

Startnotitie Project: Onderzoek verbetering Stationsomgeving

Datum: 26 augustus 2016

Versie: Definitief

Bestuurlijk opdrachtgever:

College van Burgemeester en Wethouders

Projectwethouder:

Mevr. M.W. Storteboom

Ambtelijk opdrachtnemer:

Mevr. S. van Ommen

Projectleider:

Dhr. C.S. Willemsen

Startdatum: vierde kwartaal 2016

Einddatum: eerste kwartaal 2018

1. Aanleiding en achtergrond

Conform het Collegeprogramma 2014-2018 heeft een onderzoek plaatsgevonden naar nut en noodzaak, mogelijkheden en onmogelijkheden van de aanleg van een westelijke rondweg en de effecten ervan op natuurwaarden. De gemeenteraad heeft op basis van dit onderzoek op 31 maart 2016 besloten af te zien van (een nader onderzoek naar) een westelijke rondweg en in te zetten op een onderzoek naar duurzame toekomstbestendige maatregelen om de verkeers-, verblijfs- en ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving (zoekgebied) te verbeteren. Ook een onderzoek naar de mogelijkheden van een fietstunnel moet hierin worden verwerkt. Het project "Onderzoek verbetering Stationsomgeving" is een uitvloeisel van het hierboven genoemde raadsbesluit.

2. Doelstelling van het project

De doelstelling van het project is het opleveren van een onderzoeksrapport met een voorkeursvariant waarbij de Stationsomgeving voldoet aan de volgende uitgangspunten:

1. aantrekkelijk en uitnodigend;
2. verkeersveilig;
3. goed bereikbaar.

3. Breder kader of programma, relatie met andere processen/projecten

Deze startnotitie richt zich op het project met als projectresultaat een onderzoeksrapport waarin één of meerdere haalbare oplossingsvarianten worden beschreven en geadviseerd en op basis waarvan de gemeenteraad een voorkeursvariant kan uitspreken. Vervolgens start een nieuw project waarbij de voorkeursvariant ruimtelijk-planologisch, verkeers- en civieltechnisch en financieel verder in detail wordt uitgewerkt en op grond waarvan de gemeenteraad finale besluitvorming kan plegen.

Het project heeft raakvlakken met het programma Centrum vanwege onder meer de locatie Centrumwand en het feit dat een groot deel van het projectgebied Stationsomgeving valt in het programmagebied Centrum. Het project levert resultaat aan het programma Centrum.

De locatie Centrumwand is een deelproject van het programma Centrum en wordt onderdeel van het project Stationsomgeving. Het gebied betreft het Alesco-terrein en de directe omgeving richting Winckelweg en Stationslaan. Met een nieuwe visie wordt gezocht naar nieuwe stedenbouwkundige kaders om tot een herontwikkeling van dit gebied over te kunnen gaan.

Het project heeft een belangrijke relatie met een eventuele verbetering van de veiligheid en doorstroming op de overweg Elspeterweg in het kader van het LVO-traject zoals beschreven in paragraaf 5.1.

4. Omgevingsverkenning, argumenten, projectresultaat, afbakening

4.1 Omgevingsverkenning:

Ter voorbereiding op voorliggende startnotitie heeft er een omgevingsverkenning plaatsgevonden om een reëel beeld te krijgen van de huidige situatie in het projectgebied Stationsomgeving. Er hebben onder meer gesprekken plaatsgevonden met ProRail, NS, NS Stations en de provincie om een beeld te kunnen vormen van de huidige kwaliteit van de Stationsomgeving. Alle informatie uit de verkennende omgevingsanalyse is gebundeld en verwerkt in deze startnotitie.

4.2 Argumenten:

Al geruime tijd worden de verkeersveiligheid, de verkeersafwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van de stationsomgeving als problematisch ervaren. De verkeersdruk in het gebied is door de vele fietsers, voetgangers en motorvoertuigen relatief hoog. Er is een overdaad aan verkeersborden. Diverse voorrangssituaties leveren filevorming op. Reizigers tussen het busstation en NS station moeten de relatief drukke F.A. Molijnlaan oversteken. Hierdoor verloopt de verkeersafwikkeling moeizaam en wordt het gebied door alle weggebruikers als onoverzichtelijk, onprettig en onveilig ervaren. Het gebied als toegang naar het centrum wordt als niet aantrekkelijk / uitnodigend voor bezoekers van Nunspeet ervaren. Het stationsplein en de Centrumwand dragen volgens velen niet bij aan de visuele kwaliteit van de omgeving en de verblijfskwaliteit van het gebied laat naar oordeel van velen te wensen over. De fietsenstalling ontnemt het uitzicht op het fraaie stationsgebouw.

Uit onderzoek (wachtrijtool) door ProRail is gebleken dat de spoorwegovergang Elspeterweg qua veiligheid als slechtste van de provincie Gelderland scoort. Deze spoorwegovergang is niet alleen onveilig, maar is ook een belangrijke oorzaak van de verkeersproblematiek binnen de stationsomgeving (barrièrewerking). Het NS station tussen beide sporen, de toegankelijkheid van het station in combinatie met de korte afstand tot de overweg, stoptreinen waardoor spoorbomen vaak lang dicht zitten in combinatie met de verkeersintensiteiten, maken de situatie complex.

Daarentegen worden er binnen het projectgebied Stationsomgeving ook elementen als waardevol beleefd. Te denken valt hierbij aan de aanwezige horeca, de groene entree van de Elspeterweg tot aan de overweg, het stationshuisje, het Veluwe transferium en de parkeermogelijkheden aan de randen van het gebied. De treinreiziger lijkt tevreden over alle faciliteiten op het NS station en er zijn voldoende mogelijkheden voor fietsparkeren en autoparkeren. De VVV-functie in combinatie met daghoreca wordt ook als waardevol ervaren, maar de zichtbaarheid ervan voor met name treinreizigers wordt als onvoldoende bestempeld.

De waardevolle elementen worden tevens in het onderzoek naar verbetering van de Stationsomgeving opgenomen zodat hierin wellicht een kwaliteitsslag kan worden gemaakt.

4.3 Projectresultaat:

Om de projectdoelstelling te kunnen bereiken, moet onderzoek (globaal) inzicht verschaffen in de verkeers- en civieltechnische, ruimtelijk-planologische en financiële haalbaarheid van de gewenste en/of noodzakelijke maatregelen en voorzieningen. Het onderzoek wordt opgeleverd in een document dat de ruimtelijk-planologische, verkeers- en civieltechnische en financiële mogelijkheden in beeld brengt. Hierbij worden ook de mogelijkheden voor subsidieverwerving in beeld gebracht. Het onderzoeksrapport bevat een beschrijving en visualisering van de gewenste situatie. Het uit te brengen onderzoeksrapport vormt het projectresultaat op basis waarvan de ge-

meenteraad in het eerste kwartaal van 2018 een weloverwogen keuze kan maken voor één voorkeursmodel. De *uitwerking* van het voorkeursmodel valt buiten de scope van dit project.

In het onderzoeksrapport zal in elk geval worden ingegaan op de volgende aspecten:

Verkeerskwaliteit:

- verbeteren veiligheid en opheffen barrièrewerking spoorwegovergang;
- verbeteren van de verkeersveiligheid(sbeleving);
- verbeteren van de verkeerdoorstroming;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- verminderen van de verkeersdruk (in het stationsgebied en op de Eperweg);

Verblijfskwaliteit:

- versterken van de verbinding tussen dorp, station en Veluwetransferium;
- verbeteren van de functie van het stationsgebied als entree naar het dorp(scentrum);
- verbeteren van de verblijfskwaliteit van het stationsplein ('etalage van het dorp');

Ruimtelijke kwaliteit:

- verbeteren van de inrichting van het stationsplein als overgangsgebied naar de Veluwe;
- handhaven en zo mogelijk verbeteren van de aantrekkelijkheid en sfeer (dorps, groen) van het entreegebied;
- verbeteren van de functionele en visuele kwaliteit van de Centrumwand;

Financieel:

- globale kostenbegroting van de onderzoekvarianten;
- subsidiemogelijkheden.

4.4 Afbakening:

Het onderzoek richt zich *alleen* op het (op onderstaande kaartje aangegeven) **projectgebied**. Het project geeft tevens inzicht in wat de effecten zijn op het (op onderstaande kaartje aangegeven) **effectgebied**. Het project verschaft *geen* inzicht in mogelijke maatregelen en voorzieningen in het effectgebied.

Het projectgebied wordt *voorlopig* als volgt begrensd:

Na vaststelling van de startnotitie is de projectopdracht geconcretiseerd. Aan het college zal een projectplan worden voorgelegd waarin onder meer wordt aangegeven hoe de projectstructuur er uit ziet en welke partijen op welke wijze bij het project worden betrokken (stuurgroep, interne en externe projectgroep, klankbordgroep(en), e.d.). Ook de projectorganisatie komt in het projectplan aan de orde.

De uitwerking van het voorkeursmodel valt buiten de scope.

5. Projectaanpak en projectplanning

5.1 Projectaanpak:

De aanpak moet ertoe leiden dat er een brede afweging van verschillende modellen plaatsvindt, zodat de gemeenteraad in het eerste kwartaal van 2018 een weloverwogen keuze kan maken voor één voorkeursmodel.

LVO-traject

Uit de verkennende gesprekken met ProRail en de provincie en beschikbaar onderzoeksmateriaal blijkt dat de overweg Elspeterweg als de gevaarlijkste van Gelderland wordt aangemerkt. Een kanttekening hierbij is wel dat dit onderzoek dateert van voor de ingebruikname van de Hanzelijn en daardoor uitgaat van meer intercity's op het traject Amersfoort-Zwolle dan vandaag het geval is. De overweg Elspeterweg is opgenomen op een door het ministerie van IenM opgestelde landelijke lijst van circa 140 overwegen met het meeste verbeterpotentieel.

Door de rijksoverheid (ministerie van I&M) is in 2014 het *Landelijk Verbeterprogramma Overwegen* (hierna: LVO) gestart. Het doel van het LVO is het bevorderen van de veilige en vlotte doorstroming van wegverkeer en treinen op overwegen door middel van innovatieve kosteneffectieve maatregelen, zodat het aantal incidenten of de kans daarop aantoonbaar vermindert. Het LVO voorziet onder meer in de cofinanciering (maximaal 50%) door het rijk van specifieke overwegprojecten. Met provincie en ProRail zijn contacten gelegd over de mogelijkheid van opname van de overweg Elspeterweg in het LVO.

Maatregelen ter verbetering van de veiligheid en doorstroming op deze overweg zouden prima kunnen passen in de plannen van Nunspeet voor de verbetering van de stationsomgeving als geheel. Dat kan betekenen dat op deze wijze het rijk een belangrijke, zo niet cruciale, financiële bijdrage aan het project verbetering stationsomgeving levert. Dit heeft echter wel gevolgen voor de planning van het project. Eerst moet immers duidelijk zijn welke maatregelen in het kader van het LVO noodzakelijk / gewenst zijn en of deze maatregelen voor cofinanciering in aanmerking kunnen komen. Eerst een variantenonderzoek opstarten en deze toetsen aan LVO heeft volgens de provincie het risico dat de voorkeursvariant(en) niet aansluit(en) bij het LVO. Als die aansluiting er inderdaad niet is, moet het variantenonderzoek geheel of gedeeltelijk opnieuw worden uitgevoerd, met als gevolg dat onnodige onderzoekskosten zijn gemaakt.

Wanneer duidelijkheid bestaat over de gewenste maatregelen (voorkeursvariant) in het kader van het LVO, kunnen deze maatregelen worden meegenomen in het onderzoek naar de verbetering van de gehele stationsomgeving. Na een integrale weg- en spooranalyse komt de overweg Elspeterweg mogelijk in aanmerking voor het subsidieprogramma LVO waarbij de meest koste efficiënte oplossing voor subsidie in aanmerking kan komen.

Om voor opname in het LVO in aanmerking te kunnen komen, moet eerst een 'intakefase' worden doorlopen. Deze fase start met het opstellen van een Plan van Aanpak (PvA). Dit wordt vanwege tijdsdruk direct opgestart.

Opzet van het onderzoek naar de verbetering van de stationsomgeving

In deze startnotitie willen wij geen strakke onderzoek aanpak vastleggen, maar volstaan met een globale onderzoeksopzet en kostenraming. Na opdrachtverlening worden meerdere ingenieursbureaus uitgenodigd welke worden gevraagd met een uitgewerkt voorstel voor de aanpak van

het onderzoek te komen. Het bureau met de economisch meest voordelige inschrijving (beste verhouding tussen PvA en kosten) komt in aanmerking voor opdracht tot het uitvoeren van het onderzoek.

Het onderzoek naar de verbetering van de Stationsomgeving ziet er *globaal* als volgt uit:

- a. LVO-onderzoek (intakefase).
- b. Het opstellen van een verkeerskundig masterplan; dit bestaat uit een analyse van de verschillende verkeersstromen in het stationsgebied en het opstellen van een nieuw verkeersmodel. Het masterplan moet inzicht geven in het oplossend vermogen van verschillende maatregelen om de verkeerssituatie in het stationsgebied te verbeteren rekening houdend met de aspecten genoemd in 4.3.
- c. Het opstellen van een stedenbouwkundige visie; deze bevat een analyse van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van het stationsgebied. Dit moet duidelijk maken welke mogelijkheden er zijn om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren om zo het stationsgebied tot een aantrekkelijke en uitnodigende entree van Nunspeet te maken.
- d. Het in beeld brengen van verschillende (verkeerstechnische en ruimtelijke) oplossingsmodellen. In de planstudie worden deze modellen integraal beoordeeld op hun milieueffecten, oplossend vermogen voor verkeer en ruimtelijke kwaliteit, en kosten.
- e. Verkenning mogelijkheden subsidies.

De onderzoeken a t/m e kunnen deels gelijktijdig worden uitgevoerd. Het projectplan komt hier nader op terug.

Er is een inschatting gemaakt van thema's die onderscheidend zijn bij de afweging tussen verschillende oplossingsmodellen. In onderstaande tabel wordt een indicatie gegeven van benodigde onderzoekthema's.

Onderscheidend	Niet onderscheidend
- verkeer	- Lucht (stikstof wel?)
- ruimtelijke kwaliteit / stedenbouwkundige inpassing	- landschap
- geluid	- archeologie
- natuur	- cultuurhistorie
- kosten (LVO wel of niet subsidiabel)	- bodem
- externe veiligheid ¹	- water
	- explosieven

5.2 Projectplanning:

De planning van het onderzoek verbetering Stationsomgeving, zoals geschetst in paragraaf 5.1, ziet er globaal als volgt uit:

Onderzoek LVO:	Start: oktober 2016, gereed 4 ^e kwartaal 2017
Verkeerskundig masterplan:	Start: 1 ^e kwartaal 2017, gereed 3 ^e kwartaal 2017
Stedenbouwkundige visie:	Start 1 ^e kwartaal 2017, gereed 3 ^e kwartaal 2017
Oplossingsmodellen:	Start 3 ^e kwartaal 2017, gereed 4 ^e kwartaal 2017
Verkenning mogelijke subsidies:	Start 3 ^e kwartaal 2017, gereed 4 ^e kwartaal 2017
Advisering aan gemeenteraad:	1 ^e kwartaal 2018

¹ Externe veiligheid blijkt bij nader inzien niet onderscheidend te zijn (zie hoofdstuk 2).

6. Afhankelijkheden, risico's en kritische succesfactoren

Het project is naast een breed bestuurlijk draagvlak in ruime mate afhankelijk van de medewerking van externe partijen zoals Ministerie I&M, ProRail, NS, NS Stations en de provincie. Deze externe partijen moeten in een zo vroeg mogelijk stadium aanhaken. Hierin hebben zowel de projectorganisatie als de bestuurders een belangrijke rol.

Met name de voortgang en input van het LVO-traject in het onderzoek, om te komen tot een voorkeursvariant, is een belangrijke afhankelijkheid. Het onderzoek kan pas efficiënt plaatsvinden wanneer er duidelijkheid bestaat over de voorkeursvarianten in het kader van het LVO en zicht bestaat op de mogelijkheid van cofinanciering daarvan. Daarnaast is tijdige oplevering van het definitieve projectresultaat afhankelijk van de tijdsduur van en zorgvuldige uitvoering van de benodigde onderzoeken, waaronder LVO.

Bovenstaande afhankelijkheden vormen tevens de risico's van het project.

Een financieel risico vormt de mogelijkheid van tegenvallende onderzoekskosten. In de praktijk blijkt dat onderzoekskosten niet zelden hoger uitvallen dan geraamd, omdat vervolgonderzoeken noodzakelijk blijken.

De beschikbaarheid van definitieve resultaten van het LVO-traject in tijd en daardoor het tijdstip waarop het onderzoek kan worden afgerond in de vorm van een eindrapportage, kan een risico vormen in relatie tot de gemeenteraadsverkiezingen in 2018. Wanneer e.e.a. trager verloopt dan gewenst, moet de besluitvorming over de voorkeursvariant door de gemeenteraad over de gemeenteraadsverkiezingen worden getild.

Een kritische succesfactor is de bereidheid van externe partijen, zoals Ministerie I&M, ProRail, NS, NS Stations en de provincie, om samen op te trekken en daarmee medewerking te verlenen aan het onderzoek dat kan leiden tot een voorkeursmodel.

Het creëren van draagvlak bij diverse belanghebbenden in het projectgebied, maar ook daarbuiten, is eveneens een belangrijke succesfactor.

7. Indicatie kosten en tijdsinvestering

Zoals in hoofdstuk 5 staat omschreven, is in dit stadium van het project geen exacte onderzoeksopzet aan te geven omdat deze afhankelijk zal zijn van de offerte uitvraag bij meerdere ingenieursbureaus waarbij Plan van Aanpak en kostenbegroting van het onderzoek worden geoffreerd. Wel kunnen wij op basis van een globale onderzoeksopzet en reële ervaringscijfers een indicatieve kostenbegroting weergeven:

- € 20.000 voor de Intakefase LVO (weg-en spooranalyse);
- € 30.000 voor het opstellen van het Masterplan Verkeer incl schetsontwerpen en effectbeoordelingen rapportage (inventarisatie en oplossingenfase);
- € 20.000 voor opstellen dynamisch verkeersmodel
- € 20.000 voor opstellen stedenbouwkundige visie
- € 20.000 voor onderzoek geluidhinder, luchtkwaliteit (stikstof, fijnstof). In milieumodel (alleen hoofdwegen);
- € 5.000 voor veiligheid;
- € 10.000 voor natuur en ecologie;
- € 10.000 voor proces-en juridische ondersteuning;
- € 15.000 voor onvoorzien

De totale onderzoekskosten bedragen € 150.000,- en worden meervoudig onderhands aanbesteed.

Dekkingsvoorstel

Het totaal van de geraamde kosten voor het onderzoek worden geraamd op € 150.000,-. Voorgesteld wordt de geraamde kosten te dekken met:

- Het restant krediet voor "Tijdelijke maatregelen Stationsplein" van ad. € 98.000,- is beschikbaar gesteld;
- De Raad voor te stellen om de overige € 52.000,- ten laste te brengen van de Reserve IRTV. In de reserve IRTV is de herstructurering van het Stationsplein reeds opgenomen als een nader te bepalen post (bedrag). In de reserve IRTV is een beslag gelegd op € 160.000,- t.b.v. de aanleg parkeerplaats Kroonlaan. Dit project is reeds gerealiseerd zonder aanwending van dit bedrag uit deze reserve en is dus vrij besteedbaar.

8. Communicatie

Draagvlak en medewerking van belanghebbenden vereisen een goede communicatie. Het project raakt meerdere belanghebbenden in zowel het project- als het effectgebied. Het is van groot belang deze belanghebbenden in een vroeg stadium van het project te betrekken bij het onderzoek. De (vertegenwoordigers van) belanghebbenden kunnen een plaats krijgen in één of meerdere externe project- of klankbordgroepen. De interne en externe projectgroep(en) houden zich inhoudelijk bezig met het onderzoek. Een klankbordgroepen kijkt mee, fungeert als sparringpartner van en adviseert de interne projectgroep. Het is (aan de voorzitter van) de projectgroep om er voor te zorgen dat de projectgroep integraal adviseert, waarbij het standpunt van de klankbordgroep(en) in het advies wordt verwerkt.

Na vaststelling van de startnotitie zal in het projectplan worden vastgelegd hoe de projectstructuur er uit ziet en welke partijen op welke wijze bij het project worden betrokken.

9. Bestuursopdracht

Het college wordt gevraagd in te stemmen met de inhoudelijke en procesmatige kaders zoals opgenomen in deze startnotitie en de projectleider dhr. C.S. Willemsen opdracht te geven met de uitvoering van het project 'Onderzoek verbetering Stationsomgeving'.

1. Bestuursopdracht:

- i. Akkoord te gaan met de inhoud van de startnotitie
- ii. Akkoord te gaan met het dekkingsvoorstel