

Aan : Inge Jongman

Van : Gerrit Lieferring

Datum : 26-09-2013

Onderwerp: Stationsgebied: beantwoording vragen informatieve raadsbijeenkomst Transfer 18/9

Vragen begeleidingscommissie

Op 18 september 2013 zijn de raadscommissies R&W en B&V geïnformeerd over de effecten van de transfervarianten op het omgevingsdomein. De Stuurgroep Stationsgebied neemt hierover op 11 oktober 2013 een besluit. Na de informatieve bijeenkomst is er nog een gedachtewisseling geweest door begeleidingscommissie. Verzocht is om door een wethouderbrief geïnformeerd te worden over:

- a. De consequenties van beide keuzes voor het vervolg (aangepaste beslisboom waarin ook duidelijk wordt hoe besluit stuurgroep weer landt bij de raad)
- b. Een inschatting van de kosten bij deels of gedeeltelijk slopen van het Hunzehuis bij variant passerelle en kosten bij de variant tunnel voor het in fasen aanpassen dan wel gedeeltelijk of geheel verplaatsen van het stadsbalkon.

Hierover kan ik u de volgende informatie verstrekken.

Ad a.

Het project Stationsgebied is al jaren onderdeel van het project 'Raad stuurt aan de voorkant'. Hierdoor lopen besluitvormingstrajecten anders dan gebruikelijk. Zeker in dit geval sprake is van betrokkenheid van meerdere, bepalende partijen. Met de informatieve bijeenkomst en uw standpuntbepaling naar aanleiding daarvan in de komende raadscommissie van 2 oktober 2013 wordt deze rol van raad ingevuld. De kern van de discussie spitst zich toe op de keuze van de transfervarianten waarin wij als gemeente weliswaar betrokken maar niet besluitgerechtigd zijn. Wel is afgesproken dat een Stuurgroep besluit onder voorbehoud is van goedkeuring van de bestuurlijke achterban van partijen. Formeel hebt u altijd nog een positie om na de standpuntbepaling in de Stuurgroep onze opstelling opnieuw ter discussie te stellen. We informeren u z.s.m. na de Stuurgroep over de uitkomst. Bij andere partijen vindt nog formele besluitvorming plaats, met name bij de Provincie als opdrachtgever voor de werkzaamheden in de Knoop Groningen. Provinciale Staten besluiten hierover achteraf, dus anders dan bij uw raad waarbij u uw inbreng levert aan de voorkant van de besluitvorming.

Wat kunt u de komende periode nog verwachten aan voorstellen en besluitpunten? In onze brief van d.d. 29-05-2013 (RO13.3696326) aan de begeleidingscommissie Stationsgebied hebben wij u geïnformeerd over uw betrokkenheid bij het totale besluitvormingstraject rond de Knoop Groningen. Korthedshalve verwijzen wij u naar deze brief. Het stappenschema zoals is opgenomen in de brief lichten wij daar even uit. Nu met geactualiseerde data (voor zover te voorzien).

Stuurgroepdata:

11 oktober 2013

- Keuze transfer (tunnel of passerelle)

5 december 2013

- Opstel terrein Rouaanstraat
- Financiële haalbaarheid Knoop Groningen

- Samenwerkingsovereenkomst/realisatieovereenkomsten deelprojecten
- Keuze aanbestedingsvorm (w.o. Herewegviaduct)
- S.v.z. inpassing bustunnel

Dus na de keuze van de transfervariant ligt het accent op de organisatie van de verdere samenwerking en de voorbereiding van de uitvoering. Daarvan zijn de voorwaarden voor onze deelname in die samenwerking en de keuze van de aanbestedingsvorm onderwerpen, waarbij u rechtstreeks betrokken bent. Dus over de samenwerkingsovereenkomst en de keuze van de aanbestedingsvorm voor zover het de Herewegviaduct aangaat zijn zaken die aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Op langere termijn gaat het om het ontwerp van het omgevingsdomein (voorplein en zuidplein, stedelijke ontwikkeling) waarover u besluiten zult nemen.

Ad b

We hebben enkele grove berekeningen gemaakt aan de hand van het stappenplan van Karres en Brands. Bij de tunnelvariant stellen zij voor om het Stadsbalkon in drie stappen te slopen om zo tot de nieuwe inrichting van het plein te komen. Per stap worden de kosten geraamd tussen 2,3 - 4 mln. euro. Aanpassing van de rest van het plein (tussen Stadsbalkon/kanaal/busstation) worden de kosten geraamd op 2 mln. euro. In het eindplaatje komen de kosten dan uit tussen de 9 – 14 mln.

Indien het hele Stadsbalkon in één stap wordt vervangen door een fietsenkelder dan gaan deze kosten omhoog met ca. 10 mln. en komt het eindbedrag uit op ongeveer 22 miljoen euro.

Bij de keuze voor de passerelle zijn er extra kosten: het Hunzehuys zal moeten worden gesloopt of grondig worden aangepast. Voor de verwervingskosten hebben we NS gevraagd een indicatie te geven. Deze is niet eerder dan begin volgende week beschikbaar. Naar onze eigen inschatting zullen de verwervingskosten minimaal 5 mln. euro bedragen.

Aanvullende vragen PvdA fractie

De PvdA fractie zou er behoefte aan hebben als er nog een memo of collegebrief bij de stukken gevoegd zou worden om duidelijk te maken:

- op welke onderdelen het college precies input nodig heeft om in de Stuurgroep de gewenste/benodigde inbreng te kunnen leveren

Een belangrijk onderscheidend thema in beide modellen is de betekenis van het stationsgebouw en de beleving van de transfer als stedelijke verbinding. In beide varianten is de 24-uurs openbaarheid van de route door alle partijen gegarandeerd. Tevens is er overeenstemming over de extra ruimte voor de interwijkfunctie. Voor beide transfervarianten hebben de studies aangetoond dat een kwalitatieve hoogwaardige inrichting van het omgevingsdomein mogelijk blijft. Op de onderscheidende thema's willen we graag uw mening weten.

- wat precies de gevolgen zijn van de uitspraken van de raadscommissie (als we ons uitspreken vóór een tunnel, komt dan later de keus voor de fietstunnel nog langs??)

Over de keuze van de fietstunnel is ons standpunt al weergegeven in de beantwoording van de motie over dit onderwerp (zie RO13.3448893). Daarin komen we tot de conclusie dat het niet wenselijk is om een fietstunnel mee te nemen in het programma van eisen van ProRail. U heeft zich in de beantwoording kunnen vinden. In de studies hebben we nog wel gevraagd om te onderzoeken of de combinatie fietstunnel en transfertunnel tot een eenvoudige en goedkope oplossing zou leiden. De studie geeft geen aanleiding om op het eerder ingenomen standpunt terug te komen.

- welke elementen heeft de raad bij eerdere discussies belangrijk gevonden (interwijkverbinding, fietsverbinding, verblijfsklimaat stationsgebied) en welke lijn veronderstelt het college als een gegeven op basis van die eerdere discussies?

De raad heeft in het Voorkeursalternatief richtinggevend uitspraken vastgelegd voor de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied:

- Het verlagen van het Emmaviaduct
- Duidelijk adres aan het Emmaviaduct
- Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid
- Schuine travers voor essentiële overstap en interwijkverbinding
- Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein
- Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijk

Vervolgens is door de Ontwikkelstrategie de weg daar naartoe inzichtelijk gemaakt. Tot dusver liggen de Stuurgroepbesluiten en door PS in lijn met de hiervoor genoemde principebeslissingen.

- welke zaken zijn relevant om de afweging te maken voor de keuze voor de transfer (interwijkverbinding, fietsverbinding, overkappingen perrons, seingebouw, gebruik stationsgebouw, welke randvoorwaarden gelden er ==> bijv. kantoorgebouw Hunzehuys moet wijken voor de passerelle; waar gaat de gemeente over en waar zijn we afhankelijk van andere partijen; m.a.w. waar zitten de vrijheidsgraden voor de gemeente).

Belangrijke overwegingen bij de transfervarianten zijn o.i. de aantasting van monumentale elementen en de kwaliteit van de stedelijke verbinding en de aansluiting op de stad. Wat dit laatste betreft heeft de studie tot de conclusie geleid dat dit criterium niet onderscheidend is. Bij de keuze voor een tunnel kan het Seinhaus niet gehandhaafd blijven. Wel bij een passerelle, maar deze leidt tot ‘doorsnijding’ van de monumentale kappen. De effecten daarvan kunnen worden beperkt door een goed en zorgvuldig ontwerp. Dat zal wat ons betreft dan ook de inzet moeten zijn. U kunt ons daarbij ondersteunen door zich hier ook voor uit te spreken. Datzelfde geldt voor de sloop van het Seinhaus (gemeentelijk monument) indien de tunnelvariant wordt gekozen. In dat geval kunnen we ons voorstellen, dat u ervoor pleit dat partijen zich inspannen om dit bouwwerk elders in het stationsgebied een plek terug te geven.

Bij de keuze voor de passerelle zal de westvleugel van het Hunzehuys moeten wijken of drastisch moeten worden aangepakt. Alle partijen onderschrijven dit. Bij de tunnel zijn maatregelen aan het Hunzehuys minder urgent.

De meeste vrijheidsgraden voor de gemeente zitten in het (toekomstig) omgevingsdomein inclusief de stedenbouwkundige opzet van het vrijkomende gebied aan de zuidzijde. Ook heeft gemeente een belangrijke stem in de keuze van de ligging van het busstation. Uiteraard in samenspraak met de andere overheden in het OV-bureau.

In de afgelopen jaren heeft de gemeente invloed kunnen uitoefenen op keuzen die vallen binnen het spoordomein. De nu voorliggende keuze van de transfervariant is daarvan een voorbeeld.