

Begeleidingscommissie Mobiliteitsvisie en Spoorzone Overdrachtsdocument

Instelling

December 2012 besloot de raad om voor het project Stationsgebied een zgn. begeleidingscommissie in te stellen zoals er eerder was voor het project Regiotram (de zgn. Tramcommissie), naar het model van het Audit Committee, dus een a-politieke adviescommissie t.d.v. de politieke bespreking door de raad. *“Doel van deze tijdelijke begeleidingscommissie is om de raad met adviezen zodanig te ondersteunen dat de raad op het juiste tijdstip over de juiste informatie kan beschikken, zodat de raad grip heeft en houdt op het project stationsgebied.”* Om evt. externe deskundigen in te schakelen of excursies te organiseren kreeg de commissie een budget mee van 30.000 euro, te dekken uit het projectbudget.

Bij het aantreden van een nieuwe raad in 2014 is verzuimd om te komen tot een nieuw instellingsbesluit. Ervan uitgaande dat de begeleidingscommissie nog steeds bestond zijn in april 2014 nieuwe leden voor deze commissie benoemd.

Bij de volgende raadswisseling is er wel een nieuw instellingsbesluit genomen. April 2019 wordt de begeleidingscommissie Stationsgebied opnieuw ingesteld en bemenst.

Maart 2017 is er inmiddels ook een andere begeleidingscommissie ingesteld, nl. voor de Oosterhamrikzone, ook met een budget van 30.000 euro. Deze wordt in 2019 niet opnieuw ingesteld. In 2018 is nl. besloten om de gevoelige kwestie rond het Oosterhamriktracé eerst breder te bekijken en te komen tot een algehele Mobiliteitsvisie.

Februari 2020 wordt besloten *“de begeleidingscommissie Stationsgebied om te zetten in een begeleidingscommissie Mobiliteitsvisie en Spoorzone, met als opdracht het zodanig begeleiden van de projecten Mobiliteitsvisie en Spoorzone, dat de raad op de juiste tijd en wijze geïnformeerd wordt en in positie gebracht.”* Het budget van 30.000 euro moet nu uit de budgetten van beide projecten worden gedekt.

Werkzaamheden 2019 – 2022

De begeleidingscommissie heeft in de afgelopen raadsperiode tien keer vergaderd, deels over slechts één van beide projecten, deels over allebei, steeds in aanwezigheid van de desbetreffende projectleider(s).

- Stationsgebied / spoorzone:
 - o In 2019 werd een informatieve sessie voor de nieuwe raad voorbereid. Verder had de zgn. beslisboom de aandacht.
 - o In het voorjaar van 2020 werd in de commissie een presentatie gegeven over de stand van zaken van het project, en werd een werksessie voorbereid over het stedenbouwkundig plan gebiedsontwikkeling zuidzijde; daarbij werd aandacht gevraagd voor de rol van de klankbordgroep Rivierenbuurt. Daarnaast bleken er veel vragen te leven over het BO MIRT, daarom werd daarover een technische sessie belegd.

- o Eind 2020 wordt een brief aangekondigd over vertraging door leidingen etc, waardoor treinvrije periodes niet worden gehaald; alsmede een raadsvoorstel voorbereidingskrediet insnijding Emmaviaduct. Tevens wordt gemeld dat projectleider Glauvé is gestart; en er wordt informatie gegeven over gebiedsontwikkeling zuidzijde, met aankondiging van bewonersbijeenkomst Rivierenbuurt.
 - o Voorjaar 2021 wordt verwarring over de vertraging opgehelderd, betreft alleen doorkoppeling, niet hele project. Tevens worden nieuwe stukken aangekondigd.
 - o In juni 2021 wordt gemeld dat de fietsenkelder *on hold* is gezet, men wil eerst hele gebied bekijken. Tevens aankondiging samenvoeging gebiedsvisies noord- en zuidzijde tot strategische agenda; doorgesproken wordt over wat brief hierover wel/ niet moet bevatten; belang van samenhang met mobiliteitsvisie en diepenring, behoefte aan duidelijke routetijdtabel.
- Mobiliteitsvisie:
- o Voorjaar 2020 wordt overlegd over de implicaties van de coronamaatregelen op het proces: hoe wordt het 'ophalen' nu georganiseerd, wanneer wordt het conceptstuk aan de raad voorgelegd, organisatie van inspraak, samenwerking met overheidspartners, rol adviescommissie V&V, inzet nieuwe werkwijze gemeenteraad voor dit onderwerp, rol begeleidingscommissie komende tijd. Tevens blijkt er behoefte aan een technische sessie over het verkeersmodel, deze wordt in het najaar belegd.
 - o Najaar 2020 blijkt er qua proces sprake van vertraging, deels door corona maar vooral door problemen met ontwikkeling nieuw verkeersmodel. Er wordt brief aangekondigd hierover en over de consequenties. Commissie vraagt met klem dit meer te laten zijn dan procesbriefje, maar ook al inhoudelijke bouwstenen te benoemen, zodat de raad er al een eerste bespreking aan kan wijden.
 - o In december 2020 lijkt het erop dat het concept in het vroege voorjaar komt en de definitieve versie voor de zomer, en wordt er gebrainstormd over technische sessies en sessies met betrokken buurten.
 - o Voorjaar 2021 blijkt het toch later te worden (concept april / mei, definitief aug/sept). Er wordt doorgesproken over PR / betrekken bewoners, maar ook over de relatie met provinciale mobiliteitsvisie. De commissie wijst op het belang van een leeswijzer als er veel stukken komen, en wil na verschijnen concept zsm technische sessie en bewonerssessies (i.i.g. Groene Oosterhamrikzone, maar wellicht ook Paddepoel/Selwerd); dit wordt meegegeven aan de agendacommissie.
 - o Juni 2021 wordt het proces rond de definitieve versie in het najaar voorbereid: weer technische sessie met aandacht voor verwerking inspraak, vragen weer vooraf, clusteren per onderdeel; duidelijk moet zijn waar raad precies wel en niet over besluit, is combi van hoog-over en heel concreet; worden nog aantal wensen mbt de stukken meegegeven; geen aparte hoorzittingen meer, wel inspraaksessie week vooraf.
 - o Najaar 2021 wordt dit verder gefinetuned.