



Onderwerp Beantwoording vragen begeleidingscommissie stationsgebied

Steller Gerrit Lieferring

De Begeleidingscommissie Stationsgebied  
T.a.v. mevrouw I.M. Jongman-Mollema, voorzitter  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11      Bijlage -      Ons RO 13.3689883  
Datum = **6 JUN 2013**      Uw brief 02-04-2013      Uw GR13.3618573

Geachte heer, mevrouw,

In december 2012 heeft de raad besloten tot het instellen van een Begeleidingscommissie Stationsgebied. 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.

De begeleidingscommissie bepaalt daarin haar eigen werkwijze. Ons college faciliteert daarin waar nodig en mogelijk. Het raadsbehandelplan vormt daarvoor een kapstok. Voor de komende tijd ligt daarbij het zwaartepunt op de keuzes in het kader van de Knoop, zoals de ligging van de traverse en de aanhaking aan de stad via het voorplein. En daaraan gerelateerd, de meest gewenste ligging van het busstation en de daarvoor geldende voorwaarden.

De begeleidingscommissie heeft in de brief van 02-01-2013 het College van B&W verzocht om schriftelijk te reageren op een aantal vragen van de begeleidingscommissie Stationsgebied. Daarna zijn nog aanvullende vragen gesteld.

#### **Beantwoording vragen**

##### *1. Welke partijen spelen allemaal een rol?*

De opgave voor het stationsgebied valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen:

1. **Knoop Groningen:** de provincie treedt op als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van I&M. ProRail is hierbij opdrachtnemer en werkt alle spoorse maatregelen uit voor de periode tot 2020.
2. **Ontwikkelstrategie:** de gemeente is trekker van de ontwikkelstrategie. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040.

De afstemming tussen korte- en langetermijnontwikkelingen met het oog op een duurzame ontwikkeling van het stationsgebied vindt plaats onder de aansturing van de Stuurgroep Stationsgebied. Hierin nemen zitting:

- Provincie Groningen
- Ministerie van I&M
- Gemeente Groningen
- ProRail
- NS-Stations

## 2. *Wie besluit wat?*

Besluitvorming over de Knoop Groningen vindt plaats in de Stuurgroep Stationsgebied. Deze worden vervolgens bekrachtigd door Provinciale Staten. De reden hiervan is, dat het ministerie formeel opdrachtgever is voor ProRail, maar de inhoudelijke aansturing van de studie voor de Knoop Groningen heeft overgedragen aan de provincie. Een soortgelijke afspraak over de regie is gemaakt in het kader van het Raamwerk RegioRail voor wat betreft de regionale middelen voor dit onderwerp. Uw raad besluit zelf over de Ontwikkelstrategie Stationsgebied. Omgevings- en ruimtelijke (stedelijke) inpassingsvraagstukken volgen het gemeentelijke besluitvormingstraject.

## 3. *Welke beïnvloedingsmogelijkheden heeft de gemeenteraad van Groningen?*

De wethouders Van der Schaaf en Van Keulen hebben zitting in de Stuurgroep als vertegenwoordigers van de gemeente. Besluitvorming vindt plaats op basis van consensus. Beïnvloeding van de gemeenteraad op deze besluiten gebeurt via de wethouders.

Een scheidslijn in verantwoordelijkheid tekent zich in dit speelveld af tussen de korte termijn - Knoop Groningen - en de lange termijn: de ruimtelijke inpassing en de stedelijke ontwikkeling van het gebied. Korte en lange termijn belangen moeten ondanks dit verschil in verantwoordelijkheid wel op elkaar afgestemd worden en blijven. Deze onderwerpen treffen elkaar op de volgende aspecten:

1. Transfer (ligging en uitvoering met oog op loopstromen, overstap bus en interwijkverbinding)
2. Uitplaatsing van het opstel terrein (programma en toekomstig busstation)
3. Inrichting van het voorplein

## 4. *Welke aanpalende projecten zijn van invloed op het stationsgebied.*

*(bijv. aanpak zuidelijke ringweg, netwerkanalyse regioniveau met bijvoorbeeld mogelijke OV knooppunten elders etc.)*

Voor het spoorse deel werkt ProRail aan de uitwerking van het Programma Noord Nederland (PNN), het integrale pakket van spoorse maatregelen voortkomend uit het Regio Specifiek Pakket (RSP). Voor de ontwikkeling van het stationsgebied is de uitwerking voor de Knoop Groningen van belang. Hiervoor vervult de provincie de rol van (namens het ministerie van I&M) gedelegeerde opdrachtgever richting ProRail. Vanwege de omgevingseffecten van de spoorse maatregelen participeert de gemeente intensief in het traject van planvorming zoals dat door ProRail is uitgezet.

Aanpalende projecten van invloed op het stationsgebied zijn:

### HOV-as West 3<sup>e</sup> fase (keuze routing)

Hier gaat de voorkeur uit naar een no-regret maatregel, dat wil zeggen een dusdanige oplossing dat deze zowel voor een busstation aan de zuidzijde of handhaving aan de noordzijde functioneel blijft of tegen relatief geringe kosten functioneel te maken is. Vooralsnog lijkt dit het geval te zijn bij een oplossing waarbij de vervoersas onder het Emmaviaduct door loopt. De haalbaarheid hiervan is, vanwege de aanwezige en te handhaven sporen, onderwerp van overleg met ProRail.

Masterplan fietsstalling en –routes (aanhakend bij transferstudie ProRail en vormgeving vertrek- en aankomst domein). Samen met ProRail en NS bekijken we op welke wijze de

groeïende behoefte aan fietsparkeren moet worden opgevangen. De uitkomst van deze planvorming wordt afzonderlijk aan u voorgelegd.

#### Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet vervangen worden. Hierover hebben we u eerder geïnformeerd. De Stuurgroep Stationsgebied heeft in december 2012 besloten het ontwerpvragestuk van het Herewegviaduct mee te nemen in de scope van de Knoop Groningen. In afwijking van andere maatregelen in de Knoop is de gemeente in dit geval wel de opdrachtgever van ProRail.

#### Raakvlakken met andere projecten

- Actualisatie Netwerkanalyse/HOV visie RGA
- Wijkvisie Rivierenbuurt/Herewegbuurt
- Herijking Structuurvisie gemeente
- Groningen Bereikbaar
- Aanpak Ring Zuid
- Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden, waaronder het nieuwe station Hoogkerk en de tunnel Paterswoldsweg.

*5. De commissie wenst een overzicht in tijd en geld, oorzaak en gevolg van de beslismomenten voor het Stationsgebied afgezet tegen aanpalende projecten, die van invloed zijn op het eindresultaat.*

#### Ontwikkelstrategie en Knoop

De korte termijn beslismomenten uit de Ontwikkelstrategie (Perroneiland/Doorkoppeling, Tunnel/Traverse) zijn onderwerpen van de besluitvorming in de Knoop. Op 25 april jl. bent u geïnformeerd over de plannen van ProRail zoals ze nu in wording zijn. De alternatieven voor de transfer (schuin over de sporen of een tunnel tegenover de stationshal) zijn van invloed op de inpassing in de stad.

In juni komen de voorstellen van de plannemakers beschikbaar. Naar aanleiding van deze voorstellen wordt u uitgenodigd voor een opiniërend debat. Uw opvatting over de opzet van het station kunt u het college meegeven voor de Stuurgroep van 11 oktober. Daar worden dan de besluiten genomen. In het najaar worden deze besluiten ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten. Dan begint ProRail met de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure. De overige beslismomenten (Parkwegviaduct hoog/laag, Busstation hoog/laag) worden voorzien na 2020. Die besluiten worden door de gemeenteraad genomen.

#### Financieel

Voor het totale pakket van maatregelen voor de Knoop Groningen is 149 mln. euro beschikbaar. De dekking daarvan komt voort uit het RSP, het Raamwerk RegioRail en de motie Koopmans en is als volgt opgebouwd:

- Doorkoppeling HS: 18 miljoen (concrete bereikbaarheidsprojecten)
- Restant reactivering Veendam
  - 11 miljoen (concrete bereikbaarheidsprojecten)
- Overwegveiligheid
  - 20 miljoen (motie Koopmans)
- Viersporigheid Europapark
  - 16 miljoen (motie Koopmans)
- Restant motie Koopmans
  - 2 miljoen (motie Koopmans)
- Afspraken Stationsgebied Groningen

- 20 miljoen (RMF)
- Afspraken Raamwerk RegioRail HS
  - 62 miljoen

Dit budget is niet toereikend voor de spoorconfiguratie B3, vanwege de extra kosten voor een fly-over voor de trein naar Roodeschool/Delfzijl ter hoogte van de Peizerweg. De keuze daarvoor, veronderstelt dat aanvullende dekking wordt gevonden.

In het budget wordt met ingrepen op het stationsvoorplein alleen rekening gehouden, als deze noodzakelijk zijn vanwege de aanpassingen op het station zelf. Voor zover de gemeente daarin extra wensen heeft, zullen die ten laste van de gemeente zelf komen. De kosten voor de vervanging van het Herewegviaduct zijn voor de gemeente. ProRail draagt bij in de kosten als extra kostenverhogende eisen worden gesteld vanuit spooroptiek.

U bent inmiddels door ons geïnformeerd over de herverdeling van de RSP middelen. Een substantieel deel daarvan komt beschikbaar voor maatregelen in de Spoorknop Groningen en het Stationsgebied, aanvullend op het hiervoor genoemde budget van 149 miljoen euro. Voor de spoorconfiguratie B3, wordt bijvoorbeeld een bedrag van 35 miljoen euro vrijgemaakt om de fly-over bij de Peizerweg mogelijk te maken.

#### Planning

ProRail heeft intussen de fase van alternatievenstudie doorlopen. Voor het spoor is de keuze gemaakt voor spoorconfiguratie B. Een tweetal varianten (spoorconfiguratie B2 en B3) is nog onderwerp van onderzoek. Ook voor de transfer wordt nog gestudeerd op een tweetal varianten ("links" tunnel, "rechts" passerelle). Deze planuitwerking is medio 2013 afgerond.

In 2013 zijn een viertal Stuurgroepvergaderingen gepland waarin besluiten worden genomen voor onderdelen van de Knoop Groningen. Besluitvorming over onderdelen van de Knoop Groningen worden verwacht:

- vrijdag 19 april 2013
  - voortgang
- eind mei 2013
  - voorlopige resultaten
- vrijdag 28 juni 2013
  - Keuze spoorconfiguratie
  - Opstel terrein Rouaanstraat (gemeente Haren)
  - Overeenkomsten
  - Werkpakketten
- vrijdag 11 oktober 2013
  - Sluiten Samenwerkingsovereenkomst (SOK)
  - Voorbereiden realisatieovereenkomsten (ROK)
  - Keuze transfer

*6. De begeleidingscommissie is verrast over de snelheid waarmee nu ineens besluiten dienen te worden genomen. Vragen hierbij zijn:*

*6a. Welke punten dwingen nu het tijdschema van de besluitvorming naar voren.*

Er is een planningstraject voor infrastructurele spoorprojecten vastgesteld op landsdelig niveau (Programma Noord Nederland) met een daaraan gekoppelde (rijks-)financiering. Ten opzichte

van deze planning is er geen sprake van naar voren halen. Op deze planning wordt door verantwoordelijke partijen strak gestuurd. De besluitvorming vindt plaats in Provinciale Staten.

*6b. Wat is de aanleiding hiervoor, wat gebeurt er als we later besluiten?*

Uit dit Programma Noord Nederland zijn de maatregelen voor de Knoop Groningen benoemd en als project opgepakt. Met de besluitvorming over de ontwikkelstrategie oefent u invloed uit op de uitvoering van deze maatregelen ten gunste van de stedelijke ontwikkeling. Uit het proces tot dusver blijkt, dat het geheel van het Stationsgebied veel meer is dan de som der delen. Vraagstukken die 'spelen op de lange termijn' moeten juist nu integraal worden meegenomen en worden afgestemd met de (korte termijn) spoorse maatregelen. Door met de formulering van onze ambities in de pas te blijven met de besluitvorming voor de Knoop, hebben we meer kans de spoorse maatregelen te beïnvloeden. Vaststelling door u van de ontwikkelstrategie geeft ons college daarbij de benodigde bestuurlijke dekking bij ons optreden in de Stuurgroep.

*6c. Heeft dit ook te maken met het ontwikkelen van een alternatief voor de tram en in hoeverre moet dit tegelijk gebeuren? Wat zijn harde beslismomenten? Is er ruimte in het tijdpad/proces in geval van politieke complicaties, bijvoorbeeld wat gebeurt er als uitstel niet lukt?*

U bent recentelijk geïnformeerd over de voorstellen voor een nieuwe regionale HOV-visie (onderdeel actualisatie Netwerkanalyse). Deze voorstellen worden door ProRail, in de vorm van een impactanalyse, getoetst aan de plannen voor de Knoop Groningen. Hoewel deze impactanalyse nog niet helemaal is afgerond, ziet het er al wel naar uit, dat de verschillende ambitieniveaus voor het HOV hierin te passen zijn. De voorliggende besluiten over de Knoop (keuze spoorconfiguratie B2 en B3, keuze ligging transfer links of rechts) sluiten in dat geval dus geen voorstellen uit, die u bij de HOV-visie nog krijgt voorgelegd. Datzelfde geldt ook voor de vaststelling van de ontwikkelstrategie voor het stationsgebied.

Besluitvorming over de actualisatie van de Netwerkanalyse, inclusief de HOV-visie, wordt voorzien op 14 juni in de Stuurgroep RGA. Daaropvolgend, in dezelfde maand, worden deze besluiten voorgelegd aan de raden en de staten.

#### **Beantwoording aanvullende vragen.**

*7. We willen inzicht in het tijdpad, de beslismomenten, maar nog meer inzicht in de beïnvloedingsmomenten daaraan voorafgaand. Hoe kun je als Raad de discussie in de stuurgroep nog beïnvloeden?*

Op 25 april jl. bent u geïnformeerd over de plannen van ProRail voor de Knoop Groningen, zoals ze nu in wording zijn. De alternatieven voor de transfer (schuin over de sporen of een tunnel tegenover de stationshal) zijn van invloed op de inpassing in de stad.

In juni komen de voorstellen van de plannenmakers beschikbaar. Naar aanleiding van deze voorstellen nodigen we u uit voor een opiniërende bijeenkomst. De vorm waarin dat wordt gegoten, overleggen we graag met uw begeleidingscommissie. Uw opvatting over de opzet van het station kunt u het college meegeven voor de Stuurgroep van 11 oktober. Daar worden dan de besluiten genomen. In het najaar worden deze besluiten ter vaststelling voorgelegd aan Provinciale Staten. Dan begint ProRail met de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure.

*8. Wat betekent het voor de keuze variant Emmaboulevard dat de tram niet doorgaat?*

Het voorkeursalternatief en de ontwikkelstrategie zijn door partijen tegen het licht gehouden van alle mogelijke denkbare opties voor alternatieven van de tram. Daaruit kwam naar voren

dat het voorkeursalternatief Emmaboulevard deze alternatieven kan absorberen. De meer gedetailleerde plannen voor de Knoop Groningen blijken wel gevoelig te zijn, bv als er sprake zou zijn van het doortrekken van de (NS) lijn uit Assen naar het noorden. De plannen voor de Knoop moeten dan drastisch worden herzien. Maar voor de rest zijn de nieuwe voorstellen uit de actualisatie van de Netwerkanalyse Groningen-Assen inpasbaar. We lopen hier echter vooruit op de impactanalyse waarmee ProRail nog bezig is.

*9. Hoe zit het met de aansluiting op de zuidelijke ringweg?*

De scope van de Zuidelijke Ringweg eindigt waar het Parkwegviaduct overgaat van een dijklichaam naar een pilarenconstructie (waar nu geparkeerd wordt). De Zuidelijke Ringweg komt op maaiveld aan en wordt met een helling op het Parkwegviaduct aangesloten. Doordat de ZRW op maaiveld aankomt, is een aansluiting op een verlaagd viaduct in de toekomst ook heel goed mogelijk. De verlaging van het Parkwegviaduct is dus geen onderdeel van de scope van de Zuidelijke Ringweg. Men zorgt voor een goed aansluiting op het huidige viaduct.

*9. Welke gevolgen heeft de nieuwe aanpak van het verkeer door de provincie Groningen? Past bijvoorbeeld de doorkoppeling naar Veendam erin?*

Ja, deze plannen passen in de Knoop Groningen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys

