

**Gewijzigd voorstel aan** : Gemeenteraad van 26 september 2011  
**Door tussenkomst van** : Raadscommissie van 13 september 2011  
**Nummer** : 35  
**Onderwerp** : Stedenbouwkundig plan 'Station Haren Verbindt'  
**Bijlage(n)** : 1. Tekening fietsroutes  
2. Overzichtsblad risicoanalyse  
3. Concept raadsbesluit

**Samenvatting** : Als wensbeeld voor de verdere uitwerking van het Stationsgebied wordt u voorgesteld het stedenbouwkundig plan met bijbehorende documenten vast te stellen.

**Voorgestelde beslissing** :

- Het stedenbouwkundig plan 'Station Haren Verbindt' d.d. 13 juli 2011 vast te stellen.
- Het project 'Station Haren Verbindt' uit te breiden met de aanpak van de naar de tunnel leidende fietsroutes.
- De grondexploitatie 'Station Haren Verbindt' d.d. 13 juli 2011 vast te stellen.
- De realisatie van de bovenfunctionele aspecten voor de Nieuwe Stationsweg en pleinen aan weerszijden van de tunnel, af te laten hangen van de ontwikkeling van de grondexploitatie.

## **Inleiding**

In de raadsvergadering van april 2011 heeft u als gemeenteraad een zevental keuzes gemaakt voor het programma van eisen en daarmee voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan voor Station Haren en omgeving. Met dit voorstel bieden wij u het stedenbouwkundig plan voor vaststelling aan, met de daarbij in april van dit jaar toegezegde aanvullende gegevens:

- financieringsvoorstel voor aanpak toeleidende wegen (fietsstraten);
- update van de grondexploitatie;
- risicoanalyse.

## **Leeswijzer**

Dit voorstel bestaat uit ons advies, met daarin een toelichting op hoofdlijnen en een aantal bijlagen, waarin op een aantal specifieke zaken dieper wordt gegaan.

Ons advies, dit document, is opgebouwd uit een *procesmatig deel* en een *inhoudelijk deel*. Onder 'Proces' wordt ingegaan op de wijze waarop de slag van Programma van Eisen (PvE) naar stedenbouwkundig plan is gemaakt en hoe ook de volgende stappen richting bestemmingsplan en realisatie zullen worden opgepakt. Onder 'Inhoud' gaan we concreet in op hetgeen u met dit besluit feitelijk vast stelt: het stedenbouwkundig plan, de financiering van de fietsstraten, de grondexploitatie en de bijbehorende onderdelen.

De bijlagen zijn een aantal tekeningen (stedenbouwkundig plan en fietsstraten) met bijbehorend beeldkwaliteitplan, een risicoanalyse en een grondexploitatie + toelichting. De tekeningen liggen voorlopig vertrouwelijk ter inzage, totdat wij als college de plannen hebben gepresenteerd aan omwonenden en geïnteresseerden. De grondexploitatie en toelichting zijn omwille van onderhandelingsstrategie blijvend vertrouwelijk! Dat geldt ook voor een deel van de risicoanalyse. Als u wilt, kan deze vertrouwelijk worden behandeld in een separaat deel van de vergadering. Naast deze gegevens is als achtergrondinformatie een aantal stukken ter inzage gelegd. Vertrouwelijke stukken kunt u opvragen en inzien via de griffie-ondersteuning.

## Proces

### Vooraf

Als het gaat om het proces van de ontwikkeling van de plannen, heeft dat eigenlijk alleen betrekking op het stedenbouwkundig plan. Voor de overige stukken die aan u worden aangeboden, geldt dat er sprake is van een 'update', juist naar aanleiding van de aanpassingen van het stedenbouwkundig plan. Deze paragraaf is dan ook vooral gericht op het proces dat t.a.v. het stedenbouwkundig plan is en zal worden doorlopen.

### Van dilemma's naar Programma van Eisen

Het Programma van Eisen (PvE) is de onderlegger voor de uitwerking van het stedenbouwkundig plan. Een eerste concept van dit PvE is opgesteld naar aanleiding van gesprekken met diverse stakeholders en besprekingen met omwonenden. Een aantal dilemma's, dat vooral uit de besprekingen met omwonenden naar voren kwam, hebben we begin dit jaar aan omwonenden voorgelegd. In april van dit jaar hebben wij de uitkomsten van deze bespreking aan u gepresenteerd en heeft u besloten hoe met deze dilemma's om te gaan. Op basis hiervan hebben wij een concept PvE opgesteld. Voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het PvE zijn nog drie zaken verwerkt. Ten eerste is het concept ter controle toegezonden aan alle stakeholders. Daarnaast is een woningmarktscan uitgevoerd en is duidelijkheid ontstaan over de wijze waarop het OV-bureau om wenst te gaan met de lijnvoering rondom het station. Ook de uitkomsten hiervan zijn verwerkt.

Het uiteindelijke PvE is voor u ter inzage gelegd. Ten opzichte van het concept is deze alleen gewijzigd naar aanleiding van de woningmarktscan, de definitieve uitkomst van het overleg met het OV-bureau en een reactie van de Milieu-adviesraad (MAR; stakeholder). Voor zover deze wijzigingen aanleiding zijn geweest om ook op dit niveau van het stedenbouwkundig plan tot aanpassingen te komen, zult u dat teruglezen bij de inhoudelijke behandeling van het stedenbouwkundig plan.

Het voorliggende stedenbouwkundig plan is opgesteld in overeenstemming met het Programma van Eisen. Omdat bij de opstelling van het PvE vrijwel alle inhoudelijke overwegingen (dilemma's) al zijn gemaakt, zal de vaststelling van het stedenbouwkundig plan naar onze verwachting weinig vergaande discussiepunten opleveren. Bij de behandeling van de dilemma's en het concept PvE waren de plannen al vrij concreet en zijn alle partijen al in de gelegenheid gesteld om te reageren<sup>1</sup>. Het nu voorliggende plan is een uitwerking naar een gedetailleerder niveau, maar wijkt op hoofdlijnen niet af van de eerdere tekeningen. In verband hiermee hebben wij gekozen voor een versnelling in het proces<sup>2</sup>, waarbij de eventuele inbreng van omwonenden, geïnteresseerden en stakeholders wordt meegenomen in de besluitvorming van de gemeenteraad.

### Vaststelling stedenbouwkundig plan en participatie derden

Het uitgewerkte stedenbouwkundig plan d.d. 13 juli, zoals dat nu voor vaststelling aan u wordt aangeboden, is getoetst aan het PvE en intern voorgelegd. In het plan is een verdiepingsslag gemaakt, is een klein aantal aanpassingen doorgevoerd en is een aantal toevoegingen gedaan waarmee we de kwaliteit van het gebied nog eens extra zouden kunnen vergroten. U leest dat terug bij de inhoudelijke behandeling. Wij zijn van mening dat het plan in overeenstemming is met eerdere afspraken en dat het voldoet aan het wensbeeld dat wij voor het stationsgebied hebben. We hebben als college dan ook besloten het op deze wijze aan u voor te leggen. Voor de behandeling van het plan in de commissievergadering zullen wij de plannen echter ook presenteren aan omwonenden en geïnteresseerden.

<sup>1</sup> Ook MAR en WMO-raad zijn als 'stakeholder' betrokken bij de opstelling en controle van het Programma van Eisen. Wij beschouwen hun betrokkenheid als afdoende advisering t.a.v. de plannen voor deze fase. Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zullen wij hen opnieuw om advies vragen.

<sup>2</sup> Dit was ook zo gepland t.t.v. de behandeling van de dilemma's. De geplande aanlevering voor de raadsvergadering van juni moest worden uitgesteld omdat er tijdens lopende onderhandelingen nieuwe uitwerkingsmogelijkheden aan de orde kwamen, waarover duidelijkheid moest bestaan voordat het stedenbouwkundig plan definitief kon worden gemaakt.

Parallel hebben wij betrokken stakeholders uitgenodigd om de plannen in te zien en eventueel voorafgaand aan de raadsbehandeling te reageren.

#### *Status stedenbouwkundig plan*

De voorgelegde tekeningen en visualisaties vertegenwoordigen hetgeen wij als college graag gerealiseerd zouden willen zien; een wensbeeld. Het plan heeft echter geen formele juridische status, ook niet wanneer u het als gemeenteraad vast stelt. Ook u geeft met uw besluit tot vaststelling aan waar naar uw idee naar toegewerkt zou moeten worden. Pas bij vaststelling van het bestemmingsplan (de volgende fase) en de aanpassing van de welstandsnota ontstaat een formeel juridisch kader waar moeilijk van afgeweken kan worden. Tot die tijd blijft de mogelijkheid open om (beargumenteerd) de plannen enigszins aan te passen. Deze vrijheid is in deze fase ook nodig, omdat nog gesprekken gevoerd worden met een aantal partijen. Deze gesprekken zullen naar verwachting echter niet meer leiden tot grootschalige aanpassingen van het plan. Er wordt gesproken over de uitwerking van separate onderdelen binnen het totale plan en ook alleen op dat niveau zou er sprake kunnen zijn van aanpassingen. Daarbij gaat het in het bijzonder om de gesprekken met ProRail/NS-Poort t.a.v. de uitwerking van de tunnel (inclusief gewenste opgang) en de Stationsinrichting, met Woonborg over de inrichting en het gebruik van de omgeving van het Walstro-complex en met Van Wettum over de particuliere en openbare parkeervoorziening (P+R).

#### *Participatie*

Zoals al aangegeven, zullen wij alle tot nu toe betrokken partijen ook in deze fase opnieuw in de gelegenheid stellen op de uitwerking te reageren, maar wel als onderdeel van uw besluitvorming.

#### *Bespreking met individuele groepen op deelaspecten*

Met twee bewonersgroepen binnen het gebied worden afzonderlijke gesprekken gevoerd. Met de bewoners van het appartementencomplex aan het Stationsplein ('de Marke') wordt parallel aan de besluitvorming overleg gevoerd over het voorkomen van verder gaande wateroverlast als gevolg van de geplande ontwikkelingen en oplossingsmogelijkheden voor de bestaande wateroverlast. Daarnaast wordt met de bewoners van de Middelhorsterweg, die met hun tuinen grenzen aan de nieuwe P+R, gesproken over de realisatie van een afscheiding/geluidsscherm en de verdere uitwerking van de kruising Nieuwe Stationsweg-Middelhorsterweg. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond, maar in het stedenbouwkundig plan en de financiële stukken ziet u dat resultaten van deze gesprekken, passend bij deze fase van planvorming, zijn meegenomen.

#### *Informatieavond*

Op 8 september zullen wij als college het nieuwe stedenbouwkundig plan presenteren aan omwonenden en geïnteresseerden. U heeft als gemeenteraadsliden ook een uitnodiging ontvangen om bij deze presentatie aanwezig te zijn. Uiteraard zullen omwonenden na de presentatie in de gelegenheid worden gesteld om vragen te stellen en eventueel te reageren. Wij zullen ze vooral ook wijzen op de mogelijkheden die zij hebben om hun opmerkingen aan u als gemeenteraad mee te geven, door gebruik te maken van de inspraakmogelijkheden tijdens de raadscommissievergadering<sup>3</sup>.

#### *Reactiemogelijkheid stakeholders*

We hebben benoemd dat het Programma van Eisen is opgesteld op basis van de inbreng van de diverse stakeholders en dat zij ook in de gelegenheid zijn gesteld op een concept-versie van het PvE te reageren. Slechts één partij (MAR) heeft hiervan gebruik gemaakt. Toch willen wij deze partijen ook in deze fase de gelegenheid geven om op de plannen te reageren.

<sup>3</sup> Ook in de uitnodigingsbrief is deze mogelijkheid beschreven en toegelicht.

Begin augustus hebben wij daarom aan deze partijen een brief verzonden (zie ter inzage gelegde bijlagen), waarin wij hen uitnodigen om eventueel aanwezig te zijn bij de informatieavond. Daarnaast bieden wij hen de mogelijkheid om vanaf 9 september het stedenbouwkundig plan (en eventueel de opgenomen presentatie ervan) via de projectsite te bekijken en om uiterlijk 13 september eventueel te reageren via de projectleider<sup>4</sup>. Tijdens de raadscommissievergadering zullen wij u op de hoogte brengen van eventuele reacties.

#### *Besluitvorming gemeenteraad*

Als gemeenteraad kunt u uw besluit over de (voorwaarden van) vaststelling van het stedenbouwkundig plan dus mede laten leiden door hetgeen u informeel hoort tijdens de presentatie van 8 september, hetgeen door insprekers wordt ingebracht tijdens de commissievergadering en hetgeen door eventuele stakeholders wordt ingebracht (rapportage voorafgaand aan raadscommissievergadering).

#### **Vervolgtraject**

Met de vaststelling van het stedenbouwkundig plan legt u de ruimtelijke kaders vast en geeft u een richting (wensbeeld) aan voor wat betreft de uitwerking van de diverse onderdelen van het project. In de vervolgfase zullen wij in samenwerking met een aantal betrokken partijen afspraken gaan maken over de realisatie van deze onderdelen en parallel de juridische kaders hiermee in overeenstemming brengen en gaan vastleggen in een bestemmingsplan en welstandsnota.

#### *Overleg met betrokken partijen*

Voor een groot deel van het openbare gebied geldt dat wij de realisatie hiervan in eigen hand hebben en houden. Het is helder dat voor die realisatie het vastgestelde stedenbouwkundig plan als uitgangspunt zal gelden. Voor een vijftal onderdelen geldt echter dat de realisatie onder voorwaarden moet worden overgelaten aan derden. Met al deze partijen is wel overlegd en is sprake van overeenstemming op hoofdlijnen. In de komende periode zullen de onderdelen verder worden uitgewerkt en zal moeten worden afgestemd op welke wijze de vast te stellen juridische kaders (bestemmingsplan en welstandsnota) daarmee in overeenstemming kunnen worden gebracht. Daarmee wordt voorkomen dat in het bestemmingsplan dusdanige (bouw)regels worden opgenomen dat binnen die regels niet het gewenste en realistische plan kan worden gerealiseerd.

#### *Tunnel en Station + directe omgeving; ProRail, NS-Poort en provincie*

ProRail is verantwoordelijk voor alles wat direct gerelateerd is aan het spoor. Wij zijn met hen in overleg over met name de technische aspecten van de fiets-/voetgangerstunnel en de mogelijkheden voor de realisatie van een opgang naar het oostelijke perron. Vanwege het feit dat de tunnel onderdeel is van een groter stedenbouwkundig plan dat ook mogelijkheden creëert om het station op zich aan te pakken (zeker in de context van de algehele upgrading van het Stationsgebied), doen we dit in samenwerking met NS-Poort. NS-Poort is verantwoordelijk voor de zgn. 'ketenvoorzieningen'. Zij zijn deskundig als het gaat om de kwaliteit van het station en haar omgeving en de wijze waarop deze omgeving het beste kan worden ingericht voor een praktisch gebruik door reizigers. De afstemming zal vooral van invloed zijn op de uitvoering van de tunnel, de inrichting van het station (aansluiting tunnel en Stationsplein) en ook het wacht-paviljoen. Daarbij is (gedeeltelijk) sprake van gedeeld projectleiderschap met de provincie. Vanuit haar project 'Facelift Noordelijke Stations' zal ook zij meedraaien in dit overleg.

<sup>4</sup> Op basis van de wijze waarop wij tot nu toe de stakeholders hebben betrokken en hun reacties tot nu toe, achten wij deze beperkte reactietijd voor deze fase verantwoord. Ook omdat het vastgestelde stedenbouwkundig plan geen formele juridische status heeft.

### *Parkeervoorzieningen; NS-Poort en Van Wettum*

NS-Poort zal ook optreden als opdrachtgever voor de realisatie van de nieuwe P+R. Over de inrichting is het nodige overleg gevoerd en de afstemming bevindt zich in de laatste fase. Zij hebben zich bereid getoond om bij de realisatie de afstemming met het aangrenzende parkeerterrein van Van Wettum (eigenaar en verhuurder kantoorpand) mee te nemen. Na een definitief besluit van Van Wettum t.a.v. de vergroting van zijn parkeervoorziening zal een definitieve inrichtingstekening worden gemaakt.

### *Walstrocomplex; Woonborg*

Ook ten aanzien van de sloop en nieuwbouw op de locatie van de huidige Walstro-flat is sprake van overeenstemming op hoofdlijnen met Woonborg. Met hen zal nader worden besproken binnen welke (bestemmingsplan) kaders zij de nieuwbouw zouden kunnen realiseren.

### *Stationsresidence; nader te bepalen partij*

Voor de ontwikkeling van de 'Stationsresidence' zijn wij nog niet op zoek gegaan naar een partij. Het is van belang dat de (bestemmingsplan)kaders die voor deze bebouwing worden voorbereid, de mogelijkheid bieden voor de bouw van een marktconforme ontwikkeling. Vanuit de woningmarktscan zijn hierover al uitspraken gedaan, maar er zal gezocht worden naar een partij die deskundig is op dit vlak en die mogelijk ook de locatie zou willen ontwikkelen.

Voor wat betreft bovenstaande moet (nogmaals) duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de afstemming met partijen die een belang hebben omdat zij de verantwoording zullen nemen voor de realisatie, en de afstemming met partijen die weliswaar een belang hebben in de uitwerking, maar waarvan de realisatie bij de gemeente of derden ligt. De uitwerking van het Stationsplein, de fietsstraten, de tunnel e.a. zullen ook met andere partijen (omwonenden/ stakeholders) worden besproken, maar daarbij is sprake van een andersoortig traject, wat meer in de publieke participatiesfeer zal liggen.

### *Bestemmingsplanprocedure en welstandsnota*

Op basis van bovenstaande afstemming en de vastgestelde stedenbouwkundige kaders zal aansluitend op de vaststelling een bestemmingsplanprocedure worden voorbereid, waarmee de realisatie van het totale project mogelijk wordt gemaakt. Parallel zal het beeldkwaliteitsplan worden omgezet in (realistische) eisen, die zullen worden verwerkt in een gedeeltelijke wijziging van de welstandsnota specifiek voor dit gebied.

De vaststelling van deze twee documenten is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Wij zullen dan ook in deze vervolgfase bij u terugkomen. Ook zullen formeel en informeel omwonenden worden betrokken bij de opstelling van deze juridische kaders.

### *Versnelde uitvoering van onderdelen*

Wij willen er graag rekening mee houden dat voor bepaalde onderdelen aan ons zal worden gevraagd of wij deze versneld zouden willen uitvoeren. Zo geeft NS-Poort aan dat zij graag op zo kort mogelijke termijn de vervanging van de P+R zou willen realiseren, bij voorkeur vooruitlopend op de formele afronding van de bestemmingsplanprocedure. Wanneer sprake is van een duidelijk belang zouden wij hier graag in willen voorzien. In verband hiermee zouden wij via een uitgebreide omgevingsvergunning medewerking willen verlenen aan separate onderdelen. In een dergelijk geval is naast een ruimtelijke onderbouwing<sup>5</sup> een verklaring van geen bezwaar (VVGB) van uw raad noodzakelijk. Wij zullen dus in een dergelijk geval bij u terug komen voordat wij een vergunning verlenen.

Wij verwachten dat de genoemde procedures circa een jaar in beslag zullen nemen en dat wij in de tweede helft van 2012 het bestemmingsplan en de gewijzigde welstandsnota voor vaststelling aan u zouden kunnen aanbieden.

<sup>5</sup> Een omgevingsvergunning is een beschikking t.b.v. een concreet project. Het stedenbouwkundig plan dat nu ter vaststelling wordt aangeboden, vormt bij een uitgebreide omgevingsvergunning voor een specifiek onderdeel, de ruimtelijke onderbouwing.

## Inhoud

### Vooraf

Met dit advies stellen wij u voor het stedenbouwkundig plan en de bijbehorende grondexploitatie d.d. 13 juli 2011 vast te stellen. De binnen dit project eerder vastgestelde stedenbouwkundige kaders en grondexploitatie dateren van januari 2010. Vanuit deze achtergrond zou het correct zijn om in ons advies ook het vergelijk te maken met de documenten van januari 2010. Bij de behandeling van de uitkomsten van de dilemmabesprekingen (april van dit jaar) zijn tekeningen en beelden getoond, die de stedenbouwkundige effecten weergaven van de besproken dilemma's. Met uw besluit over hoe om te gaan met de dilemma's kwamen indirect dus meer uitgewerkte stedenbouwkundige kaders (zij het nog wel op een hoger schaalniveau) vast te liggen. Parallel is in deze zelfde periode de grondexploitatie opnieuw doorgerekend in verband met de jaarafrekening 2010. Met verwerking van de uitkomsten van de dilemmabesprekingen bleek in deze fase de grondexploitatie nog steeds sluitend te zijn. Een nu formeel correcte vergelijk met de plannen van januari 2010 zou naar ons idee alleen maar onnodige verwarring veroorzaken, terwijl dit niet een echte meerwaarde heeft. Daarom hebben wij de keuze gemaakt om in dit advies de vergelijking te maken met de plannen zoals deze in april van dit jaar aan u zijn getoond. Alleen in de (vertrouwelijke) toelichting op de grondexploitatie is wel onderscheid gemaakt in de wijzigingen van januari 2010 tot april 2011 en van april 2011 tot juli 2011.

### Stedenbouwkundig plan

Voor het begrip van de toelichting op het stedenbouwkundig plan verwijzen wij naar de tekening en het beeldkwaliteitplan die als bijlage ter inzage zijn gelegd<sup>6</sup>. Hieronder gaan wij kort in op een aantal wijzigingen en aanvullingen/uitwerkingen die tussen april en nu zijn doorgevoerd. Daarnaast gaan wij in op een aantal ontwikkelkansen die wij voor het verdere traject open willen houden.

#### *Wijzigingen*

Na de behandeling van de uitkomsten van de bespreking van de dilemma's, zijn nog twee belangrijke nieuwe gegevens van invloed geweest op de uitwerking van de plannen; de uitkomsten van de woningmarktscan en de definitieve besluitvorming over de busrouting.

#### *Vormgeving aansluiting Stationsplein – Station (1a)*<sup>7</sup>

Vooral in de zoektocht naar het opvangen van hoogteverschillen die ontstaan als gevolg van de verlaging van het Stationsplein, is ook de aansluiting tussen Stationsplein en station aangepast. Daarnaast bestaat de wens van de stedenbouwkundige om voor het Stationsplein een heldere eenduidige vorm te kiezen. Dit leidt met name bij de fietsenstalling tot een aanpassing van de ruimte en de route naar de stalling (hellingbaan). Het hier nu voorgestelde wensbeeld, zal in overleg met NS-Poort en ProRail verder moeten worden uitgewerkt.

#### *Stationsresidence (1b)*

In eerdere plannen was sprake van een bouwblok van vier lagen; een commerciële plint en drie woonlagen met drie grote appartementen per laag (maximaal 150 m<sup>2</sup> / app.). De woningmarktscan gaf aan dat voor een betere aansluiting op de markt, beter gekozen kon worden voor vier appartementen met een kleiner oppervlak (circa 120 m<sup>2</sup> / app.). In verband hiermee is het oppervlak (voetprint) iets groter geworden en moest ook de vormgeving van het blok worden aangepast zodat een vierzijdige oriëntatie kon worden bewerkstelligd. Daarnaast gaf de marktscan aan dat geen noodzaak bestond voor ondergronds parkeren, maar wel voor 'echte' buitenruimte (balkons). Deze punten zullen worden meegenomen in de afstemming met de ontwikkelende partij.

<sup>6</sup> De tekeningen van het stedenbouwkundig plan (inclusief delen daaruit) liggen tot 9 september vertrouwelijk voor u ter inzage en zijn opvraagbaar via de griffie-ondersteuning. Dit in verband met de presentatie van ons college op 8 september. Na 8 september zullen de plannen worden gepubliceerd op de projectsite en dus openbaar zijn.

<sup>7</sup> Achter de paragrafen zijn verwijzingen opgenomen; op een separate bijlage (eveneens vertrouwelijk ter inzage tot 9 september) zijn deze verwijzingen op een verkleinde tekening geplaatst.

### *Woon-werk kavels (1c)*

Ook bleek uit de woningmarktscan dat een bijstelling ten aanzien van de kavelgrootte van de woon-werkkavels ten zuiden van de P+R gewenst was. De gedachte doelgroep wordt benoemd als een moeilijk verkenbare markt, maar de verkoopbaarheid zal toenemen op basis van kavels tot maximaal 1.000 m<sup>2</sup>. Naar aanleiding hiervan is een kavelverdeling in vieren uitgewerkt. Daarnaast zou het goed zijn een alternatief plan achter de hand te hebben (zie risicoanalyse).

### *Inrichting P+R (1d)*

Voor wat betreft de inrichting van de P+R valt op dat het dwarsparkeren tegen de perceelsaf-scheiding met de bewoners van de Middelhorsterweg is verplaatst naar de zijde van de Nieuwe Stationsweg. Dit is gedaan als een tegemoetkoming naar deze bewoners. Daarnaast is een geluidsscherm toegevoegd (zie aanvullingen).

### *Inrichting parkeervoorziening Oosterhaarzijde (1e)*

Ook de parkeervoorziening aan Oostzijde (nabij Walstrocomplex) is aangepast. De woningmarktscan gaf aan dat het essentieel is voor het Walstrocomplex dat sprake is van een 'eigen' parkeervoorziening. In verband hiermee is in de parkeervoorziening een tweedeling aangebracht; waardoor een verschil in karakter ontstaat; meer en minder openbaar. In overleg met Woonborg zal moeten worden bepaald (ook in het kader van de eerdere besluiten over het parkeren in Oosterhaar) in hoeverre noodzakelijk is ook direct een deel van de parkeerplaats af te sluiten.

### *Aanpassingen Nieuwe Stationsweg – busroute (1f)*

Tenslotte is een aantal wijzigingen doorgevoerd voor wat betreft de routing van de bus. Inmiddels is definitief bepaald dat vooralsnog lijn 54 zal komen te vervallen en dat vanaf januari 2012 een servicebus langs het station zal gaan rijden. Om verwarring voor automobilisten te voorkomen is nu gekozen om niet uit te gaan van een bussluis, maar een busbaan te realiseren tussen Oude Middelhorst en ontsluiting P+R. Verder zal de aansluiting tussen Stationsplein en Nieuwe Stationsweg in verband met verkeersveiligheid en rijcomfort niet door middel van een drempel worden uitgevoerd, maar zal het hoogteverschil in de Nieuwe Stationsweg zelf worden opgevangen.

### *Aanvullingen*

Naast een aantal noodzakelijke wijzigingen, bleek ook een aantal aanvullingen op het stedenbouwkundig plan noodzakelijk. Een daarvan was ook al eerder onderkend; de aanpak van de naar de tunnel leidende routes (fietsstraten). Elders in ons voorstel komen we daar specifiek op terug, andere behandelen we hieronder. Daarnaast gaan we in op een tweetal gewenste aanvullingen.

### *Fietsenstalling oostzijde (2a)*

Uitgaande van het feit dat het haalbaar blijkt om vanuit de tunnel een opgang naar het oostelijke perron te realiseren, moeten we ook rekening houden met het gedrag van de fietser uit de richting van Oosterhaar. Het is niet meer dan realistisch om te concluderen dat een fietser uit die richting, die op het oostelijke perron moet zijn, niet door de tunnel fietst om eerst aan de westzijde zijn fiets te stallen en vervolgens terug te lopen. Zeker de haastige fietser zal zijn fiets aan oostzijde in de tunnel 'dumpen'. Om dit te voorkomen is aan de oostzijde een extra fietsenstalling toegevoegd. Overleg met NS-Poort en ProRail op basis van door hen uitgevoerd onderzoek naar reizigersstromen (in- en uitstapcijfers) moet verder gaande duidelijkheid geven over de werkelijke noodzaak en grootte van de fietsenstalling.

### *Geluidsscherm (2b)*

Door de vergroting en verplaatsing van de P+R komt deze dichter op de perceelgrens met de achtertuinen van een aantal woningen aan de Middelhorsterweg te liggen. Om te voorkomen dat dit voor deze bewoners leidt tot overlast, wordt onderzoek gedaan naar zowel het effect op



de geluidsbelasting als de luchtkwaliteit. De resultaten hiervan worden begin september met deze 'buren' besproken om op basis hiervan in onderling overleg een erfafscheiding te bepalen. In het stedenbouwkundig plan is deze op voorhand toegevoegd. Op de plek van de erfafscheiding is echter nu een watervoerende sloot gesitueerd. Deze zal moeten worden verplaatst; ook dat is in het plan verwerkt.

#### *Aankleding Nieuwe Stationsweg (2c)*

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig plan heeft de stedenbouwkundige zich niet beperkt tot alleen de functionele aankleding van het gebied. Vanuit een streven naar een meerwaarde en een bovenfunctionele kwaliteit heeft hij ook een tweetal aanvullingen in het plan opgenomen. De eerste hiervan is de realisatie van een steiger en extra (nieuwe) bomen (lei-linden) langs het water aan de Nieuwe Stationsweg. Met deze aankleding in het algemeen en de steiger in het bijzonder wordt een meerwaarde gegeven aan het gebied doordat een verblijfsgebied wordt toegevoegd die juist voor pauzerend kantoorpersoneel aantrekkelijk kan zijn. Daarnaast geeft het een extra dimensie aan de looproute langs de Nieuwe Stationsweg.

#### *Kwaliteitsslag op afwerkingsniveau pleinen oost- en westzijde (2d)*

De aankleding en inrichting van het Stationsplein zal met de vaststelling van dit stedenbouwkundig plan niet vast komen te liggen. Er is immers in april afgesproken dat deze uitwerking in overleg met stakeholders, gebruikers en omwonenden zou worden bepaald. Vanuit stedenbouwkundig opzicht, zijn echter wel een paar ontwerpideeën geponeerd die aansluiten op de gedachte om niet alleen functioneel te willen kijken. Als optie wordt groen asfalt met een nerfstructuur voorgesteld, waarbij de nerfstructuur eventueel ook bij nacht zou kunnen worden geaccentueerd door middel van led-verlichting. Daarnaast wordt voor de omrandingen (daar waar hoogteverschillen moeten worden opgevangen) voorgesteld om te werken met Corten-staal. Het mag duidelijk zijn dat deze materialisatie verder gaat dan hetgeen functioneel noodzakelijk is, maar daarentegen versterkt het de gewenste kwalitatief hoogwaardige nieuwe, groene entree van Haren. Daarom zijn deze aanvullingen (die vanwege de relatie die zou moeten bestaan tussen oost en west, ook voor aankleding van het plein aan oostzijde geldt) en de vorige (steiger) als 'gewenste' aanvullingen benoemd en als zodanig ook in de grondexploitatie verwerkt (zie grondexploitatie).

#### *Kansen*

In de fase waarin de plannen nu verkeren, bestaat een aantal opties dat bij de verdere uitwerking zou kunnen worden meegenomen. In de lopende gesprekken met betrokken partijen willen we een aantal mogelijkheden verkennen en die hier ook benoemen.

#### *Huidige apotheek meenemen in de planuitwerking (3a)*

Het pand waarin op dit moment de apotheek is gevestigd (Oude Middelhorst), staat te koop. In het verleden is al eens overwogen dit pand aan te kopen en mee te nemen in de planvorming. Op die basis bleek dit financieel te risicovol. Wanneer echter een eventuele koper bekend wordt, zou met deze partij naar een alternatieve inrichting kunnen worden gekeken. Daarmee zou stedenbouwkundig gezien een grotere kwaliteit kunnen worden gerealiseerd (zie ook bijlage 'schetsen bij kansen en risico's'<sup>8</sup>).

#### *Afstemming project geluidsschermen (3b)*

In deze fase is het nog niet helemaal duidelijk op welke wijze de plaatsing van geluidsschermen langs het spoor Assen-Groningen eventueel van invloed zal zijn op dit project. Het zou echter zo kunnen zijn dat met de plaatsing van geluidsschermen op bepaalde plekken een betere woonsituatie kan worden gecreëerd, wat de kwaliteit van het plan ten goede zou komen. Het is daarom van belang dit goed af te stemmen.

<sup>8</sup> Deze bijlage ligt voor u vertrouwelijk ter inzage en is op te vragen via de griffie-ondersteuning. De bijlage is vertrouwelijk tot 9 september 2011. Dit in verband met de presentatie van ons college op 8 september. Na 8 september zullen de plannen worden gepubliceerd op de projectsite en dus openbaar zijn.

### *Wachtpaviljoen (3c)*

Het wachtpaviljoen is nu gepland op de begane grond van de Stationsresidence. Als uitgangspunt voor de positie van de Stationsresidence heeft gegolden dat deze op eigen grondgebied kwam te staan. In de afstemming met ProRail en NS-Poort kan ook de optie worden besproken om het wachtpaviljoen, grenzend aan de commerciële functie, dichter naar het spoor te brengen, waardoor betere zichtlijnen op het spoor en snellere looplijnen naar de perrons kunnen worden bewerkstelligd. Een dergelijke optie zal dan wel, conform de afspraken van april, moeten worden voorgelegd aan omwonenden.

### **Aanpak 'naar tunnel leidende fietsroutes'**

Bij de behandeling van de uitkomsten van de dilemmabesprekingen in april van dit jaar, hebben wij toegezegd dat wij bij de aanbidding van het stedenbouwkundig plan ook zouden komen met een financieringsvoorstel voor de realisatie van de 'naar de tunnel leidende fietsroutes' (fietsstraten).

### *Vergroting van het project*

In een eerdere fase van het project hebben wij het belang van de aanpak van deze routes onderkend en ook aangegeven dat de tunnel niet zou mogen worden gerealiseerd zonder dat er aandacht zou zijn voor de veiligheid van de fietsers op de toeleidende routes. Op dat moment was echter geen geld beschikbaar voor de aanpak. Wel hebben wij in die fase benoemd dat het goed zou zijn ook verder te kijken dan alleen de fietsroutes naar de tunnel en ook de routes naar de scholen mee te nemen. Kijkend naar de financieringsmogelijkheden hebben wij besloten om binnen dit project in eerste instantie alleen de aanpak van de naar de tunnel leidende fietsroutes mee te nemen. Er is namelijk een duidelijk onderscheid te maken tussen deze routes en de routes naar de scholen. De routes naar de tunnel moeten worden aangepakt om deze nieuwe fietsroute herkenbaar, veiliger en aantrekkelijk te maken om zo het gebruik van de fietstunnel te stimuleren/promoten en vergroten. Op die basis kan de aanpak van deze routes ook direct worden gekoppeld aan dit project en de bouw van de tunnel. Deze helderheid is niet alleen theoretisch van belang, maar vooral ook bij het aanvragen van aanvullende subsidies (zie hieronder) en kan ook van invloed zijn op de wijze waarop de routes worden aangepakt. De aanpak van de routes naar de scholen is veel moeilijker te koppelen aan dit project omdat daarbij eigenlijk alleen sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem. Daarmee zeggen wij expliciet niet iets over het belang. Het is ook niet zo dat wij met deze keuze impliciet aangeven de aanpak van de schoolroutes te willen schrappen. Wij zullen de discussie van deze aanpak echter onderdeel gaan maken van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) en niet meenemen in dit project. Concreet stellen wij u voor het project 'Station Haren Verbindt' te vergroten met de aanpak van de naar de tunnel leidende fietsroutes, zoals aangegeven op de bijlage.

### *Kosten en uitwerking*

Omdat de aanpak van de aangegeven routes wel beïnvloed wordt door de uitkomsten van het GVVP, zeker wanneer het gaat om de kruisingsvlakken met andere routes, is in deze fase de inrichting van deze wegen en kruisingen nog niet uitgewerkt. Daarvoor willen we de uitkomsten van de verkeersonderzoeken in het GVVP eerst afwachten. Tijdstechnisch is dat nu ook nog geen probleem omdat de aanpak van de routes zal volgen op de realisatie van de tunnel en voor deze aanpak geen wijzigingen van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Er is daarom in eerste instantie een grove inschatting van de kosten gemaakt en deze is aan de grondexploitatie toegevoegd.

### *Financiering*

In de afgelopen periode is gezocht naar aanvullende financiering om de aanpak van de fietsroutes mee te kunnen nemen. Uiteindelijk is deze niet gevonden in de zin van een financiering die direct gekoppeld kan worden aan de fietsroutes. Bij de Regio G-A bleek echter wel een aanvullende subsidieregeling (MIP) te bestaan, die bedoeld is voor verbetering van het gebruik van fiets en openbaar vervoer (zowel busvervoer als P+R).

Omdat binnen het project een aantal maatregelen worden genomen die aansluiten bij de bedoelingen van deze subsidieregeling, konden we hier aanspraak op maken. Door deze extra subsidie ontstond binnen de grondexploitatie voldoende ruimte om de aanpak van de fietsroutes te kunnen bekostigen. Daarmee is het ook financieel mogelijk om het project te vergroten met de aanpak van de naar de tunnel leidende fietsroutes, zoals voorgesteld.

## **Grondexploitatie**

### *Vooraf*

De grondexploitatie is zeker in deze fase van de planontwikkeling een dynamisch document. Doordat op meerdere onderdelen gesprekken en onderhandelingen gaande zijn, maar ook omdat voor een aantal subsidies aanvragen moeten worden geconcretiseerd en besproken, fluctueren de bedragen (binnen zekere marges; zie risicoanalyse). Als uitgangspunt voor de grondexploitatie is de bekende situatie ten tijde van de laatste stuurgroepvergadering (d.d. 13 juli) genomen.

### *Toelichting op hoofdlijnen*

Aan dit voorstel is een vertrouwelijke bijlage toegevoegd, waarin op detail de grondexploitatie is weergegeven. Daarbij is ook een document gevoegd dat de vergelijking maakt tussen de grondexploitatie van januari 2010, april 2011 en juli 2011. De verschuivingen die in deze periodes hebben plaatsgevonden, worden daarbij per onderdeel toegelicht. Hieronder gaan we kort in op de belangrijkste verschuivingen sinds april 2011.

### *Fietsroutes*

Zoals hierboven toegelicht is in de grondexploitatie de vergroting van het project met de aanpak van de fietsroutes verwerkt door toevoeging van een extra kostenpost.

### *Grondopbrengsten → woningmarktscan*

Het onderzoek naar de woningmarkt (woningmarktscan) bevat ook een analyse van de woningmarktprijzen (binnen de regio) en de te verwachten verkoopprijzen van appartementen en kavels. Deze richtbedragen zijn (als meest recente en accurate gegevens), inclusief de gewijzigde aantallen en oppervlaktes, verwerkt in de grondexploitatie.

### *Subsidies en andere opbrengsten*

Zoals aangegeven is voor het project via de Regio Groningen-Assen een aanvullende subsidie vanuit het 'Meerjaren Investerings Project' (MIP) verkregen. Daartegenover staat dat de toegezegde subsidie vanuit het 'Regio Specifieke Projecten' (RSP) naar beneden moest worden bijgesteld omdat een aantal subsidiabele kostenposten binnen het project kwamen te vervallen<sup>9</sup>. Daarnaast is vanuit de beschikbare budgetten voor de aanpak van de riolering op het Stationsplein, geld toegevoegd aan dit project, omdat de aanpak van deze riolering onderdeel zal gaan vormen van de aanpak van het Stationsplein als geheel.

### *Extra kostenposten algemeen*

Zoals aangegeven in de toelichting op het stedenbouwkundig plan zijn naast de fietsstraten ook een aantal andere zaken toegevoegd waaronder de fietsenstalling en het geluidscherm. De extra kosten die zouden moeten worden gemaakt om een bovenfunctionele kwaliteit te realiseren langs de Nieuwe Stationsweg en op de pleinen, zijn niet in de grondexploitatie meegenomen, maar als optie toegevoegd. Daarvoor zijn er specifieke begrotingen gemaakt voor de aanlegkosten van de pleinen zoals deze in de vorige fase (april 2011) waren bedacht en zoals ze nu in het stedenbouwkundig plan (13 juli 2011) worden voorgesteld. Het verschil is als optie verwerkt.

<sup>9</sup> Over de feitelijke toekenning van de subsidies is nog niet besloten. De aanvragen zijn echter wel al ambtelijk voorbesproken en daaruit is naar voren gekomen dat er binnen het MIP mogelijkheden bestaan voor een extra subsidie en dat binnen de RSP subsidie niet alle kosten die waren opgevoerd, subsidiabel konden blijven.

### *Overweging en voorstel*

De hiervoor beschreven verschuivingen in opbrengsten en kosten maken het mogelijk om de financiering van de fietsroutes, de fietsenstalling en het geluidscherm op te vangen binnen de grondexploitatie. De grondexploitatie (GREX) blijft dan sluitend zonder dat wij u om een aanvullende gemeentelijke bijdrage hoeven te vragen. Dat zou wel moeten wanneer we nu zouden besluiten om ook de opties voor de Nieuwe Stationsweg en de pleinen mee te nemen. Wij zouden deze onderdelen echter wel graag als optie open houden omdat er een reële kans bestaat dat de aanbesteding van de tunnel gunstig zal uitvallen (zie ook risicoanalyse). Wij stellen u daarom voor de realisatie van de genoemde opties (het beschikbare budget voor de aanpak van de Nieuwe Stationsweg en de pleinen) af te laten hangen van de verdere ontwikkeling van de GREX in het algemeen en het aanbestedingsresultaat in het bijzonder.

### *Bespreking*

In de toelichting hierboven worden de hoofdzaken genoemd zonder te spreken over exacte bedragen. In de vertrouwelijke bijlagen wordt hier dieper op ingegaan. Wanneer u met ons verdergaand zou willen spreken dan hierboven beschreven, dan zal dit moeten plaatsvinden in een vertrouwelijk deel van de raadsvergadering.

### **Risicoanalyse**

Om inzicht te geven in de onzekerheden waar in deze fase van het project nog mee wordt gewerkt, is er voor het project een eerste grove risicoanalyse gemaakt. Deze analyse is gemaakt op basis van een bekend format dat ook voor andere projecten is gehanteerd. Een overzichtsbild van de risico's is als bijlage aan dit voorstel toegevoegd. De detailbladen zijn voor u (vertrouwelijk) ter inzage gelegd.

### *Toelichting*

Een eerste analyse heeft tot een overzicht van de risico's geleid en deze zijn op basis van een kwalitatieve score op volgorde van 'ernst' gezet. Het document geeft vooral aan voor welke risico's het van het grootste belang is dat er op wordt gestuurd. De toevoeging van een aantal beheersmaatregelen heeft geleid tot het document dat als bijlage is toegevoegd. Het effect van de beheersmaatregelen kunt u afleiden uit de twee getallen die onder risicoscore staan weergegeven.

Het overzichtsbild geeft een korte omschrijving van de risico's en de beheersmaatregelen. Op de ter inzage liggende detailbladen staat meer achtergrondinformatie gegeven. Daarmee spreekt de analyse redelijk voor zich. Een aantal van de risico's behoeft wellicht nog wat nadere informatie.

### *Kosten verwijderen bestaande wachtruimte*

De bestaande wachtruimte op het perron (sextant) is gedateerd. Mede omdat de kantooruimte (voormalige loketten) binnen het pand, moeilijk verhuurbaar is, is nauwelijks sprake van sociale controle en wordt het gebruik van de wachtruimte (zeker in de avonduren) als sociaal onveilig ervaren<sup>10</sup>. Tegen die achtergrond is in overleg met de provincie de gedachte ontstaan om op de begane grond van de Stationsresidence een nieuw wachtpaviljoen te realiseren. Sloop van het bestaande gebouw zou dan gewenst zijn (kwaliteitsslag). Omdat deze overwegingen in een latere fase van het project naar voren zijn gekomen, is het overleg met NS-Poort en ProRail op dit punt net opgestart. Ook zij zien de mogelijkheden om de kwaliteit van dit station te verbeteren, maar willen de eventuele sloop overwegen binnen de context van de gehele aanpak. Op voorhand geven zij echter aan dat regulier voor het verwijderen van een dergelijke wachtruimte kosten in rekening worden gebracht. Het is echter onduidelijk of dat binnen dit project ook zal gaan gelden. Het meest extreme gevolg hiervan kan zijn dat we moeten besluiten dat de sextant blijft staan en de inrichting van het voorplein hierop wordt aangepast (toegang mindervaliden). Daardoor boeten we enigszins in aan kwaliteit, maar is het financiële risico beperkt.

<sup>10</sup> bron: rapport Facelift noordelijke stations; provincie Groningen

### *Cofinanciering tunnelopgang*

Een soortgelijke situatie geldt voor de realisatie van de tunnelopgang. Ook de realisatie hiervan is onderdeel van de overwegingen die NS-Poort en ProRail willen maken over de gehele aanpak van het Station. In een eerdere fase heeft u aangegeven de opgang naar het oostelijke perron te willen, maar de meerkosten die hiermee gemoeid zijn niet volledig te willen dragen. ProRail geeft aan zelf hiervoor geen geld beschikbaar te hebben, maar dat zij wel mee kan denken over het gebruik van bij haar bekende bronnen. Ook hier geldt dat in het meest extreme geval zou moeten worden besloten om de opgang niet te realiseren, of dat er een grotere investering moet worden gedaan. Mocht dit risico zich voordoen dan behoeft dit geen extreme gevolgen te hebben. Er zal echter wel een afweging moeten worden gemaakt tussen financiën en kwaliteit.

### *Verkoop woon-werk kavels*

De woningmarktscan geeft aan dat bij de woon-werk kavels sprake is van een moeilijk verkennbare markt en dat een risico bestaat dat de verkoop van deze kavels niet slaagt. Om het risico hiervan te beheersen, adviseert Companen om een alternatief plan achter de hand te houden waarin woningen kunnen worden gerealiseerd waar in de markt een grote vraag naar is. In de bijlage 'schetsen bij kansen en risico's' vindt u een schets waaruit duidelijk wordt hoe een dergelijke invulling er in grove lijnen uit zou kunnen zien. Deze oplossing is stedenbouwkundig van een veel mindere kwaliteit omdat zij zich afkeert van de P+R, waardoor de levendigheid, de sociale controle en de pleinwerking afneemt. Een compromis zou kunnen worden gevonden door achter op de kavels die grenzen aan de P+R bij aanvang geïsoleerde units te bouwen die als garage kunnen worden gebruikt, maar eventueel (op termijn) ook voor een 'aan-huis-verbonden-beroep' kunnen worden ingericht. Ook hier geldt dat daarmee sprake is van een risico dat beheersbaar kan worden gemaakt door te accepteren dat mogelijk moet worden ingeboet op kwaliteit. In ieder geval zullen wij ervoor kiezen deze gronden niet eerder woonrijp te maken dan dat de kavels zijn verkocht. Het maximale nadelige financiële effect zit in de rentekosten die gemaakt worden over de periode dat de kavels nog niet zijn verkocht en het feit dat bij het alternatieve plan extra infrastructuur moet worden gerealiseerd en mogelijk wat minder grond kan worden verkocht.

### *Ontwikkeling Stationsresidence*

In de laatste jaren lijkt de markt voor appartementen in te zakken. Dit is ook voor het Stationsgebied, als het gaat om de verkoop en ontwikkeling van de Stationsresidence een risico. In verband hiermee is de woningmarktscan uitgevoerd en deze geeft aan dat hiervoor een markt bestaat. Wel is hiervoor het programma voor dit complex aangepast van 3x3 grotere appartementen naar 3x4 kleinere appartementen. Daarmee is het risico een eerste stap beheersbaarder gemaakt. Een extra risico van de gewenste ontwikkeling is de (verwachte) wens om het parkeren ondergronds te willen. Dit zou de hoogte van het bedrag dat een ontwikkelaar bereid zou zijn te betalen voor de locatie negatief beïnvloeden (vanwege de hoge kosten voor de bouw van een parkeergarage). De woningmarktscan geeft echter aan dat dit voor wat betreft de doelgroep absoluut niet noodzakelijk is, mogelijk zelfs ongewenst. Daarmee ontstaat een 'ontwerp-vrijheid' die het risico verder beheersbaar maakt. Een schets van de wijze waarop dit mogelijk zou kunnen worden gerealiseerd, vindt u in de bijlage 'schetsen bij kansen en risico's'. Een laatste maatregel zullen we in het verdere traject nemen door een partij te zoeken die mogelijk de ontwikkeling zou willen afnemen, maar in ieder geval op basis van zijn kennis in de uitwerking van het plan zou willen meedraaien.

### *Van Wettum*

De eigenaar van het kantoorpand ten noorden van de P+R (Van Wettum) is aangeboden dat hij grond van de gemeente zou kunnen afnemen, zodat hij zijn parkeerplaats op eigen grond zou kunnen vergroten. Bij het pand is namelijk sprake van een tekort aan parkeercapaciteit, waardoor deels op de P+R moet worden geparkeerd.

Vergroting van zijn parkeerplaats levert indirect dus een extra vergroting van de capaciteit van de P+R op, maar neemt voor Van Wettum tevens het risico weg dat wanneer NS-Poort zou besluiten de toegang tot de P+R alleen mogelijk te maken voor OV-reizigers (OV-chipkaart), hij (zijn huurders) niet te maken krijgt met een veel groter parkeerprobleem. Van Wettum is hierover in gesprek met zijn huurders en heeft nog geen uitsluitel gegeven. Mocht hij de grond niet afnemen, dan zullen de inkomsten van de grondverkoop komen te vervallen en blijft zijn driehoekige parkeerruimte in tact. Op zich is dit risico zeer goed beheersbaar, omdat de grond die niet kan worden verkocht aan de zijde van Van Wettum, bij gelijk oppervlak van de P+R, ten goede zal komen aan extra verkoopbare grond aan de zijde van de woon-werk kavels. Omdat woningbouwgrond nou eenmaal duurder is dan parkeergronden, zou theoretisch een voordeel ontstaan. In dat geval zou echter wel een P+R ontstaan in de vorm van een parallellogram, waarmee de stedenbouwkundige kwaliteit sterk terug zou lopen. Daarom is gekeken hoeveel grond als woningbouwgrond zou moeten worden verkocht om financieel gelijk uit te komen (vanwege de hogere waarde zal dit minder zijn dan dat aan Van Wettum zou worden verkocht). Op basis hiervan is vervolgens geschetst hoe de P+R als een soort waaier zou kunnen worden ingericht en ook stedenbouwkundig de beste oplossing wordt gevonden. Een schets hiervan vindt u in de bijlage 'schetsen bij kansen en risico's'<sup>11</sup>.

### *Kansen*

In de afgelopen periode is steeds gebleken dat tegenover negatieve ontwikkelingen ook weer positieve kwamen te staan, waardoor het tot nu toe steeds mogelijk is gebleken een sluitende GREX te behouden. Hierna beschrijven wij een aantal kansen; risico's met een positief effect.

### *Aanbesteding tunnel*

Zoals onder de overwegingen t.a.v. de grondexploitatie beschreven, bestaat er een kans dat het aanbestedingsresultaat van de tunnel gunstiger uitvalt dan het begrote bedrag.

### *Aanvullende subsidies*

Op dit moment liggen er contacten over het mogelijk verkrijgen van aanvullende subsidies voor de realisatie/het rendabel maken van het wachtpaviljoen en voor de fietsenstalling aan de oostzijde van de tunnel. Deze subsidies konden in deze fase echter nog niet concreet worden gemaakt en zijn daarom (nog) niet verwerkt.

### *Parameters, uitgifteprijzen en subsidies*

Waar in de risicoanalyse gesproken wordt over negatieve afwijkingen in de parameters, te lage uitgifteprijzen en tegenvallende subsidies, kunnen deze even goed positiever uitvallen dan verwacht.

### *Overwegingen*

De risico's zoals die nu zijn geïventariseerd, zijn voor ons geen aanleiding om in deze fase ook maar enigszins te twijfelen over de haalbaarheid van het project. De grootte van de risico's is beperkt. Bovendien worden in deze fase steeds alleen maar voorbereidingskosten gemaakt; van echt grootschalige investeringen is nog geen sprake. Het lijkt vooralsnog goed haalbaar om, voordat deze investeringen moeten worden gedaan, de risico's nog verder in te perken. Tenslotte geldt bij dit project dat het 'nu of nooit' is. Het project wordt mogelijk gemaakt door een veelheid aan subsidies, die alle zullen komen te vervallen wanneer niet zou worden doorgezet. De kans dat op een later moment onder dezelfde financiële condities het project alsnog zou kunnen worden uitgevoerd, is nihil.

<sup>11</sup> Mocht deze situatie zich voordoen, dan zult u hierover worden geïnformeerd, hetzij ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan, hetzij wanneer u wordt gevraagd om een verklaring van geen bezwaar, ten behoeve van een uitgebreide omgevingsvergunning.

## Besluitvorming

### Voorgestelde beslissing

Al het bovenstaande overwegende stellen wij u het volgende voor:

- Het stedenbouwkundig plan 'Station Haren Verbindt' d.d. 13 juli 2011 vast te stellen.
- Het project 'Station Haren Verbindt' uit te breiden met de aanpak van de naar de tunnel leidende fietsroutes.
- De grondexploitatie 'Station Haren Verbindt' d.d. 13 juli 2011 vast te stellen.
- De realisatie van de bovenfunctionele aspecten voor de Nieuwe Stationsweg en pleinen aan weerszijden van de tunnel, af te laten hangen van de ontwikkeling van de grondexploitatie.

Haren, 20 september 2011

burgemeester en wethouders,

secretaris

burgemeester

## **Bijlagen**

Voor u zijn de volgende bijlagen ter inzage gelegd:

### **Ter inzage:**

- Programma van Eisen
- Brief Stakeholders
- Marktscan Stationsgebied
- Besluit B&W d.d. 15 augustus 2011

### **Vertrouwelijk tot 9 september 2011:**

- Stedenbouwkundig plan d.d. 13 juli 2011
- Overzicht stedenbouwkundig plan met verwijzingen
- Schetsen bij kansen en risico's
- Beeldkwaliteitplan

### **Vertrouwelijk (blijvend):**

- Grondexploitatie + toelichting
- Detailbladen risicoanalyse
- Aanvulling besluit B&W d.d. 15 augustus 2011