

Raadsvoorstel

Embargo tot vrijdag 23 januari 2015, 11.00 uur

Onderwerp **Ruimtelijk Functioneel Ontwerp en ambitiedocument 'Mooi' Hoofdstation Groningen**
Registratienr. 4737377 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 3

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk		
Portefeuillehouder	De Rook	Raadscommissie	Ruimte en Wonen 4 maart

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

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. in te stemmen met het Ruimtelijke Functioneel Ontwerp 2 Hoofdstation Groningen;
- II. in te stemmen met het ambitiedocument "Mooi";
- III. in te stemmen met de gewijzigde spoorlayout B4 (verplaatsing wissels);
- IV. voor het project Stationsgebied Groningen voor 2015 een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van 1 miljoen. Het totaal beschikbare krediet komt daarmee uit op € 4,341 miljoen;
- V. het aanvullende krediet van 1 miljoen te dekken uit de beschikbaar gestelde middelen extra beleid 2015 "verplaatsen";
- VI. de gemeentebegroting 2015 te wijzigen.

Samenvatting

De afgelopen periode is gewerkt aan de totstandkoming het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFO 2) voor het Hoofdstation en het Ambitiedocument "Mooi". De afronding van deze documenten vormt een kroon op de werkzaamheden van de afgelopen jaren en is een belangrijke stap voor het project Groningen Spoorzone. Samen met de al in september 2014 vastgestelde sporenlay-out zijn de ontwerpuitsgangspunten klaar om vastgesteld te worden, waarmee een nieuwe, meer uitvoeringsgerichte fase van het project wordt bereikt. De plannen zijn in samenhang technisch, functioneel en ruimtelijk beoordeeld en getoetst op financiële haalbaarheid. Geconcludeerd kan worden dat de beoogde omvangrijke en ambitieuze ingrepen in het kader van Groningen Spoorzone waar kunnen worden gemaakt.

De impact van het project Groningen Spoorzone is op stedelijk niveau en regionaal groot. De bereikbaarheid per spoor wordt voor de komende decennia verbeterd en sluit aan op de ingrepen in het regionale HOV-systeem. Met de aanleg van de bustunnel wordt de Stationsweg ontlast en de mogelijkheid gecreëerd voor de gewenste toekomstige verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van de sporen. Hierdoor ontstaan kansen voor de herinrichting van het voorplein en het verbeteren van de loopstroom naar de binnenstad. De verplaatsing van het opstel terrein biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid, met de nader vorm te geven zuidentree als bijzondere opgave. De voetgangerstunnel (met vrije interwijkpassage over de hele breedte) en de fietstunnel heffen daarbij de barrièrewerking van het spoor op. In de plannen krijgen ook de monumentale elementen ruimschoots aandacht. Het monumentale stationsgebouw wordt weer geactiveerd doordat de hoofdentree centraal in de loopstromen staat en het verbrede perronplein kan samen met het monumentale stationsgebouw, het seinhuis en de kappen een visitekaartje voor Groningen vormen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

In het RFO 2 komen alle aspecten bijeen die van belang zijn bij de inrichting van het stationsgebied. In het RFO 2 zijn naast de specifiek spoorse elementen de bus onderdoorgang, de spoor kruisende fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation toegevoegd aan de ontwerpscope van Groningen Spoorzone. Groot voordeel van deze uitbreiding is dat alle projectonderdelen nu integraal zijn ontworpen. In het RFO 2 zijn eveneens de aanpassingen in de spoor lay-out, naar aanleiding van de actieve dialoog van voorjaar 2014, verwerkt.

Daarnaast heeft het kwaliteitsteam van Groningen Spoorzone het Ambitiedocument "Mooi" opgesteld, waarin de ruimtelijke ambities voor het Hoofdstation zijn verwoord en gevisualiseerd. Het ambitiedocument geeft een mogelijke verbeelding van het RFO 2 en vormt een basis voor verdere uitwerking naar aanbestedingsdocumenten.

Om de plannen verder te kunnen uitwerken is een plankostenkrediet noodzakelijk. Wij vragen uw raad om hiervoor 1 miljoen ter beschikking te stellen. Dekking kan plaatsvinden uit de reeds beschikbaar gestelde middelen extra beleid voor "Verplaatsen".

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. In uw vergadering van 24 september 2014 heeft u ingestemd met de voorkeursvariant B4, de spoor kruisende bus onderdoorgang en het "Reactierapport Groningen Spoorzone, gedateerd juli 2014". Zie ook www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone.

Bij de vaststelling van de stukken in september 2014 was nog sprake van enkele openstaande onderzoeksopdrachten ten aanzien van de spoorconfiguratie. Het betrof de mogelijke verplaatsing van de wissels zoals geprojecteerd bij de Verlengde Lodewijkstraat/Verlengde Willemstraat en de mogelijke verbreding en verlenging van het meest noordelijk gelegen perroneiland. De benodigde onderzoeken zijn inmiddels afgerond en de uitkomsten hiervan zijn in deze nota verwerkt, waarbij u wordt voorgesteld de gewijzigde spoor lay-out vast te stellen. Daarnaast heeft naar aanleiding van de actieve dialoog nader overleg plaatsgevonden met bewoners van de Viaductstraat, Tuinwijk, UWV en Viaductflat. Over de uitkomsten hiervan wordt u tevens nader geïnformeerd.

In de voorliggende nota stellen u voor om met het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFO 2, zie **bijlage 1**) en het Ambitiedocument "Mooi" (zie **bijlage 2**) in te stemmen. Deze stukken zijn geaccordeerd in de stuurgroep Groningen Spoorzone, onder voorbehoud instemming van de raad. In het RFO 2 wordt verslag gedaan van de benodigde maatregelen en bijbehorende ontwerpkeuzes op het Hoofdstation Groningen. Het zwaartepunt in het RFO 2 ligt op het functioneel ontwerp van een goede basis lay-out, waarin alle eisen van belanghebbenden (logistiek, transfer, reizigersvoorzieningen, technische voorzieningen, monumentale elementen, etc.) een passende vertaling hebben gekregen. De ruimtelijke component komt aan de orde daar waar de uitwerking van grote invloed is op het optimaal functioneren van het station.

Het ambitiedocument "Mooi" is door het kwaliteitsteam opgesteld met het doel om het RFO 2 te vertalen naar beelden en te toetsen wat de kwaliteit van het geheel kan zijn. Het verbeeldt de ambitie voor de ruimtelijke ingrepen en maakt inzichtelijk welke keuzes mogelijk zijn. Het ambitiedocument is daarbij nadrukkelijk geen ontwerp en ook niet alle getoonde beelden zijn binnen het huidige beschikbare budget te realiseren. In een volgende fase zal het ambitiedocument worden vertaald naar concrete eisen als input voor de aanbesteding. Via aanbesteding zal een ontwerp tot stand komen (design and construct).

In het raadsvoorstel "Fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation" dat parallel aan de voorliggende raadsnota aan de raad wordt aangeboden wordt nader ingegaan op de door de gemeente beoogde spoor kruisende fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van de sporen.

Tot slot stellen wij u voor om een plankostenkrediet van 1 miljoen euro beschikbaar te stellen, ter uitvoering van uw besluit van 17 december 2014 (meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2015-2020).

Kader

Het RFO 2 en het ambitiedocument "Mooi" zijn een nadere uitwerking van de plannen 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;
- Ontwerputgangspunten spoorconfiguratie B4, juli 2014;
- Reactierapport Groningen Spoorzone, juli 2014'.

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" .

Argumenten en afwegingen

1. Ruimtelijk Functioneel Ontwerp.

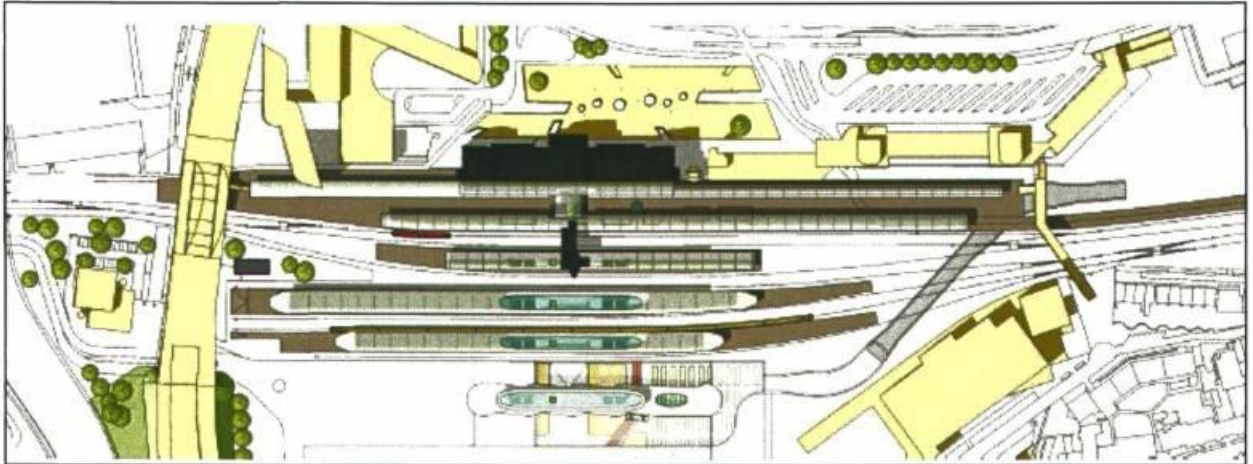
Het RFO 2 heeft betrekking op de aanpassingen van het station en gaat uit van de in september 2014 vastgestelde voorkeursvariant voor de spoorlay-out (B4).

Het RFO 2 geeft invulling aan de toekomstige inrichting van het station en de directe omgeving. In het RFO 2 is de ambitie neergelegd om de stationslocatie om te vormen naar een goed functionerende OV-knoop. Voor de diverse onderdelen zijn meerdere varianten verkend en beoordeeld op hun functionaliteit en inpasbaarheid.

In de opbouw van het RFO 2 onderscheiden we de volgende thema's (invalshoeken); monumentale elementen, basislay-out en dimensies van transfer, reizigersvoorzieningen en logistieke en technische voorzieningen. Het RFO 2 legt per thema de belangrijkste ontwerputgangspunten vast. Deze ontwerputgangspunten krijgen uiteindelijk uitwerking in het aanbestedingsdossier

Naast de spoorse elementen zijn ook de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling en bus onderdoorgang onderdeel van het RFO 2. Groot voordeel van het vroegtijdig opnemen van deze elementen in de scope is dat er een integraal RFO 2 is ontstaan, waardoor de raakvlakken goed in beeld zijn gebracht. Het monumentale stationsgebouw staat daarbij centraal in het "nieuwe" stationsgebied.

Het voorliggende RFO 2 kan gerealiseerd worden met de financiële middelen die hiervoor beschikbaar zijn. Provinciale Staten nemen hierover naar verwachting in maart 2015 een realisatiebesluit. De fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling zijn meegenomen in de totale begroting, waarbij de gemeente voor de fietstunnel de financier is. Meer informatie hierover vindt u in het raadsvoorstel "fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation."



Afbeelding RFO 2

Stationstunnel en stationshal.

Om het gebruik van de stationshal te bevorderen voor zowel de reizigers als interwijkers is er voor gekozen om deze stationstunnel centraal achter de monumentale stationshal aan te leggen. Dat neemt niet weg dat ook de beide doorgangen aan weerszijden van het gebouw belangrijke toegangen blijven, met name voor reizigers die met de bus of met de fiets komen. In het korte termijnscenario (busstation op de huidige locatie) blijven waarschijnlijk veel busreizigers gebruik maken van de oostelijke doorgang. Pas na verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation zal de oostelijke ingang minder gebruikt worden.

In het RFO 2 gaan we uit van drie noordelijke entrees (door de stationshal en langs weerszijden van het stationsgebouw). De zuidentree is nog niet ontworpen (zie op dit punt ook Ambitiedocument Mooi).



Principe doorsnede stationstunnel

OVCF.

Belangrijk uitgangspunt voor de stationstunnel is dat deze als een interwijkverbinding kan functioneren. Dit houdt in dat de stationstunnel zonder een OV-chipkaart te passeren moet zijn. De NS stelt volgens landelijk beleid als eis dat de perrons alleen te bereiken zijn via een gesloten systeem. Dit houdt in dat de OV-chippootjes, van de NS, bij de toegangen naar de perrons komen, waarmee een obstakelvrije interwijkverbinding ontstaat. De exacte positie en uitvoering (hoog of laag) van de OV-chippootjes, alsmede de grootte van de ruimte tussen de stijpunten en het interwijkgedeelte van de stationstunnel wordt nog nader uitgewerkt.

De provincie (concessiehouder regionaal vervoer) ziet geen noodzaak tot het plaatsen van OV-chippootjes en kiest er voor de regionale treinen zonder poortjes toegankelijk te houden. Reizigers van een regionale trein kunnen, net zoals dat nu het geval is, via check in – check out paaltjes (cico's) inchecken.

Monumentale elementen.

Het stationsgebouw van Groningen is een rijksmonument. De kappen, de passage en het seinhuis zijn gemeentelijk monument. Het onderscheid is alleen procedureel van aard: voor alle monumentale onderdelen is maximale zorg vereist in alle fasen van het ontwerp, realisatie en gebruik.

Het seinhuis en de passerelle worden integraal terug geplaatst. De huidige trap moeten we verplaatsen om de ingang naar de stationstunnel mogelijk te maken. Voor de bouw van de stationstunnel moet een zone in het station worden vrijgemaakt en zullen de kappen en het seinhuis met passage (tijdelijk) worden verwijderd. Uit het RFO 2 komt naar voren dat er reële mogelijkheden en oplossingen zijn voor hergebruik van passage en het seinhuis. Hierbij dient wel vormgeving van het gehele ensemble van seinhuis, passage, lift, trappen roltrap, perronkappen, perronpleinkap en perronkappen in samenhang met de effecten op overzicht- en oriëntatie mogelijkheden van reizigers te worden betrokken. Daarin nemen we ook de aanpassingen aan de stationsgevel ter plaatse van de stationshal mee.

Reizigersvoorzieningen.

Langs de drukste looproutes komen reizigersvoorzieningen die voor iedereen toegankelijk zijn. Hierbij gaat het om zowel commerciële- als niet commerciële functies. Uitgangspunt is om de servicebalie voor alle vervoerders gezamenlijk in de stationshal aan te bieden, bij voorkeur aan een gemeenschappelijke balie.

NS Stations heeft de ambitie om Groningen tot "hét verblijfsstation van het noorden" te ontwikkelen. In het document "Uitgangspunten en ambitie Hoofdstation Groningen" dat als bijlage is opgenomen in het RFO (zie bijlage 3) staat de ambitie van NS beschreven. Belangrijk onderdeel is om het stationsgebouw een betere relatie met de omgeving te geven. Hierbij kan gedacht worden aan het scheppen van ruimte voor terrassen op het stadsbalkon of het perronplein. Onderwerp van studie is nog een verdere verbreding van het perronplein waardoor de commerciële voorzieningen geheel onder de monumentale kappen kunnen komen (zie ambitiedocument "Mooi").

Aan de zuidzijde komt 500 á 600 m² beschikbaar voor stations voorzieningen. NS stations ziet, aan de zuidzijde potentie voor ca. 500 m² commerciële voorzieningen, op het moment dat het busstation verplaatst is. Concrete uitwerking van de invulling van deze ruimte zal in een later stadium, samen met de projectpartners gebeuren, waarbij het eerste recht van exploitatie bij NS-stations berust. De uiteindelijke vormgeving van het plein aan de zuidzijde van de sporen zal medebepalend zijn voor de invulling van de zuidentree. Er komt geen commercie in het spookruisende deel van de stationstunnel.

Logistiek hof.

Om het station optimaal te laten te functioneren is een zogenaamd logistiek hof noodzakelijk. De ruimte onder het Emmaviaduct blijkt hiervoor geschikt. De onderdoorgangen van het Emmaviaduct kunnen voor opslag e.d. worden dichtgezet en bovendien is er plaats voor personeelsverblijven. De ontsluiting van het logistiek hof vindt onder voorwaarden plaats vanaf de HOV-as West. Aandachtspunt zijn de bereikbaarheid en de beveiliging van de verkeersleiding post. In het RFO 2 is een oplossingsrichting vastgelegd die startpunt kan zijn voor verdere uitwerking. Bij deze oplossingsrichting is het wel noodzakelijk dat bestemmingsverkeer dat naar het logistiek hof gaat het westelijke gedeelte (t.o.v. Emmaviaduct) van de nieuwe HOV-as West moet gebruiken. Daarnaast moeten er parkeerplaatsen aan de noordzijde van het Hoofdstation beschikbaar komen voor de pendelbusjes die personeel van en naar het opstel terrein aan de Rouaanstraat brengen. Dit punt nemen we mee met de verdere studie naar het voorplein.

Bus.

In september 2014 hebt u reeds ingestemd met de komst van een spookruisende bus onderdoorgang met bijbehorende HOV-haltes. Voor de noordzijde wordt voor de korte termijn van de bestaande situatie uitgegaan; busstation aan de noordzijde. Dat impliceert dat op de korte termijn de looproutes naar deze locaties gefaciliteerd blijven. Daarin voorziet het RFO 2. De eerste fase van een (eventueel) zuidelijk busstation is de bouw van een HOV-busperron bovenop de ondergrondse fietsenstalling. Hier komen zes HOV haltes voor lijnen die komen vanaf de HOV-as west. De aansluiting van de HOV-as west naar dit zuidelijke busstation maakt ook deel uit van het RFO 2.

Ander belangrijk onderdeel is de spookruisende bus onderdoorgang die het zuidelijke busstation verbindt met het huidige busstation en de vervolg busroute richting de binnenstad. De bushaltes worden op gelijke wijze als de treinperrons ontsloten en zijn bereikbaar via de stationstunnel. Dat maakt een snelle overstap van bus en trein en andersom mogelijk. Onze ambitie voor de langere termijn is dat het gehele busstation aan de zuidzijde van het hoofdstation komt.

Auto.

In de huidige situatie is er beperkt ruimte voor K&R en taxi. Er zijn verschillende mogelijkheden verkend voor een betere inrichting van het westelijk deel van het perronplein. Een interessante optie is om autoverkeer een voorrijdflus in de noordwestflank aan te bieden van Stationsweg, onder het Emmaviaduct door en dan via de Prof. Van Hallstraat weer terug naar de Emmasingel. Aan deze route kunnen taxi, K&R en P&R worden aangeboden. Met taxi's op het perronplein kan zelfs een zeer aantrekkelijk en OV-knoop waardige overstap worden aangeboden, waarin de oorspronkelijke kappen ook nog betekenis kunnen hebben.

De voorgestelde route is vooralsnog lastig in te passen in de zone direct rond en onder het Emmaviaduct, waar niveauverschillen en eigendomsverhoudingen complex zijn. Daarnaast is het mogelijk dat op de westelijke flank fietsenstallingen nodig zijn. De komende jaren betrekken we de inrichting van dit gebied bij de planvorming voor de noordzijde van het Hoofdstation en zullen we op dit punt nadere voorstellen formuleren.

Fiets.

Een fietstunnel onder het station vormt een belangrijke aanvulling op het stedelijke fietsnetwerk, brengt fietsers dicht bij hun bestemming en is de sleutel naar het oplossen van de toenemende vraag naar stallingen. Gelijktijdig met dit raadsvoorstel ontvangt u ook het raadsvoorstel fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation (registratienummer 4778763).

2. Ambitiedocument "Mooi".

In het ambitiedocument "Mooi" is beschreven en vooral gevisualiseerd op welke wijze het RFO 2 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. Dit ambitiedocument zal nog worden vertaald naar contracteisen waarmee er een toetsingsinstrument ontstaat. 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 is in opdracht van de stuurgroep opgesteld door het Kwaliteitsteam Stationsgebied waarbij NL-Architects grotendeels de uitvoering voor haar rekening heeft genomen. Samen met het RFO 2 beschrijft het ambitiedocument de opgave voor het ontwerp van station en stationsomgeving. Het bevat enerzijds ruimtelijke ambities - over het beeld en de kwaliteit van de ruimtes - anderzijds programmatische ambities - welke functie heeft het station straks in de stad en wel programma geeft daar op verschillende plekken op het station c.q. in het stationsgebied invulling aan?

Om de ambities voor het stationsgebied helder te verwoorden en te verbeelden is de opgave voor transformatie opgedeeld in acht ruimtelijke thema's, al is er natuurlijk nauwe samenhang tussen de thema's en overlappen de ruimtelijke opgaven elkaar letterlijk en figuurlijk. Het gaat hierbij om de volgende thema's:

1. kappen als verbindend element;
2. perrontunnel en fietstunnel;
3. station zuidzijde;
4. fietsenstalling zuidzijde;
5. seinhuis, monumentale kappen;
6. stationsplein perronzijde;
7. stationsgebouw als hart van het station;
8. de aansluiting van het stationsgebouw en stationsplein op de stad.

Elk thema is op een vergelijkbare manier in woord en beeld gebracht: een tekening toont de ingreep door een bestaande en nieuwe situatie te verbeelden, een 3D-visualisatie verbeeldt de beoogde ruimtelijke kwaliteit, en (eventueel) aanvullende referenties zorgen voor herkenbaar vergelijkingsmateriaal voor bijvoorbeeld ruimtelijke oplossingen of materiaalgebruik. Daarnaast zorgt een korte tekst per thema voor de benoeming van de relevante ontwerpogave en de bijbehorende ambitie.

Het instemmen met het RFO 2 en het ambitiedocument "Mooi" is de eerste stap in de ontwikkeling van het stationsgebied. Nog uit te werken wezenlijke onderdelen, waarvoor nog geen financiële middelen zijn, zijn onder meer het verplaatsen van het busstation (met eventueel de busbuffer), het realiseren van de zudentree (plein), herinrichting van het voorplein, een volwaardige gebiedsontsluiting van de zuidzijde van het Hoofdstation en in bredere zin de totale gebiedsontwikkeling van zuidelijk stationsgebied.

Het verplaatsen van het busstation en de gebiedsontwikkeling van Stationsgebied Zuid heeft vanzelfsprekend grote invloed op de plannen zoals die in het RFO 2 en Ambitiedocument "Mooi" zijn beschreven. Deze beslissingen beïnvloeden de gehele opgave en in het bijzonder de ruimtelijke opgave in relatie tot de nieuwe perronkappen (of stationskap) en de zudentree van het station in relatie tot de (gewenste) omliggende hoogstedelijke ontwikkeling. Vanwege nog te maken keuzes op deze onderdelen zijn daarom meerdere ruimtelijke modellen uitgewerkt.

Het ambitiedocument "Mooi" geeft een helder beeld van de mogelijke ambities, zonder een ontwerp te zijn. Hoogwaardige afwerking van zowel reizigers- als fietstunnel, evenals de fietsenstalling en het geschetste ruimtelijk aantrekkelijke perronplein ter versterking van het monument zijn mogelijk binnen de financiële kaders van het project. De visualisaties vormen op dit punt een goed beeld van de, binnen budget, te bereiken kwaliteit. NS Stations draagt de investeringen in de stationsvoorzieningen op perronplein en in het stationsgebouw.

Ten aanzien van de kappen toont het ambitiedocument "Mooi" meer dan mogelijk is binnen de bestaande budgetten. De gebudgetteerde scope gaat uit van perronkappen, qua uitstraling goed verbeeld in het ambitiedocument (model 1, exclusief de kappen op het busstation). Deze perronkappen zijn gebudgetteerd op circa 10 miljoen. De beelden met een integrale sporenkap over zowel het nieuwe treinperron als het toekomstige busstation tonen een ontwerp dat op dit moment financieel niet gebudgetteerd is. Een integrale kap conform het ambitiedocument (incl. overkapping van het busstation) betekent een additionele investering van naar verwachting orde grootte ruim 25 miljoen euro.

3. Optimalisatie spoorconfiguratie B4.

De plannen voor de spoorconfiguratie B4 (zoals vastgesteld in uw raad van 24 september 2014) zijn verder uitgewerkt en geoptimaliseerd. Door deze optimalisatie zijn de wissels die ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat/Verlengde Willemstraat waren gepland, verplaatst naar het Hoofdstation. Hierdoor kunnen de vervoerders effectiever gebruik maken van de sporen. In het oorspronkelijke plan zouden 264 wooneenheden ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat/Verlengde Willemstraat te maken krijgen met een voelbare toename in trillingshinder. Door de wissels naar het deksel van de zuidelijke ringweg te verplaatsen zou het aantal woningen dat te maken krijgen met voelbare toename van trillingshinder worden gehalveerd tot 132. Het meeste effect heeft de verplaatsing van wissels naar het Hoofdstation. Dan vervalt de toename in trillingshinder ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat/Verlengde Willemstraat geheel (zie bijlage 3).

De verplaatsing van deze wissels naar het Hoofdstation zorgt er voor dat in de Viaductstraat en in het Hunzehuys sprake is van een kleine (niet voelbare) afname van trillingen. Bij de eerdere plannen zou de afname van trillingen op deze locaties groter zijn. Niettemin is er nog steeds sprake van afname trillingen vanwege de verplaatsing van het opstel terrein naar Haren en het daardoor verdwijnen van oude wissels. Bovendien veroorzaken nieuwe wissels minder trillingen dan de oude wissels.

Optimalisatie keervoorziening bij Tuinwijk.

Tussen station Groningen Europapark en het opstel terrein komt een keervoorziening waardoor de door gekoppelde treinen vanuit Leeuwarden op een soepele manier terug kunnen rijden naar het Hoofdstation Groningen en verder. In de keervoorziening zijn de wissels geoptimaliseerd. Hierdoor ontstaan er minder trillingen op het volkstuintencomplex Tuinwijk, dan waarvan in eerste instantie werd uitgegaan.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Naar aanleiding van de actieve dialoog hebben we met direct betrokkenen een aantal nadere studies uitgevoerd.

Optimalisatie spoorconfiguratie B4 en planuitwerking bus onderdoorgang.

De optimalisatie van de spoorconfiguratie is besproken/gedeeld met diverse belanghebbenden zoals de Vereniging Viaductstraat, de VVE Viaductflat en het UWV. Zie verder onder het kopje "argumenten en afwegingen".

Naast de nieuwe spoorconfiguratie komt er ook een bus onderdoorgang diagonaal onder de sporen door. De bus onderdoorgang zal lopen vanaf de HOV-as west onder spoor door richting de huidige busbuffer (achterzijde UWV). De milieu-effecten van de bus onderdoorgang worden op dit moment onderzocht. Ook dit doen we samen met eerdere genoemde belanghebbenden. De uitkomsten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere planuitwerking en opstelling van een nieuw bestemmingsplan voor het Hoofdstation waarin zowel de bus onderdoorgang als de fietsentunnel met ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation planologisch mogelijk worden gemaakt. Bij de genoemde belanghebbenden is draagvlak voor het project Groningen Spoorzone.

Keervoorziening Tuinwijk.

Het bestuur van het volkstuinencomplex heeft aandacht gevraagd voor de onderhoudstoestand van de spoorloot. Er is behoefte aan een hekwerk dat in de winter voorkomt dat ongenode gasten over het ijs van de spoorloot, Tuinwijk betreden. Binnen het project Spoorzone Groningen gaan we de sloot opschonen en plaatsen we een hekwerk.

Uitbreiding station Groningen Europapark.

Door de realisatie van het vierde spoor is het noodzakelijk om het station Europapark Groningen uit te breiden met een derde perron met bijhorende kap en lift. Deze uitbreiding van het station is niet opgenomen vigerende bestemmingsplan Station Europapark. Om deze reden is er een herziening van dit bestemmingsplan nodig. Net zoals bij ontwerp en de inpassing van het bestaande Station Europapark, hebben we de planuitwerking voor de uitbreiding ook nauw samengewerkt met de bewoners van de Helperzoom. De resultaten van deze participatie ontvangt u bij het raadsvoorstel voor de vaststelling van het herziening bestemmingsplan. Binnenkort wordt het ontwerp bestemmingsplan station Groningen Europapark ter visie gelegd.

Opstel terrein Haren.

Ook de verplaatsing van het huidige opstel terrein aan de zuidzijde van het Hoofdstation naar Haren maakt onderdeel uit het project Spoorzone Groningen. De provincie Groningen is trekker van dit projectonderdeel. Samen met de bewoners van Essen is gewerkt aan de landschappelijke inpassing van het nieuwe opstel terrein. Het Voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) ligt van dinsdag 20 januari tot en met dinsdag 3 maart ter inzage. Op maandagavond 2 februari wordt er na aanleiding van het Voorontwerp PIP een nieuwe informatiemarkt georganiseerd. Naast de bewoners van de Essen worden hiervoor ook de bewoners van Klein Martijn uitgenodigd. De reacties worden verwerkt in het Ontwerp PIP waarna in het tweede kwartaal van 2015 een formele inspraakronde volgt.

Klankbordgroep stationsgebied.

De klankbordgroep stationsgebied nemen we met regelmaat mee in de plannen. De nu voorliggende plannen inclusief de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling zijn besproken met de klankbordgroep. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het ambitiedocument "Mooi" nog niet met de klankbordgroep is gedeeld, omdat dit document in het laatste klankbordoverleg nog niet gereed was. Daarnaast hebben we met de klankbordgroep een eerste schetssessie uitgevoerd waarbij de gebiedsontsluiting van de (toekomstige) zuidzijde van het Hoofdstation het onderwerp was. De regelmatige afstemming binnen de Klankbordgroep Stationsgebied zullen we ook in het vervolgvoortzetten. De klankbordgroep heeft de door het college vastgestelde stukken ontvangen.

Overige belanghebbenden.

Zowel het RFO 2 als het ambitiedocument "Mooi" is besproken met de Bond Heemschut en de Vrienden van de stad Groningen. Beide organisaties waarderen het dat zij een in dergelijk vroeg stadium van het project al bij de planvorming worden betrokken.

Financiële consequenties

Financiering Spoorzone Groningen.

De provincie Groningen is risicodragend verantwoordelijk voor uitvoering van de Spoorzone Groningen (maatregelen behorende bij voorkeursvariant B4) en vanuit deze rol opdrachtgever richting ProRail en heeft eerder een budget voor de "Knoop Groningen" beschikbaar gesteld van € 236 miljoen. Dit is als volgt opgebouwd:

Beschikbaar budget Knoop Groningen en Bustunnel

Inclusief de bijdragen van ProRail, de gemeente Groningen en de regio Groningen – Assen is voor de Knoop Groningen en de Bustunnel een totaal bedrag op prijspeil 2013 beschikbaar van € 236 miljoen. De dekking van dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- | | |
|---|---------------|
| a. Bijdrage ProRail Knoop Groningen | € 10 miljoen |
| b. Knoop Groningen (inclusief RGA en gemeente Groningen): | € 156 miljoen |
| c. Aanvullend budget voorkeursvariant B4 | € 38 miljoen |
| d. HOV visie-bustunnel | € 21 miljoen |
| e. HOV-visie (middelen zudentree en dergelijke) | € 11 miljoen |

De totale geraamde investering, inclusief de ondergrondse fietsenstalling, de spookruisende fietstunnel, voorzieningen perronplein en toekomstvaste reizigerstunnel met OV-chippoorten bedraagt circa € 276,45 miljoen. De beoogde dekking is onderstaand weergegeven.

Beschikbaar budget Knoop Groningen en bus onderdoorgang	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 fietsenstalling)	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
TOTAAL	276,45 mln

Het investeringsbudget bedraagt op dit moment € 276,45 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 ontwerpfase waarin Groningen Spoorzone zich bevindt.

Het komende jaar worden risico's nader beheersbaar gemaakt door het doen van verdiepende onderzoeken op kritische delen (bodem/water/archeologie), het harden van financieringsbronnen en het opstellen van contractstukken voor ontwerp en bouw van de diverse objecten.

In de raming is geen rekening gehouden met eventueel marktvoordeel bij aanbesteding en kostenindexering. Vooralsnog nemen we aan 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. 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 aan de veroorzaker, de NAM. Dit zal uiteraard afhankelijk zijn van de afspraken die op projectoverstijgend niveau tussen gemeente, provincie en het Rijk gemaakt worden. Ten slotte is aangenomen dat de kosten voor sanering van de bodem door het Rijk worden gedragen (dit sluit aan bij de afspraken zoals gemaakt tussen het Rijk en ProRail).

Naast het reserveren van gelden en het nemen van beheersmaatregelen op specifieke risico's kunnen risico's ook beheerst worden door een slimme wijze van aanbesteden. De scope van het project is verdeeld in twee afzonderlijke Werken, met elk een eigen stelsel van contracten. Het belangrijkste contract in het Werk Spoor omvat alle spoorse maatregelen. Hieronder valt dus het opstel terrein, de keurvoorziening, het 4^e spoor inclusief perron Europapark, de nieuwe spoor- en perronlay-out op het Hoofdstation en het opruimen van het bestaande opstel terrein. Dit werk wordt in 2016 aanbesteed. De daadwerkelijke prijs van dit pakket (circa 55% van de verwachte bouwkosten) is hiermee bekend, voordat ontwerp en realisatie van de 3 tunnels, de stationsoverkappingen en de fietsenstalling aanbesteed wordt. Eventuele aanbestedingsvoordelen uit het Werk Spoor kunnen mogelijk worden ingezet voor het Werk station. Hierover treden partijen nog nader in overleg. De wijze waarop de aanbestedingen worden ingericht wordt het komende jaar door de projectpartners bepaald. Hierbij wordt expliciet ingegaan op de wijze van risicobeheersing, indexering en omgang met opdrachtgeversrisico's.

De gemeente levert een bijdrage van € 14,9 miljoen in het kader van de afspraken Raamwerk Regiorail. Dit bedrag is opgenomen in de post Budget knoop Groningen. Deze bijdrage vloeit voort uit de afwikkeling van de Regiotram en is toegelicht in het raadsvoorstel bij de begroting 2013. Bij het definitieve kredietbesluit rondom de fietstunnel en de fietsenstalling (voorzien eind 2015) zal uw raad tevens worden gevraagd de genoemde bijdrage in het kader van Raamwerk Regiorail beschikbaar te stellen. Hiermee is in de begroting 2015 ook rekening gehouden.

Plankosten nadere uitwerking

Vanaf 2008 is voor de ontwikkeling van het Stationsgebied in totaal een plankostenkrediet van € 3,341 mln. beschikbaar gesteld.

1. <i>Planvoorbereidingskrediet (Rb, 17 december 2008)</i>	€ 300.000,--
2. <i>Voorstudie visie Stationsgebied (Rb, 22 april 2009)</i>	€ 242.000,--
3. <i>anvullend plankostenkrediet (Rb, 17 februari 2010)</i>	€ 458.000,--
4. <i>Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 17 november 2010)</i>	€ 851.000,--
5. <i>Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 30 november 2013)</i>	€ 490.000,--
6. <i>Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 23 april 2014)</i>	€ 500.000,--
7. <i>Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 24 september 2014)</i>	<u>€ 500.000,--</u>
	€ 3.341.000,--

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), RSP Stationsgebied (€ 0,4 miljoen) en rekeningresultaat 2013 (€ 0,5 miljoen).

In de begroting 2015 heeft uw raad vanuit middelen extra beleid een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar gesteld voor het onderdeel Verplaatsen. Op 17 december 2014 heeft uw raad het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer vastgesteld met een verdeling van de beschikbaar gestelde middelen voor Verplaatsen. Voor het Stationsgebied is voor 2015 (en in 2016 eveneens) een bedrag gealloceerd van € 1 miljoen voor gemeentelijke plankosten in het kader van het project Groningen Spoorzone. U wordt voorgesteld hiertoe het desbetreffende krediet beschikbaar te stellen. In dit krediet zijn tevens de gemeentelijke plankosten voorzien voor het aanbestedingsgereed maken van de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 4.341 miljoen. Voor 2017 e.v. zijn nog geen financiële middelen voor plankosten beschikbaar.

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
Stationsgebied			
Betrokken dienst(en)	RO		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2015		
Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Openbaar vervoer	1.000	1.000	0
Totale begrotingswijziging	1.000	1.000	0

Toekomstige (financiële) opgaven.

De verbouwing van het station en de overige spoorse aanpassingen duren tot en met 2020. Gedurende deze gehele periode zal sprake zijn van gemeentelijke plankosten, waarbij de intensiteit en omvang zal afhangen van de fase in het proces. Daarnaast liggen er nog forse investeringsopgaven waarvoor nog geen financiering beschikbaar is- ten aanzien van het voorplein, de ontwikkeling van Stationsgebied Zuid, gebiedsontsluiting zuid, de beoogde verplaatsing van het busstation en de te realiseren zidentree. Ook dit zal investeringen vragen.

Zoals hierboven al werd beschreven is op dit moment voor de jaren 2015 en 2016 in de begroting voorzien in plankosten, voor de jaren daarna is dit nog niet voorzien. Door de jaren 2015 en 2016 te gebruiken voor nadere planvorming, verwachten wij eind 2016 de investeringsopgaven goed in beeld te hebben, evenals eventuele externe financieringsbronnen. Tevens is het oogmerk, om op dat moment te beschikken over een eerste grondexploitatie/haalbaarheidsstudie voor stationsgebied zuid (in samenspraak met mede-grondbezitter NS Stations). Onderstaand wordt inhoudelijk nog nader ingegaan op de verschillende vervolgoopgaven.

Voorplein.

Zoals u bekend is, onderzoeken wij op welke wijze de voetgangersstroom vanaf het Hoofdstation naar de Werkmanbrug geoptimaliseerd kunnen worden en het voorplein vriendelijker/aantrekkelijker kan worden ingericht (zie ook boekje "Mooi" op dit punt). Daarbij kijken we ook naar de wijze waarop fiets- en voetgangersstromen van elkaar losgekoppeld kunnen worden. Binnen het project Groningen Spoorzone is een bijdrage van 1 miljoen euro gereserveerd voor aanpassingen van het voorplein. Hiermee kan een beperkt gedeelte van de beoogde aanpassing gerealiseerd worden.

Gebiedsontwikkeling zuidzijde Hoofdstation.

In het document "Cityhub" (ontwikkelingsvisie 2011) is de gemeentelijke ambitie voor de zuidzijde van het Hoofdstation beschreven. Samen met onder meer de NS als belangrijke grondeigenaar gaan we verkennen op welke wijze aan onze ambitie invulling kan worden gegeven. Daarbij brengen we de gezamenlijke doelstellingen, het bijbehorende programma en de eventuele samenwerkingsvorm in beeld. Vervolgens kunnen we aan de slag met het maken van een ruimtelijk plan voor de ontwikkeling van de zuidzijde van het Hoofdstation. De bedoeling is dat we in 2016 komen tot een ruimtelijk plan voor het gebied en onderliggende grondexploitatie/haalbaarheidsstudie. De planvorming voor Stationsgebied Zuid is ook direct van belang in relatie tot de vormgeving van de zidentree. De zidentree is op dit moment nog niet integraal gefinancierd. Wel is binnen het budget voor de fietstunnel rekening gehouden met de kosten van een reguliere hellingbaan en heeft de provincie in het budget voor de bustunnel een bedrag meegenomen voor realisatie van een lift, roltrap en trappartijen. De uiteindelijke kosten zullen bepaald worden door het gekozen ruimtelijk model (zie Ambitiedocument "Mooi"; met modellen "Kom", "Stationsgebouw" en "Verdiept Plein").

Verplaatsing busstation en gebiedsontsluiting zuidzijde.

Het verplaatsen van het busstation heeft grote invloed op de verdere uitwerking van het stationsgebied. Dit geldt niet alleen voor Stationsgebied Zuid, maar ook voor de inrichtingskeuzes van het voorplein, omdat het tot ontlasting van de Stationsweg leidt. In 2015 zal inzichtelijk worden gemaakt welke investering er voor de verplaatsing noodzakelijk is en tevens de relatie met de HOV-exploitatie inzichtelijk worden gemaakt. Ook zal de ruimtelijke inpassing nader worden onderzocht, waarbij ook de positie van de busbuffer nader zal worden bepaald. Dit onderzoek zal samen worden opgepakt met de provincie en het OV-Bureau. Duidelijk is dat verplaatsing van het busstation alleen mogelijk is als er sprake is van een volwaardige gebiedsontsluiting van de zuidzijde van het Hoofdstation. Voor de verplaatsing van het busstation zijn op dit moment geen financiële middelen gereserveerd.

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

Na vaststelling van het voorliggende RFO 2 en het ambitiedocument "Mooi" wordt er komend jaar onder meer verder gewerkt aan de volgende onderdelen:

1. Vertalen RFO 2 en ambitiedocument "Mooi" naar contracteisen;
2. Voorbereiding aanbesteding (organisatie en aanbestedingsdossier);
3. Opstellen van overeenkomsten voor realisatie, beheer en instandhouding;
4. Planvorming voorplein;
5. Planologische verankering van de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling, bus onderdoorgang, uitbreiding; station Groningen Europapark en het opstel terrein Haren;
6. Onderzoek verplaatsing busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation inclusief gebiedsontsluiting;
7. Opstellen van een ruimtelijke plan voor de gebiedsontwikkeling van stationsgebied zuid;
8. Acties t.b.v. fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation (zie raadsvoorstel fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling Hoofdstation).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink