

## Raadsvoorstel

Embargo tot vrijdag 23 januari 2015, 11.00 uur

Onderwerp **Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation**

Registratienr. 4778763 Steller/telnr. Valkema/8980 Bijlagen 6

---

Classificatie	Openbaar		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadsc commissie	Ruimte en Wonen

---

**!! deze nota wordt aangereikt onder embargo tot 23 januari 2015 !!**  
op 23 januari zal een gezamenlijke persconferentie worden gehouden door projectpartners

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de rapportages "Fietsenstalling en fietstunnel ontwerputgangspunten V4.0 december 2014", "Spoorknoop Groningen Fiets – Verkenningen fietsenstallingen versie 2.1/ december 2014", "Expert judgement gebruik zuidelijke fietsenstalling en fietstunnel Spoorzone Groningen", "Second opinion plannen Fietsparkeren Groningen CS", "Verwacht gebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen en Werkmanbrug-Vismarkt" en "Enquête stationsomgeving Groningen";
- II. het principebesluit te nemen tot aanleg van een spoor kruisende fietstunnel als onderdeel van het project Groningen Spoorzone;
- III. het principebesluit te nemen tot aanleg van een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation als onderdeel van het project Groningen Spoorzone;
- IV. de besluiten onder II en III te nemen onder het voorbehoud van de uitkomsten van een second opinion op kosten en risico's en definitieve afspraken met desbetreffende partijen over de beoogde externe dekkingsmiddelen;
- V. als beoogde dekkingsbronnen voor de aanleg van de fietstunnel (geraamd € 12 miljoen prijspeil 2014) en de ondergrondse fietsenstalling (geraamd € 16,5 miljoen prijspeil 2014) uit te gaan van:
  - € 12 miljoen uit bijdrage structureel beleid ten behoeve van de fietstunnel Hoofdstation;
  - € 8,25 miljoen bijdrage Rijk uit programma Ruimte voor de Fiets;
  - € 6,5 miljoen RSP-budget Stationsgebied Groningen;
  - € 1,75 miljoen provincie Groningen (budget Spoorknoop Groningen);
- VI. het college opdracht te geven tot:
  - het inwinnen van een second opinion op kosten en risico's voor de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling;
  - het nader uitwerken van een fietsenstalling voor circa 2.200 fietsen op de oostflank van het perronplein;
  - het komen tot nadere afspraken over de verdeling van exploitatie-, handavings- en toezichtskosten van de stallingsplaatsen in het gehele stationsgebied, evenals het te voeren stallingsregime;
  - over de beoogde externe dekkingsmiddelen nadere afspraken te maken met de desbetreffende partijen;
  - de resultaten van bovengenoemde punten voorafgaand aan de definitieve besluitvorming en aanbesteding ter besluitvorming voor te leggen aan de raad met een kredietaanvraag.

---

### Samenvatting

Sinds 2011 heeft uw raad meerdere keren de wens uitgesproken voor een spoorkruisende fietsverbinding in het stationsgebied. Met de keuze voor een reizigerstunnel (versus een passerelle) eind 2013, kwam de fietstunnel als potentiële optie expliciet naar voren, hetgeen tot een heldere onderzoeksopdracht voor het college heeft geleid. Met het voorliggende raadsvoorstel wordt een intensieve periode afgesloten waarin de nut en noodzaak van een spoorkruisende fietstunnel is onderzocht, evenals de financiële haalbaarheid, de (ontwerp)technische maakbaarheid en de samenhang met de overige opgaven in het stationsgebied. Daarbij is ook de kans aangegrepen om de stallingsproblematiek op het Hoofdstation fundamenteel aan te pakken met de aanleg van een grote ondergrondse fietsenstalling in het hart van het station.

->



## Vervolg samenvatting

De onderzoeken hebben wij in nauwe afstemming met onze projectpartners verricht, omdat het Hoofdstation alleen als geheel en in samenhang goed kan functioneren.

Op basis van het verrichte onderzoek stellen wij u met enthousiasme voor het (principe-)besluit te nemen tot aanleg van een spoorkruisende fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling voor 5.000 fietsen direct grenzend aan de voetgangerstunnel. Hierbij stellen wij vast dat de fietstunnel kan helpen de geïsoleerde ligging van Stationsgebied Zuid te doorbreken en kansen te creëren voor gebiedsontwikkeling. De fietsverbinding voegt een nieuwe schakel toe aan het fietsnetwerk en zorgt in combinatie met een ondergrondse fietsenstalling voor flexibiliteit in de stallingsopgave.

De behoefte aan stallingsplaatsen in het stationsgebied is fors; in 2020 bedraagt deze 15.000 stallingsplaatsen en in 2030 is behoefte aan 17.500 stallingsplekken. Het faciliteren van deze groei aan de noordzijde van het Hoofdstation alleen is niet goed mogelijk. De aanleg van een fietstunnel en de beoogde ondergrondse stalling voor 5.000 fietsplekken, heeft een groot oplossend vermogen. Dit opent voor fietsers komend vanuit het noorden (85% komt hier vandaan), de mogelijkheid om hun fiets dicht bij de toekomstige zuidelijke perronopgangen te stallen, op de plek waar in de toekomst de intercity's zullen staan.

Samen met de beoogde – nog nader uit te werken – fietsenstalling op de oostflank van het nieuwe perronplein aan de noordzijde voor circa 2.200 fietsen, ontstaat daarmee een robuuste basis voor de toekomst. Voor de langere termijn zien we voldoende mogelijkheden om op maaiveld nog extra stallingsplaatsen te realiseren. Daarmee krijgt de fiets de plek in het stationsgebied die het verdient en wordt een goede basis gelegd voor de komende decennia.

Wij zijn er van overtuigd dat de basiscondities voor zowel de fietstunnel als de ondergrondse fietsenstalling dusdanig zijn dat niet alleen een goed bruikbare, maar ook een aantrekkelijke en sociaal veilige oplossing te realiseren is. De fietstunnel zal daarbij naar schatting dagelijks door ongeveer 7.500-9.500 fietsers gebruikt gaan worden. Het merendeel hiervan heeft een herkomst en/of een bestemming in het stationsgebied, een klein deel bestaat uit doorgaand fietsverkeer.

## Aanleiding en doel

---

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein beter bereikbaar te maken: Groningen Spoorzone. De meest in het oog springende ingrepen daarvoor vinden plaats op het Hoofdstation. Omdat de nieuwe perrons vanwege de doorgaande treinen niet langer gelijkvloers te bereiken zijn, wordt een voetgangerstunnel aangelegd. 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. Dit wordt daarom verplaatst naar de Rouaanstraat (gemeente Haren). Uiteindelijk moet het stationsgebied uitgroeien tot een belangrijke economische dynamo met een mix van functies. Hoe dat er precies uit gaat zien, is onderwerp van nadere studie. Beoogd wordt in 2015/ 2016 te komen tot een ruimtelijk plan voor het gebied ten zuiden van de sporen.

Eind 2013 heeft uw raad het college verzocht de mogelijkheid voor een fietstunnel onder het spoor ter hoogte van het Hoofdstation te laten onderzoeken. In uw vergadering van 24 september 2014 heeft u op basis van een variantenstudie en de resultaten van de actieve dialoog (april/mei 2014) het concrete voorstellen uitgesproken tot aanleg van een spoor kruisende fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde. Daarbij heeft u ons college de opdracht gegeven de beoogde fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling in overleg met de projectpartners inhoudelijk, technisch, juridisch en financieel nader uit te werken.

De afgelopen periode is hard gewerkt aan deze verdiepingsslag. De fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling zijn daarbij integraal toegevoegd aan de ontwerpscope van Groningen Spoorzone en volledig geïmplementeerd in het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) voor het Hoofdstation, dat onder aansturing van ProRail door adviesbureau Movares tot stand is gebracht. Hierbij is door ProRail ook een integrale budgetraming opgesteld. Het RFO krijgt u via een afzonderlijk raadsvoorstel ter goedkeuring voorgelegd.



De onderliggende ontwerpuitgangspunten (met de koppeling naar sociale veiligheid) voor de fietstunnel en de fietsenstalling zijn beschreven in het rapport "Fietsenstalling en fietstunnel ontwerpuitgangspunten V4.0 december 2014" (**Bijlage I**) en worden verderop toegelicht.

Daarnaast is in samenwerking met ProRail en NS Stations het rapport "Spoorknoop Groningen Fiets – Verkenningen fietsenstallingen versie 2.1/december 2014" (**Bijlage II**) tot stand gebracht. In dit rapport is onderzocht op welke wijze de integrale stallingsopgave de komende jaren (van 10.000 naar 17.500) plekken kan worden ingevuld. Het belang en oplossend vermogen van de fietstunnel en de beoogde ondergrondse fietsenstalling komen in deze rapportage goed naar voren. Belangrijk in dit kader is ook het advies van een door partijen ingesteld onafhankelijk expertpanel, dat zich heeft uitgesproken over het verwachte gebruik van de fietstunnel in relatie tot de ondergrondse fietsenstalling (**Bijlagen III en IV**). Daarnaast hebben wij – mede naar aanleiding van de raadsbehandeling van september 2014 – Royal HaskoningDHV gevraagd om de relatie tussen de fietstunnel en de stedelijke doorgaande fietsroutes in beeld te brengen en tevens in te gaan op de route Werkmanbrug-Vismarkt (**Bijlage V**). De resultaten van de bovengenoemde studies worden onderstaand kort toegelicht. Tenslotte heeft BonoTraffics in opdracht van gemeente, ProRail en NS Stations de "Enquête Stationsomgeving Groningen" (**Bijlage VI**) uitgevoerd waardoor onder andere meer inzicht is verkregen in de herkomst en bestemming van fietsers die gebruik maken van de fietsenstallingen in het stationsgebied.

### **Kader**

---

De aanleg van een fietstunnel in het stationsgebied is een nadrukkelijke wens van uw raad. Deze fietstunnel voegt een schakel toe aan het stedelijke fietsnetwerk en biedt bovendien, door de koppeling met een ondergrondse fietsenstalling, een uitgelezen kans om de toekomstige stallingsopgave in het stationsgebied op te lossen.

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. Ook in onze nieuwe Fietsstrategie zullen we daarom blijven inzetten op de tijdswinst en het gemak die de fiets in de stad biedt. Behalve ons integrale mobiliteitsbeleid 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.

### **Argumenten en afwegingen**

---

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. Iedere nieuwe fietsverbinding, dus ook de fietstunnel onder het Hoofdstation, maakt het bestaande netwerk nog fijnmaziger en leidt uiteindelijk tot een toename van het fietsgebruik als geheel. Bovendien ontstaan met een fietstunnel extra kansen voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen, 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.

Tevens willen we de overstap tussen fiets en trein en fiets en bus zoveel mogelijk faciliteren en de fietser zo dicht mogelijk bij zijn/haar bestemming brengen. Dit was destijds 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 beoogd – het busstation in de toekomst wordt verplaatst naar de zuidzijde, ontstaat op deze plek een brandpunt van reizigersbewegingen. De fietstunnel geeft de mogelijkheid om mee te kunnen bewegen (flexibiliteit) met het brandpunt van reizigersbewegingen.

De behoefte aan stallingsplaatsen in het stationsgebied blijft de komende jaren, net als in de afgelopen periode het geval was, verder toenemen. Op dit moment telt het stationsgebied 10.000 stallingsplaatsen, maar we houden rekening met een verdere groei tot 15.000 stallingsplaatsen in 2020 en zelfs 17.500 stallingsplaatsen in 2030.



## 1. Verwacht gebruik fietstunnel.

De aanleg van een fietstunnel in het stationsgebied achten wij, samen met uw raad, belangrijk voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van de sporen. De nieuwe fietstunnel vormt een hoogwaardige en directe fietsverbinding tussen de binnenstad en het te ontwikkelen Stationsgebied Zuid (en de Rivierenbuurt). Daarnaast is de fietstunnel, gecombineerd met een ondergrondse fietsenstalling, de sleutel naar de oplossing van het stallingsprobleem in het stationsgebied. Hierbij is het belangrijk om te constateren dat van alle fietsers met een herkomst of bestemming in het stationsgebied circa 85% uit het noorden komt en circa 15% uit het zuiden (zie **Bijlage VI**). Voor fietsers zonder een herkomst en/of bestemming in het stationsgebied is de fietstunnel veel minder een alternatief.

### *Fietsverkeer met bestemming stationsgebied.*

De realisatie van een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde met ruimte voor 5.000 stallingsplaatsen (zie paragraaf 2) zal er toe leiden dat een deel van de fietsers vanuit het noorden, via de nieuwe fietstunnel, door zal fietsen naar de fietsenstalling aan de zuidzijde, om daarmee de fiets dichtbij het toekomstige busstation en de intercity-perrons te stallen.

Op basis van de conclusies van het hiervoor aangehaalde onafhankelijk expertpanel mag verwacht worden dat dagelijks ongeveer 6.000 tot 7.000 fietsers die een herkomst en/of een bestemming in het stationsgebied hebben de fietstunnel<sup>1</sup> gaan gebruiken (zie **Bijlagen III en IV**). Ten aanzien van het gebruik spreekt het panel de verwachting uit dat circa 70-85% van de fietsers uit de gebieden ten noorden van het Hoofdstation, met als bestemming de nieuwe (zuidelijk gelegen) NS-perrons, de wens heeft om de fiets aan de zuidzijde te stallen. Bij verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van de sporen, verwacht het panel dat alle fietsers met bestemming busstation aan de zuidzijde hun fiets zullen willen stallen. Voorwaardelijk hierbij is de kwaliteit van de stalling, de ligging van de stalling en de afwikkelings-tijd. Het aantal ondergrondse stallingsplaatsen aan de zuidzijde (beoogd 5.000, zie paragraaf 2), grenzend aan het ontvangstdomein van de voetgangerstunnel, zal in de praktijk dan ook de maximale overloop-functie vanuit het noorden bepalen.

Doordat de invulling van de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van de sporen (Stationsgebied Zuid) nog niet bekend is, kan geen inschatting worden gegeven van het aantal fietsers dat een relatie met dit gebied zal hebben. Duidelijk is wel dat iedere ontwikkeling direct ten zuiden van de sporen zal leiden tot extra fietsbewegingen door de fietstunnel. Vanuit dit gebied zal de fietstunnel de directe link vormen naar gebieden ten noorden van het Hoofdstation en zullen de routes Herewegviaduct en Emmaviaduct als 'omrijbeweging' en als minder comfortabel (hoogteverschil) worden ervaren.

### *Doorgaand fietsverkeer.*

Voor fietsers zonder een herkomst en/of bestemming in het stationsgebied zal de fietstunnel naar verwachting slechts in beperkte mate een alternatief vormen. Dit komt doordat de fietstunnel voor hen nauwelijks leidt tot een kortere fietsafstand. Bovendien vormt de fietstunnel voor hen lang niet altijd een logische en vloeiende fietsbeweging en zal de drukte in het stationsgebied zelf (fietsers, voetgangers, oversteken) de doorgaande fietsers er van weerhouden hun route af te buigen via de fietstunnel. De verwachting is dan ook dat ook in de toekomst de belangrijkste hoofd fietsroutes vanuit het zuiden van de stad de Hereweg/ Herewegviaduct en het Hoornsediëp/Emmaviaduct zullen blijven (zie afbeelding 1). Deze conclusie is nader onderbouwd in **Bijlage V** en sluit aan bij de analyse uit het eerdere raadsvoorstel van september 2014. Royal HaskoningDHV verwacht dat er dagelijks ongeveer tussen de 1.500 en 2.500 doorgaande fietsers gebruik van de fietstunnel zullen gaan maken, ofwel fietsers die geen herkomst en/of bestemming hebben in het stationsgebied zelf. Het betreft dan vooral fietsers tussen de Rivierenbuurt en de binnenstad.

Concluderend zal de nieuwe fietstunnel in het stationsgebied naar verwachting dagelijks door circa 1.500 tot 2.500 doorgaande fietsers gebruikt worden en door circa 6.000 tot 7.000 fietsers met herkomst/bestemming stationsgebied (bij een ondergrondse stalling met 5.000 stallingsplaatsen). Het totale verwachte gebruik van de fietstunnel bedraagt daarmee circa 7.500 tot 9.500 fietsers, exclusief het fietsverkeer dat voortvloeit uit de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid.

---

<sup>1</sup> Gebruikers van de fietstunnel zullen doorgaans per stallingshandeling zowel op de heenweg als de terugweg de fietstunnel passeren, zijnde twee tunnel passages per stallingshandeling. Echter, omdat sommige reizigers langer dan een dag hun fiets stallen (zoals bijvoorbeeld door studenten in het weekend), resulteert dit in minder dan twee verplaatsingen per stallingsgebruiker per dag. Hanteren we een gemiddelde stallingsduur van anderhalve dag per stallingsgebruiker, levert dit een totaal van 1,33 fietstunnel passage per stallingsgebruiker per dag.





Afbeelding 1: ligging van de fietstunnel in het stedelijk fietsnetwerk

#### *Relatie met route Werkmanbrug – Vismarkt.*

Dagelijks maken op dit moment ongeveer 10.000 fietsers gebruik van de Werkmanbrug. Uit het hiervoor aangehaalde onderzoek van Royal HaskoningDHV blijkt dat een toename van het aantal fietsers op deze route vooral een gevolg is van de groei van het aantal fietsers dat een herkomst en/of een bestemming in het stationsgebied zelf heeft en daarmee direct samenhangt met de reizigersgroei van trein en bus op het Hoofdstation (ongeacht de aanleg van een fietstunnel). Overigens geldt dit ook voor een toename van het aantal voetgangers op de Werkmanbrug.

Voor het ontlasten van de route Werkmanbrug-Vismarkt kan worden ingezet op het stimuleren van doelgroepen tot het nemen van alternatieve routes (bijvoorbeeld door het doortrekken van de Slimme Route naar Zernike tot aan het Hoofdstation). Daarnaast is het van belang om bij de herinrichting van het voorplein (inclusief de oversteek Stationsweg) na te denken over het 'sturen' van fietsers via inrichtingsmaatregelen. Royal HaskoningDHV doet op dit punt een aantal nadere aanbevelingen in haar rapport die bij de verdere planvorming zullen worden betrokken.

## **2. Stallingsopgave.**

Het totaal aantal stallingsplaatsen in het stationsgebied bedraagt momenteel 10.000. De huidige prognoses gaan uit van een stallingsbehoefte van 15.000 stallingsplaatsen in 2020 en 17.500 stallingsplaatsen in 2030. Deze prognoses kunnen door diverse ontwikkelingen in de toekomst wijzigen, bijvoorbeeld omdat de effecten van de HOV-maatregelen nog zichtbaar moeten worden, maar ook door externe factoren zoals de toekomst van de OV Studentenkort. We blijven gezamenlijk met andere partijen monitoren wat eventuele toekomstige ontwikkelingen tot gevolg kunnen hebben. Uitgaande van de huidige prognoses moeten op termijn 7.500 stallingsplaatsen worden toegevoegd. Indien we meerekenen dat een deel van de huidige plekken in de toekomst zal vervallen omdat het laagwaardige plekken betreft (Van Hallpad, KPN-borg en langs Verbindingskanaal) of omdat de locatie in de toekomst te excentrisch ligt (Achterweg), dan is het aantal toe te voegen stallingsplaatsen hoger, namelijk circa 9.000.

Voor het in kaart brengen van de stallingsopgave en de bijbehorende scenario's hebben wij, samen met de spoorsector (ProRail en NS Stations), de potentiële stallingslocaties verkend (zie **Bijlage II**).

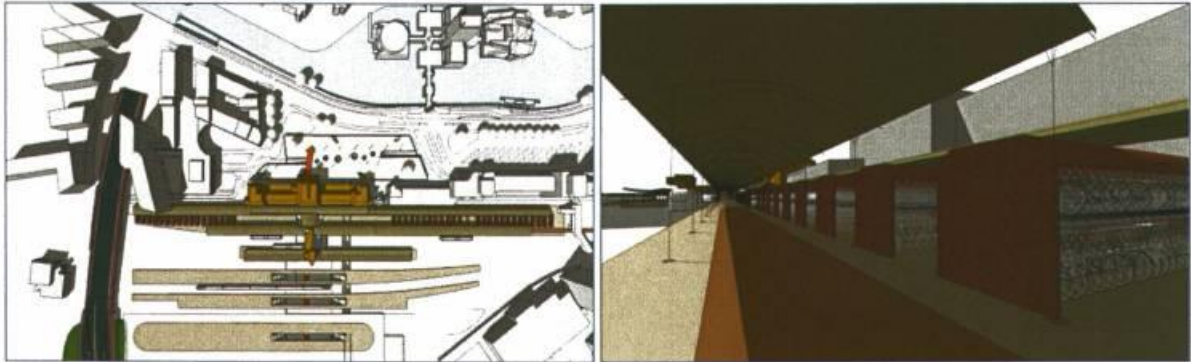
#### *Stallingslocaties noordzijde.*

Voor de noordzijde zijn drie stallingslocaties onderzocht en uitgewerkt in het rapport. De locaties zijn gewaardeerd naar gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en zeer globaal op kosten gezet (uitsluitend ten behoeve van onderlinge vergelijking). De drie varianten worden onderstaand toegelicht.

Variante 1 gaat uit van stallingsplaatsen op maaiveld op de flanken van het perronplein, waarvoor ruimte ontstaat door verwijdering van de huidige sporen 1, 2 en 3. Deze variant faciliteert circa 3.500 plekken (1.300 westzijde en 2.200 oostzijde) en heeft een geschat investeringsniveau van ongeveer € 3 miljoen (+/- 40%).

Variante 2 (zie afbeelding 2) gaat uit van een ondergrondse stalling op de oostflank van het perronplein, die eveneens circa 3.500 plekken faciliteert en een geschat investeringsniveau heeft van circa € 19 miljoen (+/- 40%). Variante 3 gaat uit van een nieuwe geheel ondergronds aangelegde fietsstalling ter plaatse van het huidige Stadsbalkon, die circa 3.500 nieuwe plekken faciliteert (en circa 5.300 huidige stallingsplaatsen vervangt) en een geschat investeringsniveau heeft van ongeveer € 51 miljoen (+/- 40%).





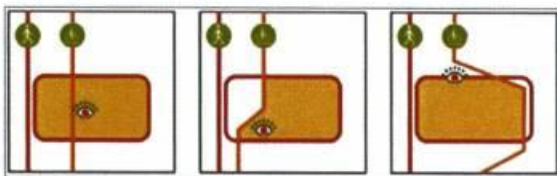
Afbeelding 2: fietsstallingen op de flanken van het perronplein

Op vrijwel alle onderdelen scoort variant 1 het beste (fietsparkeren op maaiveld op de flanken van het perronplein). Belangrijke waarden van variant 1 zijn de lage jaarlijkse exploitatiekosten, de goede ligging in het fietsnetwerk, de afwikkelingstijd en de bijdrage aan levendigheid op het perronplein. Zorgvuldig ontwerp is hierbij een vereiste in relatie tot het monumentale ensemble, waarmee een bijdrage kan worden geleverd aan de levendigheid en uitstraling van ontvangst- en omgevingsdomein. Daarbij wordt overigens opgemerkt dat op dit moment wordt onderzocht of de westflank van het perronplein op termijn kan worden ingezet als nieuwe Kiss and Ride-locatie. De verkenning hiervan wordt betrokken bij de planvorming voor het voorplein (in 2015/2016).

De onderzochte varianten hebben alle drie een oplossend vermogen voor circa 3.500 plekken. Uit de verrichte studie blijkt dat het oplossen van de gehele toekomstige stallingsopgave (toevoeging van 9.000 plekken) aan de noordzijde niet op een goede wijze realiseerbaar is, nog los van de vraag of dit vanuit het toekomstig gebruikersperspectief het meest wenselijk is, gelet op de nieuwe spoor lay-out en de mogelijke verplaatsing van het busstation. De bovenstaande conclusie, gecombineerd met de analyse van het fietspanel, onderschrijft het belang van aanleg van de fietstunnel en een ondergrondse stalling aan de zuidzijde. Reizigers vanuit het noorden kunnen hun fiets dan alsnog in het hart van het stationsgebied stallen.

#### *Stallingslocaties zuidzijde.*

Voor een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde zijn tevens verschillende varianten onderzocht. Het betreft alle drie varianten (zie afbeelding 3), die grenzen aan de voetgangerstunnel (en daarmee direct aan het ontvangstdomein voor reizigers). De meest onderscheidende factor tussen de varianten is de positie van de fietsroute door de stalling. Ten aanzien van de omvang van de fietsenstalling is het geprojecteerde busplatform als maatgevend aangehouden. Aan de oostzijde geldt de hellingbaan van de bustunnel als harde begrenzing.



Afbeelding 3: varianten organisatie zuidelijke fietsenstalling

Onze voorkeur gaat uit naar de variant waarbij de fietsroute wordt afgebogen in de stalling (variant 2). Door de fietsroute in de ondergrondse fietsenstalling af te buigen ontstaat ruimte voor het plaatsen van een beheerdersruimte op de kop met zicht in de fietstunnel. Aan de oostzijde van de fietsroute ontstaat ruimte voor een afsluitbare fietsenstalling (af te sluiten op het moment dat de treinen 's nachts niet rijden) en aan de westzijde ontstaat ruimte voor stationsvoorzieningen (circa 600 m<sup>2</sup>, te exploiteren door NS Stations, nader in te vullen in samenspraak met projectpartners). Als voordeel heeft deze variant de goede ruimtelijke kwaliteit langs de fietsroute en de bundeling van fietsers en voetgangers bij de nieuwe zudentree van het Hoofdstation. Een nadeel van een fietsroute "door de stalling" is de kruisende beweging tussen doorgaande fietsers en voetgangers die van en naar de fietsenstalling lopen.

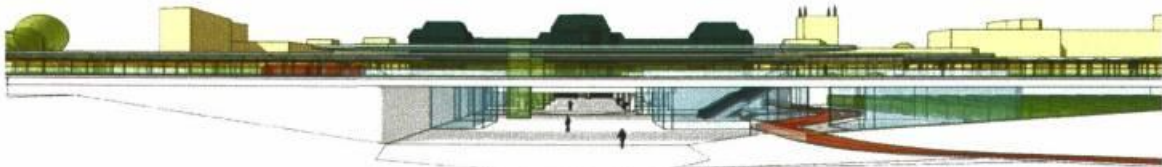


Dit laatste is alleen te voorkomen door de fietsroute "buiten de stalling" om te leiden (variant 3), hetgeen onder andere vanuit sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstige aansluiting op Stationsgebied Zuid niet de voorkeur heeft.

Voorkeursvariant 2 (zie afbeeldingen 4 en 5) heeft een stallingscapaciteit van circa 5.000 plekken. Denkbaar is dat in de eerste jaren niet met volledig dubbellaags rekken wordt gewerkt, maar een deel vooralsnog enkellaags wordt uitgevoerd (net als bij station Groningen Europapark). Bij 75% dubbellaags rekken bedraagt de capaciteit circa 4.500 stallingsplaatsen.



Afbeelding 4: schematische indeling voorkeursvariant fietsenstalling aan de zuidzijde



Afbeelding 5: impressie voorkeursvariant fietsenstalling aan de zuidzijde

Zoals in het verleden vaker is gebleken, blijft het nodig de prognoses rond de stallingsbehoefte in het stationsgebied regelmatig te updaten. Een toekomstvaste stallingsoplossing zal daarom naast de nu geprognosticeerde capaciteit ook vooral flexibiliteit moeten garanderen. Uit de gezamenlijke verkenning van NS, ProRail en gemeente is gebleken dat de fietstunnel een belangrijk instrument is om die flexibiliteit te borgen.

Voor de stallingsopgave op de korte termijn (2020) achten wij de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling met een capaciteit van 5.000 stallingsplaatsen, gecombineerd met de inrichting van een fietsenstalling voor circa 2.200 stallingsplaatsen op de oostflank van het perronplein een adequate oplossing. Daarmee wordt een toevoeging van ruim 7.000 plaatsen gerealiseerd. Binnen het project Groningen Spoorzone zullen we de komende tijd – bij positieve besluitvorming door uw raad – zowel de ondergrondse fietsenstalling alsook de fietsenstalling op de oostflank van het perronplein verder uitwerken. Bij de definitieve besluitvorming rondom de aanleg van de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling (kredietbesluit beoogd eind 2015/begin 2016) aan de zuidzijde, zullen we ook het fietsparkeren op het perronplein ter vaststelling aan u voorleggen.

Voor de langere termijn (na 2020) zetten we in op een fietsenstalling op maaiveld aan de zuidzijde van de sporen (bij voorkeur geïntegreerd in de plint van de nieuwe bebouwing in Stationsgebied Zuid). In deze stalling kunnen dan de fietsers komend vanuit het zuiden (15%, circa 2.600 fietsers) adequaat worden opgevangen. Daarnaast is het realiseren van fietsplekken op de westflank van het perronplein nog een optie (circa 1.300 stallingsplaatsen, afhankelijk van keuzes rondom de toekomstige locatie van Kiss and Ride). Bij verplaatsing van het busstation komt bovendien te zijner tijd ruimte vrij op de plek van het huidige busstation. Wij zien daarmee voldoende mogelijkheden om ook op langere termijn in de stallingsbehoefte te kunnen voorzien.



### **3. Ontwerputgangspunten fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling.**

De nieuwe fietstunnel heeft een totale lengte van 175 meter, waarvan 63 meter spoor kruisend is. De breedte van de fietstunnel zal ongeveer 5 meter zijn. In de spoor kruisende delen worden de wanden schuin geplaatst voor een beter overzicht en ruimtebeleving, zodat de overspanning daar circa 6 meter bedraagt. Er zijn niet veel referenties voor een fietstunnel van deze lengte. Bovendien zijn de aansluitingen van de fietstunnel uniek: aan zowel de noord- als de zuidzijde voert de fietstunnel door of langs ondergrondse fietsenstallingen.

De ontwerputgangspunten zijn opgenomen in **Bijlage I**. In de budgetraming is uitgegaan van een fietstunnel met een hoog afwerkingsniveau. Aanvullend kan nog worden gekozen voor toevoeging van toegepaste kunst (bijvoorbeeld lightwall of muurschilderingen), dit is nu niet meegenomen in de raming. Voor de fietsenstalling is als referentie uitgegaan van het afwerkingsniveau van de fietsenstalling bij station Groningen Europapark.

We benadrukken dat er nog geen sprake is van een ontwerp van de fietstunnel en de fietsenstalling. De schetsontwerpen zijn vooral opgesteld met het doel om de maakbaarheid, de samenhang met andere projectonderdelen, de financiële haalbaarheid en het functioneren (onder andere sociale veiligheid, verkeersveiligheid, dimensies) te kunnen toetsen. Het feitelijke ontwerp zal tot stand komen via Design and Construct, op basis van een totale aanbesteding voor de verbouwing van het Hoofdstation in het kader van Groningen Spoorzone. De organisatie hiervan en het opstellen van het bijbehorende aanbestedingsdossier en de overeenkomsten tussen partijen zal in 2015/2016 plaatsvinden.

#### *Sociale veiligheid.*

Bij het opstellen van de ontwerputgangspunten voor de fietstunnel en de fietsenstalling heeft adviesbureau Movares specifieke aandacht besteed aan het aspect sociale veiligheid. De conclusie is dat met de huidige lay-out de basiscondities voor zowel de fietstunnel als de fietsenstalling aan de zuidzijde dusdanig zijn dat niet alleen een goed bruikbare, maar ook een aantrekkelijke en sociaal veilige oplossing te realiseren is. De sociale veiligheid is geborgd in de dimensies, overzichtelijkheid, geleiding en plaatselijke daglichttoetreding in de fietstunnel en kan verder worden versterkt met de afwerking en de verlichting. De beheerderspost in het Stadsbalkon zal moeten worden verplaatst. Bij de nieuwe positie kan worden gekozen voor een positie in het verlengde van de fietstunnel, waarmee de toezichthouders ook toezicht (kunnen) houden op de fiets-tunnel. Of het gewenst/mogelijk is om de stallingen en de fietstunnel te voorzien van bewakingscamera's zal in het vervoltraject worden beschouwd.

#### *Aansluiting fietstunnel op Stadsbalkon.*

Aan de noordzijde van het Hoofdstation sluit de fietstunnel aan op het bestaande doorgaande fietspad in het Stadsbalkon. De huidige fietsrotonde in het Stadsbalkon komt te vervallen en wordt vervangen door een grotere fietsrotonde recht tegenover de in-/uitgang van de nieuwe fietstunnel. Een grotere fietsrotonde zorgt voor terugdringing van de fietssnelheid in het Stadsbalkon en voorkomt dat fietsers in de tegenrichting gaan fietsen (afsnijden).

De realisatie van de fietstunnel, de aansluiting van het nieuwe op het bestaande fietspad in het Stadsbalkon en de verplaatsing van de beheerderspost vragen een aangepaste indeling van het Stadsbalkon. De aanpassingen betekenen een verlies van naar schatting 300 stallingsplekken (nader te onderzoeken). Overigens wordt de fietstunnel zodanig aangelegd dat de aansluiting ter plaatse van het Stadsbalkon kan "zakken", indien ooit wordt besloten tot aanleg van een geheel verdiept aangelegde fietsenstalling ter plaatse van het huidige Stadsbalkon.

#### *Relatie met reizigerstunnel.*

Naar aanleiding van de raadsbehandeling van september 2014 is nog eens onderzocht wat de mogelijkheden zijn van integratie c.q. het tegen elkaar aanleggen van de fiets- en voetgangerstunnel. De desbetreffende analyse is onderdeel van het rapport in **Bijlage I**. Gebleken is dat dit constructief niet mogelijk is, door de benodigde stijpunten (met roltrappen) in relatie tot transfercapaciteit en de breedte van de perrons.



De afstand tussen beide tunnels is daardoor groot (circa 16 meter) waarbij tevens sprake is van verschillende vloerhoogtes. Ook voor het maken van zichtrelaties zien wij geen goede kansen. In de langs richting – fietsend door de fietstunnel – zal het zicht altijd belemmerd of beperkt worden door kolommen, constructieve wanden en relatief zware spoor dragende vloeren in de spoor kruisende delen en trappen en roltrappen in de perronzones. Overblijvende ‘kleine’ kijkruimtes zullen kostbaar zijn om te maken en naar verwachting geen bijdrage leveren aan ruimtelijke kwaliteit of sociale veiligheid door de geringe omvang, de te overbruggen afstand (16 meter), het hoogteverschil en het snelheidsverschil (voetgangers en fietsers).

Tevens is naar aanleiding van de raadsbehandeling van september 2014 nog eens onderzocht of een voetgangersdoorsteek van het Stadsbalkon naar de reizigerstunnel meerwaarde kan hebben. Movares geeft aan dat een dergelijke doorsteek ruimtelijk complex is, kostbaar (investering van € 3 tot 4 miljoen) en alleen met volledig toezicht sociaal veilig te organiseren is. Daarbij geeft Movares aan dat een dergelijke doorsteek een ernstige afwijking van het stationsconcept en een verstoring van de logische organisatie van de OV-knoop met zich meebrengt, zoals uitgewerkt in het RFO. Wij wijzen u er daarbij op dat een dergelijke doorsteek ook niet op goedkeuring van onze projectpartners zal kunnen rekenen.

#### *Hellingbaan zuid.*

Op dit moment zijn de plannen voor Stationsgebied Zuid nog niet bekend en daarmee is ook nog niet bekend op welke wijze vanuit de voetgangerstunnel en de fietstunnel aan de zuidzijde van de sporen “boven” wordt gekomen. In het ambitiedocument “Mooi” dat u via een afzonderlijk raadsvoorstel parallel is aangeboden, is een nadere analyse van de mogelijkheden op dit punt opgenomen. In de budgetraming voor de fietstunnel is vooralsnog rekening gehouden met kosten voor een reguliere hellingbaan (opengewerkte hellingbak). Beoogd wordt in 2015 en 2016 tot een ruimtelijk plan en een eerste grondexploitatie voor Stationsgebied Zuid te komen. Op basis van het ruimtelijk plan kan dan ook nadere besluitvorming plaats vinden over de vormgeving en positionering van de hellingbaan voor de fiets en de aansluiting op het fietsnetwerk.

#### *Bestemmingsplanwijziging.*

De realisatie van de fietstunnel en de fietsenstalling is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan. Daarom dient een bestemmingswijziging plaats te vinden, 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. Naar aanleiding van uw besluit van september 2014 zijn de eerste voorbereidingen op dit punt al gestart.

### **Maatschappelijk draagvlak en participatie**

---

De mogelijkheden voor de aanleg van een fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde hebben wij betrokken bij de actieve dialoog Groningen Spoorzone. 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 dan ook veel draagvlak voor een fietstunnel te zijn. Ook de lokale afdeling van de Fietsersbond en de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zijn voorstander van de aanleg van een fietstunnel en een ondergrondse fietsenstalling.

De Klankbordgroep Stationsgebied nemen we met regelmaat mee in de plannen rond Groningen Spoorzone. Ook de aanleg van een fietstunnel in combinatie met een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde is met hen besproken. Binnen de klankbordgroep is hier draagvlak voor. Ook in het vervolg-traject zal deze werkwijze worden doorgezet.

### **Financiële consequenties**

---

Zoals hiervoor al beschreven zijn de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling met de besluitvorming van de stuurgroep in juli 2014 (en opvolgend in de gemeenteraad in september 2014) toegevoegd aan de ontwerpscope van het project Groningen Spoorzone. Daarmee zijn ze integraal onderdeel van het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp voor het Hoofdstation geworden. ProRail heeft de afgelopen periode voor het gehele project een integrale raming laten opstellen door adviesbureau Movares en deze vervolgens op basis van een reviewprotocol door haar interne kostenspecialisten laten controleren. Onderstaand worden de investeringsramingen, beoogde dekking en risico's nader toegelicht.



### 1. Investeringsraming en dekking fietstunnel.

Door Movares waren de kosten voor de aanleg van een spoor kruisende fietstunnel eerder (indicatief) geraamd op € 12 miljoen. Daarbij was uitgegaan van een prijsstelling op basis van ervaringscijfers en kengetallen. In de geactualiseerde raming zijn de kosten van de fietstunnel begroot op € 11,3 miljoen (exclusief BTW en prijspeil 2014). Daarbij moet nog rekening worden gehouden met risico's (zie risicoparagraaf). Vooralnog stellen wij voor de eerdere gehanteerde € 12 miljoen als budgetreservering te blijven hanteren.

In het coalitieakkoord "Voor de Verandering" is met ingang van 2015 structureel € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het onderdeel "Verplaatsen". Bij de besluitvorming in september 2014 heeft u deze middelen als dekkingsbron opgevoerd voor de fietstunnel. De fietstunnel leidt vanaf 2017 jaarlijks tot ongeveer € 660.000,- aan kapitaallasten (op basis van de huidige rente).

In de bovenstaande ramingen (en ook voor de ondergrondse stalling, hierna) is rekening gehouden met projectgebonden kosten voor engineering, administratie, toezicht en communicatie. De gedachte daarbij is dat deze werkzaamheden integraal worden ondergebracht bij ProRail. In de investeringsramingen is geen rekening gehouden met specifiek gemeentelijke projectkosten. In het u parallel aangeboden raadsvoorstel "Ruimtelijk Functioneel Ontwerp" en ambitiedocument "'Mooi' Hoofdstation" wordt nader ingegaan op het gemeentelijk plankostenbudget, in relatie tot het gehele project Groningen Spoorzone.

### 2. Investeringsraming en dekking ondergrondse fietsenstalling.

De kosten van de fietsenstalling aan de zuidzijde met een capaciteit van 5.000 stallingsplaatsen zijn door ProRail geraamd op € 16,5 miljoen (exclusief BTW prijspeil 2014). Deze kosten zijn een stuk hoger dan aanvankelijk werd ingeschat door Movares. Rond de zomer van 2014 werd de ondergrondse fietsenstalling namelijk indicatief geraamd op € 8 miljoen. Op dat moment was er geen sprake van een schetsontwerp en is uitsluitend op basis van kengetallen een inschatting gemaakt. Bovendien is er in het huidige schetsontwerp sprake van een substantieel grotere stallingscapaciteit, namelijk 5.000 stallingsplaatsen (in plaats van 3.500 tot 4.000). Het aangenomen bebouwd oppervlak is toegenomen van 3.000 m<sup>2</sup> naar circa 5.400 m<sup>2</sup>, door de aansluiting te maken met de reizigerstunnel en ruimte te creëren voor busopgang, stationsvoorzieningen en een ruimtelijk aantrekkelijker indeling (inclusief afgebogen fietsroute). Constructief/technisch is daarnaast een belangrijke en kostbare aanpassing doorgevoerd, door uit te gaan van onderwaterbeton als bouwmethodiek in plaats van bemaling (polder) en ten slotte is nu tevens uitgegaan van een hoger afwerkingsniveau.

Op basis van gevoerde gesprekken met ProRail lijkt 50% financiering vanuit het landelijke programma Ruimte voor de Fiets realistisch (ofwel € 8,25 miljoen). Het Ministerie van I en M is de beschikkende partij en komt doorgaans op voordracht van ProRail tot besluitvorming. Vanuit ProRail is tevens aangegeven dat het kansrijk is om subsidie te krijgen voor de stallingsplekken op maaiveld op de oostflank van het perronplein. Het komende jaar zal daarom tevens worden benut voor het nader uitwerken van deze stallingsplekken (en het opstellen van een bijbehorende budgetraming). De voorkeur van zowel ProRail als ons college gaat uit naar het maken van een totaalafspraken, waarbij voor de stallingsopgave voor 2020 in één keer sluitende afspraken worden gemaakt voor zowel de ondergrondse stalling (5.000 stallingsplaatsen) alsook de stallingsplaatsen op de oostflank (2.200 stallingsplaatsen).

De resterende 50% van de totale € 16,5 miljoen aan investering beogen wij als volgt te dekken:

- € 6,5 miljoen RSP-budget Stationsgebied Groningen;
- € 1,75 miljoen Provincie Groningen (budget Spoorwiel Groningen).

Van de beschikbare € 30 miljoen RSP-budget voor het Stationsgebied Groningen is tot op heden € 20 miljoen ingezet voor de Spoorwiel Groningen. Van de resterende € 10 miljoen is € 1 miljoen gebruikt voor plankosten, waardoor nog € 9 miljoen beschikbaar is. Provinciale Staten heeft in september al een bedrag van € 4 miljoen toegewezen voor de ondergrondse fietsenstalling. Beoogd wordt aanvullend nog eens € 2,5 miljoen vanuit dit budget in te zetten voor de ondergrondse fietsenstalling. Daarnaast draagt de provincie € 1,75 (afgerond 1,8) miljoen bij uit het budget Spoorwiel Groningen. Deze wijze van financiering is afgesproken in de Stuurgroep Groningen Spoorzone van 9 januari 2015, uiteraard onder voorbehoud van positieve besluitvorming in uw raad en Provinciale Staten.



### 3. Risicoreservering.

Op 17 november 2014 heeft uw raad gesproken over het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. In het Meerjarenprogramma is toegelicht hoe wij in het vervolg om willen gaan met risico's in verkeersprojecten. Voor grote verkeersprojecten geldt dat bij het bepalen van het risico uit wordt gegaan van 10% van de investeringskosten. Daarbij worden de mogelijkheden om bij te sturen beoordeeld (beheersmaatregelen). Uitgangspunt blijft dat er altijd risicoschattingen worden gemaakt en dat risico's binnen de beschikbare middelen van het project worden opgelost. Risico's die niet binnen de beschikbare middelen van het project kunnen worden opgelost, worden meegenomen in het benodigde weerstandsvermogen voor verkeersprojecten.

De ramingen van de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling maken zoals hiervoor al genoemd onderdeel uit van het project Groningen Spoorzone en de daarvoor opgestelde integrale raming. Binnen de gehanteerde ramingssystematiek (probabilistische raming) wordt op dit moment rekening gehouden met een risico-reservering van circa 18% van de voorziene kosten over de gehele projectkosten. Dit is een percentage dat vergelijkbaar is met soortgelijke spoor-/stationsprojecten in de ontwerpfase, waarvoor ProRail opdrachtgever is.

In de raming is geen rekening gehouden met eventueel marktvoordeel bij aanbesteding en kostenindexering (start bouw verwacht 2017/2018). Vooralsnog wordt aangenomen dat deze elkaar compenseren, dit wordt door de kostendeskundigen van ProRail aannemelijk geacht, op basis van de huidige marktinschatting. Ook is geen rekening gehouden met eventuele meerkosten van aardbevingsbestendige bouw. Dit jaar zal moeten blijken of hiervoor meerkosten te verwachten zijn en in welke mate. De eerste inschatting is dat bij volledig ondergronds bouwen de meerkosten echter beperkt zullen zijn. Tevens krijgen we dit jaar meer inzicht in de regelgeving omtrent aardbevingsbestendig bouwen en hoe daar mee om te gaan. Vooralsnog gaan we ervan uit dat dergelijke meerkosten kunnen worden doorgelegd. Dit zal uiteraard afhankelijk zijn van de afspraken die op projectoverstijgend niveau tussen gemeente, provincie en het Rijk gemaakt worden. Ten slotte is aangenomen dat de kosten voor sanering van de bodem door het Rijk worden gedragen (dit sluit aan bij de afspraken zoals gemaakt tussen het Rijk en ProRail).

Bij werkzaamheden die ProRail voor derden uitvoert, vraagt ProRail doorgaans aan opdrachtgevers nog een extra reservering te maken ten behoeve van het opdrachtgeversrisico (circa 15%). Wij stellen u voor om een second opinion in te winnen met betrekking tot de kosten en risico's van de fietstunnel en de fietsenstalling en aan de hand daarvan te bepalen of en in welke mate een additionele risicoreservering noodzakelijk is.

Indien de door ProRail gehanteerde lijn van 15% additioneel opdrachtgeversrisico wordt aangehouden, dan zou dit voor de fietstunnel neerkomen op een additionele risicoreservering van circa € 1 miljoen. Hiervoor is dan een reservering binnen het gemeentelijk weerstandsvermogen van de gemeente Groningen nodig. Deze afweging zal, op basis van de uitkomsten van de in te winnen second opinion, betrokken worden bij de begroting 2016 en zijn beslag krijgen in de te sluiten overeenkomsten. Na vaststelling van de begroting 2016 wordt de kredietaanvraag hiervoor aan u voorgelegd.

Een additionele reservering van 15% zou voor de ondergrondse fietsenstalling neerkomen op circa € 2,5 miljoen. Dit bedrag kan worden gealloceerd binnen het RSP-budget Stationsgebied Groningen. Indien de allocatie van deze middelen kan vervallen, dan kunnen deze middelen als dekkingsbron dienen voor het realiseren van stallingsplaatsen op de oostflank van het perronplein. De voorgestelde systematiek is ambtelijk besproken met de provincie en verwacht wordt dat de provincie op dit punt positief zal beschikken.

Dit jaar zal op verschillende fronten nadere planuitwerking plaatsvinden, met het oogmerk om voorafgaand aan het definitieve kredietbesluit (beoogd eind 2015) de risico's en bijbehorende beheersmaatregelen zo goed mogelijk in beeld te hebben en afspraken met contractpartners contractueel vast te leggen. Specifiek stellen wij u daarbij voor een second opinion te vragen op kosten en risico's. Door een second opinion in te winnen kan nog eens goed worden beoordeeld of de hierboven geschetste aannames onder de raming ook door een deskundige derde partij valide worden geacht. Daarnaast zal 2015 worden benut om de financieringsafspraken te harden (bijdrage Programma Ruimte voor de Fiets, NS Stations en RSP). Tevens zal verdere inhoudelijke planuitwerking plaatsvinden, het aanbestedingsdossier worden ingericht (inclusief afspraken risicoverdeling) en een aantal (veld)onderzoeken worden verricht. Op deze wijze hopen wij risico's nader te trechteren en beheersbaar te maken en uit te werken in een volledig risicodossier, voordat een definitief uitvoeringsbesluit (kredietbesluit) wordt genomen.



## Overige consequenties

### Fietsstrategie.

In onze nieuwe Fietsstrategie, die we naar verwachting in april 2015 aan u ter besluitvorming voor kunnen leggen, vindt een integrale afweging plaats voor de inzet van de structurele middelen uit het coalitie-akkoord "Verplaatsen". Doordat een spoor kruisende fietstunnel een essentiële schakel is voor de bereikbaarheid van het nieuw te ontwikkelen Stationsgebied Zuid, ook essentieel is voor het faciliteren van de stallingsopgave in het stationsgebied zelf, staat de aanleg van de fietstunnel naar verwachting erg hoog op de lijst van maatregelen. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat een fietstunnel na ombouw van het Hoofdstation alsnog wordt aangelegd. Met de vaststelling van dit principebesluit inclusief de beoogde dekking wordt een deel van deze structurele middelen ingezet voor de aanleg van een spoor kruisende fietstunnel. Overigens sluit dit aan bij de besluitvorming in het kader van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

### Stallingsregime.

Op dit moment gelden er in het stationsgebied verschillende stallingsregimes. De Fietsflat is gratis en zonder toezicht, het Stadsbalkon gratis met toezicht en de inpandige NS-stalling met 2.025 stallingsplaatsen betaald en bewaakt. Om in aanmerking te komen voor de eerder genoemde subsidie vanuit het programma Ruimte voor de Fiets (Ministerie van IenM) voor de bouw van de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde geldt dat er sprake moet zijn van efficiënte benutting. Doordat de bewaakte stalling van NS op dit moment een betaalde stalling is en de overige stallingen gratis zijn, is de bezettingsgraad van de NS-stalling laag. De nieuw te bouwen fietsenstalling aan de zuidzijde zal minstens dezelfde kwaliteit hebben als de huidige bewaakte NS-stalling. Om efficiënte benutting te waarborgen zullen de diverse stallingsregimes nader worden uitgewerkt. De komende periode zal worden benut om samen met projectpartners het gewenste stallingsregime nader te bepalen. Tegelijkertijd zullen we ook onderzoeken of en in welke mate de beheer-, toezicht- en handhavingskosten van de stallingen in het stationsgebied verdeeld kunnen worden tussen de diverse partijen.

### Bemensingskosten.

De huidige jaarlijkse bemensingskosten voor de NS-stalling bedragen € 230.000,- (zie tabel 1), die voor de gemeentelijke stallingsplaatsen, met name het Stadsbalkon, € 350.000,-. Omdat voor het gebruik van de bewaakte NS-stalling betaald dient te worden, staan tegenover de kosten die NS maakt ook opbrengsten. Bovendien betaalt de gemeente jaarlijks € 55.000,- aan NS voor het gratis weekendstallen.

Bewaakte NS-stalling (prijsspeel 2015)	Bemensingskosten	Inkomsten	Saldo
Exploitatie	€ 230.000,00		
Inkomsten (kaartjes/abbonementen)		€ 165.000,00	
Bijdrage gemeente t.b.v. weekend		€ 55.000,00	
<b>Totaal</b>	<b>€ 230.000,00</b>	<b>€ 220.000,00</b>	<b>-€ 10.000,00</b>

Gemeentelijke stallingen (prijsspeel 2015)	Bemensingskosten	Inkomsten	Saldo
Toezicht Stadsbalkon	€ 350.000,00	€ 0,00	
<b>Totaal</b>	<b>€ 350.000,00</b>	<b>€ 0,00</b>	<b>-€ 350.000,00</b>

Tabel 1: huidige bemensingskosten van het fietsparkeren in het stationsgebied

De bemensingskosten voor de beoogde nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde worden geschat op € 250.000,- tot € 350.000,- per jaar, afhankelijk van het gekozen stallingsregime (toezicht of bewaakt).

### Handhavingskosten.

De handhaving op fout gestalde en/of te lang gestalde fietsen in het stationsgebied gebeurt momenteel onder volledige verantwoordelijkheid van Stadsbeheer. De totale jaarlijkse kosten hiervoor bedragen ca. € 245.000,- en de inkomsten uit boetes en de verkoop van verwijderde en afgevoerde fietsen bedragen ongeveer € 45.000,- per jaar.



De toekomstige handhavingskosten zijn net als nu ook het geval is grotendeels afhankelijk van het aantal fietsen dat verwijderd en afgevoerd moet worden. Door een wezenlijke uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen in combinatie met een betere bewegwijzering naar de beschikbare stallingsplaatsen zullen er naar verwachting minder fietsen worden verwijderd. De aanleiding om een fiets fout te stallen is dan namelijk veel minder groot. Het aantal fietsen dat verwijderd moet worden omdat ze te lang gestald staan (de zogenaamde weesfietsen) neemt daarentegen niet af en zal mogelijk zelfs iets toenemen. De verwachting is dat de handhavingskosten voor het hele stationsgebied met de aanleg van een nieuwe fietsenstalling aan de zuidzijde ongeveer gelijk kunnen blijven als de controle op fout en/of te lang gestalde fietsen door de bemensing in de fietsenstalling gebeurt, net als nu ook in het Stadsbalkon gebeurt.

#### Kosten voor beheer en onderhoud.

Behalve bemensings- en handhavingskosten is er jaarlijks ook budget nodig voor het beheer en onderhoud van de fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Voor het reguliere onderhoud van de dubbel-laags fietsenrekken is naar verwachting jaarlijks ongeveer € 30.000,- nodig. Daarnaast worden er kosten gemaakt voor de levering van elektriciteit, water, etc., maar ook voor onderhoud van elektrische installaties, bouwkundige onderhoudswerkzaamheden, etc.. Deze kosten bedragen naar verwachting circa € 45.000,- per jaar. In totaliteit houden we ten behoeve van de kosten voor beheer en onderhoud van de ondergrondse fietsenstalling rekening met € 75.000,- per jaar.

#### Vervolg

---

Concreet zal 2015 in het licht staan van:

- organisatie en inrichting aanbesteding (inclusief vormgeven opdrachtgeverschap en risico-verdeling);
- opstellen aanbestedingsdossier (en bijbehorende ontwerpuitgangspunten onder andere beeldkwaliteitsnormen);
- opstellen risicodossier;
- opstellen van overeenkomsten tussen partijen;
- harden van derde-financiering;
- nadere invulling ondergronds casco zudentree (ruimte voor voorzieningen);
- verrichten nadere onderzoeken (bodem, (grond)water, archeologie, geotechnisch);
- analyse in relatie tot aardbevingsbestendig bouwen;
- uitwerken van project/uitvoeringsplanning in afstemming met Groningen Bereikbaar;
- herinrichting projectorganisatie en projectcommunicatie met oog op andere projectfase;
- uitwerking stallingsregime, beheer en handhaving stallingen iom projectpartners;
- uitwerking fietsenstalling op perronplein (oostflank);
- inwinnen second opinion op kosten en risico's (inclusief indexering marktwerking en kosten).

De scope van het totale project Groningen Spoorzone is verdeeld in twee afzonderlijke Werken, met elk een eigen stelsel van contracten. Het betreft het Werk Spoor en het Werk Station. In het Werk Spoor worden alle spoorse maatregelen meegenomen. Hieronder vallen dus het opstel terrein, de keervoorziening, het vierde spoor inclusief perron station Groningen Europapark, de nieuwe spoor- en perronlay-out op het Hoofdstation en het opruimen van het bestaande opstel terrein. Beoogd wordt het Werk Spoor eind 2015 aan te besteden en vervolgens het Werk Station een jaar later (eind 2016), waarbij de onderliggende planologische procedures mede bepalend zijn voor het kritisch pad. Beoogd wordt eind 2015 een kredietbesluit voor te leggen aan uw raad ten aanzien van de fietstunnel en de fietsenstalling.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink



## Bijlagen

---

- I. Fietsenstalling en fietstunnel ontwerputgangspunten V4.0 december 2014, Movares
- II. Spookknoop Groningen Fiets – Verkenningen fietsenstallingen versie 2.1 / december 2014, Movares
- III. Expert judgement gebruik zuidelijke fietsenstalling en fietstunnel Spoorzone Groningen, onafhankelijk expertpanel
- IV. Second opinion plannen Fietsparkeren Groningen CS, Fietsersbond
- V. Verwacht gebruik fietstunnel Hoofdstation Groningen en Werkmanbrug-Vismarkt, Royal Haskoning-DHV
- VI. Enquête Stationsomgeving Groningen, BonoTraffics