

Voorstel aan : Gemeenteraad van 25 januari 2010
Door tussenkomst : Raadscommissie van 12 januari 2010
Nummer :
Onderwerp : Kredietaanvraag fiets- voetgangerstunnel en GREX project Ontwikkeling Stationsgebied
Bijlage(n) :
1. Scenario 1, model 1; bijlage 1
2. Plangebied oud en nieuw (2); bijlage 2
3. Uitgangspunten tunnel; bijlage 3
4. Concept raadsbesluit

Samenvatting : In de uitwerking van scenario 1, model 1 voor de ontwikkeling van het Stationsgebied, is het moment bereikt waarop meer duidelijkheid is ontstaan over de kosten van de tunnel. Er is een Grondexploitatie opgesteld voor de plannen als geheel. Om verder te kunnen met de planvorming is bij een aantal partijen duidelijkheid nodig over de vraag of de tunnel zal worden gerealiseerd. Daarom wordt uw raad voorgesteld een investeringskrediet beschikbaar te stellen ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van de fiets- en voetgangerstunnel bij het Station. Daarnaast wordt u ook voorgesteld de sluitende Grondexploitatie ten behoeve van de ontwikkeling vast te stellen.

Voorgestelde beslissing :

- Aanleggen van een fiets- en voetgangerstunnel bij het Station.
- Hiervoor een gemeentelijke bijdrage beschikbaar te stellen van maximaal € 2.451.129,-.
- Dit bedrag beschikbaar te stellen als investeringskrediet onder gelijktijdige goedkeuring van een sluitende grondexploitatie voor het stationsgebied, behorende bij de in het voorstel aangegeven stedenbouwkundige uitgangspunten (gebaseerd op de besluitvorming van de raad op 28 oktober 2008; scenario 1, model).

Inleiding

Op 28 oktober 2008 heeft de raad besloten ons opdracht te geven het stationsgebied verder te ontwikkelen op basis van scenario 1, model 1. Inmiddels wordt voortvarend aan deze plannen gewerkt. Ook hebben wij in de laatste BURAP aangegeven dat wij voornemens waren een kredietaanvraag aan u voor te leggen ten behoeve van de realisatie van de tunnel.

Dit voorstel is in hoofdzaak zowel een toelichting op, en een onderbouwing van, de genoemde kredietaanvraag, als ook van de grondexploitatie (GREX). Daarnaast willen wij u met dit voorstel inzicht geven in de wijze waarop wij de uitwerking hebben opgepakt. Tevens geven wij u inzicht in de stand van zaken van de ontwikkeling.

Aanleiding; Scenario 1, model 1

Het plan zoals dat in oktober 2008 werd vastgesteld kent twee belangrijke doelen. Ten eerste wordt met het plan een betere en veiliger verbinding gelegd tussen Oosterhaar en het centrum van Haren. Gegeven het feit dat de kruising van de Oude Middelhorst met het spoor niet geschikt is voor de realisatie van een autotunnel¹, is gekozen voor een fiets-/voetgangerstunnel. Daarnaast biedt het plan de mogelijkheid om het visitekaartje van Haren, als entree vanaf het Station te verbeteren.

Met de gekozen locatie, in het verlengde van de Nieuwe Stationsweg, aansluitend op de Wederikweg, kon de tunnel goed worden verankerd in de bestaande stedenbouwkundige structuur. Ook ontstond de mogelijkheid om de tunnel een stationsfunctie te geven en zo ook de veiligheid op het station te verbeteren. De raad heeft ons college dan ook verzocht de plannen verder uit te werken mét de realisatie van een opgang naar het middenperron. De gekozen locatie heeft wel tot gevolg dat de Walstroflat moet worden gesloopt; elke alternatieve locatie van de tunnel zou leiden tot een slecht bruikbare, dan wel sociaal onveilige tunnel, waardoor het gebruik ervan beperkt zou blijven en het doel niet zou worden gehaald. De realisatie van de vervangende nieuwbouw biedt echter wel de mogelijkheid om ook op deze plek een kwaliteitsslag te maken en de nieuwe entree van de wijk Oosterhaar sterk te markeren. Met de realisatie van een zogenaamd 'landmark' ter plaatse van de westelijke ingang van de tunnel, wordt meer expliciet het station gemarkeerd en wordt ook inhoud gegeven aan de wens een (zicht)relatie te leggen tussen centrum en station. Tenslotte was ook de aanpak van de P+R gezien haar onderhoudstoestand noodzakelijk en werd ook door NS-Poort van ons gevraagd² om deze te vergroten met 40 parkeerplaatsen. Door de gewijzigde oriëntatie, met gebruikmaking van het achtergelegen gebied, ontstond de mogelijkheid om een ander gedeelte van de beschikbare grond geschikt te maken voor woningbouw, waarbij de keuze voor grondgebonden woningen met name is gemaakt om aansluiting te vinden op de omringende bebouwing.

Uitgangspunten project 'Ontwikkeling Stationsgebied; fase II'

Op 23 juni van dit jaar heeft ons college het projectplan voor bovengenoemd project vastgesteld. Dit plan is gericht op de realisatie van een stedenbouwkundig plan (inclusief eventuele varianten) en beeldkwaliteitplan voor het gebied als geheel; een voorlopig ontwerp voor de tunnel; een grondexploitatie en een (her)huisvestingsplan voor de bewonersgroep van de Walstroflat.

Voor wat betreft de aanpak zijn daarbij een aantal belangrijke keuzes gemaakt.

Bij de uitwerking van de plannen dient zo snel mogelijk duidelijkheid te komen over de realisatie van de tunnel
Hiervoor zijn meerdere argumenten. Ten eerste is het onze wens zo snel mogelijk te kunnen starten met de realisatie van de tunnel en gezien het proces dat hiervoor (met ProRail) nog moet worden doorlopen, is het van belang dat dit onderdeel prioriteit krijgt. Daarnaast kan met het besluit tot realisatie van de tunnel duidelijkheid worden verschaft aan de bewoners van de Walstroflat. Zij verkeren namelijk op dit moment in onzekerheid over de vraag of het complex nu wel of niet zal worden gesloopt.

¹ Een eventuele autotunnel zou moeten worden opgenomen in een wijkontsluitingroute; gezien de te verwachten verkeersstromen moet het profiel van deze route hiervoor geschikt zijn. Wanneer de tunnel in de Oude Middelhorst zou worden opgenomen, zouden aangrenzende percelen nabij het spoor niet meer op de reguliere wijze kunnen worden ontsloten (verlaging wegprofiel). Een dergelijk plan wordt daarmee fysiek onmogelijk, danwel onbetaalbaar.

² Zij 'vragen' dit op basis van een convenant gesloten tussen de gemeente Haren en NS; feitelijk moeten wij gehoor geven aan dit verzoek;

Het sociaal plan zal pas in werking treden wanneer definitief duidelijk is dat de tunnel zal worden gerealiseerd en daarvoor ook de Walstroflat moet wijken. Daarnaast zal met Woonborg overeenstemming moeten worden bereikt. Tenslotte is het van belang voor de inrichting van het gebied bij de entree van de tunnel aan de oostzijde, of de tunnel ook een ontsluitingsfunctie voor het station zal krijgen (in casu van een opgang naar het middenperron zal worden voorzien). In dat geval zullen ook aan de oostzijde van de tunnel in ieder geval voorzieningen voor het stallen van fietsen moeten worden gerealiseerd.

Samenwerking met omwonenden is van groot belang

Conform het door ons voorgestelde beleid wordt bij deze ontwikkeling sterk ingezet op een planvorming op basis van burgerparticipatie.

Zo snel mogelijk duidelijkheid over totale plan, maar op basis van goede burgerparticipatie

Bij het originele plan van aanpak werd er naar gestreefd om ook de definitieve plannen nog voor de verkiezingen voor te leggen aan de raad. Inmiddels hebben wij moeten constateren dat een dergelijk strakke planning ten koste zou gaan van kwaliteit en met name ook van de burgerparticipatie. Dit achten wij gezien de impact van het plan voor zowel omwonenden als de overige bewoners van Haren, ongewenst. Wij hebben dan ook besloten te gaan voor een zorgvuldig proces en verwachten nu dat het uiteindelijke stedenbouwkundige plan, medio 2010 door u kan worden vastgesteld.

Aanpak (processtappen)

Stedenbouwkundig plan

Als eerste dient duidelijk te worden op basis van welke uitgangspunten het plan verder moet worden uitgewerkt. Daarvoor moeten allereerst kaders worden vastgesteld. In verband hiermee zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd (geluid, veiligheid, archeologie e.a.). inclusief een verkeersonderzoek (zie ter inzage liggende stukken en ‘reactie raadvragen’). Verder zijn naar aanleiding van een stakeholdersanalyse, meerdere partijen gevraagd aan te geven met welke zaken wij rekening dienen te houden. Tenslotte zijn op 1 september ook bewoners gevraagd hun inbreng te leveren op de plannen. Hieruit kwamen als voornaamste zorgpunten de effecten van de wijzigende verkeersstromen, de zorg voor het groene uiterlijk, de potentiële wateroverlast en de stedenbouwkundige kwaliteit naar voren. Op 9 november is naar aanleiding van aangegeven zorgpunten, een aantal conceptgedachten over de verkeersstructuur aan omwonenden voorgelegd en met hen besproken. Daarnaast is op 16 november een extra werksessie georganiseerd met betrekking tot stedenbouwkundige en beeldkwaliteit.

Alle bovenstaande gegevens en door omwonenden geleverde inbreng worden nu verwerkt tot een Programma van eisen en wensen dat het uitgangspunt zal zijn voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan.

Het stedenbouwkundig plan zal eerst in concept, wellicht met een aantal varianten, worden besproken met omwonenden, waarbij gelegenheid wordt gegeven op de plannen te reageren. Aansluitend zal worden overwogen of en op welke wijze de reacties kunnen worden verwerkt en zullen de plannen verder worden uitgewerkt. Uiteindelijk zullen wij voor de zomer van 2010 een definitief plan aan de gemeenteraad voorleggen.

Tunnel

Ten aanzien van de tunnel volgen we een ander scenario. Hiervoor is in eerste instantie gewerkt aan een ‘concept-ontwerp’; een ontwerp wat puur gericht is op het bepalen van de realisatiekosten van de tunnel. Daartoe zijn zoveel mogelijk van de kostenbepalende factoren geformuleerd en is een principe-ontwerp gemaakt, op basis waarvan een raming kon worden gemaakt. Elders in dit voorstel zullen de specifieke (kostenbepalende) uitgangspunten nader worden toegelicht. Het gaat hierbij om uitgangspunten die als een feitelijk gegeven kunnen worden beschouwd. De definitieve vormgeving van de tunnel wordt ook bepaald door wat nog door omwonenden en andere gebruikers wordt ingebracht. Daarbij gaat het met name over hoe de tunnel eruit komt te zien (niet constructief). Deze aspecten zijn niet in het conceptontwerp meegenomen, dit volgt in een later stadium. Als het gaat om de kosten is hiervoor een marge opgenomen.

In de sessie van 9 november zijn de eerste gedachten over de inrichting van de tunnel voorgelegd aan omwonenden. Daarnaast is het ontwerp voorgelegd aan meerdere professioneel betrokkenen (hulpdiensten, NS, WMO-raad e.a.). Vanuit deze besprekingen zijn vormgevingseisen en –wensen geformuleerd die de uiteindelijke uitwerking zullen bepalen. Deze eisen en wensen vormen een specifiek onderdeel van het eerder genoemde PvE.

In dit stadium is het aan u om te oordelen over het concept-ontwerp en de bijbehorende kosten (krediet-aanvraag) mede gerelateerd aan de ontwikkeling als geheel.

Stand van zaken

Op dit moment zijn wij bezig om de inbreng van de diverse stakeholders tegen elkaar af te wegen, keuzes te maken en daarmee een Programma van Eisen en Wensen op te stellen. Daarbij wordt uw besluit van oktober 2008 als uitgangspunt gehanteerd. Hieronder zal eerst ingegaan worden op de wijzigingen die inmiddels in de plannen zijn verwerkt. In de daarop volgende paragraaf zullen wij ingaan op de vraag waarom deze krediet-aanvraag op dit moment aan u wordt voorgelegd.

Wijzigingen ten opzichte van verstrekkings opdracht

In het afgelopen jaar is het door u vast gestelde scenario uitgewerkt en uiteraard is daarbij een verdiepingsslag gemaakt. Dit heeft er toe geleid dat op sommige onderdelen de plannen zijn aangepast, maar ook dat er nieuwe gegevens bekend zijn geworden met daarbij behorende effecten. Hieronder willen wij kort ingaan op deze wijzigingen

Aanpak Nieuwe Stationsweg (tot kruispunt Oude Middelhorst)

Op uw verzoek is in de planvorming ook de aanpak van de Nieuwe Stationsweg - de overweging om deze weg in ieder geval aan te pakken en indien mogelijk af te sluiten ter plaatse van de Oude Middelhorst - ook meegenomen in de planvorming. Ten tijde van de raming werd alleen uitgegaan van een nieuwe aansluiting van de P+R op de bestaande weg. Nu is gewerkt met bedragen die het mogelijk maken om de Nieuwe Stationsweg in zijn geheel aan te pakken; het bestaande wegdek op te breken en een nieuwe inrichting te realiseren. Ook de kosten van het inmiddels uitgevoerde verkeersonderzoek zijn hier (als ontwikkelkosten) aan gerelateerd. Concreet zijn met deze keuze de extra kosten van € 118.800,- gemoeid; onderdeel van de totaalposten bouwrijp en woonrijp maken.

Uitgangspunten realisatie tunnel

Ook heeft u gevraagd om in het tunnelontwerp de realisatie van opgang(en) naar het (midden)perron op te nemen; of te wel om aan de tunnel ook een stationsfunctie toe te kennen. Deze keuze heeft echter een aantal directe gevolgen voor de opzet van het tunnelontwerp. Naast de feitelijke realisatie van een opgang (trap + lift) naar het middenperron, moet de tunnel aan westzijde worden verbreed in verband met de voetgangersstromen, moet het perron enigszins worden verlengd om aansluiting te krijgen op de tunnel en moet het hellingspercentage van de tunnel worden verkleind (van 8 % naar circa 4,5%) om het gebruik door minder validen mogelijk te maken. Om het gebruiksgemak over het geheel te vergroten is dit lagere hellingspercentage ook aan de oostzijde toegepast. Tenslotte is bij de uitwerking geconstateerd dat met name in de ochtendspits een conflict tussen twee verkeersstromen zou optreden (fietsers uit tunnel versus voetgangers P+R → Station), om problemen op dit punt te voorkomen, is gekozen voor een opzet met een voetgangersoversteek, direct naast het spoor. De meerkosten van deze maatregelen zijn hierdoor € 900.000,-.

Stationsplein en aansluitend terrein

De wijziging van het hellingspercentage (in verband met de stationsfunctie ten behoeve van minder validen) geeft in de aansluiting op het Stationsplein een probleem. Een lager hellingspercentage vraagt om een grotere lengte van de hellingbaan. Aan de Oostzijde is dit niet een probleem, maar aan de westzijde wel. Om dit probleem op te lossen moet het Stationsplein mee doen in het opvangen van het hoogteverschil. Vooralsnog gaat het ontwerp er van uit dat het plein in zijn geheel verlaagd wordt, en men vanaf de toegangswegen een licht hoogteverschil ervaart (als een drempel), wanneer men het plein oprijdt. Daarmee ervaart men ook duidelijk in een ander gebied terecht te komen, waar men aangepast rijgedrag dient te vertonen → shared space. Verder moeten als gevolg van deze maatregel ook aanpassingen worden verricht aan de randen van het plein, met name ter plaatse van de toegang tot het station; daar moeten trottoirs en trappen worden aangepast en moet ook een nieuwe hellingbanen worden gerealiseerd.

Bij de eerdere raming is rekening gehouden met een kostenpost van € 625.000 voor Stationsplein en entree Oosterhaarzijde; respectievelijk € 525.000,- voor Stationsplein en € 100.000,- voor Oosterhaarzijde. Bij de raming is echter gewerkt met ‘all-in’ bedragen; dat wil zeggen inclusief planontwikkelingskosten, risico, voorbereidings-, toezichts- en uitvoeringskosten. Het feitelijk beschikbare bedrag (na aftrek van de marge t.b.v. afgeleide kosten³) lag op € 370.000,-. Deze bouwkosten worden, als gevolg van de wijzigingen, nu geschat op € 525.000,- of te wel € 155.000,- aan meerkosten.

Aanpak parkeerterrein en entree Oosterhaar-zijde

Tenslotte heeft de toevoeging van de stationsfunctie tot gevolg dat ook aan Oosterhaarzijde een ‘tweede’ stationstoegang ontstaat. (Abonnee)reizigers die richting Groningen willen reizen kunnen direct vanuit de tunnel omhoog en met name fietsers van de zijde van Oosterhaar zullen niet door willen rijden naar het Stationsplein om hun fiets te parkeren. Daarnaast wordt het ook voor P+R-gebruikers van oostelijke richting aantrekkelijk om aan de oostzijde te parkeren. Beide zaken vragen om aanpassingen aan de omgeving van de oostelijke entree van de tunnel. Vooralsnog wordt er daarbij voor gekozen om de fietsers te faciliteren en ‘fout’ parkeerders te demotiveren. In verband hiermee zijn, aanvullend op de raming van oktober vorig jaar, ook kosten opgenomen voor de aanpak/vernieuwing van het parkeerterrein aan de oostzijde, om deze toegankelijk te maken voor bewoners (inclusief nieuwe appartementen) en onaantrekkelijk voor reizigers. De meerkosten van deze aanpak worden geraamd op € 112.475,-.

Surplus: aanpak aanvoerroutes fietsverkeer

Bij de eerste bespreking met omwonenden (september) werd bijzonder duidelijk dat in de huidige situatie met bestaande verkeersstromen op de routes naar de scholen, zowel aan oost- als aan westzijde, al gevaarlijke situaties ontstaan. Nadrukkelijk werd gewezen op de nog veel grotere risico's die er ontstaan als gevolg van de wijzigende fietsersstromen door de realisatie van de tunnel. Met name de confrontatie tussen auto's (halers/brengers van kinderen basisschool) en fietsers van en naar de tunnel zou tot gevolg kunnen hebben dat de route naar de tunnel als gevaarlijk wordt ervaren, waardoor het gebruik van de tunnel niet optimaal zou blijken. Inmiddels bestaan er gedachten om daarom ook de toeleidende wegen, vanaf de scholen te willen herinrichten. Wij hebben als college opdracht gegeven om een quick scan uit te voeren voor de aanpak van de omliggende wegenstructuur. U zult hierover eventueel in een later stadium worden geïnformeerd.

Kredietaanvraag

Waar het in dit stadium en bij deze besluitvorming met name om gaat is dat uw raad besluit tot het doen van een investering ten behoeve van de realisatie van de tunnel. Een investering waarmee u de veiligheid voor fietsers op de route Oosterhaar – Centrum en visa versa aanzienlijk verbeterd. Maar daarnaast verbeterd u ook de veiligheid van reizigers die gebruik maken van het station. Verder wordt door de realisatie van de tunnel, de situatie op de kruising Oude Middelhorst – Nieuwe Stationsweg verbeterd, omdat het aantal fietsers daar zal afnemen.

Daarnaast beogen wij met het vaststellen van het krediet ten behoeve van de realisatie van de tunnel aan partijen duidelijkheid te geven over de realisatie van de tunnel. Duidelijkheid aan de bewoners van de Walstroflat, Woonborg en andere omwonenden, maar ook duidelijkheid aan ProRail. Voor zij bereid zijn te investeren in de ontwikkeling en realisatie van de tunnel, willen zij garanties hebben over de bereidheid van uw raad om hierin te investeren.

Grootte van het investeringskrediet

Het gevraagde krediet bedraagt € 2.451.129,-. De aanleg van de tunnel is duurder, maar slechts een gedeelte van de totale kosten hoeft te worden gefinancierd. In een bij dit raadsvoorstel behorende, ter inzage liggende, *vertrouwelijke* bijlage is vastgelegd welk gedeelte van de tunnel door middel van de het investeringskrediet zal worden gerealiseerd.

³ Voorbereiding, Toezicht en Uitvoering (VTU) 12%; Risico 10%; Planontwikkelingskosten 20%; deze bedragen zijn in GREX gescheiden gehouden van bouwkosten;

Uitgangspunten tunnel

Voor de bepaling van de kosten van de tunnel is als uitgangspunt genomen dat de tunnel op de toekomst moet zijn berekend; de stationsfunctie, de komst van Lightrail. Verder dient het ontwerp sober maar doelmatig dient te zijn, uiteraard conform het eisenpakket van ProRail. Bij de ter inzage liggende stukken vindt u een memo van Oranjewoud aan de ontwerpende partij, waarin de verdere kaderstelling is weergegeven. De noodzaak van het verband tussen tunnel en investeringskrediet zal hieronder worden uitgelegd; zie ook hetgeen wordt beschreven onder ‘Grondexploitatie’. Het krediet is bedoeld om de tunnel te realiseren en fungeert daarmee als dekkingsmiddel voor het tekort op de grondexploitatie, waar de tunnel in is opgenomen.

Investeringskrediet versus Grondexploitatie (GREX)

Ons voorstel richt zich zowel op het toekennen van een investeringskrediet onder gelijktijdige goedkeuring van een sluitende grondexploitatie. Door het toekennen van het investeringskrediet gekoppeld aan de tunnel; een infrastructureel object, kunnen deze kosten worden geactiveerd en daardoor worden afgeschreven over een periode van 40 jaar. Doordat het investeringskrediet een dekkingsmiddel vormt in de GREX ontstaat er een GREX die op 0 sluit.

Grondexploitatie

De GREX is als *vertrouwelijke* bijlage voor de raad ter inzage gelegd. Deze vertrouwelijkheid is noodzakelijk omdat er nog onderhandelingen moeten worden gevoerd met diverse (markt)partijen. Hoewel het gevraagde krediet slechts enkele tonnen hoger ligt dan de in oktober vorig jaar geraamde kosten, zult u bij beschouwing van de GREX constateren dat de kosten wel aanzienlijk hoger liggen dan indertijd. Daar tegenover staat echter dat er in de afgelopen periode ook zicht is gekomen op een aantal subsidies die een positieve invloed hebben op de GREX. Deze zijn dus ook meegenomen in de GREX. Onder ‘Stand van zaken’ hebben wij al een aantal oorzaken van de hogere kosten weergegeven. Ook onder deze paragraaf zullen wij nog kort ingaan op de hogere kosten en een overzichtelijke onderbouwing geven van deze hogere kosten.

Opzet GREX

Uitgangspunt van deze GREX zijn de gegevens zoals die november 2009 bekend waren, waarbij ook rekening is gehouden met nog wijzigende ontwerpen. Voor het overige geldt dat, voor zover onderdelen niet zijn benoemd onder de paragraaf ‘stand van zaken’, voornamelijk de ruimtelijke uitgangspunten van scenario 1, model 1 gelden zoals die ten tijde van uw besluit van oktober 2008 zijn vastgelegd.

Nominale waarde, eindwaarde en contante waarde

In de GREX zult u meerdere ‘waarden’ tegen komen. Om tot een goed vergelijk te komen met de raming van oktober 2008 zou u zich moeten richten op de nominale waarden. Dit is de waarde zoals die in de eerste 8 bladen van de GREX wordt gehanteerd; een pure opsomming van kosten en opbrengsten. Op blad 9 worden deze kosten en opbrengsten in een tijdsbalk gezet en worden de effecten van rente en prijsstijgingen (kosten en opbrengsten) meegenomen. Dit leidt tot een ‘eindwaarde’; feitelijk zou deze eindwaarde - € 2.451.129,- bedragen, maar door in 2013 het gevraagde investeringskrediet van te activeren, sluit de GREX nu op 0. De contante waarde is het bedrag dat nu moeten worden geïnvesteerd (en op rente gezet) om de GREX op 0 te laten sluiten. Dit bedrag zou veel lager liggen.

Samenvatting uitgangspunten

Op blad 1 van de GREX vindt u de uitgangspunten. Zoals gezegd komen deze, behoudens de onder ‘stand van zaken’ aangegeven wijzigingen overeen met scenario 1, model 1. Daarmee spreekt dit blad voor zich.

Toelichting op wijzigingen bedragen (analyse-document)

Wanneer u de GREX goed beschouwt, zult u constateren dat de kostenraming voor deze ontwikkeling van € 4.950.000,- is gestegen naar € 7.132.562,-. Een groot gedeelte van de verklaring van deze stijging is reeds aan de orde geweest. Kosten van de aanpak Nieuwe Stationsweg tot kruising Oude Middehorst, realisatie stationsfunctie binnen tunnel, noodzakelijke aanpak Stationsplein e.o. en de aanpak van de entree en parkeervoorziening aan Oosterhaarzijde leiden gezamenlijk tot een verhoging van de kosten met € 1.286.275,-. Deze bedragen vindt u ook verwerkt in een Memo van Oranjewoud dat is toegevoegd aan de GREX, waarbij specifiek wordt verwezen naar de analyse op het derde blad. Op dit blad zult u ook zien dat met name de planontwikkelingskosten een aanzienlijk deel van de totale bedrag bepalen. Een deel van deze (hogere) kosten is te relateren aan de aanvullingen. In de eerdere raming zijn de kosten met een zekere marge gekozen zodat daarmee ook plankosten en risico zouden zijn gedekt. De eerder genoemde bedragen voor aanvullingen zijn echter gedetailleerder en zonder deze marges.

De feitelijke (nominale) kostenverhoging bedraagt € 2.182.562,-. In de GREX wordt gerekend met 12,5% VTU + 20% aan planontwikkelingskosten en 10 % aan onvoorzien (over kosten bouw- en woonrijp maken). Wanneer deze kosten worden berekend over de aanvullingen (excl. tunnel) komt daar een post uit van € 164.167,-. Daaroverheen komen nog de engineeringkosten waar ProRail mee rekent. Dit zijn kosten die in de eerdere raming niet zijn meegerekend, omdat het hier eigenlijk gaat om 'dubbele' engineeringkosten; ProRail rekent met een bedrag van € 400.000,- om de engineering van een externe partij (de ontwerper) te controleren. Daarmee komt de totale verhoging van de kosten op € 1.850.442,-

Overzicht

Totale verhoging nominale kosten t.o.v. ramingen oktober 2008: € 2.182.562,-

Aanvullingen:

- aanpak nieuwe Stationsweg	€ 118.800,-
- aanpassingen tunnel (incl. VTU, planontw en risico)	€ 900.000,-
- aanpassingen Stationsplein e.o	€ 155.000,-
- aanpak parkeerterrein Oosterhaar + entree tunnel	€ 112.475,-
	----- +
	€ 1.286.275,-
- VTU (12,5%)+ Planontwikkeling (20%) over:	
o aanpak nieuwe Stationsweg (à € 118.800,-)	€ 38.610,-
o aanpassingen Stationplein e.o. (à € 155.000,-)	€ 50.375,-
o aanpak P-terrein O'haar (à € 112.475,)	€ 36.554,-
- Risico (10%) over:	
o aanpak nieuwe Stationsweg (à € 118.800,-)	€ 11.880,-
o aanpassingen Stationplein e.o. (à € 155.000,-)	€ 15.500,-
o aanpak P-terrein O'haar (à € 112.475,)	€ 11.248,-
	----- +

Totale kosten VTU, Planontwikkeling en risico over aanvullingen € 164.167,-

Extra engineeringkosten Prorail € 400.000,-

----- +

Totale berekende meerkosten € 1.850.442,-

Verschil

----- -
€ 332.120,-

Het overgebleven verschil (à € 332.120,-) wordt nog deels verklaard uit het feit dat er ten opzichte van de eerdere raming nog een planschadepost van € 50.000,- is toegevoegd en voor het overige moet worden geconstateerd dat de marges die bij de raming zijn gehanteerd niet voldoende zijn geweest.

Dat deze marges onvoldoende zijn geweest is gedeeltelijk nog te verklaren doordat bij het opstellen van deze GREX bleek dat gewerkt moest worden met een hoger percentage voor de planontwikkelingskosten (20% i.p.v. regulier 12% → toeslag van 8%). Dit percentage is hoger genomen na berekening van de mogelijke ureninzet op basis van het reguliere percentage. Dit aantal uren werd op basis van toetsing aan de praktijk onvoldoende geacht.

Subsidies

Zoals vermeld, staan tegenover de hogere kosten ook hogere opbrengsten in de vorm van subsidies. Op het hierboven reeds benoemde analyse blad vindt u ook een aantal mogelijke, redelijk zekere subsidiestromen. Ook deze posten spreken grotendeels voor zich.

- Spoorse Doorsnijdingen (totale ontwikkeling): € 1.400.000,-
- Groei op het Spoor (vergroting en upgrading P+R): € 79.000,-
- Regio GA (verbetering openbaar vervoer) € 304.000,-
- Regio GA (eenmalige bijdrage substantiële projecten) € 850.000,-
- Cofinanciering ProRail € PM

Alleen de subsidie ‘Spoorse Doorsnijdingen’ is feitelijk toegezegd. Over de subsidie voor de P+R is echter inmiddels meerdere malen contact geweest met zowel Provincie, het ministerie van V&W, als ook NS-Poort en voorsnog verwachten wij geen problemen bij deze aanvraag. De subsidie voor het Stationsplein en Stationsweg is in november besproken met de Regio en een aanvraag is aansluitend ingediend. Doordat deze aanvraag in een vroegere fase verkeerd is er sprake van iets meer onzekerheid, maar daarentegen is wel positief op de plannen gereageerd. Ten aanzien van de eenmalige bijdrage van de Regio (circa € 850.000,-) geldt dat hiervoor begin 2010 een aanvraag moet worden aangeleverd en dat door betrokkenen de kans op toekenning van deze subsidie zeer groot wordt geacht. In de stuurgroep is het budget ten behoeve van het MIP met betrekking tot ‘Substantiële projecten in schakel en schragende gemeenten, en Haren, Slochteren en Tynaarlo’ wel al geaccordeerd. Verder zetten wij in op een volledige financiering van de tunnelopgang en daaraan gerelateerde kosten door ProRail, omdat hierdoor ook een risicovolle overgang op het station kan komen te vervallen. Daarnaast zijn inverdienmogelijkheden te vinden door de aantallen appartementen aan Oostzijde vergroten (groter volume) en/of als koopappartementen te realiseren. Hier is echter bij deze GREX niet mee gerekend. Verder geeft NS-Poort aan graag de grond van de nieuwe P+R van ons te willen overnemen. Ook dit zal als overweging meegenomen worden in het verdere traject. Daarnaast zullen wij uiteraard voor vaststelling van de GREX verder blijven zoeken naar subsidie mogelijkheden en duidelijkheid daarover.

Risico's en marges

De plannen zullen verder worden uitgewerkt. Voor zover mogelijk zijn in dit stadium alle gegevens meegenomen. Uiteraard is gewerkt met een zekere risicomarge. Niet alle gegevens zijn echter bekend, zo is bijvoorbeeld nog niet duidelijk of er eventueel sprake is van bodemvervuiling en is maar een beperkte post voor planschade opgenomen. Ook moet nog met diverse partijen worden onderhandeld. Daarnaast zouden ook de subsidies tegen kunnen vallen. Bij grove wijzigingen hierin zullen wij de raad hierover opnieuw informeren.

Procesaspect

Met de toekenning van het gevraagde investeringskrediet en vaststelling van de nu voorliggende Grondexploitatie, maakt u het mogelijk de plannen verder uit te werken en te realiseren. Zoals hierboven al aangegeven, is daarbij de GREX voorsnog nog onderhevig aan veranderingen; in ontwikkeling. Wijzigingen in de financiële context van de planvorming zullen wij bij iedere BURAP aan de gemeenteraad worden voorleggen. De GREX zal periodiek worden geactualiseerd, waarmee een blijvende controle door de raad mogelijk is. Uiteraard zullen geen opdrachten tot realisatie worden verstrekt voordat definitief duidelijkheid bestaat over het verkrijgen van de subsidies. De voorbereidingswerkzaamheden worden wel gecontinueerd.

Reactie raadsvragen

Tijdens de raadsvergadering van oktober 2008 heeft u ons een aantal zaken ter overweging meegegeven. Zoals gezegd willen wij u voor zover mogelijk in dit stadium ook over deze aspecten informeren, ten einde zoveel mogelijk helderheid te geven bij uw overwegingen.

Verkeersonderzoek

In juni van dit jaar is door BVA een verkeersonderzoek uitgevoerd naar het gebruik van de P+R, de tunnel en naar de (effecten van de) mogelijke aanpassing van de aansluiting Nieuwe Stationsweg – Oude Middelhorst. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek zijn als bijlage behorende bij dit voorstel, ter inzage gelegd. De uitkomsten zijn 1 september van dit jaar aan omwonenden gepresenteerd. Het onderzoek wijst uit dat minimaal zo'n 2200 fietsers per etmaal gebruik zullen maken van de tunnel. Daarnaast bevestigt het onderzoek dat uitbreiding van de P+R gewenst is. Tenslotte geeft BVA drie mogelijke alternatieven voor de aansluiting van de Nieuwe Stationsweg met de Oude Middelhorst. Deze drie mogelijkheden zullen worden verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Ten tijde de van vaststelling van dit voorstel moesten de mogelijkheden, als onderdeel van de wijziging van de verkeersstructuur, nog worden besproken met omwonenden. Bij de presentatie van het definitieve plan zullen wij mede op basis hiervan onze voorkeur aangeven.

Mogelijkheden gedeeltelijke sloop Walstroflat

Bij de ter inzage liggende stukken vindt u ook een memo van Woonborg over de mogelijkheden van gedeeltelijke sloop van de Walstroflat. Conclusie van deze memo is dat zowel vanuit ruimtelijke overwegingen (incl. kwaliteit van het gebied na ontwikkeling gebied), bouwtechnische overwegingen (incl. constructieve risico's tijdens bouw tunnel en toekomstperspectief), als ook financieel en gezien de kansen die de locatie biedt voor een specifieke doelgroep, het niet wenselijk is het gebouw gedeeltelijk te slopen en gedeeltelijk te behouden. Dit zou een geforceerde handeling zijn, zonder enige meerwaarde.

Herhuisvesting bewoners Walstroflat

Ook ligt een tweede memo van Woonborg ter inzage, waarin wordt geschetst op welke wijze Woonborg zorg zal dragen voor de herhuisvesting van de bewoners van de Walstroflat. In hoofdzaak wordt daarbij gedacht aan nieuwe huisvesting op een aantal andere plekken in Haren; zowel woningen, als ook appartementen. In een aantal gevallen wordt gedacht aan een wisselwoning met definitieve herhuisvesting in de nieuwbouw op dezelfde locatie. Uiteraard zal dit in overleg gaan met de bewoners zelf.

Behoud woningenbestand ten behoeve van de doelgroep zoals de Walstroflat

In dezelfde memo gaat Woonborg ook in op het woningenbestand. Zij geven hierover aan dat met de ontwikkelingen in Oosterhaar (i.c. plan 'Spoor tot Steeg') het woningbestand met een 100-tal woningen zal worden vergroot. Als gevolg van de doorstroming zullen hierdoor aan de onderzijde van de huurmarkt woningen vrijkomen die met huursubsidie ook bereikbaar zijn voor de doelgroep die nu in de Walstroflat woont. Hoewel dus het woningbestand aan de bovenzijde wordt uitgebreid, blijft als gevolg van de huursubsidie ook het woningbestand voor deze doelgroep in stand.

Financieel effect verlaging landmark

Met de verlaging van het landmark (woongebouw westzijde station) van 6 naar 5 lagen verliest deze uiteraard in zijn ruimtelijke waarde. Het plan zou minder goed als landmark kunnen functioneren. Door deze verlaging zullen de opbrengsten ongeveer een ton lager komen te liggen.

Overwegingen bij toekenning krediet

Bij uw overwegingen over de toekenning van het gevraagde krediet willen wij de raad het volgende in overweging geven. Wij beseffen ons dat het bedrag hoger uitvalt dan wij in oktober 2008 aan u hebben geschetst, zeker wanneer de potentiële subsidies nu zijn meegenomen. In eerste instantie hebben wij hierboven de hogere kosten toegelicht, daarnaast hebben wij geprobeerd inzicht te geven in de zekerheden ten aanzien van de subsidies. Maar wij hebben ook gezocht naar bezuinigingsmogelijkheden en komen tot de conclusie dat dit vrijwel onmogelijk is.

Ten eerste is het belangrijk te beseffen dat lagere kosten ook lagere subsidies inhouden. Daarnaast komen wij tot de conclusie dat de meeste onderdelen uit het plan niet afzonderlijk beschouwd kunnen worden. De realisatie van de tunnel is uitgangspunt van deze ontwikkeling (veiliger verbinding); de stationsfunctie van de tunnel is behalve een wens van uw raad, ook een kans (nu of nooit) vanuit het oogpunt van veiligheidsoverwegingen en toekomstgerichtheid. De aanpak van het Stationsplein is dan echter, door de aansluiting van het tunneltracé (lager), door de gewijzigde verkeerstromen en de functie (toegangen station) ook een noodzaak. Maar ook de sloop van de Walstroflat is een voorwaarde wanneer gekozen wordt voor een goede en veilig bruikbare tunnel; een eventuele andere positie geeft een veel meer onlogische en/of onveilige fietsverbinding. De realisatie van nieuwbouw op deze (oostelijke) locatie is dan nodig als compensatie, maar ook ten behoeve van impliciete sociale controle (zicht op de tunnel), als markering van de entree van Oosterhaar en een (terug)verdiencapaciteit. Verder is ook de aanpak van de Nieuwe Stationsweg noord-zuid een verzoek van uw raad, ingegeven door onveiligheid op de kruising bij spoor, maar ook het 'logische moment'. Daarnaast is deze aanpak ook noodzakelijk vanwege het gewijzigde gebruik (ander verkeer en gewijzigde functie (nu ook ontsluiting voor woningen)). Datzelfde geldt voor de aanpak van de Nieuwe Stationsweg oost-west, deze is noodzakelijk in verband met de gewijzigde functie; gebruik door fietsers als gevolg van realisatie tunnel. De aanpak van de P+R (upgrading en vergroting) staat wel los, maar is noodzakelijk a.g.v. eisen NS (convenant) en de slechte huidige kwaliteit. Alleen de realisatie van het 'landmark' is niet gebaseerd op een feitelijke noodzaak / vereiste / gevolg van de basis van de planvorming, ook al kent de realisatie van dit object wel een ruimtelijk doel wat sterk verbonden is aan het station en de tunnel. Maar minstens zo belangrijk is dat ook juist met dit object geen kosten, maar alleen opbrengsten zijn gemoeid

Feitelijk is uw keuze dus een keuze voor alles of niets. Waarbij alleen aan opbrengstenzijde nog gewerkt kan worden aan het verkennen en (definitief) binnen halen van verdere subsidiemogelijkheden. Met dit voorstel willen wij ons ten taak stellen dat wij deze subsidiemogelijkheden zoveel mogelijk gaan benutten. Er vanuit gaande dat wij hier in slagen, zou er sprake zijn van een meer dan evenwichtige verdeling in de financiering; de totale co-financiering (inbreng door andere partijen (inclusief subsidies) zou dan op € 3.233.000,- komen te liggen.

Wij stellen uw raad dan ook voor:

- een fiets- en voetgangerstunnel bij het Station aan te leggen;
- hiervoor een gemeentelijke bijdrage beschikbaar te stellen van maximaal € 2.451.129,-;
- dit bedrag beschikbaar te stellen als investeringskrediet onder gelijktijdige goedkeuring van een sluitende grondexploitatie voor het stationsgebied, behorende bij de in het voorstel aangegeven stedenbouwkundige uitgangspunten (gebaseerd op de besluitvorming van de raad op 28 oktober 2008; scenario 1, model 1).

Financiële effecten

Het beschikbaar stellen van dit investeringskrediet leidt gedurende de periode 2013 t/m 2052 tot een jaarlijkse kapitaallast die afloopt van € 191.188,- in 2013 tot € 64.526,- in 2052 (gemiddeld € 127.857,-). Wij zullen dit investeringskrediet verwerken in de eerste bestuursrapportage in 2010. Het investeringskrediet is inclusief de in 2009 gemaakte kosten voor derden en aangegane verplichtingen.

Haren, 15 december 2009

burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester