Agendapunt:

Vertrouwelijkheid:
Openbaar

Meppel.

Aan de Gemeenteraad.

Raadsvoorstel nr.
1516151

Onderwerp:
Vaststellen Gebiedsvisie Stationsgebied

Voorgesteld besluit:
1. De Gebiedsvisie Stationsgebied (bijlage 1) vast te stellen.
2. Nog geen definitieve keuze te maken voor de uitvoeringsvorm en locatie voor de fietsverbinding Ezinge – Meppel Zuid.

Inleiding:
In het Uitvoeringsplan Structuurvisie 2017 werd het opstellen van een gebiedsvisie voor het stationsgebied geagendeerd. In de Startnotitie beschreven we dat de gebiedsvisie een samenhangend toetsingskader voor ontwikkelingen moet bieden en richting geven aan de ruimtelijke vraagstukken in de stationsomgeving. Bij behandeling van de startnotitie in de raadsvergadering van november 2018, riep de raad via een motie op om een extra beslismoment voor de raad op te nemen. Hieraan is vorig jaar invulling gegeven door de variantenstudie aan de raad voor te leggen.

In de vergadering van 18 juni 2020 heeft de raad ingestemd met de door het college aangedragen voorkeursvariant met de titel 'organische ontwikkeling'. De voorkeursvariant geeft een centrale en samenhangende ambitie en het gewenste perspectief van de deelgebieden (1. directe stationsomgeving, 2. ontwikkellocaties (spoorkavels, voormalige goederhaven en koelhuislocatie), 3. Bekinkbaan/Kraton en 4. de hoofdstructuur van de openbare ruimte) weer. Bij het vaststellen van de voorkeursvariant heeft de raad via een motie het college opgeroepen om bij de uitwerking tot de gebiedsvisie nadrukken oog te hebben voor en richting te geven aan kwaliteit en erfgoed. Dat hebben we gedaan door in de visie op de deelgebieden nog meer van de Meppeler karakteristiek en ruimtelijke identiteit terug te brengen. In onderhavige Gebiedsvisie Stationsgebied is de inhoud van de voorkeursvariant nader uitgewerkt tot een ruimtelijk kader dat richting geeft aan en een middel is voor het borgen van het kwaliteitsniveau van toekomstige ontwikkelingen in het gebied.

Door middel van een amendement besloot de raad dat de voorgestelde gelijkvloerse fietsverbinding in het vervolgtraject met de optie van een fietstunnel op mogelijkheden en kosten nader wordt onderzocht en dat de raad hierover een voorstel voorgelegd krijgt. Hiervoor heeft het college hercalculaties van eerdere kostenramingen laten uitvoeren en hebben we gesprekken gevoerd met ProRail. Op basis van de uitkomsten hiervan stellen we voor om de keuzes over de vorm en locatie van de fietsverbinding c.q. spoorkruising onderdeel te laten zijn van een bredere verkenning gezamenlijk met ProRail.

Beoogd (maatschappelijk) effect
We bieden een nieuw toekomstperspectief voor het stationsgebied, waardoor er duidelijkheid ontstaat over de ontwikkelrichting bij bewoners, eigenaren, initiatiefnemers en andere betrokkenen. Met dit nieuwe kader dragen we bij aan

de ontwikkeling van een aantrekkelijk en levendig stationsgebied, het creëren van een welkome entree voor bezoekers en ruimte voor economische ontwikkeling.

Argumenten

1.1 De inhoud is in lijn met de gekozen voorkeursvariant

Met de keuze voor de voorkeursvariant vorig jaar heeft de raad de koers en richting voor de inhoud van de Gebiedsvisie Stationsgebied uitgestippeld. De gebiedsvisie die nu voor ligt, betreft een uitwerking van die voorkeursvariant. De kaders en toekomstperspectieven uit de gebiedsvisie sluiten aan op de geformuleerde ambities en opgaven in de startnotitie en geven richting aan vraagstukken zoals de Bekinkbaan en invulling van ontwikkellocaties.

We willen hierbij echter opmerken dat een belangrijke reden voor het aanwijzen van de voorkeursvariant ('organische ontwikkeling') te maken had met (zicht op) financiële realiteit. De meest vergaande variant ('ambitieus vergezicht'), met onder meer tunneloplossingen in het stationsgebied en sloop van de Bekinkbaan, leek om deze reden onhaalbaar. Inmiddels zijn er (landelijk en regionaal) ontwikkelingen die hier in de komende jaren wellicht een ander perspectief op kunnen gaan geven. Zo is de Regiodeal Zwolle losgekomen en komt de woningbouwopgave, die hand in hand zal gaan met de herontwikkeling en revitalisering van (binnen)stedelijke locaties, steeds prominenter in beeld. Dergelijke ontwikkelingen kunnen in de toekomst wellicht aanleiding geven om alsnog te kijken naar (onderdelen van) de variant 'ambitieus vergezicht'.

Desalniettemin geldt dat we ook met de inhoud van de huidige gebiedsvisie op termijn de entreefunctie naar de stad kunnen verhelderen en het stationsgebied aantrekkelijker maken als verblijfsgebied. Ook kunnen we de ruimere stationsomgeving een meer stedelijke uitstraling geven, mét versterking van de Meppeler karakteristiek. Tevens sluit de inhoud van de gebiedsvisie aan op de voorkeuren vanuit de omgeving en stakeholders.

1.2 De gebiedsvisie biedt contouren en kaders voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit én laat tegelijkertijd ruimte voor vervolguitwerkingen

De inhoud van de gebiedsvisie geeft een toekomstperspectief voor de verschillende deelgebieden binnen de stationsomgeving. Het is niet voor ieder deelgebied duidelijk op welke termijn er over kan worden gegaan tot het opstellen van daadwerkelijke herontwikkelings- en herinrichtingsplannen. Dit is voor een aantal locaties (mede) afhankelijk van initiatieven van derden. Daarom is in de visie een bepaalde mate van uitwerkingsvrijheid gehouden. De in de visie vastgelegde kaders moeten voor de uitwerkingsplannen richtinggevend zijn, maar niet belemmerend gaan werken. De inhoud van de huidige visie voldoet hieraan. We kiezen bijvoorbeeld duidelijk voor behoud van de huidige Bekinkbaan als viaduct, maar willen deze beter inrichten en inpassen in de (bebouwde) omgeving. Op het Kraton willen we tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit sterk verbeteren, door onder andere het Oosteinde de uitstraling van een Meppeler stadskade/-gracht (terug) te geven. Dit biedt handvaten voor de herontwikkeling van het Kraton, maar zeker ook nog ontwerpvrijheid.

1.3 Vaststellen van de visie geeft duidelijkheid aan externe partijen en vormt een bouwsteen voor de op te stellen omgevingsvisie

Met het vaststellen van de Gebiedsvisie wordt het visievormingstraject formeel

afgesloten. Hiermee krijgen eigenaren en gebruikers van het stationsgebied, de inwoners van Meppel en ook initiatiefnemers voor de ontwikkellocaties duidelijkheid en houvast. Voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven kan de visie inspiratie bieden en tegelijkertijd ontstaat met de vaststelling een richtinggevend kader.
Ook voor de toekomstige beleidsopstelling van de gemeente zelf levert de visie bouwstenen en input. Denk bijvoorbeeld aan de omgevingsvisie die onder de nieuwe Omgevingswet opgesteld wordt. Onderhavige visie zal daarvoor als belangrijke bron dienen.

2.1 Er zijn ontwikkelingen en onderzoeken gaande waardoor er in breder perspectief naar het spoortraject rondom Meppel wordt gekeken

Naar aanleiding van het aangenomen amendement omtrent de fietsverbinding Ezinge – Meppel Zuid hebben we hercalculaties van eerdere ramingen uitgevoerd en hebben we gesprekken met ProRail gevoerd. In deze gesprekken werd duidelijk dat ProRail onderzoek doet naar de robuustheid van het spoortraject ZwolleMeppel en de uitkomsten hiervan inbrengt in de Bestuurlijke Overleggen tussen het ministerie en landsdeel Noord in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De verwachting is dat er op basis van het onderzoek een aantal knelpunten aangewezen zullen worden waarvoor ProRail de aanbeveling zal doen om aanpassingen aan dit spoortraject en –kruisingen nader te verkennen en voor te bereiden. In dat geval is de verwachting dat zowel de uitvoeringsmogelijkheden als de externe financieringsmogelijkheden toenemen. We stellen daarom voor om nu nog geen definitieve keuze te maken wat betreft de uitvoeringsvorm en locatie voor de nieuwe fietsverbinding, maar om de uitkomsten van het onderzoek van ProRail en de uitkomsten van het Bestuurlijk Overleg MIRT af te wachten en vervolgens daarover met ProRail in gesprek te gaan.

Ook hebben we opnieuw met ProRail gesproken over de vraag of de bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang Reeststouwe zou kunnen dienen als de door de gemeente gewenste nieuwe fietsverbinding (wat een toename van het aantal fietsoversteken per dag zou betekenen). Hoewel ProRail de verkanting in het spoor ter hoogte van de spoorwegovergang opmerkt, sluit ProRail dit op voorhand niet uit. Gelet op haar bestaande beleid en doelstellingen heeft ProRail echter wel aangegeven hier geen voorstander van te zijn. Met inbegrip van voldoende mitigerende maatregelen in combinatie met het afsluiten van de overgang voor gemotoriseerd verkeer zou mogelijk een veilige fietsoversteek kunnen ontstaan. Om hier een definitief besluit over te kunnen nemen, moet er een risicoanalyse uitgevoerd worden. Uit die risicoanalyse moet blijken dat er geen sprake is van een afname van de overwegveiligheid. Definitieve beoordeling van de risicoanalyse is aan ProRail.

Uit de hercalculaties van de ramingen voor een fietstunnel en een gelijkvloerse verbinding ter hoogte van de Reeststouwe is gebleken dat de kosten hiervan naar verwachting respectievelijk circa 6,9 miljoen euro en circa 1,8 miljoen euro bedragen. Voor beide bedragen geldt dat hier de kosten voor een fietsbrug (over de Reest) en fietspad (door het Reestdal aan de oostzijde van het spoor) bij in zijn begrepen.

Kanttekeningen
1.1 We hebben de ontwikkelingen in het stationsgebied getemporiseerd
Het vaststellen van de gebiedsvisie kan de verwachting wekken dat de gemeente voornemens is direct aan de slag te gaan in het Stationsgebied. Dit terwijl het college in het kader van de beschouwing van het CUP (college uitvoeringsprogramma) hier juist een temporisering in heeft voorgesteld. Dit betekent dat er op dit moment geen middelen beschikbaar zijn voor investeringen in het stationsgebied, maar dat we daar op termijn andere voorstellen voor kunnen doen.
Vanaf het begin van het proces rond de stationsvisie is duidelijk gemaakt dat het vaststellen van de gebiedsvisie alleen bedoeld is om een nieuw ruimtelijk kader vast te stellen. Als het gebied in beweging komt en er ontstaan concrete kansen, dan kunnen we overwegen om middelen voor het stationsgebied vrij te maken. Ook kan zich dan de kans voordoen om gemeentelijke grondposities te gelde te maken.

2.1 Door nog geen keuze te maken voor de fietsverbinding geeft de visie geen richting aan alle opgaven

De nieuwe fietsverbinding tussen Ezinge en Meppel Zuid is één van de ruimtelijke vraagstukken in het stationsgebied waar (het proces rondom) de gebiedsvisie duidelijkheid over zou moeten geven. Door een definitieve keuze hierover nu nog niet te maken, wordt de visie vastgesteld zonder deze duidelijkheid. De huidige omstandigheden en ontwikkelingen aangaande het spoor rondom Meppel leiden er echter toe dat het verstandig is om op dit moment nog geen definitieve keuze te maken voor de fietsverbinding. Wachten met het vaststellen van de gebiedsvisie totdat er meer duidelijkheid is over spoorontwikkelingen achten wij niet wenselijk voor de gebruikers, eigenaren en initiatiefnemers binnen het stationsgebied.

Integrale afstemming
De gebiedsvisie is afgestemd met medewerkers van verkeer, stedenbouw, economie, natuur & landschap en openbare ruimte. Daarnaast hebben gebruikers, eigenaren en belanghebbende partijen geparticipeerd in het eerdere proces rondom de gebiedsvisie.

Financiën
Dit voorstel heeft geen directe financiële consequenties.

Effecten overige programma's
Omgevingswet: de Gebiedsvisie Stationsgebied is een bouwsteen voor de omgevingsvisie die voor Meppel opgesteld gaat worden.

Communicatie
Na het raadsbesluit zullen we de eerder betrokken partijen informeren over de definitieve vaststelling van de gebiedsvisie.

Uitvoering
Zoals in de startnotitie is benoemd, worden in de gebiedsvisie de gewenste ruimtelijke kwaliteit en de functionele mogelijkheden geschetst. Tevens bevat het een nadere uitwerking van de directe stationsomgeving, als kader voor maatregelen die op termijn uitgevoerd kunnen worden. Vanaf het begin van het proces is duidelijk gemaakt dat het vaststellen van de gebiedsvisie alleen bedoeld

is om een nieuw ruimtelijk kader vast te stellen. Als het gebied in beweging komt en er ontstaan concrete kansen, dan kunnen we overwegen om op onderdelen aan de slag te gaan.

Effecten op pijlers duurzaamheid
Dit voorstel heeft geen directe effecten op het aspect van duurzaamheid. De doelstellingen in het kader van duurzaamheid zullen worden meegenomen zodra er nadere projectuitwerkingen en -verkenningen voor de deelgebieden worden gemaakt.

Bijlagen
1. Raadsvoorstel
2. Concept raadsbesluit
3. Gebiedsvisie Stationsgebied

Burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

A.J. Kastelein R.T.A. Korteland