwerpfase	augustus 2010 t/m juni 2011
Voorber. en aanbesteding	juli t/m. december 2011
Gunning en uitvoering:	januari t/m augustus 2012.

Concept Besluit:

Ter financiering van de stationsomgeving noord wordt de raad voorgesteld in te stemmen met de volgende financiële dekking:

1. Uit het Rioleringsfonds wordt een bedrag ter hoogte van max. Euro 286.000,- ingezet.
2. Uit de Reserve Groenrenovatie, gefinancierd door Rijkswaterstaat, wordt een bedrag ter hoogte van max. Euro 257.392,- ingezet t.b.v. groenstructuren in en rond het centrumgebied.
3. In de begroting 2011 e.v. een jaarlijkse bijdrage van Euro 130.000,- reserveren voor de stationsomgeving noord. Dit betekent dat dit bedrag vooruitlopend op de behandeling van de begroting 2011 e.v. in november 2010 bestemd wordt voor de stationsomgeving.
4. Het resterende voordeel in het kader van de buitendienststelling wordt ingezet voor de stationsomgeving.
5. Van de reserve dorpsuitleg een bedrag ter hoogte van Euro 230.000,- inzetten ter dekking van de stationsomgeving.

Nijverdal, 31 augustus 2010

Burgemeester en Wethouders van Hellendoorn,

De secretaris,

de burgemeester,

Drs. J. van der Noordt,

ir. J.J. van Overbeke

Advies commissie(s):

De commissie grondgebied stemt ermee in dat het voorstel wordt voorgelegd aan de raad.

Nr. 10INT01342

Nijverdal, 12 oktober 2010

Aldus besloten,

De raad van Hellendoorn,

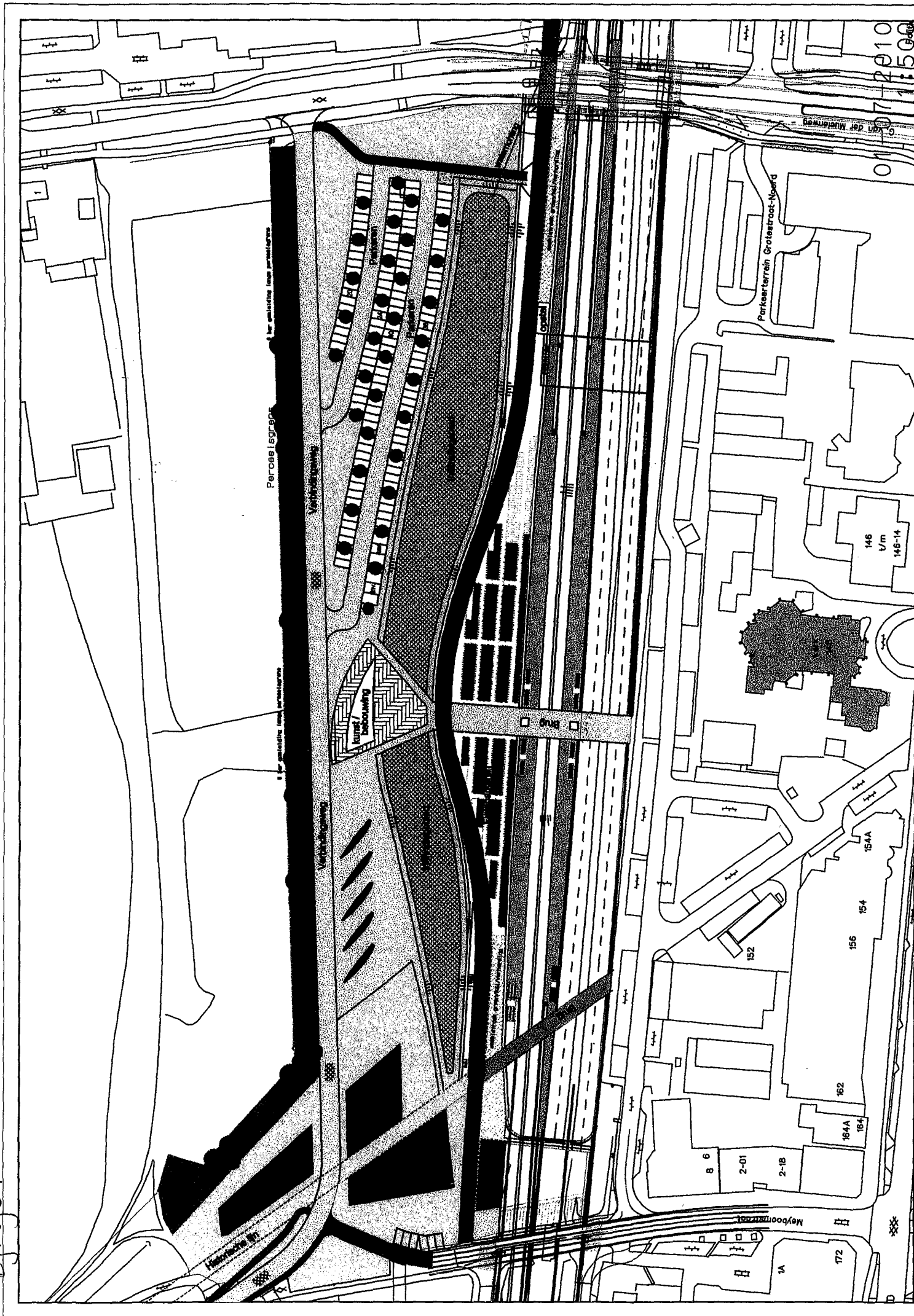
De griffier,

de voorzitter,

Bijlagen:

1. Schetsontwerp stationsomgeving, dd 1 juli 2010
2. Aanzet schetsontwerp stationsomgeving, dd 19 januari 2010

Dy1age 1



1:500
2010

Bilaga 2

