

Portefeuille- houder	Buijtelaar	Advies De Raad	De Ronde, voorbereiding besluit
College- behandeling	Agendastuk	Datum behandeling college	19 november 2019
Onderwerp	Gewijzigd ontwerp fietsenkelder Stationsplein		

Samenvatting:

Op 30 januari 2018 heeft de raad het ontwerp van de fietsenkelder op het Stationsplein vastgesteld en het budget voor de realisatie vrijgegeven. Ontwikkelingen tijdens de uitwerking van het plan en het participatieproces in de afgelopen periode hebben geleid tot het voorstel een gewijzigd ontwerp vast te stellen. De overige kaders waaronder het budget zoals destijds besloten blijven van kracht.

Het college besluit:

- het raadsvoorstel Gewijzigd ontwerp fietsenkelder Stationsplein, nummer 1202698 ter besluitvorming aan de Raad aan te bieden.

Van **Burgemeester en wethouders** Portefeuillehouder(s) **Buijtelaar**
Aan **Gemeenteraad**

B&W- **19 november 2019**
vergadering
De Ronde

Agenda Het Besluit **3 december 2019**
Vastgesteld besluit

Titel

Gewijzigd ontwerp fietsenkelder Stationsplein

Beslispunten

De raad besluit:

1. Het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder Stationsplein vast te stellen, wat voorziet in een centrale entree met rolpaden (tapis roulant) aangevuld met luie trap op het Stationsplein en een nieuwe verbinding vanaf de entree Kersenbaan/Smallepad door het stationsgebouw;
2. Het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder Stationsplein als uitgangspunt op te nemen in de nog vast te stellen gebiedsvisie Amersfoort Centraal en de verdere uitwerking van de herinrichting van het Stationsplein en omgeving;

Aanleiding

In 2013 is het [Verkeer- en vervoerplan \(VVP\)](#) vastgesteld. Eén van de doelen van het VVP is om de verwachte groei in mobiliteit door de verdere verdichting en groei van de stad, op te vangen door de fiets en openbaar vervoer. Goede fietsbereikbaarheid en fietsparkeren zijn essentieel voor een aantrekkelijk OV. In 2013 is daarom een start gemaakt met een [variantenstudie](#) naar oplossingen voor het fietsparkeren bij het station. Het [stimuleren](#) van het gebruik van de [fiets](#) als alternatief voor de groei van het autoverkeer is verder uitgewerkt in het plan '[Amersfoort Fietst](#)' dat in 2016 is vastgesteld. Vanuit de [Visie Stadshart](#) is gewerkt aan de aanpak van het Stationsgebied, hiervan heeft de Raad in augustus 2017 een eerste concept [gebiedsvisie op hoofdlijnen](#) gepresenteerd gekregen.

Belangrijk onderdeel van de gebiedsaanpak is uitbreiding van de fietsenkelder onder het Stationsplein en de herinrichting van het plein met een aangenamere, gastvrijere en groenere uitstraling. Op [30 januari 2018](#) heeft uw raad het ontwerp voor de vergrote fietsenkelder onder het Stationsplein vastgesteld, inclusief de vrijgave van het realisatiebudget van € 9.600.000. Het ontwerp ging uit van een toegang van de fietsenkelder via een tunnel onder de Stationsstraat, waarbij gebruikers al fietsend de kelder in rijden om zo het gemak - en daarmee het gebruik - te vergroten. Daarbij is middels een amendement ook besloten dat de uitwerking van de tunnelentree in nauw overleg met omwonenden diende te gebeuren.

Participatie over gebiedsvisie en tunnelentree

Na vaststelling van het ontwerp van de fietsenkelder is op 13 juni 2018 het eerste zogenoemde [spoorcafé](#) gehouden als startmoment voor het participatietraject dat moest leiden tot een brede visie voor het stationsgebied. Gelet op de onderlinge afhankelijkheid van ontsluiting van de fietsenkelder met (de uitwerking van) de gebiedsvisie, zijn beide zaken gelijktijdig tijdens de spoorcafés aan de orde gekomen. Met het derde spoorcafé in november 2018 werd het visietraject voorlopig afgesloten. In de planning was voorzien om

hierna de gebiedsvisie af te ronden, deze ter inzage te leggen en voor de zomer 2019 ter besluitvorming aan de Raad voor te leggen.

Verbetering toegankelijkheid van de nieuwe stalling vanaf de zijde van het Smallepad.
Tijdens dit proces is zowel vanuit de omwonenden als vanuit de Raad (via [schriftelijke vragen](#)) aangedrongen op het verbeteren van de toegankelijkheid van de nieuwe stalling vanaf de zijde van het Smallepad. Om aan deze vraag gehoor te geven, is aanvullend [onderzoek](#) verricht naar het gebruik en de herkomst (op postcodeniveau) van gebruikers per entree. Uit dit onderzoek bleek dat de helft van de fietsers gebruik maakt van de entree aan het Smallepad. De entree is dus veel belangrijker dan tot dan toe door NS/ProRail en ons was aangenomen op basis van eerder grofmaziger postcode-onderzoek. Parallel daaraan zijn nogmaals gesprekken gevoerd met de eigenaar van het gebouw (aangrenzend aan de nieuwe fietsenstalling) over verbetering van de entree vanaf het Smallepad. Het resultaat van deze gesprekken is dat de eigenaar zich bereid toonde om mee te denken over aanpassingen aan zijn gebouw waardoor een verbeterde fietsentree binnen bereik kwam.

Gewijzigd ontwerp entrees

Een verbeterde entree door het gebouw is sindsdien onderzocht door Movares/ProRail en heeft geleid tot een gewijzigd ontwerp. Dat is samen met de hoofdlijnen van de gebiedsvisie in het spoorcafé in april 2019 gedeeld met belanghebbenden. Daar konden de plannen op unanieme instemming (met applaus) rekenen. In mei is gestart met de nadere uitwerking van het ontwerp inclusief de financiële consequenties. Inmiddels ligt er een aangepast ontwerp met kostenramingen, liggen er concept-realisatieafspraken met ProRail en conceptafspraken met de gebouweigenaar. Het aangepaste ontwerp van de kelder (met name de gewijzigde routing van en naar de kelder) is ook opgenomen in de gebiedsvisie Amersfoort Centraal, die tegelijkertijd in een separaat voorstel ter besluitvorming aan de Raad wordt aangeboden. Om de gebiedsvisie vast te kunnen stellen en de afspraken met betrokken partijen definitief te kunnen maken, is eerst een besluit van de Raad nodig over het gewijzigde ontwerp.

Visie Stadshart en Programmaplan Stadshart

In de [Visie Stadshart](#) (2017) is over het stationsgebied het volgende gemeld:

Het Stationsgebied is voor de trein- en busreiziger de entree van het Stadshart en vormt daarmee een belangrijk visitekaartje voor de stad. Door het fietsparkeren ondergronds in de fietskelder te verplaatsen, kan het Stationsplein opnieuw worden ingericht tot een mooi plein waar beleving en ontmoeting centraal kunnen staan. Hierbij hebben we de ambitie om dit plein zodanig te ontwerpen dat het een bijdrage levert aan de klimaatadaptatie (wateroverlast en hittestress) door een groene inrichting.

De aanpak van het stationsgebied maakt onderdeel uit van het [Programmaplan Stadshart](#) wat de Raad op 19 december 2017 heeft vastgesteld. We werken met dit plan aan een vitaal, aantrekkelijk en levendig Stadshart met een hoge kwaliteit stedelijke voorzieningen (winkels, horeca culturele voorzieningen). Daarom zetten we met het programmaplan in op meer bezoekers en bewoners in en rondom het Stadshart en meer aantrekkelijke plekken in het Stadshart.

Beoogd effect

Na de vaststelling van het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder kunnen definitieve afspraken gemaakt worden met ProRail/Movares over de uitwerking en aanbesteding van de fietsenkelder en met de gebouweigenaar over de doorgang in het gebouw. Het gewijzigde ontwerp is als uitgangspunt opgenomen in de gebiedsvisie Amersfoort Centraal. Na dit besluit kan de Raad ook een besluit over de gebiedsvisie Amersfoort Centraal nemen en kan besloten worden te starten met de verdere uitwerking van de herinrichting van het Stationsplein en de route naar de binnenstad.

Argumenten

1.1 Een gewijzigd ontwerp is nodig en mogelijk door ontwikkelingen tijdens het participatieproces.

Door wensen van belanghebbenden en de Raad en nieuwe inzichten in het belang van de entree voor fietsers uit de richting Smallepad/Kersenbaan was een ontwerpwijziging nodig. De bereidheid van de gebouweigenaar om aan een verbetering van de entree mee te werken maakte dat ook mogelijk

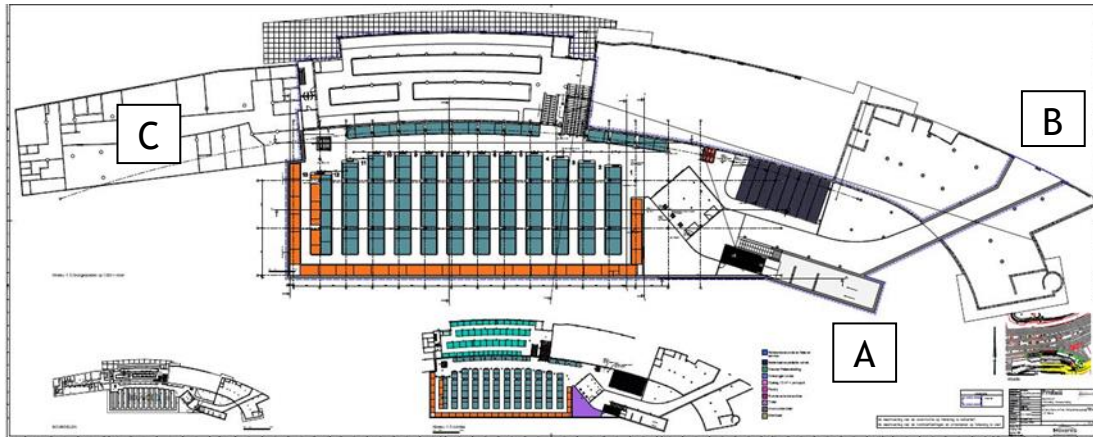
1.2 Het gewijzigde ontwerp is nog gebruiksvriendelijker en toegankelijker.

Het ontwerp van de kelder is met name qua entrees sterk gewijzigd. In het nieuwe plan kunnen fietsers nog beter dan in het vastgestelde plan van januari 2018 fietsend de kelder in. Via de entree Kersenbaan/Smallepad kunnen ze met een minimale helling gelijkvloers inrijden en via de pleinentree heeft men naast de luie trap het comfort van twee rolpaden (tapis roulant). Met deze verbeterde oplossing is de stalling voor alle doelgroepen, dus ook voor mensen met een beperking goed bereikbaar. Met deze wijziging willen wij tevens uitvoering geven aan het op 30 januari 2018 aangenomen amendement: [Naar de kelder met en zonder beperking, 2018-006A](#).

1.3 Het gewijzigde ontwerp voldoet aan de gestelde eisen uit januari 2018.

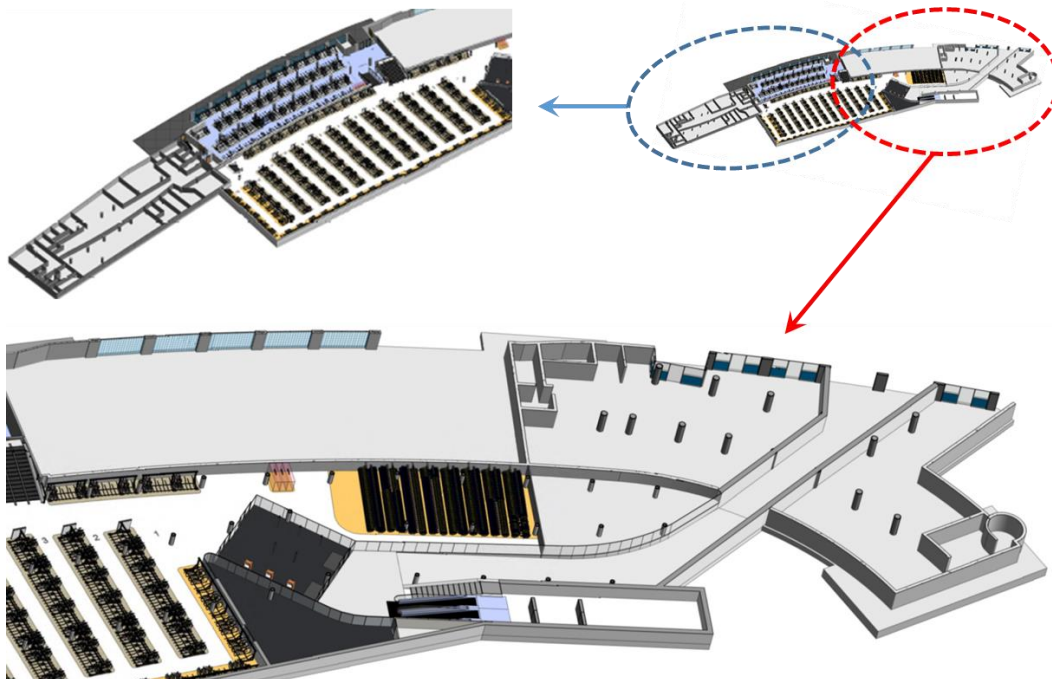
Het gewijzigde ontwerp biedt nog steeds plaats aan het benodigde aantal van 5185 fietsen en voldoet aan de eisen uit het landelijk [actieplan Fietsparkeren bij stations](#). De overige uitgangspunten uit het raadsbesluit van januari 2018 qua typen plekken zijn ongewijzigd. Dat betekent onder andere dat scooters en bromfietsers niet in de fietsenkelder kunnen worden gestald. Die kunnen gestald worden in de bestaande stallingen aan het Smallepad en de Barchman Wuytierslaan. Daar is voldoende plaats voor bromfietsen en scooters gemaakt.

In onderstaande figuren wordt de nieuwe inrichting van de entrees op -1,5 niveau weergegeven:

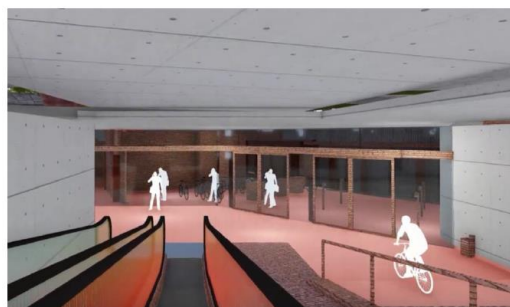


De fietsenkelder voorziet in de volgende entrees:

- A Nieuwe pleinentree via twee rolpaden (tapis roulant) en een luie trap (fietsers en voetgangers), vanaf maaiveld Stationsplein naar niveau -1,5;
- B Nieuwe entree aan de Kersenbaan/Smallepad (fietsers en voetgangers), die ligt t.o.v. het Stationsplein 2 verdiepingen lager en dus fietst men daar vanaf maaiveld gelijkvloers de kelder in;
- C Nieuwe trap in stationshal (voetgangers), naar de kelder (niveau -1);
De gebruikers kunnen na stalling van hun fiets doorlopen en met een trap omhoog zodat zij in de stationshal buiten de OV-poortjes uitkomen.



Fietsenkelder met nieuwe entrees 2019



Impressies nieuwe entrees, Karres + Brands 2019

1.4 Het gewijzigde ontwerp is qua beheer en toezicht verbeterd en toekomstvaster.

De eerdere onbemande (krappe) entree aan het Smallepad is in het gewijzigde ontwerp vervallen. De centrale entreezone, waar alle gebruikers binnenkomen, maakt de stalling overzichtelijker en makkelijker te beheren. Het biedt ook de ruimte en de mogelijkheid om in de toekomst het in- en uitcheckproces te optimaliseren. Daarnaast is er meer ruimte om het aantal OV-fietsen uit te breiden en kunnen de nieuwe entrees makkelijker de verwachte (en gewenste) reizigersgroei opvangen.

1.5 Het gewijzigde ontwerp past qua incidentele kosten binnen de kaders van het eerdere raadsbesluit van 2018.

De uitbreiding van de fietsenkelder is een gezamenlijk project van gemeente en ProRail in het kader van het landelijke programma [actieplan Fietsparkeren bij stations](#) (2011). ProRail voert het project mede namens de gemeente uit. De gemeente levert een bijdrage van ongeveer 50% aan de totale kosten en dekt die bijdrage uit subsidies vanuit de programma's VERDER en Beter Benutten. De benodigde bijdrage aan ProRail past binnen de beschikbare middelen.

1.6 De exploitatiekosten van het gewijzigde ontwerp passen vooralsnog binnen de lopende afspraken en dekking.

Structurele kosten bestaan uit een bijdrage aan de exploitatiekosten van NS voor de bemensing van de stalling. Voortvloeiend uit het [Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations](#) dragen NS en gemeente elk 1/3 bij in de exploitatie en wordt 1/3 voor een periode van 10 jaar gedekt vanuit het programma Beter Benutten Vervolg. De gemeentelijke bijdrage wordt gedekt vanuit de begroting, programma mobiliteit. In het kader van het Bestuursakkoord gaan o.a. rijk, decentrale overheden en NS de komende jaren verder in gesprek over de bekostiging van fietsparkeren bij stations.

1.7 Er is principe-overeenstemming met gebouweigenaar M7 over de verbinding door het gebouw en de verplaatsing van de traforuimten vanaf het plein naar het gebouw.

Omdat de huidige entree van de kelder gesloopt wordt, moet ook de traforuimte erboven worden verplaatst. Met gebouweigenaar (M7) is in het kader van de gesprekken over de doorgang in het gebouw voor de nieuwe entree ook besproken dat deze traforuimte naar een plek naast de nieuwe doorgang verplaatst kunnen worden

De afspraken over de verbinding en de traforuimten worden vastgelegd in een overeenkomst tussen de gebouweigenaar, ProRail en NS Vastgoed als grondeigenaar. Eventuele structurele kosten voor gebruik van de doorgang worden in de exploitatieafspraken van NS met de gemeente opgenomen.

1.8 *Het gewijzigde ontwerp heeft de instemming van partner ProRail en exploitant NS*

1.9 *Het gewijzigde ontwerp zorgt voor minder overlast tijdens de bouw*

Door het vervallen van de tunnel onder de Stationsstraat hoeft deze niet tijdelijk afgesloten te worden tijdens de bouw. De gewijzigde entrees zullen naar verwachting leiden tot lagere overlast voor de reizigers tijdens de bouw. Tot slot biedt het gewijzigde ontwerp ook een oplossing voor de transformatoren, die boven de huidige entree van de kelder staan en verplaatst moeten worden voordat er gesloopt kan worden. Hierdoor is de bouw minder complex.

1.10 *Door het gewijzigde ontwerp zal het aantal fietsoversteekbewegingen over het Stationsplein verminderen*

Wij verwachten dat het gewijzigde ontwerp met de twee gelijkwaardige nieuwe entrees, in combinatie met de aangepaste inrichting van de Stationsstraat zorgt voor een verschuiving van de fietsstromen richting de nieuwe entree Kersenbaan/Smallepad. Nu parkeren de meeste fietsers op het plein. Door de nieuwe toegang Kersenbaan/Smallepad wordt het nog aantrekkelijker om vanaf het centrum via het Smallepad naar de stationsstalling te fietsen (omdat men dan niet eerst omhoog hoeft te fietsen op de Stationsstraat en dan weer naar beneden hoeft te gaan met trap of rolbaan naar de stalling). Dan zullen veel minder mensen dan nu de Stationsstraat oversteken richting de nieuwe kelder-entree op het plein. Ook zullen nog meer OV-reizigers via de Kersenbaan of via Vlasakkerweg en van en naar de stalling gaan fietsen in plaats van via de Berkenweg. Door het nieuwe tweerichtings-fietspad aan de zuidzijde hoeft doorgaand fietsverkeer ook niet meer bij het station over te steken.

1.11 *Door het vaststellen van het gewijzigde ontwerp kan de detailengineering en aanbesteding van de kelder worden gestart.*

Met het vaststellen van het ontwerp wordt een belangrijke stap genomen. Het vastgestelde ontwerp dient als basis voor de detailengineering en het maken van het aanbestedingsdossier. Daarnaast kan het uitwerken van de herinrichting van het plein starten, als de gebiedsvisie Amersfoort Centraal is vastgesteld.

2.1 *Het opnemen van het gewijzigde ontwerp als uitgangspunt in de nog vast te stellen gebiedsvisie Amersfoort Centraal en de verdere uitwerking van de herinrichting van het Stationsplein en omgeving is onderdeel van de integrale aanpak van het stationsgebied en beperkt het risico op desinvesteringen.*

3.1 *Het gewijzigde ontwerp is beter toegankelijk voor mensen met een beperking.*

De Raad heeft bij het besluit in januari 2018 met een amendement besloten een lift toe te voegen voor mensen met een beperking [Naar de kelder met en zonder beperking, 2017-006A](#). Financiële dekking moest daarbij ook gevonden worden. Met het gewijzigde ontwerp willen wij hier invulling aangeven. In het gewijzigde ontwerp kunnen mensen via de entree Smallepad / Kersenbaan met een minimale helling bijna gelijkvloers in de stalling komen en met de rolpaden weer op pleinniveau. Mochten er reizigers met een beperking zijn voor wie het nieuwe ontwerp toch problemen geeft met de toegankelijkheid dan is er als alternatief de (onbewaakte) maaiveldstalling op het Piet Mondriaanplein. Vandaar is de stationshal met een lift bereikbaar.

Kanttekeningen

1.1 *De planning van de fietsenkelder is vertraagd als gevolg van de participatie en het onderzoek naar de verbeterde gewijzigde entree.*

De start van de aanbestedingsfase van de fietsenkelder is vertraagd tot 2^e kwartaal 2020. Deze tijd wordt deels weer ingelopen omdat de in januari 2018 genoemde plannings- en financiële risico's vanwege een separate aanbesteding van de tunnel zijn vervallen. Daarnaast willen we de omlegging van kabels en leidingen en traforuimte separaat aanbesteden en voor de kelderbouw uit laten voeren. Daarmee lopen we weer een half jaar in. Het levert ook minder risico voor de aannemer, wat naar verwachting een prijsdrukkend effect kan hebben. We verwachten nu dat de eerste fase met de nieuwe entrees in 2021 gereed is en de gehele kelder en het plein in 2023 opgeleverd kunnen worden. De gewijzigde planning zal na vaststelling van het gewijzigde ontwerp aan de programma's Beter Benutten Vervolg en VERDER gerapporteerd worden.

1.5 *ProRail vraagt ons rekening te houden met aanvullende risico's, die voor ons niet gebruikelijk zijn.*

ProRail vraagt de gemeente Amersfoort bovenop de post onvoorzien rekening te houden met alle mogelijk denkbare risico's en daarvoor een budget achter de hand te houden van € 745.000. Daarvan past € 300.000 binnen de bestaande dekking. Wij hanteren een andere systematiek dan ProRail. Een dergelijke extra risicoreservering loopt via de gemeente brede risicoreservering in de begroting en betrekken wij bij de bepaling van de hoogte van de weerstandscapaciteit van de gemeente. In dit geval zullen wij in de gemeente brede risicoreservering in de begroting € 445.000 opvoeren. Mochten zich risico's voordoen die toch leiden tot een budgetoverschrijding dan rapporteren wij daarover op de gebruikelijke wijze.

1.8 *De overdekte rolpaden in het gewijzigde ontwerp zijn een extra kwaliteitswens ten opzichte van de richtlijnen van ProRail.*

De meerkosten in investering en exploitatie van de overdekte rolpaden t.o.v. een luie trap zullen door de gemeente bijgedragen worden omdat een luie trap volgens het actieplan Fietsparkeren bij stations en de NS al voldoende kwaliteit biedt. Het aanbestedingsrisico ligt voor die onderdelen ook bij de gemeente. Hiervoor zijn in de projectraming risicovoorzieningen opgenomen. Ook de extra beheer- en onderhoudslasten komen via de exploitatiebijdrage voor onze rekening. Met de huidige gegevens blijkt dat we dit kunnen opvangen binnen de bestaande budgetten in de begroting programma Mobiliteit.

1.9 *De realisatie van het gewijzigde ontwerp zorgt weliswaar voor minder overlast maar de overlast blijft aanzienlijk.*

De planning voorziet er nu in dat de bouwperiode van de entree ca 1,5-2 jaar bedraagt en voorafgaand kabels en leidingen verlegd moeten worden waarvoor het plein vrijgemaakt zal moeten worden. Gedurende deze periode is er sprake van overlast voor de gebruikers van en bewoners nabij het plein.

Tijdens de bouw van de fietsenkelder zal het Stationsplein grotendeels niet beschikbaar zijn voor huidige gebruikers. Op dit moment is het plan dat de fietsenkelder in twee delen gebouwd gaat worden. Dit om tijdens de bouw de huidige stallingvraag op te vangen. We verwachten dat we het overgrote deel van de fietsen die nu op het Stationsplein worden gestald tijdens de bouw in de huidige kelder kunnen stallen. Daarnaast is er nog restcapaciteit bij de stallingen Smallepad en Barchman Wuytierslaan. Vlak voor aanvang van de bouw van de kelder zal door middel van tellingen worden bepaald of er aanvullende tijdelijke stallingsplekken nodig zijn om het uit het gebruik nemen van de stalling Stationsplein op te kunnen vangen. Een mogelijke plek voor tijdelijke stallingsplek is de onderdoorgang (onder de gebouwen) richting busbuffer.

Ook zal de aannemer ruimte nodig hebben om de bouw uit te kunnen voeren. Dat betekent dat gedurende de bouwperiode een groot deel van het Stationsplein afgezet zal zijn met bouwhekken. Bij de aanbesteding wordt de aannemer gevraagd om met voorstellen te komen om de overlast bij de bouw van de zoveel mogelijk te beperken. We zullen de communicatie met belanghebbenden en vervoersbedrijven in een vroeg stadium starten.

Duurzaamheid

Met het vergroten van de capaciteit en van het gebruikersgemak van de fietsenkelder verbetert deze fietsvoorziening en zullen meer reizigers voor de fiets kiezen als voor- en natransportmiddel in combinatie met de trein, waarmee deze vervoersketen een duurzaam alternatief voor het autogebruik vormt.

In de komende fase zal samen met ProRail worden onderzocht welke andere duurzaamheidskansen er zijn voor de bouw van de fietsenkelder.

Financiën

De gevraagde besluiten hebben geen financiële consequenties. De begroting en dekking zijn opgenomen in het [besluit Fietsenkelder](#) van 30 januari 2018.

Risicoparagraaf

1.1 *Het in januari 2018 benoemde risico van het niet verkrijgen van subsidie voor de fietsenkelder vanuit VERDER is vervallen omdat de beschikking hiervoor inmiddels binnen is.*

Het resterende risico is dat we niet aan de subsidievoorwaarden kunnen blijven voldoen, omdat we de planning niet halen. Door hierover tijdig door middel van de formele subsidievoortgangsrapportages te rapporteren en te signaleren verkleinen we dat risico zo veel mogelijk. Wat daarbij helpt is dat voor de provincie als belangrijke subsidieverstrekker binnen VERDER, Openbaar Vervoer en OV faciliteiten zoals fietsparkeren een prioriteit zijn;

1.2 *De gemeente loopt nog steeds het risico om BTW over de bijdrage in de realisatie kosten van de fietsenkelder te moeten betalen.*

Dit risico is sinds 2018 onveranderd en tot nu toe elk jaar meegenomen in de gemeente brede risicorapportages en risicoreservering in de begroting.

1.3 *Aanbestedingsrisico.*

De meest gunstige inschrijving in 2020 kan hoger zijn dan de raming (prijspeil 2019). Hiervoor zijn door ProRail voorzieningen opgenomen in de totale projectkostenraming.

1.4 *De kabels en leidingen situatie op het Stationsplein is anders dan op basis van de inventarisatie mag worden verwacht.*

De kostenpost voor het verleggen van de kabels en leidingen maakt een substantieel deel uit van de kosten. Als de ligging van kabels en leidingen afwijkt van de huidige beschikbare informatie, kan dat tijdens de bouw vertragend en kostenverhogend werken; Door deze werkzaamheden separaat aan te besteden en voor de bouw van de kelder uit te laten voeren wordt dit risico geminimaliseerd.

Communicatieboodschap

Het in 2018 vastgestelde plan voor de fietsenkelder Stationsplein is gewijzigd. De tunnel entree die onder het plein aan de zuidkant zou komen, is vervallen. In plaats daarvan komen er twee volwaardige en goed toegankelijke entrees: één via rolpaden (tapis roulant) en een luie trap vanaf het Stationsplein en één aan de Kersenbaan/Smallepad, waar men fietsend door het stationsgebouw heen uitkomt op de centrale entreezone.

De wijziging is het gevolg van de uitgebreide participatie, nieuwe cijfers over de bezoekersstromen en de bereidheid van de eigenaar van het kantoorgebouw om aan de Smallepad / Kersenbaan zijde een doorgang mogelijk te maken.

Met de nieuwe fietsenkelder zorgen we voor een belangrijke impuls in het bevorderen van de fiets als voor- en natransport in combinatie met de trein. De grotere stallingscapaciteit van de fietsenkelder is in staat om de verwachte groei van het aantal fietsforenzen op te vangen. Dit past binnen de doelen van het Verkeer- en Vervoerplan (2013) en het fietsplan 'Amersfoort Fietst' (2016).

Met het stallen van de fietsen in de kelder ontstaat ruimte om, direct na de bouw, het Stationsplein opnieuw in te richten tot een aantrekkelijke entree van de stad, een plein waar ontmoeting centraal staat en het prettig vertoeven is. Deze maatregelen maken deel uit van de vastgestelde Visie Stadshart (2017) en het Programmaplan Stadshart (2017).

Communicatie: samenwerking en starten voor de start

Meepraten tijdens Spoorcafé's: bij de ontwikkelingen van het Stationsgebied wordt de stad betrokken. Dat gebeurt tijdens Spoorcafé's. Daar bespreken we ook de voortgang van de bouw van de kelder.

Daarnaast zal een communicatieplan worden opgesteld om betrokken partijen in een zo vroeg mogelijk stadium te kunnen informeren over de bereikbaarheid en de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden.

Vervolgstappen

We zijn omwille van de voortgang vooruitlopend op het besluit al gestart met de engineering van het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder als voorbereiding op de aanbesteding. Ook de verlegging van kabels en leidingen wordt voorbereid. De uitvoeringswerkzaamheden zullen in 2020 starten met de verlegging. De planning is gericht op oplevering van de eerste fase met de nieuwe entrees in 2021 en de gehele kelder en het plein in 2023.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris

de burgemeester

Bijlage(n):



RAADSBSLUIT

Zaaknummer 1202698

De raad van de gemeente Amersfoort;

op basis van het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 november 2019, afdeling Programma's en Projecten;

b e s l u i t:

1. Het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder Stationsplein vast te stellen, wat voorziet in een centrale entree met rolpaden (tapis roulant) aangevuld met luie trap op het Stationsplein en een nieuwe verbinding vanaf de entree Kersenbaan/Smallepad door het stationsgebouw;
2. Het gewijzigde ontwerp van de fietsenkelder Stationsplein als uitgangspunt op te nemen in de nog vast te stellen gebiedsvisie Amersfoort Centraal en de verdere uitwerking van de herinrichting van het Stationsplein en omgeving;

Vastgesteld in de openbare vergadering van ...

de griffier

de voorzitter