



RAADSVOORSTEL

Collegevoorstel onder
verantwoordelijkheid van : wethouder J.C.J. van Bree

Onderwerp : planontwikkeling station Heeze

Voorstelnummer : 11.57

Info bij afdelingshoofd : mw. drs. P.M.M.H. Hurkmans
Telefoonnummer : 040-2241 545
Emailadres : p.hurkmans@heez e-leende.nl

Rondetafelgesprek : 19 september 2011
Opiniërende/Besluitvormende
raad : 19 september 2011

Aan de raad,

Samenvatting

In februari 2010 heeft u de parkeervisie vastgesteld. Hierin is het parkeren in de omgeving van het NS station als knelpunt aangegeven. Hiervoor is budget vrijgemaakt.

NPC heeft in samenwerking met de gemeente een plan ontwikkeld waarbij de parkeeroverlast in de nabije omgeving van het station wordt aangepakt, voor zowel het auto- als het fietsparkeren, als de tunnel. Dit heeft geleid tot de volgende verbetervoorstellen:

- Uitbreiding bestaande parkeerterrein van 42 tot 86 parkeerplaatsen, zodat totaal 119 parkeerplaatsen ontstaan in de omgeving van het station;
- Uitbreiding fietsenstallingen (van 272 tot 416 stuks) en fietsenkluizen (van 24 naar 32 stuks);
- Aanleg selfservice OV-fietskluizen;
- Verbeteren onderdoorgang tunnel;
- Aanvullende voorzieningen vergroten integrale veiligheid.

Deze zijn uitgewerkt in het rapport van DHV NPC BV 'Planontwikkeling station Heeze', dit is als bijlage bij dit voorstel gevoegd. (zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 4, conclusie/aanbevelingen).

Om deze verbetervoorstellen uit te kunnen voeren wordt u verzocht het benodigde krediet beschikbaar stellen.

Inleiding

In februari 2010 heeft u de parkeervisie vastgesteld. Hierin is het parkeren rondom het station als knelpunt aangegeven. Bij de programmabegroting 2011 heeft u besloten dat alleen dit knelpunt zou worden aangepakt. Tevens heeft u toen het college, middels een motie, opgedragen een eenzijdig parkeerverbod in te stellen in de Dominee Kremerstraat.

De afgelopen jaren is de parkeeroverlast in de omgeving van het NS station toegenomen. Al in 2009 zijn gesprekken met NS gevoerd over de aanpak hiervan. Omdat het NS station in Maarheeze toen nog geopend moest worden, is afgesproken dat eerst de effecten van het nieuwe station afgewacht zou worden. De verwachting was dat met de komst van het nieuwe station in Maarheeze het aantal parkeerders bij het NS station in Heeze zou afnemen. Inmiddels is duidelijk dat de opening van het station in Maarheeze niet heeft geleid tot een vermindering van de parkeerdruk bij het station in Heeze. Dit heeft negatieve effecten op de leefbaarheid in de nabijheid van het station.

Daarnaast is ook de onderdoorgang bij het spoor een probleem. Er zijn klachten over de steilheid van de tunnel, de aanwezigheid van drempels, de onduidelijke afbakening tussen voet-

gangers- en fietsersdeel, het gebrek aan doorzicht en de beperkte toegankelijkheid voor gebruikers van scootmobiel of rolstoel. De tunnel is van oorsprong een voetgangerstunnel en is als zodanig aangelegd. Al snel werd de tunnel ook gebruikt door fietsers en vormt nu onderdeel van het fietsnetwerk. Dit heeft tot gevolg dat zowel de verkeersveiligheid als de sociale veiligheid bij de onderdoorgang beperkt is.

Verder is gebleken dat zowel de objectieve als subjectieve veiligheid rondom het station aandacht vraagt, met name op het gebied van fietsendiefstal, auto-inbraak en vernielingen.

Om deze problemen aan te kunnen pakken heeft het college besloten om DHV NPC BV de opdracht te gunnen tot het verrichten van een planstudie. De kosten voor deze studie zijn beschikbaar gesteld vanuit het beschikbare budget van € 20.000 vanuit de parkeervisie. Het rapport van deze studie 'Planontwikkeling station Heeze' is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Vanwege de overgang gemeente Heeze naar Heeze-Leende en NS naar ProRail waren de taken voor beheer en onderhoud voor de tunnel (zoals afgesproken in 1975) niet meer scherp. Inmiddels wordt gewerkt aan een beheersconvenant voor de tunnel. Dit valt verder buiten het rapport en de verbetervoorstellen.

Doelstelling en beoogd effect

Door het aanleggen van meer parkeerplaatsen wordt de overlast naar omwonenden verlaagd. Hierdoor wordt de leefbaarheid vergroot. Dit zal tot uiting komen in de vermindering van het aantal klachten.

Door de aanleg van meer fietsenstallingen en de selfservice verhuurmogelijkheid van OV-fiets wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. Bovendien wordt het aanzicht van het station verbeterd (in plaats van rommelig, meer netjes). Dit zal tot uiting komen in minder fietsen die buiten de stallingen worden gezet.

Door de selfservice verhuurmogelijkheid van OV-fiets wordt het natransport 'gat' gevuld vanwege de beperkte aanwezigheid van een busvoorziening. Vanuit Recreatief Heeze-Leende is de behoefte voor fietsverhuurmogelijkheden aangegeven. Ook vanuit de Position Paper Transnationaal Landschap De Groote Heide is het stimuleren van openbaar vervoer en fiets aangegeven, bijvoorbeeld met een innovatief uitleen systeem voor fietsen.

De tunnel is voor treinreizigers en voor zowel fietsers als voetgangers geen prettige verbinding tussen de wijken Nieuwe Hoeven en de Weibossen. Nu zijn er fietsers en scootmobielisten die de tunnel mijden. Door het verbeteren van de tunnel wordt ook het gebruik van langzaam verkeer tussen beide wijken verbeterd. Hierdoor zal ook de sociale veiligheid worden vergroot en wordt het aantrekkelijker om de fiets te gebruiken. Dit zal tot uiting komen in minder klachten.

Het verhoogde gebruik heeft weer als neveneffect dat er meer 'ogen' op het station zijn, wat de sociale veiligheid weer verhoogd, wat tot uiting komt in minder klachten en meldingen

Eerdere besluitvorming en proces

In 2007 heeft de NS aangegeven dat het aantal beschikbare parkeerplaatsen niet overeenkwam met het becijferde aantal dat de NS graag had willen zien. Ook speelde de komst van het station Maarheeze. Het college heeft besloten de gevolgen van de komst van Maarheeze af te wachten. Sinds mei 2010 is het station Maarheeze in gebruik. Dit heeft niet het verwachte gevolg gehad dat de parkeerdruk is afgenomen.

In februari 2010 heeft u de parkeervisie vastgesteld. Hierin heeft u het parkeren in de omgeving van het NS station als knelpunt aangegeven.

Bij de programmabegroting 2011 heeft u vastgesteld dat alleen het parkeren rondom het station zou worden aangepakt. Tevens heeft u toen het college opgedragen een eenzijdig parkeerverbod in te stellen in de Dominee Kremerstraat, vanwege de overlast en te komen tot een tijdelijke oplossing tot uitbreiding van parkeerplaatsen is gerealiseerd. Dit parkeerverbod is tijdens de

informatiebijeenkomst voor omwonenden van 7 juli jl. besproken en is 24 augustus jl. gepubliceerd in de Parel.

Motivering, argumentatie en alternatieven

DHV NPC BV heeft in opdracht van het college een onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de omgeving van het station. Dit richt zich op de volgende elementen:

Parkeeroverlast

Er is gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden voor het aantal parkeerplaatsen van 75 naar 119 parkeerplaatsen voor de hele omgeving. Het plan stelt voor dit te realiseren door het beter benutten van het bestaande parkeerterrein bij de handboogschietvereniging 'Rozen van Oranje'. In de eerste fase, blijft het bestaande basketbalveld en de bouwplaatsen van een wagenbouwgroep van de Brabantse Dag (BD) behouden. Ook wordt rekening gehouden met de groene uitstraling. (zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 2.1). Mocht in de toekomst alsnog behoefte zijn aan parkeerplaatsen, dan zou het gras- en speelveld (zie blz. 6, locatie 7) als tweede fase in aanmerking kunnen komen, waarbij de bouwplaatsen van de BD behouden kunnen blijven.

Uitbreiding fietsenstalling

Het rapport van DHV NPC BV gaat ook in op de uitbreiding van fietsenstallingen. Behalve een uitbreiding van parkeren voor auto's blijkt ook dat er behoefte is aan uitbreiding van fietsenstallingen, omdat de stallingen regelmatig vol staan. Ook cijfers van NS, geven aan dat er een tekort is aan fietsenstallingen. Zo is er een wachtlijst voor de fietskluizen. Bovendien biedt een ruim aanbod van fietsenstallingen een goed alternatief als voor- en natransport voor auto's en sluit aan bij het beleid dat wij het fietsgebruik willen stimuleren, zo ook van en naar het station. Door de realisatie van selfservice OV-fietskluizen kunnen 4 fietsen worden verhuurd. Hieraan is behoefte tijdens de avonduren of in het weekend, omdat dan geen buurtbus rijdt. Vaak is de reisbestemming niet op loopafstand. In deze gevallen biedt de selfservice verhuur van OV-fiets een alternatief. Ook vanuit toerisme is aangegeven dat er behoefte is aan fietsverhuurmogelijkheden. Deze oplossing wordt op veel stations met onbewaakte stallingen gebruikt, zoals Maarheeze, Eindhoven Beukenlaan, Deurne, Helmond 't Hout, Brouwershuis en Brandevoort. (zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 2.1.4)

Verbeteren onderdoorgang tunnel

Ook heeft DHV NPC BV onderzoek gedaan naar de onderdoorgang bij station Heeze, daarbij zijn verbetervoorstellen gedaan. Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat (ondanks de beperkte breedte van de tunnel) de tunnel gebruikt mag worden voor zowel fietsverkeer als voetgangers. De verbetervoorstellen gaan over het verbeteren van het gebruik en de sociale veiligheid, zoals het plegen van achterstallig onderhoud, graffiti, zicht en de snelheidsremmers op de hellingbanen. (zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 2.2)

Vergroten veiligheid

Er dienen aanvullende maatregelen te worden genomen op het gebied van veiligheid, zoals o.a. de aanschaf van een mobiele camera. De inzet van een mobiele camera ondersteunt de activiteiten ter handhaving van de openbare orde en integrale veiligheid rond het station. De camera kan door zijn mobiliteit aan beide zijden van het station worden gebruikt en incidentgericht (fietsendiefstal, auto-inbraken, vernielingen) ingezet worden. Indien nodig kan de camera ook op plaatsen met een geïndiceerd risico op verstoring van de openbare orde worden ingezet (bijvoorbeeld bij evenementen, plaatsen waar hangjongeren zijn, uitgaansgebieden, etc.). Hierdoor kan een toename van het objectief en subjectief veiligheidsgevoel van de inwoners van de gemeente gerealiseerd worden.

De gemeente is eigenaar van de camera. Het beheer van de mobiele camera komt bij de politieregio Brabant Zuidoost te liggen. Aldaar zullen dan een beperkt aantal medewerkers (te denken valt aan de functiegroep buurtbrigadiers) worden opgeleid. Het uitlezen van beelden ('live' of achteraf) wordt gedaan door een algemeen opsporingsambtenaar van politie.

Subsidiemogelijkheden

Het onderzoek van DHV NPC BV heeft zich voorts nog gericht op de subsidiemogelijkheden. Daarbij zijn benaderd: Rijk, Provincie Noord Brabant, SRE, ProRail. Dit heeft er uiteindelijk in geresulteerd dat 63% van de uitvoeringskosten middels subsidiering wordt bekostigd. (zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 3).

Bij het tot stand komen van het rapport was onderstaande informatie nog niet bekend. In aanvulling op subsidiemogelijkheden is vanuit recreatie en toerisme op de realisatie van de selfservice OV-fietskluizen het volgende mogelijk:

Onlangs is er in het Position Paper Transnationaal Landschap De Groote Heide de ambitie geformuleerd van drie Nederlandse en twee Belgische gemeenten om samen te werken aan de ontwikkeling van Transnationaal Landschap De Groote Heide. In deze ambitie is een breed doel neergelegd namelijk "het gebied zo optimaal mogelijk in te zetten voor het verbeteren van de leefbaarheid en de economie, met behoud van de natuurlijke kwaliteiten in het gebied. Uitgangspunt is het versterken en verbinden van het bestaande potentieel." In het hierbij horende uitvoeringsprogramma is de wens geformuleerd om het gebruik van openbaar vervoer en de fiets te stimuleren. Een concreet project dat in het kader hiervan genoemd is, is een innovatief uitleen systeem voor fietsen.

Het Position Paper en het Uitvoeringsprogramma vormen samen de basis voor de aanmelding voor een Europees Interreg IV-project, waarin een indicatief budget is aangegeven van € 10.000.000,-. Hoewel de aanvraag nog niet in behandeling is genomen, bestaat er een redelijke kans dat het project van selfservice OV-fietskluizen in dit kader kan worden meegenomen.

Daarnaast is er door Recreatief Heeze-Leende, de vereniging van toeristisch-recreatieve ondernemers in Heeze-Leende, specifiek de wens geuit om meer mogelijkheden tot fietsverhuur te realiseren. Ook bij deze vereniging bestaat dus de mogelijkheid tot co-financiering van een project zoals de selfservice OV-fietskluizen.

Financiën en risico's

De kosten voor bovenstaande verbetervoorstellen bedragen:
(zie bijlage 'Planontwikkeling station Heeze, Hoofdstuk 3)

Uitbreiding parkeerplaatsen	€ 170.000
Uitbreiding fietsenstallingen en realisatie OV-fietskluizen	€ 147.800
Aanpassing tunnel	€ 140.500
Totale kosten (inclusief voorbereiding en toezicht, exclusief BTW)	<u>€ 458.300</u>

De uitvoeringskosten worden als volgt verdeeld:

Subsidie Ministerie van Infrastructuur & Milieu	€ 118.050
Provincie Noord Brabant	€ 101.650
SRE	€ 23.250
ProRail (achterstallig onderhoud van de tunnel)	€ 42.500
Gemeente Heeze-Leende	€ 172.850
Totale kosten (inclusief voorbereiding en toezicht, exclusief BTW)	<u>€ 458.300</u>

Daarmee is de eigen investering ongeveer 38% van de totaalkosten.

In de begroting is geen rekening gehouden met deze uitgaven.

Wij stellen u voor het benodigde krediet van € 172.850 ten laste van de post 'Algemene Reserve' te laten komen.

Toetsing en beleid en regelgeving

In februari 2010 heeft de raad de parkeervisie vastgesteld. Hierin is het parkeren in de omgeving van het NS station als knelpunt aangegeven.

Communicatie en draagvlak

Op 7 juli jl. heeft een informatie avond plaatsgevonden. Hiervoor zijn aanwonenden en direct betrokken organisaties uitgenodigd.

Tijdens deze avond zijn de verbetervoorstellen gepresenteerd.

Ook is aandacht gevraagd voor:

- het instellen van een parkeerverbod op De Laarstukken (gedeelte tussen inrit parkeerterrein en bushalte) en op de Leuren (gedeelte tussen De Ambachten en station). Daarvan is toegezegd de studie hiernaar op te starten in september 2011.
- Het voorgenomen eenzijdig parkeerverbod op de Dominee Kremerstraat (gedeelte Irene-laan-Marijkelaan). Tijdens deze avond spraken de aanwezigen hun voorkeur uit voor het instellen van een parkeerverbod aan de woningzijde. Daarbij is de toezegging gedaan dat na gereedkoming van de uitbreiding van de parkeerplaatsen het parkeerverbod wordt uitgebreid naar beide zijden van de rijbaan, en dat een beperking wordt ingesteld voor het verbod aan de zijde van de sportvelden (parkeerverbod geldig tijdens bloktijden).
- het zicht van de woningen op het parkeerterrein. Daarbij is toegezegd dat er wordt gekeken naar een groen zicht vanaf de woningen, maar dat tevens wordt gekeken naar zicht op het parkeren in het kader van sociale veiligheid.
- Het bestaande wandelpad van het parkeerterrein bij de Rozen van Oranje, gedeelte tussen de inrit en de toegang spoor komt te vervallen, het gedeelte tussen toegang spoor richting tennis blijft bestaan.

Vanuit de aanwezigen hebben zich vrijwilligers gemeld om samen met de gemeente en de Fietserbond de verschillende snelheidsremmende maatregelen naar de tunnel te evalueren.

Voorstel

1. In te stemmen met:
 - Het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen op de bestaande parkeerlocatie van 42 naar 86 stuks, rekening houdende met een groene uitstraling;
 - Het aantal fietsenstallingen en fietsenkluizen uit te breiden van 272 klemmen en 24 kluizen naar 416 klemmen en 32 kluizen;
 - Het realiseren van 4 selfservice OV fietsenkluizen;
 - De aangegeven verbetervoorstellen ten aanzien van de onderdoorgang uit te voeren;
2. Het benodigde krediet (€ 172.850) ten laste te brengen van de Algemene Reserve.

Heeze-Leende, 30 augustus 2011

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN HEEZE-LEENDE,
de secretaris, (a.i.) de burgemeester,

R. Jeltema

P.J.J. Verhoeven