

directie
RO

afdeling
GOO

onderwerp
Zuidelijk Stationsgebied

steller
Gerko van der Wateren

telefoon
0182-588306

gouda
11-5-2016

voorstelnummer
450

Gevraagd besluit

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad van de gemeente Gouda voor te besluiten tot:

1. vaststelling van het Functioneel Ontwerp herontwikkeling zuidelijk stationsgebied als uitgangspunt voor de uitwerking van het ontwerp, met Prorail en NS te sluiten realisatieovereenkomsten en de voorbereiding van de uitvoering;
2. het akkoord gaan met de uitgangspunten voor het beheer en onderhoud en de exploitatie van de fietsenstalling en met Prorail en NS te sluiten beheer- en exploitatieovereenkomsten;
4. het beschikbaar stellen van een taakstellend budget van € 10.000.000,- voor dit project, binnen welk budget eventuele tegenvallers opgevangen zullen moeten worden;
5. dekking van dit budget uit de diverse reserves, ontvangen subsidies en een investeringskrediet;
6. het beschikbaar stellen en openen van een investeringskrediet van € 4.057.000,- en de bijbehorende kapitaallasten plus de jaarlijkse beheerskosten van € 55.000 via de Kadernota 2017 te verwerken in het meerjarenperspectief;
7. het opheffen van de reserve Spoorse Doorsnijdingen en de reserve Ketenmobiliteit en deze samen te voegen tot een reserve zuidelijk stationsgebied;
8. het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet voor de te maken plankosten in 2016 van € 300.000,-;
9. geïnformeerd te worden over de bestedingen van de reserve Zuidelijk stationsgebied en de planning en voortgang van het project via de jaarlijkse planning en controlcyclus

Toelichting

De herontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied is als speerpunt benoemd in het coalitieakkoord 2014-2018. In september 2015 is de eerste stap gezet met het besluit van de gemeenteraad om het busstation in het zuidelijk stationsgebied te handhaven en het vaststellen van de kaders voor de herontwikkeling.

In de afgelopen maanden is in samenwerking met Prorail en NS de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van de herontwikkeling onderzocht door het maken van een functioneel ontwerp (zie bijlage 1) en kostenramingen. De maatschappelijke haalbaarheid (draagvlak) is onderzocht door bewoners en bedrijven vanaf het begin te betrekken bij de planvorming.

Het functioneel ontwerp is een integraal plan voor het zuidelijk stationsgebied en bestaat uit de volgende onderdelen:

- Nieuwe fietsenstalling met voldoende capaciteit (ca. 3400 plaatsen), afgestemd op de verschillende fietsroutes van en naar het station.
- Opgeknapte stationshal die beter is verbonden met het plein.
- Een nieuw eigentijds busstation met een eilandperron en een overkapping met meer comfort en overzicht voor de reiziger.
- Hoogwaardige herinrichting van de openbare ruimte tussen het Van Bergen IJzerdoornpark en het Kleiwegplein met herkenbare plekken en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Autoluwer maken van het gebied door het invoeren van een 'halve knip' voor autoverkeer bij het station.
- De kwaliteit van de groenstructuur wordt versterkt (duurzaam robuust).



Prorail is primair betrokken vanuit het Actieplan Fietsparkeren en betaalt 50% van de benodigde investeringen en onderhoudskosten voor de fietsenstalling. Prorail wordt eigenaar van de bovengrondse stalling.

NS Stations is betrokken vanwege de aanpassingen van het stationsgebouw en de stationsomgeving en is kostendrager voor de aanpassingen van het stationsgebouw voor zover niet toerekenbaar aan de fietsenstalling. NS Vastgoed is eigenaar en NS Fiets is de exploitant van de kelderstalling.

De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte en dient op grond van de voorwaarden van het Actieplan Fietsparkeren 50% van de benodigde investerings- en onderhoudskosten van de fietsenstalling te betalen.

Uit het haalbaarheidsonderzoek van de afgelopen maanden blijkt samengevat dat:

- Het functioneel ontwerp voldoet aan de door de gemeenteraad gestelde kaders en er tussen partijen overeenstemming is over het functioneel ontwerp. Het plan maakt het de betrokken partijen mogelijk hun doelstellingen te realiseren en is ruimtelijk haalbaar.
- Uit het maatschappelijk overleg duidelijk is gebleken dat er voldoende draagvlak bestaat.
- Er op dit moment nog geen volledige duidelijkheid/zekerheid is over de financiële haalbaarheid van het plan. De financiële haalbaarheid van het plan is (nog) afhankelijk van de besluitvorming van de betrokken partijen (kostendragers).

De besluitvormingstrajecten van gemeente, Prorail en NS loopt vrijwel gelijk op:

- de stuurgroep van Prorail heeft op 23 maart 2016 ingestemd met het plan en zal in de volgende stuurgroep op 15 juni 2016 besluiten over de investering;
- besluitvorming door de gemeenteraad is gepland op 22 juni 2016;
- de directie van NS Stations zal begin juni besluiten over het plan.

Gezien bovenstaande wordt geadviseerd om te besluiten tot:

1. vaststelling van het Functioneel Ontwerp herontwikkeling zuidelijk stationsgebied als uitgangspunt voor de uitwerking van het ontwerp, met Prorail en NS te sluiten realisatieovereenkomsten en de voorbereiding van de uitvoering;
2. het akkoord gaan met de uitgangspunten voor het beheer en onderhoud en de exploitatie van de fietsenstalling en met Prorail en NS te sluiten beheer- en exploitatieovereenkomsten;
4. het beschikbaar stellen van een taakstellend budget van € 10.000.000,- voor dit project, binnen welk budget eventuele tegenvallers opgevangen zullen moeten worden;
5. dekking van dit budget uit de diverse reserves, ontvangen subsidies en een investeringskrediet;
6. het beschikbaar stellen en openen van een investeringskrediet van € 4.057.000,- en de bijbehorende kapitaallasten plus de jaarlijkse beheerskosten van € 55.000 via de Kadernota 2017 te verwerken in het meerjarenperspectief;
7. het opheffen van de reserve Spoorse Doorsnijdingen en de reserve Ketenmobiliteit en deze samen te voegen tot een reserve zuidelijk stationsgebied;
8. het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet voor de te maken plankosten in 2016 van € 300.000,-;
9. geïnformeerd te worden over de bestedingen van de reserve Zuidelijk stationsgebied en de planning en voortgang van het project via de jaarlijkse planning en controlcyclus.



Nadere uitleg op gevraagd besluit

1. Vaststelling van het Functioneel Ontwerp als kader voor de uitwerking

Het functioneel ontwerp (zie bijlage 1) geeft een streefbeeld met eisen en randvoorwaarden voor de ontwikkeling en herinrichting van het zuidelijk stationsgebied in Gouda. Als onderdeel van het functioneel ontwerp is een schetsontwerp van de fietsenstalling en de aanpassing van het stationsgebouw gemaakt.

Het functioneel ontwerp is gebruikt voor het bepalen van de maatschappelijke en financiële haalbaarheid. Na besluitvorming dient dit functioneel ontwerp als kader voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp, met Prorail en NS te sluiten Realisatieovereenkomsten en de voorbereiding van de uitvoering.

Het functioneel ontwerp maakt realisatie mogelijk van de in september 2015 door de raad gestelde kaders:

- Het zuidelijk stationsgebied wordt ingericht als stadsfoyer: ontvangstruimte, menselijke maat en etalage van Gouda
- Er komt een goede verbinding tussen station en binnenstad: een logische, comfortabele looproute, veilige fietsroutes en een optimale verkeersafwikkeling op het Kleiwegplein.
- Er komt een goede oplossing voor fietsparkeren in combinatie met de aanpak van het stationsgebouw.
- De ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd door meer samenhang aan te brengen, een compacter busstation te maken en de openbare ruimte te herinrichten.
- De twee monumentale platanen worden behouden en de kwaliteit van de groene uitstraling wordt versterkt.

In het functioneel ontwerp (zie bijlage) is uitgewerkt op welke wijze de verblijfskwaliteit (stadsfoyer), transferkwaliteit (ov-knooppunt) en de verbindende schakel (rode loper) kunnen worden versterkt. Omdat de planonderdelen elk hun eigen eisen hebben voor maatvoering en logistiek (busstation, fietsenstalling) en het gebied een beperkte maat heeft, is gezocht naar een goede combinatie en menging van functies.

Onderstaand wordt kort ingegaan op belangrijke onderdelen van het functioneel ontwerp. Een verdere toelichting is te vinden in bijlage 1.

Korte toelichting functioneel ontwerp

Het functioneel ontwerp leidt tot een verbetering van de ruimtelijke, functionele en verkeerstructuur.

Ruimtelijke structuur

Het stationsplein krijgt een duidelijke begrenzing aan de noordkant door de realisatie van een tweelaags fietsenstalling. Aan de zuidzijde zorgt een stevige bomenlaan tussen park en Kleiwegplein voor ruimtelijke continuïteit bij de (blinde) zijgevels en open (rest)ruimten.

Binnen de grote ruimte van het stationsplein komen een aantal verblijfsplekken, zodat de schaal wordt gebroken en een menselijke maat ontstaat. Elke plek heeft een eigen karakter, verbonden met de functie in het grotere geheel: stationshal en voorplein station, buseiland en Bouwmeesterplein.

Functionele structuur

Het fietsparkeren wordt in en naast het stationsgebouw opgelost. De inpassing van de fietsenstalling gaat hand in hand met de aanpassing van het stationsgebouw, zodat loop- en zichtlijnen tussen station en omgeving worden verbeterd. Op het stationsplein mogen straks geen fietsen meer worden geparkeerd.

Het busstation krijgt een nieuwe opzet met een centraal perron voor alle halteplaatsen. De reiziger steekt één keer over en kan vervolgens alle haltes benaderen. Zo'n buseiland biedt de reiziger bovendien een eigen verblijfsplek met een beschutte wachtruimte. Comfort en overzicht.

Verkeersstructuur

Verkeer is kenmerkend voor een stationsgebied. De kunst is om de afwikkeling van de verschillende verkeerssoorten zo eenvoudig en overzichtelijk mogelijk te houden. Voor de nieuwe verkeersstructuur zijn drie belangrijke keuzes gemaakt.

Op de eerste plaats is gekozen voor een zogenaamde 'halve knip' (éénrichtingsverkeer). Aan de bestaande verkeerscirculatie met veel eenrichtingsverkeer voor de auto wordt het wegvak tussen Vredebest en



Crabethstraat toegevoegd. Verkeer vanuit de Kadebuurt naar het Van Bergen IJzerdoornpark blijft mogelijk, maar andersom niet meer. Met deze ingreep is het gebied goed per auto bereikbaar, maar wordt de circulatie sterk vereenvoudigd en het aantal autoverkeersbewegingen flink verminderd. Daardoor wordt de situatie bij het station veel overzichtelijker voor fietser en voetganger.

De tweede keuze is meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het voetgangersdomein voor het station is doorgetrokken naar het Bouwmeesterplein. Het autoverkeer rijdt het plein op en is te gast.

Het trottoir aan de zuidkant van het Stationsplein en de Vredebest wordt flink breder gemaakt. De ruimte ontstaat door de rijbaan te versmallen en de langspaarkeerplaatsen op te heffen.

De introductie van het buseiland biedt kansen om de secundaire looproute aan de noordkant van het stationsplein en de Vredebest te verbeteren. De voetganger kan gebruik maken van twee overzichtelijke oversteekplaatsen tussen station en buseiland en tussen buseiland en noordzijde Vredebest.

De fietser krijgt ruim baan en mag overal komen.

Daarnaast worden de oversteekmogelijkheden van fietsers en voetgangers op het Kleiwegplein verbeterd.

Tenslotte is gekozen voor menging van verkeerssoorten. Dit speelt rond het busstation, waarin de bus samengaat met de auto en de fiets, en het plein voor het station, waarop de auto te gast is. Met de menging van verkeer ontstaat een eenvoudige en overzichtelijke inrichting, waarin de verschillende verkeersdeelnemers elkaar goed kunnen zien en zo rekening met elkaar kunnen houden.

Fietsenstalling

De fietsenstalling is onderverdeeld in meerdere compartimenten. Elk compartiment heeft eigen toegangen.

Deze onderverdeling sluit aan bij de verschillende fietsroutes naar het station. Bovendien draagt het compartimenten bij aan de sociale veiligheid. Een groot deel van de stalling is gratis en openbaar toegankelijk. Alleen de toegang van de kelder is gereguleerd via een toegangsautomaat.

Aan elke kant van het stationsgebouw komt een nieuw bouwdeel met stallingen over twee lagen, gesitueerd tegen het talud van de spoordijk. Op de begane grond zijn de stallingen direct toegankelijk vanaf een gemengd trottoir/fietspad. De open verdieping hebben eigen toegangen. Aan de oostkant is de verdieping bovendien op niveau toegankelijk vanaf de Noothoven van Goorstraat. De plaatsen voor scooters en buitenmodelfietsen zijn aan de westkant op de beganegrond gesitueerd.

Stationsgebouw

De opzet van de fietsenstalling vraagt om aanpassing van het stationsgebouw aan weerszijden van de stationshal. Aan de oostkant worden winkels en dienstruimten op de kop van de hal weggenomen, zodat een lange zichtlijn richting het busstation ontstaat.

De ingrepen aan weerszijden van de stationshal zorgen ervoor, dat de richting van de hal minder frontaal wordt. De zijwaartse en diagonale richting wordt meer benadrukt.

Samenhangende architectuur

De twee bouwdelen aan weerszijden van de stationshal vormen in architectonisch opzicht één geheel met de stationshal. De expressieve bogen van de stationshal worden gevat in een kader van de regelmatige baksteengevels van de fietsenstalling.

Ook de spoor kant krijgt een nieuwe 'voorkant'. Bij het stationsgebouw worden de twee bouwdelen samengebonden door een grote arcade met luifel boven de hellingbaan. Daarmee wordt de bestaande achtergevel met het rommelige daklandschap afgedekt en ontstaat een nieuw beeld vanaf het spoor.

Openbare ruimte

De openbare ruimte van het zuidelijk stationsgebied is ruim, uitnodigend en overzichtelijk. Voor de verharding is een beperkt palet aan materialen gekozen. Het hoofdmateriaal voor trottoirs en pleinen is een gebakken klinker. Daarmee wordt de verbinding met de binnenstad tot uitdrukking gebracht.

Voor verlichting, masten en straatmeubilair wordt een beperkt assortiment toegepast, dat aansluit bij de binnenstad, het noordelijk stationsgebied of het Spoorbeeld. Op verschillende plekken worden bankjes geplaatst. Waar mogelijk worden masten voor verlichting, camera's, informatieborden e.d. zoveel mogelijk gecombineerd. Daarmee ontstaan zo min mogelijk aanleidingen om fietsen te parkeren.



Verblijfsplekken

Binnen de grote ruimte van het stationsplein komen drie verblijfsplekken met een eigen karakter.

De eerste plek is de stationshal en het voorplein, die als één ontvangstruimte worden vormgegeven.

Stationshal en voorplein worden beter op elkaar betrokken, zodat meer continuïteit ontstaat in de beleving van de reiziger.

De tweede verblijfsplek is het buseiland, het centrale perron van het nieuwe busstation. Overzicht en comfort voor de reiziger staan hier centraal. De uitstaphalte ligt pal bij het station. Op het buseiland komt een overdekte en beschutte wachtruimte. De monumentale platanen in grote groenvakken bieden sfeer.

De derde plek is het Bouwmeesterplein. De verblijfskwaliteit wordt versterkt door de ruimte beter te begrenzen met een lage muur en door de komst van een grand café op de hoek onder het kantoorgebouw De Goudse.

Groen

De groene uitstraling van het zuidelijk stationsgebied wordt versterkt. Er komt een doorgaande bomenlaan tussen station en stad. Om het mogelijk te maken dat de nieuwe bomen duurzaam oud kunnen worden zal er geïnvesteerd worden in de groeiomstandigheden (ondergrondse voorzieningen, afstand tot kabels en leidingen e.d.) en soortkeuze. Aangezien de bomen aan de zuidkant van de verblijfsruimte staan, wordt gedacht aan bomen met een open bladstructuur die het zonlicht wel filteren, maar niet wegnemen.

De groene koppen rond het stationsplein worden steviger ingeplant met bomen en brede hagen. Daarmee wordt het groen van het Van Bergen IJzerdoornpark en het spoorviaduct 'voelbaar' gemaakt op het stationsplein. Ook bij de overgang naar de Vredebest worden bomen toegevoegd. Voor de groene koppen wordt gedacht aan bomen met een karakteristieke vorm, zodat ze als herkenningspunten gaan werken en zo bijdragen aan de oriëntatie in het gebied.

De groeiomstandigheden van de twee monumentale platanen worden verbeterd en door hun prominente plaats op het buseiland gaan ze meer meedoen in de beleving van deze plek.

Planning

Na besluitvorming dient dit functioneel ontwerp als kader voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp, met Prorail en NS te sluiten Realisatieovereenkomsten en de voorbereiding van de uitvoering.

Voor de verdere uitwerking van het project is op dit moment een globale planning opgesteld.

De hoofdlijn van deze planning is:

- voorbereidingsfase: 2^e helft 2016 – eind 2017
- realisatiefase: 2018 – 2019.

In deze fase zijn er nog teveel onzekerheden om een meer gedetailleerde planning te maken. De planning zal na besluitvorming verder worden uitgewerkt in overleg met Prorail, NS en worden afgestemd met belanghebbenden, zoals bijvoorbeeld Arriva.

Vorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase worden de volgende stappen gezet.

- Sluiten van overeenkomsten met Prorail en NS;
- Uitwerken van het functioneel ontwerp
- Aanbesteding ingenieursdiensten, engineering tot uitvoeringscontract, verkrijgen vergunningen
- Aanbesteding/gunning van het werk en bouwrijpmaken.

Realisatiefase

In de realisatiefase wordt de fietsenstalling gebouwd, worden aanpassingen in het stationsgebouw gerealiseerd en wordt de openbare ruimte heringericht. Doelstelling is zoveel mogelijk werk parallel uit te voeren om zo de uitvoeringstijd en overlast te beperken.

Belangrijke aandachtspunten in de planning van de realisatiefase zijn:

- Tijdige beschikbaarheid van een treinvrije periode om de fundering van de fietsenstalling in het talud te kunnen aanleggen.
- Raakvlakken tussen de verschillende deelprojecten, zoals bouwen naast het spoor, relaties tussen stationsgebouw en fietsenstalling, relatie tussen fietsenstalling en busstation.
- Beperkte werkruimte, waarin bestaande voorzieningen goed moeten kunnen doorfunctioneren.



2. Akkoord gaan met de uitgangspunten voor het beheer en onderhoud en exploitatie van de fietsenstalling;

Als onderdeel van het functioneel ontwerp is gewerkt aan een schetsontwerp en een kostenraming van de fietsenstalling (met aanpassing van het stationsgebouw). Deze stukken zijn bedoeld om de haalbaarheid van het bouwproject te onderzoeken.

Prorail en NS zullen besluiten moeten nemen over hun investeringen in de fietsenstalling en de aanpassing van het stationsgebouw. Bovendien zullen de afspraken tussen gemeente, Prorail en NS moeten worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

Prorail is uitvoerder van het Actieplan Fietsparkeren (AFP), geïnitieerd door het ministerie van IenM (IenM). Voor de periode 2012-2020 heeft IenM gelden beschikbaar. Het Actieplan Fietsparkeren kent een aantal voorwaarden (zie bijlage 3). Uitgangspunt is dat de primaire verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid bij de decentrale overheden ligt. De bijdrage van Prorail is op basis van cofinanciering en bedraagt maximaal 50%.

Voor besluitvorming in juni 2016 door de stuurgroep van Prorail over de 50% cofinanciering dient er duidelijkheid te bestaan over het beheer en exploitatie van de fietsenstallingen. De uitgangspunten voor het toekomstig beheer en onderhoud zijn verwoord in de notities van Prorail over beheer en NS over exploitatie.

De kern van de beheerovereenkomst met Prorail is dat de onderhoudskosten gedeeld worden door de gemeente en Prorail. In deze fase zijn de onderhoudskosten geraamd op basis van normkosten. In de volgende fase kan een meerjarenonderhoudsplan worden gemaakt. Op basis van de normkosten van Prorail bedragen de jaarlijkse onderhoudskosten voor de gemeente ca. € 55.000,-.

De kern van de exploitatieovereenkomst met NS is dat de NS Vastgoed eigenaar blijft van de bewaakte stalling in de kelder. Het regime voor deze kelder wordt gewijzigd naar de 1^e 24 uur gratis om een betere benutting van de kelder mogelijk te maken. Uitgangspunt is dat het exploitatierisico bij NS/Prorail ligt (al wordt niet uitgesloten dat de gemeente om een bijdrage gevraagd zal worden).

3 Het beschikbaar stellen van een taakstellend budget van € 10.000.000,-

Bij het functioneel ontwerp is een drietal kostenramingen opgesteld. Deze kostenramingen zijn vertrouwelijk in verband met de nog te volgen aanbestedingsprocedures.

Voor deze investering zijn drie kostendragers in beeld: gemeente, Prorail en NS Stations. Belangrijke kostendrager (50%) voor de nieuwe fietsenstalling (ca. 3400 fietsen) is het Actieprogramma Fiets van het ministerie IM en ProRail. Ook de gemeente draagt 50% bij aan de nieuwe stalling. De bijdrage van NS Stations betreft aanpassingen aan het stationsgebouw die niet kunnen worden toegerekend aan de stalling.

Ook de kosten voor de herinrichting van de Vredebest, het aanpassen van het Kleiwegplein, het vernieuwen van het busstation en het herinrichten van het stationsplein zijn geraamd, waarbij wordt uitgegaan van inrichting op het kwaliteitsniveau van de binnenstad ingericht. Voor de plankosten is een urenraming per jaarschijf opgesteld voor algemene projectleiding en civiele projectbegeleiding.

Voor de werkzaamheden in het zuidelijk stationsgebied zijn meerdere subsidies verkregen. Daarnaast vallen er, mede door het besluit om het busstation niet naar het noordelijk stationsgebied te verplaatsen en in plaats daarvan kantoor kavels uit te geven, middelen vrij binnen de grondexploitatie spoorzone. Een deel van de investeringen zal worden geactiveerd en worden afgeschreven over 20 jaar. Het budget is taakstellend, zodat eventuele 'tegenvallers' binnen dit budget moeten worden opgevangen.

Op grond van de subsidievoorwaarden van Prorail komen de kosten van beheer en onderhoud van de fietsenstalling voor 50% ten laste van de gemeente. Dat betekent een jaarlast van ca € 55.000,-. Uitgangspunt is dat de exploitatiekosten van de bewaakte kelderstalling worden gedragen door NS Fiets en Prorail. Voor wat betreft de handhaving is uitgangspunt dat deze kosten niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

De kosten voor het beheer en onderhoud van groen en bestrating kunnen waarschijnlijk uit de reguliere budgetten worden bekostigd. Het beheer van de bijzondere elementen (kunst, bijzondere verharding) past niet in de reguliere budgetten. Hierover zullen nadere afspraken gemaakt worden.

Deze financiële paragraaf is verder uitgewerkt in een vertrouwelijke bijlage.



1. Argumenten

- Het functioneel ontwerp voldoet aan de door de raad gestelde kaders

Bovenstaand is toegelicht dat (en hoe) het functioneel ontwerp het mogelijk maakt om de verbinding met de binnenstad ("rode loper"), de verblijfskwaliteit ("stadsfoyer") en de transferkwaliteit ("ov-knooppunt") te verbeteren, een goede oplossing voor de fietsenstalling te realiseren en de kwaliteit van de groene uitstraling te verbeteren.

Het functioneel ontwerp voldoet daarmee aan de door de raad gestelde kaders.

- Er is draagvlak voor het plan

In de haalbaarheidsfase heeft veel maatschappelijk overleg plaatsgevonden met als doel om tijdig input te krijgen voor en reacties op het functioneel ontwerp.

Over het algemeen is het plan goed ontvangen. Het wijkteam Nieuwe Park, Rover, de GAB, maar ook bijvoorbeeld de provincie en welstand hebben positief gereageerd. De Informatieavond op 2 maart (ca. 80 bezoekers) verliep positief.

Gezien bovenstaande is er voldoende draagvlak voor het plan.

2. Kanttekeningen

- *Er op dit moment nog geen volledige duidelijkheid/zekerheid is over de financiële haalbaarheid van het plan.*

De financiële haalbaarheid van het plan is (nog) afhankelijk van de besluitvorming van de betrokken partijen (kostendragers). Deze kanttekening is verder uitgewerkt in een vertrouwelijke financiële bijlage.

- *Lastige keuzes*

In het functioneel ontwerp is getracht de verschillende doelstellingen zo goed mogelijk in te passen. Dat is een complexe puzzel gezien de beperkte ruimte en vele belangen. Daarbij moeten soms ook lastige keuzes worden gemaakt en prioriteiten worden gesteld. Onderstaand wordt kort ingegaan op enkele van deze keuzes die ook in het maatschappelijk overleg aan de orde zijn gekomen.

Halve knip

Het invoeren van de zogenaamde 'halve knip' (éénrichtingsverkeer) heeft als nadeel dat bewoners van de Kadebuurt niet meer via het stationsgebied en de Noothoven van Goorstraat de wijk te kunnen inrijden. Het wijkteam Kadebuurt heeft aangegeven tegen de halve knip te zijn, terwijl het wijkteam Nieuwe Park positief is over de halve knip. Er wordt al lang gediscussieerd over wel of geen knip. Het voorstel voor de halve knip is een compromis, wat het stationsgebied bereikbaar houdt en het doorgaande autoverkeer voor de helft vermindert.

Bomen

In het functioneel ontwerp wordt uitvoering gegeven aan het door de gemeenteraad geformuleerde kader dat de groene uitstraling versterkt zal moeten worden. Voor de herontwikkeling van het gebied overeenkomstig het functioneel ontwerp zullen helaas bomen moeten worden verplaatst of gekapt.

Het versterken van de groene kwaliteit wordt bereikt door te investeren in nieuwe bomen die duurzaam oud moeten kunnen worden door goede groeiplaatscondities en soortkeuze.

De nieuwe bomenstructuur bestaat uit drie onderdelen:

- Een doorgaande bomenrij tussen Van Bergen IJzerdoornpark en Kleiwegplein. Aangezien de bomen aan de zuidkant van de verblijfsruimte staan, wordt gedacht aan bomen met een open bladstructuur die het zonlicht wel filteren, maar niet wegnemen.
- Groene koppen rond het stationsplein, bij de overgangen naar spoorviaduct, Vredebest en Van Bergen IJzerdoornpark. Voor de groene koppen wordt gedacht aan bomen met een karakteristieke vorm, zodat ze als herkenningspunten gaan werken en zo bijdragen aan de oriëntatie in het gebied.



- De twee monumentale platanen. Er wordt geïnvesteerd in het verbeteren van de groeiconditie, waarbij de aanbevelingen van de Bomen Effect Analyse (8 maart 2016) worden opgevolgd.

Er is zorgvuldig onderzoek gedaan naar de verplantbaarheid van de bestaande bomen (Boomtechnisch onderzoek en Verplantingsonderzoek door de Bomenwacht).

Parkeren

Doelstelling van het functioneel ontwerp is om meer ruimte te bieden aan fietsers en voetgangers. Het voetpad aan westzijde van de Vredebest wordt verbreed naar ca. 5 meter. Deze ruimte ontstaat door het laten vervallen van het langsparkeren aan de oostzijde van de Vredebest. Ook de parkeerplaatsen voor de kerk vervallen. Het verlies aan parkeerplaatsen wordt deels gecompenseerd doordat er op het parkeerterrein van de Goudse (grenzend aan de Vredebest) 10 parkeerplaatsen beschikbaar komen voor openbaar parkeren. De Goudse is ook bereid om haar parkeerterrein op zondagen (en feestdagen) beschikbaar te stellen voor bezoekers van de kerk aan de Vredebest.

Vrachtverkeer

Het zuidelijk stationsgebied wordt gezien als ontvangstruime van de binnenstad. Een belangrijk onderdeel van de in het functioneel ontwerp voorgestelde verkeersstructuur is daarom het invoeren van éénrichtingsverkeer op het Stationsplein. Dit geeft voordelen (zie bovenstaand), maar heeft als bezwaar dat de mogelijkheid voor vrachtverkeer om uit te rijden via de Vredebest vervalst. Een retourbeweging via de Vredebest van het vrachtverkeer geeft risico op navolging door andere automobilisten en tast het concept van een verkeersluw Stationsplein aan.

Het alternatief is dat vrachtverkeer uitrijdt via het Van Bergen IJzendoornpark. Vrachtverkeer met bestemming richting Crabethstraat (expeditie Goudse) rijdt het gebied ook uit via de Crabethstraat. Het streven dient te zijn het zware verkeer dat door dit (binnen)stedelijke gebied rijdt terug te dringen (reguleren) en het gebruik van kleine vrachtauto's te stimuleren. Indien dit niet teruggebracht kan worden naar incidenteel een zwaar voertuig moeten daarvoor plaatselijk voorzieningen worden getroffen. De ruimtelijke mogelijkheden om in de Crabethstraat de rijbaan en/of de aansluiting op de Kattensingel te verruimen zijn niet of beperkt aanwezig. De mogelijkheden om de rijbaan waar nodig (beperkt) te verruimen zijn wel aanwezig op het Burgemeester van IJzendoornpark.

Een uitzondering is het zware vrachtverkeer voor de materiaalinzet van Prorail op het Lombokterrein. Dit verkeer, dat vaak in de nacht wordt afgewikkeld, kan met een ontheffing uitrijden via de Vredebest.

Treinvervangend vervoer naar noordzijde

Het nieuwe busstation heeft onvoldoende capaciteit om treinvervangend busvervoer in te passen. Het treinvervangend busvervoer wordt daarom verplaatst naar de noordzijde van het station, aan de Burgemeester Jamessingel. Dat is ook een logische aanrijroute van en naar de snelweg. Op de Burgemeester Jamessingel moeten voorzieningen worden getroffen om halteplaatsen voor treinvervangend busvervoer mogelijk te maken. Dit kan mogelijk gecombineerd worden met een nieuwe halte voor buslijn 6 aan de noordzijde van de Burgemeester Jamessingel.

- *Risico's*

De herontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied is een complexe opgave met onvermijdelijk ook risico's. In overleg met Prorail en NS is in deze fase een eerste risicoanalyse gedaan voor de fietsenstalling, waarbij ook de technische risico's in verband met bouwen langs het spoor zijn verkend. Belangrijkste risico's in dit project betreffen de aspecten geld en tijd.

Het risico op vertraging heeft vooral te maken met het werken langs het spoor, benodigde vergunningen en de noodzaak om de projectonderdelen te faseren omdat het gebied moet blijven functioneren tijdens de uitvoering. Opgave voor de verdere uitwerking is om deze risico's te verkleinen door het nemen van goede beheermaatregelen. In de volgende fase zullen de ramingen, planning en fasering in overleg met Prorail en NS verder worden uitgewerkt. Het risicodossier is bijgevoegd als vertrouwelijke bijlage.



3. Juridische / financiële gevolgen / verdere besluitvorming

- Juridische gevolgen

Voor de bouw van de fietsenstalling is het niet nodig een nieuw bestemmingsplan vast te stellen maar kan de kruimelprocedure volgens het Besluit Omgevingsrecht gevolgd worden.

In de voorbereidingsfase zal een inventarisatie worden gemaakt van de aan te vragen vergunningen(omgevingsvergunning, spoorwegwetvergunning) en doorlooptijden.

Na positieve besluitvorming door de gemeenteraad en positieve besluitvorming door Prorail en NS zullen er in de tweede helft van 2016 (3^e kwartaal) diverse overeenkomsten worden opgesteld, zoals een Realisatie-, Beheers- en Exploitatieovereenkomst.

- financiële gevolgen

De financiële gevolgen zijn bovenstaand al toegelicht.

- Verdere besluitvorming

De besluitvorming door Prorail en NS is gepland voor juni 2016.

De planning voor de gemeenteraad is verkenning op 1 juni, debat op 8 juni en besluitvorming op 22 juni.

In de verdere uitwerking (ontwerp- en voorbereidingsfase) zal besluitvorming door het college plaatsvinden over:

- met Prorail en NS te sluiten overeenkomsten over beheer en onderhoud en exploitatie van de fietsenstalling;

- besluitvorming over het voorlopig en definitief ontwerp (of bestek) inclusief ramingen van de fietsenstalling en de openbare ruimte (vóór aanbesteding);

- besluitvorming over de te sluiten aanneemovereenkomst voor de herinrichting van de openbare ruimte en met Prorail te sluiten realisatieovereenkomst voor de bouw van de fietsenstalling.

4. Personele / organisatorische gevolgen en duurzaamheid

- Er zijn geen personele of organisatorische gevolgen.

- Duurzaamheid.

De transferkwaliteit (ketenmobiliteit) verbetert door de nieuwe fietsenstalling en busstation en betere toegankelijkheid van het stationsgebouw. Deze investeringen in ketenmobiliteit zijn een verbetering van het OV-product.

Het gebied wordt autoluw en er komt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook op het Kleiwegplein wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers verbeterd. Voor mensen met een beperking verbetert de looproute tussen station, busstation en richting binnenstad.

De verblijfskwaliteit van het gebied wordt verbeterd wat kan bijdragen aan het terugdringen van leegstand van winkelruimte.

De groene kwaliteit van het gebied wordt versterkt door te investeren in nieuwe bomen die duurzaam oud moeten kunnen worden door goede groeiplaatscondities en soortkeuze. Ook wordt er geïnvesteerd in het verbeteren van de groeicondities van de twee monumentale platanen.

5. Communicatie / interactiviteit

Vanaf het begin van de planvorming is veel aandacht besteed aan overleg met belanghebbenden met de bedoeling om tot een plan met veel draagvlak te komen.

In de Adviesgroep Zuidelijk stationsgebied is structureel overlegd met onder andere het wijkteam Nieuwe Park en Kadebuurt, Rover, de Fietsersbond, Arriva, NS, Prorail, de Goudse, Bunnik en de kerk aan de Vredebest. De Adviesgroep heeft input geleverd voor en gereageerd op het Functioneel Ontwerp.

Naast het overleg in de Adviesgroep heeft er overleg plaatsgevonden met de provincie, de verkeerswerkgroep (Nieuwe Park/Kadebuurt), de Bomenstichting, de Goudse Adviesraad voor mensen met een Beperking en met SOG en vertegenwoordigers uit de culturele sector.



Op 29 februari was er een druk bezochte informatieavond in de raadszaal en op 9 maart was er een informele bijeenkomst met de gemeenteraad. Op 31 maart is het functioneel ontwerp voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Tijdens de verdere uitwerking zal het overleg met belanghebbenden worden voortgezet.

Het functioneel ontwerp is opgesteld in samenwerking met Prorail en NS door een breed projectteam met externe adviseurs op de vakgebieden stedenbouw (De Nijl Architecten),verkeer (Grontmij) en landschap (Studio Diekema) en interne adviseurs van de directie RO.

