

**College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel**

DATUM	25-09-2018	NUMMER PS	PS2018MME21
AFDELING	MOB/OV	COMMISSIE	MME
STELLER	R. van Leusden/ R. Siderius	DOORKIESNUMMER	06-46994691 / 06-53707994
DOCUMENTNUMMER	81DC8651	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Titel : Bijdrage provincie vernieuwing OV-knooppunt 'Nieuwegein City'

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 8

Toelichting pag. 9

Bijlage(n): Toelichting OV-knooppunt Nieuwegein City, Koersdocument Nieuwegein City

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Op 12 december 2016 hebt u besloten tot vernieuwing van de infrastructuur (o.a. haltes) en het materieel op de SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein). Op 24 september jl. hebt u besloten hiervoor een aanvullend krediet beschikbaar te stellen. In het Statenvoorstel bij dit laatste besluit (nummer 81D56AA4, d.d. 10 juli 2018) is aangegeven dat er separaat een besluit over het OV-knooppunt Nieuwegein City aan u zou worden voorgelegd. Dit was ook reeds eerder gemeld in de Statenbrief (dd 22 mei 2018) waarin de aanvullende krediet aanvraag is aangekondigd.

OV-knooppunt Nieuwegein Stadscentrum verouderd

De tramhalte en het busstation Nieuwegein Stadscentrum vormen een belangrijke schakel in het OV-netwerk van de regio Utrecht. Met circa 2.000 instappers op een gemiddelde werkdag is de tramhalte na Utrecht Centraal/Jaarbeursplein de drukste halte op de SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein). Circa 1.400 mensen stappen op een gemiddelde werkdag in Nieuwegein Stadscentrum op de bus.

Het OV-knooppunt kent op dit moment echter een aantal tekortkomingen:

- een gedateerde en verrommelde uitstraling (zie ook blad 2 t/m 6 van bijgevoegde Toelichting);
- geen duidelijke loop- en fietsroutes van en naar het knooppunt;
- de tramhalte ligt in een flauwe bocht waardoor de perrons niet goed aansluiten op de tramvloer hetgeen hinder op kan leveren voor in- en uitstappende passagiers;
- de tramhalte is fysiek verbonden aan vastgoed van een private partij (Wereldhave).

Daarnaast heeft het busstation onvoldoende ruimte om de te verwachten groei in het openbaar vervoer (Schaalsprong) op te vangen, met name waar het gaat om de inzet van langere bussen (15/18 meter versus 12 meter nu).

De traminfrastructuur is in eigendom en beheer van de provincie. Het busstation is in eigendom en beheer van de gemeente (met uitzondering van de dynamische reisinformatievoorzieningen, deze zijn in eigendom en beheer van de provincie).

Vernieuwing Nieuwegein City-West

De gemeente Nieuwegein werkt al geruime tijd aan de herontwikkeling van haar binnenstad, door de gemeente 'City' genoemd. Inmiddels is de oostelijke zijde van City grotendeels gerealiseerd (waaronder vernieuwing winkelcentrum Cityplaza, het nieuwe Stadhuis en nieuwe theater De Kom) op enkele bouwprojecten na (o.a. Doorslagzone). De gemeente richt zich nu op de herontwikkeling van het westelijk deel van City. In dit gebied bevindt zich momenteel o.a. kantoorbebouwing, een groot parkeerterrein en het voormalig theater De Kom. Ook het OV-knooppunt Nieuwegein Stadscentrum maakt deel uit van dit gebied. Zie ook blad 7 van de Toelichting.

Op 23 november 2017 heeft de gemeenteraad van Nieuwegein het 'Koersdocument City 2017 - Leidraad voor de verdere ontwikkeling van City' vastgesteld. Dit document, een actualisatie van het Operationeel Ontwikkelingsplan Binnenstad 2013 (OOB 2013), beschrijft de ambities voor de (door)ontwikkeling van de binnenstad, met name in het gebied City-West. Duurzaamheid en healthy urban living vormen belangrijke pijlers bij herontwikkeling van dit gebied. De gemeente maakt o.a. gebruik van de kennis en kunde van de Wageningen Universiteit om de ambities met betrekking tot duurzaamheid nader te concretiseren.

De gemeente wil in City-West 1.200 - 1.400 nieuwe woningen en maximaal 21.000 m² kantoorruimte (conform Thematische Structuurvisie Kantoren) ontwikkelen. Mogelijk zal er ook een middelbare school worden gebouwd. De nu nog aanwezige bioscoop (in het gebouw van voormalig theater De Kom) zal waarschijnlijk worden verplaatst naar het oostelijk deel van City (herontwikkelingslocatie huidig politiebureau). De gemeente heeft echter ook aangegeven de herontwikkeling van City-West te willen aangrijpen om te onderzoeken of het OV-knooppunt kan worden vernieuwd.

Vernieuwing regionale tramlijn (VRT-project)

PS hebben op 12 december 2016 besloten om de infrastructuur, waaronder de haltes, en het materieel op de SUNIJ-lijn te vernieuwen. Uitvoering van de werkzaamheden aan de trambaan en haltes vindt in de zomer van 2020 plaats.

Belangrijk onderdeel van vernieuwing van de SUNIJ-lijn is de verlaging en verlenging van de halteperons. Verlaging en verlenging van de huidige tramhalte Nieuwegein Stadscentrum is echter lastig. Zoals hierboven aangegeven ligt de halte in een flauwe bocht waardoor een minimale instapspleetbreedte (maximale ruimte tussen de deuropeningen van de tram en het perron) niet gerealiseerd kan worden. Bovendien is het heel lastig om de perons te verlengen. Daarvoor dient namelijk de huidige overweg bij het busstation verlegd te worden tot in het park ten noordwesten van de halte. (zie blad 8 Toelichting). Tenslotte zorgt het feit dat de tramhalte fysiek verbonden is aan vastgoed van een private partij (Wereldhave) voor juridische en praktische complicaties. Zo moet er bijvoorbeeld een aanzienlijk hoogteverschil tussen het oostelijke perron en de daar aanwezige ingang van een horecavoorziening worden overwonnen. Dit alles maakt aanpassing van de halte op deze locatie complex; de kans op uitloop van de werkzaamheden is groot. Daarom is in het project VRT voorzien in een tijdelijke halte ten westen van de Schouwstede (zie blad 9 Toelichting). Op deze manier is geborgd dat de nieuwe lagevloertram tijdig kan rijden in 2020.

Binnen de begroting voor het VRT-project is een bedrag van € 4,3 miljoen opgenomen voor de verlaging en verlenging van de halteperons van Nieuwegein Stadscentrum. Daarnaast is in het project budget VRT een risicoreservering van ca € 1,5 miljoen opgenomen ten behoeve van een eventuele tijdelijke halte ten westen van de Schouwstede en andere bijkomende risico's vanwege de complexe inpassing.

Integrale opgave

Gegeven de plannen van de gemeente Nieuwegein voor vernieuwing van het gebied City-West en het besluit van de provincie tot vernieuwing van de SUNIJ-lijn hebben provincie en gemeente afgesproken om de ontwikkeling van City-West en een eventueel nieuw OV-knooppunt te beschouwen als een integrale opgave en daarin samen op te trekken. De provincie steunt daarom de ambities op het gebied van programmering en duurzaamheid zoals die door de gemeente Nieuwegein zijn vastgesteld in het Koersdocument City.

Voorstel nieuw OV-knooppunt

In gezamenlijk overleg zijn de gemeente en provincie gekomen tot een voorstel voor een nieuw OV-knooppunt, zie ook blad 10 t/m 25 van de Toelichting.

Voorgesteld wordt om het tramtracé ter hoogte van de halte Stadscentrum fysiek los te koppelen van winkelcentrum Cityplaza en op te schuiven in westelijke richting. Dit vergt wel een aanpassing van het (nog te vernieuwen) wisselcomplex nabij de oversteek van de Zuidstedeweg. De tramhalte schuift ten opzichte van de huidige situatie in zuidwestelijke richting op. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor het realiseren van een hoogwaardige openbare ruimte en kan de gemeente een loop- en fietsroute aanleggen, parallel aan het tramtracé. Zowel gemeente als provincie streven er naar om de verlegging van de tramsporen en aanleg van de vernieuwde tramhalte mee te nemen in de algehele vernieuwing van de SUNIJ-lijn in 2020 zodat er geen extra hinder voor de tramexploitatie ontstaat (werk met werk maken).

Het busstation wordt "omgeklapt" en komt ten noordwesten van de tramhalte te liggen, aan de andere zijde van het tramspoor ten opzichte van het huidige busstation. De gemeente en provincie zijn nog in overleg over het benodigde aantal busperrons en bufferplaatsen en de exacte layout in relatie tot de tramhalte en de aanwezige loop- en fietsroutes. Ook wordt nog bekeken wanneer het vernieuwde busstation wordt gerealiseerd, tegelijkertijd met de vernieuwde tramhalte of op een later moment. Uitgegaan wordt van uiterlijke realisatie in 2023, voordat de nieuwe OV-concessie ingaat. Op de locatie van het huidige busstation (deelgebied 'Erfstede') zal daarna woningbouw plaatsvinden.

Aanlegkosten

Vernieuwing van het OV-knooppunt maakt deel uit van de eerste fase van de herontwikkeling van City-West (Stationsgebied). Het tekort op de grondexploitatie voor het OV-knooppunt is becijferd op circa € 15 miljoen. Uit een second opinion (zie bijlage), uitgevoerd in opdracht van de provincie, komt naar voren dat dit een reële inschatting is.

De aanlegkosten voor verlegging van het tramtracé, inclusief de aanleg van een nieuwe tramhalte, worden geraamd op € 10,8 miljoen. Voorgesteld wordt om hiervoor het bedrag dat binnen het VRT-project gereserveerd is voor verlaging en verlenging van de huidige halte Stadscentrum (€ 4,3 miljoen) aan te wenden en als provincie hieraan € 6,5 miljoen toe te voegen. Zie de volgende tabel voor de onderbouwing van de meerkosten voor het verleggen van het tracé ten opzichte van de halte aanpassen op locatie.

Onderdeel	Aanpassen huidige halte VRT	Verlegd tracé	Vershil kosten	Toelichting
Aanpassen overwegen (o.a. Zuidstedeweg)	€1 miljoen	€ 2,2 miljoen	€ 1.2 miljoen	Deel overwegbevloering Zuidstede weg moet vervangen worden bij verlegd tracé
Spoorconstructie, inclusief aanpassen wissels	€ 0,9 miljoen	€ 3,5 miljoen	€ 2.6 miljoen	Splitsingswissel Zuidstedeweg wordt anders bij verlegd tracé
Aanpassen/realiseren nieuwe perrons	€ 0,7 miljoen	€ 0,8 miljoen	€ 0,1 miljoen	
Aanpassen bovenleiding	€ 0,4 miljoen	€ 1,1 miljoen	€ 0,7 miljoen	Bovenleiding moet worden verplaatst
Onderzoek, ontwerp en engineering	€ 0,75 miljoen	€ 1,85 miljoen	€ 1,1 miljoen	% bouwkosten
Bijkomende kosten (leges, vergunningen, communicatie etc.)	€ 0,15 miljoen	€ 0,35 miljoen	€ 0,2 miljoen	% bouwkosten
Uitvoeringsrisico's	€ 0,4 miljoen	€ 1 miljoen	€ 0,6 miljoen	
Totaal aanlegkosten	€ 4,3 miljoen	€ 10,8 miljoen	€ 6,5 miljoen	

Om de verlegging van het tramtracé mogelijk te maken moet de gemeente Nieuwegein eerst nog grond verwerven en het tracé bouwrijp maken. Deze kosten komen voor rekening van de gemeente. De gemeente is verantwoordelijk voor en realiseert ook het nieuwe busstation, de openbare ruimte rond de verlegde tramhalte en het busstation, een nieuwe langzaam verkeersroute.

Tenslotte willen gemeente en provincie samen extra investeren in een hoogwaardige uitstraling van het busstation (in de vorm van een hoogwaardige overkapping), om zo enerzijds het openbaar vervoer een extra impuls te geven en anderzijds een positieve impuls te geven aan een hoogwaardige binnenstedelijke ontwikkeling, om het OV-knooppunt heen, passend bij ambities van het Koersdocument. De provincie draagt hieraan € 1,0 miljoen bij.

In onderstaande tabel is de verdeling van de extra investeringskosten tussen gemeente en provincie weergegeven. In de tabel is ook de voorgestelde dekking van de provinciale bijdrage weergegeven.

Kostenpost	Bijdrage gemeente	Bijdrage provincie	Dekking bijdrage provincie
Verlegging tramtracé	-	€ 6,5 miljoen	Kapitaallasten investeringen OV Mobiliteitsprogramma 2019-2023
Grondverwerving en bouwrijp maken t.b.v. verlegging tramtracé, bouwrijp maken en realiseren maaiveldinrichting busstation en rest openbare ruimte (waaronder langzaamverkeerroute)	€ 7,5 miljoen	-	
Extra kwaliteit OV-knooppunt (o.a. overkapping busstation)	(zit in € 7,5 miljoen)	€ 1 miljoen	Bijdragen Knooppunten Mobiliteitsprogramma 2019-2023
Totaal extra investeringen	€ 7,5 miljoen	€ 7,5 miljoen	

Afdekking risico's

Ten behoeve van de realisatie van het OV-knooppunt zijn de volgende twee risico's geïdentificeerd:

1. *Vertragingsrisico*

Er wordt naar gestreefd om de verlegging van de tramsporen en aanleg van de vernieuwde tramhalte mee te nemen in de algehele vernieuwing van de SUNIJ-lijn in 2020 zodat er geen extra hinder voor de tramexploitatie ontstaat (werk met werk maken). Voorwaarde is wel dat besluitvorming binnen de gemeente Nieuwegein over het OV-knooppunt nog dit jaar plaatsvindt (gepland in gemeenteraad Nieuwegein 1 november), de gronden die nodig zijn voor verlegging van het tramtracé tijdig beschikbaar en bouwrijp gemaakt zijn en de benodigde ruimtelijke procedures zijn doorlopen. Daarnaast moet de uitwerking en aanbesteding van de verlegging van het tramtracé tijdig zijn afgerond. Zowel gemeente als provincie realiseren zich dat de kans groot is dat er in het proces obstakels zullen optreden waardoor uitvoering in 2020 niet haalbaar wordt. In dat geval zal er in ieder geval een tijdelijke halte binnen het project VRT moeten worden gerealiseerd om het tramverkeer met de nieuwe trams niet te hinderen. Om het tracé na 2020 te kunnen verleggen zal de tram nog een keer 3 weken buiten dienst zijn met extra kosten voor vervangend vervoer en mobilisatie van de aannemer.

2. *Nadeelcompensatie en planschaderisico*

Het huidige tramtracé ligt direct aan omliggend (privaat) vastgoed. De halte op de huidige locatie verlagen levert een groot risico op claims van direct aangrenzende ondernemers (snackbar) en de eigenaar van Cityplaza (Wereldhave). Door het tracé te verleggen wordt hier meer ruimte gecreëerd voor openbare ruimte en een passende aansluiting op Cityplaza. Dit onderdeel is hiermee dan ook de verantwoordelijkheid van de gemeente Nieuwegein geworden.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de benodigde risicoreservering in vergelijking met het VRT-project.

Onderdeel	Aanpassen huidige halte VRT	Verlegd tracé	Vershil	Toelichting
Risico's VRT (oa tijdelijke halte ten westen van Schouwstede, claims diverse ondernemers, aanhechting perrons aan vastgoed, procedures mbt verleggen ontsluiting busstation)	€ 1,5 miljoen	€ 0,7 miljoen	- € 0,8 miljoen	meerdere risico's zijn beheerst door het trace te verleggen, of zijn voor rekening van de gemeente Nieuwegein
Aanvullende faseringsrisico's vervangend vervoer en opstart- en faseringskosten	-	€ 1,3 miljoen	€ 1,3 miljoen	Kosten voor vervangend vervoer gedurende 3 weken en extra faseringskosten. In het projectbudget VRT is hier niet in voorzien.
Totaal risicovoorziening	€ 1,5 miljoen	€ 2 miljoen	€ 0,5 miljoen	

Voorgesteld wordt om de vertragingsrisico's af te dekken door de risicoreservering te verhogen met € 0,5 miljoen en deze verhoging te bekostigen uit het budget kapitaallasten investeringen OV binnen het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (naast de € 6,5 miljoen voor de aanlegkosten).

De post onvoorzien-onvoorzien is reeds opgenomen in het projectbudget VRT en volstaat ook voor het voorstel voor het verleggen van de tramsporen en de aanleg van een nieuwe tramhalte Nieuwegein-City.

Alle in dit document genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Samenwerkingsovereenkomst

De ontwikkeling van het OV-knooppunt in het algemeen en de verlegging van het tramtracé in het bijzonder kent diverse wederzijdse afhankelijkheden tussen gemeente en provincie. Om een goede samenwerking tussen de gemeente en provincie te borgen wordt een bestuursovereenkomst opgesteld. Deze bestuursovereenkomst bevat op hoofdlijnen de volgende onderwerpen:

- Verdeling van verantwoordelijkheden:
 - o Provincie is verantwoordelijk voor de aanleg van het tramtracé, inclusief de vertragingsrisico's;
 - o Gemeente is verantwoordelijk voor verwerving, bouwrijp maken, inrichting openbare ruimte en busstation, inclusief de risico's behorende bij het aansluiten van de openbare ruimte op privaat vastgoed;
- Financiële bijdragen;
- Planningsmijlpalen;
- Organisatie, inrichting van een stuurgroep t.b.v. bewaking voortgang, risico's;
- Gezamenlijk communicatie.

Deze samenwerkingsovereenkomst zal worden vastgesteld na besluitvorming door de gemeenteraad van Nieuwegein (1 november as.) en PS (5 november as.).

Meetbaar / beoogd beleidseffect

- Bijdrage aan realisatie hoogwaardig binnenstedelijk woon- en leefmilieu
- Verbetering kwaliteitsniveau openbaar vervoer

Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet
- Wet Lokaalspoor

Financiële consequenties

In onderstaande tabel zijn de financiële consequenties samengevat.

Onderdeel	Bedrag	Dekking
Extra benodigd budget t.b.v. verlegging tramtracé	€ 6,5 miljoen	Kapitaallasten investeringen OV Mobiliteitsprogramma 2019-2023
Bijdrage overkapping busstation	€ 1 miljoen	Bijdragen Knooppunten Mobiliteitsprogramma 2019-2023
Extra benodigd budget risicoreservering verlegging tramtracé	€ 0,5 miljoen	Kapitaallasten investeringen OV Mobiliteitsprogramma 2019-2023

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Relatie met vernieuwing SUNIJ-lijn en vernieuwing Uithoflijn

Gegeven de eerdere berichtgeving over de beheersbaarheid van het project Uithoflijn en de vernieuwing van de SUNIJ-lijn zal er ook hier kritisch gelet worden op een tijdige uitvoering binnen budget. Daarnaast kan het feit dat de provincie wel bereid is te investeren in het OV-knooppunt Nieuwegein City maar halte Merwestein opheft vragen oproepen.

Ontwerp busstation

Gemeente en provincie zijn nog in overleg met elkaar over het benodigde aantal perrons en bufferplaatsen voor de bussen en de exacte layout van het busstation in relatie tot de tramhalte en de aanwezige loop- en fietsroutes. Er zal gezocht moeten worden naar een evenwicht tussen functionaliteit en verblijfskwaliteit. Belangen van de provincie als medeverantwoordelijke voor regionale mobiliteit in het algemeen en als concessieverlener van het openbaar vervoer in het bijzonder en de gemeente als hoofdverantwoordelijke voor de (verblijfs)kwaliteit van het gebied kunnen hier botsen.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Huidige halte verlagen en verlengen

Indien het tramtracé niet worden verlegd komt in eerste instantie oorspronkelijke verlaging en verlenging van de perrons op de huidige locatie als terugvaloptie in beeld. Zoals in de Inleiding al is aangegeven levert verlaging en verlenging op de huidige locatie een suboptimaal resultaat op ten aanzien van zowel het comfort voor de reiziger als inpassing in de omgeving.

Tramhalte ten westen van oversteek Schouwstede

Vanwege de complexiteit ten aanzien van verlaging en verlenging van de huidige tramhalte wordt binnen het VRT-project voorzien in de aanleg van een tijdelijke tramhalte ten westen van de oversteek van de Schouwstede. Er dient rekening mee gehouden te worden dat deze tijdelijke halte meerdere jaren dienst zal moeten doen. Belangrijke nadelen van een halte op deze locatie zijn de ongunstige ligging ten opzichte van de belangrijkste loopstromen in het gebied en de afstand tot het busstation.

Busstation op de huidige locatie uitbreiden

In het verleden zijn de mogelijkheden bekeken om de capaciteit van het huidige busstation te verruimen. Dit zou ten koste gaan van een deel van het plantsoen ten westen van het busstation. Aantasting van dit plantsoen ligt echter gevoelig bij omringende buurtbewoners en is daarom voor de gemeente Nieuwegein niet aanvaardbaar.

Verplaatsing eindpunt buslijnen naar St. Antoniusziekenhuis

Omdat het busstation Nieuwegein City het eindpunt is van diverse buslijnen is er buffercapaciteit nodig (voor bussen die korte tijd niet in gebruik zijn). Dit vergt ruimte. Een deel van deze ruimte zou in City kunnen worden bespaard door het eindpunt van enkele buslijnen te verplaatsen naar het St. Antoniusziekenhuis. Dit zou echter tot extra exploitatielasten leiden. Bovendien voegt doortrekking van de buslijnen naar het St. Antoniusziekenhuis ook weinig toe omdat de desbetreffende buslijnen grotendeels parallel lopen aan de tram die ook bij het St. Antoniusziekenhuis halteert.

Effecten op duurzaamheid

Mits er tijdige besluitvorming plaatsvindt bij de gemeente Nieuwegein wordt de verlegging van de tramsporen in Nieuwegein City meegenomen in de werkzaamheden voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn. Binnen dit project wordt een deel van de bestaande onderdelen van de trambanen en haltes hergebruikt om de levensduur van deze onderdelen te optimaliseren. Daarnaast zal het haltemeubilair op de verlaagde en verlengde haltes hergebruikt worden. Het nieuwe busstation zal voorbereid worden op elektrificatie van de busvloot (OV-concessie vanaf eind 2023).

Voorgesteld wordt

1. Ten behoeve van vernieuwing van het OV-knooppunt Nieuwegein City het tramtracé ter hoogte van de halte Nieuwegein Stadscentrum in westelijke richting te verleggen;
2. Hiertoe een extra krediet van € 7 miljoen beschikbaar te stellen en toe te voegen aan het projectbudget voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn;
3. De kapitaallasten van € 0,24 miljoen te dekken uit de beschikbare investeringsruimte OV opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;
4. Een bedrag van € 1 miljoen bij te dragen ten behoeve van de overkapping van het nieuwe busstation;
5. Deze bijdrage te dekken uit de post Bijdragen knooppunten in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 25 september 2018, domein Mobiliteit, nummer 81DBE6B2;

Overwegende dat:

- het OV-knooppunt Nieuwegein City (nu bekend als Nieuwegein Stadscentrum) een belangrijke schakel in het OV-netwerk van de regio Utrecht vormt;
- het huidige OV-knooppunt tekortkomingen heeft en onvoldoende is toegerust op de te verwachten groei van het openbaar vervoer;
- er met de herontwikkeling van Nieuwegein City-West de gelegenheid ontstaat het OV-knooppunt te vernieuwen;
- met vernieuwing van het OV-knooppunt beter kan worden ingespeeld op de te verwachten groei van het openbaar vervoer en aangesloten wordt bij de ambities binnen U Ned;
- een hoogwaardig OV-knooppunt bijdraagt aan de realisatie van een hoogwaardig binnenstadsmilieu;
- dat verlegging van het tramtracé in Nieuwegein City een aantal praktische voordelen biedt:
 - de tramhalte komt los te liggen van omringend vastgoed;
 - de tramhalte kan geheel in een rechtstand worden aangelegd;
 - er ontstaat ruimte voor een loop-/fietsroute parallel aan de tramsporen;
- de SUNIJ-lijn (Sneltram Utrecht - Nieuwegein - IJsselstein) in de zomer van 2020 vernieuwd wordt;

Gelet op de Mobiliteitsvisie 2014 - 2028 en het Mobiliteitsprogramma 2019 - 2023;

Besluiten:

- Ten behoeve van vernieuwing van het OV-knooppunt Nieuwegein City het tramtracé ter hoogte van de halte Nieuwegein Stadscentrum in westelijke richting te verleggen;
- Hiertoe een extra krediet van € 7 miljoen beschikbaar te stellen en toe te voegen aan het projectbudget voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn;
- De kapitaallasten van € 0,24 miljoen te dekken uit de beschikbare investeringsruimte OV opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;
- Een bedrag van € 1 miljoen bij te dragen ten behoeve van de overkapping van het nieuwe busstation;
- Deze bijdrage te dekken uit de post Bijdragen knooppunten in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Voorzitter,

Griffier,

Toelichting

1. Wettelijke grondslag

- Art. 158 Provinciewet
- Wet Lokaalspoor

2. Beoogd effect

- Bijdrage aan realisatie hoogwaardig binnenstedelijk woon- en leefmilieu
- Verbetering kwaliteitsniveau openbaar vervoer

3. Effecten op duurzaamheid

Mits er tijdige besluitvorming plaatsvindt bij de gemeente Nieuwegein wordt de verlegging van de tramsporen in Nieuwegein City meegenomen in de werkzaamheden voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn. Binnen dit project wordt een deel van de bestaande onderdelen van de trambanen en haltes hergebruikt om de levensduur van deze onderdelen te optimaliseren. Daarnaast zal het haltemeubiliar op de verlaagde en verlengde haltes hergebruikt worden. Het nieuwe busstation zal voorbereid worden op elektrificatie van de busvloot (OV-concessie vanaf eind 2023).

4. Argumenten

Met de herontwikkeling van Nieuwegein City-West ontstaat er nu de mogelijkheid om te investeren in een nieuw OV-knooppunt. Samenloop met de vernieuwing van de SUNIJ-lijn is kosteneffectief en vermindert de hinder voor de reiziger.

Voor de vernieuwing van de SUNIJ-lijn zal de tram gedurende 12 weken buiten bedrijf zijn. Dit biedt de gelegenheid om tegen acceptabele (meer)kosten en met minimalisering van de overlast voor de omgeving (werk met werk maken) het tramtracé te verleggen ten behoeve van een nieuw OV-knooppunt.

Met vernieuwing van het OV-knooppunt kan ingespeeld worden op de te verwachten groei van het openbaar vervoer en de ambities binnen U Ned

Verwacht wordt dat het gebruik van het openbaar vervoer in de regio Utrecht in de periode tot 2040 sterk zal toenemen. En met de ontwikkeling van City-West mogen er specifiek meer reizigers vanuit en naar Nieuwegein City worden verwacht. Het huidige OV-knooppunt, en dan met name het huidige busstation, biedt praktisch geen ruimte meer voor groei. De verbetering van het OV-knooppunt én de ambities om meer wonen en werken toe te voegen op deze binnenstedelijke locatie, nabij dat OV-knooppunt sluit aan bij de gezamenlijke ambities van Rijk, provincie en gemeenten in het kader van U Ned. Nieuwegein City is immers een belangrijk knooppunt aan een van de 'spaken van het wiel' (de tramlijn) van het conceptueel model (zie blad 12 en 13 van de Toelichting). De ontwikkeling van het OV-knooppunt en de verbeterende positie van de tramlijn maakt het mogelijk om de tramlijn aantrekkelijker te maken en om reizigers uit Nieuwegein en omgeving te verleiden om te voet, per fiets, per bus en mogelijk zelfs per auto naar dit OV-knooppunt te reizen. De ontwikkeling van het knooppunt draagt dus bij aan het versterken van het OV-systeem voor de regio Utrecht en het faciliteren van de grote woningbouwopgave. De investering is daarmee toekomstvast en past in de stapsgewijze ontwikkeling van de systemsprong OV in het kader van U Ned.

Vernieuwing van het OV-knooppunt draagt bij aan de (verblijfs)kwaliteit van City-West

Het huidige OV-knooppunt is gedateerd en kent weinig verblijfskwaliteit. Vernieuwing van het OV-knooppunt biedt de gelegenheid een aantrekkelijke(r) openbare ruimte te realiseren. Dit komt de kwaliteit van zowel het gebied City-West als de kwaliteit van het OV-product ten goede.

Met verschuiving van de trambaan komt de tramhalte los te liggen van omringend vastgoed

De tramhalte wordt een zelfstandig element in de openbare ruimte en kan ook als zodanig beheerd en onderhouden worden. Dit is juridisch een stuk eenvoudiger dan de huidige situatie. Er zijn ook geen praktische problemen meer ten aanzien van hoogteverschillen tussen de perrons en de aanwezige ingangen van panden. Eventuele toekomstige wijzigingen aan vastgoed (renovatie of sloop) hebben geen consequenties voor het functioneren van het tramsysteem.

De tramhalte komt in een rechtstand te liggen

De tramhalte komt in een rechtstand te liggen waardoor perrons en tramvloer goed op elkaar aan kunnen sluiten volgens de geldende normen. Dit maakt in- en uitstappen gemakkelijker.

Verschuiving van de trambaan biedt ruimte voor een nieuwe loop-/fietsroute, parallel aan de trambaan

Op de plek van de huidige trambaan en halte wordt een loop- en fietsroute aangelegd. De nieuwe fietsroute vervangt de huidige onlogische, sociaal onveilige route door de parkeergarage van Cityplaza. De bereikbaarheid van het OV-knooppunt per fiets verbetert. Daarnaast biedt de nieuwe route een verbeterde verbinding tussen het zuiden van Nieuwegein (wijk Doorslag, St. Antoniusziekenhuis) en de wijken en buurten en noorden en westen van de binnenstad (Batau, Wijkersloot).

5. Kanttekeningen

Er zijn risico's ten aanzien van de planning en eventuele planschade

In de Inleiding (zie pag. 4) is aangegeven hoe met deze risico's wordt omgegaan.

Verplaatsing van het busstation heeft gevolgen voor de exploitatielasten van de bus

Een groot deel van de bussen die nu gebruik maken van het busstation heeft zowel de herkomst als bestemming in het noorden. Verplaatsing van het busstation leidt tot langere rijtijden voor deze bussen (o.a. als gevolg van het regelmatig moeten wachten voor passerende trams). Uitgaande van het aantal verwachte busbewegingen in 2020 bedragen de extra exploitatielasten circa € 250.000,- per jaar. Deze lasten zullen elders in het busaanbod in Nieuwegein/IJsselstein gecompenseerd moeten worden (minder dienstregelingsuren). Hierbij moet wel opgemerkt worden dat verwacht wordt dat er op langere termijn (met name in de nieuwe OV-concessie vanaf 2024) meer buslijnen vanuit en in zuidelijke richting zullen komen. Voor deze buslijnen is de nieuwe locatie van het busstation juist gunstiger.

6. Financiën

Relatie met meerjaren investeringsprogramma (MIP) en Nota Investerings

De investering in het OV-knooppunt Nieuwegein is een pas recent geconcretiseerde ambitie en daarom nog niet opgenomen in het vastgestelde MIP. Conform de Nota Investerings wordt daarom deze kredietaanvraag aan Provinciale Staten (PS) ter besluitvorming aangeboden. Na besluitvorming zal dit project bij de eerstvolgende actualisatie in het MIP worden opgenomen.

De kredietaanvraag wordt conform onderstaand voorstel gedekt uit de hiervoor beschikbare besteedbare ruimte van het Mobiliteitsplan die wordt opgenomen in het Begroting 2019. Dit projectbesluit is nog niet zichtbaar in de Begroting 2019 en zal zichtbaar bij de eerstvolgende Voorjaarsnota.

Verlegging tramtracé

Kapitaallasten

De genomen kredietbesluiten voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn (PS-besluiten 12 december 2016 en 24 september 2018) gaan uit van aanpassing van de infrastructuur op het huidige tracé. Binnen de begroting voor het VRT-project is een bedrag van € 4,3 miljoen opgenomen voor de verlaging en verlenging van de halteperrons

van de huidige halte Nieuwegein Stadscentrum. Om het tramtracé in Nieuwegein City te kunnen verleggen is € 7 miljoen extra nodig, uiteenvallend in € 6,5 extra aanlegkosten en € 0,5 miljoen extra risicoserverting.

Het benodigd krediet van € 7 miljoen excl. BTW voor verlegging van het tramtracé en-halte wordt conform de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren geactiveerd en afgeschreven in een periode van 30 jaar. De kapitaallasten bedragen vanaf 2021 € 0,24 miljoen per jaar. Het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 en opgenomen in de financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Het toegekende krediet voor verlegging van het tramtracé zal worden toegevoegd aan het budget voor vernieuwing van de SUNIJ-lijn ten behoeve van de gelijktijdige uitvoering.

Dekking

Voorgesteld wordt om de kapitaallasten voor verlegging van de tramhalte en bijbehorende infrastructuur te dekken uit het budget voor kapitaallasten investeringen OV. In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor kapitaallasten investeringen OV € 25 miljoen bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vormt het kader voor de Programmabegroting 2019-2022. De geraamde kapitaallasten binnen het budget investeringen OV bedragen in 2021 € 23,03 miljoen. De beschikbare ruimte voor OV-investeringen bedraagt derhalve € 1,97 miljoen. Na aftrek van de kapitaallasten voor verlegging van de tramhalte en bijbehorende infrastructuur is de resterende ruimte voor toekomstige investeringen OV € 1,75 miljoen.

Begrotingspost naam	Oorspronkelijk beschikbaar	Kapitaallasten 2021	Kapitaallasten verlegging tramhalte	Resterende ruimte kapitaallasten
Kapitaallasten investeringen OV	€ 25.000.000,-	€ 23.030.000,-	€ 240.000,-	€ 1.730.000,-

Bijdrage overkapping busstation

Voorgesteld wordt om de kapitaallasten voor verlegging van de tramhalte en bijbehorende infrastructuur te dekken uit het budget Bijdragen Knooppunten. In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor bijdragen aan knooppunten € 12,5 miljoen bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vormt het kader voor de Programmabegroting 2019-2022.

	2019	2020	2021	2022	2023
Beschikbaar budget	€ 2,5 miljoen	€ 2,5 miljoen	€ 2,5 miljoen	€ 2,5 miljoen	€ 2,5 miljoen
Bijdrage overkapping busstation			€ 1 miljoen		

7. Realisatie

Er wordt naar gestreefd om de verlegging van de tramsporen en aanleg van de vernieuwde tramhalte mee te nemen in de algehele vernieuwing van de SUNIJ-lijn in 2020. Met de gemeente Nieuwegein zal bekeken worden wanneer het vernieuwde busstation wordt gerealiseerd, tegelijkertijd met de vernieuwde tramhalte of op een later moment. Uitgegaan wordt van uiterlijke realisatie in 2023, voordat de nieuwe OV-concessie ingaat.

8. Juridisch

Om de benodigde afspraken tussen gemeente en provincie ten aanzien van deze fase van de ontwikkeling van Nieuwegein City-West vast te leggen zal na besluitvorming door de gemeenteraad van Nieuwegein (1 november as.) en PS een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten.

Mits tijdige besluitvorming plaatsvindt wordt verlegging van het tramtracé meegenomen in de vernieuwing van de SUNIJ-lijn. Voor het verleggen van het tracé bij Nieuwegein City zal een Europese aanbestedingsprocedure moeten worden doorlopen.

Voor realisatie van het OV-knooppunt worden de benodigde procedures (bestemmingsplan, omgevingsvergunning) gevolgd.

9. Europa

NVT

10. Communicatie

In afstemming met de gemeente Nieuwegein zullen omwonenden en geïnteresseerden worden geïnformeerd over de plannen voor het OV-knooppunt en over de uit te voeren werkzaamheden.

De praktische en financiële afspraken met de gemeente Nieuwegein worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst.

11. Bijlagen

- Toelichting OV-knooppunt Nieuwegein City
- Koersdocument City 2017