



RAADSVOORSTEL:

2009-2010

Ons kenmerk: RO 09.2095607

Registratienummer : GR 09.

Ingekomen op :

Onderwerp: Projectofferte Stationsgebied

Groningen, **22 JAN 2010**

Aan de raad,

Vooraf.

In de structuurvisie "Groningen, Stad op Scherp" is aangekondigd dat we een nadere visie ontwikkelen voor het Stationsgebied, één van de dynamo's van ons ruimtelijk-economisch beleid en het onbetwiste vervoersknooppunt van het Noorden. We zien kansen voor dit gebied door de totstandkoming van de optimale verkeersmachine te combineren met de gebiedsontwikkeling. Het maken van een visie voor dit gecombineerde vraagstuk vergt tijd en capaciteit. Een aantal actuele vraagstukken kan daar niet op wachten:

- we moeten op korte termijn bepalen waar een (voorlopige) traverse moet komen om de achterste sporen en perrons bereikbaar te maken als we het treinverkeer intensiveren en doorkoppelen;
- we zoeken een oplossing voor het ontbrekende stukje van de HOV-as Peizerweg;
- en de RegioTram moet worden ingepast in het Stationsgebied.

We streven naar robuuste, toekomstvaste oplossingen voor actuele vraagstukken en willen geen dingen doen waarvan we later spijt krijgen. Daarom hebben we het afgelopen jaar een aantal verkeerskundige verkenningen gemaakt om te kunnen bepalen welke ruimte beschikbaar is voor de uiteindelijke gebiedsontwikkeling. De resultaten, discussiepunten en dilemma's uit deze verkenningen leggen we nu voor aan uw raad voor een opiniërende bespreking, als logisch vervolg op de eerdere consultatie in maart 2009. De gezamenlijke conclusies van deze bespreking vormen de randvoorwaarden voor de volgende stap in de visieontwikkeling: de ruimtelijke en functionele ontwerpogave voor het Stationsgebied.

Bouwen aan de ontwerpogave.

Naar aanleiding van onze gedachtewisseling in de gecombineerde vergadering van de raadscommissies R&W en B&V van 4 maart 2009 hebben wij in overleg met de andere direct betrokken partijen in het gebied (ProRail, NS-Poort, Provincie en Bureau RegioTram) stappen gezet om te komen tot het formuleren van de ontwerpogave voor een visie op het Stationsgebied. Een aantal onderwerpen zijn verder uitgediept. Deze uitwerking vormen bouwstenen voor de ontwerpogave. Deze opgave is de

"gereedschapskist" waarmee we willen gaan sleutelen aan het gebied. Er zijn het afgelopen jaar vier verkenningen gemaakt, die dienen als bouwstenen voor de ontwerpopgave:

1. "Verkeersmachine Station Groningen", de verkenning naar de optimale verkeersmachine/overstapmachine in 2040;
2. "Sporen in Stad", de verkenning naar de ruimtelijke inpassingvraagstukken van de intensivering van het treinverkeer als gevolg van implementatie van het RSP-pakket;
3. de verkenning van de locatiekeuze voor de beoogde verplaatsing van het service- en opstelemplacement;
4. de verkenning van de inpassing tramlus Glaudé inclusief doorverkenning van het transferpunt voor wat betreft de ligging en de functionele mogelijkheden.

Ad 1 Verkeersmachine Station Groningen.

Voor de toekomstige ontwikkeling van het vervoersknooppunt en om een beeld te krijgen van het toekomstige verkeersvraagstuk van het totale stationsgebied is een onderzoek verricht door AGV Movares. Daarbij is een verkenning verricht naar de toekomstverwachtingen van alle verkeersmodaliteiten. Deze verkenning heeft ons geleerd dat het op langere termijn niet meer houdbaar is om al deze ontwikkelingen aan de voorzijde van het Stationsgebied op te vangen. Het zwaartepunt van alle overstapbewegingen schuift langzamerhand op in oostelijke richting en komt meer te liggen ter plekke van het gedeelte van het huidige Hunzehuys, waar nu de bewaakte fietsenstalling is ondergebracht. Naar verwachting zal op dit punt een nieuwe stationshal de overstap markeren en faciliteren. Het huidige stationsgebouw kan de groei aan reizigers niet meer verwerken en ligt daarvoor ook te ver uit dit zwaartepunt. Redenerend vanuit de situatie in 2030-2040 moet de blik verruimd worden naar de mogelijkheden die het hele Stationsgebied biedt. Volgens een ruimtelijk wensbeeld dat kan worden opgesteld door alle functionele programma's van eisen op het vlak van verkeer op elkaar te leggen, is een ideale verkeersmachine op deze wijze dan ook te creëren. Wat daadwerkelijk mogelijk is, hangt echter af van tal van andere factoren die bij de invulling van het gebied een rol spelen. De integrale uitvoering van de ontwerpopgave zal ons dit inzicht moeten geven.

Ad 2 Sporen in Stad.

In deze verkenning hebben we nagegaan welke ruimtelijke inpassingvraagstukken op ons af komen, als de spoorse maatregelen vanuit het RSP en op het nationaal spoor in volle omvang worden gerealiseerd. Deze moeten dan ook worden meegenomen bij de plannen die hiervoor worden voorbereid. Met dit inzicht zijn we beter geprepareerd op de studies die in dat verband nog moeten worden verricht. Het overgrote deel van de intensiveringen en de nieuwe lijnen komt samen op het hoofdstation. De eindverantwoordelijkheid voor de te treffen maatregelen ligt bij V&W, die deels is doorgelegd naar de provincies voor wat betreft de regionale lijnen. Ons college is bij de programmering van deze activiteiten via het SNN betrokken.

Ad 3 Locatiestudie emplacement.

De inzet op stedelijke herontwikkeling en intensivering is ons inziens vooral zinvol, als er zicht is op verplaatsing van het emplacement. Dat betekent dat er ook alternatieve vestigingslocaties gevonden moeten worden die voldoen aan de eisen van de gebruikers. Samen met ProRail, NS en Arriva is hiernaar onderzoek verricht. Daarbij is een nieuw programma van eisen opgesteld voor het nieuwe emplacement en zijn de alternatieve plekken in beeld gebracht en voorlopig beoordeeld op functionaliteit. In een vervolgtraject is een verdiepingsslag uitgevoerd op het eisenpakket en de kosten daarvan. Deze analyse, uitgevoerd volgens de zogenaamde methode van Value Engineering (ProRail) heeft geleid tot creatieve oplossingen en reductie van kosten. In het kader van en in aanloop naar de nog op te stellen businesscase voor het hele Stationsgebied zal de haalbaarheid van de verplaatsing onderzocht worden, ook in planologische zin. Onze conclusie is dat verplaatsing mogelijk is. Op dit moment is een keuze voor één van de onderzochte plekken nog niet aan de orde. Allereerst zal er duidelijkheid moeten komen over de haalbaarheid in financiële zin. Tegen die tijd zullen de alternatieven aan u worden voorgelegd, zodat een keuze kan worden gemaakt.

Ad 4 Inpassing tramlus Glauvé en doorverkenning transferpunt.

De plannen voor de RegioTram gaan uit van een aanlanding in het Stationsgebied in de vorm van een tramlus over de Glauvélocatie en retour via de Stationsweg. De inpasbaarheid daarvan is onderzocht en blijkt onder voorwaarden mogelijk. In dat verband is met het oog op een oordeel over de robuustheid van de tramlus een doorverkenning verricht naar de ligging van het toekomstige transferpunt (lees: de overstapmachine). Dit punt bestaat uit verschillende onderdelen: uitwisseling van het reizigersverkeer met de stad aan de noordzijde en de zuidzijde op zorgvuldig gekozen plaatsen. Daartussen de passage (tunnel of passerelle) die uitwisseling tussen de perrons mogelijk maakt, de stationsvoorzieningen voor een belangrijk deel gelokaliseerd op de plek waar de meeste passanten zijn: de nieuwe stationshal. De doorverkenning toont aan dat het zoekgebied van dit transferpunt kan worden ingeperkt. De uitwerking kan dan gedetailleerder worden. Dit heeft de instemming van de partijen die direct verantwoordelijk zijn voor een goede transfer op het station, ProRail en NS-Poort. De rapportage van deze doorverkenning treft u aan in de visietrommel.

Tussenbalans.

In deze verkenningen is een aantal uitgangspunten, keuzes, dilemma's en discussiepunten naar voren gekomen. We willen met uw raad nu eerst de tussenbalans opmaken om een volgende stap in de visieontwikkeling te kunnen maken. De optelsom van de verkenningen maakt in de eerste plaats duidelijk dat alle vervoersstromen op termijn niet meer bediend kunnen worden aan de noordzijde van het Stationsgebied. Daarvoor is het Stationsplein gewoonweg te klein. Hoe we de zes vervoersstromen (voetganger, fiets, bus, tram, trein, auto) op termijn aansluiten op en inpassen in het Stationsgebied is het belangrijkste vraagstuk voor de ontwerpogave. Tussendoel is een optimale transfer te realiseren voor alle wijzen van vervoer, die tegelijkertijd alle kansen biedt voor benutting van de grote potenties voor gebiedsontwikkeling. Einddoel is een hoogstedelijk, multifunctioneel vestigingsmilieu.

De verkenning naar de optimale verkeersmachine/overstapmachine in 2040 sorteert voor op een aantal keuzes, die we met uw raad moeten maken en die als ontwerpogave zijn aangekondigd in de structuurvisie, zoals:

- een aantrekkelijke veilige verbinding met de binnenstad en goede integratie in de stad;
- een goede aansluiting van het Stationsgebied op de A7/A28;
- inpassing van de RegioTram en het laatste deel van de HOV-as Peizerweg;
- betere benutting van de beschikbare sporen die de voorgenomen intensivering op bestaand spoor, de introductie van de RegioTram en nieuwe spoorverbindingen (bijv. Groningen-Heerenveen) kan accommoderen;
- een betere uitwisseling tussen auto, OV, fiets en voetganger;
- voldoende parkeerfaciliteiten, ook voor binnenstadsbezoekers (P+R-locatie).

Koersbepaling.

Zoals gezegd dienen de vier verkenningen als bouwstenen voor de ontwerpogave voor de Visie Stationsgebied. In het plan van aanpak Visie Stationsgebied schetsen we hoe we, op basis van dit studiemateriaal, de volgende fase van visievorming kunnen voltooien en uitwerken. Ook wordt duidelijk dat we vooruitlopend op de uiteindelijke visie besluiten moeten nemen over de passage, de aanlanding van de HOV-as Peizerweg en de inpassing van de tram. We vragen uw raad niet daarover nu een besluit te nemen, maar leggen deze keuzes in 2010 afzonderlijk aan u voor.

Waarover willen we met uw raad van mening wisselen?

1. Voor de ontwerpogave stellen we de voetganger centraal. Een ideale overstapmachine gaat uit van de veronderstelling dat er zo weinig mogelijk tijd te voet wordt afgelegd bij het overstappen. Van fiets naar tram, van bus naar trein, van auto naar OV, tussen binnenstad en Stationsgebied en omgekeerd. Alle verkenningen maken duidelijk dat de constructie van een ideale overstapmachine betekent dat er een nieuwe centrale stationshal moet komen ten oosten van de huidige monumentale hal in het verlengde van de Werkmanbrug.

2. Met de intensivering van het treinverkeer uit de regio is de capaciteit en indeling van de huidige perrons niet toereikend voor de verwerking van de reizigersstromen. Door koppeling van de regioliijnen, de komst van de RegioTram en intensivering van de frequentie van treinen uit Assen, Leeuwarden, Veendam/Zuidbroek en mogelijk Heerenveen maken dat we een doorgang moeten maken onder of over het spoor naar de huidige en toekomstige perrons.

3. Het huidige busstation aan de noordzijde van het Stationsgebied lijkt op termijn niet te combineren met de benodigde ruimte voor de aanlanding van de RegioTram, het autoverkeer op de Stationsweg, fietsinfrastructuur in alle richtingen met de groeiende vraag naar stallingruimte en de transfer. Naast een betere benutting zullen we, ook omwille van een verkeersveilige omgeving, keuzes moeten maken over welke verkeersfuncties we aan de noordzijde ruim baan willen geven en welke we, al dan niet gedeeltelijk, willen verplaatsen.

4. Door de intensivering van het treinverkeer is het Stationsgebied niet langer geschikt als rangeerterrein en service/onderhoudsfaciliteit. Het emplacement is een sta-in-de-weg voor de capaciteitsverhoging van het treinverkeer en een belangrijke oorzaak van omgevingshinder. Er zijn oplossingen voor opstelplaatsen op andere plaatsen buiten de stad voor handen.
5. Verplaatsing van het emplacement is een randvoorwaarde om gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde mogelijk te maken. De huidige *footprint* van de opstelsporen sluit gebiedsontwikkeling en een verbinding van de binnenstad met de zuidzijde/Rivierenbuurt uit.
6. De Stationsweg is nu een schakel in het verkeersnetwerk van de stad Groningen, de bereikbaarheid van de binnenstad en als parkeerverdeelring. In de toekomst is een conflictvrije kruising tussen voetgangers, fietsers, OV en auto wenselijk. Onze voorkeur gaat uit naar het autoluw maken van de Stationsweg via een zogeheten "knip". Als dat niet mogelijk is kan ook gedacht worden aan een verdiepte ligging van de Stationsweg ter hoogte van de Werkmanbrug.
7. Als in 2020 de frequentieverhoging op regionaal en nationaal spoor is doorgevoerd, is de huidige statische dienstregeling voor de bus overbodig. Er kan worden overgegaan op een dynamisch busstation dat minder ruimte in beslag neemt. Dit station kan ten zuiden van de sporen worden gepositioneerd (zie ook onder punt 3).
8. Aan de zuidzijde van het station dient op termijn ruimte te worden gevonden voor een parkeerfunctie met circa 3.000 auto's ten behoeve van de gebiedsontwikkeling, de bronpunt-functie voor de binnenstad (museum).
9. Voor de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied dient een aantal scenario's te worden ontwikkeld waarin reële schattingen worden gemaakt van de marktruimte voor kantoren, woningen, uitgaansgelegenheden, winkels en andere (boven)stedelijke voorzieningen als onderwijs, sport en cultuur, later uitmondend in uitwerking van een voorkeursalternatief.
10. Verkeersveiligheid is randvoorwaarde voor een kwalitatief hoogwaardige inpassing van de RegioTram in het Stationsgebied.
11. Het Stationsgebied dient 24 uur per dag op een sociaal veilige manier toegankelijk te zijn.

12. De passage op het station moet een extra kwaliteit meekrijgen als interwijk-verbinding. Alleen op deze wijze lijkt een goede koppeling van het totale Stationsgebied en de aangrenzende Rivierenbuurt aan de binnenstad te verwezenlijken. Primair is deze verbinding bedoeld voor de voetganger. De combinatie met een fietsverbinding is daarbij tevens uitgangspunt. Er wordt gekeken naar een tunnel of een passerelle.

Ons college is benieuwd naar uw mening over de vorenstaande uitgangspunten, keuzes en dilemma's die voortvloeien uit de vier verkenningen. We hopen op een inspirerend en richtinggevend debat. De conclusies uit het raadsdebat brengen wij samen in een definitieve ontwerpogave die wij u voor de zomer ter besluitvorming voorleggen. De scenario's voor de gebiedsontwikkeling maken deel uit van de ontwerpogave. Uw voorkeur in dit verband ging in de discussie van maart 2009 duidelijk uit naar een mix van functies die voldoende levendigheid in het gebied brengt.

Hoe verder?: het plan van aanpak.

Met onder meer deze bouwstenen, met de uitkomst van het vorengenoemde debat en de daaruit voortvloeiende ontwikkelingsrichting en met onze ambitie voor een duurzame ontwikkeling van het stationsgebied zullen we de ontwerpogave afronden. Aangescherpt waar nodig, open en uitdagend waar mogelijk voor een creatieve invulling door een door ons in te schakelen combinatie van een stedenbouwkundig en een ingenieursbureau.

In het bijgaande plan van aanpak schetsen we de weg waarlangs we dit willen volbrengen, en binnen welk organisatiekader we de samenwerking vorm geven. Ook schetst dit plan het gunstige tij waarin we deze opgave tot een goed eind willen brengen. De nadrukkelijke belangstelling vanuit het Rijk voor dit gebied is tot uitdrukking gebracht in de aanwijzing tot voorbeeldproject Spoorzoneontwikkeling. Dit is nog eens extra onderstreept tijdens het recente bezoek aan Groningen van de minister van VROM, mevrouw Jacqueline Cramer, en een vertegenwoordiger van de minister van V&W speciaal voor dit gebied. Bij die gelegenheid is een intentieovereenkomst voor de samenwerking voor dit onderwerp ondertekend.

Wij willen graag met uw instemming doorgaan op de ingeslagen weg. Zoals door ons aangekondigd in ons raadsvoorstel van april 2009, waarin wij een deelkrediet hebben aangevraagd om tot het voorliggende resultaat te komen, willen we nu de ontwerpfase ingaan. Wij ramen de daarvoor benodigde aanvullende planvoorbereidingskosten, rekening houdende met de complexiteit van het onderwerp en met toepassing van onze standaardisering van plankosten, op € 458.000,--. Wij verzoeken u ons daarvoor een krediet beschikbaar te stellen. Dekking van deze kosten wordt gevonden in de stadsmeierrechten 2009 groot € 458.000,--.

Begrotingswijziging.**Begrotingswijziging 2010**

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Planvoorbereidingskrediet Stationsgebied
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Exploitatie

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.07	Bedrijfsterreinen en Kantoren (uit stadsmeierrechten))	458	-	458-			458-
9.03	BSD: Concernstelposten	-	-	-		458	458
Totale begrotingswijziging		458	-	458-	-	458	-

Begrotingswijziging 2010

Naam voorstel	Planvoorbereidingskrediet Stationsgebied
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2010-2011

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.07	Bedrijfsterreinen en Kantoren	458	458	-			-
Totale begrotingswijziging		458	458	-	-	-	-

Gelet op vorenstaande overwegingen stellen we u voor te besluiten:

- I. de uitkomst van de discussie in de raad te betrekken bij het formuleren van de ontwerpogave;
- II. een planvoorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 458.000,-- met als dekking de stadsmeierrechten 2009, onderdeel Stationsgebied groot € 458.000,--;
- III. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

de secretaris,

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Bijlage

Het Stationsgebied in de structuurvisie 'Stad op Scherp' (2009)

“Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is de ‘overstapplaats’ van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte. Het zuidelijk deel bestaat nu voornamelijk uit relatief weinig gebruikte emplacements. Er ligt een gebied van tot maximaal 200.000 vierkante meter om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel. Om de ruimte voor de gewenste optimalisatie van het vervoersknooppunt én de gebiedsontwikkeling te kunnen creëren is goed verknoping van beide noodzakelijk. We leggen stad en regio daartoe diverse ontwikkelingsalternatieven voor.

We hebben grote ambities. Het Stationsgebied wordt op termijn dé ontwikkellocatie van het Noorden. Duurzame groei en topvoorzieningen kunnen optimaal samengaan. Het Stationsgebied kan een compleet nieuw stadsdeel en entreegebied voor de binnenstad worden. Naast grootschalige publieks- en arbeidsintensieve functies en kantoren is er ruimte voor wonen (appartementen), topvoorzieningen, onderwijs, congresfaciliteiten en cultuur. Deze mix van functies kan met horeca en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor een levendig en sociaal veilig binnenstedelijk milieu zorgen, ook in de late uren.

Voor het Stationsgebied zullen we een nadere visie uitwerken, die het gebruik van het vervoerknooppunt van het Noorden optimaliseert, de Regiotram integreert en zorg draagt voor de optimale mix van functies. Deze zullen in gezamenlijkheid borg moeten staan voor de ontwikkeling van een nieuw topmilieu. De programmatische invulling zal in combinatie met aantrekkelijke verbindingen de aanvullende (niet-concurrerende) functie op de binnenstad garanderen.

Om de kansen van het Stationsgebied ten volle te benutten, investeren we in:

- *een aantrekkelijke, veilige verbinding met de binnenstad;*
- *een goede aansluiting van het Stationsgebied op de A7/A28;*
- *inpassing van de Regiotram en het laatste deel van de HOV-as Peizerweg;*
- *doorkoppeling van de sporen van Rodeschool/Delfzijl naar Nieuweschans/Veendam;*
- *betere benutting van de beschikbare sporen die de voorgenomen intensivering op bestaand spoor, de introductie van de Regiotram en nieuwe spoorverbindingen (bijv. Groningen-Heerenveen) kan accommoderen;*
- *een betere uitwisseling tussen auto, OV, fiets en voetganger;*
- *voldoende parkeerfaciliteiten, ook voor binnenstadsbezoekers (P+R-locatie);*
- *een goede integratie in de totale stad en met het omliggende gebied.*

De plannen voor het Stationsgebied sluiten goed aan op de doelen uit de landelijke Nota Ruimte en het landelijk economische beleid (Pieken in de Delta). De economische positie van stad en regio wordt er sterker van. Het maakt de stad aantrekkelijk voor bedrijven en voorzieningen op internationaal, landsdelig en regionaal niveau. Het plan kost veel geld, maar die investering levert dan ook veel op aan maatschappelijk rendement. De komende jaren gaan we het plan verder uitwerken. Ook onderzoeken we of publiekprivate samenwerking met belanghebbende partijen mogelijk is.”

Plan van Aanpak Visie Stationsgebied Groningen

1. Algemeen

1.1 Vooraf - perspectief

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is dé 'overstapplaats' van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte, dat voornamelijk wordt benut door relatief extensieve functies als het emplacement en de P+Citybus-locatie aan de Zaanstraat. Ook kent het gebied talrijke restructies. Er ligt daarmee een lonkend perspectief.

In het inmiddels door de raad vastgestelde structuurplan "Stad op Scherp" is het Stationsgebied dan ook aangewezen als één van de dynamo's voor de stedelijke ontwikkeling. Gesproken wordt over "*een gebied tot maximaal 200.000 m² om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel*". Op regionaal niveau is voor de ontwikkeling van het gebied als onderdeel van de Centrale Zone, zoals bedoeld in de regiovisie Assen-Groningen, ook veel draagvlak en met name als schakelpunt in het regionaal treinverkeer met als exponent de regiotram. Ook bij de verdeling van de RSP-gelden is zowel de ontwikkeling van het gebied als geheel onderwerp, maar ook op onderdelen is het brandpunt van diverse afzonderlijke RSP projecten die verbetering inhouden van diverse regionale treinverbindingen.

1.2 Aanleiding planvorming

Het planvormingsproces voor het Stationsgebied kent een aantal aanleidingen.

- Als uitwerking van één van de centraal gestelde dynamo's van de structuurvisie (zie 2.1)
- Het stationsgebied is aangewezen als voorbeeldproject binnen het nationale programma 'spoorzone ontwikkeling' (zie 1.3)
- De voorgenomen aanlanding van de 1^e (regio)tramlijn Hoofdstation-Zernike met aansluitend de lijn Hoofdstation-Kardinge en het eindbeeld van het regiotram-netwerk (zie 2.2)
- De overige onderdelen van het Regionaal Specifiek Project en de consequenties daarvan voor het hoofdstation.

1.3 Voorbeeldproject

De afgelopen jaren is vanuit de gemeente en de regio een continue inzet gepleegd om de Centrale Zone, waarvan het Stationsgebied deel uitmaakt, hoog op de agenda van het Rijk te krijgen. Dit begint zijn vruchten af te werpen. Financiële bijdragen vanuit het Rijk voor onderdelen van deze zone zijn hierop terug te voeren (bv. FES subsidie). Ook heeft het gebied de aandacht getrokken van de Rijksstuurgroep "Spoorzoneontwikkeling". In deze stuurgroep werken het ministerie van VROM, het ministerie van VenW, ProRail en NS gezamenlijk, als vier partners aan het programma "spoorzone ontwikkeling". Daarbij ondersteunen zij gemeenten bij de herontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones. Uit tien binnenstedelijke spoorzonelocaties zijn vijf voorbeeldprojecten geselecteerd: de spoorzones in Groningen, Amersfoort, Zwolle, Roosendaal en Nijmegen. Al deze locaties worden nu extensief gebruikt, maar zijn door hun ligging in het centrum en hun goede bereikbaarheid bij uitstek geschikt voor wonen, werken en het huisvesten van sociaal-culturele activiteiten. Doelstelling van de rijksstuurgroep is om de slagingskans van het betreffende project te vergroten, met behoud van de eigen plandynamiek. De groep is in te zetten als er op landelijk niveau sprake is van blokkades of obstructies.

De aandacht vanuit het Rijk voor het gebied is nog eens bevestigd bij het bezoek van de minister van VROM op 5 oktober 2009 aan Groningen. Bij dit bezoek stond de spoorzone Groningen centraal. Daarbij is ook een intentieovereenkomst getekend door alle betrokken partijen (het Rijk, vertegenwoordigd door de ministers van VROM en V&W, ProRail, NS-Poort, de provincie en uiteraard de gemeente). Deze intentieovereenkomst legt de samenwerking vast tussen partijen om te komen tot een duurzame ontwikkeling van het Stationsgebied. Hiermee is ook de verbinding gelegd met het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT). Het Stationsgebied is daarin opgenomen in de verkenningstabel van het MIRT.

Verder heeft het Planbureau voor de Leefomgeving Groningen geselecteerd als één van de vijf steden voor een case studie met als thema duurzaamheid. Deze studie omvat het gebied tussen de binnenstad en de zuidelijkste delen van de stad, waaronder dus het stationsgebied. De uitkomsten daarvan worden gepresenteerd op een congres met als thema Duurzame Stad 2040. Het Planbureau wordt hierbij geassisteerd door het Atelier Rijksbouwmeester. Voor Groningen is een architectenbureau gevraagd om ideeën te visualiseren voor het stationsgebied in samenhang met de zuidelijke ringweg.

1.4 Doel

Dit Plan van Aanpak beschrijft de condities voor het opstellen van een Visie Stationsgebied Groningen en van hieruit een uitvoeringsprogramma op te stellen. Doel is om het gebied verder te ontwikkelen tot een optimaal vervoersknooppunt in samenhang met de intensivering en vergroting van de diversiteit van de directe omgeving. Samen met direct betrokken partijen (provincie, NS en ProRail) zijn de uitgangspunten vastgelegd en de weg waarlangs we in onderlinge samenwerking tot een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het gebied willen komen. Daarbij fungeert de samenwerking ook als mechanisme om alle projecten die onder de diverse verantwoordelijkheid van partijen vallen op elkaar af te stemmen..

Door de gemeente Groningen is afzonderlijk maar ook in samenwerking met de andere partijen op ambtelijk niveau al een aantal verkenningen uitgevoerd naar de mogelijke verkeerskundige en programmatische richtingen, de signatuur van het gebied, dilemma's, knelpunten en vraagpunten. De definiëring van de gezamenlijke opgave met de partijen is uitgemond in een door partijen gedragen ontwerpogave voor het stationsgebied.

2. Randvoorwaarden en kaders

2.1 Structuurvisie

De structuurvisie Stad op Scherp bestrijkt de periode 2008-2020 en schetst de ruimtelijke contouren waarbinnen nieuw beleid voor de stad in de komende jaren ontwikkeld kan worden. In de concept-structuurvisie is als mogelijk perspectief geformuleerd. *“Het Stationsgebied wordt op termijn dé ontwikkellocatie van het Noorden. Duurzame groei en topvoorzieningen kunnen optimaal samengaan. Het Stationsgebied kan een compleet nieuw stadsdeel én entreegebied voor de binnenstad worden. Naast grootschalige publieks- en arbeidsintensieve functies en kantoren is er ruimte voor wonen (appartementen), topvoorzieningen, onderwijs, congresfaciliteiten en cultuur. Deze mix van functies kan met horeca en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte voor een levendig en sociaal veilig binnenstedelijk milieu zorgen, ook in de late uren.*

Voor het Stationsgebied zullen we een nadere visie uitwerken, die het gebruik van het vervoersknooppunt van het Noorden optimaliseert, de regiotram integreert en zorg draagt voor de optimale mix van functies. Deze zullen in gezamenlijkheid borg moeten staan voor de ontwikkeling van een nieuw topmilieu. De programmatische invulling zal in combinatie met aantrekkelijke verbindingen de aanvullende (niet-concurrerende) functie op de binnenstad garanderen.”

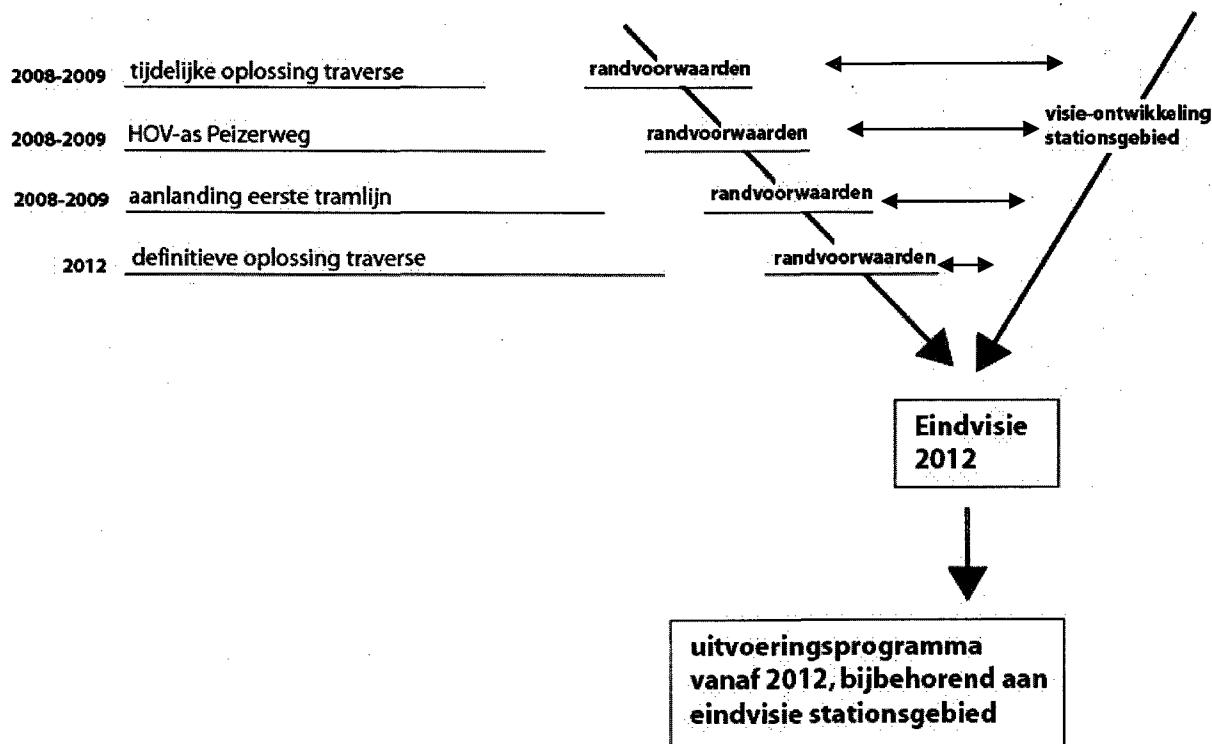
2.2 RSP en prioritaire projecten

Bij de vorming van een visie voor het stationsgebied moet rekening worden gehouden met een aantal ontwikkelingen in het gebied die al ‘bekend’ zijn. Grotendeels komen ze voort uit het zogenaamde **Regio Specifiek Pakket** Zuiderzeelijn. Het gaat om:

- Regiotram, 1^e fase en het eindbeeld van het Raamwerk RegioRail (incl. doorkoppelingen van regionale treinen)
- inpassing 1^e en 2^e tramlijn.
- HOV-as Peizerweg
- Aanpak Zuidelijke Ringweg m.n. met oog op de bereikbaarheid van het Stationsgebied.
- nieuwe verbinding Heerenveen – Groningen
- spoor aansluiting Veendam, frequentieverhoging Zuidbroek-Hoogezand-Groningen
- frequentieverhoging Zwolle – Groningen
- frequentieverhoging/spoorverdubbeling Leeuwarden – Groningen
- aanpak spoorpassage Groningen

De visieontwikkeling ontstaat dus duidelijk niet vanuit een blanco situatie. Er zijn diverse zaken in gang gezet die op korte termijn om een standpunt vragen. Het planproces voor de visievorming zal naar verwachting een doorloop kennen van 2 à 3 jaar. Ervaringen elders in het land laten zien, dat zorgvuldigheid en de wijze van samenwerking voorwaardelijk is voor een goede doorloop van het totale proces van gebiedsontwikkeling. Binnen die periode zal het zicht op het totaalbeeld zich ontwikkelen. Gedurende dit proces zullen besluiten over het in gang zetten van onderdelen vanwege deadlines en urgentie genomen moeten worden. Deze projecten noemen we *prioritaire projecten*. De besluiten hierover zijn randvoorwaardelijk voor het vervolg. Naarmate we verder vorderen in de planvorming en de deadlines van deze projecten meer naar het einde van dat proces liggen, zal de (integrale) kwaliteit van de besluiten hierover toenemen. Indien blijkt dat voor eerdere besluiten op grond van voortschrijdend inzicht heroverweging wenselijk en nog mogelijk is, zullen we deze uiteraard voorleggen.

Prioritaire projecten	besluit	gereed
<i>Tijdelijke oplossing traverse- bereikbaarheid perron 6/7</i>	2009	2010
<i>Aanlanding 1^e tramlijn</i>	2009/2010	2014/15
<i>HOV-as Peizerweg</i>	2009	2011/2012
<i>Definitieve oplossing passage</i>	2012	2014/15(basisontwerp)



Naast de tijdsdimensie die vraagt om het isoleren van vraagstukken vanuit het grotere geheel, geldt dit in het algemeen voor onderwerpen in het stationsgebied. Het feit dat alles met elkaar samenhangt mag niet leiden tot frustratie in de voortgang. Werkende weg zullen vraagstukken in behapklare brokken ter besluitvorming worden voorgelegd. De complexiteit van de opgave vraagt hierom. De consequenties van dergelijke besluiten zullen dan wel inzichtelijk gemaakt worden.

2.3 Krachtenveld stationsgebied Groningen

Er zijn veel partijen betrokken met elk hun eigen belangen en doelstellingen:

- **De gemeente Groningen** wil uitwerking geven aan haar Structuurvisie “Stad op Scherp” en ondermeer de Spoorzone Groningen verder ontwikkelen als dynamo voor integrale en duurzame gebiedsontwikkeling om zo groei van banen en bezoekers in stad, regio en voor het Noorden in totaliteit te bewerkstelligen. Van groot belang en prioritair is de verkeerskundige afwikkeling in en rond de dynamo en de infrastructurele maatregelen, die hiermee gemoeid zijn. Deze zijn randvoorwaardelijk voor de functionele en programmatische relatie met de binnenstad en de signatuur van het gebied. De gemeente heeft geen grote grondpositie, maar wel haar publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden, en borgt ook de belangen van de bevolking in deze (in dit geval bv. de omwonenden) en overige belanghebbende groepen (reizigers, gebruikers). De voorbereiding van de Regiotram en HOV-as pakt de gemeente pro-actief op.
- **De provincie Groningen** beschouwt de Spoorzone Groningen als een belangrijke entree van de stad, de provincie en het Noorden. Zij zet in op een stedelijk gebied met functiemix, exclusiviteit en identiteit. Verder hecht zij aan een optimale bereikbaarheid en overstap. Daarbij wil zij het verkeer veiliger en duurzamer maken en de infrastructuur goed in de stad inpassen. De provincie heeft regionale OV-taken (concessieverlener vervoersmaatschappij) en hecht daarbij aan een voor reizigers aantrekkelijk OV-systeem om de mobiliteit te faciliteren. Daarnaast is de provincie bestuurlijke trekker van de uitvoering van een groot deel van het compensatiepakket Zuiderzeelijn (RSP) en

- verantwoordelijk voor overige regionale/provinciale spoorse ontwikkelingen in de provincie Groningen.
- **ProRail** is verantwoordelijk voor de veilige bereikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en focust op optimale transfer binnen en van/naar de Spoorzone Groningen. Zij zet in op goede ketenfaciliteiten. De komende intensiveringen op het spoor en nieuwe verbindingen vragen om capaciteitsuitbreiding en betere benutting. In dat kader is ProRail verantwoordelijk voor de voorbereiding, realisatie en instandhouding van de spoorse onderdelen van het RSP. ProRail heeft belang bij een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering van spoorse processen. Doel is ook het optimaliseren van de functionaliteit van het emplacement. Ook zet ProRail in op het verhogen van een aangenaam verblijfsklimaat en de sociale veiligheid in de stationsomgeving
 - **NS Poort** is deels eigenaar van gronden rond het hoofdstation van Groningen en ontwikkelt, beheert en exploiteert stations en stationsgebieden. Groningen is een belangrijk station voor de NS. NS Poort heeft veel belang bij ontwikkeling van de Spoorzone Groningen, zodat veel reizigers, bezoekers en gebruikers worden getrokken naar een levendige omgeving en de commerciële potenties worden benut. NS Poort streeft naar een optimale afstemming van vervoersmodaliteiten in de Spoorzone Groningen en naar een knooppuntontwikkeling waarbij deze modaliteiten en andere voorzieningen maximaal worden ingepast
 - **Vervoerders:** NS Reizigers en Arriva verzorgen het treinvervoer in het noorden en maken intensief gebruik van het knooppunt Groningen. Dit gebruik zal alleen nog maar toenemen door de voorziene groei in reizigersvervoer (70% tot 2020 volgens de opgave van bureau RegioTram). Deels wordt dit veroorzaakt door autonome groei en deels door de introductie van de regiotram.
 - **Het OV-bureau** is concessieverlener voor alle busvervoer in de drie noordelijke provincies.
 - **Het Bureau RegioTram** is een gezamenlijke projectorganisatie van provincie en gemeente en is verantwoordelijk voor de voorbereiding en realisatie van de eerste fase van het Regiotramnetwerk in Groningen. Die eerste fase omvat de verbinding Hoofdstation-universiteitscomplex Zernike en, kort daarna, de tweede lijn naar Kardinge. Daarmee is de Regiotram zowel katalysator als maatgevende factor voor de verdere ontwikkeling. Opdrachtgevers zijn gemeente en provincie. Tevens verstrekt het bureau RegioTram doorzicht naar het spoorse eindbeeld in 2040.
 - **Grondeigenaren en gebruikers.** KPN en TNT zijn hiervan de meest in het oog springende.
 - De **aangrenzende woonbuurten** van het Stationsgebied. De bewoners hiervan ervaren nu in meerdere of mindere mate overlast (geluid). Ook de barrièrewerking van de sporen tussen de wijken en de binnenstad is hier aandachtspunt. De plannen voor het stationsgebied kunnen extra kwaliteit toevoegen aan de woonfunctie, maar kunnen evenzeer hier afbreuk aan doen. De wijkorganisaties zullen de belangen van de aangrenzende wijken bewaken
 - **Overige belangen** van uiteenlopende aard zoals de middenstand van de binnenstad, de milieubelangen, gebruikers van OV voorzieningen, fietsers, vervoerderorganisaties (taxi, bus, trein) etc.

2.4 Positie gemeente

Binnen dit krachtenveld van overheden en taakorganisaties is het zaak de positie van de gemeente en in het bijzonder die van de raad te bepalen. Immers, besluiten die van invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van het Stationsgebied zijn niet exclusief het domein van

de gemeente zoals uit de krachtenveldanalyse blijkt. Wel erkennen deze partijen de rol van de gemeente als regisseur van het proces van afstemming van alle deelbesluiten die de toekomst van het Stationsgebied raken en bepalen.

Voor het college is het daarbij van groot belang om met de raad een gezamenlijke focus op het stationsgebied te ontwikkelen. De gemeenteraad is uiteindelijk verantwoordelijk om de visie Stationsgebied als plan vast te stellen. Daarom is er voor gekozen om al in een vroegtijdig stadium met de Raad een discussie te voeren over de ontwikkelingsrichting van het Stationsgebied. Ter oriëntatie is er op 14 november 2008 een excursie georganiseerd naar 3 stationsgebieden in Nederland: Zwolle, Arnhem en Den Bosch. In een daarvoor opgestelde notitie heeft de Raad kennis kunnen nemen van feiten en cijfers en de autonome ontwikkelingen die zich voordoen in het gebied. Daarin zijn ook een aantal fundamentele vragen over de gewenste ontwikkelrichting van het gebied geformuleerd. Deze zijn op 4 maart 2009 in een vervolgstap aan de raad voorgelegd. Deze nadere standpuntbepaling heeft als input gediend bij het formuleren van de ontwerpogave.

3. Inhoud van het project: de ontwerpogave

3.1 Gezamenlijke opgave

Alle betrokken partijen hebben zich in de afgelopen periode een mening gevormd over het gebied om te komen tot een eensluidende opvatting over de uitgangspunten voor de invulling. De interactie hierover moet resulteren in een ontwerpogave waarin partijen zich kunnen vinden en in een verklaring van partijen over de wijze van samenwerking (Aanvullende Intentieovereenkomst). De ontwerpogave moet volgens de onder 4.2 aangegeven stappen resulteren in een ruimtelijk-functioneel kader in de vorm van een structuurvisie volgens de eisen van de nieuwe Wro. Hieraan wordt een uitvoeringsprogramma gekoppeld.

3.2 Bouwstenen van de ontwerpogave

Om tot de formulering van de ontwerpogave te komen zijn een aantal verkenningen en vooronderzoeken uitgevoerd:

1. Onderzoek “Verkeersmachine station Groningen”

Dit onderzoek had tot doel om ons een beeld te vormen van de wensen, eisen en randvoorwaarden vanuit verkeer en vervoer voor het stationsgebied. Het resultaat is tot stand gekomen door samen met de stakeholders een verkenning te verrichten naar de toekomstverwachtingen voor alle modaliteiten van het stationsgebied. De extremen zijn hierbij verkend voor de inpassingmogelijkheden. Dit heeft geresulteerd in uitgangspunten voor de ideale verkeersmachine en in een wensbeeld vanuit verkeer en vervoer voor 2030-2040 in de vorm van een optimale configuratie voor het stationsgebied. Onderlegger hiervoor is een functioneel programma van eisen/randvoorwaarden, inclusief ketenmobiliteit, ten aanzien van verkeer en vervoer. Dit functioneel programma van eisen levert de gereedschapskist voor de uitwerking van de ontwerpogave. Een mogelijke ruimtelijke configuratie die hierop te enten is laat zien, dat een ideale overstapmachine mogelijk is. Of dit haalbaar is moet blijken bij de uitwerking van de ontwerpogave. De daadwerkelijke opbouw is immers afhankelijk van de keuzes die samenhangen met andere vraagstukken en factoren die bij de gebiedsontwikkeling een rol spelen.

2. Eerste verkenning naar de ruimtelijke inpassingvraagstukken van de intensivering van het treinvervoer (Sporen in Stad)

De ontwikkelingen op het nationale en regionale spoor leiden mogelijk tot aanleg en inpassing van twee extra sporen aan de westzijde, inclusief een extra brug over het Noord Willemskanaal (aanvullend op de HOV-brug) en ongelijkvloerse kruisingen met de Paterswoldseweg en de Peizerweg en in Hoogkerk, waarbij ook een nieuw treinstation moet worden gerealiseerd. Ook moet er wellicht een 4^e spoor naar het zuiden worden aangelegd inclusief een veilige, ongelijkvloerse kruising met de Esperantoweg. Dit roept vragen op over de ruimtelijke inpassing in de stedelijke omgeving van deze spoorse uitbreidingen.

ProRail verricht op dit moment in opdracht van het ministerie van VenW en het SNN onderzoek naar de programmasturing rond de RSP-Projecten in aansluiting op de maatregelen uit de motie Koopmans (reistijdverbetering voor het Noorden). Dit moet een scherper beeld geven van de voorzieningen die nodig zijn om de extra treinbewegingen te faciliteren. Al deze ontwikkelingen hebben hun uitwerking op het functioneren van het stedelijk gebied waarin de maatregelen worden getroffen. De resultaten van de studie van ProRail zullen worden opgenomen in de ontwerp-opgave.

3. Eerste verkenning locatiekeuzeonderzoek naar de uitplaatsing van het service- en opstelemplacement

Bovengenoemde ontwikkelingen komen bijeen op het hoofdstation en hebben gevolgen voor de fysieke situatie in het stationsgebied. Dit omdat de intensiveringen op het bestaande spoor en de introductie van de regiotram vragen om extra perroncapaciteit en dus ruimtebeslag. Van verschillende kanten zal de schoen gaan wringen. De druk op het huidige emplacement wordt daardoor vergroot en wordt daardoor minder of ongeschikt voor het doel waarvoor het is aangelegd.

De aanleiding voor dit locatiekeuzeonderzoek is echter meerledig:

- a) De potentie en ambitie van het gebied conflicteert met de huidige (emplacement)functie;
- b) De fysieke ruimte op het emplacement is nu al beperkt en wordt nog krappert met de op het huidige emplacement geprojecteerde beoogde intensiveringen, terwijl de ruimte vraag hiermee stijgt;
- c) De milieugrens (milieucapaciteit) is bereikt.

Daarom zijn de mogelijkheden om het emplacement uit te plaatsen verkend.

Dit is gebeurd met ProRail als trekker en in nauwe samenwerking met gebruikers/beheerders (NS, Arriva, Nedtrain). Deze partijen hebben zich vooral gericht op het programma van eisen voor het emplacement op de nieuwe locatie. De gemeente heeft zich vooral gericht op het verkennen van mogelijke locaties voor dit emplacement.

Conclusie van de studie is dat er mogelijkheden aan de rand van het stedelijk gebied zijn waarheen het emplacement verplaatst kan worden. Deze variëren onderling wel in functionaliteit. Ten behoeve van de businesscase voor het totale stationsgebied zal hieruit een keuze moeten worden gemaakt. Nadere keuzes zullen na uitwerking, ook financieel, worden voorgelegd.

4. Inpassing tramlijn Glauvé en doorverkenning transferpunt

Vanuit de Stuurgroep RegioTram is de vraag gesteld wat de consequenties zijn van de keuze voor een lus over de Glauvélocatie als tracé voor de tram. Naar aanleiding van de bevindingen hierover is door de Stuurgroep een besluit genomen. Als onderdeel van de advisering is vanuit het samenwerkingsverband een doorverkenning verricht van de hiervoor onder 1 genoemde studie. Deze doorverkenning concentreerde zich op het nader begrenzen van de ligging van het toekomstige transferpunt en de passage over en onder de sporen. Uiteindelijk zal ook een nieuwe stationshal hier een plek moet krijgen. Het

huidige stationsgebouw is namelijk qua ligging en capaciteit niet meer geschikt. Het resultaat van deze doorverkenning is opgenomen in de ontwerpopgave.

Alvorens de ontwerpopgave definitief vast te leggen is het wenselijk om in de Stuurgroep Stationsgebied en in de raad een aantal onderliggende keuzes van de bouwstenen te bediscussiëren en vast te leggen. De ontwerpopgave kan dan worden gehanteerd als opdrachtformulering voor de volgende fase. De ontwerpopgave wordt vanaf dat moment dan beschouwd als onderdeel van dit plan van aanpak.

4. Projectmatige aanpak

4.1 Organisatie

Om een aansprekende en gedragen visie te maken is een projectmatig opgezette organisatie nodig met op geschikte momenten afstemming en overleg met share- en stakeholders. Het organisatiemodel gaat uit van een gezamenlijke planontwikkeling voor het Stationsgebied. Spil in de organisatie is Stuurgroep Stationsgebied/Spoorzone Groningen. In de Kerngroep wordt de besluitvorming voor dat overleg voorbereid. Hierin zitten naast gemeentelijke vertegenwoordigers ook vertegenwoordigers van NS Poort, ProRail, provincie Groningen en bureau RegioTram.

De Stuurgroep kent naast de wethouders RO en V&V, vertegenwoordigers van provincie Groningen, NS Poort, ProRail en bureau RegioTram.

De visie Stationsgebied is een project op stedelijk niveau. Via een tweetal klankbordgroepen vindt participatie plaats met bewonersorganisaties en gebruikers/belanghebbenden. Voor de visie is de algemene inspraakverordening van toepassing.

Stuurgroep Programma Spoorzones

In de Stuurgroep zijn het ministerie van VROM, het ministerie van VenW, ProRail en NS vertegenwoordigt. Zij werken gezamenlijk, als vier partners aan het programma “spoorzone ontwikkeling”. Het programma heeft tot doel de ontwikkeling in de aangewezen spoorzones te stimuleren en te faciliteren.

Stuurgroep Stationsgebied/Afstemming RSP Spoorzone Groningen

Functie: Ontwikkelen visie op Stationsgebied/afstemming en coördinatie op bestuurlijk niveau van ieders inbreng in de Spoorzone. Dit afstemmingsoverleg zal vier keer per jaar plaatsvinden.

Samenstelling: de wethouders en gedeputeerden RO en Verkeer en Vervoer van respectievelijk de gemeente en de provincie Groningen, de regiodirecteuren van NS en ProRail. De projectdirecteur van het projectbureau RegioTram ontvangt een “standing invitation” afhankelijk van de agenda.

Kerngroep

Functie: voert de opdracht uit en coördineert de vorming van de visie voor het Stationsgebied en neemt initiatieven die leiden tot het realiseren van de geformuleerde doelstellingen voor het stationsgebied waaronder die van het RSP

Vergaderfrequentie: 1x per 2 maanden.

Samenstelling: Projectmanager, assistent projectmanager, vertegenwoordiger afdeling Beleidsontwikkeling en hoofd Afdeling Verkeer & Vervoer allen van de Gemeente Groningen, Assetdeveloper NS-Poort, projectcoördinator ProRail en projectleider RegioTram
 Andere relevante shareholders en adviseurs op ad hoc basis

Projectgroep visie Stationsgebied (partijen intern)

Functie: interne afstemming tussen de diverse disciplines binnen de eigen organisaties van betrokken partijen.

Iedere betrokken partij zal op enigerlei wijze binnen zijn eigen organisatie zorg dragen voor interne afstemming en bijdrage aan de visievorming.

Klankbordgroep

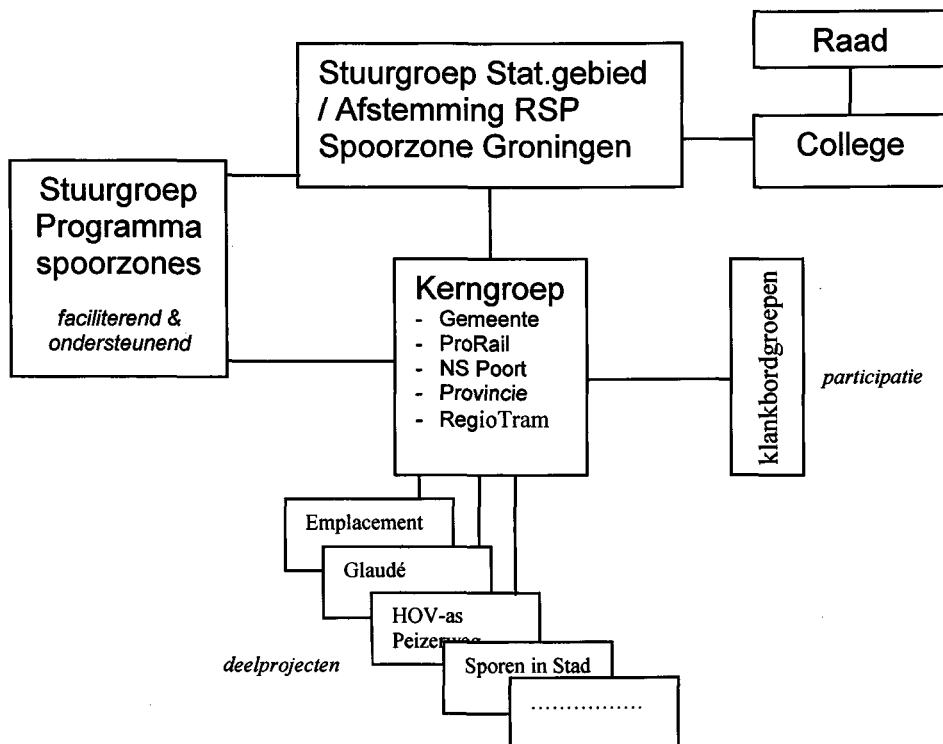
Functie: uitwisselen van informatie (in twee richtingen), afstemmen en toetsen van onderwerpen en signaleren van ontwikkelingen en meningen voor zover het de ontwikkeling van de Visie Stationsgebied betreft. De gemeente Groningen functioneert als voorzitter tijdens de bijeenkomsten.

Er wordt gewerkt met een tweetal klankbordgroepen, voor informatie en consultatie. We onderscheiden:

- vervoerderbranche/huidige gebruikers van het stationsgebied/belangengroepen.
- bewonersorganisaties

Deze groepen zijn al geformeerd en zijn al enkele keren bijeen geweest om mee te denken over de ontwerpogave.

Organisatiemodel



4.2 Faseren en beslissen

Onder 2.2. is al aangegeven dat er een aantal ontwikkelingen verwacht worden binnen het gebied die een eigen besluitvormingstraject kennen. Deels zullen deze besluiten genomen worden voorafgaand aan de vaststelling van een integrale visie op het stationsgebied als geheel. Als zodanig zijn ze randvoorwaardelijk voor het verdere verloop van de visievorming. Ook zijn de direct verantwoordelijken voor deze onderdelen wisselend per deelproject. Wel zal vanuit de projectorganisatie worden toegezien op de samenhang en duurzaamheid van de uitkomsten van deze deeloplossingen. In de tijd zal deze rol versterkt worden naarmate de contouren van een integrale visie op het stationsgebied scherper worden.

De deelplanningen van deze trajecten zullen in die zin dan ook inzichtelijk worden gemaakt en worden gevolgd vanuit de projectorganisatie. Het betreft hier overigens configuraties van direct in dit project betrokken partijen. Waar nodig kan dan via het bestuurlijk overleg invloed worden uitgeoefend op de planning en uitkomsten van deze deelontwikkelingen.

Voor het hoofdtraject van dit project stellen we ons de volgende fasen voor:

Selectie bureaucombinatie voor de uitvraag in verband met de ontwerp-opgave voor de verkenningsfase	- Mrt '10
Verkenningsfase: ontwerp-opgave uitwerken in alternatieven en voorkeursalternatief: Businesscase en ontwikkelingsvisie	Mrt '10 – Mrt '11
Planuitwerkingsfase: uitwerken voorkeursbeslissing: Stedenbouwkundig kader	Mrt '10 – Jan '12
Realisatiefase: uitvoeringsprogramma starten	Vanaf 2012

De uitkomst zal niet bestaan uit een blauwdruk van de toekomstige invulling van het gebied. Het ontwerp moet de functie krijgen van een ruimtelijk-functioneel beslissingskader, die voldoende flexibiliteit biedt om gewijzigde marktomstandigheden en wijziging in de vraag naar programma's op de middellange termijn. Aan de andere kant moet dit kader voldoende detail opleveren om de vervoersprogramma's die op korte termijn op stapel staan op een duurzame wijze in te kunnen passen. Het moet kunnen dienen als structuurvisie in termen van de nieuwe Wro en als zodanig kunnen fungeren als onderlegger voor een bestemmingsplan en/of afzonderlijke projectbesluiten.

Informatie en communicatie

Invzet van diverse communicatiemiddelen af te stemmen op de diverse doelgroepen: nader te bepalen. Mede afhankelijk van werkwijze en voorstellen te selecteren bureau.

Planning en bestuurlijke besluitvorming

Iedere betrokken partij kent zijn eigen besluitvormingsprocessen. De grove doorloop zoals hierboven aangegeven zal hierop worden afgestemd en nader worden ingevuld. Elk bestuurlijk orgaan van de verschillende partners zal zich over de hierboven vermelde faseresultaten uitspreken. Tussentijds zal op gezette momenten worden gerapporteerd over de tussenresultaten. In de Stuurgroep stemmen partijen met elkaar af Een totaaloverzicht van alle voor het stationsgebied relevante planningstrajecten is weergegeven in de bijlage.

Geld

-plankosten

In deze fase draagt iedere partij zijn eigen kosten. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor de externe kosten van het voorkeursalternatief (verkenningsfase visieontwikkeling) als onderlegger voor het stedenbouwkundig kader. Gemeentelijke

plankosten zullen conform wettelijke regelgeving doorbelast worden in een exploitatieplan behorend bij het bestemmingsplan, tenzij voorafgaand daaraan anders wordt overeengekomen. Voor gezamenlijk te verstrekken aanvullende externe opdrachten zal een verdeelsleutel worden afgesproken. Externe kosten die direct voortvloeien uit de directe verantwoordelijkheid van individuele partijen komen ook ten laste van die partijen. Te denken valt aan uitwerking van RSP projecten, herontwerp transfer, (her-)ontwikkeling vastgoed etc.

-investeringskosten

Voor een deel zijn maatregelen voor de infrastructuur in het spoorse onderdeel van het gebied gekoppeld aan budgetten vanuit het RSP. Daarnaast zijn substantiële bijdragen nodig om de uitgangscondities in het gebied te creëren voor stedelijke herontwikkeling (verplaatsing emplacement, bodemsanering). Naast de inpassing in het MIRT-traject zal actief worden gezocht naar andere bijdragen. De verwachting is dat de fysieke ingrepen in het gebied in kosten de opbrengsten vanuit vastgoedontwikkeling verre overstijgen.