

Commissie-advies

Naam commissie: Commissie Ruimte

Datum commissievergadering: 29 januari 2020

Fracties afwezig bij commissiebehandeling:

☐ LVR ☐ GL ☐ CDA ☐ DS ☐ VVD ☐ D66 ☐ SP ☐ SPR ☒ DENK

Onderwerp: Voortgang Stationsvisie en uitvoering Busstation

Advies commissie:

Is dit onderwerp rijp voor behandeling in de gemeenteraad? ☒ Ja ☐ Nee ☐ n.v.t.

Wijze van agendering voor de raad:

☐ hamerstuk ☒ bespreekstuk ☐ n.v.t.

Woordvoering vindt plaats door de vertegenwoordiger van LVR, GL, CDA, DS, D66, VVD, SP en SPR.

Enkele door de verschillende fracties gemaakte opmerkingen zijn:

D66 vindt het een goed plan en is het eens met alle beslispunten. D66 informeert of het plaats bieden aan internationale buslijnen op de langere termijn een optie is.

DS merkt op dat diverse partijen zich hebben gemeld voor overname van Godsweetersingel 10 met een functie die past bij het gebied. DS informeert hoe concreet de plannen zijn en naar functies waaraan gedacht moet worden. DS verzoekt de voor- en nadelen van het al dan niet slopen van Godsweetersingel 10 goed naast elkaar te zetten en is van mening dat, met het oog op de risico's, overeenstemming met de spoorse partners noodzakelijk is.

GL informeert naar de mogelijke gevolgen van besluitpunt 4 voor de onderhandelingen en naar de consequenties als de deadline niet gehaald wordt door de aannemer.

CDA merkt op dat de technische tekeningen op pagina 8 en 9 van het Projectplan niet geheel duidelijk zijn en er niet ingezoomd kan worden op de specificaties. CDA verzoekt om goed naar de boomkeuze te kijken in verband met de mogelijke omvang en informeert naar de verplaatsing van de bloemenzaak.

LVR merkt op dat besluiten op diverse momenten gepland zijn en verzoekt om deze te bundelen en op één moment in het najaar van 2020 aan de raad ter besluitvorming voor te leggen. LVR uit haar zorgen over het feit dat op cruciale functies vacatures zijn en informeert waar de fietsers worden geplaatst in het project. LVR is van mening dat op formele wijze afspraken moeten worden gemaakt met de spoorse partners.

VVD merkt op dat het voorliggende besluit niet geheel correct is. Het besluit ligt niet in het verlengde van het raadsvoorstel en ten aanzien van Godsweetersingel 10 zijn er nog onduidelijkheden. Tevens deelt VVD mede niet alle antwoorden op de 12 onderzoeksvragen terug te hebben kunnen vinden.

SPR informeert of ook rekening is gehouden met de gevolgen van de PAS en PFAS. Tevens informeert SPR of inderdaad al begonnen wordt met het busstation maar dat nog geen overeenstemming is met de partners.

SP informeert naar de invulling van de vacatures, de doorstroming bij kiss en ride zones en naar de overlap met werkzaamheden aan de N280.

De heer Das gaat onder andere in op de overkappingen bij het busstation, het projectteam, kiss and ride plaatsen en het contact met de veiligheidsdiensten.

Wethouder Evers gaat in op de vragen en gemaakte opmerkingen. Hij gaat onder andere in op de sanering van de sporen, stalling van fietsen, financiële consequenties, overlap met werkzaamheden N280 en de wijze waarop burgerparticipatie heeft plaatsgevonden. Hij merkt op, dat er doorlopend contact is met de provincie over dit project, tevens gaat hij in op het overleg met de spoorse partners.

Wethouder Evers deelt onder andere mede in het voorstel betreffende de Godswaardersingel 10 ook het sloopsценario beter uit de verf te laten komen, zodat een integrale afweging kan worden gemaakt tussen de diverse scenario's.

Wethouder Evers deelt mede een betere digitale versie te verstrekken van de technische tekeningen op pagina 8 en 9 van het Projectplan waarop beter kan worden ingezoomd of anders analoge tekeningen ter inzage te leggen.

In reactie op vragen van de VVD zegt wethouder Evers toe op de groene flap de 12 onderzoeksvragen kort te beantwoorden.

Naar aanleiding van een vraag van de LVR deelt wethouder Evers mede dat in de planning in het raadsvoorstel de start van de werkzaamheden betreffende het busstation moet worden verzet van februari naar april 2020.

Wethouder Evers zegt toe na te gaan of het besluitvormingsproces over het onderdeel Godswaardersingel 10 kan worden verschoven naar het najaar. Tevens wordt nagegaan of de formulering van beslispoint 4 uit het besluit aangepast moet worden. Op de groene flap wordt op beide punten ingegaan.

De commissie acht dit stuk rijp voor behandeling in de raad. Agendering als bespreekstuk op verzoek van alle fracties.

Standpunt college:

Internationale bussen

De meeste gebruikers van de Flixbus zijn gericht op het Designer Outlet Roermond (DOR). Flixbus heeft om die reden aangegeven tijdens openingstijden van het DOR aan de Maashaven te willen blijven halteren. Buiten openingstijden is halteren op het nieuwe Busstation wel een optie. Hiervoor wordt 1 busperron vrijgehouden, die wordt straks niet gebruikt door lijnbussen van Arriva.

Planning uitvoering Busstation

De herinrichting van het Busstation start eind april 2020. Daarvoor worden alleen voorbereidende werkzaamheden verricht die het busverkeer niet hinderen.

Planning besluitvorming overige delen Stationsvisie

We stellen voor om finale besluitvorming over Godswaardersingel 10 uit te stellen naar het najaar van 2020. Op deze manier combineren we het met besluitvorming over:

- Vaststellen ontwerp Transferruimte inclusief dekkingsvoorstel;
- Bestuursopdracht proces tunnelonderzoeken;

- Bestuursopdracht proces gebiedsvisie Oostelijke spoorzone inclusief 't Vrijveld.

Uitzondering hierop is mogelijk een voorstel over realisatie van de OV-Boulevard en P+R Veeladingstraat. We zijn nog in gesprek met NS en ProRail om het P+R-terrein als tijdelijk Busstation te gebruiken. De aansluitende benodigde herstelwerkzaamheden kunnen we ook benutten om meteen de gewenste eindsituatie te realiseren. Hiervoor is vermoedelijk wel extra budget nodig.

Commitment partners en overeenkomsten

Zoals in het verslag van het bestuurlijk overleg van 27 november 2019 te lezen, is er commitment bij onze partners. Per projectonderdeel worden de bijbehorende afspraken vastgelegd in een vorm die het beste aansluit bij de fase waarin het projectonderdeel zich bevindt. Voor de realisatie van het Busstation wordt voor start uitvoering een realisatieovereenkomst afgesloten.

Relatie met werkzaamheden N280

De werkzaamheden aan de N280 veroorzaken vooral hinder voor het autoverkeer. De herinrichting van het Busstation heeft geen noemenswaardige gevolgen voor het autoverkeer. In principe blijven de 2 rijstroken op de Singel beschikbaar. Wel is het hoogstwaarschijnlijk nodig om de busbaan ter hoogte van het Busstation tijdelijk af te sluiten. Samen met Arriva zijn hiervoor al uitgewerkte plannen gemaakt. Dit is inpasbaar binnen hun dienstregeling.

Kiss & Ride

De Kiss & Ride plaatsen aan de westzijde blijven de komende jaren op dezelfde plek liggen. Een deel kan pas weg als een Oostelijke ontsluiting van het station gereed is. Er is nog niet concreet gekeken naar de verkeerseffecten van de Kiss & Ride plaatsen aan de oostzijde. Die zijn namelijk onderdeel van de nog op te stellen gebiedsvisie. Deze visie stellen we vanaf het najaar van 2020 op. Verkeerseffecten van nieuwe functies (zoals de Kiss & Ride plaatsen) is een nadrukkelijk onderdeel van deze visie.

Tunnels

Ook de uitgebreide tunnelonderzoeken starten we op vanaf het najaar van 2020. Binnen dat proces vinden ook alle noodzakelijke overleggen plaats. Veiligheid is een zeer belangrijk uitgangspunt bij een nieuwe tunnel of het verlengen daarvan.

Personele bezetting

Vanaf 1 februari 2020 is een nieuwe stedenbouwkundige in dienst bij de gemeente. Hij wordt nauw betrokken bij het ontwerpproces van de Transferruimte, inclusief de voorbereiding daarvan.

Sinds november is een persoon actief binnen het project die ook in beeld is voor de rol van directievoerder en toezichthouder. De onderhandelingen over een contractverlenging lopen nog. Binnen de gekozen contractvorm spelen echter gemeentelijke experts (bijvoorbeeld op gebied van constructies en verlichting) ook een grote rol. Die zijn al vanaf maart 2019 goed aangesloten, dat blijft zo. Binnen de projectgroep is sinds die periode ook een 'technisch hart' actief. Deze drie personen blijven ook tijdens de uitvoering nauw betrokken. Er gaat geen kennis verloren en een goede controle op de aannemer is op meerdere manieren geborgd.

Fietsenstalling

Vanaf april wordt de bewaakte fietsenstalling, die voor het grootste deel leegstaat, ingezet als alternatieve locatie voor de huidige onbewaakte fietsenstalling. We kunnen daar niet alle fietsen kwijt. Er moeten tijdelijk ruim 300 fietsklemmen op het Stationsplein gerealiseerd worden, er zijn helaas geen andere locaties met voldoende ruimte, op beperkte afstand van het station en / of die op een

veilige manier bereikbaar zijn. Na realisatie van het Busstation blijven we de bewaakte fietsenstalling benutten en komt de helft van de huidige onbewaakte fietsenstalling terug. In alle fases is er voldoende capaciteit.

Overkappingen

In de Transferruimte willen we op termijn een nieuwe wachtruimte voor buspassagiers realiseren. Maar die is vermoedelijk pas in 2022 en 2023 gereed. De mogelijkheid voor zonnepanelen nemen we mee in het ontwerpproces. Tot die tijd blijft de huidige wachtruimte in gebruik. Gelet op de tijdelijke functie gaan we daar niet verder in investeren. Op de nieuwe busperrons komen geen overkappingen of bushokjes. We willen buspassagiers stimuleren om zo lang als mogelijk te wachten onder de bestaande overkapping, daar is veel meer ruimte. Dit is conform de huidige situatie.

Godsweetersingel 10

Zie ook pagina 10 en 11 van het projectplan.

Toekomstige functie op lange termijn en korte termijn

In 2019 is een quick-scan uitgevoerd naar de mogelijkheden van het pand Godsweetersingel 10. Hieruit kwam naar voren dat de meest kansrijke functies zijn:

- Appartementen voor starters;
- Hostel;
- Broedplaats voor Roermondse creatieve industrie, mogelijk ook onderwijs;
- Horeca ondersteunend aan andere functies in het pand.

Daarnaast is een nieuwe locatie voor een (onbewaakte) fietsenstalling nodig en ligt Godsweetersingel 10 op de meest ideale plek hiervoor. Het pand ligt langs de fietsroute, waardoor fietsers dan niet meer via het Busstation of het Stationsplein naar de stalling te hoeven fietsen. Gelijktijdig met de quick-scan hebben zich meerdere partijen bij de gemeente gemeld om het pand over te nemen, waarin ze ook hebben aangegeven potentie te zien in de bovengenoemde functies. De verkoopprijs wordt echter wel beïnvloed door het gewenste functionele programma en de gewenste beeldkwaliteit.

In 2020 zal de aannemer het pand in gebruik gaan nemen als directieverblijf, opslaglocatie en ruimte om bewoners te ontvangen.

Sloop versus herontwikkeling

Het huidige pand is verre van fraai, maar de herontwikkeling biedt wel kansen om iets aan de uitstraling te doen. Er zijn namelijk een aantal redenen om niet over te gaan tot sloop:

- Voor uitbreiding van het Busstation is sloop niet nodig;
- Het casco van het gebouw is in goede staat en flexibel in te richten, sloop is daarmee niet duurzaam. Op pagina 11 is te zien hoe het pand er uit kan zien als de buitenkant van glas of groen wordt gemaakt. Dit is louter een impressie;
- Het is een A-locatie in het centrum, vlakbij het station. Er zijn al diverse partijen die interesse hebben getoond;
- De massa van het gebied past goed langs de Singel, hiermee blijft de (monumentale) structuur van de Singel behouden;
- Het pand heeft een geluidswerende functie voor de bebouwing ten Westen van de Godsweetersingel;
- Slopen kost geld, herontwikkeling levert geld op;

- De meerwaarde van een park tussen de drukke Godswaersingel en het Busstation is twijfelachtig, bovendien hebben we een groot deel dan nodig als nieuwe fietsenstalling; Volledig vergroenen is dan niet mogelijk.

Maatschappelijk zijn de meningen over sloop of herontwikkeling verdeeld. Mede om die reden hebben we in het projectplan beide scenario's gevisualiseerd.

Bij de uiteindelijke besluitvorming in het najaar van 2020 volgt de definitie vergelijking en doorrekening van zowel het sloopscenario als een herontwikkeling.

Duiding van het proces in 2020

We willen in 2020 een concreet programma van eisen op gaan stellen, zowel in functionele als esthetisch zin. Dit in nadrukkelijk overleg met marktpartijen (marktconsultatie) als de Commissie Beeldkwaliteit. Dit kost echter tijd en geld. Om die reden zou het de voorkeur genieten als de Raad aangeeft toekomst te zien in behoud van Godswaersingel 10 op basis van hetgeen eerder genoemd. In het najaar komen we dan met een eindvoorstel inclusief het sloopscenario richting de Raad en vindt finale besluitvorming plaats.

Rondom Godswaersingel 10 wordt overigens de huidige bestrating hergebruikt binnen de werkzaamheden aan het Busstation. Dit om schade aan de nieuwe inrichting te voorkomen.

Beslispunt 4 zou dan als volgt geformuleerd moeten worden:

In te stemmen met het vervolgproces om tot een concreet voorstel voor de herontwikkeling van Godswaersingel 10 te komen, zowel in functionele als in esthetische zin. Het voorstel wordt afgezet tegenover het sloopscenario. Dit voorstel wordt in het najaar van 2020 aan de raad voorgelegd.

12 onderzoeksvragen

1. *Verzoek aan ProRail om tot sanering van overbodige sporen over te gaan, hoe lang de resterende sporen moeten zijn en, of een extra perron nu wel of niet nodig is, de benodigde breedte van de huidige perrons en de bestaande tunnel.*

De werksessies hebben opgeleverd dat sporen 7 en hoger inmiddels zijn onttrokken aan de openbaarheid, treinverkeer mag er nu al niet meer plaatsvinden. Volgens ProRail is het nu alleen de vraag wie de rekening gaat betalen voor het sanering van de sporen, systemen en de grond onder de sporen. ProRail zal in de loop van 2020 laten weten hoeveel dit ongeveer zal gaan kosten. In het najaar van 2020 wordt een procesvoorstel voor de gebiedsvisie (de te saneren sporen zijn hier een onderdeel van) en de tunnelonderzoeken aan de raad voorgelegd.

2. *Onderzoek doen naar de mogelijkheden van verlenging van de bestaande voetgangerstunnel als realistische mogelijkheid om snel als mogelijk een oost-west verbinding te creëren. Dit alles wel onder de voorwaarde dat dit een positieve bijdrage levert aan de verbinding station - binnenstad.*

Tijdens de werksessies zijn op hoofdlijnen enkele tunnelvarianten globaal onderzocht. In het najaar van 2020 wordt een procesvoorstel voor de uitgebreidere tunnelonderzoeken aan de raad voorgelegd.

3. *Onderzoek doen naar welke stationsfuncties van de westzijde naar de oostzijde verplaatst kunnen worden, op het gebied dat vrijkomt komt na een mogelijke sanering van de sporen.*

De werkateliers hebben opgeleverd dat bij een oostelijke ontsluiting van het station (na 2025) de stationsfuncties verdeeld kunnen worden over de westzijde en oostzijde van het station. Dit sluit enerzijds goed aan op de behoefte van de reiziger. Anderzijds is dit een oplossing voor het ruimtegebruik aan de westzijde. In het najaar van 2020 wordt een procesvoorstel voor de gebiedsvisie (de te verplaatsen stations-functies zijn hier een onderdeel van) aan de raad voorgelegd.

4. *Onderzoek doen naar mogelijkheden om de Veeladingstraat weer open te stellen via het P+R-terrein zodat het stationsplein zo veel als mogelijk autovrij gemaakt kan worden en er een volwaardige snelfietsroute ontstaat.*

Tijdens de uitvoering van het Busstation (fase 1b) is het voor de buspassagiers gewenst om het tijdelijke Busstation op P+R Veeladingstraat te realiseren. De bussen halteren dan op 1 locatie. Dit zorgt er ook voor dat de aannemer het Busstation sneller kan realiseren en een betere kwaliteit kan afleveren. Uitgangspunt is wel dat het P+R-terrein tijdelijk buiten gebruik wordt gesteld en de gebruikers tijdelijk kunnen parkeren in parkeergarage Stationspark. NS ziet wel graag dat we na het tijdelijke gebruik, in plaats van het terrein herstellen, het P+R-terrein iets verleggen zodat we ook een fietsverbinding over de Veeladingstraat kunnen realiseren. Hier is wel een stuk grond van ProRail voor nodig. NS past het P+R-terrein dan zodanig aan dat het voldoet aan de huidige normen en weer jaren meekan. Feitelijk komt dit neer op werk met werk maken, zodat we een deel van de visie hier kunnen realiseren. Hiervoor moeten wel extra middelen vanuit de gemeente voor worden vrijgemaakt, de omvang hiervan is nog niet bekend en onderdeel van gesprek met onze partners. In februari of maart 2020 hopen we overeenstemming te bereiken. Indien meer middelen nodig zijn dan leggen we dit voor aan de raad.

5. *Onderzoek doen naar de ruimtelijke mogelijkheden van het resterende gebied dat vrijkomt na een mogelijke sanering van de sporen. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheid voor realisatie van een snelfietsroute en een onderwijsfunctie.*

De werkateliers naar de mogelijkheden van de Oostelijke Spoorzone levert de volgende mogelijke functies op:

- Stations-voorzieningen, zoals een fietsenstalling en Kiss&Ride
- Snelfietsroute
- Groen
- Onderwijs met ondersteunde bedrijvigheid en woningen

In het najaar van 2020 wordt een procesvoorstel voor de gebiedsvisie aan de raad voorgelegd. Omdat de Oostelijke Spoorzone onderdeel is van de wijk 't Vrijveld, willen we binnen die gebiedsvisie de wijk ook meenemen. Het proces wordt vormgegeven in de stijl van de omgevingswet.

6. *Onderzoek doen naar een mogelijke invulling van Godsweetersingel 10, waarbij die nadrukkelijk vergeleken wordt met het scenario waarin het pand gesloopt wordt (zie paragraaf 1.3.4).*

Zie eerder in dit commissieadvies.

7. *Onderzoek naar de mogelijkheden en restauratie van de locomotievenloods tussen het stationsgebouw en de Albert Heijn en dit bij het plangebied betrekken.*

Hier is nog geen invulling aangegeven. Wel is een overleg met de eigenaar van de Locomotievenloods gepland om te vernemen welke plannen zij hebben.

8. *Onderzoek doen naar de (verkeerskundige) gevolgen van hetgeen genoemd onder 3 t/m 7.*

Verkeerseffecten van hetgeen onder 3 t/m 7 genoemd is, is een nadrukkelijk onderdeel van de vanaf het najaar van 2020 op te stellen gebiedsvisie. Wel is het autovrij maken van de Oranjelaan onderzocht, maar dat heeft veel negatieve effecten op de bereikbaarheid van Roermond (Oost-West) en wegen in Roermond-Oost worden aanzienlijk drukker.

9. *Onderzoek doen naar de mogelijkheden van de sloop van de bijgebouwen van het station die straks geen functie meer hebben en verplaatsing van het telecomgebouw.*

Dit is onderdeel van het ontwerpproces van de Transferruimte.

10. *Onderzoek doen naar mogelijkheden voor restauratie van het hoofdgebouw van het station.*

In februari of maart gaan we in gesprek met NS over hun voorlopige ontwerp voor het hoofdgebouw van het station. De kiosk en bloemist worden in ieder geval verplaatst naar het hoofdgebouw.

11. *Onderzoek doen naar de kansen voor een tunnel in plaats van een (mogelijk kortere) overweg bij de Slachthuisstraat.*

Binnen de tunnelonderzoeken die vanaf het najaar van 2020 worden uitgevoerd wordt ook een mogelijke tunnel ter hoogte van de Slachthuisstraat meegenomen.

12. *Daarnaast wordt samen met de provincie onderzoek gedaan naar aanvullende financieringsmogelijkheden (landelijk, Europa).*

Er is met de partners nog geen onderzoek gedaan naar aanvullende financieringsmogelijkheden (landelijk, Europa) omdat de hiervoor geschikte projectonderdelen nog onvoldoende zijn uitgewerkt.