

Punt 12 : Verplaatsing station Nijverdal

Aan de raad

Samenvatting:

In 2007 werd positief besloten over de verlenging van de tunnelbak tot voorbij de G. van der Muelenweg, waardoor de verplaatsing van het station (weer) in beeld kwam. Verplaatsing van het station heeft als voordelen dat de nieuwe plek een grotere sociale veiligheid voor de voetgangers en treinreiziger biedt, centraler ligt en beter bereikbaar is, zich als openbaar vervoerknooppunt kan ontwikkelen en als scharnierfunctie kan dienen als het gaat om andere ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving.

Het ontwerp gaat uit van een hoofdingang en een stationsplein aan de noordkant van het spoor, wat een forse kwaliteitsslag oplevert. De omgeving aan de centrumzijde van het spoor wordt verder uitgewerkt in het project 'de Strip', maar betekent in ieder geval al een aanjaagfunctie voor de ontwikkelingen aan de centrumkant. De verplaatsing levert een station op met kwaliteit, dat met name voor toeristische reizigers bij het verlaten van de trein een heel andere, veel plezieriger aanblik geeft van Nijverdal.

Vanaf februari 2008 hebben de diverse betrokken partijen gezamenlijk onderzocht of verplaatsing van het station spoortechnisch, qua planning, planologisch en financieel mogelijk was. Aan alle voorwaarden kan naar verwachting worden voldaan, uitgaande van een station met zijperrons (en geen middenperron), al geldt een scherpe deadline van augustus 2008 waarbinnen ook de financiën rond moeten zijn.

De totale kosten van de stationsverplaatsing komen uit op € 12,5 miljoen. Voor de gemeente Hellendoorn betekent dit dat er een bijdrage van € 2,5 miljoen wordt gevraagd. Provinciale Staten besluiten op 25 juni en het Dagelijks Bestuur van de regio Twente op 23 juni over hun bijdragen. Het verzoek voor een aanvullende bijdrage wordt gedaan aan de Minister die naar verwachting uiterlijk begin juli hierop zal reageren.

Aanleiding:

Proces periode tot en met 2005

In de periode dat de uitvoering van het combiplan in voorbereiding was, heeft het college regelmatig gesproken met betrokken partijen over het ontwerp van het station zoals dat in het Combiplan Rijksweg 35 is opgenomen. In de loop van 2005 werd echter geconcludeerd dat het alsnog opnemen van verplaatsing van het station in het Combiplan als te complex werd beschouwd, als financieel onhaalbaar en van daaruit werden de risico's en de gevolgen voor het totale Combiplan als te hoog ingeschat. Daarbij moet bedacht worden dat in die tijd de verlenging van de tunnelbak tot voorbij de G. van de Muelenweg (een voorwaarde voor verplaatsing) nog absoluut niet was zeker gesteld. Verplaatsing van het station was toen dus niet erg kansrijk.

Proces periode vanaf zomer 2006

In de zomer van 2006 werd door middel van visualisatie van het geplande station zoals dat inmiddels was opgenomen in het combiplan duidelijk dat deze nieuwe situering een aanzienlijke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie zou betekenen. Met name het punt van de sociale veiligheid baarde het college grote zorgen. Deze zorgen werden ingegeven door het feit dat voetgangers en treinreizigers verplicht werden om gebruik te maken van een zeer lange tunnel (ca. 80 meter). Naast het feit dat zo'n tunnel op zichzelf al niet al te vriendelijk oogt, werd dat in het geval van het Combiplan nog versterkt door het feit dat ook de omgeving van het station niet erg gebruiks- en sociaalvriendelijk is: aan de achterkant van bebouwing, weinig tot geen ruimtelijke kwaliteit en nauwelijks sociaal toezicht. Bovendien zou deze nieuwe situatie nog verder verslechterd worden door het geluidsscherm tussen de nieuwe rijksweg en het spoor en het opschuiven van het station richting de Regge.

Ook het feit dat er geen lift zou worden aangebracht, werd als een grote belemmering ervaren. Dit betekende immers dat mensen die geen gebruik kunnen maken van de trap het station alleen vanaf de noordkant zouden kunnen bereiken. De wens van het college om alsnog te komen tot een betere oplossing van deze problematiek viel samen met de discussie die op dat moment door prof. Jan Brouwer (de rijksadviseur voor Infrastructuur) opnieuw werd opgestart over de verplaatsing van het station. Hoewel in het verleden daar dus al wel (indicatieve) studies naar waren verricht en de effecten op zichzelf ook positief waren, bleek verplaatsing om eerder genoemde redenen niet haalbaar.

Vervolgens meldde de provincie zich als derde partij. Ook zij had belang bij de verplaatsing van het station als toekomstig concessiehouder (samen met de regio Twente) van de spoorlijn Zwolle-Enschede.

Vanaf eind 2006 is vervolgens in een aantal werkateliers met alle betrokken partijen gewerkt aan het verkennen van de mogelijkheden om alsnog het station te kunnen verplaatsen. Belangrijkste voorwaarde van Rijkswaterstaat en ProRail voor hun medewerking aan deze verkenning was, dat, indien de verplaatsing van het station bestemmingsplantechnisch en voor wat betreft de beschikbare ruimte mogelijk zou blijken te zijn, de verplaatsing niet ten koste zou mogen gaan van de planning van het Combiplan en er op geen enkele wijze getornd zou gaan worden aan de 3 jaar buitendienststelling.

Na drie werkateliers bleek dat verplaatsing van het station mogelijk zou zijn voor wat betreft het bestemmingsplan en de beschikbare ruimte en werd door partijen afgesproken dat na de aanbesteding (waaruit zou moeten blijken of de verlengde variant financieel haalbaar zou zijn) zou worden bekeken of de verplaatsing van het station financieel, procedureel en inhoudelijk als meerwerkopdracht zou kunnen worden toegevoegd aan het combiplan.

Redenen voor verplaatsing

De redenen voor een verplaatsing zijn divers. Zoals genoemd speelt in de eerste plaats de kwestie van de **sociale veiligheid**. Hoe men het ook wendt of keert, de situatie in het oorspronkelijke Combiplan is voor de o.v.-reizigers geen verbetering maar een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie: een lange tunnel in een omgeving met nauwelijks sociale controle. Als het station wordt verplaatst naar het centrum, wordt dat volstrekt anders. Weliswaar komen de perrons in een verlaagde bak te liggen, maar de omgeving heeft daar wel zicht op: in ieder geval het verkeer (m.n. voetgangers en fietsers) op de Meyboomstraat en G. van der Muelenweg. Daarnaast is natuurlijk de omgeving op zich veel drukker en levendiger, wat voor het gevoel van veiligheid van groot belang is. In het kader van de ontwikkeling van de Strip zal de omgeving nog nader uitgewerkt worden, maar zeker als er een pleinachtige inrichting zou komen aan de Grotestraat-noord, is het sociaal en informeel toezicht en de ruimtelijke kwaliteit aanzienlijk groter dan op de huidige locatie van het station.

Maar er zijn meer voordelen die hiermee samenhangen:

Een centralere ligging en betere bereikbaarheid. Hoewel de verplaatsing in absolute zin niet zo groot is (ca 500 m), komt het station bij de beoogde verplaatsing meer centraal in de gemeente te liggen; dat is met name voor de inwoners van Hellendoorn en het centrum gunstig. Een onderzoekje naar de mogelijke effecten van verplaatsing laat zien dat vanwege die centralere ligging ook enige procenten reizigerstoename verwacht zou mogen worden. Dit voordeel is echter niet voor de gemeente, maar voor de vervoerder. Tot 2013/2014 is dat de NS en daarna kunnen ook andere vervoerders inschrijven op de lijn. De centrale ligging (en de toename van de reizigers) is echter wel goed voor de robuustheid van de lijn en daarmee de toekomstvastheid. In die zin is het voor onze gemeente dus wel degelijk een voordeel.

Een ander punt dat speelt rond de verplaatsing is dat een station op de beoogde locatie kan fungeren als '**ruimtelijk scharnierpunt**' in dit deel van het centrum. Op dit moment spelen er diverse belangrijke ontwikkelingen in het gebied. In de eerste plaats natuurlijk de ontwikkeling van KtC in Nijverdal-Noord. Die ontwikkeling en planvorming bieden kansen voor nieuwe investeringen in het bedrijf en/of daaraan gelieerde kenniscentra. De centrumontwikkelingen en de ontwikkelingen op Nijverdal-Noord dienen daarom in samenhang te worden beschouwd. De komst van een station is voor zo'n integrale planvorming niet voorwaardescheppend, maar geeft

daarvoor wel de optimale condities. Bovendien snijdt het mes aan twee kanten. Want als er meer functies en activiteiten in de nieuwe stationsomgeving ontstaan, geeft dat niet alleen ruimtelijke kwaliteit, maar is dat ook weer gunstig voor de sociale veiligheid. De gebiedsvisie voor de Centrale Strip zal hieraan nader invulling geven.

Een vierde argument tenslotte is dat de ligging in of aan de rand van het centrum goede mogelijkheden geeft voor de realisatie van een lokaal, centraal gelegen **openbaar vervoerknoop**. Aan de noordkant van het station bestaat ruimte voor de realisering van een aantrekkelijk, goed bereikbaar stationsplein, waar openbaar vervoer, halen en brengen, parkeren van auto's en fietsparkeren kunnen worden gecombineerd.

De verplaatsing van het station wordt inmiddels gedragen door meerdere partijen. Wij verwijzen u naar de folder: 'Verplaatsen station Nijverdal: een kans om te grijpen', die samen is ontwikkeld en waarin ook de beelden zijn opgenomen die vervaardigd zijn door het bureau Kuiper Compagnons (Ashok Bhalotra).

Doelstelling:

Samen met andere partijen komen tot de verplaatsing van het station inclusief de bijbehorende financieringsconstructie voor de meerkosten van de verplaatsing van het station, om daarmee te bereiken:

- een sociaal veilig station en sociaal veilige stationsomgeving;
- een kwaliteitsvolle openbare ruimte;
- een robuustere spoorlijn;
- een impuls aan de ontwikkeling van het centrum en KtC;
- een volwaardige openbaar vervoerknoop.

Oplossing:

Zoals eerder is aangegeven erkennen inmiddels ook diverse andere partijen de voordelen van verplaatsing. Dit heeft ertoe geleid dat er na de aanbesteding van het combiplan, waarbij de verlengde variant financieel haalbaar bleek, vanaf februari 2008 door de aannemerscombinatie in overleg met RWS, ProRail en de gemeente een haalbaarheidsonderzoek heeft plaatsgevonden naar de verplaatsing van het station. Dat onderzoek ging voor een aanzienlijk deel over spoortechnische zaken: past een station wel in de technische eisen die worden gesteld vanuit ProRail? Het onderzoek wijst uit dat er vanuit de spoortechniek geen onoverkomelijke problemen zijn. Ook vanuit tunnelveiligheid zijn er geen bezwaren. Als er perrons in de open tunnelbak komen, met meerdere trappen en liften, zijn er in het geval zich een calamiteit in de tunnel voordoet met een passagierstrein, juist meer mogelijkheden tot vluchten.

Van belang is ook de bouwtijd en de tijd van de buitendienststelling. Het blijkt dat een stationsverplaatsing ertoe leidt dat de bouw van de Combitunnel 5 maanden langer gaat duren. De cruciale periode van de buitendienststelling (december 2009-december 2012) wordt echter niet overschreden. Die periode hoeft dus niet verlengd te worden. Alleen de oplevering van het gehele werk zal naar verwachting enkele maanden later zijn. Overigens kijkt de aannemer in overleg met ProRail en RWS hier nog naar.

Ook wat betreft de planologische inpassing blijkt het mogelijk om te komen tot een verplaatsing. Weliswaar is daarvoor een aanpassing van het bestemmingsplan nodig, maar dat hoeft niet te leiden tot tijdverlies, aangezien de tunnelbak waarin de perrons moeten worden aangebracht wel past binnen het vigerende bestemmingsplan. De perrons en daarbij behorende perronvoorzieningen echter passen niet in de huidige bestemming en zullen dus pas aangebracht kunnen worden, nadat het aangepaste bestemmingsplan rechtskracht heeft. Deze wijzigingsprocedure kan tijdig gestart worden.

Wat betreft het proces, is het wel van belang dat de aannemer inmiddels is gestart met de uitwerking van het Combiplan. En daarom als voorwaarde heeft gesteld dat uiterlijk in augustus 2008 het contract voor de stationsverplaatsing wordt getekend. Als dat niet lukt, is het niet meer mogelijk om de werk- en procesplanning van de aannemerscombinatie aan te passen - en is

dus de verplaatsing van het station definitief van de baan. Het is deze voorwaarde die nu ook noopt tot grote spoed. RWS kan het contract alleen tekenen als de financiering volledig rond is. Daartoe is in de afgelopen weken zeer intensief overleg gepleegd met provincie, Regio Twente, RWS, ProRail, NS en de aannemerscombinatie. Dit overleg heeft ertoe geleid dat er overeenstemming is bereikt over de kosten en financiering van de verplaatsing (zie financiële consequenties).

Het ontwerp van het station

Uit het haalbaarheidsonderzoek is naar voren gekomen dat het mogelijk is om binnen de procesmatige randvoorwaarden het station te verplaatsen. Voorwaarde is, dat moet worden uitgegaan van zijperrons in plaats van een middenperron. Hoewel tijdens de werkateliers in eerste instantie een lichte voorkeur uitging naar een middenperron, blijkt dat zo'n perron meer ruimte vergt. Het noordelijk gelegen spoor zou daarbij zo ver uitgebogen moeten worden, dat extra grond nodig zou zijn van enkele percelen aan de Bouwmeesterstraat. Dit is niet alleen ongewenst, maar zou ook grote risico's van vertraging met zich mee kunnen brengen. Bovendien is een middenperron enkele miljoenen duurder dan zijperrons. Deze optie is daarom afgefallen.

Vervolgens zijn tal van varianten onderzocht, waarbij is gezocht naar enerzijds een minimaal ruimtebeslag en anderzijds de mogelijkheid van fasering in de tijd. Want het is een eis dat de perrons geschikt moeten zijn voor treinen met een lengte van 270 meter. Dit alles heeft uiteindelijk geleid tot een ontwerp met zijperrons.

De hoofdingang van het station (de perrons) ligt aan de noordkant van het spoor. Dat betekent dat op die plaats ook een stationsplein zou moeten komen. Vanaf deze ingang zijn beide perrons te bereiken door middel van een loopbrug over het spoor. De perrons zijn dan verder te bereiken via een trap en/of lift. Daarnaast is een loopbrug voorzien op het tracé van de oude spoorlijn. Deze ruimtelijke lijn, die ook is opgenomen in de 'tuinen van Nijverdal' geeft een verwijzing naar de historie van Nijverdal en geeft in praktische zin een heel directe verbinding tussen het station en het centrum: treinreizigers kunnen ook aan de kant van de Meyboomstraat de perrons via deze loopbrug verlaten (of bereiken) en aldus direct het centrum bereiken.

Verkeersontsluiting en parkeren

De verkeersontsluiting is voorzien aan de noordzijde. Vanaf de G. van de Muelenweg komt een ontsluitingsweg tot aan de ingang van het station. Fietsers kunnen via drie kanten het pleintje bereiken: vanaf de Van de Muelenweg, vanaf de Bouwmeesterstraat en vanaf de Oranjestraat. Het is nog een optie de verbinding met de Oranjestraat ook open te stellen voor de bus, zodat een heel direct verbinding ontstaat richting Hellendoorn. Dit vergt echter nog nader onderzoek en overleg.

Voor halen en brengen zullen enkele kortparkeerplaatsen worden aangebracht. Ook zullen aan deze zijde de meeste fietsparkeerplaatsen worden aangebracht. Het langparkeren is nog niet tot in detail uitgewerkt, maar zal in het gemeentelijke parkeerbeleid geïntegreerd moeten worden. Het lijkt echter een zeer kansrijke optie als op het nieuwe stationsplein alleen kortparkeren en kiss-and-ride wordt toegestaan. Langparkeren kan dan plaatsvinden aan de andere zijde van de G van de Muelenweg, op de plek waar nu het busstation ligt. Dat lijkt gevoelsmatig misschien ver, maar is in tijd een kwestie van minuten. Als in de toekomst eventueel de perrons worden verlengd tot 270 meter komen deze tot aan de Van de Muelenweg en dan is het een optie om vanaf de G. van de Muelenweg direct met een trap het perron te verbinden.

Ook de omgeving aan de centrumzijde van het station moet nog worden uitgewerkt. Die uitwerking zal plaatsvinden in het kader van 'de strip'. Uitgangspunt bij de planvorming daarvoor is dat het project zich in financieel opzicht zelf weet te bedruipen.

De totale kosten van de stationsverplaatsing komen naar verwachting uit op € 12,5 miljoen. Voor de gemeente Hellendoorn betekent dit dat er een bijdrage van € 2,5 miljoen wordt gevraagd. In het B en W besluit van 6 november 2007 is reeds opgenomen om - nadat zekerheid zou ontstaan - over de financiële dekking van alle meerkosten van de verplaatsing van het station – de raad

voor te stellen in te stemmen met een financiële bijdrage van € 2 miljoen. Er liggen een aantal mogelijkheden om de nu extra benodigde 0,5 miljoen in de komende jaren "terug te verdienen". De termijn is echter momenteel te kort om hier nu afspraken over te maken, gezien de betrokkenheid van verschillende partijen. Wij verwachten u hierover bij de programmabegroting 2009 meer duidelijkheid te kunnen geven.

Het verwachte verschil tussen de kosten en de totale regionale bijdragen (€ 4 miljoen) is het bedrag dat als bijdrage van het Rijk wordt gevraagd. Een verzoek aan de Minister voor de rijksbijdrage kan echter pas uitgaan, nadat de gemeenteraad (en ook Provinciale Staten en het DB van de Regio Twente) formeel hun bijdragen hebben bekrachtigd. Vandaar dat het zaak is om nog in de eerstkomende raadsvergadering (23 juni) een voorstel hiertoe te behandelen.

Onderdeel van de financieringsconstructie is ook, dat de regio Twente, met ondersteuning van en in samenwerking met de provincie Overijssel en de gemeente Hellendoorn, de buitendienststelling 'overneemt' van RWS. Dit zal in de komende weken verder worden uitgewerkt, waarbij het uitgangspunt is, dat met name een immateriële extra inspanning (onder andere bevordering van blijvend gebruik van het openbaar vervoer enz.) van de partijen zal worden gevraagd en geen extra financiële bijdrage zal worden verlangd.

De kosten van de herontwikkeling van de stationsomgeving zijn niet opgenomen in de stationsverplaatsing. Eerder zijn die herinrichtingskosten globaal geraamd op ca. € 2 miljoen. Rijkswaterstaat heeft toegezegd hier € 1,4 miljoen aan te willen bijdragen (het bedrag dat is gereserveerd voor de aanpassing van het huidige stationsplein). U bent daar eerder over geïnformeerd in het kader van de besluitvorming omtrent het beleidsvoornemen verplaatsen station (B en W vergadering 10 april 2007). Ook is dit genoemd in een B en W nota van 6 november 2007 over de verplaatsing van het station. Deze kosten komen voor rekening van de gemeente. In het bedrag van € 2 miljoen is geen rekening gehouden met de waterberging in het gebied, maar naar verwachting kan die in overleg tussen de aannemer, RWS, gemeente en KtC in gezamenlijkheid worden opgelost, met nauwelijks meerkosten.

In de brief met betrekking tot de meicirculaire 2008 zijn we uitgegaan van een investering van € 2 miljoen. Indien vanaf 2009 € 110.000,- gestort zou worden in de reserve strategische projecten, kon de investering van € 2 miljoen uit de reserve gedekt worden. Nu bekend is dat de investering € 2,5 miljoen moet zijn, is er vanaf 2009 een storting nodig van € 140.000,-. Deze ruimte is voor de jaren 2009 en 2010 aanwezig. Voor de jaren 2011 en 2012 zou het financieel perspectief een tekort laten zien. Het tekort in 2012 bedraagt € 24.000,-. Zoals geschreven in de brief over de meicirculaire 2008 zullen wij bij de Programmabegroting 2009 met voorstellen komen voor de storting in de strategische projecten. Wij zullen dit tekort dan ook bij de doorrekeningen voor de Programmabegroting 2009 betrekken en indien nodig maatregelen nemen om voor het jaar 2012 een sluitend perspectief te kunnen presenteren.

Ter toelichting:

Het (nieuw) financieel perspectief:

Vrij besteedbaar meicirculaire 2008	-43	257	303	238	208
Saldo Nota Meerjarenperspectief 2009-2012		1	-24	-6	14
Perspectief 2008-2012	-43	258	279	232	222
Storting reserve strategische projecten		-246	-246	-246	-246
Perspectief na storting strategische projecten	-43	12	33	-14	-24

Effecten:

Alle fracties gaan akkoord met behandeling van het voorstel in de raadsvergadering van 23 juni 2008.

Nr. 08INT00850

Nijverdal, 23 juni 2008

Aldus besloten,

De raad van Hellendoorn,

De griffier,

de voorzitter,