

EMBARGO TOT EN MET 14 MAART 2014

Onderwerp Spoorzone Groningen (informerend)

Steller dhr. Slijkhuis

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 62 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 4204091

Datum **11 MRT 2014** Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In vervolg op onze brief van 7 februari 2014 delen wij u mede dat wij in onze vergadering van 4 maart jongstleden, in navolging van de Stuurgroep Spoorzone Groningen, een voorkeur uitgesproken hebben voor spoorconfiguratie B4. Deze spoorconfiguratie maakt doortrek van de trein uit Leeuwarden naar Station Europapark mogelijk.

Daarnaast hebben wij besloten om de 'Samenwerkingswerkingsovereenkomst Spoorzone Groningen' met onze projectpartners aan te gaan. Met het sluiten van de samenwerkingsovereenkomst wordt de huidige samenwerking juridisch vormgegeven en worden uitgangspunten voor de toekomstige samenwerking en planontwikkeling vastgelegd. De samenwerkingsovereenkomst treft u ter kennisname aan.

Ten aanzien van de uitgesproken voorkeur voor spoorconfiguratie B4 wordt opgemerkt dat het nog geen definitief besluit betreft. Hiervoor is nodig dat Pro Rail eerst de variantenstudie afrondt en een aantal zaken nog nader worden onderzocht, bijvoorbeeld op gebied van hinder (geluid), financiën en planologische inpassing. Wel is duidelijk dat spoorconfiguratie B4 het beste tegemoet komt aan de spoorse ambities zoals vastgelegd in het spoorse Programmama Noord Nederland en de recent vastgestelde HOV visie, omdat het de doortrek van de trein uit Leeuwarden naar Europapark mogelijk maakt.

Op het moment dat de variantenstudie is afgerond, dan zullen wij deze vrijgeven voor de actieve dialoog met omwonenden en overige belanghebbenden en geïnteresseerden, zoals geschetst in onze brief van 7 februari 2014. Concreet wordt beoogd om in mei een informatiemarkt te

houden en daaraan voorafgaand gesprekken met bewonersgroeperingen en overige stakeholders te organiseren. Daarnaast wordt beoogd om een editie van de Bereikbaarheidskrant te wijden aan de Spoorknop Groningen en breed in te zetten op online informatievoorziening.

Het is vervolgens de bedoeling om, na verwerking van de reacties, eind juni een voorstel te formuleren voor de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad na de zomer haar voorkeur voor een te kiezen spoor lay-out kan uitspreken. Besluitvorming binnen de gemeente wordt daarbij zo veel mogelijk parallel opgelijnd met besluitvorming binnen de provincie.

Recent is het voorgestane proces ook besproken in de begeleidingscommissie van de gemeenteraad. De begeleidingscommissie heeft daarbij de wens uitgesproken dat de gemeenteraad voorafgaand aan de informatiemarkt in mei via een aparte bijeenkomst nog eens breed wordt geïnformeerd. Tevens heeft de begeleidingscommissie aangegeven de variantenstudie opiniërend te willen agenderen voor bespreking in de raadscommissie eind mei (op het moment dat de reacties uit de actieve dialoog zichtbaar worden). Wij zullen deze wensen in overleg met de griffie vorm geven.

Om voor een breed publiek alvast op een begrijpelijke wijze inzichtelijk te maken wat het project Spoorknop Groningen eigenlijk inhoudt en welke elementen hierbij aan de orde zijn (spoorconfiguratie, transfer en opstelsterrein) is de bijgevoegde publieksfolder 'Spoorknopen Groningen' opgesteld.

Deze folder zal actief worden verspreid onder direct aanwonenden van het spoor en ook beschikbaar komen voor andere belanghebbenden en geïnteresseerden. In de folder wordt inhoudelijk beschreven wat het project Spoorknop Groningen inhoudt en op welke wijze mensen kunnen reageren op de plannen.

Wij zijn voornemens om samen met projectpartners op 14 maart aanstaande de samenwerkingsovereenkomst in het bijzijn van de pers te ondertekenen en op dat moment tevens de publieksfolder actief te verspreiden.

Wij hechten er aan om u voorafgaand aan het persmoment te informeren via deze brief. Daarnaast hechten wij er ook aan dat omwonenden en bedrijven langs het spoor niet verrast worden door persberichtgeving en streven er naar om op de dag van ondertekening een brief bij hen op de mat te hebben liggen,



met informatie over het project (de publieksfolder) en het voorgestane communicatietraject. Ook zullen wij de klankbordgroep Stationsgebied voorafgaand aan het persmoment nog uitgebreid informeren over de stand van zaken.

Om het communicatieproces op de bovengenoemde zorgvuldige wijze vorm te kunnen geven verzoeken wij u om de hierbij aangeboden informatie onder embargo te accepteren tot 14 maart 2014.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Vreeman', written over the printed name.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M.A. Ruys', written over the printed name.

SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Provincie Groningen
Gemeente Groningen
NS Stations
ProRail

Inzake
Spoorzone Groningen

Definitieve versie
d.d. 14 maart 2014



INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 – ALGEMENE BEPALINGEN

- Artikel 1 – Definities
- Artikel 2 – Doel van de Overeenkomst
- Artikel 3 – Deelprojecten en Flankerende projecten
- Artikel 4 – Uitgangspunten samenwerking
- Artikel 5 – Organisatie en besluitvorming Deelprojecten
- Artikel 6 – Planning en bouwfaseringsplan

HOOFDSTUK 2 – ALGEMENE BEPALINGEN REALISATIE DEELPROJECTEN

- Artikel 7 – Vergunningen
- Artikel 8 – Bestemmingsplan(nen)
- Artikel 9 – Tijdelijk beschikbaar stellen gronden
- Artikel 10 – Realisatieovereenkomsten

HOOFDSTUK 3 – DEELPROJECTEN EN HOEDANIGHEID VAN PARTIJEN

- Artikel 11 – Deelproject 1: Uitbreiden en verbeteren van de transfer op station Groningen
- Artikel 12 – Deelproject 2: Realisatie van verhuurbare ruimten ter vervanging van door Project geraakte ruimtes
- Artikel 13 – Deelproject 3: Zijperron station Groningen Europapark
- Artikel 14 – Deelproject 4: Verbetering en uitbreiding spoorconfiguratie incl. opheffen overweg Esperantostraat
- Artikel 15 – Deelproject 5: Realisatie van een nieuw opstel terrein en vrijmaken bestaand terrein
- Artikel 16 – Deelproject 6: Aanpak van knelpunten op het stationsplein
- Artikel 17 – Deelproject 7: Realisatie van een bustunnel onder het stationsemplacement en de aansluitende infrastructuur stationsplein
- Artikel 18 – Deelproject 8: Realisatie van verhuurbare ruimten “extra”
- Artikel 19 – Deelproject 9: Fietsparkeren Stationsgebied noordzijde
- Artikel 20 – Deelproject 10: Fietsparkeren Stationsgebied zuidzijde
- Artikel 21 – Deelproject 11: Realisatie entree zuidzijde transfer-/interwijk tunnel
- Artikel 22 – Deelproject 12: Gebiedsontwikkeling en -inrichting zuidzijde Stationsgebied
- Artikel 23 – Deelproject 13: Herinrichting Stationsgebied noordzijde
- Artikel 24 – Deelproject 14: Busstation
- Artikel 25 – Deelproject 15: Vernieuwing Herewegviaduct
- Artikel 26 – Deelproject 16: OVC&P voorzieningen tijdelijke situatie
- Artikel 27 – Deelproject 17: OVC&P voorzieningen definitieve situatie
- Artikel 28 – Deelproject 18: Fietstunnel

HOOFDSTUK 4 – FINANCIËN EN FISCALITEITEN

- Artikel 29 – Financiële bepalingen
- Artikel 30 – Eigendom en zakenrechtelijke transactie(s)
- Artikel 31 – Fiscaliteit

HOOFDSTUK 5 – SLOTBEPALINGEN

- Artikel 32 – Aanvang, duur en ontbinding
- Artikel 33 – Overmacht en onvoorziene omstandigheden
- Artikel 34 – Rechtskeuze en geschillenregeling
- Artikel 35 – Overige bepalingen
- Artikel 36 – Bijlagen

Ondergetekenden:

1. De Staatssecretaris van **Infrastructuur & Milieu**, handelende als bestuursorgaan, mevrouw W.J. Mansveld, hierna verder te noemen "**IenM**"
2. De publiekrechtelijke rechtspersoon **Provincie Groningen**, gevestigd te Groningen en kantoorhoudende aldaar aan het Martinikerkhof 12, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer M. Boumans, gedeputeerde, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten van 4 maart 2014, zaaknummer 506801, in deze Overeenkomst verder te noemen "**Provincie**",
3. De publiekrechtelijke rechtspersoon **Gemeente Groningen**, gevestigd te Groningen en kantoorhoudende aldaar aan de Kreupelstraat 1, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer J.M. van Keulen, wethouder verkeer en vervoer, handelend ter uitvoering van het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 4 maart 2014, hierna verder te noemen "**Gemeente**";
4. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **NS Stations B.V.**, statutair gevestigd te Utrecht en kantoorhoudende aldaar aan de Stationshal 17, te dezen krachtens schriftelijke volmacht rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw I. van Gent, regiodirecteur Noord Oost, hierna verder te noemen "**NS Stations**";
5. De besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid **ProRail B.V.**, statutair gevestigd te Utrecht en aldaar kantoorhoudende aan het Moreelsepark 2, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door ing. J.A.H. Mulder, Regionaal Accountdirecteur, hierna verder te noemen "**ProRail**";

hierna gezamenlijk te noemen "Partijen" of afzonderlijk "Partij";

Overwegende dat:

- i. De toenmalige ministeries VROM en VenW, aansluitend op het programma Mooi Nederland (tussen Partijen afdoende bekend) belang hechten aan het transformeren van binnenstedelijke spoorzones tot aantrekkelijk locaties waar openbaar vervoer, woningbouw en ontwikkeling van kantoren en publieke voorzieningen hand in hand gaan. In dat kader hebben ProRail, VROM, VenW en NS onder het Programma Spoorzoneontwikkeling de Spoorzone Groningen aangewezen als één van de vijf landelijke voorbeeldprojecten. Het programma Spoorzoneontwikkeling heeft als doel knelpunten voor (her)ontwikkeling van de voorbeeld projecten helpen weg te nemen en de leerervaringen te delen met andere gemeenten. Dat heeft er mede toe geleid dat de Spoorzone Groningen is opgenomen in de verkenningsfase van de gebiedsagenda MIRT;
- ii. De Gemeente wil uitwerking geven aan haar Structuurvisie 'Stad op Scherp' en onder meer de Spoorzone Groningen verder ontwikkelen als dynamo voor integrale en duurzame gebiedsontwikkeling om zo groei van banen en bezoekers in stad, regio en het noorden in totaliteit te bewerkstelligen;
- iii. De Provincie beschouwt de Spoorzone Groningen als een belangrijke entree van de stad, de provincie en het noorden. De Provincie zet in op een stedelijk gebied met functiemix, exclu-

siviteit en identiteit. Verder hecht de Provincie aan een optimale bereikbaarheid en overstap. Daarbij wil zij het verkeer veiliger en duurzamer maken en de infrastructuur goed in de stad inpassen. Daarbij is de Provincie bestuurlijke trekker van de uitvoering van een groot deel van het compensatiepakket Zuiderzeelijn en verantwoordelijk voor overige regionale/provinciale spoorse ontwikkelingen in de provincie Groningen;

- iv. NS Stations ontwikkelt, beheert en exploiteert stations en stationsgebieden en is economisch eigenaar van het hoofdstationsgebouw te Groningen. NS Vastgoed is deels eigenaar van diverse gronden rond het hoofdstation van Groningen. Groningen is een belangrijk station voor NS en NS heeft veel belang bij ontwikkeling van de Spoorzone Groningen, zodat veel reizigers, bezoekers en gebruikers worden getrokken naar een levendige omgeving en commerciële potenties worden benut. NS streeft naar een goede reizigers- en ketenfaciliteit, de borging van een sociale veiligheid in de stationsomgeving, een optimale afstemming van vervoersmodaliteiten in de Spoorzone Groningen en naar een knooppuntenontwikkeling waarbij deze modaliteiten en andere voorzieningen maximaal worden ingepast;
- v. ProRail is verantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid en optimale beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en focust op optimale transfer binnen en van/naar de Spoorzone Groningen. ProRail zet in op goede ketenfaciliteiten. De komende intensivering op het spoor en nieuwe verbindingen vragen om capaciteitsuitbreiding en betere benutting. In dat kader is ProRail verantwoordelijk voor de voorbereiding, realisatie en instandhouding van de spoorse onderdelen van het Project. ProRail heeft belang bij een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering van spoorse processen. Doel is ook het optimaliseren van het emplacement. Tevens wenst ProRail dat het verblijfsklimaat wordt verhoogd en de sociale veiligheid in de stationsomgeving wordt geborgd;
- vi. ProRail, NS Vastgoed, de Gemeente Groningen, de Provincie Groningen en de toenmalige ministeries van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en Verkeer en Waterstaat (VenW), zijnde thans het ministerie van IenM, op 5 oktober 2009 een Intentieovereenkomst Spoorzone Groningen hebben gesloten;
- vii. Het Programma Spoorzoneontwikkeling is geëindigd en op 23 juni 2008 het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn tot stand is gekomen dat tot doel heeft de ontwikkeling van de economie en de bereikbaarheid van het Noorden te stimuleren;
- viii. IenM in het Project, als gevolg van de voornoemde Intentieovereenkomst Spoorzone Groningen, de rol heeft van ambtelijke ondersteunende rijkspartij door middel van deelname in de Kerngroep en Stuurgroep en de rol van financier heeft zoals genoemd in het voornoemde Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn;
- ix. In de Intentieovereenkomst tussen voornoemde partijen afspraken zijn gemaakt omtrent de samenwerking en inspanning in de totstandkoming van een visie voor een duurzame gebiedsontwikkeling van de Spoorzone Groningen en die partijen hebben afgesproken hiervoor onderzoek te doen naar de ruimtelijke en programmatische ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied;
- x. De Intentieovereenkomst tevens voorziet in de oprichting van de Stuurgroep Spoorzone Groningen (hierna: Stuurgroep Spoorzone);
- xi. De Stuurgroep onderzoek heeft (doen) verrichten naar verschillende voorkeursalternatieven met bijbehorende varianten voor het Project welke is vervat in het rapport 'Spoor-knoop Groningen', Alternatievenstudiefase, kenmerk #3066114, d.d. 13 april 2012;

- xii. De Stuurgroep, bij besluit van d.d. 18 april 2012, heeft ingestemd met het voorkeursalternatief B zoals opgenomen in het voornoemde rapport 'Spoorknoop Groningen' waarin kortgezegd gekozen wordt voor de creatie van een spoorconfiguratie die extra transfer-ruimte tussen het monumentale stationsgebouw en de sporen creëert;
- xiii. De Gemeente Groningen bij raadsbesluit van 20 juli 2011 heeft ingestemd met het voorkeursalternatief zoals verwoord in het rapport "Groningen Stationsgebied, Rapportage Voorkeursalternatief", d.d. juli 2011 en bij raadsbesluit van 26 juni 2013 heeft ingestemd met de ontwikkelstrategie zoals verwoord in het rapport 'Groningen Stationsgebied – Ontwikkelstrategie', april 2013;
- xiv. De Provinciale Staten van de Provincie Groningen bij besluit van 1 oktober 2012, PS-besluitenlijst nummer 93, hebben ingestemd met het planuitwerkingsbesluit knoop Groningen;
- xv. Met deze Overeenkomst niet voorzien wordt in de overdracht van of mandaatverlening op wettelijke bevoegdheden van betrokken bestuursorganen van de Partijen aan de Projectorganisatie;
- xvi. Partijen in deze Overeenkomst, gezien de voornoemde besluitvorming, afspraken wensen vast te leggen omtrent de onderlinge afstemming en samenwerking in de planuitwerkingsfase teneinde te komen tot een of meerdere Realisatieovereenkomsten ten behoeve van de integrale herinrichting van de Spoorzone.

Zijn overeengekomen als volgt:

HOOFDSTUK 1- ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 – Definities

Afnemer – een Partij die op grond van deze Overeenkomst gerechtigd wordt tot het resultaat van een Deelproject uit hoofde van een zakelijk dan wel persoonlijk recht;

Deelproject(en) – een gedeelte van het Project zoals beschreven in artikel 3 van de Overeenkomst waarvoor Partijen zich maximaal inspannen tot het sluiten van een Realisatieovereenkomst dan wel tot het anderszins contractueel vastleggen van afspraken;

Demarcatietekening – de tekening zoals opgenomen als bijlage 1;

Financier – degene die op grond van Hoofdstuk 3 van deze Overeenkomst gelden ten behoeve van de ontwikkelingsfase en de realisatiefase van het Deelproject ter beschikking stelt;

Flankerende projecten – alle projecten die in de directe omgeving van het Stationsgebied worden of kunnen worden uitgevoerd, welke echter geen deel uitmaken van het Project, doch die het Project wel raken of kunnen raken indien deze projecten doorgang vinden zoals beschreven in artikel 3 van de Overeenkomst;

Kerngroep Spoorzone – door Partijen gevormd samenwerkingsverband zoals bedoeld in artikel 5 van deze overeenkomst;

Kwaliteitsteam – een team bestaande uit leden van de spoorbouwmeester, de provinciaal bouwmeester en de stadsbouwmeester met een adviserende functie richting de Projectorganisatie ten behoeve van de borging van de integrale stedenbouwkundige kwaliteit van de Spoorzone;

Opdrachtgever – de Partij die op grond van Hoofdstuk 3 van deze Overeenkomst optreedt als opdrachtgever van de aannemer(s) en adviseur(s) in verband met de ontwikkeling en realisatie van een Deelproject;

Overeenkomst – deze samenwerkingsovereenkomst met bijlagen;

Planning – de indicatieve planning zoals beschreven in artikel 6 van de Overeenkomst;

Project – de integrale herinrichting van de Spoorzone, onderverdeeld in de Deelprojecten zoals beschreven in artikel 3 van de Overeenkomst;

Projectorganisatie – het samenwerkingsverband tussen Partijen dat in deze Overeenkomst nader wordt vormgegeven en waarbinnen Partijen uitvoering geven aan deze Overeenkomst en zoals nader beschreven in artikel 5 van deze Overeenkomst;

Realisatieovereenkomst – de overeenkomst als bedoeld in artikel 10 van deze Overeenkomst;

RSP Budget Groningen – de ter beschikking gestelde financiële middelen zoals bedoeld in het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, d.d. 23 juni 2008 aangevuld met financiële middelen van de Gemeente en de Provincie en van de provincies en gemeenten die samenwerken in de 'Regio Groningen-Assen';

SNN – het Samenwerkingsverband Noord Nederland bestaande uit de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe;

Station – het stationsgebouw Groningen, gelegen aan het Stationsplein 4, 9736 AE te Groningen;

Spoorzone – het gebied bestaande uit het Stationsgebied, baanvakken met emplacement(en) en omliggende omgeving zoals nader aangeduid op de Demarcatietekening;

Stationsgebied – het gebied bestaande uit het Station en omliggende omgeving zoals nader aangeduid op de Demarcatietekening;

Stuurgroep Spoorzone – door Partijen gevormd samenwerkingsverband zoals bedoeld in artikel 5 van deze Overeenkomst.

De definities kunnen zonder verlies van betekenis in het enkelvoud of in het meervoud worden gebruikt.

Artikel 2 – Doel van de Overeenkomst

1. Het doel van deze Overeenkomst is:

- a. Het instellen van een Projectorganisatie, alsmede
- b. het vastleggen van de afspraken tussen Partijen om binnen de nader in deze Overeenkomst vastgelegde en nog nader in de Realisatieovereenkomst(en), dan wel een andere overeenkomst uit te werken uitgangspunten en randvoorwaarden te komen tot integrale herinrichting van de Spoorzone.

2. De integrale herinrichting zal plaatsvinden door middel van de uitvoering van Deelprojecten. Voor de Deelprojecten zullen Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail zich maximaal inzetten om te komen tot een of meerdere Realisatieovereenkomsten, dan wel andere overeenkomsten, ten behoeve van de realisatiefase zoals bedoeld in artikel 10 van deze Overeenkomst dan wel het vastleggen van contractuele afspraken om toekomstige ontwikkeling en realisatie van een Deelproject mogelijk te maken.
3. De Flankerende projecten maken geen onderdeel uit van het Project. Partijen spreken de intentie uit ten aanzien van de Flankerende projecten samen te werken, daar waar de betrokkenheid van een betreffende Partij gewenst is, teneinde deze projecten verder te kunnen ontwikkelen en realiseren in samenhang met de integrale herinrichting van de Spoorzone.

Artikel 3 – Deelprojecten en Flankerende projecten

1. Het Project zal worden onderverdeeld in de onderstaande 18 Deelprojecten. Van deze Deelprojecten maken de Deelprojecten 1 tot en met 6 deel uit van de 'Knoop Groningen' zoals nader toegelicht in de memo 'Scope en budget project Knoop Groningen' gedateerd 20 juni 2013, vastgesteld in de Stuurgroep Spoorzone d.d. 28 juni 2013 en aangehecht als bijlage 3.

De Deelprojecten die heden deel uitmaken van de 'Knoop Groningen':

1. Uitbreiden en verbeteren van de transfer op station Groningen (extra perrons, een transfertunnel die ontworpen en uitgevoerd wordt om tevens te kunnen fungeren als interwijkverbinding ter voorbereiding op de eventuele realisatie van de zuid entree zoals bedoeld in Deelproject 11, alsmede aanpassing van het/de vigerende bestemmingsplan(en), aanpassing(en) aan het Stationsgebouw die het gevolg zijn van de uitbreiding en/of verbetering van de transferfunctie).
2. Realisatie van verhuurbare ruimten ter vervanging van door het Project geraakte ruimten.
3. Zijperron station Groningen Europapark.
4. Verbetering en uitbreiding spoorconfiguratie, incl. opheffen overweg Esperantostraat.
5. Realisatie van een nieuw opstelterrein en vrijmaken bestaand terrein.
6. Aanpak van knelpunten op het stationsplein.

De Deelprojecten die heden geen deel uitmaken van de 'Knoop Groningen':

7. Realisatie van een bustunnel onder het stationsemplacement en de aansluitende infrastructuur.
8. Realiseren van verhuurbare ruimten "extra".
9. Fietsparkeren Stationsgebied noordzijde.
10. Fietsparkeren Stationsgebied zuidzijde.
11. Realisatie entree zuidzijde transfer-/interwijktunnel.
12. Gebiedsontwikkeling en -inrichting stationsgebied zuidzijde.
13. Herinrichting Stationsgebied noordzijde
14. Busstation.
15. Vernieuwing Herewegviaduct.
16. OVCP voorzieningen tijdelijke situatie.
17. OVCP voorzieningen definitieve situatie.
18. Fietstunnel.

2. Naast de integrale herinrichting van de Spoorzone kunnen onder meer, doch niet uitsluitend, de volgende Flankerende projecten worden benoemd:
 1. Weginfrastructuur ter plaatse van de Esperantostraat.
 2. Zuidelijk Ringweg, kruising spoor.
 3. Onderdoorgang Helperzoom.
 4. HOV-as Koeriersterweg.
 5. ESGL/onderdoorgang Paterswoldseweg

Artikel 4 – Uitgangspunten samenwerking

1. Partijen spannen zich over en weer maximaal in, in de mate waarin zulks in de gegeven omstandigheden in redelijkheid en billijkheid gevergd kan worden, al datgene te doen, respectievelijk na te laten, hetgeen hun samenwerking zoals voorzien in de Overeenkomst zal kunnen bevorderen, respectievelijk belemmeren, teneinde de doelen van deze Overeenkomst zoals verwoord in artikel 2 te verwezenlijken, dit echter met inachtneming van de (publiekrechtelijke) taken en verantwoordelijkheden van Partijen.
2. Uitgangspunt voor het Project vormen de navolgende documenten:
 - a. 'Spoorknoop Groningen', Alternatievenstudie, kenmerk #3066114, d.d. 13 april 2012.
 - b. Verslag van de Stuurgroep van d.d. 18 april 2012 met verslagnummer 2012/2, vastgesteld op 2 juli 2012, waarin onder meer is besloten voor de keuze voor alternatief B zoals opgenomen in de Alternatievenstudie.
 - c. Besluit van de Provinciale Staten van de Provincie Groningen, d.d. 1 oktober 2012, PS-besluitenlijst nummer 9, betreffende de instemming met het planuitwerkingsbesluit knoop Groningen, zoals verwoord in de voordracht van Gedeputeerde Staten, d.d. 19 juni 2012, zaaknummer 394507.
 - d. Besluit van de raad van de Gemeente Groningen, d.d. 20 juli 2011, betreffende de instemming met het voorkeursalternatief zoals verwoord in het rapport "Groningen Stationsgebied, Rapportage Voorkeursalternatief", d.d. juli 2011.
 - e. Besluit van de raad van de Gemeente Groningen, d.d. 26 juni 2013, betreffende de instemming met het rapport 'Groningen Stationsgebied – Ontwikkelstrategie, maart 2013.
 - f. Memo Stuurgroep stationsgebied Groningen, Onderwerp 'Spoorknoop Groningen, ambities en overeenkomsten', kenmerk # 3326922v2, d.d. 16 april 2013.
 - g. Besluit van de Stuurgroep Spoorzone, d.d. 11 oktober 2013, waarin onder meer besloten is tot de realisatie van een transfertunnel die de perronontsluitingen laat aansluiten op de stationshal.
3. Bij de ontwikkeling en realisatie van het Project, de Deelprojecten onderling, mede in relatie tot de werkzaamheden met betrekking tot de ontwikkeling en realisatie van de Flankerende projecten, alsmede bij alle werkzaamheden die een direct gevolg zijn van de Overeenkomst of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten zullen Partijen in ieder geval te allen tijden de navolgende uitgangspunten in acht nemen:
 - a. de veilige en (zoveel als mogelijk) efficiënte transfers van reizigers worden gewaarborgd;
 - b. de veiligheid van het (trein)verkeer wordt gewaarborgd;
 - c. de overlast voor de reizigers, huurders, exploitanten, bedrijven en burgers in de nabijheid van het Project wordt zoveel als mogelijk beperkt;
 - d. de veiligheid in- en nabij de Spoorzone wordt gewaarborgd;

- e. de werkzaamheden en/of activiteiten voortvloeiende uit het Project die invloed hebben op de bedrijfsuitoefening van Partijen worden zo goed als mogelijk op elkaar en andere (bouw)projecten in of om Groningen afgestemd (ook met het samenwerkingsverband 'Groningen Bereikbaar');
- f. Partijen zullen zoveel mogelijk schade voorkomen en beperken;
- g. Partijen informeren elkaar over en weer waar nodig en handelen voor Partijen afzonderlijk en gezamenlijk schade beperkend.

Artikel 5 – Organisatie en besluitvorming Deelprojecten

1. De Projectorganisatie die Partijen ten behoeve van het Project hebben ingericht is vervat in het projectorganisatieplan en opgenomen in bijlage 2. De Projectorganisatie bestaat uit de Stuurgroep Spoorzone en Kerngroep Spoorzone en laat zich adviseren door het Kwaliteitsteam. De Stuurgroep Spoorzone kan bij besluit de inrichting van de Projectorganisatie zoals opgenomen in bijlage 2 wijzigen. De Projectorganisatie is een samenwerkingsverband zonder rechtspersoonlijkheid.
2. De Stuurgroep Spoorzone is het orgaan waarin de bestuurlijke samenwerking gestalte krijgt. De Stuurgroep Spoorzone is onder meer belast met de afstemming van het Project en komt minimaal vier keer per jaar bijeen of vaker als één der Partijen zulks noodzakelijk acht.
3. De Stuurgroep Spoorzone bestaat uit de Provincie, Gemeente, NS Stations, IenM, en ProRail en beslist op basis van unanimiteit van stemmen waarbij elke Partij één stem kan uitbrengen tenzij anders is bepaald. Daar waar het besluitvorming betreft over een aspect dat de beeldkwaliteit van het gebied ingrijpend beïnvloedt wordt besloten met inachtneming van een advies van het Kwaliteitsteam.
4. In afwijking van artikel 5 lid 3 vindt besluitvorming over Deelprojecten plaats met inachtneming van artikel 5 lid 6 en 10 lid 4 van deze Overeenkomst, in de Stuurgroep Spoorzone. De besluitvorming over Deelprojecten geschiedt op basis van een unanieme beslissing door de Financier(s) en de Afnemer(s) van het betreffende Deelproject zoals nader aangegeven in Hoofdstuk 3.
5. Besluiten van de Stuurgroep Spoorzone met (financiële) gevolgen die in strijd zijn met eerdere besluiten van het Bestuurlijk Overleg van het Samenwerkingsverband Noord Nederland IenM en ProRail zijn eerst bindend voor Partijen dan nadat het Bestuurlijk Overleg van het Samenwerkingsverband Noord Nederland, IenM en ProRail daarmee hebben ingestemd.
6. Besluiten van de Stuurgroep Spoorzone met financiële gevolgen voor Partijen, en/of besluiten die de formele bevoegdheden van (een) Partij(en) betreft(en), dan wel besluiten tot het aangaan van (realisatie)overeenkomsten ect. dienen, voor zover de desbetreffende Partij daarbij betrokken is, conform overweging xv ter besluitvorming te worden voorgelegd aan de bevoegde organen van de betrokken Partijen.
7. De Kerngroep Spoorzone is belast met het coördinatie en de afstemming van het Project en bereidt besluiten ten aanzien van het Project voor. De Kerngroep Spoorzone neemt bij de uitoefening van haar taken de besluiten van de Stuurgroep Spoorzone in acht en komt minimaal vier keer per jaar bijeen of vaker als één der Partijen zulks noodzakelijk acht. De Kerngroep Spoorzone bestaat uit de Provincie, Gemeente, NS Stations, IenM, en ProRail waarbij elke Partij tenminste door één persoon vertegenwoordigd wordt.

8. Besluitvorming over Flankerende projecten vindt plaats buiten de Stuurgroep Spoorzone. Indien één van de Partijen betrokken is bij de besluitvorming omtrent Flankerende projecten licht zij de Stuurgroep Spoorzone inzake de (voorgenomen) besluiten ten aanzien van deze Flankerende projecten tijdig in.

Artikel 6 – Planning en bouwfaseringsplan

Partijen hebben ter zake van de uitvoering van het Project een indicatieve (overkoepelende) Planning voor alle Deelprojecten opgesteld, welke als bijlage 4 aan deze Overeenkomst is gehecht. Deze indicatieve Planning wordt nader verfijnd gaandeweg de voortgang van de Deelprojecten. Partijen streven ernaar de uitvoering van het Project en de realisatie van de Deelprojecten welke genoemd zijn in artikel 3 lid 1 sub 1 tot en met sub 7 van deze Overeenkomst zoveel mogelijk te laten plaatsvinden in overeenstemming met de Planning. Per Deelproject wordt/worden één of meer bouwfaseringsplan(nen) opgesteld.

HOOFDSTUK 2 – ALGEMENE BEPALINGEN REALISATIE DEELPROJECTEN

Artikel 7 – Vergunningen

Partijen laten een inventarisatie uitvoeren naar de voor de realisatie van het Project noodzakelijke vergunningen. Deze inventarisatie zal als input dienen voor de op te stellen Realisatieovereenkomsten. Op basis van de inventarisatie zal worden bepaald welke Partij verantwoordelijk is voor het aanvragen van de voor realisatie van een Deelproject benodigde vergunningen en hierover zullen afspraken worden vastgelegd in de Realisatieovereenkomsten. Partijen verplichten zich de inventarisatie in periodiek overleg te actualiseren.

Artikel 8 – Bestemmingsplan(nen)

1. De Gemeente zal zich, binnen de wettelijke kaders en nadat de Stuurgroep Spoorzone en zo nodig de organen van de Partijen positief hebben besloten en nadat afspraken over kostenverhaal schriftelijk met de Afnemer c.q. Financier zijn overeengekomen, inspannen voor de tijdige herziening of vaststelling van het/de vigerende bestemmingplan(nen) dan wel het tijdig vaststellen van andere planologische besluiten ten behoeve van de realisering van de Projecten. Partijen zullen zo nodig nadere afspraken maken omtrent de ondersteuning die Partijen aan de Gemeente kunnen leveren bij het nemen van de nodige maatregelen.
2. Partijen zullen de Gemeente desgevraagd behulpzaam zijn bij de behandeling van de in het kader van de bestemmingsplanprocedure ingediende zienswijzen en beroepschriften.

Artikel 9 – Tijdelijk beschikbaar stellen gronden

Partijen zullen voorafgaand aan het sluiten van de Realiseringsovereenkomst(en) nadere afspraken maken over het tijdelijk ter beschikking stellen van hun gronden ten behoeve van de realisatie van een Deelproject en de overdracht van gronden binnen het Project ten behoeve van de ontwikkeling en realisatie van Deelprojecten.

Artikel 10 – Realisatieovereenkomsten

1. Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail spannen zich maximaal in om voor de Deelprojecten een of meer Realisatieovereenkomsten te sluiten dan wel anderszins afspraken contractueel vast te leggen, ter zake van de ontwikkeling en realisatie van een of meer Deelprojecten, zulks met inachtneming van het bepaalde in deze Overeenkomst.

2. Indien en voor zover Partijen dit wenselijk achten alsmede indien en voor zover zulks voortvloeit uit deze Overeenkomst, zullen ook derden partij kunnen zijn bij de Realisatieovereenkomst.
3. De Realisatieovereenkomsten dienen in elk geval te voorzien in de navolgende onderwerpen, tenzij zulks gezien de aard van het Deelproject dan wel de vorm van aanbesteding niet relevant is:
 - a) Randvoorwaarden
 - Uitwerking van de planning in een detailplanning/fasering.
 - Vastlegging van de specifieke randvoorwaarden.
 - Vaststelling van het programma van eisen/vraagspecificatie.
 - De wijze van uitwerking van het programma van eisen in een voorlopig ontwerp, definitief ontwerp / eisenspecificatie, uitvoeringsontwerp.
 - b) Financiering en aansprakelijkheid
 - Uitwerking van de business case.
 - Verdeling financiering zoals bedoeld in artikel 29 lid 1 van deze Overeenkomst, regeling omtrent bijbestellingen, betalingen.
 - Verzekeringen.
 - Aansprakelijkheid.
 - Rapportage en verantwoording bestede middelen (o.a. in relatie tot subsidies).
 - Risicomanagement.
 - c) Conditionering
 - Vergunningen zoals bedoel in artikel 7 van deze Overeenkomst en toestemmingen, grondverwerving, water/bodemonderzoek, archeologie, planologie, kabels en leidingen, planschade, nadeelcompensatie.
 - Tijdelijke voorzieningen, ter beschikkingstelling gronden.
 - Wijze van oplevering, inbeheername en onderhoud.
 - Afstemming Deelproject met Flankerende projecten en de Deelprojecten onderling.
 - d) Omgeving
 - Bouwhinder.
 - Bereikbaarheid.
 - Omgevingsmanagement.
 - Project- en gebiedscommunicatie.
4. Ten behoeve van de integrale benadering van het Project en de inpasbaarheid van het Project in de omgeving stellen Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail gezamenlijk het document "Vormgevingsvisie en ruimtelijk functioneel plan" op. In dit document worden ruimtelijk functionele eisen en vormgevings- en beeldkwaliteitseisen voor het Project vastgelegd, onder andere ten aanzien van de transfer-/interwijkttunnel met entrees, OVC&P, de inrichting van perons en het overige stationsdomein, busstation, HOV-haltes en overig voor- en natransport, monumentale elementen, commerciële ruimten (incl. bestemming en volume) en raakvlakken tussen de verschillende Deelprojecten. Genoemde partijen spannen zich in uiterlijk 1 mei 2014 instemming te verkrijgen van de Stuurgroep Spoorzone. Na instemming van de Stuurgroep zal dit document ter besluitvorming worden voorgelegd aan de daartoe bevoegde organen van Partijen, waarna het bindend zal zijn voor Partijen bij de uitvoering van Deelprojecten.

HOOFDSTUK 3 – DEELPROJECTEN EN HOEDANIGHEID VAN PARTIJEN

Artikel 11 - Deelproject 1: Uitbreiden en verbeteren van de transfer op station Groningen

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatiekening aangegeven en voorziet in de realisatie van extra perrons en een transfertunnel die ontworpen en uitgevoerd wordt om tevens te kunnen fungeren als interwijkverbinding ter voorbereiding op de eventuele realisatie van de zuid entree zoals bedoeld in Deelproject 11 alsmede de aanpassing van het/de vigerende bestemmingsplan(nen), aanpassing(en) aan het Stationsgebouw die het gevolg zijn van de uitbreiding en/of verbetering van de transferfunctie.
2. Voor dit Deelproject is ProRail de Opdrachtgever en Afnemer en NS Stations Opdrachtgever met inachtneming van artikel 18 lid 4 en zijn de Provincie en Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) Financier en NS Stations Afnemer.

Artikel 12 - Deelproject 2: Realisatie van verhuurbare ruimten ter vervanging van door Project geraakte ruimtes

1. De uitvoering van het Project zal alleen de twee bestaande commerciële ruimten, in gebruik bij Nedtrain, welke gelegen zijn op perron 3, raken zoals nader aangegeven op de Demarcatiekening in bijlage 1. ProRail en NS Stations zullen ten aanzien van de vervanging van deze ruimten een regeling treffen conform de daarvoor geldende afspraken zoals overeengekomen in het kader van de splitsing van eigendommen in 1995 (o.a. DZI, RIT-overeenkomst, WOK) en nadien gemaakte afspraken of daarvoor in de plaats tredende landelijke afspraken.
2. Voor dit Deelproject is ProRail de Opdrachtgever, NS Stations de Afnemer en zijn, de Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) Financier.

Artikel 13 - Deelproject 3: Zijperron station Groningen Europapark

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van de Spoorzone zoals op de Demarcatiekening aangegeven voorziet in een extra perron voor het station Groningen Europapark.
2. Voor dit Deelproject is ProRail de Opdrachtgever en Afnemer en zijn de Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) Financier.

Artikel 14 – Deelproject 4: Verbetering en uitbreiding spoorconfiguratie incl. opheffen overweg Esperantostraat

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van de Spoorzone zoals op de Demarcatiekening aangegeven en voorziet in het doortrekken van de regionale spoorlijnen en realisatie van een spooruitbreiding waarbij de overweg ter hoogte van de Esperantoweg wordt gemoederd.
2. Voor dit Deelproject is ProRail de Opdrachtgever en Afnemer en zijn de Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) Financier en ProRail Financier.

Artikel 15 – Deelproject 5: Realisatie van een nieuw opstel terrein en vrijmaken bestaand terrein

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van de Spoorzone zoals op de Demarcatiekening aangegeven en voorziet in het verplaatsen van het emplacement naar het gebied gelegen in de gemeente Haren nabij de Rouaanstraat te Groningen en ten zuidoosten van het Euroborg Stadion.

2. Voor dit Deelproject is ProRail de Opdrachtgever, Financier en Afnemer en zijn de Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) Financier .

Artikel 16 – Deelproject 6: Aanpak van knelpunten op het stationplein

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van de Spoorzone zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in het bieden van oplossingen voor knelpunten die kunnen ontstaan door de realisatie van Deelprojecten zoals genoemd in artikel 3 lid 1 sub 1 tot en met 5 en 7 van deze Overeenkomst.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van de Opdrachtgever nader worden bepaald. De Gemeente en NS Stations zijn Afnemer. De Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) zijn Financier.

Artikel 17 – Deelproject 7: Realisatie van een bustunnel onder het stationemplacement en aansluitende infrastructuur

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in het realiseren van een tunnel voor bussen onder het stationemplacement en bijbehorende aansluitende/ontsluitende infrastructuur .
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van de Opdrachtgever nader worden bepaald. De Provincie en de Gemeente (via bijdrage RSP Budget Groningen) zijn Financier en worden de Afnemer(s) nader bepaald.

Artikel 18 – Deelproject 8: Realisatie van verhuurbare ruimten “extra”

1. Op 17 oktober 2001 resp. 29 oktober 2001 is tussen de rechtsvoorganger van ProRail en NS Stations een Gebruiksovereenkomst tot stand gekomen voor de aanleg en het gebruik van twee perrongebouwen van circa 450 m² gelegen op de perrons nabij het Station. Conform artikel 9 van die overeenkomst zal het gebruiksrecht door ProRail worden opgezegd waardoor het gebruiksrecht uiterlijk 31 januari 2017 eindigt. Indien na opzegging en beëindiging van het gebruiksrecht blijkt dat er naar het oordeel van ProRail (nog) mogelijkheden bestaan tot het tijdelijk gebruiken van de voornoemde perrongebouwen treden ProRail en NS Stations in overleg over een tijdelijke voortzetting van het gebruik van de voornoemde perrongebouwen. Hierbij zullen ProRail en NS Stations met elkaars gerechtvaardigde belangen rekening houden waarbij een eventuele tijdelijke voortzetting van het gebruik van de perrongebouw(en) niet geldt als een verlenging van de gebruiksovereenkomst dan wel als exclusief exploitatierecht zoals bedoeld in artikel 8 lid 1 sub e van de aan NS Stations en ProRail genoegzaam bekende RIT-overeenkomst, d.d. 31 mei 1995.
2. NS Stations wenst minimaal het huidige aantal 1300 m² commerciële ruimten in de nieuwe Station situatie. Deze ruimten zullen zich kunnen bevinden in het Station en/of in de te realiseren perrontunnel en/of rond de noordzijde en de zuidzijde van de te realiseren transfertunnel en/of op de perrons en/of op het stationsplein. NS Stations wenst tevens het recht om tijdelijke commerciële ruimten/voorzieningen te realiseren. Hierbij dienen in acht te worden genomen de tussen NS Stations en ProRail geldende en genoegzaam bekende landelijke afspraken zoals in artikel 12 lid 1 genoemd.

ProRail en NS Stations stellen de haalbaarheid van tijdelijke en permanente commerciële voorzieningen dan wel ruimten vast op uiterlijk 1 december 2014. Hierbij worden tevens nadere afspraken gemaakt m.b.t. onder andere de (financiële) consequenties voor het Project zodat deze tijdelijke dan wel commerciële voorzieningen tijdig in de verdere planontwikkeling en realisatiefase van het Project opgenomen kunnen worden.

3. Ten aanzien van de realisatie van retail in de te realiseren transfertunnel zal op basis van de volgende drie onderdelen uiterlijk 1 juli 2014 afspraken tussen ProRail en NS Stations worden gemaakt:
 - a) (concept) definitief ruimtelijk functioneel ontwerp voor de retailruimte(n) in de transfertunnel welke wordt opgesteld door ProRail,
 - b) de bouwkosten per vierkante meter met een marge van 30 % welke wordt opgesteld door ProRail en
 - c) de business case van de retail in de transfertunnel welke door NS Stations wordt opgesteld.
4. Ten aanzien van het opdrachtgeverschap voor alle werkzaamheden aan het Station en werkzaamheden met betrekking tot (elders) de te realiseren commerciële ruimten sluiten ProRail en NS Stations aan bij de uitkomsten die het, voor beiden genoegzaam bekende, Masterplan ProRail en NS in zijn algemeenheid hieromtrent formuleert. Indien het Masterplan ProRail en NS geen uitkomst biedt, op het moment van het sluiten van de Realisatieovereenkomst zoals bedoeld in artikel 10, ten aanzien van het opdrachtgeverschap zoals hiervoor bedoeld, komen ProRail en NS Stations overeen dat, uitsluitend voor het onderhavige Project, NS Stations Opdrachtgever is voor werkzaamheden aan het Station. ProRail zal Opdrachtgever zijn voor de casco's van de te realiseren commerciële ruimten wanneer deze commerciële ruimten gelegen zijn in de te realiseren transfertunnel. NS Stations zal voor de commerciële ruimten welke gelegen zijn in de te realiseren transfertunnel Opdrachtgever zijn voor de afbouw van de casco's. NS Stations zal opdrachtgever zijn voor de bouw, verbouw dan wel afbouw van de commerciële ruimten wanneer deze ruimten zich begeven op de perrons dan wel in het Station. Voor dit Deelproject is NS Stations Financier en Afnemer.

Artikel 19 – Deelproject 9: Fietsparkeren Stationsgebied noordzijde

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven aan de noordzijde van het Station voorziet in de ontwikkeling en realisatie van (on)bewaakte (on)betaalde fietsenstallingen.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

Artikel 20- Deelproject 10: Fietsparkeren Stationsgebied zuidzijde

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven aan de zuidzijde van het Station en voorziet in de ontwikkeling en realisatie van (on)bewaakte (on)betaalde fietsenstallingen.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

Artikel 21 – Deelproject 11: Realisatie entree zuidzijde transfer-/interwijkttunnel

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het realiseren van een entree aan de zuidzijde van de sporen ter ontsluiting van de transfer-/interwijkttunnel zoals op de Demarcatietekening aangegeven. De specifieke opgave bestaat uit het realiseren van een goede transfervoorziening met interwijkfunctie die de zuidelijke woonwijken verbindt met het centrum van de stad, waarbij de entree wordt ontworpen in samenhang met het ontwerp van de transfertunnel en de beoogde (toekomstige) programmaonderdelen zoals commerciële voorzieningen, busstation, verkeersontsluiting, ketenvoorzieningen en vastgoedprogramma.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

Artikel 22 – Deelproject 12: Gebiedsontwikkeling en -inrichting zuidzijde Stationsgebied

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven aan de zuidzijde van het Station en voorziet in de herontwikkeling en herbesteding van de zuidzijde van het Station dat nu deels als opstel terrein wordt gebruikt. Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail spreken de ambitie uit zich maximaal in te spannen bij de totstandkoming van een gemeenschappelijk ruimtelijk plan voor de herontwikkeling en herinrichting van de zuidzijde. Dit gemeenschappelijke plan zal het uitgangspunt vormen voor de te realiseren Deelprojecten die daarvan het gevolg zijn. Partijen met een grondpositie aan de zuidzijde van het Station spreken tevens de intentie uit om de in hun bezit zijnde gronden in dat gebied beschikbaar te stellen ten gunste van de ontwikkeling van de zuidzijde van het Station onder nader te bepalen condities.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

Artikel 23 – Deelproject 13: Herinrichting stationsgebied noordzijde

1. Dit Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de demarcatietekening aangegeven aan de noordzijde van het station en voorziet in de planvorming voor en de integrale herinrichting van het gebied omvattende het stationsplein met stadsbalkon, aanpassingen aan de Stationsweg in relatie tot de kruising met de Werkmanbrug, de ketenvoorzieningen en het busstation met aanleidende infrastructuur en busbuffer.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

Artikel 24 - Deelproject 14: Busstation

1. Het Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in de ontwikkeling en realisatie van de herinrichting dan wel verplaatsing van het busstation.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald .

Artikel 25 – Deelproject 15: Vernieuwing Herewegviaduct

1. Het Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in het amoveren van de bestaande Herewegviaduct en de ontwikkeling en realisatie van een nieuwe Herewegviaduct.
2. Voor dit Deelproject zal ProRail Opdrachtgever zijn voor het spoor-kruisende gedeelte van de viaduct en voor de overige onderdelen zal het toekennen van de Opdrachtgever nader worden bepaald. De Gemeente is Financier en ProRail is Financier indien en voor zover ProRail hiertoe verplicht is krachtens de overeenkomst, gesloten op 16 juli 1948, met kenmerk 06-314, tussen de de N.V. Nederlandse Spoorwegen (zijnde de rechtsvoorganger van ProRail B.V.), de Staat der Nederlanden en de Gemeente inzake de gronden behorende bij de viaduct gelegen aan de Hereweg te Groningen.

Artikel 26 – Deelproject 16 OVCP voorzieningen tijdelijke situatie.

1. Het Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in het aanbrengen van tijdelijke Openbaar Vervoer Chipvoorzieningen.

2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald, waarbij voor wat betreft de rollen van ProRail en NS Stations aansluiting zal worden gezocht bij de uitkomsten van het (ten tijde van de ondertekening van deze Overeenkomst nog vast te stellen) Masterplan ProRail - NS.

Artikel 27 - Deelproject 17 OVCP voorzieningen definitieve situatie

1. Het Deelproject heeft betrekking op het gedeelte van het Stationsgebied zoals op de Demarcatietekening aangegeven en voorziet in het definitief gereed maken van het Station voor Openbaar Vervoer Chipvoorzieningen.
2. Voor dit Deelproject zal het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald, waarbij voor wat betreft de rollen van ProRail en NS Stations aansluiting zal worden gezocht bij de uitkomsten van het (ten tijde van de ondertekening van deze Overeenkomst nog vast te stellen) Masterplan ProRail - NS.

Artikel 28 - Deelproject 18 Fietstunnel

1. Het Deelproject heeft betrekking op de mogelijke realisatie van een spookruisende fietstunnel in het Stationsgebied, die het gebied ten noorden van het Station verbindt met het gebied ten zuiden van het Station.
2. Voor dit Deelproject zal ProRail Opdrachtgever zijn voor het spookruisende gedeelte van de fietstunnel en voor de overige onderdelen zal het toekennen van de Opdrachtgever nader worden bepaald. Het toekennen van de hoedanigheid van Opdrachtgever, Financier en Afnemer aan één of meerdere Partijen zal in de Realisatieovereenkomst nader worden bepaald.

HOOFDSTUK 4 – FINANCIËN EN FISCALITEITEN

Artikel 29 – Financiële bepalingen

1. Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail zullen per Deelproject in de Realisatieovereenkomst, dan wel andere contractuele vorm vastleggen op welke wijze de Provincie, Gemeente, NS Stations en ProRail bijdragen in de kosten en welke partij risicodragend is van dat Deelproject.
2. Partijen dragen hun eigen (apparaats)kosten in verband met de totstandkoming en uitvoering van deze Overeenkomst, zulks ongeacht of deze Overeenkomst en de daaruit voortvloeiende transacties daadwerkelijk worden nagekomen, voor zover Partijen terzake geen anders luidende schriftelijke afspraken maken.

Artikel 30 – Eigendom en zakenrechtelijke transactie(s)

Ter zake van de eigendomsverhoudingen (in de breedste zin des woords) voor wat betreft de toekomstige inrichting van het Stationsgebied zoals voorzien in deze Overeenkomst, treden Partijen met elkaar in overleg teneinde voorafgaand aan de totstandkoming van contractuele afspraken zoals bedoeld in artikel 10 tot sluitende afspraken te komen voor toekomstige eigendomsverhoudingen.

Artikel 31 – Fiscaliteit

Partijen zullen met het oog op de fiscale gevolgen van hetgeen in/of bij deze Overeenkomst wordt geregeld, in onderling overleg en op basis van het advies van een fiscaal deskundige, nadere afspraken maken. Deze afspraken zullen erop gericht zijn om eventuele fiscaal nadelige gevolgen zoveel mogelijk te beperken.

HOOFDSTUK 5 – SLOTBEPALINGEN

Artikel 32 – Aanvang, duur en ontbinding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking vanaf de datum van volledige ondertekening door Partijen.
2. Deze Overeenkomst eindigt, behoudens het overigens in de Overeenkomst bepaalde, doordat het Project – met uitzondering van de Deelprojecten waarvan Partijen hebben vastgesteld dat deze niet zullen worden gerealiseerd – overeenkomstig deze Overeenkomst of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten is gerealiseerd en opgeleverd, en alle verplichtingen van Partijen overeenkomstig het bepaalde in deze Overeenkomst of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten zijn voldaan. Partijen zullen gezamenlijk een datum vaststellen om te bepalen of aan de beëindiging van het Project is voldaan waarbij tevens een besluit genomen kan worden tot het niet realiseren van een of meerdere Deelproject(en). Partijen zullen gezamenlijk een datum bepalen om te beoordelen of aan het voorgaande is voldaan en zullen dit schriftelijk vastleggen. Beëindiging van de Overeenkomst of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten laat verplichtingen van Partijen die naar hun aard bestemd zijn na afloop van de Overeenkomst of de daaruit voortvloeiende overeenkomsten voort te duren onverlet.
3. Partij(en) hebben het recht om deze Overeenkomst bij ernstige toerekenbare tekortkoming in de naleving van verplichtingen uit deze Overeenkomst jegens één of meer tekortkomende andere Partij(en) eenzijdig op te zeggen, mits de tekortkomende Partij of Partijen schriftelijk bij aangetekende brief in gebreke zijn gesteld en een redelijke termijn is geboden om alsnog aan haar of hun verplichtingen te voldoen.
4. Op de in lid 2 genoemde beëindigingsgrond kan de Partij die toerekenbaar te kort komt in de naleving van haar verplichtingen uit deze Overeenkomst zich niet beroepen.

Artikel 33 – Overmacht en onvoorziene omstandigheden

1. Indien deze Overeenkomst niet onverkort kan worden uitgevoerd als gevolg van onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze Overeenkomst niet van een Partij mag worden verwacht, zal de Stuurgroep Spoorzone daarover op verzoek van de Partij die zich op de onvoorziene omstandigheden beroept in overleg treden, teneinde te bezien of deze Overeenkomst op voor Partijen aanvaardbare voorwaarden aan deze omstandigheden kan worden aangepast. Indien het overleg niet binnen twee (2) maanden tot een voor iedere Partij aanvaardbare aanpassing van de Overeenkomst leidt, is de Partij die zich op de onvoorziene omstandigheden beroept gerechtigd zich te wenden tot de rechtbank te Noord-Nederland, met het verzoek de Overeenkomst te wijzigen dan wel geheel of gedeeltelijk te ontbinden op de voet van artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek.

2. Partijen komen hierbij overeen, dat gezien de grote belangen die zijn gemoeid met de realisatie van de herinrichting van de Spoorzone, eventuele onvoorziene omstandigheden slechts in zeer extreme situaties kunnen dan wel mogen leiden tot een gehele of gedeeltelijke ontbinding van deze Overeenkomst.

Artikel 34 – Rechtskeuze en geschillenregeling

1. Op het bepaalde in deze Overeenkomst is uitsluitend Nederlands recht van toepassing.
2. Partijen spannen zich in om geschillen die ontstaan naar aanleiding van deze Overeenkomst of de op deze Overeenkomst gebaseerde nadere overeenkomsten en afspraken zoveel mogelijk in der minne op te lossen. Voor zover zulks niet mogelijk blijkt, zullen Partijen geschillen, ook de welke slechts door een Partij als zodanig worden onderkend, voorgeleggen aan de Rechtbank Noord-Nederland.

Artikel 35 – Overige bepalingen

1. Wijzigingen van- en/of aanvullingen op deze Overeenkomst en de bijlagen zijn slechts van kracht voor zover zij schriftelijk tussen Partijen zijn overeengekomen.
2. Alleen Partijen kunnen aan het bepaalde aan deze Overeenkomst rechten ontlene. Derden kunnen derhalve aan deze Overeenkomst geen rechten ontlene, op welke wijze dan ook.
3. Partijen houden kantoor op de adressen als vermeld in het hoofd van deze Overeenkomst.

Artikel 36 – Bijlagen

1. De volgende bijlagen maken integraal en onverbrekelijk onderdeel uit van deze Overeenkomst:
Bijlage 1: Demarcatietekeningen nr. 1-1 t/m 1-2;
Bijlage 2: Projectorganisatieplan;
Bijlage 3: Memo 'Scope en budget project Knoop Groningen';
Bijlage 4: Planning Deelprojecten.
2. Partijen zijn bij de uitvoering van deze Overeenkomst gebonden aan de bijlagen.
3. Bij strijdigheid tussen de bijlagen en deze Overeenkomst prevaleert de inhoud van de Overeenkomst, tenzij daarin deze Overeenkomst expliciet afwijkend is overeengekomen.

Aldus opgemaakt in vijfvoud en getekend te Groningen op 14 maart 2014

Ministerie van Infrastructuur & Milieu
Namens deze,

Provincie Groningen
Namens deze,

Mevrouw W.J. Mansveld
Staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu

De heer M. Boumans
Gedeputeerde

Gemeente Groningen
Namens deze,

NS Stations B.V.
Namens deze,

De heer J.M. van Keulen
Wethouder verkeer en vervoer

Mevrouw I. van Gent
Regiodirecteur Noord Oost

ProRail B.V.
Namens deze,

De heer ing. J.A.H. Mulder
Regionaal Accountdirecteur

Spookknoop Groningen - bijlage 1 blad 2
Demarcatie van deelprojecten behorend tot de Samenwerkingsovereenkomst (indicatief)
Definitieve demarcatie bij de Realisatie-overeenkomsten

Deelproject 3:
Zijperron station
Groningen
Europapark

Deelproject 4:
Verbeteren
spoorconfiguratie
incl. opheffen
overweg
Esperantostraat

Deelproject 5:
Realisatie
opstelrelin en
vrijmaken bestaand



Spoorknoop Groningen - bijlage 1 blad 1
Demarcatie van deelprojecten behorend tot de Samenwerkingsovereenkomst (indicatief)
Definitieve demarcatie bij de Realisatie-overeenkomsten

Deelproject 6: Aanpak knelpunten voorplein

Deelproject 14: Busstation

Deelproject 15: Vernieuwing Herewegviaduct

Deelproject 9 + 13: Fietsparkeren noord en herinrichting noord

Deelproject 4: Verbeteren spoorconfiguratie incl. opheffen overweg Esperantostraat

Deelproject 1+4: Uitbreiden en verbeteren transfer en verbeteren spoorconfiguratie

Deelproject 2: Verhuurbare ruimtes ter vervanging bestaand

Deelproject 11: Entree zuidzijde transfer- /

Deelproject 7+14: Bustunnel en haltes

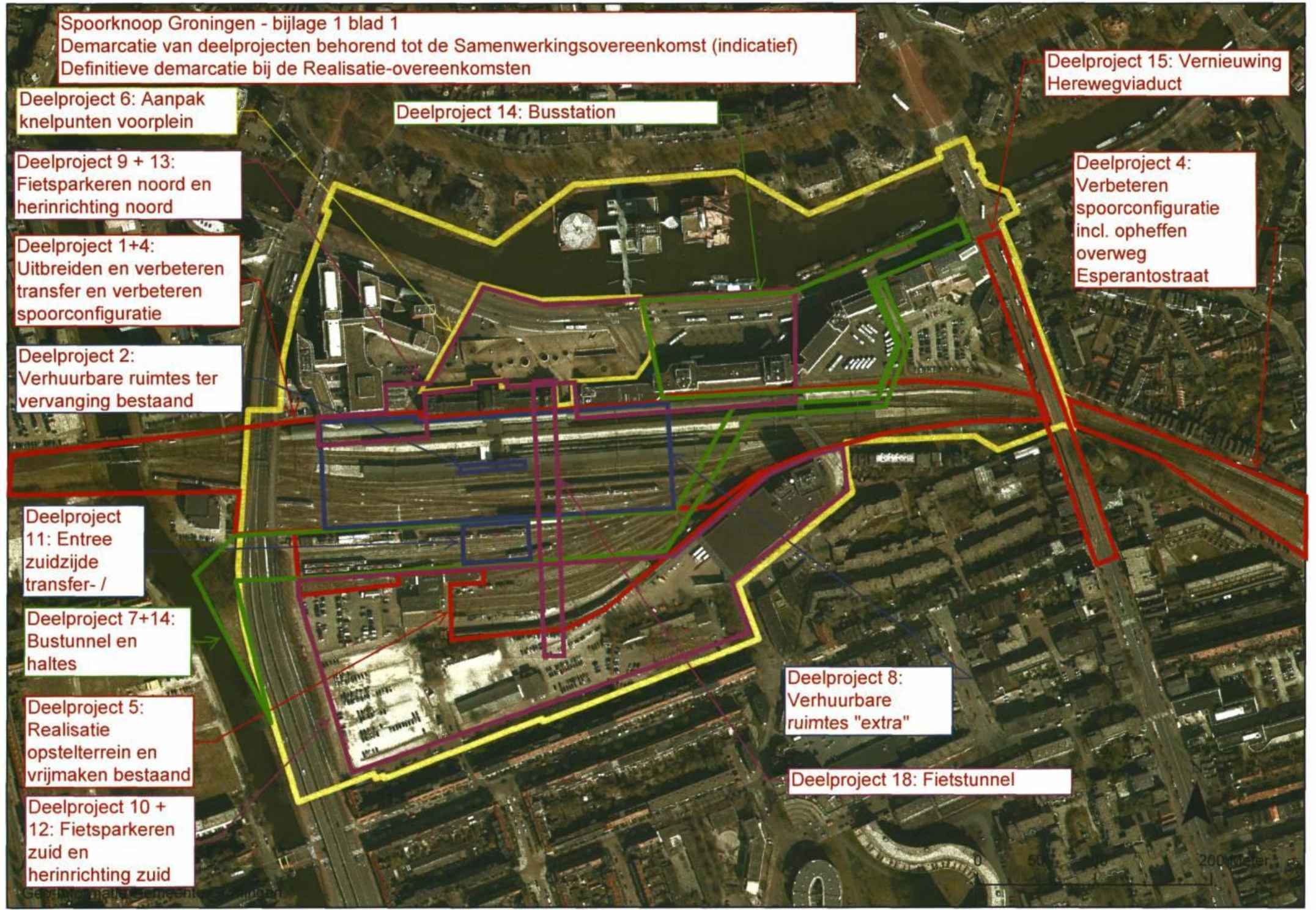
Deelproject 8: Verhuurbare ruimtes "extra"

Deelproject 5: Realisatie opstel terrein en vrijmaken bestaand

Deelproject 18: Fietstunnel

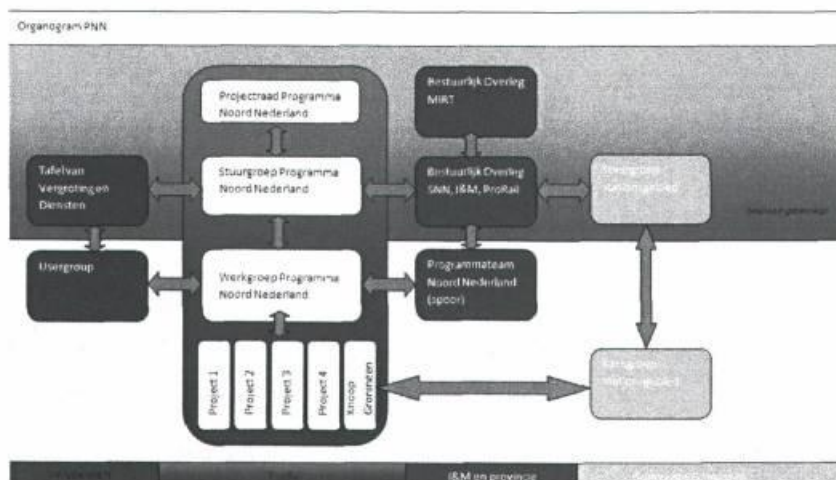
Deelproject 10 + 12: Fietsparkeren zuid en herinrichting zuid

200 meter



BIJLAGE 2 PROJECTORGANISATIEPLAN

Het projectorganisatieplan voor het Project.



Figuur: Organogram Programma Noord-Nederland

De besluitvorming over het Project vindt plaats in de Stuurgroep Spoorzone Groningen

De bestuurders in de Stuurgroep Spoorzone Groningen:

- 1) Gemeente Groningen:
 - a) Wethouder Ruimtelijke Ordening
 - b) Wethouder Verkeer en vervoer
- 2) SNN/Provincie Groningen:
 - a) Gedeputeerde Ruimtelijke Ordening
 - b) Gedeputeerde Verkeer en Vervoer

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is vertegenwoordigd door het afdelingshoofd Infrastructuur, directie OV en Spoor. Vanuit de spoorsector zijn de Regiodirecteur Noordoost van ProRail en de Regiodirecteur NS lid van de stuurgroep.

Ten behoeve van besluiten die de ruimtelijke en architectonische kwaliteit betreffen laat de stuurgroep zich adviseren door het Kwaliteitsteam. Dit team bestaat uit vertegenwoordigers van Provincie, de Gemeente en de Spoorsector.

De afstemming tussen de stuurgroep Spoorzone en het bestuurlijk overleg SNN, I&M en ProRail vindt plaats via de partijen die in beide stuurgroepen zitten. Dit zijn het ministerie van I&M, SNN/Provincie Groningen en ProRail. In het bestuurlijk overleg SNN, I&M en ProRail zitten ook bestuurders van de provincies Drenthe en Friesland.

aan: Stuurgroep Stationsgebied
van: Kerngroep Stationsgebied
datum: 20 juni 2013

betreft: Scope en budget project Knoop Groningen.

Inleiding

In de stuurgroep van 4 juni 2013 is gevraagd om inzichtelijk te maken wat valt onder de scope van het project Knoop Groningen en wat niet. Deze memo geeft daar invulling aan. Gevraagd wordt in te stemmen met de scope en de mogelijkheid waarop elementen toegevoegd kunnen worden aan de scope van het project Knoop Groningen.

Scope Knoop Groningen

De maatregelen op het Hoofdstation Groningen die voortkomen uit het Raamwerk RegioRail en het RSP-pakket zijn ondergebracht in het project "Knoop Groningen". In het BO MIRT van 11 november 2010 is overeengekomen dat ProRail een alternatievenstudie gaat uitvoeren. In deze studie staan de behoeften op het gebied van overstappen (transfer) en de spoorweginfrastructuur in relatie tot de toekomstige dienstregeling (2020) centraal. Bij de uitwerking van de maatregelen in de Knoop Groningen wordt uitgegaan van het door de gemeente Groningen vastgestelde voorkeursalternatief van de ontwikkeling. De scope van het project Knoop Groningen heeft als doel om de volgende treindiensten mogelijk te maken:

- Doorkoppelen van treinen Leer/Nieuweschans-Roodeschol en Veendam-Delfzijl bij Groningen Hoofdstation;
- Extra trein van en naar Leeuwarden;
- Pendel Groningen-Zuidhorn;
- Sneltrain Groningen-Leer- (Bremen);
- Extra treinen van en naar Zwolle/Assen (zowel de extra intercity als de pendel naar Assen)
- Compacte overstapknoop (korte overstaptijden tussen de landelijke treinen en regionale treinen en vice versa);
- Comfortabele en reizigersvriendelijke transfer.

Elementen in scope Knoop Groningen

Om de bovenstaande doel te realiseren bevat de scope van het project Knoop Groningen de volgende elementen conform de B2-variant:

- Goede transfervoorziening;
- Aanpassing van de perrons op station Groningen aan de gewenste treindienstregeling;
- Aanpassing van de sporenlay-out op station Groningen aan de gewenste treindienstregeling;
- Realisatie passerelle/tunnel om de transfer behorende bij de aangepaste perrons en sporenlayout mogelijk te maken;
- (Kleine) aanpassingen aan het voorplein die een direct gevolg zijn van de aangepaste transferoplossing;
- Aanpassingen aan monumenten die een direct gevolg zijn van de aanpassingen aan perrons, sporen en/of traverse/tunnel;
- Aanpassingen emplacement
- Uitplaatsen huidige opstelrelin naar de locatie Rouaanstraat;
- Viersporigheid tussen station Groningen en de spoorplitsing nabij Losplaats;
- Vierde perron station Europapark;
- Ontwerpogaaaf Herewegviaduct.

Indien gekozen wordt voor de B3-variant wordt de scope uitgebreid met:

- Ongelijkvloerse kruising van de sporen ter hoogte van de Peizerweg/Westelijk ringweg.

Elementen buiten scope Knoop Groningen

Naast de elementen die in de scope van het project Knoop Groningen zitten en waar onderstaand budget voor is gereserveerd, zijn er ook elementen die zich wel afspelen in of om het stationsgebied Groningen, maar die zich niet binnen de scope van het project Knoop Groningen bevinden. Deze elementen kunnen eventueel toegevoegd worden aan het project Knoop Groningen onder de voorwaarde dat ook het hiervoor benodigde budget wordt toegevoegd aan het project Knoop Groningen en de stuurgroep Stationsgebied hiertoe besloten heeft. Indien toevoegingen ook leiden tot een gewijzigde scope op programmaniveau dient dit ook voorgelegd te worden aan het bestuurlijk overleg SNN, ProRail I&M. Het gaat in elk geval om de volgende elementen (niet limitatief):

- Verplaatsing/aanpassing busstation;
- Verlaging Parkwegviaduct;
- Vervanging Herewegviaduct;
- Uitbreiden stationstransfer tot interwijkverbinding (achteruitgang);
- Beheerste Toegang Stations (BTS);
- Fietsverbinding door het station;
- Uitbreiding fietsenstalling(en);
- Uitbreiding verhuurbare ruimtes op het station;
- Bustunnel onder station (verbinding noord-zuid);
- Aanpassingen aan het voorplein en/of achterplein, die niet direct het gevolg zijn van de aangepaste transferoplossing.

Budget Knoop Groningen

Vanuit het RSP (en afspraken Raamwerk RegioRail/RegioTram Eerste fase) is € 149 miljoen beschikbaar voor de Knoop Groningen (prijspeil 2007), opgebouwd uit de volgende onderdelen:
€ 18 miljoen RSP doorkoppeling en upgrade HS;
€ 11 miljoen RSP restant Veendam voor viersporigheid Europapark;
€ 20 miljoen motie Koopmans overwegveiligheid;
€ 16 miljoen motie Koopmans viersporigheid Europapark;
€ 2 miljoen restant motie Koopmans;
€ 62 miljoen afspraken Raamwerk RegioRail Hoofdstation;
€ 20 miljoen afspraken RegioTram stationsgebied Groningen.

Voor de B3-variant (fly-over) is additioneel € 35 miljoen extra beschikbaar gesteld vanuit de provincie Groningen (addendum coalitieakkoord)¹. Daarnaast is er zicht op aanvullende financieringsbronnen, zoals de vervangingsbudgetten van ProRail.

Voorgesteld besluit

- Instemmen met de hierboven beschreven scope en budget voor het project Knoop Groningen.
- Instemmen met de mogelijkheid om elementen toe te voegen aan het project Knoop Groningen onder de voorwaarde dat ook de hiervoor benodigde middelen worden toegevoegd aan het project Knoop Groningen.

¹ Bij besluit van 17 september 2013 hebben Gedeputeerde Staten besloten dat de € 35 miljoen die extra beschikbaar is gesteld voor de B3-variant ook kan worden ingezet voor de B4-variant 'Doorkoppeling treinen Leeuwarden naar station Europapark'.

INDICATIEVE PLANNING

Deelprojecten

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
1 Uitbreiden en verbeteren van de transfer op station Groningen	■	■	■	■	■	■	■	
2 Realisatie van verhuurbare ruimten ter vervanging van door het Project geraakte ruimtes		■	■	■	■	■	■	
3 Zijperron station Groningen Europapark		■	■	■	■	■	■	
4 Verbetering en uitbreiding spoorconfiguratie incl. opheffen overweg Esperantostaat		■	■	■	■	■	■	
5 Realisatie van een nieuw opstel terrein en vrijmaken bestaand terrein		■	■	■	■	■	■	
6 Aanpak van knelpunten op het voorplein		■	■	■	■	■	■	
7 Realisatie van een bustunnel onder het stationsemplacement en en de aansluitende infrastructuur stationsplein	■	■	■	■	■	■	■	
8 Realisatie van verhuurbare ruimten "extra"			■	■	■	■	■	
9 Fietsparkeren Stationsgebied noordzijde			■					
10 Fietsparkeren Stationsgebied zuidzijde			■					
11 Realisatie entree zuidzijde transfer- / interwijk tunnel	■							
12 Gebiedsontwikkeling en -inrichting zuidzijde Stationsgebied				te		bepalen		
13 Herinrichting stationsgebied noordzijde				te		bepalen		
14 Busstation				te		bepalen		
15 Vernieuwing Herewegviaduct	■							
16 OVC&P voorzieningen tijdelijke situatie	■							
17 OVC&P voorzieningen definitieve situatie	■							
18 Fietstunnel	■							

- Realisatieovereenkomst of besluit tot geen Realisatieovereenkomst
- Inkoop en ontwerp
- Realisatie

GRONINGEN

Beter bereikbaar per spoor



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



GRONINGEN BETER BEREIKBAAR PER SPOOR

Spoorknoop Groningen

- Meer reizigers, meer treinen
- Makkelijker overstappen, betere aansluitingen
- Aanpassing Hoofdstation
- Vierde spoor naar Groningen Europapark
- Verplaatsen opstel terrein naar Haren
- Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

Met uw mening kunnen wij het plan verder verbeteren!



ProRail



Inleiding

MEER REIZIGERS | AANPASSINGEN NOODZAKELIJK | UW MENING TELT

Groningen staat aan de vooravond van een aantal ingrijpende infrastructuurele projecten. Samen moeten die ervoor zorgen dat de stad in de toekomst bereikbaar blijft en kan blijven groeien en bloeien. En dat stad en regio goed met elkaar verbonden blijven.

Want terwijl de omgeving krimpt, groeit de stad. Het aantal inwoners groeit naar verwachting van bijna 200.000 nu naar ruim 228.000 in 2025. De vervoersstromen van, naar en door de stad nemen toe. Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen. Per fiets, auto, bus en trein.

Meer reizigers

Ook het treinverkeer in Groningen kan op steeds meer reizigers rekenen. Elke dag stapten op het Hoofdstation ongeveer 35.000 mensen in of uit een trein. Dit aantal groeit naar schatting naar zo'n 45.000 in 2030. Reizen per trein wordt steeds aantrekkelijker door snelle verbindingen en comfortabele treinen en perrons. Dat willen we stimuleren door de dienstregeling verder te verbeteren, de treinen vaker te laten rijden, station Noord en Europark optimaal te gebruiken en te zorgen voor een soepele overstap tussen trein en bus.

PROGRAMMA NOORD-NEDERLAND

De plannen voor Groningen staan niet op zichzelf. Sneller, betrouwbaarder en veiliger treinvervoer in het noorden van Nederland is een ambitie van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel, en spoorbeheerder ProRail. Met Leeuwarden, Groningen en Zwolle als de belangrijkste knooppunten. Dat is het Spoorplan Noord-Nederland: Noord-Nederland optimaal bereikbaar per spoor.

Voor het Spoorplan is een nieuw spoor netwerk ontworpen, dat ruimte maakt voor meer treinverkeer, met kortere reistijden en betere overstapmogelijkheden. Omdat de treinen soepel en logisch op elkaar aansluiten, reist elke treinreiziger comfortabel binnen de regio én naar de Randstad. Deze aanpak van nu achttien projecten en een gezamenlijke investering van circa 800 miljoen euro, maken van deze ambitie werkelijkheid.

Opgave

Om tegemoet te komen aan de wensen van de treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken, zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het Hoofdstation. Zo moeten er nieuwe sporen en extra perrons worden aangelegd. Reizigers moeten daarbij snel en gemakkelijk kunnen overstappen, wat vraagt om een goede verbinding tussen alle perrons.

Plan

Voor deze opgave hebben wij (de gemeente, de provincie, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en stationseigenaar NS) de handen ineen geslagen. De afgelopen tijd hebben wij onderzocht welke aanpassingen aan het Hoofdstation en de aansluitende sporen nodig zijn. Daarin zijn verschillende varianten onderzocht. Uiteindelijk hebben we samen een 'voorkeursvariant' vastgesteld. Deze variant kan de toename van treinreizigers en treindiensten nu, maar ook in de toekomst goed verwerken en sluit aan bij het netwerk van hoogwaardig busvervoer. Bovendien is besloten het opstel terrein te verplaatsen naar de Rouaanstraat (gemeente Haren), grenzend aan Bedrijventerrein Zuidoost.

Dit plan, genaamd 'Spookknoop Groningen', bestaat uit drie onderdelen:

- A Aanpassing Hoofdstation tot 2030
- B Vierde spoor naar Groningen Europapark
- C Verplaatsen opstel terrein naar Rouaanstraat (Haren)

Om de effecten van het plan voor de omgeving te beperken, voorziet het plan ook in het moderniseren van het spoor en geluidsmaatregelen.

Meedenken

Graag geven wij u als direct betrokkene of geïnteresseerde de gelegenheid met ons mee te denken en te reageren. Op deze manier kunnen we het plan waar mogelijk verbeteren (zie achterin deze uitgave).

Context

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER HOUDT STAD EN REGIO BEREIKBAAR

Groningen streeft naar een systeem van hoogwaardig openbaar vervoer om de stad en de regio bereikbaar te houden. Onder hoogwaardig verstaan we snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar. Dat vergt een forse investering in bus en trein. Het project Spoorknop Groningen maakt deel uit van een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Het is onze ambitie om de regio, de stad en economische toplocaties met elkaar te verbinden via hoogwaardig openbaar vervoer. Belangrijke woon- en werkgebieden worden rechtstreeks of met slechts één overstap bereikbaar. Om dit te realiseren worden bus en trein zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, via bijvoorbeeld stations en P+R-locaties.

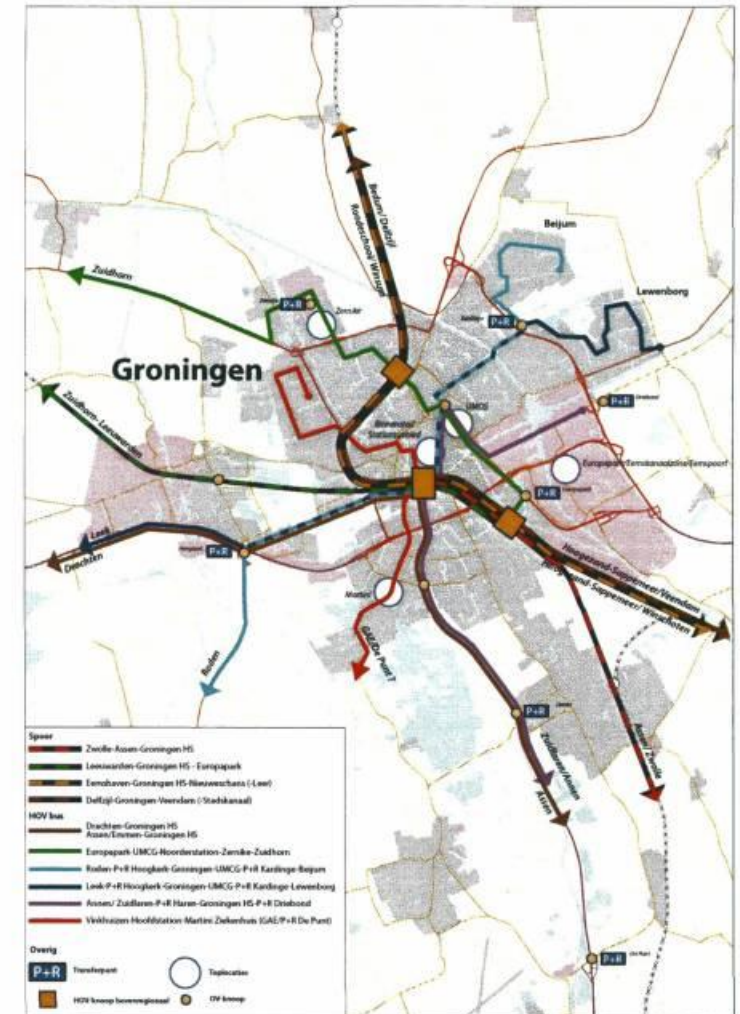
Treinreizigers vanuit het noorden en het oosten kunnen straks zonder overstap zowel het Hoofdstation, station Groningen Europapark als station Groningen Noord bereiken. Reizigers uit het zuiden en westen kunnen rechtstreeks naar station Groningen Europapark en het Hoofdstation. Dit betekent dat alle drie stations nog belangrijker worden als knooppunt en verdeelpunt.

Daarnaast rijden er vanaf eind *) 2016 drie hoogwaardige buslijnen, elk met hun eigen kleur.

- De Blauwe lijn: Leek (P+R)/Roden - P+R Hoogkerk - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - Kardinge - Beijum/Lewenborg
- De Groene lijn: Station Europapark - P+R Euroborg - UMCG Zuid - Station Noord - P+R Zernike - Zernike - Zuidhorn
- De Paarse lijn: Annen/Zuidlaren - P+R De Punt - P+R Haren - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Driebond.

*) Deze routes zijn nu nog niet allemaal mogelijk. Hiervoor zijn de aanleg van de Sontbrug, P+R Driebond en busbaan Kolendrifty nodig. Tot 2016 rijden de bussen een aangepaste route. Meer informatie: www.qbuzz.nl/q-link

Hoogwaardig openbaar vervoer in en rond de stad Groningen in 2020. Trein en bus vormen een samenhangend netwerk waarmee de reizigers veel bestemmingen snel en met hooguit één keer overstappen kunnen bereiken.





Overzicht aanpak sporen in en om Groningen

Het nieuwe stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer vraagt onder meer om een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen. Het project Spookknoop Groningen is hier een onderdeel van. De kaart hiernaast geeft een overzicht van de projecten binnen deze aanpak.

1. Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg

Vanaf 2017 rijdt op het traject Groningen-Leeuwarden elk uur een extra sneltrein. Gevolg hiervan is dat de spoorwegovergang bij de Paterswoldseweg wordt vervangen door een onderdoorgang. Samen met betrokkenen en omwonenden onderzoeken we hoe we deze onderdoorgang voor het autoverkeer verantwoord kunnen inpassen in de omgeving.

2. Aanleg busbaan Koeriersterweg - Hoofdstation

Er komt een nieuwe busbaan tussen de Koeriersterweg en het Hoofdstation, parallel aan het spoor. Dit is fase 3 van het project 'HOV-as West', dat zorgt voor een snelle busverbinding vanaf P+R Hoogerkerk tot aan het Hoofdstation. De aanleg is gepland van oktober 2014 tot november 2015. Omdat de tunnel bij de Paterswoldseweg dan nog niet gereed is, komt er een tijdelijke brug over de Paterswoldseweg, parallel aan het spoor.

3. Aanpassing Hoofdstation tot 2020

Extra treindiensten en de doorkoppeling van treinen naar Station Noord en Station Europapark maken een aanpassing van het Hoofdstation noodzakelijk. Het gaat daarbij in het bijzonder om aanpassingen aan sporen en perrons en een reizigerstunnel. In het monumentale Stationsgebouw worden meer functies voor

reiziger opgenomen, net als vroeger. Zie pagina 12.

4. Ontwikkeling Stationsgebied Zuidzijde

Met het verplaatsen van het huidige opstelreinterrin (zie 12) ontstaat ruimte voor ontwikkeling op een belangrijke plek in de stad. De zuidzijde van het stationsgebied biedt de komende jaren kansen voor een integrale en duurzame gebiedsontwikkeling. Gestreefd wordt naar een intensieve mix van stedelijke functies, een waardevolle aanvulling op de binnenstad. Zie pagina 20.

5. Herinrichting Stationsomgeving Noordzijde

De komende jaren worden ingrepen gedaan op het voorplein bij het Hoofdstation, om het gebied aantrekkelijker te maken. Ook wordt gestreefd naar het ontwarren van de verschillende verkeersstromen ter plaatse van de Stationsweg en de Werkmanbrug. Verder moet de looproute tussen de hoofdentre van het station en de Werkmanbrug worden verbeterd.

6. Vervanging Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet op termijn worden vervangen. Het huidige viaduct over het spoor is bijna honderd jaar oud en voldoet niet meer. Momenteel wordt onderzocht hoe het viaduct kan worden

vernieuwd en wanneer dit het beste kan plaatsvinden. Omdat het Herewegviaduct een belangrijke toegang is tot de stad, wordt bij de planning van de bouw rekening gehouden met andere wegwerkzaamheden, zoals de ombouw van de zuidelijke ringweg.

7. Sluiting spoorwegovergang Esperantostraat

Door de uitbreiding van het aantal passerende treinen moet de spoorwegovergang bij de Esperantostraat om veiligheidsredenen dicht voor wegverkeer. Deze overgang wordt vervangen door de Helperzoomtunnel (zie 11). Als de aanbesteding van de zuidelijke ringweg het toelaat, komt bij de Esperantostraat een tunnel voor fietsers en voetgangers. De Esperantokruising wordt gesloten zodra de Helperzoomtunnel klaar is. Fietsers en voetgangers kunnen nu al gebruik maken van de onderdoorgang bij station Europapark.

8. Aanleg vierde spoor

Tussen de Esperantostraat en station Groningen Europapark komt een vierde spoor. Dit is nodig voor de extra treinen die op dit traject gaan rijden. Het vierde spoor wordt aangelegd in 2016-2017. Zie pagina 14.

9. Aanpassing station Groningen Europapark

Voor de extra treinen en de doorkoppeling van treinen naar Station Europapark is hier een extra spoor en zijperron nodig. Hiermee is bij de bouw van dit station al rekening gehouden. Zie pagina 14.

10. Aanleg 'keervervoering'

Tussen station Groningen Europapark en de bestaande fietstunnel in het verlengde van de Bloemersmaborg komt een aantal wissels en een 'tussenspoor' waarop de treinen uit Leeuwarden kunnen keren.

11. Aanleg Helperzoomtunnel

Er komt een tunnel onder het spoor tussen de Helperzoom en het Europapark, ter hoogte van de Helper Brink. De nieuwe tunnel is nodig om een autoverbinding te houden tussen Helpman en de wijken aan de andere kant van het spoor: Europapark, De Linie en de Oosterpoort.

De huidige spoorwegovergang tussen de Helperzoom en de Esperantoweg moet over enkele jaren dicht.

vanwege de toename van het aantal passerende treinen. Er komt ook een fietspad in de tunnel. Naar verwachting start de bouw in 2015.

12. Verplaatsen opstelreinterrin naar Rouaanstraat (Haren)

Aan de zuidkant van het Hoofdstation blijft door de aanleg van meer sporen en perrons te weinig ruimte over voor het opstelreinterrin. Ook zijn er voor de dienstregeling meer treinen nodig dan nu, die allemaal een parkeerplaats nodig hebben. Daarom is gezocht naar een nieuwe plek voor het opstelreinterrin. Uit onderzoek kwam 'de Vork' in Haren (Rouaanstraat) als beste plek naar voren. Zie pagina 15.

Aanpassing Hoofdstation 2020 (3), Aanleg vierde spoor (8), Aanpassing station Groningen Europapark (9), Aanleg 'keervervoering' (10) en Verplaatsen opstelreinterrin naar Rouaanstraat (12) vormen samen het project Spookknoop Groningen. Hierover worden deze zomer besluiten genomen.

Verder onderzoeken we enkele wensen om de omgeving van het Hoofdstation te verbeteren (zie pagina 20). Nog in 2014 volgt een besluit over de haalbaarheid.

A Zuidentree

Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet op termijn een tweede, volwaardige hoofdentre van het station komen. De entree zal in ontwikkeling meegroeien met het ontwikkeltempo van de stationsomgeving.

B Bustunnel

De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tussen het busstation en de zuidzijde van het station een tunnel voor bussen aan te leggen. De treindienst hoeft bij gelijktijdige bouw van sporen en tunnel minder vaak onderbroken. Met de aanleg van de tunnel ontstaat een snelle en betrouwbare busverbinding, hoeven er minder bussen over de Stationsweg en kan een aantal bussen aan de zuidzijde van het station halteren.

C Fietstunnel

Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel aan het fietsnetwerk toevoegen.

Doelen

MEER TREINEN | MINDER OVERSTAPPEN | BETERE AANSLUITINGEN

Het project **Spookknoop Groningen** heeft vier belangrijke doelen:

- Ruimte maken voor extra treinen.
- Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad.
- Beter aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen.
- Beter samenhang met hoogwaardig busvervoer.

Ruimte maken voor extra treinen

Het Rijk, de noordelijke provincies en de betrokken gemeenten hebben de ambitie om meer treinen te laten rijden van en naar Groningen (zie kader). Het gaat om extra treinen in de richtingen Assen/Zwolle/Randstad, Leeuwarden, Winschoten/Leer, Warffum en Bremen. Dit extra treinverkeer vraagt om meer sporen en perrons op het Hoofdstation.

VANDAAG DE DAG RIJDEN ER IEDER UUR OVERDAG:

twee intercity's	tussen de Randstad en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Zwolle en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Veendam en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Nieuweschans/Leer en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Delfzijl en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Roodeschool en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
en een spitspendel	tussen Zuidhorn en Groningen.

DAAR KOMEN TOT 2020 DE VOLGENDE TREINEN BIJ:

twee spitsstoptreinen	tussen Assen en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	van Winschoten/Leer naar Groningen;
een spitspendel	tussen Groningen en Warffum;
en één sneltrein	tussen Groningen en Bremen.

Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad

Zo veel mogelijk bestemmingen in de stad Groningen met zo weinig mogelijk overstappen bereikbaar maken. Om die ambitie waar te maken, gaan we treindiensten koppelen. De treinen van Winschoten/Leer en Veendam rijden straks door naar Roodeschool en Delfzijl. Hierdoor kunnen reizigers uit het oosten zonder overstap doorrijden naar station Noord. En de treinen van Leeuwarden hebben straks niet meer het Hoofdstation als eindbestemming, maar het station Groningen Europapark. Reizigers vanuit het westen en noorden kunnen rechtstreeks naar station Europapark. Dit vraagt om het doortrekken van sporen op het Hoofdstation.

Beter aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen

Wie op het Hoofdstation overstapt op een andere trein, is gebaat bij een goede aansluiting. Vandaag de dag zijn een aantal aansluitingen vrij krap of zelfs onmogelijk. Het is onze ambitie om van het Hoofdstation een 'spookknoop' te maken. Dit houdt in dat veel treinen uit verschillende richtingen tegelijk op het station aanwezig zijn, zodat reizigers gemakkelijk over kunnen stappen.

Beter samenhang met hoogwaardig busvervoer

Door de treindiensten en het hoogwaardige busnetwerk beter op elkaar af te stemmen, kunnen reizigers snel overstappen. Daardoor neemt de reistijd af.

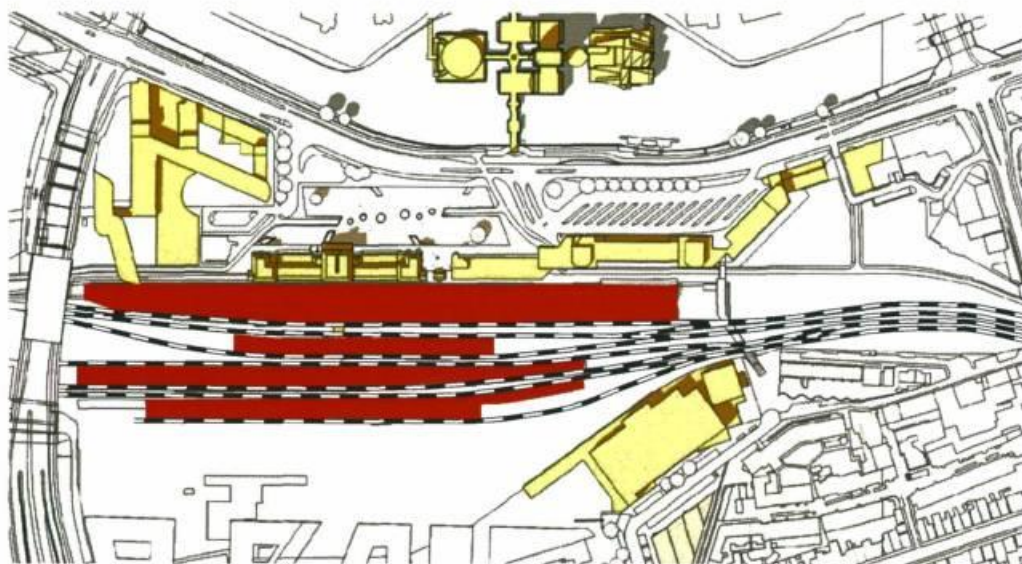
A. Aanpassing Hoofdstation tot 2020

MEER PERRONS | NIEUWE REIZIGERSTUNNEL ONDER HET SPOOR

Het Hoofdstation is de trots van elke Groninger. De unieke sfeer en de grandeur van het monumentale stationsgebouw en de ontvangshal blijven in het plan bewaard. Sterker nog: de stationshal, met de klassieke plafondschildering, krijgt een belangrijkere functie voor de reizigers.

Nieuwe perrons, doorlopende sporen

Het Hoofdstation is altijd een kopstation geweest. Het was altijd het begin- of het eindpunt van een treinreis. Nu is het de bedoeling dat er doorgaande treinen gaan rijden. Dat vraagt om forse ingrepen. Op het Hoofdstation verdwijnen de drie meest noordelijke sporen: spoor 1, 2 en 3. Het huidige spoor 4 wordt in de toekomstige situatie dus het meest noordelijk gelegen spoor. Daarachter komen drie zogenaamde eilandperrons te liggen. Het plein tussen het huidige spoor 4 en het huidige spoor 6 komt te vervallen. Achter het huidige spoor 7 worden twee nieuwe eilandperrons aangelegd. In de nieuwe situatie telt het Hoofdstation vier perronpleinen met zeven sporen waar treinen aankomen en vertrekken. De noordelijke drie sporen zullen gebruikt worden voor de regionale treinen (op dit moment: Arriva). De zuidelijke vier sporen gaan gebruikt worden door de landelijke vervoerder (op dit moment: NS).



Bovenaanzicht van de nieuwe indeling van de perrons en sporen op het Hoofdstation. Bovenaan is het Groninger Museum zichtbaar. Aan de zuidkant van het stationsgebouw komen vier perronpleinen (rood) met zeven sporen (zwart-wit geblokt).



Deze afbeeldingen geven een indruk van hoe de reizigerstunnel op het Hoofdstation eruit kan komen te zien. Dit zijn impressies van de toekomstige reizigerstunnel in Zwolle.

Reizigerstunnel

Aangezien de nieuwe perrons achter de doorlopende sporen komen te liggen (gezien vanaf het hoofdegebouw), is het niet meer mogelijk de perrons gelijkvloers te bereiken, zoals in de huidige situatie. Reizigers kunnen de perrons straks bereiken via een reizigerstunnel die recht achter de hal van het monumentale Hoofdstation komt te liggen. Dit heeft als voordeel dat het oude stationsgebouw weer echt een functie krijgt als station. De treinen gaan allemaal midden boven de tunnel stoppen, waardoor overstappers minder ver hoeven te lopen naar hun aansluitende trein. Op termijn vervalt hiermee ook de reizigersfunctie van de 'blauwe brug' die nu over de sporen loopt.

Ruimte voor plein achter het Hoofdstation

Direct achter het monumentale Hoofdstation ontstaat een ruim plein voor reizigers. Dit plein wordt een aangename plek om te verblijven, met winkels en horeca. Het plein heeft een monumentale sfeer en biedt uitzicht op de treinen. De reiziger vindt hier actuele informatie over het openbaar vervoer, maar kan ook genieten van een kopje koffie met Groninger koek.

B. Vierde spoor naar Groningen Europapark

VIERDE PERRON EUROPAPARK

Het traject tussen het Hoofdstation en station Europapark wordt geheel vier-sporig. De huidige drie sporen zijn namelijk niet toereikend voor de nieuwe dienstregeling. Dit betekent dat er een extra spoor komt vanaf de Esperantokruising tot en met station Europapark.

Vierde perron Groningen Europapark

Het huidige station Europapark wordt uitgebreid met een vierde perronspoor, aan de kant van de Helperzoom. Bij de bouw van het station is hiermee al rekening gehouden. Het extra spoor en de naastliggende perrons moeten nog wel worden aangelegd. In het station worden ook een aansluitende lift en trap ingepast. Het geluidsscherm dat onlangs is geplaatst, staat al op de goede plek. De begroeiing die hier tegenaan geplant is, zal dus grotendeels niet verstoord worden.



Station Groningen Europapark

C. Verplaatsen opstelsterrein naar Rouaanstraat (Haren)

GOED BEREIKBAAR | INPASSEN IN OMGEVING

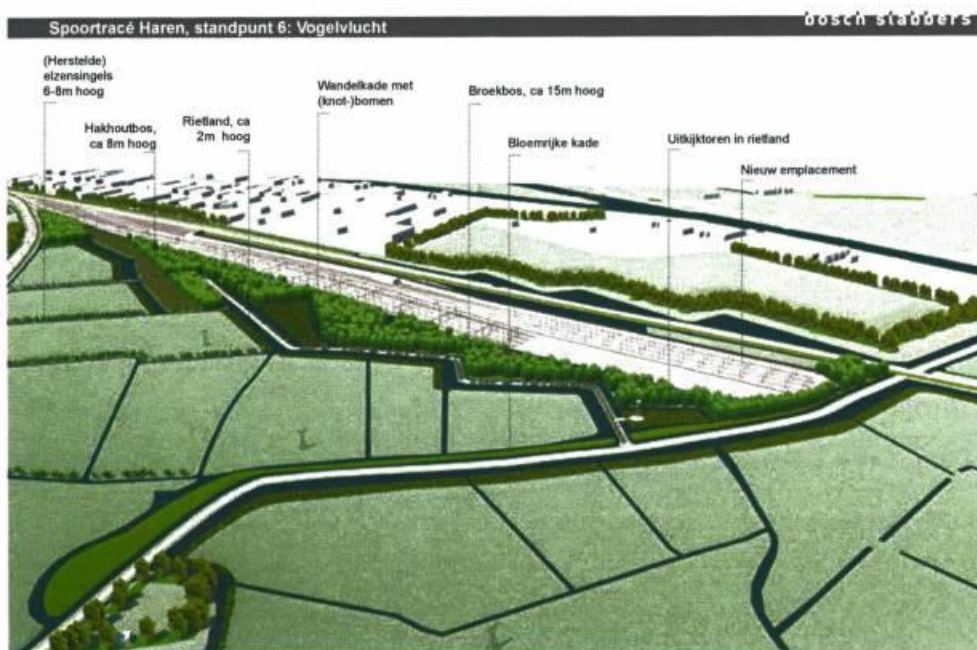
Bij het Hoofdstation blijft door alle ingrepen te weinig ruimte over voor het opstelsterrein. Dat is het deel van het station aan de zuidzijde waar de treinen 's nachts en overdag staan wanneer ze niet gebruikt worden voor de dienstregeling. Het plan is om het opstelsterrein te verplaatsen naar de Rouaanstraat in de gemeente Haren.



Op deze luchtfoto van het Hoofdstation is het huidige opstelsterrein rood omlijnd. Bovenin is het Groninger Museum goed zichtbaar. De weg aan de linkerkant is het Emmaviaduct, rechts loopt de Hereweg. Door de komst van extra sporen en perrons blijft er voor het opstelsterrein te weinig ruimte over (het groen omlijnde gebied). Dat is te klein, zeker gezien de toename van het aantal treinen dat van het opstelsterrein gebruik moet maken.

Nieuwe locatie

Het nieuwe opstel terrein komt in het gebied in de splitsing van de sporen richting Winchoten en Zwolle, net in de gemeente Haren. Deze locatie geniet de voorkeur, onder andere omdat deze relatief dicht bij het station ligt. Zowel de treinen van de NS als de treinen van Arriva kunnen hier gemakkelijk komen. Het nieuwe opstel terrein komt tegen het huidige Bedrijventerrein Zuidoost aan te liggen. Dat biedt de kans om het nieuwe opstel terrein zo in te passen dat het zicht op het industrieterrein vanuit de omgeving voor het grootste deel wordt beperkt. In samenspraak met de omwonenden wordt de inpassing verder uitgewerkt.



Deze overzichtstekening, gezien vanuit het westen, geeft een beeld van hoe het opstel terrein in Haren kan worden ingepast in de omgeving.

Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

MEER TREINEN | MAATREGELEN TEGEN OVERLAST

Door de uitbreiding van de dienstregeling en de verplaatsing van het opstel terrein neemt de frequentie van treinen tussen het Hoofdstation en station Groningen Europapark toe. In het plan zijn verschillende maatregelen opgenomen om geluidsoverlast te beperken.

Meer treinen

In de spits rijden er straks 15 reizigerstreinen per uur per richting tussen het Hoofdstation en station Europapark/opstel terrein. Het gaat om negen treinen op het regionale net en zes op het landelijke net. Momenteel zijn dit er acht. Buiten de spits zijn het er twee per uur minder. Het spoor wordt daarnaast gebruikt voor overbrengingsritten van lege treinen tussen het opstel terrein Rouaanstraat en het Hoofdstation. Dit zijn er enkele tientallen per dag. Het goederenvervoer zal naar verwachting gelijk blijven aan de huidige situatie (enkele per dag).

Nieuw spoor

Op veel plaatsen (op een groot deel van het Hoofdstation en het traject naar het opstel terrein) leggen we nieuw spoor aan volgens de hedendaagse maatstaven en regelgeving. Onnodig geworden (oude) wissels worden verwijderd.

Minder wissels

Treinen maken meer geluid bij het passeren van wissels. In de nieuwe situatie neemt het aantal wissels voor de treindienst tussen Hoornse Diep en station Europapark met 22 wissels af. Ten zuiden van station Europapark worden extra wissels aangelegd om de treinen uit Leeuwarden te kunnen keren, en om het opstel terrein te kunnen bereiken. Hier komen 10 wissels bij. De meeste wissels liggen op en nabij het Hoofdstation en direct ten zuid-oosten van station Europapark.

	AANTAL WISSELS OP HET HOOFDSPOOR		
	nu	straks	verschil
Hoofdstation	29	14	-15
Tussen Hereweg en station Europapark	11	4	- 7
Ten zuiden van Europapark	13	23	+10

Extra maatregelen op basis van geluidsonderzoek

Bij het opstellen van de plannen is een eerste onderzoek gedaan naar de effecten van het treinverkeer op geluid en trillingen in de omgeving. De komende tijd wordt dit onderzoek verfijnd, uitgaande van de actuele plannen voor de dienstregeling en de daarbij behorende snelheid van treinen. Na deze definitieve onderzoeken gaan we in overleg met de direct betrokkenen om te bepalen of en welke geluidsmaatregelen nodig zijn.

Hinder achterzijde Hoofdstation neemt af

Het huidige opstelsterrein ligt aan de zuidkant van het Hoofdstation, dicht tegen de huizen aan. Voor de omwonenden betekent het verplaatsen van het opstelsterrein dat de hierbij behorende hinder verdwijnt. Daarbij gaat het onder meer om nachtelijk licht, geluid en rangeerbewegingen. Doordat rangeerbewegingen niet meer nodig zijn, verdwijnen ook het bijbehorende vijfde spoor en de wissels direct ten oosten van het Herewegviaduct.

Nieuwe opstelsterrein

Het nieuwe opstelsterrein in Haren komt een stuk verder van de huizen te liggen. Het opstelsterrein wordt volgens de nieuwste richtlijnen aangelegd wat weinig treinbewegingen op het terrein oplevert. Samen met de bewoners zal het nieuwe opstelsterrein netjes in de omgeving worden ingepast.

Uitvoeringsperiode 2016-2020

STATION BLIJFT BEREIKBAAR | BEPERKEN OVERLAST VOOR OMWONENDEN EN REIZIGERS

De uitvoering van de werkzaamheden voor het project Spoorknop Groningen gaat leiden tot overlast voor omwonenden en reizigers. Om de hinder tijdens de bouw te beperken, gaan we verschillende maatregelen nemen.

Bouwhinder voor omwonenden beperken

De bouwoverlast rond het Hoofdstation zal zich vooral voordoen aan de zuidzijde, de noordzijde en de oostzijde. Aan de westzijde van het station zijn alleen spoorwerkzaamheden in verband met de bouw van de onderdoorgang Paterswoldseweg nodig (zie pagina 8). Hoeveel hinder de werkzaamheden met zich meebrengen, hangt onder andere af van de mogelijkheden om werkzaamheden te combineren of gelijktijdig uit te voeren. We onderzoeken nog of het mogelijk is om materiaal te vervoeren per spoor, water of via de busbaan. Bij het nieuwe opstelsterrein in Haren proberen we het materiaal zo veel mogelijk via de Rouaanstraat aan te voeren.

Hinder voor reizigers

Voor reizigers komen er perioden waarin ze wat meer overlast ervaren. Het streven is om de maatregelen die het meeste hinder opleveren te plannen in rustige tijden, dus tijdens en rondom de zomervakanties. Er worden dan extra bussen ingezet om de reizigers naar hun bestemming of de volgende trein te brengen. De ombouw van het station wordt goed afgestemd met andere projecten in de stad via Groningen Bereikbaar.



GRONINGEN BEREIKBAAR

Groningen Bereikbaar. Onder dat motto werken noordelijke overheden en de Groninger werkgevers samen in één bereikbaarheidsorganisatie. Groningen Bereikbaar zorgt voor het in kaart brengen en afstemmen van alle geplande werkzaamheden in en rond de stad Groningen. Verder probeert Groningen Bereikbaar het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Wie al op reis is, krijgt onderweg de beste route aangewezen. Wie nog thuis is, wordt aangemoedigd te kiezen voor alternatieve vormen van vervoer, of voor het aanpassen van zijn reistijd. Tot slot verzorgt Groningen Bereikbaar de gecoördineerde communicatie over alle werkzaamheden. Meer informatie op www.groningenbereikbaar.nl

Hoofdstation blijft functioneren

Het Hoofdstation blijft tijdens de uitvoeringsperiode zo gewoon mogelijk functioneren. Op het station zelf is tijdens de bouw het SITS van toepassing: het Stationsconcept In Tijdelijke Situaties. Doel van het SITS is om de hinder voor bezoekers van het station te beperken, het station bereikbaar en functioneel te houden en tegelijk informatie te bieden over de voortgang van de bouw.

Ambities

STATIONSGBIED: KANSRIJK BINNENSTEDELIJK GEBIED

Meer reizigers, dichte bebouwing met een mix van functies, een verbetering van de openbare ruimte en een goede aansluiting met de omgeving. Dat zijn de ingrediënten om het stationsgebied in Groningen om te vormen naar een dynamisch binnenstedelijk gebied als waardevolle aanvulling op de binnenstad. Een gebied dat functioneert als dé toplocatie van de regio en als schakel tussen de omliggende regio's. Hoe het stationsgebied er precies uit gaat zien, is nog niet bekend. Wel zijn alvast enkele denklijnen bepaald.

Ambitie mix stedelijke functies

In 2011 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie voor het Stationsgebied Groningen vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken om het stationsgebied vorm te geven als moderne 'Cityhub': een gebied met ruimte voor een mix van stedelijke functies. Het station en de stationsomgeving zijn daarbij meer dan een overstapplaats. Het stationsgebied wordt een prettig ontvangst- en verblijfsgebied, een stadsfoyer waarin de kwaliteiten van Stad en ommelanden zichtbaar worden. Ten zuiden van het station is ruimte voor vrijetijdsvoorzieningen, kantoren en woningen. Aan de zijde van het Emmaviaduct moet de zuidelijke stationsomgeving een duidelijk en herkenbaar gezicht krijgen. De zuidkant moet ter hoogte van de Parkweg goed toegankelijk zijn voor alle verkeer. Het huidige busstation zal op termijn worden verplaatst naar de zuidzijde, waardoor ook aan de noordzijde ruimte ontstaat om de verblijfskwaliteit te vergroten.

Verbinding tussen binnenstad en zuidelijke woonwijken

Het is onze ambitie om de reizigerstunnel onder het spoor vorm te geven als een verbinding tussen de binnenstad en de zuidelijke woonwijken. Deze verbinding moet een aantrekkelijke openbare route worden, die 24 uur per dag toegankelijk is. Het spoor vormt dan niet langer een barrière.

Zuidentree

Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet een tweede, volwaardige hoofdentree van het station komen. Deze zuidentree is geen 'achterdeur', maar biedt kansen als nieuwe ontmoetingsplek en vestigingspunt voor reizigersvoorzieningen en horeca. Hoe de entree eruit zal zien en mee kan groeien met de ontwikkeling van de stationsomgeving ten zuiden van de sporen onderzoeken we nog.



Een afbeelding uit de Ontwikkelvisie Stationsgebied (2011). Dit was de eerste stap op weg naar een visie voor de stationsomgeving.

Bustunnel onder het station

De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tegelijk een tunnel voor bussen aan te leggen. Daarmee ontstaat een snelle en betrouwbare verbinding. Bussen vanuit en naar het zuiden en westen van de stad sluiten hiermee aan op de bussen vanuit en naar het noorden en oosten van de stad. Dit verbetert de doorstroming voor zowel bus, auto als fiets. Dankzij de bustunnel kunnen de bussen onder andere het drukke kruispunt bij de Emmasingel en de Stationsweg vermijden. We onderzoeken momenteel of dit plan haalbaar is.

Fietstunnel

Groningen staat bekend als echte fietsstad en wordt geroemd om haar fijnmazige fietsnetwerk. Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel in het fietsnetwerk toevoegen. Deze fietsroute vergroot de mogelijkheden voor fietsers uit het noorden om het gebied ten zuiden van de sporen te bereiken. Ook biedt de fietstunnel kansen om de fietsenstallingen aan noord en zuidzijde efficiënt te gebruiken omdat alle stallingen dan makkelijk bereikbaar zijn uit alle richtingen. Of een fietstunnel haalbaar is, wordt op dit moment onderzocht.

Uitwerking ambities

Onze ambities voor het stationsgebied gaan we in 2014 verder uitwerken in concrete ruimtelijke plannen. Belangrijk in deze plannen zijn de ruimtelijke kwaliteit en de aansluiting van het gebied voor auto, bus en langzaam verkeer. We toetsen de toekomstplannen ook op financiële haalbaarheid. We bekijken ook of we de plannen in stappen kunnen uitvoeren. Zodra de plannen voldoende zijn uitgewerkt, gaan we hierover actief in dialoog met de omgeving en andere betrokkenen.

Actieve dialoog

MET UW MENING KUNNEN WIJ HET PLAN VERDER VERBETEREN!

Ervaring leert dat omwonenden en gebruikers vaak erg waardevolle ideeën hebben die de plannen beter maken. Daarom organiseert de Stuurgroep Spoorzone Groningen, voordat er een definitief besluit komt over de indeling van de sporen en de perrons, een actieve dialoog.

Concreet betekent dit dat direct omwonenden en belangenvertegenwoordigers van onder meer reizigers de komende maanden uitgenodigd worden om in kleine sessies mee te denken. Geïnteresseerden in stad en regio kunnen in de loop van april een huis-aan-huiskrant in de bus verwachten met nadere informatie over alle maatregelen aan en om het spoor in Groningen.

Informatiemarkten in mei 2014

In de tweede helft van mei volgen voor alle geïnteresseerden twee grote informatiemarkten. Hier is iedereen ruimschoots in de gelegenheid om mee te praten en reacties te geven. Alle reacties worden gebundeld en van een antwoord voorzien. Waar mogelijk worden ze verwerkt in het besluit.

Inspraakperiode nieuwe opstel terrein

Na de zomer is er een formele inspraakperiode voor het plan voor het nieuwe opstel terrein aan de Rouaanstraat in Haren. Voorafgaand hieraan organiseren we in de maanden maart en mei in Haren informatiemarkten over het nieuwe opstel terrein en de inpassing ervan in de omgeving.