

Raadsvoorstel



Onderwerp **Groningen Spoorzone onderdeel Fiets, mooi 'extra' en Blauwe brug**

Registratienr. 5398378 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 3

Classificatie	Openbaar		
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	R&W

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling, fietsenstalling Oostflank en het aansluiten van de overige fietsenstallingen op het Fiets Route Informatie Systeem te realiseren;
- II. de totale kosten hiervoor te bepalen op € 29.360 miljoen.
- III. een krediet van 29.360 miljoen ter beschikking te stellen.
- IV. de kosten te dekken uit:
 - uitvoeringsplan fietsstrategie 2015-2025 (€11.300.000)
 - subsidie ministerie I&M 'Actieplan fietsparkeren' (€ 9.030.000)
 - RSP stationsgebied Groningen (€ 7.280.000)
 - bijdrage provincie Spoorknop Groningen (€ 1.750.000)
- V. de structurele kapitaalslasten voor de fietstunnel (investering € 11.300.000) van € 565.000 te dekken uit het uitvoeringsplan fietsstrategie 2015-2025.
- VI. de structurele onderhoudskosten fietstunnel van € 44.650 vanaf 2020 te dekken uit de areaaluitbreidingsmiddelen.
- VII. de structurele extra exploitatiekosten fietsenstallingen stationsgebied € 420.000 te verwerken in de meerjarenprognose Parkeerbedrijf.
- VIII. de uitgangspunten t.b.v. het nog op te stellen vormgevingsplan (Mooi extra) vast te stellen;
- IX. de Blauwe Brug te verwijderen;
- X. een krediet van € 14,9 miljoen ter beschikking te stellen aan het budget Knoop Groningen.
- XI. de kosten te dekken uit:
 - Bijdrage Raamwerk Regiorail (€ 14.900.000)
- XII. de begroting 2016 op programmaniveau te wijzigen.

Samenvatting

De afgelopen jaren heeft uw raad meerdere keren de wens uitgesproken voor een spoorkruisende fietsverbinding in het stationsgebied. Met de keuze voor een reizigerstunnel eind 2013, kwam de fietstunnel als potentiële optie expliciet naar voren. Hieropvolgend heeft u op 18 februari 2015 een principe besluit genomen over de realisatie van een fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling voor tenminste 5.000 fietsen aan de zuidzijde van het Hoofdstation. U gaf ons college bij dit besluit een aantal onderzoekspunten. Het ging hierbij om 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 en het harden van de beoogde externe dekkingsmiddelen.

Het voorliggende raadsvoorstel voorziet onder meer in deze onderzoekspunten. Op basis van de verrichte onderzoeken (zie ook het raadsvoorstel februari 2014 met registratienummer 4778763) en de nu bijgevoegde onderzoeken stellen wij u voor te besluiten tot aanleg van een spoorkruisende fietstunnel met daaraan gekoppeld een ondergrondse fietsenstalling voor tenminste 5.000 fietsen direct grenzend aan de reizigerstunnel. Ook wordt voorgesteld om op de Oostflank 2200 stallingsplaatsen te realiseren en de overige stallingen op het FRIS (Fiets Route Informatie Systeem) aan te sluiten.

Op 18 februari 2015 heeft u ingestemd met het ambitiedocument 'Mooi'. In dit ambitiedocument waren echter de onderdelen kappen en zudentree nog niet voldoende uitgewerkt. De uitgangspunten voor de nadere uitwerking kappen en zudentree zijn verwerkt in het ambitiedocument 'Mooi Extra' die nu ter instemming voor ligt. Verder stellen wij u voor om de Blauwe Brug te verwijderen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein, bus en fiets 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 reizigerstunnel 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 Vork (gemeente Haren).

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 voornemen 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. Op 18 februari 2015 heeft u een principe besluit genomen over de realisatie van een spoorkruisende fietstunnel en een ondergrondse fietsenstalling voor minimaal 5.000 fietsen. Daarnaast heeft u op dat moment ook het RFO (Ruimtelijk Functioneel Ontwerp) en ambitiedocument 'Mooi' vastgesteld.

Uit onderzoek komt naar voren dat de Blauwe Brug met de spoorse plannen en de beoogde verplaatsing van het busstation zo'n 70% van haar gebruikers verliest. Bovendien komt er met de voetgangers- en fietstunnel een volwaardig alternatief. Om deze reden stellen we voor om de Blauwe Brug te verwijderen.

Tot slot stellen wij u voor om een investeringskrediet van 14,9 miljoen euro beschikbaar te stellen. Deze bijdrage vloeit voort uit de afspraken Raamwerk Regiorail en de afwikkeling van de Regiotram en is toegelicht in het raadsvoorstel bij de begroting 2013. In de begroting 2016 is hiermee rekening gehouden.

Kader

Het RFO 2 en het ambitiedocument 'Mooi' en 'Mooi Extra' zijn een nadere uitwerking van de plannen in het kader van Groningen Spoorzone. Onze treinambitie is verwoord in het Programma Noord-Nederland. Daarnaast zijn zowel spoorse als HOV ambities vastgelegd in de in oktober 2013 door u vastgestelde HOV-Visie die onderdeel uit maakte van de geactualiseerde Netwerkanalyse Regio Groningen – Assen. De uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling van de zuidzijde zijn vastgelegd in de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied.

Relevante documenten:

- Structuurvisie 'Stad op Scherp';
- Groningen Stationsgebied - Rapportage Voorkeursalternatief, gemeenteraad juli 2011;
- Groningen Stationsgebied - Ontwikkelstrategie, gemeenteraad juni 2013;
- Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen, Regio Groningen Assen maart 2013;
- Ontwerpuitgangspunten spoorconfiguratie B4, juli 2014;
- Reactierapport Groningen Spoorzone, juli 2014';
- Fietstrategie Groningen 2015-2025, april 2015;
- Uitvoeringsprogramma behorend bij de Fietsstrategie Groningen 2015-2025, juni 2015.

De samenwerking tussen de gemeente en projectpartners NS Stations, provincie Groningen, ProRail en het ministerie van IenM is vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst Spoorzone, maart 2014'.

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.

Argumenten en afwegingen

Fiets

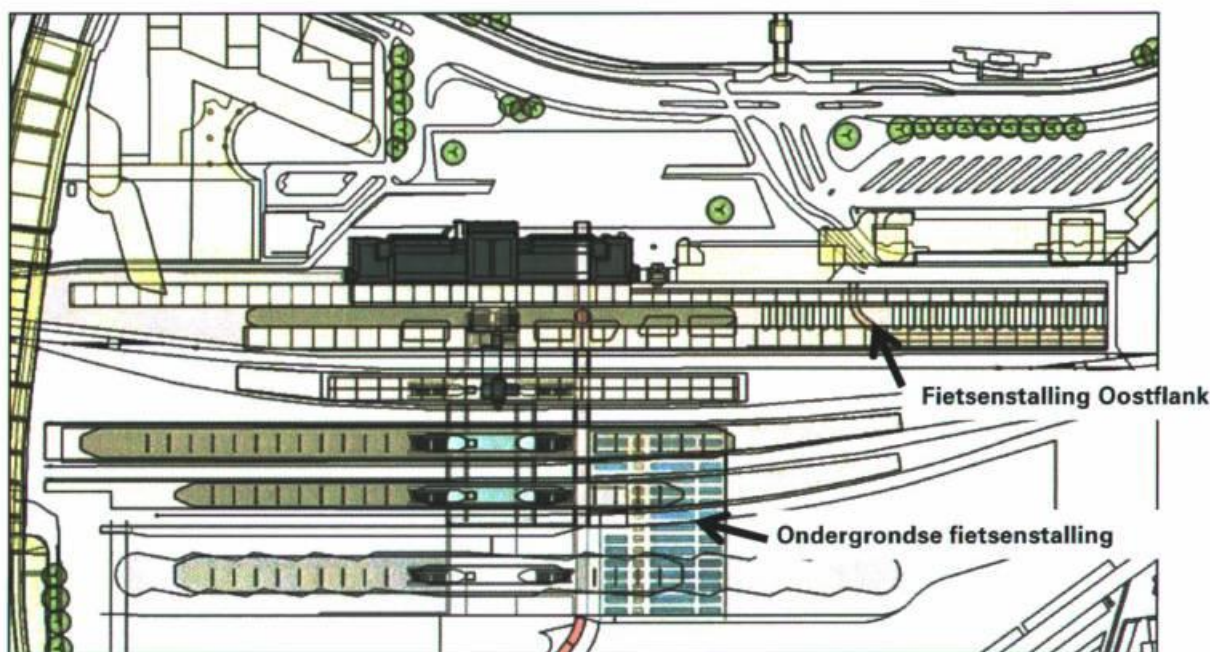
In ons raadsvoorstel (principe besluit realisatie fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling) van februari 2014 met registratienummer 4778763 hebben wij uitvoerig beschreven om welke redenen de realisatie van een spookruijzende fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation gewenst is. U gaf ons college bij dit besluit een aantal onderzoekspunten. Het ging hierbij om 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-, handhavings- en toezichtskosten van de stallingsplaatsen in het gehele stationsgebied, evenals het te voeren stallingsregime en het harden van de beoogde externe dekkingsmiddelen. Al deze aspecten komen in dit raadsvoorstel naar voren.

In uw raadsvergadering van 24 juni 2015 heeft u een motie ingediend met betrekking op een onderzoek naar de vergroting van de capaciteit van de Werkmanbrug. Na toezegging van ons college dat we onderzoek gaan verrichten naar de capaciteit van de Werkmanbrug heeft u deze motie ingetrokken. Het onderzoek betrekken we bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation.

Ondergrondse fietsenstalling en nadere uitwerking fietsparkeren Oostflank

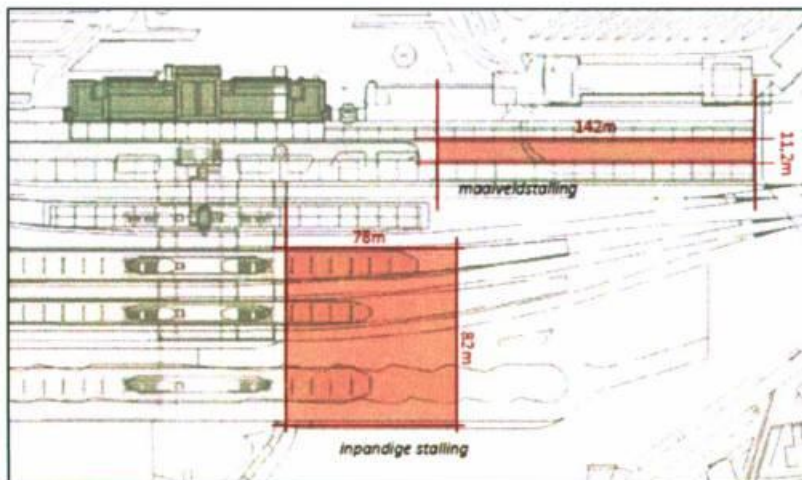
De behoefte aan stallingsplaatsen in het stationsgebied blijft de komende jaren, net als in de afgelopen periode het geval was, verder toenemen. Op dit moment telt het stationsgebied 10.000 stallingsplaatsen, maar we houden rekening met een verdere groei tot 15.000 stallingsplaatsen in 2020 en zelfs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

De afgelopen periode is de ondergrondse fietsenstalling verder uitgewerkt, waarbij verschillende varianten zijn geanalyseerd. Directe aanleiding daarvoor is de PostNL locatie, waardoor er een kans is om een gestrekt busstation te maken. Een gestrekt busstation is minder breed wat ook weer effect heeft op de onder het beoogde busstation gelegen fietsenstalling en fietstunnel. De fietstunnel kan hierdoor tenminste 10 meter korter, terwijl de ondergrondse fietsenstalling meer richting de sporen kan komen te liggen.



Afbeelding 1: Locatie ondergrondse fietsenstalling en fietsparkeren Oostflank bij mogelijk verplaatst busstation

De exacte oppervlakte en locatie van de ondergrondse fietsenstalling en de fietsenstalling Oostflank wordt overigens niet voorgeschreven omdat we de markt de kans willen geven het optimale ontwerp te maken. Wel geven we een gebied aan waarbinnen de fietsenstallingen moet worden gerealiseerd. Uiteraard moet wel worden voldaan aan een groot aantal eisen. Zo moeten er tenminste 5.000 ondergrondse stallingsplaatsen en 2.200 maaiveldstallingen worden gerealiseerd. Daarnaast moet worden voldaan aan het vormgevingsdocument, (sociale) veiligheidseisen en verkeersveiligheid.



Afbeelding 2: Zoekgebied ondergrondse fietsenstalling en fietsparkeren Oostflank

Second opinion op kosten en risico's

Om beter grip te krijgen op de kosten en risico's ten behoeve van de realisatie van fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling heeft AnteaGroup een second opinion uitgevoerd op de kosten en risico's. Deze second opinion is opgenomen in **bijlage 1**.

De second opinion is uitgevoerd in de wetenschap dat het werk als een innovatief contract (bijvoorbeeld design en construct) op de markt wordt gebracht. Dit houdt in dat de ontwerpen niet worden uitgewerkt tot op het niveau van een voorlopig of definitief ontwerp. Doel bij een dergelijke contractvorm is dat de markt wordt uitgedaagd het beste ontwerp te maken voor de middelen die daarvoor beschikbaar zijn gesteld. De second opinion is dan ook uitgevoerd op basis van de stukken die voor een dergelijke innovatieve aanbesteding in deze fase beschikbaar behoren te zijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de aanbesteding nog niet is gestart en dat nu gewerkt wordt aan de completering van het aanbestedingsdossier.

Uit de second opinion blijkt dat de kosten en risico's goed onder controle zijn. Wel is er nog een aantal aandachtspunten om de risico's verder te verkleinen. Uiteraard worden de aanbevelingen betrokken bij de verdere planuitwerking. Overigens had AnteaGroup bewust niet de beschikking over de huidige kostenraming gekregen, omdat zij mogelijk straks ook aan de marktzijde mee doen met de aanbesteding. AnteaGroup heeft zelf een kostenraming opgesteld. Uit de vergelijking van deze kostenraming met de huidige kostenraming komt voor ons de bevestiging dat de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling met de middelen gerealiseerd kunnen worden zoals die in het raadsvoorstel van februari 2015 is beschreven. De kostenraming is overigens niet opgenomen in de bijgevoegde second opinion vanwege de vertrouwelijkheid van deze raming.

Beheersregime

Voor Groningen hebben we een voor Nederland uniek beheersregime weten te bewerkstelligen: het zogenaamde Fietsconcept Plus. Met dit concept wordt het stallen van een fiets in alle stallingen in het stationsgebied gratis, dus ook in de huidige bewaakte NS-stalling aan de noordzijde.

Wel zit er voor de twee bewaakte fietsenstallingen maximum aan de gratis stallingsduur. Gelet op de kwaliteit van deze twee in pandige stallingen en het feit dat deze stallingen bewaakt zijn vinden we dit ook goed verdedigbaar. In de nieuwe ondergrondse stalling aan de zuidzijde en de bestaande NS-stalling aan de noordzijde kan op werkdagen maximaal 24 uur gratis gestald worden, daarna geldt een tarief van slechts 50 cent voor de volgende 24 uur in deze stallingen (nu moet nog 1,30 euro per keer worden betaald voor het gebruik van de bewaakte NS-stalling). Voor de weekenden, wanneer de fietsparkeerdruk bij het Hoofdstation het grootst is, geldt dat gedurende het hele weekend – vanaf vrijdag 13.00 tot en met maandag 12.00 uur – gratis gestald kan worden in alle stationsstallingen. De bewaakte stallingen zijn geopend vanaf een kwartier voor de eerste trein tot en met een kwartier na de laatste trein. Met het Fietsconcept Plus worden overigens ook de tarieven van een jaarabonnement gehalveerd, waardoor men voor 55 euro het hele jaar door overal kan stallen.

Met het Fietsconcept Plus wordt tegemoet gekomen aan de eis van het Ministerie van IenM voor wat betreft het efficiënt benutten van fietsenstallingen. Tevens staan er bij dit concept inkomsten tegenover de uitgaven hetgeen de kosten enigszins drukt.

In alle overige stallingen (Oostflank, Fietsflat en Stadsbalkon) kan gedurende 12 dagen gratis gestald worden. Bovendien kan in deze stallingen 24 uur per dag de fiets gestald worden.

De gemeente wordt de eigenaar van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde waarbij ProRail een opstalrecht krijgt. Dit opstalrecht heeft te maken met het feit dat een gedeelte van de ondergrondse fietsenstalling zeer waarschijnlijk onder de sporen komt te liggen. Vanuit kostenefficiëntie is er voor gekozen om NS de exploitatie van deze bewaakte fietsenstalling te laten verzorgen. Zij doet dit immers ook voor de bewaakte fietsenstalling aan de noordzijde.

Exploitatie-, handhaving- en toezichtskosten

Ook voor de exploitatiekosten hebben we goede afspraken met NS kunnen maken. Voor de NS-stalling én de nieuwe fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation is dit samen op ongeveer € 555.000,- begroot, waarbij ook rekening is gehouden met inkomsten uit abonnementen en dagkaartjes. NS neemt 1/3 deel van de totale exploitatiekosten voor haar rekening. Dit betekent een jaarlijkse bijdrage van ongeveer € 184.500,-. De gemeente staat vooralsnog voor 2/3 van de exploitatiekosten aan de lat, maar er zijn landelijke ontwikkelingen die ervoor moeten gaan zorgen dat de verdeling van de exploitatiekosten bij treinstations gaat wijzigen. De ondergrondse fietsenstalling zal naar verwachting omstreeks 2020 in gebruik worden genomen waardoor we ook de tijd hebben om deze landelijke ontwikkeling af te wachten en hierop te anticiperen.

In ons raadsvoorstel van februari 2015 gingen we bij de exploitatiekosten voor de beoogde nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde uit van € 250.000,- tot € 350.000,- per jaar, afhankelijk van het gekozen stallingsregime (toezicht of bewaakt). Met de keuze voor een bewaakte stalling zouden de jaarlijkse kosten € 350.000,- zijn. Daarnaast gingen wij er ook vanuit dat we nog een bijdrage van € 55.000,- aan de exploitatie van de huidige bewaakte NS-stalling zouden doen, waardoor de totale exploitatiekosten € 405.000,- zouden zijn.

Met de nieuwe afspraken betalen we vooralsnog 2/3 van de genoemde 555.000,- exploitatiekosten van beide bewaakte stallingen. Dat komt op € 370.000,- per jaar. De jaarlijkse bijdrage van € 55.000,- komt daarbij te vervallen, waarmee de exploitatie zo'n 35.000,- per jaar goedkoper uit zal zijn dan we in februari 2015 nog dachten. Wel houden we nog rekening met € 50.000,- aan beheer en onderhoudskosten aan de ondergrondse fietsenstalling. Daarnaast zorgt de landelijke ontwikkeling mogelijk nog voor een verdere besparing. Doordat de exacte exploitatiekosten nog niet bekend zijn én dat de nieuwe fietsenstalling pas omstreeks 2020 in gebruik zal worden genomen, zijn de financiële consequenties nog niet in de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf opgenomen. In de volgende actualisatie (2016) zullen deze consequenties worden meegenomen. Overigens speelt nog wel de ontwikkeling rondom het opzetten van een vastgoedbedrijf waarin mogelijk ook het fietsparkeren wordt ondergebracht.

De jaarlijkse kosten voor het toezicht op het Stadsbalkon (€ 350.000,-) en de handhaving in het stationsgebied (vooralsnog maximaal € 200.000,-) zijn voor rekening van de gemeente Groningen. Overigens laten we (vooralsnog) buiten beschouwing dat de gemeente Groningen momenteel aan het onderzoeken is of het beheer van het Stadsbalkon efficiënter en goedkoper kan (nieuwe aanbesteding van het fietsparkeerbeheer met inwerkingtreding 1 juli a.s.).

Met ProRail is afgesproken dat zij op basis van de financieringsbijdrage door het Ministerie van IenM staan voor de helft van de beheer en onderhoudskosten van de stalling op de Oostflank. De andere helft door Gemeente.

Harden externe geldstromen

De investeringskosten van de nieuwe ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation en het fietsparkeren op de Oostflank wordt voor de helft gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het gaat hierbij om een bedrag van € 8,25 miljoen voor de ondergrondse fietsenstalling, € 0,6 miljoen voor de Oostflank, € 0,18 miljoen voor het aansluiten van de overige fietsenstallingen op het FRIS.

In de stuurgroep Actieplan Fietsparkeren van 2 december 2015 is besloten dat het geld beschikbaar is, maar pas definitief vrij komt als de daadwerkelijke exploitatieafspraken (o.a. over het eerder beschreven beheerregime, verdeling exploitatiekosten e.d.) zijn gemaakt tussen partijen. Ook is er de komende maanden nog sprake van een prioriteringslag over de resterende gelden binnen het Actieplan Fietsparkeren (van het ministerie I&M). Omdat de oplossing voor Groningen onderdeel is van een integraal plan, en niet later nog toegevoegd kan worden, is de verwachting dat ook bij herprioritering de financiering van lenM voor de stallingsoplossing in Groningen beschikbaar blijft.

FRIS

In uw raad is meermalen een Fiets Route Informatie Systeem (FRIS) aan de orde geweest. Een systeem waarbij fietsers op weg naar het Hoofdstation worden geattendeerd in welke fietsenstalling nog stallingsruimte beschikbaar is. Het gaat hierbij onder meer om de motie 'informatievoorziening fietsparkeren' van 18 februari 2015. Naast de gemeente zijn ook NS en ProRail voorstander van een dergelijk systeem. In de investering van de ondergrondse fietsenstalling en de fietsenstalling op de Oostflank is hier al rekening mee gehouden. Om alle overige fietsenstallingen in het stationsgebied ook aan te sluiten op een dergelijk systeem is nog een investering van € 360.000,- noodzakelijk, waarvan het ministerie van I&M voornemens is om de helft daarvan te financieren. De overige € 180.000,- kan vanuit het RSP worden gefinancierd.

Mooi Extra

Op 18 februari 2015 heeft u ingestemd met ambitiedocument 'Mooi'. In dit document is beschreven en vooral gevisualiseerd op welke wijze het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp van het station vorm kan krijgen. Het geeft een indicatie/impressie van de toekomstige situatie. Het ambitiedocument is geen ontwerp of plan; het verbeeldt de ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit van de ingrepen. Het is goed mogelijk dat de architect van het winnende consortium dat het station mag bouwen op een andere wijze onze ambitie zal vormgeven.

Het document 'Mooi Extra' (zie bijlage 2) vormt een aanvulling op het ambitiedocument 'Mooi'. Twee van de acht in 'Mooi' behandelde thema's zijn hierin uitgelicht: de 'Kappen' en het 'Station Zuidzijde'. Op verzoek van de Stuurgroep (besluit 9 januari 2015) zijn de in 'Mooi' gepresenteerde modellen ontwerpend verder onderzocht. Dit heeft niet zo zeer een keuze voor een type kap opgeleverd, maar een heldere formulering van de beoogde ambities en criteria, geïllustreerd met voorbeelden die hier in meer of mindere mate aan voldoen. Het document bevat ook ambitiecriteria voor de zuidzijde van het station. Hiervoor wordt wel een voorkeur voor een type stations entree gepresenteerd: Model 'Mooi Extra' met een geleidelijk oplopend maaiveld. Naast de ambitiecriteria wordt de omgang met de monumentale context in het bijzonder belicht. Bovenstaande kan samen met de criteria voor Fasering, Beheer & Onderhoud, Duurzaamheid en Functionaliteit gezien worden als de basis voor het ontwerp en bouw van deze onderdelen. De uitwerking van deze criteria komt terug in een vormgevingsplan waarover uw raad nog wordt geïnformeerd.

Rol gemeente bij vaststellen ambitieniveau

Het project Groningen Spoorzone doen we samen met andere partijen, daarom kan de gemeenteraad niet zelfstandig besluiten over de ambitie van het project. Uw wensen worden door ons college meegenomen naar de stuurgroep Groningen Spoorzone.

Blauwe Brug

De Blauwe Brug raakt met de spoorplannen en de beoogde verplaatsing van het busstation meer dan 70% van haar gebruikers kwijt. De meeste bewoners krijgen er met de nieuwe reizigerstunnel een volwaardig alternatief voor de Blauwe Brug terug. Met de nieuwe spoorconfiguratie inclusief de nieuwe perrons verliest de Blauwe Brug de verbinding met het Hoofdstation omdat de nieuwe perrons dichtbij de stationshal komen te liggen. De mogelijke verplaatsing van het busstation van de noordzijde naar de zuidzijde van het Hoofdstation zorgt er voor dat ook busreizigers niet meer aan de Blauwe Brug zijn gebonden. Voor de Spoorse partijen is er geen aanleiding om de Blauwe Brug te handhaven. Voor de gemeente zou dat anders kunnen zijn.

Om nut en noodzaak van de Blauwe Brug in de toekomstige situatie te bepalen is onderzocht hoeveel reizigers per dag gebruik maken van de Blauwe Brug en welke bestemming (binnenstad, treinperrons of busstation) zij hebben. Verder is onderzocht in hoeverre de nieuwe reizigerstunnel een alternatief voor de Blauwe Brug zou zijn. Het door Arcadis verrichte onderzoek is opgenomen in Bijlage 3.

Uit het onderzoek komt naar voren dat de brug wekelijks door circa 25.000 personen wordt gebruikt. Op werkdagen gaat het om zo'n 4.000 personen per dag. Wat opvalt is de gebruikspiek in de ochtendspits ligt. 's Avonds zien we deze piek niet. De piek wordt voor een groot deel veroorzaakt door scholieren. Bijna de helft van de gebruikers Blauwe Brug komt of gaat naar de treinperrons en voor 25% geldt dat voor het busstation. Het interwijk gebruik van de Blauwe Brug is een kleine 30%. Daarvan gebruikt zo'n 60% de Werkmanbrug als verbinding naar de binnenstad. Met de realisatie van de nieuwe perrons en de mogelijke verplaatsing van het busstation raakt de Blauwe Brug meer dan 70% van de gebruikers kwijt.

Ook onderzocht is of de nieuwe reizigerstunnel (of Herewegviaduct) een alternatief voor de Blauwe Brug zou zijn. Daartoe hebben we afstanden bepaald tussen een aantal herkomsten en bestemmingen.



Afbeelding 3. herkomst en bestemmingen.

Herkomst	Bestemming	Kortste route huidige situatie	Kortste route na realisatie reizigerstunnel en sloop Blauwe Brug
Viaductstraat-Driehovenstraat	Emmabrug	710m (via Blauwe Brug)	830m (via Herewegviaduct)
Viaductstraat-Driehovenstraat	Werkmanbrug	450m (via Blauwe Brug)	560m (via Herewegviaduct)
Viaductstraat-Driehovenstraat	Herebrug	250m (via Herewegviaduct)	250m (via Herewegviaduct)
Parkweg-Geulstraat	Emmabrug	770m (via Blauwe Brug)	830m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Geulstraat	Werkmanbrug	510m (via Blauwe Brug)	730m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Geulstraat	Herebrug	440m (via Herewegviaduct)	440m (via Herewegviaduct)
Parkweg-Rijnstraat	Emmabrug	680m (via Emmaviaduct)	670m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Rijnstraat	Werkmanbrug	760m (via Blauwe Brug)	570m (via reizigerstunnel)
Parkweg-Rijnstraat	Herebrug	770m (via Blauwe Brug)	860m (via reizigerstunnel)

Afbeelding 4. herkomst en bestemmingen.

De te realiseren reizigerstunnel ligt iets westelijker dan de Blauwe Brug. Uit de tabel blijkt dat met name voetgangers met een herkomst aan de westkant van de Rivierenbuurt die nu gebruik maken van de Blauwe Brug een iets kortere looproute krijgen door de realisatie van de tunnel. Voetgangers uit de oostkant van de Rivierenbuurt daarentegen krijgen een langere looproute.

Uit de gehouden enquête bleek dat reizigers met name de route via het Herewegviaduct te lang vinden. Objectief gezien is de route via het Herewegviaduct in afstand vergelijkbaar met die via de Blauwe Brug. Echter, de route via de Blauwe Brug is nagenoeg conflictvrij (de Stationsweg wordt voor het station, buiten de verkeerslichten om, overgestoken), terwijl via het Herewegviaduct een aantal drukke kruisingen moet worden gepasseerd. In tijd kan de route via het Herewegviaduct dus wel degelijk langer zijn. Daarnaast zal tijdverlies op kruispunten zwaar wegen in de perceptie van de passanten.

De Blauwe Brug kent een aantal nadelen:

Er moet een groot hoogteverschil overbrugd worden;

De brug is niet toegankelijk voor mindervaliden (geen lift);

Toegang met een fiets is alleen mogelijk door een 'fietsgoot' te gebruiken.

In de te realiseren reizigers-/fietstunnel zijn deze nadelen niet meer aan de orde: de fietstunnel is een 'gelijkvloerse' verbinding met een aansluiting op de rotonde bij het stadsbalkon. Afstappen is niet meer nodig. Voetgangers hebben toegang tot de zuidelijke ingang van de tunnel via een 'hellend maaiveld' of een trap of een lift. Overigens zal de Blauwe Brug eerder verwijderd worden dan de reizigerstunnel open is. Er wordt op gestuurd om deze periode zo kort mogelijk te houden.

Gelet op het voorgaande zien we, net als de spoorse partijen, onvoldoende redenen om de Blauwe Brug te handhaven.

Motie zonnige perronkappen

In uw raadsvergadering van 18 februari 2015 heeft in een motie zonnige perronkappen aangenomen. Doel daarvan was om onze duurzaamheidsambities kracht bij te zetten en ProRail te verzoeken de nieuwe perronkappen te voorzien van zonnepanelen. Alle projectpartners zien in principe zonnepanelen op de perronkappen zitten. Op dit moment wordt er een businesscase opgesteld. We houden u van de vorderingen op de hoogte.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone is doorlopend actief in gesprek met haar omgeving. Er zijn twee ronden van actieve dialoog geweest waarin alle belanghebbenden en geïnteresseerden hun mening konden geven over de plannen. De eerste was alweer ruim een jaar geleden. Van 25 april tot en met 2 juni 2014 kon iedereen voor het eerst reacties indienen op de plannen voor het project 'Groningen Spoorzone'. Projectonderdelen waarop kon worden gereageerd waren onder meer de aanpassingen aan het hoofdstation.

In totaal zijn er toen 87 reacties binnengekomen, met daarin ruim tweehonderd opmerkingen, vragen en suggesties. Alle reacties, met daarbij een antwoord van de Stuurgroep Groningen Spoorzone zijn in het Reactierapport Groningen Spoorzone opgetekend (juli 2014). Uw raad heeft dit rapport ontvangen en behandeld tijdens de raadsvergadering in september 2014.

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 Fietzersbond en de Adviescommissie Verkeer en Vervoer zijn voorstander van de aanleg van een fietstunnel en een ondergrondse fietsenstalling.

Klankbordgroep

De Klankbordgroep Stationsgebied bestaande uit vertegenwoordigers van verschillende belangenorganisaties en bewonersorganisaties wordt bij iedere volgende stap in het project Groningen Spoorzone vooraf betrokken. Gemiddeld komt de klankbordgroep zo'n drie keer jaar bijeen.

Financiële consequenties

Fiets

Uit de second opinion fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling is naar voren gekomen dat de beide voorzieningen gerealiseerd kunnen worden voor de middelen waarover wij u in februari 2015 hebben geïnformeerd.

Investering en dekking fietstunnel

Door Movares zijn de kosten voor de aanleg van een spoor kruisende fietstunnel geraamd op € 11,3 miljoen. 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 2018 jaarlijks tot ongeveer € 565.000,- aan kapitaallasten (op basis van de huidige rente). Voorgaande is bevestigd met de vaststelling van het uitvoeringsprogramma fietsstrategie 2015-2025. Hierover heeft uw raad op 24 juni 2015 een besluit genomen.

Investering en dekking ondergrondse fietsenstalling

De kosten van de fietsenstalling aan de zuidzijde met een capaciteit van tenminste 5.000 stallingsplaatsen zijn door Movares geraamd op € 16,5 miljoen. Gelet op het positieve advies dat de landelijke stuurgroep 'Actieplan fietsparkeren' (dit programma heette voorheen Ruimte voor de Fiets) heeft ontvangen wordt er vanuit gegaan dat 50% financiering hard is. Het gaat hierbij om een bedrag van € 8,25 miljoen dat door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ter beschikking wordt gesteld. Na verwachting zal de stuurgroep medio maart een definitief besluit over de financiële bijdrage nemen. De overige € 8,25 miljoen kan worden gedekt uit het RSP-budget Stationsgebied Groningen.

Investering en dekking fietsenstalling Oostflank

De kosten voor de fietsenstalling op de Oostflank zijn door Movares geraamd op € 1,2 miljoen. Ook voor deze investering geldt dat de landelijke stuurgroep 'Actieplan fietsparkeren' een positief advies heeft gegeven, waardoor reeds € 0,6 miljoen gedekt is. Het ontbrekende bedrag á € 0,6 miljoen wordt gedekt uit het RSP-budget Stationsgebied Groningen.

Investering en dekking aansluiten overige fietsenstallingen op het FRIS

Om overige fietsenstallingen aan te sluiten op het FRIS is een investering van € 360.000 nodig. Ook deze investering kan voor 50% gefinancierd worden door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De overige € 180.000 wordt gedekt uit het RSP-budget Stationsgebied Groningen.

De totale dekking voor het onderdeel Fiets van Groningen Spoorzone bestaat uit:

Uitvoeringsprogramma Fietsstrategie 2015 – 2025	€ 11.300.000,-
Subsidie Ministerie I&M 'Actieplan fietsparkeren'	€ 9.030.000,-
RSP-budget Stationsgebied Groningen	€ 7.280.000,-
Provincie Groningen (budget Spoorzone Groningen)	€ 1.750.000,-
Totaal	€ 29.360.000,-

Begrotingswijziging Investerings 2016

Groningen Spoorzone onderdeel Fiets, mooi 'extra' en Blauwe brug

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Ontwikkeling en Uitvoering
Titel Raads- / Collegevoorstel	Groningen Spoorzone onderdeel Fiets, mooi 'extra' en Blauwe brug
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016-2017
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.1 Fiets	SO Ontwikkeling en Urv	I	29.360	18.060	-11.300
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				29.360	18.060	-11.300

Knippen krediet?

Normaal gesproken hanteren wij bij projecten, met een langere uitvoeringsduur dan twee jaar en een investering groter dan 2,5 miljoen, de werkwijze dat er fasegewijs een krediet wordt aangevraagd. Bij spoorse projecten stelt ProRail echter de eis dat het totale krediet ter beschikking moeten worden gesteld alvorens zij starten met de aanbestedingsprocedure. Om deze reden stellen wij u voor om het krediet in één keer ter beschikking te stellen.

RSP budget Stationsgebied

Van de beschikbare € 30 miljoen RSP-budget voor het Stationsgebied Groningen is tot op heden € 20 miljoen ingezet voor de Spoorzone Groningen. Van de resterende € 10 miljoen is € 1 miljoen gebruikt voor plankosten, waardoor nog € 9 miljoen beschikbaar is. Provinciale Staten heeft in september 2014 al een bedrag van € 4 miljoen toegewezen voor de ondergrondse fietsenstalling. Beoogd wordt aanvullend nog eens € 3,280 miljoen vanuit dit budget in te zetten voor de ondergrondse fietsenstalling, realisatie fietsparkeren Oostflank en aansluiten overige stallingen op het FRIS. Daarnaast draagt de provincie € 1,75 miljoen bij uit het budget Spoorzone Groningen.

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. We gaan er vanuit 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.

Provincie opdrachtgever

Bij werkzaamheden die ProRail voor derden uitvoert, vraagt ProRail doorgaans aan opdrachtgevers (gemeenten) nog een extra reservering te maken ten behoeve van het opdrachtgeversrisico (circa 15%). Voor de fietstunnel zou het gaan om een additionele risicoreservering van circa € 1 miljoen die dan ten laste van het weerstandsvermogen zou komen. Voor de ondergrondse fietsenstalling zou het dan gaan om circa 2,5 miljoen euro wat gealloceerd zou kunnen worden binnen het RSP-budget Stationsgebied Groningen.

In het project Groningen Spoorzone streven we er naar dat ProRail slechts één (risicodragende) opdrachtgever heeft. Gezien het feit dat de provincie Groningen de grootste financiële inbreng in het project heeft, ligt het voor de hand dat de provincie Groningen ook voor de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling formeel opdrachtgever en risicodragend wordt. In dat geval komt deze 15% opdrachtgeversrisico niet ten laste van eerder genoemde dekkingsbronnen. Voorwaarde die de provincie Groningen hieraan gesteld heeft is dat uit de second opinion kosten en risico's fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling blijkt dat er voldoende rekening is gehouden met mogelijk optredende risico's. Dat blijkt het geval, waardoor deze extra risicodekking niet noodzakelijk is en er daardoor ook dekking (uit het RSP) is voor de realisatie van het fietsparkeren Oostflank en het aansluiten van de fietsflat op het FRIS waarvoor de provincie ook opdrachtgever wordt. Deze afspraken worden nog vastgelegd.

Beheer en onderhoud

Zowel de fietstunnel (Stadsbeheer) en ondergrondse fietsstalling (Parkeerbedrijf) komen in beheer en onderhoud van de gemeente Groningen. In de actualisatie meerjarenprognose (2016) van het parkeerbedrijf zal hierop worden geanticipeerd. De middelen voor het beheer en onderhoud zouden moeten komen uit de areaaluitbreidingsmiddelen. Het gaat hierbij om een bedrag van € 44.650,-.

Overige financiering

Het instemmen met het ambitiedocument 'Mooi Extra' en het verwijderen van de Blauwe Brug heeft voor de gemeente geen financiële gevolgen. Al deze aspecten kunnen binnen het projectbudget Groningen Spoorzone worden gerealiseerd.

In het projectbudget is echter wel voorzien in een gemeentelijke bijdrage. Het gaat hierbij om een bedrag van € 14,9 miljoen. Deze bijdrage voort voort uit de afspraken Raamwerk Regiorail. Deze bijdrage vloeit voort uit de afwikkeling van de Regiotram en is toegelicht in het raadsvoorstel bij de begroting 2013. In de begroting 2016 is hiermee rekening gehouden. We stellen u voor om dit bedrag nu ter beschikking te stellen.

Begrotingswijziging 2016

ambitiedocument "Mooi Extra, PostNL-locatie en de Blauwe Brug

Betrokken directie(s)	SO - O&U
Naam voorstel	ambitiedocument "Mooi Extra, PostNL-locatie en de Blauwe Brug
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Investing
Tijdsplanning krediet	2016-2017

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Beleidsveld	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Te activeren
07.2.1 Spoor	07.2 Openbaar vervoer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	14.900	14.900	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				14.900	14.900	0

Begrotingswijziging 2016

ambitiedocument "Mooi Extra, PostNL-locatie en de Blauwe Brug

Betrokken directie(s)	SO O&U/Concernstaf
Naam voorstel	ambitiedocument "Mooi Extra, PostNL-locatie en de Blauwe Brug
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad
Incidenteel / Structureel	I
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Beleidsveld	Deelprogramma	I/S	Lasten	Baten	Saldo voor res. mut.	Toev.res.	Onttr.res.	Saldo na res. mut.	
07.2.1 Spoor	07.2 Openbaar vervoer	I	14.900		-14.900			-14.900	
12.1.4 Concernstelposten	12.1 College en Raad	I			0		14.900	14.900	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				14.900	0	-14.900	0	14.900	0

Financiering Groningen

De provincie Groningen is risicodragend verantwoordelijk voor uitvoering van de Groningen Spoorzone en vanuit deze rol opdrachtgever richting ProRail en heeft eerder een budget voor de 'Knoop Groningen' beschikbaar gesteld van € 234,5 miljoen. In dit bedrag is rekening gehouden met de gemeentelijke bijdrage van € 14,9 miljoen.

De totale geraamde investering, inclusief de ondergrondse fietsstalling, de spookrussende fietstunnel, voorzieningen perronplein en toekomstvaste reizigerstunnel met OV- chippoorten bedraagt circa € 278,01 miljoen. De beoogde dekking is onderstaand weergegeven.

Beschikbaar budget Knoop Groningen en bus onderdoorgang (inclusief 14,9 miljoen gemeentelijke bijdrage).	234,5 mln
AANVULLEND BUDGET	
ProRail (Aanvullende dekking/natura bijdrage ProRail (Programma Stationsoutillage)	2,5 mln
Knoop Groningen extra bijdrage ondergrondse stalling	1,8 mln
Bijdrage NS stations bijdrage toekomst vaste tunnel	1,0 mln
Gemeente (Fietstunnel)	11,3 mln
Gemeente en provincie (Ondergrondse fietsstalling)	6,5 mln
Bijdrage NS Stations (bijdrage aan perronplein, monumentaal gebouw, retail perronplein)	2,8 mln
IenM (Ondergrondse stalling (ruimte voor de fiets))	8,25 mln
Provincie Groningen (meerkosten toekomstvaste reizigerstunnel)	1,0 mln
NS Voorbereiding OVC&P	3,3 mln
SBNS bodemsanering	3,5 mln
Oostflank fietsparkeren (50% gemeente – 50% I&M)	1,2 mln
Aansluiten overige stallingen op het FRIS (50% gemeente – 50% I&M)	0,36 mln
TOTAAL	278,01 mln

Het investeringsbudget bedraagt op dit moment € 278,01 miljoen. De geraamde kosten komen overeen met het aanwezige budget. In de budgetraming is een bedrag opgenomen van ca. € 40 miljoen ter afdekking van risico's (circa 18% van de voorziene kosten). Dit is een percentage dat vergelijkbaar is met soortgelijke spoor/stationsprojecten in de ontwerpfasen waarin Groningen Spoorzone zich bevindt.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties.

Vervolg

Na vaststelling van de kredieten worden de ondergrondse fietsstalling, de fietstunnel, het fietsparkeren op de Oostflank, de sloop Blauwe Brug en effecten Mooi Extra nader uitgewerkt/gespecificeerd zodat ze kunnen worden opgenomen in de aanbesteding die ProRail voorbereid voor alle civiele onderdelen (naast de genoemde onderdelen onder meer de kappen, reizigerstunnel en busonderdoorgang). De verwachting is dat in 2020 alle onderdelen zijn gebouwd.

In de beslisboom zoals die besproken is in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 20 januari jongstleden staan alle vervolgstappen Groningen Spoorzone beschreven.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink