

Informele raadsbijeenkomst Stationsvisie Roermond

Betreft: Verslag Informele raadsbijeenkomst Stationsvisie Roermond
Datum: Donderdag 31 oktober 2019
Tijdstip: 19.00 uur – 21:00 uur
Locatie: Tuinzaal Stadhuis Roermond

Aanwezig: Wethouder Rens Evers (gemeente Roermond)
Cynthia Smeets (gemeente Roermond)
Wouter Das (gemeente Roermond)
Rob Rosenboom (gemeente Roermond)
Steffen Houben (gemeente Roermond)
Emily Heijthuisen (gemeente Roermond)
Jan Bleumer (gemeente Roermond)
Ron Evers (gemeente Roermond)
Manuel Quaden (ProRail)

Dhr. Dekker (raadslid D66)
Dhr. Oele (raadslid VVD)
Mevrouw Dolmans (raadslid Groenlinks)
Mevrouw Beeren-Adriaans (commissielid stadspartij Roermond)
Dhr. de Kunder (raadslid Groenlinks)
Dhr. Kemp (raadslid CDA)
Dhr. Geraedts (commissielid democraten Swalmen)
Dhr. Trinus (raadslid Groenlinks)
Dhr. Maassen (raadslid Groenlinks)
Dhr. Versteegen (Commissielid VVD)

Dhr. Coumans Dagblad de Limburger

Opening

Wethouder Evers opent de bijeenkomst en heet eenieder van harte welkom.

Inleiding

De heer Das (projectmanager Stationsomgeving) geeft aan de hand van een presentatie per thema toelichting op de Stationsvisie.

De Raad moet voor definitieve besluitvorming worden meegenomen in te maken keuzes, dit doen we aan de hand van de 12 onderzoeksvragen en enkele dilemma's.

Op 23 oktober jl. heeft er een inloopbijeenkomst "stationsomgeving" plaatsgevonden. De bijeenkomst was opgesplitst op twee momenten van de dag, dit resulteerde tot een bezoekersaantal van +/-120 personen.

Fietsenstalling

Binnen de bewaakte fietsenstalling wordt de eerste 24 uur gratis stallen van toepassing. Exploitatie van de fietsenstalling valt onder de verantwoordelijkheid van NS. Gemeente draagt er wel aan bij door jaarlijks een financiële bijdrage te leveren.

Dhr. Kemp: Eventueel kan de groenstrook aan bij parkeergarage Stationspark als extra fietsstalling worden gebruikt?

Dhr. Das: Dat kan voorlopig nog niet omdat er nog geen goede oostelijke ontsluiting van het station is. Men moet dan nog een flink stuk door de Oranjelaantunnel lopen richting station.

Dhr. Kemp: Is er in de enquête apart aandacht geweest voor doelgroepen, zoals jongeren?

Dhr. Das: De enquête is niet gericht op een speciale doelgroep. De enquête is gedeeld via de digitale nieuwsbrief en social media.

Mevr. Dolmans: Hoeveel fietsen nu?

Dhr. Das: 840 fietsklemmen, inschatting 900/1000 fietsen. Bewaakte stalling biedt net onvoldoende capaciteit. Binnen 10 jaar 600 plaatsen tekort, daar moeten we locaties voor vinden aan de westzijde.

Dhr. Trinus: De toegang moet worden aangepast om al een inschatting te krijgen van het aantal te stallen fietsen en de inzet van OV fietsen.

Dhr. Das: Er ligt een afspraak met NS en ProRail om meer zicht te krijgen op de te stallen fietsen en in te zetten OV fietsen. Dit is vooralsnog niet meegenomen in capaciteitsvraag. De definitieve indeling van de bewaakte fietsenstalling is nog niet bekend, we hopen in december goed zicht te hebben op de capaciteit voor alle doelgroepen.

Dhr. Trinus: De huidige fietsen worden breder, wordt daar rekening mee gehouden in de standaard?

Dhr. Das: Ontwerp is gebaseerd op basis van de huidige norm, we zullen hier met ProRail samen rekening mee houden.

Busstation

Het ontwerp Busstation voldoet aan de door de raad gestelde ontwerpkeuzes van 4 april 2019. Communicatie met betrekking tot het project wordt gezamenlijk met de partners opgepakt. Een tijdelijk busstation is mogelijk rond de Godswaersingel 10; we kijken ook naar de locatie P+R-terrein Veeladingstraat.

Mevr. Dolmans: Gaan bij de uitvoering van het busstation de bussen allemaal via de Veeladingstraat?

Dhr. Das: Ja, alle bussen gaan via Veeladingstraat.

Mevr. Dolmans: is er al een plek voor de stalling van brommers?

Dhr. Das: We zijn nog op zoek naar een goede plek samen met ProRail. (vlek) Zolang het P&R-terrein Godswaersingel in tact blijft (komende 5 jaar) komt er geen uitbreiding van de OV-boulevard.

Dhr. Kemp: Hoe ziet de gebouwelijke situatie op het perron eruit?

Dhr. Das: Het huidige dienstengebouw blijft staan, daar verandert voorlopig nog niets aan. Zie ook onderdeel 'Transferruimte'.

Dhr. Evers geeft aan door aan de slag te gaan met de uitvoering van het busstation, kom je niet in de knel wat betreft de andere deelprojecten. Het nieuwe busstation past binnen alle toekomstige plannen. NS en ProRail bevestigen dit ook.

Transferruimte

Schetsontwerp dient in 2020 verder uitgewerkt te worden naar een voorlopig ontwerp, inclusief kostenraming en dekkingsvoorstel.

Dhr. Versteegen: Zit er een nieuw aspect in het ontwerp wat betreft de wachtruimte busstation?

Dhr. Das: Het bestaande gebouw handhaven heeft qua duurzaamheid op dit moment de voorkeur, dit is het uitgangspunt voor de verdere uitwerking in 2020.

Het verplaatsen van het telecomgebouw is qua budget zeer hoog en de tijdsduur om deze te verplaatsen is 1 tot 2 jaar, als we volgend jaar overeenstemming bereiken dan is realisatie van de transferruimte vermoedelijk pas in 2022 op zijn vroegst realistisch. Het telecomgebouw bevat namelijk ook veiligheidssystemen.

Dit betekent dat er aanvullende dekking nodig is, prognose ligt er wel, tussen 2,5 en 3 miljoen. Echter momenteel is er alleen budget voor de uitvoering van het busstation.

Dhr. Evers geeft aan dat we in 2020 terug komen met een overzicht op de kosten voor de overige deelprojecten, waaronder de Transferruimte.

Dhr. Trinus: Zijn er fysieke scheidingen meegenomen om reizigers geconcentreerd binnen te laten komen?

Dhr. Das: Ja, de verschillende gebieden (voor treinpassagiers en buspassagiers) blijven grotendeels gescheiden, wel worden de toegangen iets breder, o.a. door slopen van de kiosk en bloemist.

Kwaliteit OV-Boulevard

De OV-Boulevard richting P+R Godsweetersingel krijgt een slinger tussen Busstation en Transferruimte. De kwaliteit en breedte blijft behouden.

Dhr. Versteegen: Doortrekken fietspad van Slachthuisstraat richting station, is dat een optie?

Dhr. Das: Nee te weinig ruimte ter hoogte van Locomotievenloods, en er liggen veel kabels van ProRail waar we boven niet zo maar een fietspad mogen aanleggen. We willen ook fietsers niet laten kruisen met de stroom station - busstation. Fietsers worden via Singel geleid net als nu.

Mevr. Dolmans: is de Veeladingsstraat breed genoeg voor toerijende en afrijende bussen?

Dhr. Das: Arriva geeft aan dat dit geen probleem is, echter dhr. Das zal deze vraag nogmaals verifiëren bij Arriva. Qua bereikbaarheid is de Veeladingsstraat een prima locatie voor de inzet van tijdelijke bussen. Wel dient er een tijdelijk parkeerverbod ingelast te worden omdat op straat parkeren dan niet mogelijk is.

Godsweetersingel 10

Het pand Godsweetersingel 10 biedt diverse toekomstige gebruiksmogelijkheden, oa. ruimte voor creatieve industrie. De meningen over het gebouw zijn nogal verdeeld blijkt uit de enquête. Sloop en eventueel aanleg van park of fietsenstallingen zijn kosten waar nog geen budget voor is. Sloop kan ook nog steeds, echter casco is in goede staat en 2 partijen hebben interesse getoond voor mogelijke herontwikkeling van het pand.

Dhr. Meijers: Zijn deze partijen ook bereid de prijs te betalen die de gemeente betaald heeft?

Dhr. Das: Dit is afhankelijk van wat de gemeente er mee wil. De ene functie levert meer op dan de andere functie.

Dhr. Trinus geeft aan dat sloop een desinvestering is van het gebouw.

Dhr. Das: In de begroting is geen rekening gehouden met sloopkosten.

Tunnelonderzoeken

De bestaande perrontunnel doortrekken is te smal als interwijk-tunnel. Er bestaan 3 interwijk-alternatieven naast een verlengde perrontunnel. Casus Robert Regoutstraat maakt het voor ProRail interessant om (financieel) te participeren.

Mevr. Dolmans: Is de uitvoering van alle 3 de opties ook mogelijk?

Dhr. Das: Dat kan, maar die is dan ook duurder. De verwachting is niet dat we voor alle 3 de varianten op medefinanciering hoeven te rekenen.

Tunnel Robert Regoutstraat

De schuine kruising spoor faciliteert de snelfietsroute van Spoorlaan-Noord naar Slachthuisstraat.

Dhr. Kemp: Gebruik snelfietsroute? Toevoeging hellingbaan zou hier een oplossing zijn om juiste stroom te bedienen.

Dhr. Das: geeft aan dat daar nog naar gekeken gaat worden.

Oranjelaantunnel

Voor de Oranjelaantunnel ligt er vanuit het GVVP de ambitie om deze autovrij te maken, alleen toegankelijk voor bussen, taxi's, hulpdiensten. Fietsers kunnen door de hoofd-tunnelbuis rijden, de fietspaden worden in de kleine buizen opgeheven en toegevoegd aan de trottoirs. We hebben dit laten doorrekenen met het gemeentelijk verkeersmodel. Voorgesteld wordt de sluiting Oranjelaantunnel voor autoverkeer niet meer verder te onderzoeken vanwege de impact op het verkeer in Roermond (o.a. Venloseweg en Bredeweg worden veel drukker). In 2020 gaan we een aantal varianten verder uitwerken om tot een voorkeursvariant te komen.

Oostelijke spoorzone

Sporen 8 t/m 12 zijn niet meer in gebruik en kunnen gesaneerd worden. Voorstel is om in 2020 een gebiedsvisie op te stellen voor groter gebied als alleen spoorzone, nl. 't Vrijveld, de zone is ook onderdeel van deze wijk. Het plan moet resulteren in een soort van kansenkaart/vlekkenplan met een globale planning en kostenplaatje.

Dhr. Evers geeft aan dat er een opbouw van kansen ligt, maar het moeilijk is om hierop vooruit te lopen. Er is al betrokkenheid van bewoners 't Vrijveld in de begeleidingsgroep.

Planning

- Ombouw bewaakte fietsenstalling (door NS) voor 1-4-2020
- Busstation: Q2 t/m Q4 in 2020
- Verbouw stationsgebouw (door NS): Q3 2020 t/m Q1 2021
- P+R en OV-Boulevard Veeladingstraat in 2020 of 2021?
- Transferruimte in 2022 – 2023?
- Fase 2 en restant fase 1 nader te bepalen

Dhr. Trinus: Hebben we bij de uitvoering van projecten "last" van het PAS en stikstof verhaal?

Dhr. Das: Wat betreft de fietsenstalling heeft onderzoek van de grond plaatsgevonden, dit lijkt qua PAS geen problemen op te leveren. We kijken nu ook al naar het stikstof-verhaal. Hopelijk is er op korte termijn een oplossing voor het PAS/ stikstof probleem.

Financiën

Voor de realisatie Busstation zijn vooralsnog voldoende middelen, zowel investering, als voorbereiding en begeleiding.

Voorwaarde bij uitvoering Busstation is wel een verdere uitwerking van de Transferruimte (extra proceskosten). Er is € 50.000 met mogelijk nog € 50.000 (onderdeel begrotingsvoorstel 2020) voor begeleiding van de uitvoering (personeel). Dat is voor alleen het Busstation voldoende, maar voor de procesopgave Transferruimte is dan nog wel extra budget nodig.

Wanneer gekozen wordt om verder te gaan met de uitwerking van andere onderdelen van de Stationsvisie dan is ook hier sprake van extra proceskosten of kosten waar alvast rekening mee gehouden moet worden in de toekomst. Ieder proces heeft immers een uitkomst.

Transferruimte:

Proceskosten 2020 bedragen ongeveer € 50.000. Die moeten wel gemaakt worden als onderdeel van realisatieovereenkomst Busstation.

- Investeringskosten worden geschat op 2.5 – 3.0 MIO €
- Te veel kostensoorten nog onvoldoende duidelijk
- (financiële) Besluitvorming eind 2020 of begin 2021
- Start realisatie op zijn vroegst in 2022 of 2023

Andere onderdelen Stationsvisie:

- Proceskosten in 2020 voor andere onderdelen zoals tunnelonderzoeken, gebiedsvisie en interne / externe personele lasten worden nu ingeschat op € 150.000.
- Kosten voor andere onderdelen en andere kostendragers nog niet bekend.
- Kosten werden in 2017 op minimaal 10 MIO €, maar dat is veel te weinig. Kosten spooranering zijn toen niet meegenomen, maar dat zou ook iets kunnen opleveren.

Hoe nu verder

- Bestuurlijk overleg 27 november 2019.
- B&W-besluit 11 december 2019.
- Raadsbesluit 13 februari 2020.
- Instemmen realisatie Busstation
- Instemmen vervolgprocessen (nog niet met investering)
- Voorlopig gunning Busstation 21 februari 2020.

Dhr. Kemp: Krijgt de Raad verschillende varianten voorgelegd?

Dhr. Das:

- Busstation: er wordt 1 ontwerp voorgelegd, dat past wel binnen de op 4 april 2019 door de raad vastgestelde kaders.
- Transferruimte: Er wordt een schetsontwerp voorgelegd dat de basis van het verdere ontwerpproces
- Overige: Er worden aan de raad feitelijk voorgesteld welke varianten we verder mogen onderzoeken om uiteindelijk tot een voorkeursvariant te komen.

Dhr. Kemp: Wat zijn de financiële consequenties van de keuzes die je maakt?

Dhr. Das: Voor de transferruimte is dit inzichtelijk te maken, de overige varianten volgen volgend jaar.

Wethouder Evers sluit de bijeenkomst en dankt eenieder voor zijn/haar aanwezigheid en bijdrage.