

**Raadsvoorstel EMBARGO tot 4 juli 2014 11.30 uur**

- 3 JUL 2014 gr14.4502673



Registratienr. 4439099 Steller/telnr. Valkema/8980 Bijlagen 2  
Onderwerp Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation

---

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefuillehouder	De Rook Raadscommissie

---

**!! deze nota wordt aangereikt onder embargo tot 4 juli 2014 11.30 uur!!**  
op 4 juli zal een gezamenlijke persconferentie worden gehouden (door projectpartners)  
tevens zullen op die dag aanwonenden en belanghebbenden per brief worden geïnformeerd

**Voorgesteld raadsbesluit**

**De raad besluit:**

- I. het voornemen uit te spreken tot aanleg van een spoorkruisende fietstunnel, ter hoogte van het stationsgebouw, parallel aan de voetgangerstunnel met een aansluiting op de fietsrotonde in het Stadsbalkon als onderdeel van het project Groningen Spoorzone, één en ander onder voorbehoud van de uitkomsten van nadere inhoudelijke analyse en technisch, juridische en financiële uitwerking;
- II. het voornemen uit te spreken tot aanleg van een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel, één en ander onder voorbehoud van de uitkomsten van een verdere nadere inhoudelijke analyse en technische, juridische en financiële uitwerking;
- III. het college opdracht te geven de beoogde fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling in de tweede helft van 2014 in overleg met de projectpartners inhoudelijk, technisch, juridisch en financieel nader uit te werken, ten behoeve van definitieve besluitvorming;
- IV. het college opdracht te geven de benodigde bestemmingswijziging ten behoeve van de realisatie van de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling voor te bereiden;
- V. de kosten voor de nadere uitwerking (€ 0,1 miljoen) te dekken uit:
  - beschikbaar gestelde middelen gemeenterekening 2013 plankosten Stationsgebied.
- VI. het college opdracht te geven om bij de besluitvorming over de Groningen Spoorzone een krediet-aanvraag voor te leggen voor de plankosten van het stationsgebied in 2014;
- VII. als beoogde dekkingsbronnen voor de aanleg van de fietstunnel (indicatief geraamd op € 12 miljoen) en de ondergrondse fietsenstalling (indicatief geraamd op € 8 miljoen) uit te gaan van:
  - € 12 miljoen uit bijdrage structureel beleid ten behoeve van de fietstunnel Hoofdstation;
  - € 4 miljoen bijdrage Rijk uit Programma Ruimte voor de Fiets;
  - € 4 miljoen RSP-budget Stationsgebied Groningen.
- VIII. het college opdracht te geven over de beoogde externe dekkingsmiddelen nadere afspraken te maken met de desbetreffende partijen.

---

## Samenvatting

Met het project Groningen Spoorzone beogen provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu gezamenlijk de bereikbaarheid van Groningen per trein te verbeteren. Daarnaast ontstaat, met de verplaatsing van het opstel terrein naar de Rouaanstraat in de gemeente Haren, aan de zuidzijde van het stationsgebied ruimte voor gebiedsontwikkeling. Het stationsgebied moet uiteindelijk uitgroeien tot een belangrijke economische dynamo met een mix van functies die kan dienen als het visitekaartje van stad en regio en als waardevolle aanvulling op de binnenstad kan functioneren.

Sinds 2011 heeft uw raad meerdere keren de wens uitgesproken voor een fietstunnel in het stationsgebied, omdat deze de bereikbaarheid van het gebied ten zuiden van het Hoofdstation per fiets verbetert en bovendien een nieuwe schakel in het stedelijke fietsnetwerk vormt. Zo kan een fietstunnel helpen de geïsoleerde ligging van de zuidzijde te doorbreken en kansen te creëren voor gebiedsontwikkeling in dit gebied. Maar een fietstunnel zorgt er, zeker wanneer deze wordt gecombineerd met een ondergrondse fietsenstalling, ook voor dat bus- en treinreizigers dicht bij hun eindbestemming kunnen komen. Bovendien kan een zorgvuldige inpassing van fietstunnel en -stalling bijdragen aan de flexibiliteit van de inrichting van het stationsgebied en slecht deze nieuwe verbinding de barrièrewerking van de sporen ter plaatse van de stationsomgeving voor de fietser.

De aanleg van een fietstunnel heeft mogelijk gevolgen voor het functioneren van het station en de beleving van station en stationsgebied. Samen met de spoorsector (NS Stations en ProRail) wordt de tweede helft van 2014 gebruikt om nader in beeld te brengen wat de effecten zijn van de fietstunnel en wat dit betekent voor de stallingsopgave voor het gehele stationsgebied en het functioneren van het toekomstige perronplein en monumentale stationsgebouw. Tevens zullen de voorlopige ramingen nader worden uitgewerkt evenals de beoogde externe dekkingsbronnen. Het ontwerp zal technisch verder worden uitgewerkt, een risicoanalyse wordt opgesteld, de totale beheerkosten (ook ten aanzien van de sociale veiligheid in de fietstunnel) worden in beeld gebracht en nadere contractuele afspraken met contractpartners worden voorbereid.

## Vervolg voorgesteld raadsbesluit

### Aanleiding en doel

---

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein beter bereikbaar te maken: Groningen Spoorzone. Provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu hebben de handen ineengeslagen om de uitbreiding van het spoor en het intensievere treinverkeer mogelijk te maken. De meest in het oog springende ingrepen daarvoor vinden plaats op het Hoofdstation. In de huidige situatie is dit een kopstation waar alle treinen beginnen en/of eindigen, maar in de toekomst zullen veel treinen het Hoofdstation niet langer als begin- en/of eindpunt hebben. Zo is het bijvoorbeeld de bedoeling dat de trein uit Leeuwarden doorrijdt tot station Europapark. In de toekomst telt het Hoofdstation vier perronpleinen met zeven sporen. Omdat de nieuwe perrons vanwege de doorgaande treinen niet langer gelijkvloers te bereiken zijn, is de aanleg van een voetgangerstunnel noodzakelijk. Deze komt recht achter het monumentale stationsgebouw waardoor de stationshal haar belangrijke functie in het ontvangstdomein terug krijgt. De vernieuwing van het Hoofdstation wordt aangegrepen om winkels en reizigersvoorzieningen te optimaliseren. Omdat er meer treinen gaan rijden en spoorlijnen worden doorgetrokken, blijft op het Hoofdstation te weinig ruimte over voor het opstel terrein. Daarom wordt dit verplaatst naar de Rouaanstraat (gemeente Haren).

Het stationsgebied moet uiteindelijk uitgroeien tot een belangrijke economische dynamo met een mix van functies waardoor het bovendien een waardevolle aanvulling op de binnenstad vormt. Hoe dat er precies uit gaat zien, is onderwerp van nadere studie. Beoogd wordt in 2015 en 2016 te komen tot een ruimtelijk plan voor het gebied ten zuiden van de sporen. In 2013 heeft u het college verzocht de mogelijkheid van een sociaal veilige interwijkenverbinding onder het spoor ter hoogte van het Hoofdstation te laten onderzoeken. De Stuurgroep Groningen Spoorzone heeft deze opdracht geformuleerd als 'inzicht te geven in de mogelijkheden en kosten van een goed befietsbare sociaal veilige (interwijk)verbinding en of deze past binnen het stedelijke fietsnetwerk'. Ook het Kwaliteitsteam Groningen Spoorzone (bestaande uit Stadsbouwmeester, Provinciaal Bouwmeester en Spoorbouwmeester) heeft geadviseerd op dit punt nader onderzoek te laten verrichten. Het is nu namelijk de enige kans een dergelijke verbinding te realiseren, omdat de aanleg mee kan gaan in de ombouw van het Hoofdstation.

### Kader

---

Groningen is een echte fietsstad. De bereikbaarheid in de stad zelf is over het algemeen prima en de afstanden zijn er kort. Als stad en regio voeren we al decennialang een integraal mobiliteitsbeleid waarin de fiets stevig is ingebed. Daarnaast richt ons ruimtelijk beleid zich met visie en vasthoudendheid op een compacte, intense stad waardoor de afstanden kort blijven. Het is die samenhang van visie, politieke keuzes en inzet die van Groningen een unieke fietsstad hebben gemaakt. De aanleg van een fietstunnel onder de sporen door voegt wederom een schakel toe aan het fietsnetwerk. Ondanks het feit dat het fietsgebruik nu al hoog is, groeit het fietsgebruik nog steeds. Zo is in de afgelopen vijftien jaar het aantal fietsbewegingen met dertig procent toegenomen. Dit is goed te zien op straat; niet alleen zijn veel fietspaden drukker geworden, maar ook op het Hoofdstation is het aantal gestalde fietsen de afgelopen jaren meer dan verdubbeld. De opgave voor het stationsgebied (een groei van 10.000 naar 17.500 stallingsplaatsen) is fors.

#### Wenselijkheid, functie en ligging van een fietstunnel

We hebben diverse redenen om een spoorkruisende fietstunnel, met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling, aan te willen leggen.

Het fijnmazige fietsnetwerk van Groningen kenmerkt zich door radiale fietsroutes, verbindingen tussen woonwijken onderling en met de binnenstad, en daartussen veel dwarsverbindingen naar P+R-terreinen, treinstations en voorzieningen als scholen, ziekenhuizen, winkelcentra, etc.. Het continu uitbreiden en verfijnen van ons fietsnetwerk heeft bijgedragen aan de toename van het fietsgebruik in de stad. Iedere nieuwe fietsverbinding, dus ook een fietstunnel onder het Hoofdstation, maakt het bestaande netwerk nog fijnmaziger en zal uiteindelijk leiden tot een toename van het fietsgebruik als geheel. Een fietsverbinding tussen de noord- en (de te ontwikkelen) zuidzijde van het stationsgebied zorgt voor een snelle, rechtstreekse- en veilige fietsroute van en naar de binnenstad.

Bovendien kan de fietstunnel helpen om de geïsoleerde ligging van de zuidzijde van het stationsgebied te doorbreken. Met een fietstunnel ontstaan extra kansen voor de gebiedsontwikkeling in dit gebied, temeer daar beoogd wordt het gebied te ontwikkelen als belangrijke economische dynamo voor stad en regio met een mix van functies. Deze moderne 'Cityhub' kan dienen als visitekaartje en zorgt voor een hoog stedelijke mix van functies en dynamiek. Fietsers die dit gebied als bestemming hebben zullen hun fiets hier moeten kunnen parkeren. Daar draagt een zuidelijke fietsenstalling aan bij.

Daarnaast willen we de overstap tussen fiets en trein en fiets en bus zoveel mogelijk faciliteren en de fietser zo dicht mogelijk bij de bestemming brengen. Dit was destijds ook één van de belangrijkste redenen om het Stadsbalkon aan te leggen. In de nieuwe spoorlay-out staan de intercity's op de meest zuidelijk gelegen sporen. En indien – zoals door de gemeente in de toekomst wordt beoogd – het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde, ontstaat op deze plek een brandpunt van reizigersbewegingen. Met de aanleg van een fietstunnel ontstaat de mogelijkheid om mee te kunnen bewegen (flexibiliteit) met het brandpunt van reizigersbewegingen. Uitgangspunt daarbij is dat de fietsvoorzieningen zodanig in worden gericht en gesitueerd dat ze optimaal aansluiten bij de voorkeuren en het gedrag van de reiziger ten aanzien van het fietsparkeren.

De behoefte aan stallingsruimte in het stationsgebied blijft de komende jaren toenemen. Eind 2014 biedt het gehele stationsgebied plaats aan 10.000 gestalde fietsen, maar we houden rekening met een verdere groei tot 17.500 stallingsplaatsen in 2020. Momenteel bevindt 95% van alle stallingsplaatsen zich aan de noordzijde. Dit wordt vooral ingegeven door het feit dat alle voorzieningen zich aan deze zijde van het station bevinden, maar ook doordat deze zijde per fiets veel beter bereikbaar is. In de toekomst komen ook aan de zuidzijde voorzieningen (denk aan het busstation). Een fietstunnel kan bijdragen aan de flexibiliteit voor de locatiekeuze van stallingsfaciliteiten. Niet alleen voor fietsers vanuit de zuidelijke stadswijken wordt de zuidzijde van het stationsgebied op termijn beter bereikbaar, maar door de aanleg van een fietstunnel ook voor fietsers uit het westen, noorden en oosten van de stad. Daarbij is het belangrijk te realiseren dat ongeveer 75% van alle fietsers met een herkomst of bestemming op het Hoofdstation zich ten noorden van de spoorlijn Leeuwarden-Groningen-Assen bevindt. Driekwart van de reizigers fietst dus nu én in de toekomst vanaf de noordzijde van en naar het Hoofdstation.

Voor doorgaand fietsverkeer achten wij de nieuwe fietstunnel niet essentieel. Veel fietsers zullen naar verwachting gebruik blijven maken van de bestaande hoofd fietsroutes langs de Hereweg en het Hoornsediep/Emmaviaduct (zie figuur 1). Dit wordt bovendien nog eens versterkt doordat de fietstunnel Papiermolenlaan in het kader van het project Aanpak Ring Zuid verdwijnt.



Figuur 1: *ligging van de fietstunnel in het stedelijk fietsnetwerk*

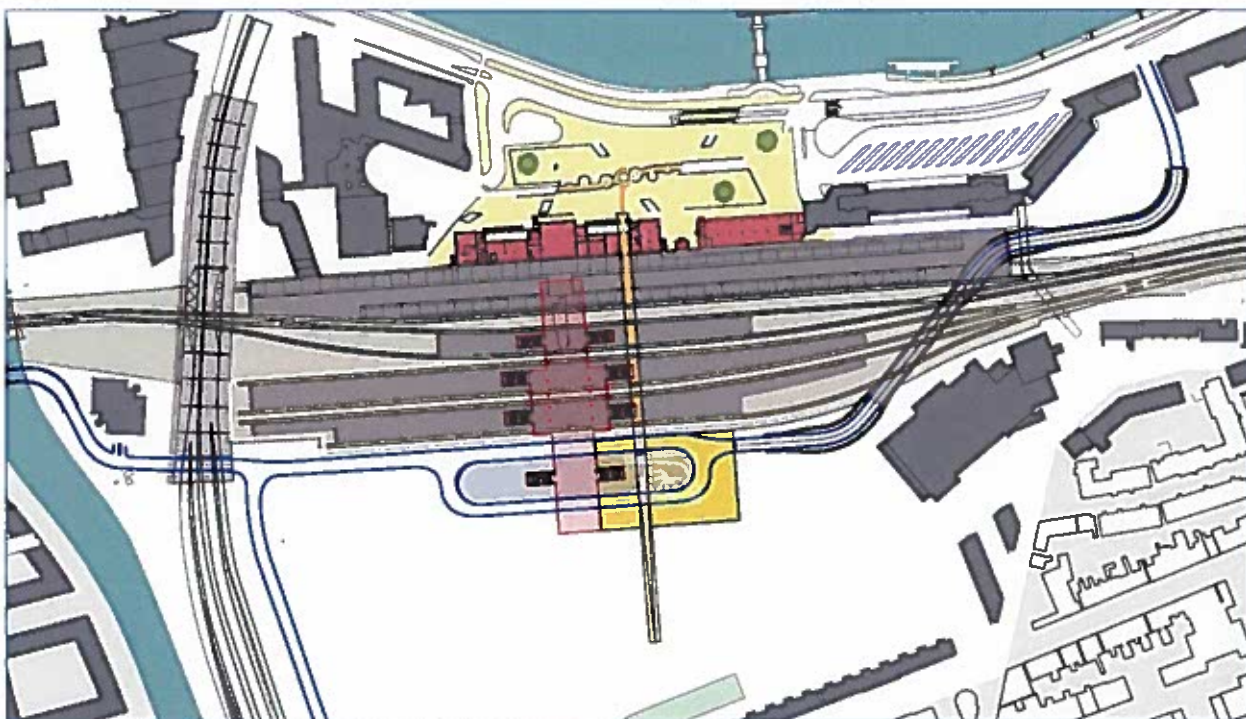


### Voorkeursvariant fietstunnel

De ligging van een fietstunnel (en de stallingsfaciliteiten) in het stationsgebied zijn zeer bepalend voor de mate van effectiviteit en de meerwaarde ervan. De afgelopen maanden hebben wij verschillende varianten van een fietstunnel onderzocht. In onze brief van 23 april jl. zijn de volgende vijf varianten met voor- en nadelen aan u voorgelegd:

1. een fietstunnel parallel aan de voetgangerstunnel door de kelder van het monumentale stationsgebouw met aansluiting in het Stadsbalkon;
2. aparte fietstunnel onder Julia's door;
3. aparte fietstunnel ten westen van de voetgangerstunnel;
4. een fietstunnel gecombineerd met de beoogde bustunnel;
5. een fietstunnel die boven komt op het perron (met een subvariant West en een subvariant Oost).

Variant 1, parallel aan de voetgangerstunnel (zie figuur 2) en met een aansluiting in het Stadsbalkon, heeft onze voorkeur door de centrale ligging en aansluiting op het fietsnetwerk. Deze voorkeur wordt overigens ook gedeeld door de Fietsersbond en de Adviescommissie Verkeer en Vervoer (zie bijlage 1). Voor een uiteenzetting van de reacties in het kader van de actieve dialoog wordt verwezen naar de paragraaf "maatschappelijk draagvlak en participatie".

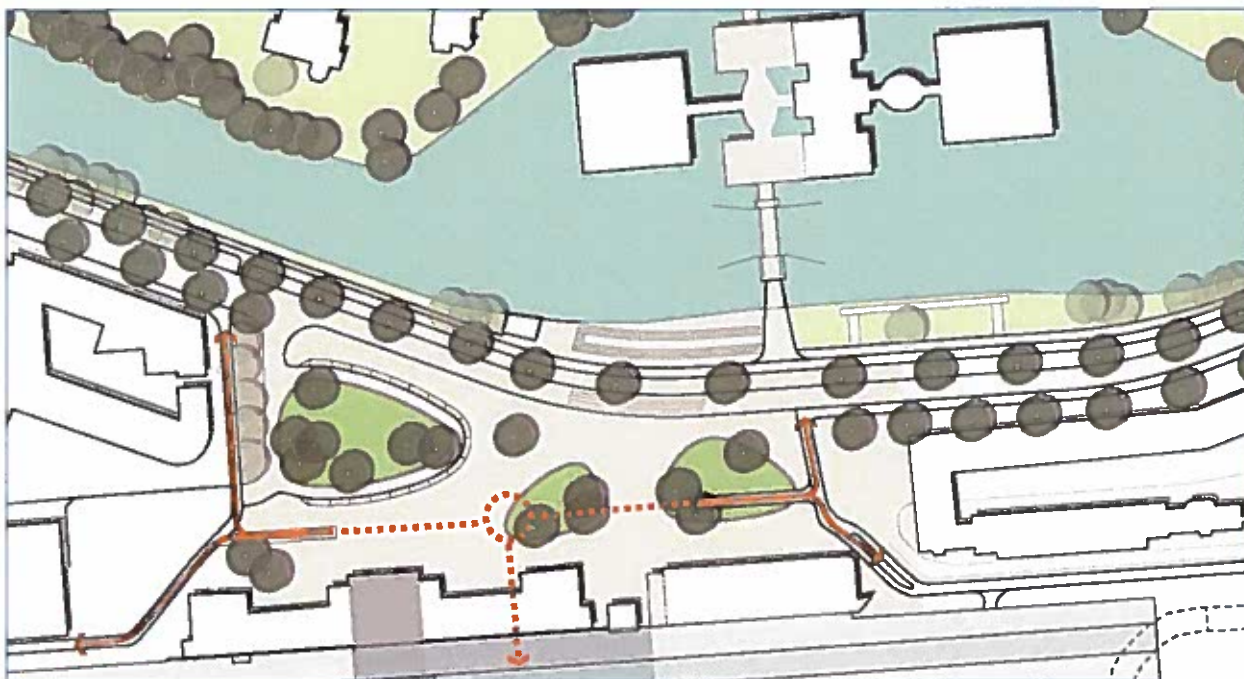


*Figuur 2: voorkeursvariant van de fietstunnel parallel aan de voetgangerstunnel, aansluitend op het Stadsbalkon*

Aan de noordzijde van het Hoofdstation loopt de geprojecteerde fietstunnel door de kelder van het monumentale stationsgebouw waarna het aansluit op de al bestaande fietsrotonde in het Stadsbalkon. Hiermee ontstaat een kwalitatief hoogwaardige aansluiting op het bestaande stedelijke fietsnetwerk waardoor het stationsgebied vanuit de omliggende wijken snel, rechtstreeks en veilig op de fiets bereikbaar is. En omdat voetgangers de 'bovenkant' van het Stadsbalkon gebruiken, ontstaan er aan de voorzijde van het station nauwelijks conflicten tussen voetgangers en fietsers.

Op basis van de huidige stand van zaken van het ruimtelijk functioneel ontwerp voor de voetgangerstunnel gaan we er vanuit dat de fietstunnel constructief "vrij" wordt gelegd van de voetgangerstunnel onder de sporen. Of en in welke mate constructieve en financiële voordelen door werk-met-werk te behalen zijn, dient nader te worden uitgewerkt en is afhankelijk van nadere keuzes ten aanzien van de positionering van roltrappen, omgang met OV-chippoortjes (OVC&P) en de dimensionering van de voetgangerstunnel. De verdere uitwerking van de fietstunnel vindt – bij positieve besluitvorming door uw raad – in samenhang

plaats met de voetgangerstunnel. Bij een eventuele toekomstige sloop van het Stadsbalkon vormt de fietstunnel met bijbehorende hellingbaan een belangrijk ingrediënt voor een nieuw ontwerp van het stationsplein. Om gevoel te krijgen bij de inpasbaarheid van een dergelijke opgang hebben wij dit ingetekend in het (schets)ontwerp dat Karres en Brands Landschapsarchitecten in het kader van het "Ontwerp omgevingsdomein Hoofdstation Groningen" (zie figuur 3) heeft opgesteld. Deze exercitie laat zien dat de aanwezigheid van de fietstunnel een toekomstige aanpassing en/of herinrichting niet hoeft te frustreren.



Figuur 3: Voorbeeld van mogelijke inrichting stationsplein na sloop Stadsbalkon en met hellingbaan naar fietstunnel

De hellingbaan van de fietstunnel aan de zuidzijde vormt tevens een belangrijk aandachtspunt voor de ruimtelijke planvorming en gebiedsontwikkeling, doordat een hellingbaan per definitie een dwingende "doorsnijding" vormt voor het gebied. De hellingbaan van de fietstunnel is ongeveer 105 meter lang, uitgaande van een hellingspercentage van 3,5% en rekening houdend met functionele eisen zoals doorrijhoogte.

#### Verwacht gebruik van een fietstunnel

Doordat het programma voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde momenteel nog onbekend is, is het lastig een inschatting te maken van het dagelijkse gebruik van de toekomstige fietstunnel. Indien er een fietstunnel wordt aangelegd zonder dat er aan de zuidzijde stallingsplaatsen worden gerealiseerd, verwachten wij dat dagelijks 1.200 tot 1.400 "doorgaande" fietsers gebruik gaan maken van de fietstunnel. Deze inschatting is op basis van het huidige gebruik van de fietstunnel Papiermolenlaan. Als er ook stallingsfaciliteiten aan de zuidzijde worden gerealiseerd, zal het gebruik van de fietstunnel toenemen. Met een stallingscapaciteit aan de zuidzijde van 4.000 plaatsen neemt het gebruik van de fietstunnel naar verwachting toe met circa 6.000 fietsers (uitgaande van verplaatsing van het busstation). Bij een verdere vergroting van de stallingscapaciteit verwachten wij dat ook het aantal fietsers nog zal toenemen. Of dit inderdaad zal optreden vraagt een nadere analyse van het reizigersgedrag. Dit zullen wij samen met de projectpartners toetsen in de te verrichten verdiepingsslag (zie hierna).

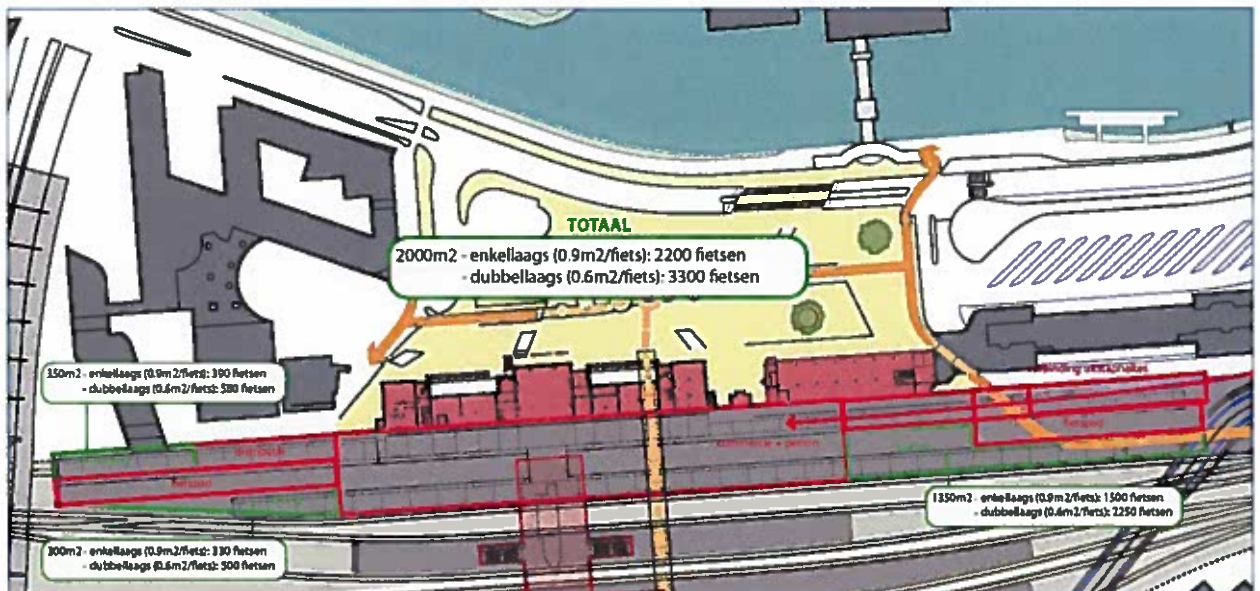
#### Ondergrondse fietsenstalling zuidzijde

De effectiviteit van de fietstunnel zal mede worden bepaald door de hoeveelheid en kwaliteit van de fietsenstallingen. Daarnaast wordt het aantal stallingsplaatsen bepaald door de reizigersbehoefte om fietsen aan de zuid- of noordzijde te stallen. Een comfortabele inrichting die past bij een logische stations opzet draagt hieraan bij. De logische opzet van het station en de kwaliteit van stallingen is gebaat bij een



ondergrondse fietsenstalling. Wij stellen daarom voor om met de keuze voor een fietstunnel tevens te kiezen voor de realisatie van een geïntegreerde fietsenstalling aan de zuidzijde van de sporen (op maaiveld -1). Op deze manier kunnen het fietsen, het stallen van de fiets en de overstap naar bus en trein vanaf hetzelfde niveau plaatsvinden. De diverse functies kunnen elkaar daarmee versterken. De exacte ligging en onderlinge wisselwerking van de fietstunnel, de fietsenstalling en de bus onderdoorgang (met bushaltes, potentieel uit te bouwen tot een busstation) dient nader te worden uitgewerkt. Belangrijk hierbij is om de logische opzet van het station en/of de OV-terminal te benadrukken. Daarnaast is bij deze uitwerking onder meer de exacte plaats waar de fietstunnel het monumentale stationsgebouw kruist nog een aandachtspunt.

Op basis van een analyse van NS, ProRail en de gemeente wordt aangenomen dat er op termijn minimaal 7.500 stallingsplaatsen extra dienen te worden gerealiseerd. Het volledig oplossen van deze opgave aan de noordzijde achten wij vanuit de gemeente een grote uitdaging. Wij schatten in dat op de perronkoppen hooguit 2.200 plaatsen enkellaags (of 3.300 plaatsen dubbellaags) kunnen worden gerealiseerd (zie figuur 4). Bij deze aantallen zal er veel inspanning moeten worden verricht om de gebruikerskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit goed te krijgen. Dit is van belang om het beeld zoals in figuur 5 is geschetst te voorkomen. Nader onderzoek in een aantal scenario's moet uitwijzen op welke wijze de stallingsbehoefte ingevuld moet worden. Hierbij wordt intensief samengewerkt met de spoorsector (NS Stations en ProRail). Het faciliteren van een fors aantal stallingsplaatsen aan de zuidzijde is te allen tijde nodig om de toekomstige stallingsvraag überhaupt te kunnen faciliteren.



Figuur 4: voorlopige analyse van potentieel te realiseren stallingsplaatsen op de perrons



*Figuur 5: bedreiging ruimtelijke kwaliteit perronplein; aandacht voor ruimtelijke inpassing noodzakelijk*

#### Verwacht effect op Werkmanbrug en routes richting binnenstad

Op dit moment schatten we in dat het effect van de fietstunnel op het aantal fietsers op de Werkmanbrug en in de Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat beperkt zal zijn. Dat komt vooral doordat de fietstunnel een ondergeschikte rol in het stedelijke fietsnetwerk zal hebben, waardoor de fietstunnel voor doorgaand fietsverkeer geen alternatief is. Doorgaande fietsers van en naar de binnenstad zullen naar verwachting vooral gebruik (blijven) maken van de Hereweg en het Hoornsediëp/Emmaviaduct aangezien dit de snelste en meest rechtstreekse fietsroutes blijven. Daarnaast verandert er voor fietsers met een herkomst of een bestemming in het stationsgebied zelf feitelijk weinig in de routing van en naar het Hoofdstation, met uitzondering van fietsers uit de zuidelijke stadswijken. Zij kunnen in de toekomst namelijk gebruik maken van de stallingsvoorzieningen aan de zuidzijde en zijn niet langer genoodzaakt eerst het spoor te kruisen via het Emmaviaduct of de Hereweg. Dit heeft echter geen relatie met de fietsroute via de Werkmanbrug, Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat. De gebiedsontwikkeling ten zuiden van het Hoofdstation kan in combinatie met een fietstunnel wel gevolgen hebben voor de fietsintensiteiten op de Werkmanbrug en in de Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat. Dit wordt met name veroorzaakt doordat fietsers vanuit het westen, noorden en oosten van de stad naar alle waarschijnlijkheid de fietstunnel (in combinatie met de fietsroute via de binnenstad) zullen gaan gebruiken om het gebied ten zuiden van het Hoofdstation te bereiken. Zonder een fietstunnel zouden ze dit in ieder geval doen via de Emmabrug/Emmaviaduct of de Herebrug/Hereweg. Overigens is het moeilijk in te schatten of er met een fietstunnel een verschuiving plaatsvindt naar de fietsroute via de Werkmanbrug of dat men toch via de Emmabrug en Herebrug de fietstunnel zal benaderen. Doordat het (vastgoed)programma van het zuidelijke stationsgebied op dit moment onbekend is, is het niet mogelijk een inschatting te maken van het hierdoor te verwachten extra gebruik van de fietstunnel.

Ten slotte ligt er een relatie met de geprognoseerde toename van het aantal trein- en busreizigers. Het aandeel voetgangers en fietsers in het voor- en natransport zal toenemen. Daardoor kan het vaker voorkomen dat fietsers alternatieven gaan zoeken voor de fietsroute via de Werkmanbrug, Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat. Daarom is het van belang om goede alternatieve fietsroutes van en naar het Hoofdstation te hebben, onder meer langs de Stationsweg naar de hoofd fietsroutes Hereweg en Hoornsediëp/Emmaviaduct. Bij de herinrichtingsplannen voor de noordzijde wordt hier extra aandacht aan gegeven.

#### Verdiepingslag studie fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling

Als stad zien we belangrijke voordelen in de aanleg van een fietstunnel onder het Hoofdstation. Vanuit de spoorsector (NS Stations en ProRail) is er ook vertrouwen dat met een fietstunnel een goed station te bouwen is. Daarbij is wel een aantal – begrijpelijke – zorgpunten geuit. Wij achten het (samen met onze projectpartners) dan ook van belang om voorafgaand aan de definitieve besluitvorming inzake de fietstunnel en de fietsenstalling op verschillende onderdelen een verdiepingsslag te maken.

Het gaat daarbij om zaken als sociale veiligheid (mede in relatie tot het beheer van de fietstunnel en de fietsenstalling), een mogelijke verdunning/verspreiding van reizigerstromen dat invloed heeft de

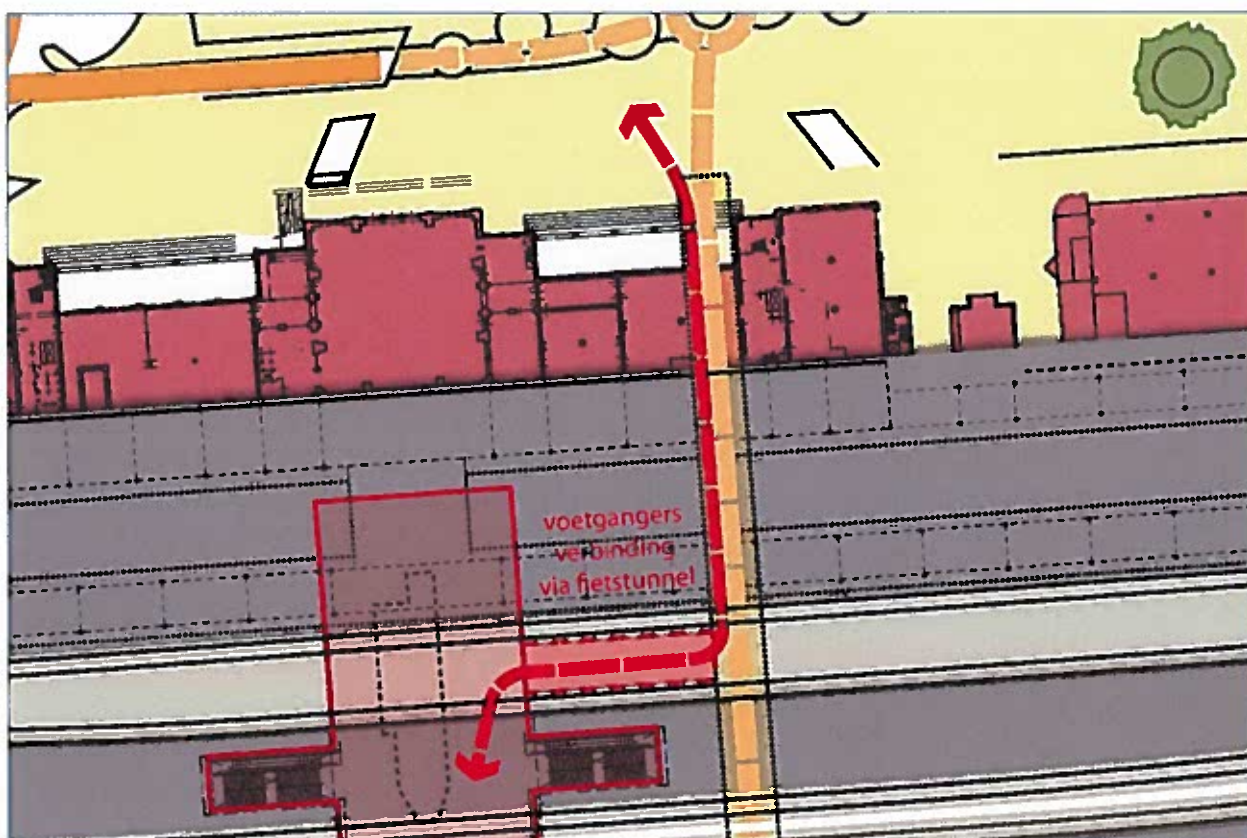


levendigheid op het perronplein en het stationsgebouw, de commerciële haalbaarheid van stationsvoorzieningen en daarmee de financiële haalbaarheid van investeringen in ruimtelijke kwaliteit op het perronplein en het monumentale stationsgebouw. Balans en evenwicht in aantrekkelijkheid, kwaliteit en faciliterend vermogen van fietsenstallingen aan de noord- en zuidzijde. Toekomstvastheid in relatie tot aanpassingen op het voorplein en kwaliteit en financiële impact van de hellingbaan aan de zuidzijde in relatie tot de gebiedsontwikkeling (integratie met gebiedsontwikkeling met minimalisatie van barrièrewerking en ruimteclaim). Daarnaast moet worden onderzocht hoe de fietstunnel en de fietsenstalling een plek kunnen krijgen in het (landelijke) stationsconcept. Dit stationsconcept gaat namelijk uit van een opeenvolging van functies in en rondom het station die de reis van de klant optimaal ondersteunt en vereenvoudigt (omgevingsdomein, ontvangstdomein, reisdomein).

Belangrijke wens in de te maken verdiepingsslag is om meer zicht te krijgen op het te verwachten reisgedrag van fietsers, om daarmee de impact van de fietstunnel op de stallingsopgave voor de noord- en de zuidzijde zo scherp mogelijk in beeld te kunnen brengen en daarmee de ruimtelijke en financiële opgaven voor de toekomst.

#### Verbinding Stadsbalkon en voetgangerstunnel

In onze brief van 23 april jl. staat vermeld dat er werd nagedacht over een voetgangersdoorsteek tussen het Stadsbalkon en de voetgangerstunnel (zie figuur 6). Met een dergelijke verbinding wordt namelijk voorkomen dat fietsers vanuit het Stadsbalkon eerst met de trap omhoog moeten en dan via het stationsgebouw en het perronplein weer naar beneden moeten om daar hun weg naar de perrons of het busstation te vervolgen via de voetgangerstunnel.



Figuur 6: voetgangersverbinding tussen Stadsbalkon – via fietstunnel – naar voetgangerstunnel

Bij nadere analyse zien we weinig meerwaarde in een verbinding tussen het Stadsbalkon en de voetgangerstunnel. Wij verwachten dat een dergelijke verbinding slechts door een klein deel van de fietsers in het Stadsbalkon gebruikt zal worden. Fietsers die hun fiets op de flanken van het Stadsbalkon stallen, zullen waarschijnlijk gebruik maken van de andere in- en uitgangen van het Stadsbalkon. Daarnaast zullen mensen (die moeite hebben met de opgang van het Stadsbalkon) in de toekomst toenemende

mogelijkheden krijgen om op maaiveld de fiets te parkeren (beoogd op de perrons), waardoor de keuzevrijheid voor fietsers toeneemt.

Het realiseren van een dergelijke verbinding route betekent dat een ondergrondse verbinding moet worden gecreëerd (van 25 meter, afhankelijk van uiteindelijke vormgeving) tussen de fietstunnel en de voetgangers-tunnel. Afgevraagd moet worden wat de kwaliteit daarvan is. Naar verwachting zal deze verbinding eerder negatief voor de sociale veiligheid zijn dan positief.

Verder zal een dergelijke verbinding leiden tot een nog verdere verdunning van de voetgangersstromen in de stationshal en het perronplein met gevolgen voor levendigheid, sociale veiligheid en levensvatbaarheid van stationsvoorzieningen en haalbaarheid van investeringen. Bovendien druist een dergelijke route in tegen de gedachte van een helder ontvangstdomein in de stationshal en op het perronplein. Het risico bestaat dat voetgangers van en naar de binnenstad gebruik zullen gaan maken van de route door het Stadsbalkon en de verbinding tussen het Stadsbalkon en de voetgangerstunnel in plaats van dat ze via de stationshal en het perronplein naar de voetgangerstunnel gaan. Ook de routing in de voetgangerstunnel zelf wordt er niet duidelijker op.

Concluderend zien we nauwelijks meerwaarde in een voetgangersdoorsteek en verhoudt een dergelijke doorsteek zich slecht tot de beoogde kwaliteit van de voetgangerstunnel als interwijkverbinding en de gewenste levendigheid op het perronplein en de commerciële haalbaarheid.

#### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

De mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel onder het Hoofdstation hebben wij betrokken bij de actieve dialoog Groningen Spoorzone. Hierover bent u geïnformeerd in onze brief van 23 april jl. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben via de informatiemarkten kennis kunnen nemen van onze analyse. Aan de hand van een film, informatiepanelen, een maquette en een rondleiding door het stationsgebied konden bezoekers zich een beeld vormen van de aanpassingen op het Hoofdstation. Tevens konden de bezoekers op de plannen reageren door een reactieformulier in te vullen. Alle reacties worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming en kunnen tot aanpassingen van de plannen leiden. De reactietermijn in het kader van de actieve dialoog is geëindigd op 2 juni jl. Op de inloopmarkten zijn in totaal bijna 450 belangstellenden geweest. Daarnaast zijn nog verschillende informatieavonden gehouden met direct aanwonenden. In totaal zijn 86 reacties ontvangen met daarin ruim 200 geformuleerde reacties op de plannen.

Over het algemeen waren de reacties uit de actieve dialoog met betrekking tot een fietstunnel parallel aan de voetgangersverbinding en aansluitend op de fietsrotonde in het Stadsbalkon zeer positief. Er lijkt veel draagvlak voor een fietstunnel te zijn, hoewel een enkeling zich wel afvraagt wat de toegevoegde waarde van een fietstunnel is vanwege de nabijheid van het Emmaviaduct en het Herewegviaduct. Ook bij de Fietsersbond gaat de voorkeur uit naar een fietstunnel parallel aan de voetgangerstunnel. De Fietsersbond ziet voordelen voor het stallen van fietsen, maar vindt het ook belangrijk dat de fietstunnel als volwaardige fietsverbinding wordt gezien in het stedelijk fietsnetwerk. Met een aansluiting op het Stadsbalkon ontstaat namelijk een rechtstreekse fietsroute richting de binnenstad.

Ook de Adviescommissie Verkeer en Vervoer heeft ons geadviseerd omtrent de voorstellen voor een fietstunnel. De commissie vindt het beter accommoderen van de overstap fiets-trein en het beter faciliteren van het fietsparkeren in het stationsgebied de zwaarwegendste argumenten voor realisatie van een nieuwe fietstunnel onder het Hoofdstation. Overigens ziet de commissie twee aanvullingen ten aanzien van de beleving van de gebruiker van het stationsgebied. In de eerste plaats ziet de commissie kansen om de kelder van het Hoofdstation te laten bijdragen aan het versterken van de beleving van het monumentale stationsgebouw en de oriëntatie onder de grond te versterken. Daarnaast ziet de commissie kansen om het fietsparkeren op een praktische maar ook op een fantasie-prikkelende manier ruimtelijk vorm te geven en beheersmatig te organiseren. Ten slotte adviseert de commissie advies over de inrichting van de fietstunnel in te winnen bij belangenorganisaties en relevante adviesraden voor gehandicapten en ouderen. Het advies van de Adviescommissie Verkeer en Vervoer is als bijlage 1 toegevoegd en wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de fietstunnel. De reacties uit de actieve dialoog zijn bijgevoegd als bijlage 2.

## **Financiële consequenties**

---

### **Fietstunnel**

De kosten van een fietstunnel onder het Hoofdstation zijn geraamd op circa € 11 miljoen (prijspeil 1 januari 2014), hetgeen overeenkomt met ongeveer € 12 miljoen uitgaande van het jaar van aanleg 2017/2018. Het gaat daarbij om een investeringsraming van € 8,5 miljoen verhoogd met een opslag van circa 30% met het oog op onzekerheden in deze fase van het project. Het betreft een raming die is opgesteld door Movares Adviseurs & Ingenieurs, waarbij is uitgegaan van een prijsstelling op basis van ervaringscijfers en kengetallen. Movares adviseert tevens ProRail ten aanzien van de te realiseren voetgangerstunnel. Voor de kosten van verplaatsing van kabels en leidingen is een inschatting door NS Stations gemaakt.

Belangrijk aandachtspunt in de raming is dat het monumentale stationsgebouw wordt doorkruist. Door Movares wordt dit als technisch goed mogelijk geacht. Met dien verstande dat de exacte plaats waar het stationsgebouw wordt doorkruist wel van belang is voor de hoogte van de kosten en de risico's voor aanleg van een fietstunnel. Deze positie is op dit moment nog niet definitief te bepalen, omdat hier een directe relatie ligt met de uiteindelijke lay-out van de voetgangerstunnel en bijbehorend ruimtebeslag. In de vervolgfase dient dit nauwkeurig in beeld te worden gebracht met de overige projectpartners.

Bovendien gaan we er op dit moment vanuit dat doorkruising van het stationsgebouw mogelijk is terwijl de commerciële activiteiten in het stationsgebouw zelf kunnen worden voortgezet. Ook dit wordt door Movares mogelijk geacht, maar vraagt wel nadere uitwerking, met het oog op risicobeheersing. Ten slotte geldt dat bij de realisatie van de fietstunnel de huidige functies in de kelder van het stationsgebouw komen te vervallen. Hierover dienen in samenspraak met de eigenaar van het gebouw (NS Stations) afspraken te worden gemaakt. Eventuele financiële consequenties hiervoor zijn op dit moment onbekend.

In de raming wordt uitgegaan van een hellingbaan aan de zuidzijde, op basis van standaard rekenprijzen. Bij het opstellen van een ruimtelijk plan ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van de zuidzijde zal nader beoordeeld moeten worden hoe de hellingbaan exact vorm krijgt. Dit kan uiteenlopen van compact stedelijk, landschappelijk, met alle mogelijk bijbehorende verschijningsvormen. Dergelijke keuzes bepalen de uiteindelijke kosten.

In het coalitieakkoord 'Voor de Verandering' is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het onderdeel 'verplaatsen'. Een investering van € 12 miljoen voor de fietstunnel leidt vanaf 2017 jaarlijks tot ongeveer € 0,66 miljoen aan kapitaallasten. Begin 2015 verwachten wij u de nieuwe fietsstrategie ter besluitvorming voor te kunnen leggen. Hierin vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van deze structurele middelen.

### **Ondergrondse fietsenstalling**

De effectiviteit van de toekomstige fietstunnel wordt zoals eerder gezegd mede bepaald door de wijze waarop de uiteindelijke stallingsvoorzieningen aan de zuidzijde worden gerealiseerd. Een ondergrondse fietsenstalling op maaiveld -1, zoals bij station Europapark het geval is, zorgt voor een optimale overstap tussen fiets en trein en fiets en bus. De kosten van een ondergrondse fietsenstalling met circa 3.500-4.000 stallingsplaatsen aan de zuidzijde en gekoppeld aan de nieuwe fietstunnel zijn indicatief geraamd op ongeveer € 8 miljoen (prijspeil 1 januari 2014). Op dit moment ziet het ernaar uit dat het Rijk vanuit het landelijke programma Ruimte voor de Fiets bereid is 50% van een nieuwe (ondergrondse) fietsenstalling mee te willen financieren mits aan een aantal voorwaarden, zoals fysiek beheer van de stalling, wordt voldaan. De komende tijd werken we dit gezamenlijk verder uit. De overige 50% beogen we te dekken uit het resterende RSP-budget voor het Stationsgebied Groningen. Van de beschikbare € 30 miljoen is € 20 miljoen ingezet voor de Spoorknoop Groningen. Ook een deel van de gemeentelijke plankosten wordt gefinancierd uit dit budget. Voor de dekking van de fietsenstalling uit het RSP-budget zijn we in overleg met de provincie Groningen. Dit overleg verloopt positief.

### **Risico's en weerstandsvermogen**

Bij het aangaan van nieuwe projecten worden de risico's en de consequenties voor het gemeentelijk weerstandsvermogen afzonderlijk inzichtelijk gemaakt. Dit risico's en de consequenties voor het weerstandsvermogen worden nader uitgewerkt en bij de definitieve besluitvorming (kredietaanvraag) aan uw raad voorgelegd.



### Kosten nadere uitwerking

De kosten voor de nadere uitwerking van de fietstunnel en de fietsenstalling zijn geraamd op € 0,1 miljoen. Bij de gemeenterekening 2013 (bestemmingsvoorstel) heeft uw raad in totaal een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de plankosten Stationsgebied voor het laatste kwartaal 2014 en de uitwerking van de plannen voor een fietstunnel. De kosten kunnen hieruit worden gedekt.

In het raadsvoorstel over het project Groningen Spoorzone (onder andere vaststelling voorkeursvariant) zal uw raad worden voorgesteld het aanvullende plankostenkrediet (totaal € 0,5 miljoen) formeel beschikbaar te stellen voor de nadere planuitwerking Stationsgebied (inclusief fietstunnel) in 2014.

### Overige consequenties

De realisatie van een fietstunnel (met hellingbaan) met daaraan gekoppeld een fietsenstalling is naar huidige inzichten niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan. Naar verwachting zal een bestemmingsplanwijziging moeten plaatsvinden in afstemming met de te volgen juridische procedure voor de realisatie van de bus onderdoorgang. Dergelijke juridisch planologische procedures hebben doorgaans een looptijd van anderhalf tot twee jaren. Wij stellen u voor opdracht te geven tot voorbereiding van deze bestemmingswijziging.

### Vervolg

Het besluit om wel of geen fietstunnel aan te leggen, maakt integraal onderdeel uit van het project Groningen Spoorzone. Beoogd wordt in februari 2015 de aanbestedingsdocumenten voor de gehele spoorse aanpak op de markt te brengen ten behoeve van de marktdialoog. Om hierin mee te kunnen lopen dienen de fietstunnel en fietsenstalling op dat moment tevens aanbestedingsgereed te zijn. Dit betekent dat definitieve besluitvorming (go/no go) uiterlijk in het voorjaar van 2015 kan plaatsvinden. Deze planning vraagt een hoog tempo van uitvoering.

Wij stellen u dan ook voor dat u ons opdracht geeft de fietstunnel en fietsenstalling gedurende de tweede helft van 2014 inhoudelijk, technisch, juridisch (inclusief contractvorming met projectpartners) en financieel uit te werken tot het niveau aanbestedingsgereed. Naast de eerder aangehaalde inhoudelijke verdiepingslag zal de investeringsraming worden gehard evenals het ontwerp.

In de stuurgroep van 19 juni jl. is besloten de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling toe te voegen aan de ontwerpscope van het project Groningen Spoorzone. Het project wordt daarmee onderdeel van de totale ontwerpogave. ProRail zal een belangrijke trekkersrol krijgen bij de verdere uitwerking van het ontwerp, het in beeld brengen van kosten en risico's en de voorbereiding van de aanbesteding. Deze werkwijze vermindert het risico op 'gaten' tussen de verschillende projectonderdelen en garandeert de inbreng van de expertise van de spoorsector.

Wij beogen u voor februari 2015 een raadsvoorstel voor te leggen voor een definitieve go/no go met de bijbehorende kredietaanvraag.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



de secretaris,  
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink