

Raadsvoorstel EMBARGO tot 4 juli 2014 11.30 uur

- 3 JUL 2014 QR14.



Registratienr. 4446536 Steller/telnr. Slijkhuis/8862 Bijlagen 5

Onderwerp Besluitvorming Groningen Spoorzone

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

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

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van het "Reactierapport Groningen Spoorzone, juli 2014";
- II. in te stemmen met de voorkeursvariant B4, zoals beschreven in de rapportage "Spoorknoop Groningen Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant, april 2014", met inachtneming van de voorgestelde wijzigingen en te verrichten nadere studie naar aanleiding van de actieve dialoog;
- III. in te stemmen met de voorgenomen aanleg van een spoorkruisende busonderdoorgang, aansluitend op de HOV-as West en het huidige busstation, zoals geprojecteerd in bijlage II;
- IV. het college de opdracht te geven om bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen (2015-2016) tevens een voorstel uit te werken voor het al dan niet behouden van de huidige spoorkruisende Blauwe Brug;
- V. het college opdracht te geven de benodigde bestemmingswijziging ten behoeve van de realisatie van de busonderdoorgang (met aansluitende infrastructuur) in samenhang met de fietstunnel, de fietsenstalling en de zudentree;
- VI. voor het project Stationsgebied Groningen voor 2014 een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 0,5 miljoen. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 3,341 miljoen;
- VII. het aanvullende krediet van € 0,5 miljoen te dekken uit:
 - beschikbaar gestelde middelen gemeenterekening 2013 plankosten Stationsgebied;
- VIII. de gemeentebegroting 2014 te wijzigen.

Samenvatting

Met het project Groningen Spoorzone willen provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu gezamenlijk de bereikbaarheid van Groningen per trein verbeteren. Op 22 april jl. heeft het college van B&W van Groningen de voorkeursvariant (B4) voor de spoorse aanpassingen in het kader van Groningen Spoorzone en de onderliggende ontwerpverantwoording vrijgegeven voor de actieve dialoog Groningen Spoorzone. De ontwerpverantwoording beschrijft en onderbouwt de keuzes in relatie tot de Spoorknop Groningen. De spoorse aanpassingen vloeien voort uit het Programma Noord-Nederland en de HOV-visie.

Tevens heeft het college op 22 april jl. het voornemen tot aanleg van een spoorkruisende bustunnel met aansluitende infrastructuur op de HOV-as West en het busstation aan de noordzijde vrijgegeven voor de actieve dialoog Groningen Spoorzone.

De reactietermijn in het kader van de actieve dialoog is geëindigd op 2 juni jl. Op de inloopmarkten zijn in totaal bijna 450 belangstellenden geweest. Daarnaast zijn nog verschillende informatieavonden gehouden met direct aanwezigen. In totaal zijn 86 reacties ontvangen met daarin ruim 200 geformuleerde reacties op de plannen.

De actieve dialoog heeft op een aantal onderdelen geleid tot wijzigingsvoorstellen en nadere onderzoeksopdrachten voor wat betreft de spoorconfiguratie. Allereerst zal worden onderzocht of de in de plannen geprojecteerde wissels ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat kunnen worden verplaatst naar het Stationsgebied (om daarmee toename van trillingen ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat te voorkomen). Een ander te onderzoeken mogelijkheid is het verplaatsen van een deel van de wissels naar de "deksel" van de nieuwe zuidelijke ringweg. Tevens zal worden onderzocht of het meest noordelijk gelegen eiland perron (lokale vervoerder), ter plaatse van het Hoofdstation, kan worden verbreed en verlengd. Hiermee ontstaan meer kansen voor behoud van het monumentale seinhuis en kan de toekomstige reizigersafwikkeling worden verbeterd.

Voor wat betreft het nieuwe opstel terrein Rouaanstraat wordt ingezet op de aanleg van een grondwal of scherm om de effecten ten aanzien van licht, zicht en geluid te verminderen. Dit zal in overleg met omwonenden nader worden uitgewerkt. Daarnaast zal naar aanleiding van de reacties uit de actieve dialoog in gesprek worden getreden met de bewoners van de Viaductstraat en de Volkstuinvereniging Tuinwijk, met het oog op eventuele geluidswerende maatregelen. Op basis van de normeringen zijn deze maatregelen overigens niet noodzakelijk. De uiteindelijke afweging van nut en noodzaak zal dan ook nadrukkelijk nog moeten plaatsvinden.

Ook is in de actieve dialoog de vraag gesteld of de Blauwe Brug over het spoor in de toekomst behouden moet blijven. Op deze vraag zijn zeer uiteenlopende reacties binnengekomen. De afweging voor het al dan niet behouden van de Blauwe Brug zal worden betrokken bij het opstellen van het ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen, zoals voorzien in 2015/2016, waarbij in overleg zal worden getreden met de stakeholders.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein beter bereikbaar te maken: Groningen Spoorzone. Provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu hebben de handen ineengeslagen om de uitbreiding van het spoor en het intensievere treinverkeer mogelijk te maken. De spoorse aanpassingen zijn uitgewerkt in de rapportage "Spoorknoop Groningen Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant, april 2014", zoals u is aangereikt per brief van 24 april 2014. De samenwerking is overigens niet alleen gericht op de spoorse aanpassingen (Spoorknoop Groningen), maar ook op het ontwikkelen van de stationsomgeving en het verbeteren van de HOV-infrastructuur (busonderdoorgang).

Per brief van 24 april bent u geïnformeerd over de actieve dialoog die onlangs heeft plaatsgevonden in het kader van het project Groningen Spoorzone. In het kader van deze dialoog konden belanghebbenden en geïnteresseerden van 25 april tot en met 2 juni 2014 reacties indienen op de plannen. Concreet werd gevraagd om reacties op de voorgestelde spoorse aanpassingen van het hoofdstation tot en met het nieuwe opstel terrein, de beoogde spoorkruisende busonderdoorgang ter plaatse van het hoofdstation en de beoogde spoorkruisende fietstunnel ter plaatse van het hoofdstation (wordt u per afzonderlijk voorstel over geïnformeerd). Tevens hebben we mensen de vraag gesteld of de Blauwe Brug over het spoor moet blijven bestaan.

De actieve dialoog is ingezet om de kennis van de projecten onder belanghebbenden te vergroten, de plannen te toetsen en verbeterpunten op te halen. Met de ontvangen reacties ontstaat een basis voor brede belangenafweging. De reacties uit de actieve dialoog zijn verwerkt in de bijgevoegde (bijlage I) reactienota en voorzien van antwoorden. Wij stellen u voor om kennis te nemen van het "Reactierapport Groningen Spoorzone" en deze te betrekken bij de besluitvorming.

In de voorliggende nota stellen wij u tevens voor om voorkeursvariant B4, zoals beschreven in het rapport 'Spoorknoop Groningen Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant, april 2014', vast te stellen. Dit laatste met inachtneming van een aantal wijzigingsvoorstellen en nader te verrichten studies, die onderstaand nader worden toegelicht. Tevens stellen wij u voor om in te stemmen met de voorgenomen aanleg van de in bijlage II geprojecteerde busonderdoorgang en het college de opdracht te geven hiervoor planologische bestemmingswijzigingen voor te bereiden.

Ook stellen wij u voor om het college de opdracht te geven om bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen (voorzien in 2015 en 2016) tevens een voorstel uit te werken voor het al dan niet behouden van de huidige spoorkruisende Blauwe Brug.

Tot slot stemmen wij u voor om nader plankostenkrediet beschikbaar te stellen (ad. € 0,5 mln.), ter uitvoering van uw besluit van 28 mei 2014 (bestemmingsvoorstel jaarrekening 2013).

Kader

De voorkeursvariant voor de spoorse aanpassingen is een optelsom van gemaakte keuzes voor spoorse maatregelen waarmee het mogelijk is om het gewenste 'treinproduct' te kunnen bieden. Dit gewenste treinproduct is verwoord in het Programma Noord-Nederland. Daarnaast zijn zowel spoorse als HOV-ambities vastgelegd in de in oktober 2013 door de gemeenteraad van Groningen vastgestelde HOV-Visie. De uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling van de zuidzijde zijn vastgelegd in de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied.

Relevante beleidskader:

- 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.

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

Inhoudelijke toelichting

1. Voorkeursvariant spoorse aanpassingen (Voorkeursvariant B4)

In de afgelopen periode bent u met regelmaat op de hoogte gehouden en actief betrokken bij de samenstelling van het pakket aan spoorse maatregelen. Per brief van 24 april jl. heeft u het rapport "Spookknoop Groningen Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant" aangereikt gekregen. Deze is voor de volledigheid nog eens toegevoegd als bijlage III en een samenvatting van achtergrond en belangrijkste elementen treft u aan in bijlage IV.

De reacties uit de actieve dialoog zijn overwegend positief. De verbeterde dienstregeling, de doorkoppeling van regionale lijnen en de aanpak van het Hoofdstation kunnen op vele positieve reacties rekenen. Het voornemen om het monumentale stationsgebouw weer een centralere rol te geven, wordt ook door velen omarmd. Uit de reacties komt een heel aantal suggesties en aandachtspunten voort die kunnen worden betrokken in de verdere planuitwerking voor het stationsgebied. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om sociale veiligheid, suggesties voor aankleding en inrichting van de tunnel maar ook de perrons, ideeën voor (commerciële) voorzieningen en informatievoorziening en ideeën voor de toekomstige inrichting van het voorplein. Verder wordt er aandacht gevraagd voor de monumentale waarde van zowel het stationsgebouw als de perronkappen. Alle reacties zijn zorgvuldig voorzien van een antwoord in de reactienota. Iedereen die heeft gereageerd zal het reactierapport ontvangen.

Op basis van de reacties uit de actieve dialoog en nadere studie naar de spoor lay-out stellen we -in navolging van de stuurgroep Groningen Spoorzone- een aantal wijzigingen (c.q. onderzoeksopgaven voor wijziging) voor. Het betreft:

1. Onderzoek naar verplaatsing van een viertal wissels die nu geprojecteerd zijn ter plaatse van de Verlengde Lodewijkstraat. Beoogd wordt deze te vervangen door een kruiswissel in het stationsgebied, of (deels) te verplaatsen naar de "deksel" boven de nieuw aan te leggen Zuidelijke Ringweg. Met deze maatregel wordt de voorziene trillingstoename in het gebied nabij de Verlengde Lodewijkstraat/Verlengde Willemsstraat voorkomen. Verwacht wordt dat de effecten van het plaatsen van een extra kruiswissel in het stationsgebied acceptabel zullen zijn. Op basis van de huidige plannen is daar sprake van een voelbare afname in trillingsniveau. Vervoerders staan ook achter deze oplossing, waarmee dit de voorkeursoplossing is. Over deze aanpassing zal nader overleg worden gevoerd met bewoners van de Viaductstraat. Dit onderzoek zal in samenhang worden opgepakt met het te verrichten onderzoek naar de effecten van de bustunnel voor het stationsgebied (zie paragraaf 3). Bewoners van de Viaductstraat hebben in de actieve dialoog hun zorgen op dit punt geuit.
2. Studie naar de mogelijke verruiming (verlenging en verbreding) van het meest noordelijk gelegen perroneiland (perron regionaal vervoerder), ter plaatse van het Hoofdstation. Het monumentale seinhuis is gebaat bij een verbreding van het perron (doordat meer ruimte ontstaat). Behoud van het seinhuis is meerdere malen als wens geuit in de actieve dialoog. Daarnaast laten loopstrooianalyses zien dat de huidig geprojecteerde trapopgangen en perron niet voldoende toekomst vast zijn. Het ontwikkelingsniveau van de reizigers op het perron is niet voldoende.

Daarnaast willen we in gesprek treden over geluidseffecten met de bewoners van de Viaductstraat en Volkstuinvereniging Tuinwijk, naar aanleiding van een aantal bezorgde reacties over geluid. Op basis van de gesprekken en nader te verrichten onderzoek naar effecten en kosten van eventuele geluidsmaatregelen, zal bepaald kunnen worden of en in welke mate eventuele geluidswerende maatregelen wenselijk zijn. Voor de volledigheid wordt hierbij overigens opgemerkt dat de voorziene spoorse aanpassingen binnen het wettelijke geluidsplafond vallen. Vanuit de wettelijke normering is er geen aanleiding tot aanvullende geluidsmaatregelen. Tevens zal in overleg met omwonenden van het nieuwe opstel terrein de optie besproken worden om een grondwal of scherm te realiseren, om effecten van geluid, zicht en trilling te verminderen.

2. Blauwe Brug

De actieve dialoog is ook benut om te vragen aan mensen of de Blauwe Brug in de toekomst al dan niet moet blijven bestaan. Als verbinding naar en tussen perrons is de brug in de toekomst niet meer geschikt omdat alleen het meest noordelijke perron nog via de brug te bereiken is. De Blauwe Brug verliest vanuit spoorse optiek haar functie. Deze wordt overgenomen door de nieuw te bouwen reizigerstunnel.

De reacties ten aanzien van de Blauwe Brug zijn sterk uiteenlopend. Een aantal mensen pleit voor het behoud van deze brug omdat het een korte route tussen de binnenstad en de Rivierenbuurt is. In het geval mensen pleiten voor behoud, wordt wel vaak aangegeven dat de brug dan wel aangepast moet worden (sociaal veilig). Anderen geven juist aan dat de brug verwijderd moet worden. De reden daarbij is overwegend dat de brug als onveilig, niet fris en moeilijk toegankelijk wordt gezien. Wat de Vereniging Viaductstraat betreft kan de Blauwe Brug ook worden verwijderd. De vereniging doet daarbij het voorstel om de vrijkomende kavel op dat moment 'terug te geven' aan de Vereniging Viaductstraat, zodat deze ruimte als tuin kan worden ingericht.

Wij stellen u voor om de uiteindelijke afweging rondom het voortbestaan van de Blauwe Brug te koppelen aan de gebiedsontwikkeling zuid (en het hiertoe op te stellen ruimtelijk plan in 2015/2016), zodat betekenis en meerwaarde van de Blauwe Brug vanuit een integraal perspectief kan worden geduïd. Daarbij zullen wij - in navolging van een suggestie uit de actieve dialoog - tellingen laten verrichten naar het huidige gebruik van de Blauwe Brug als interwijkverbinding. Daarnaast zullen wij aspecten als sociale veiligheid, vormgeving, technische constructie en beheer en onderhoud in beeld brengen. Ook zal overleg worden ingezet met de betrokken stakeholders waaronder bewoners van de Viaductstraat en de Rivierenbuurt.

3. Busonderdoorgang

In de brief van 24 april bent u geïnformeerd over de beoogde aanleg van een spoorkruisende busonderdoorgang, die aansluit op de HOV-as West en het huidige busstation, en haltering van een aantal bussen aan de zuidzijde van de sporen mogelijk maakt. In de desbetreffende brief is de achtergrond van de busonderdoorgang toegelicht en de koppeling met de HOV-visie gelegd. Onderstaand wordt de achtergrond en context van de busonderdoorgang nog eens kort toegelicht en dieper ingegaan op het ontwerp, de bijbehorende maatregelen en de relatie met toekomstige planontwikkeling.

3.1 Algemeen

Eind 2013 hebben de Regio Groningen Assen, de gemeenteraad van Groningen en Provinciale Staten van Groningen de herijkte netwerkanalyse en de daarbij behorende nieuwe HOV-visie vastgesteld. Het doel van de nieuwe HOV-visie is de realisatie van een systeem voor snel, comfortabel en betrouwbaar en betaalbaar HOV. In de HOV-visie hebben de partijen de ambitie uitgesproken om de bus via een bustunnel onder de sporen door te kunnen laten rijden, om zodoende de bussen uit het zuidwesten op een zeer snelle en betrouwbare route met het Hoofdstation aan de noordzijde te verbinden.

Het verbeteren van de betrouwbaarheid en de doorstroming van het busverkeer op en rond het stationsgebied zorgt al snel voor een grote kwaliteitsverbetering voor zeer grote aantallen reizigers en voor een sterke verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten (minimaal 550.000 per jaar). Dit komt omdat bijna alle bussen op en rond het busstation moeten zijn.

De busonderdoorgang zorgt ervoor dat alle bussen die vanuit het westen over de busbaan komen via een snelle en betrouwbare wijze bij het huidige busstation kunnen komen. De aanleg van de bustunnel sluit aan op de recente besluitvorming in de gemeenteraad (28 mei 2014) over de HOV -as West 3e fase. De busbaan HOV-west wordt daarbij doorgetrokken over de Paterswoldseweg, het Noord Willemskanaal en het huidige opstel terrein van de treinen om vervolgens met een busonderdoorgang, onder de sporen door, boven te komen ter hoogte van de huidige busstandplaats (busbuffer) aan de noordzijde van het station. Vanaf daar wordt de busbaan aangesloten op het busstation.

Deze maatregel heeft niet alleen positieve effecten voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en de jaarlijkse exploitatiekosten van de bus, maar vermindert ook de druk op de Emmakruising en op het gedeelte van de Stationsweg tussen de Emmakruising en de Werkmanbrug. Doordat alle bussen vanuit en naar het westen geen gebruik meer maken van dit gedeelte van de Stationsweg zal de doorstroming van het overige verkeer (voetganger, fiets en auto) en de daar nog wel rijdende bussen sterk verbeteren.

De busonderdoorgang maakt het potentieel mogelijk om in de toekomst ook de bussen die uit het zuiden komen en naar het zuiden gaan via de busonderdoorgang te laten gaan. Dit vraagt wel aanpassing van de infrastructuur ter hoogte van de Parkweg/Emmaviaduct (zie hierna). Indien ook de bussen vanuit het zuiden door de busonderdoorgang kunnen rijden, dan kan de Stationsweg op termijn volledig worden ontlast van busverkeer tussen de Emmakruising en de Werkmanbrug waardoor dit gedeelte veel aantrekkelijker kan worden gemaakt voor overstekende reizigers.

De komst van de busonderdoorgang maakt daarnaast ook een toekomstige verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het station mogelijk. Dit is een belangrijk uitgangspunt in de door de raad vastgestelde gemeentelijke ontwikkelingsvisie voor het gebied (Voorkeursalternatief (2011), Ontwikkelstrategie (2013)). Voor een busstation aan de zuidzijde is namelijk een korte verbindingroute van het zuiden naar de Herewegkruising van essentieel belang. De bus onderdoorgang onder de sporen door maakt dit mogelijk met beperkte impact op de omgeving.

Tegelijk met de aanleg van de busonderdoorgang wordt ook de aansluiting op de HOV-as west en een aantal haltes aan de zuidzijde van de sporen gerealiseerd. Busreizigers kunnen daarmee aan de zuidzijde uitstappen en hun reis per trein vervolgen. Beoogd wordt in ieder geval de Zernikelijn (lijn 15) en de Qlinklijnen 3 en 4 (Leek-Roden) te laten halteren aan de zuidzijde (vanwege nabijheid intercity's). Om de overstap bus-trein mogelijk te kunnen maken wordt een entree aan de zuidzijde gerealiseerd, hetgeen een positieve invloed heeft op de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen.

3.2 Toelichting ontwerp, ligging en haltering busonderdoorgang

In de tekening (bijlage II) kunt u zien hoe de aansluiting wordt beoogd op de HOV-as west aan de zuidzijde van de sporen, evenals de aansluiting op het bestaande busstation aan de noordzijde. Voor wat betreft de ligging van het spoorkruisende deel (de tunnel zelf) is de maximale speelruimte gezocht en de tunnel zo ver mogelijk opgeschoven naar het oosten. De locatie van de tunnel ligt daarmee zo goed als vast. Voor de exacte aansluiting ter plaatse van het Emmaviaduct, de inrichting en vormgeving van haltes, de feitelijke zudentree en de aansluiting aan de noordzijde (op het busstation) zal nog een inrichtingsontwerp moeten worden gemaakt.

Aan de noordzijde van de sporen komt de bustunnel boven op de plek waar nu de sporen 1b, 2b en 3b liggen. Daar wordt een aansluiting gemaakt op de busbuffer en wordt de busbuffer op enkele plekken aangepast. Ook zullen aan het huidige perron 1 nog enkele bushaltes worden gemaakt naast de bustunnel. Er wordt vanuit gegaan dat één van de twee trappen van de Blauwe Brug komt te vervallen. Met eventuele maatregelen voor instandhouding van de Blauwe Brug (aanpassingen aan de resterende trappartij) is rekening gehouden in de budgetraming. Naast de trappen van de Blauwe Brug zal tussen het voetpad en de bushaltes een veilige oversteek worden gemaakt voor mensen die naar het busstation of bijvoorbeeld het UWV willen gaan.

Het fietspad dat parallel aan het spoor loopt (aan de noordzijde, verbinding station-Lodewijkstraat-De Linie) zal ter plaatse van de bustunnel worden verlegd zodat deze de bustunnel ongelijkvloers kruist. Tevens zal naast dit fietspad een voetpad worden gecreëerd zodat mensen die parkeren op Claudé en naar het station dan wel naar bijvoorbeeld het UWV of het busstation willen via dit voetpad ook ongelijkvloers de bustunnel kunnen kruisen. De huidige fietskortsluiting tussen het fietspad langs het spoor en de Stationsweg (tussen de gevels van UWV en Heereborg) zal moeten vervallen, omdat deze ruimte nodig is voor busbewegingen.

Het komende half jaar zal - bij positieve besluitvorming - nadere uitwerking plaatsvinden van de busonderdoorgang en de bijbehorende aansluitingen.

3.3 Toekomstvastheid

Bij de aanleg van de bustunnel wordt uitgegaan van het zogenaamde 'no regret' principe. Kort gezegd moet de aanleg van de bustunnel toekomstvast zijn en andere nog te realiseren projectonderdelen in de toekomst niet onmogelijk maken.

Busstation naar de zuidzijde

Zoals hiervoor al gesteld, is de bustunnel een belangrijke voorwaarde om op termijn het busstation naar de zuidzijde te kunnen verplaatsen. Om te toetsen of met de geprojecteerde ligging van de bustunnel (en de zudentree) voldoende ruimte bestaat om een toekomstig busstation ook daadwerkelijk goed in te passen

hebben de gemeente, de provincie en het OV-Bureau dit gezamenlijk onderzocht. Als vertrekpunt is uitgegaan van een busprogramma met 25 in- en uitstaphaltes (waarvan een aantal dynamisch halteren).

Met dit busprogramma als uitgangspunt zijn bij wijze van toets een drietal modellen van mogelijke busstations uitgewerkt, om daarmee de ruimteclaim van een busstation goed in beeld te brengen. De drie modellen treft u aan in bijlage V. Uit de studie kan worden geconcludeerd dat de keuze voor de bustunnel de inpassing (en daarmee mogelijke verplaatsing) van het busstation naar de zuidzijde niet in de weg staat. De komende jaren kunnen worden benut om samen met de provincie en het OV-Bureau de eventuele verplaatsing van het busstation nader uit te werken. Omdat het busstation een grote ruimteclaim met zich meebrengt, zal dit nadrukkelijk een plek krijgen bij het opstellen van een ruimtelijk plan voor de zuidzijde (voorzien in 2015/2016).

Als in de toekomst wordt besloten het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen, dan zal ook nagedacht moeten worden over de busbuffer (huidig gelegen tussen de sporen en het UWV). De busbuffer is een plek waar bussen, nadat ze gehalteerd hebben, even snel naar toe kunnen worden gebracht zodat ze de bushalte niet bezet houden voor volgende bussen die willen halteren. Vanuit logistiek en exploitatie is de wens om een busbuffer zo dicht mogelijk bij het busstation te leggen. In het ruimtelijk plan zal te zijner tijd een afweging moeten worden gemaakt van potentiële locaties, ruimtelijke kwaliteit en OV-exploitatie/efficiënte afwikkeling.

Gebiedsontsluiting aan de zuidzijde

Om op termijn het busstation aan de zuidzijde van de sporen te kunnen realiseren, zal de gebiedsontsluiting ter hoogte van de Parkweg/het Emmaviaduct moeten worden aangepast. Ook zonder verplaatsing van het busstation is het gewenst om de bussen vanuit het zuiden via de bustunnel te leiden, met het oog op het "vrijspelen" van de Stationsweg van busverkeer, en de betrouwbaarheid en exploitatie van het OV.

De studie naar de mogelijkheden voor de busontsluiting aan de zuidzijde is recent opgestart. Daarbij wordt overigens vanuit totaal perspectief naar de opgave gekeken en ook de ontsluiting van auto's en langzaam verkeer betrokken. Belangrijke ingrepen in de infrastructuur moeten de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen integraal dienen.

Verschillende modellen worden onderzocht. Allereerst uiteraard het model Emmaboulevard uit de Voorkeursvariant zoals vastgesteld door de gemeenteraad in 2011. Dit model gaat uit van sloop van het Parkwegviaduct en gelijkvloerse afwikkeling op maaiveld. Maar ook modellen waarbij het Parkwegviaduct blijft bestaan worden onderzocht (met aanpassing van op- en afritten). Duidelijk is dat het op termijn goed ontsluiten van het gebied aan de zuidzijde van de sporen forse infrastructurele ingrepen vraagt. Dit is niet verrassend en bleek ook al bij de vaststelling van de Voorkeursvariant in 2011. Voor nu kan worden volstaan met de constatering dat de keuze voor de bustunnel en de positionering daarvan de opgave voor de toekomstige gebiedsontsluiting niet specifiek beïnvloedt. De eerste studieresultaten hebben wij eind juni 2014 gedeeld met de Klankbordgroep Stationsgebied. Beoogd wordt de mogelijke modellen voor gebiedsontwikkeling in de tweede helft van 2014 nader uit te werken. Deze modellen kunnen vervolgens als input dienen bij het opstellen van het ruimtelijk plan (2015/2016), zodat integrale weging (ruimtelijk, verkeerskundig en financieel) kan plaatsvinden.

Zuidentree

De kwaliteit voor de reizigers kan sterk worden verbeterd wanneer de reizigers ook aan de zuidzijde kunnen in- en uitstappen. Hiervoor is het dan wel nodig dat de voetgangerstunnel wordt verlengd (immers een ongelijkvloerse kruising van bus en voetgangers is noodzakelijk). Dit sluit aan bij de ambitie om op termijn een aansprekende zuidentree te realiseren en een comfortabele overstap van bus naar trein (en andersom) mogelijk te maken door via de zuidzijde van het station de reizigerstunnel te kunnen betreden.

Hoe de zuidentree er uitkomt te zien, zal in het ruimtelijk plan (voorzien in 2015/2016) worden afgestemd op de ontwikkelingen aan de zuidzijde. Binnen het budget voor de bustunnel wordt echter nu rekening gehouden met de kosten voor het verlengen van de reizigerstunnel en trappartijen (incl. (rol)trappartijen en lift) voor ontsluiting van het bus perron en de entree aan de zuidzijde. Dit is een belangrijke sleutel voor de gebiedsontwikkeling en een grote stap op weg naar een integraal te ontwerpen zuidentree. Het scenario van een ontwikkeling zonder zuidentree op de middellange termijn is daarmee verlaten.

Toekomstbestendig ontwerpen

In de HOV-visie zijn de uitgangspunten van de Bereikbaarheidsstrategie Actualisatie Netwerkanalyse (NWA) 2013, vastgelegd in een aantal ontwerpprincipes. Eén van deze ontwerpprincipes is dat het HOV-systeem flexibel en schaalbaar moet zijn. Dit betekent toekomstbestendig, zowel qua infrastructuur (bogen, fundering, kunstwerken), als keuzevrijheid voor voertuigen (aandrijving, etc.). Omdat het hier een substantiële investering betreft is de toekomstbestendigheid getoetst naar analogie van een tramvoertuig (zonder bovenleiding). Het spoorkruisende deel van de bustunnel voldoet hier aan. Wel zullen de hellingbanen van de bustunnel dan toekomstig moeten worden aangepast. Aan de noordzijde kunnen dergelijke aanpassingen plaatsvinden, gecombineerd met een doorsteek bij Claudé. Aan de zuidzijde zal de hellingbaan op dat moment meer naar het zuiden moeten worden verlegd. Om dit in de toekomst niet uit te sluiten zal een blijvende ruimtereservering (op de begane grond) moeten worden gemaakt. Dit is schetsmatig weergegeven in bijlage II (met arcering). De fietstunnel kan op dat moment in stand blijven, al zullen de hellingbanen -volgens de huidige inzichten- dan wel moeten worden verlengd (omdat de stijging op een later moment kan worden ingezet). Daarnaast zal op dat moment aanpassing moeten plaatsvinden aan de geprojecteerde ondergrondse fietsenstalling.

3.4 Investeringsraming en OV-exploitatie

De aanleg van de bustunnel zorgt er voor dat bussen van en naar de richting Hoogkerk niet langer hoeven om te rijden via het Emmaviaduct, de Emmakruising en Stationsweg naar het busstation maar dat zij rechtstreeks vanaf de busbaan Koeriersterweg via de busonderdoorgang naar het busstation kunnen doorrijden. De provincie heeft samen met het OV-Bureau doorgerekend dat de bustunnel (door rijtijdbesparing en na aftrek van kosten voor beheer en onderhoud) jaarlijks een besparing van minimaal € 550.000,- op de exploitatiekosten oplevert.

De totale kosten voor de realisatie van de bustunnel, incl. de aansluiting op HOV-as west, haltes aan de zuidzijde, verlenging van de reizigerstunnel met trappen, lift en roltrappen, verleggen fietspad noordzijde en aansluiting op het busstation aan de noordzijde worden geraamd op € 30 miljoen. Voor de dekking wordt verwezen naar de paragraaf "Financiële consequenties".

3.5 Resultaten uit actieve dialoog - bustunnel

Uit de actieve dialoog komt een aantal zorgpunten naar voren. Eén zorgpunt heeft betrekking op de afwikkeling van de voetgangersstroom achter het UWV-gebouw. Om deze voetgangers zo goed mogelijk te faciliteren zal een veilige oversteekplaats moeten worden ingericht (van UWV naar parkeerterrein). Daarnaast worden de voetgangers gefaciliteerd door een nieuw voetpad aan te leggen, naast het te verleggen fietspad. Vanuit de Vereniging Viaductstraat zijn in relatie tot de ligging van de bustunnel zorgen geuit ten aanzien van geluid en fijnstof. Wij zien geen ruimte om de bustunnel naar het westen te verleggen (vanwege de relatie met de zudentree, fietstunnel, fietsenstalling en hellingbanen). We zullen in gesprek treden met de Vereniging Viaductstraat en nader onderzoek verrichten naar geluid en fijnstof en dit onderzoek in samenhang met de effecten van de spoorse aanpassingen oppakken (zie ook paragraaf 1).

3.6 Conclusie

De busonderdoorgang vormt over de gehele linie een belangrijke sleutel voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Aan de noordzijde van het station verlicht het de druk op de Stationsweg, hetgeen de oversteekbaarheid van de Stationsweg verbetert en op termijn profielaanpassing mogelijk maakt. De busonderdoorgang is voorwaardelijk voor eventuele verplaatsing van het busstation en vanuit HOV-perspectief (exploitatie en reizigerscomfort) gewenst. Belangrijke positieve bijkomstigheid is dat de bustunnel de komst van een zudentree naar voren haalt.

De keuze voor de bustunnel is op meerdere fronten als "no regret" keuze te karakteriseren, doordat het geen onacceptabele claims op toekomstige keuzes en besluitvorming legt en als katalysator kan werken voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde. Wij stellen u dan ook voor in te stemmen met het besluit van de stuurgroep Groningen Spoorzone tot de voorgenomen aanleg van een spoorkruisende busonderdoorgang, aansluitend op de HOV-as West en het huidige busstation, zoals geprojecteerd in bijlage II. De bustunnel (met aanleidende infrastructuur) zal daarmee integraal worden toegevoegd aan de ontwerpscope van het project Groningen Spoorzone.

Definitieve besluitvorming (realisatiebesluit t.b.v. aanbesteding) wordt voorzien in februari 2015. Voorafgaand zal nadere uitwerking plaatsvinden. Daarbij zullen de raakvlakken en aansluitingen met andere projectonderdelen en infrastructuur in het gebied in beeld worden gebracht. Tevens zal het toegezegde onderzoek naar geluid en fijnstof worden verricht en de financiële dekking (en risico's) nader worden uitgewerkt.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De actieve dialoog in het kader van Groningen Spoorzone is breed opgezet. Vanaf woensdag 25 april tot en met maandag 2 juni 2014 kon iedereen een reactie geven op de voorgestane spoorse ingrepen, de voorgenomen aanleg van de busonderdoorgang en de fietstunnel en zich uitspreken over de toekomst van de Blauwe Brug.

Openbare inloopmarkten zijn gehouden op 12, 14 en 20 mei 2014 en op 13 mei is een aparte inloopmarkt georganiseerd voor stakeholders. Belanghebbenden en geïnteresseerden hebben zich aan de hand van een film, informatiepanelen, een maquette en een rondleiding door het stationsgebied een beeld kunnen vormen van de plannen. Voorafgaand aan de start van de actieve dialoog zijn daarnaast informatieavonden georganiseerd voor direct aanwonenden. Via een speciale editie van Groningen Bereikbaar (huis-aan-huis verspreid) hebben stad en ommelanden kennis kunnen nemen van de plannen. Vanaf 24 april is de website voor Groningen Spoorzone in de lucht. Alle relevante informatie is daarmee openbaar en voor een ieder te downloaden. Ondanks een aantal begrijpelijke zorgen en kritische kanttekeningen waren de reacties in het algemeen positief en opbouwend (zie verder de reactienota).

De mensen die hebben gereageerd op de plannen hebben de reactienota toegezonden gekregen. Daarnaast zijn aanwonenden in een straal van 50 m langs het spoor per brief geattendeerd op de te downloaden reactienota. In de brieven is gewezen op (beoogde behandeling) in de raadscommissie in september en de mogelijkheid tot inspreken. Zoals in de vorige paragrafen al genoemd zal met een aantal stakeholders (bijvoorbeeld Vereniging Viaductstraat) nader overleg plaatsvinden naar aanleiding van de reacties die zijn ingebracht en de voorgestane planwijzigingen.

Financiële consequenties

1. Voorkeursvariant B4 (Knoop Groningen) en bustunnel

De provincie Groningen is risicodragend verantwoordelijk voor uitvoering van de Spoorknoop Groningen (maatregelen behorende bij voorkeursvariant B4) en vanuit deze rol opdrachtgever richting ProRail, Tevens is de provincie projecttrekker voor de realisatie van de bustunnel c.a.

De totale kosten van het project Knoop Groningen worden op dit moment geraamd op € 206 miljoen. Binnen deze raming is een bedrag van bijna € 40 miljoen opgenomen voor risico's, zoals indexeringsrisico's, risico's op de bouwkosten, scopeonzekerheid, toekomstonzekerheid en een reservering voor de overschrijdingskans. Aangezien de provincie risicodragend voor het project Spoorknoop Groningen is er geen effect op het gemeentelijke weerstandsvermogen. De kosten voor de bustunnel ca. worden geraamd op € 30 miljoen. De totale gezamenlijke kosten van bustunnel en Knoop Groningen bedragen derhalve in totaal € 236 miljoen.

Voor de realisatie van voorkeursvariant B4 (Knoop Groningen) en de bustunnel heeft de provincie (op prijspeil 2013) een budget beschikbaar van € 236 miljoen. Dit dekking van dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- | | |
|--|---------------|
| • Bijdrage ProRail Knoop Groningen | € 10 miljoen |
| • Budget Knoop Groningen (onderstaand toegelicht*) | € 156 miljoen |
| • Aanvullend budget provincie voor fly-over en later B4 ** | € 38 miljoen |
| • RSP middelen HOV visie-bustunnel | € 21 miljoen |
| • RSP HOV-visie (middelen zudentree en dergelijke) | € 11 miljoen |

Bij de vaststelling van de HOV-visie was gedacht om een groot bedrag van de kosten voor de bustunnel uit de OV-exploitatie te dekken. De kosten van de bustunnel werden toen ingeschat op € 40 miljoen, waarvan circa € 20 miljoen uit de OV-exploitatie gedekt diende te worden. In de bovenstaande raming is dekking vanuit de OV-exploitatie niet ingezet, daar het beschikbare budget sluit op de huidige raming.

Wij achten het -samen met de provincie- verstandig om bij de verdere uitwerking wel rekening te houden met eventueel aanvullende dekking (tot 10 miljoen) vanuit de jaarlijkse exploitatievoordelen van het openbaar vervoer. Het streven is er daarbij op gericht om, gezien de financiële situatie voor de komende jaren van het OV-bureau, in te zetten op een zo'n laag mogelijke bijdrage uit de OV-exploitatie. De definitieve kostenramingen en het bijbehorende dekkingsvoorstel wordt aan u voorgelegd ten tijde van het realisatiebesluit (beoogd februari 2015).

* In het budget 'Knoop Groningen' zit een bijdrage van € 14,9 miljoen opgenomen van de gemeente Groningen, in het kader van de afspraken Raamwerk Regiorail. Deze bijdrage vloeit voort uit de afwikkeling van de tram en is toegelicht in het raadsvoorstel bij de begroting 2013. Bij het definitieve realisatiebesluit in februari 2015 zal uw raad worden voorgesteld dit bedrag beschikbaar te stellen. Voor het overige bestaat het budget "Knoop Groningen" uit: RSP doorkoppeling en upgrade HS; RSP restant Veendam voor viersporigheid Europapark; motie Koopmans o.a. overwegveiligheid/ viersporigheid; afspraken Raamwerk Regiorail Hoofdstation (incl. dus gemeentelijke bijdrage); en afspraken RegioTram stationsgebied Groningen.

** Om de voorkeursvariant B4 mogelijk te maken is additioneel € 38 miljoen (inclusief indexering) beschikbaar gesteld door de provincie Groningen (dit was in een eerdere fase gekoppeld aan de B3 variant, fly-over Peizerweg).

2. Plankosten nadere uitwerking

Vanaf 2008 is voor de ontwikkeling van het Stationsgebied in totaal een plankostenkrediet van € 2,841 mln. beschikbaar gesteld:

1. Planvoorbereidingskrediet (Rb, 17 december 2008)	€ 300.000,--
2. Voorstudie visie Stationsgebied (Rb, 22 april 2009)	€ 242.000,--
3. Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 17 februari 2010)	€ 458.000,--
4. Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 17 november 2010)	€ 851.000,--
5. Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 30 november 2013)	€ 490.000,--
6. Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 23 april 2014)	€ 500.000,--
	<u>€ 2.841.000,--</u>

De kosten zijn als volgt gedekt: Stadsmeierrechten (€ 0,542 miljoen), reserve nieuw beleid 2010 (€ 0,458 miljoen), RSP-middelen (€ 0,851 miljoen), middelen extra beleid 2013 en 2014 Stationsgebied Groningen/ Knoop Groningen (€ 0,590 miljoen) en RSP Stationsgebied (€ 0,4 miljoen).

Bij de gemeenterekening 2013 (bestemmingsvoorstel) heeft uw raad in totaal een bedrag van € 0,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de plankosten Stationsgebied voor het laatste kwartaal 2014 en de uitwerking van de plannen voor een fietstunnel.

Voorgesteld wordt het aanvullende plankostenkrediet (€ 0,5 mln) nu formeel beschikbaar te stellen voor de nadere planuitwerking. Het totale krediet komt daarmee uit op € 3,341 miljoen. Voor de nadere uitwerking van de fietstunnel wordt uw raad afzonderlijk geïnformeerd.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
Stationsgebied			
Betrokken dienst(en)	RO/EZ		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2014		
Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Openbaar vervoer	500	500	0
Totalen begrotingswijziging	500	500	0

Vervolg

Planuitwerking t.b.v. definitieve realisatiebesluiten en voorbereiding aanbesteding

Het komende half jaar zal in het teken staan van nadere planuitwerking en integratie van verschillende planonderdelen met het oog op definitieve besluitvorming in februari 2015 (realisatiebesluit). Belangrijk hierbij is het besluit van de stuurgroep om de bustunnel (en de fietstunnel met fietsenstalling) toe te voegen aan de ontwerpscope van het project Groningen Spoorzone.

De benoemde projecten zijn tot nu toe vanuit de dragende partijen uitgewerkt. Door deze projecten onder één ontwerpscope te brengen wordt de kans op "gaten" tussen de verschillende projectonderdelen geminimaliseerd en worden de projecten op een gelijke wijze voorbereid op weg naar aanbesteding. Nadere harding van financiële uitgangspunten en risicoanalyse zal parallel oplopen met de ontwerptechnische uitwerking. Parallel aan de planuitwerking zullen tevens realisatieovereenkomsten tussen partijen worden voorbereid (ter uitwerking van de in maart 2014 gesloten samenwerkingsovereenkomst).

De scope toevoeging van de projecten bustunnel en fietstunnel (met fietsenstalling) heeft ook effect op de fasering en de wijze van contractering en aanbesteding. Op basis van de huidige inzichten wordt uitgegaan van twee aanbestedingen. Het betreft een gedeelte "noordwest" (Hoofdstation tot Europapark) en "zuid-oost" (Europapark tot en met opstel terrein Rouaanstraat). Op deze wijze kunnen de benodigde bestemmingswijzigingen voor de bustunnel en de fietstunnel/fietsenstalling worden afgerond terwijl de werkzaamheden voor het zuidoostelijk deel al starten. Belangrijk hierbij is vooral het vroegtijdig kunnen starten met opstel terrein Rouaanstraat. Door deze werkwijze kan daarnaast het zuidoostelijk deel worden afgebouwd, waardoor, gedurende de buitendienststellingen die nodig zijn voor de ombouw van het Hoofdstation, de treindienst gebruik kan maken van een viersporig station Europapark.

In de planning zijn de raakvlakken met "Aanpak Ring Zuid" van belang. De inzet is de langere buitendienststellingen van het spoor voor beide projecten samen te laten vallen. Voor de "Aanpak Ring Zuid" gaat het daarbij om het realiseren van de spoordekken van de kruisingen met de A7, de Helperzoomtunnel en de Esperantotunnel. Vanuit het spoor vallen het opheffen van de overweg Esperanto en de aanleg van de keervoorziening Europapark hieronder. Omdat buitendienststellingen in de vakantieperiode de minste hinder veroorzaken, wordt vooralsnog uitgegaan van grote buitendienststellingen van een aantal weken in de zomer van 2017 en 2018. De uitvoeringsplanning wordt in nauw overleg met Groningen Bereikbaar tot stand gebracht.

Voor wat betreft de indienststelling van de gewenste treinproducten wordt nog steeds uitgegaan van december 2020. Dit is tegelijk met het ingaan van de nieuwe concessie voor de regionaal vervoerder en daarmee een belangrijke deadline voor het project.

Ruimtelijk Functioneel Ontwerp

Voor het station wordt op dit moment gewerkt aan een ruimtelijk functioneel ontwerp. Hierin komen alle aspecten bijeen die van belang zijn bij de inrichting van perrons, voetgangerstunnel, omgang met monumentale elementen, dimensionering, logistieke processen, etc. Belangrijk element hierbij is de exacte dimensionering van de voetgangerstunnel in relatie tot de inrichting van OVC&P (poortjes), partijen zijn hierover in gesprek. Parallel zal gewerkt worden aan het opstellen van een beeldkwaliteitsdocument. Deze beide documenten vormen vervolgens de basis voor aanbesteding en nadere architectonische uitwerking.

Planologische procedures

Het komende half jaar zullen de planologische procedures worden voorbereid die nodig zijn voor de realisatie van de bustunnel en de fietstunnel (met fietsenstalling). Daarnaast zal de planologische procedure worden opgestart ten behoeve van de aanpassingen van station Europapark (4e spoor en zijperron).

Voor het project Groningen Spoorzone is een begeleidingscommissie van de gemeenteraad ingericht. Graag gaan wij in gesprek met de begeleidingscommissie om te bespreken op welke wijze de gemeenteraad actief betrokken wil worden in het voorgestelde traject. Wij stellen ons voor dat het in ieder geval goed is om de gemeenteraad in het najaar nog eens breed te informeren over de stand van het project.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

Bijlagen:

- I Reactierapport Groningen Spoorzone, juli 2014;
- II Tekening ligging en aansluitingen busonderdoorgang;
- III Spoorknoop Groningen Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant;
- IV Achtergrond en hoofdelementen Voorkeursvariant B4;
- V Bijlage met overzicht modellen busstations.