

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8111/ G. Lieffering
Onderwerp Uitnodiging bijeenkomst Stationsgebied



De leden van de raadscommissies Ruimte en
Wonen en Beheer en Verkeer

GRIFFIE	
reg.nr.	GR09 1803031
ingek.	29 JAN 2009
class.	-207515
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	dogmail

Datum 29 JAN 2009

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO09.1797002

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op vrijdag 14 november jl. hebben we met u een naar onze mening succesvolle excursie langs drie stationsgebieden in Nederland ondernomen. Aan de hand van de voorbeelden en visies van Zwolle, Arnhem en 's Hertogenbosch heeft u een goede indruk gekregen van de keuzes en dilemma's waar deze steden ten aanzien van hun Stationsgebied voor staan, dan wel welke keuzes al zijn gemaakt en om welke reden.

De deelnemende fracties hebben aan de wethouder ruimtelijke ordening toegezegd om rond de jaarwisseling met nadere standpunten te komen. In een oplegnotitie bij het informatiepakket hebben we een aantal cruciale vragen over de mogelijke richtingen van de gebiedsontwikkeling geformuleerd waarover u in dit stadium uw standpunt kunt geven. Daartoe willen wij u in een informele en informatieve bijeenkomst in de gelegenheid stellen. Niet alle raadsfracties hebben aan de excursie kunnen deelnemen. Om de informatieachterstand bij die raadsfracties weg te nemen, hebben we de eerdere oplegnotitie met daarin een aantal cruciale vragen als bijlage opgenomen.

We willen met u tijdens deze bijeenkomst vooral een discussie voeren over de ontwikkelingsrichting van het stationsgebied: wat voor soort gebied moet het worden? Een voorportaal van de binnenstad?

Een multifunctioneel nieuw stadsdeel?

Een dergelijke keuze staat niet op zich, maar hangt samen met de visie die de raad heeft op de gewenste ontwikkeling van de stad, met een aantal min of meer autonome ontwikkelingen in het gebied (mede als gevolg van de komst van de tram). Voor deze autonome ontwikkelingen moet een oplossing worden gevonden. Ook willen we graag uw visie op de rol van de gemeente: een actieve, sturende rol in dit gebied of een meer faciliterende rol. Maar we beginnen uiteraard met een terugblik op de excursie. Aan de hand van beelden van de bezochte stationsgebieden horen we graag uw reactie op de ontwikkelingen in die gebieden.

Wij denken op deze wijze invulling te kunnen geven aan de wens van de raad om bij belangwekkende ontwikkelingen in de stad op voorhand een (richtinggevende) rol te kunnen spelen. De uitkomst van deze bijeenkomst willen we benutten om het

projectplan verder af te ronden. Hiermee rekening houdend zal ons college het projectplan dan met een aanvraag voor een plankostenkrediet aan uw raad voorleggen. Vervolgens kunt u een definitief standpunt innemen over de vertrekpunten en aanpak van de visieontwikkeling.

samenwerking met derden

Voor een geslaagde ontwikkeling van ons Stationsgebied zullen we constructief moeten samenwerken met de direct belanghebbende partijen (met of zonder grondposities) in het Stationsgebied. Deze samenwerkingspartijen betreffen NS-Poort, Prorail, de provincie Groningen en het Trambureau. Deze partijen hebben inmiddels positief gereageerd op het door ons opgestelde gezamenlijke plan van aanpak en de oplegnotitie. Ook het concept van het plan van aanpak treft u aan als bijlage bij deze brief. Met u en de samenwerkingspartijen willen we toewerken naar een gezamenlijke opdrachtformulering, inclusief afspraken over de samenwerking. Deze leggen we uiteraard ter goedkeuring voor aan de raad als officiële start van de visieontwikkeling.

voorbeeldstatus

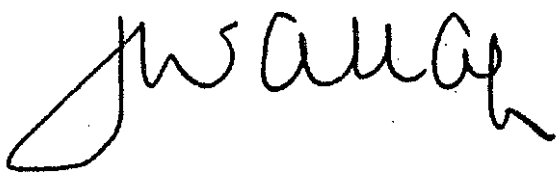
Op de achtergrond werken we tevens samen met de Ministeries van VROM en V&W (en NS-Poort en Prorail) vanuit de voorbeeldstatus die we van het rijk hebben gekregen voor de ontwikkeling van ons Stationsgebied. Voor deze partijen is de potentiële meerwaarde en de ontwikkelpotentie reden om de ontwikkeling van ons Stationsgebied hoog in te schalen. Het rijk ziet ondanks de huidige fysieke (spoor)barrières goede kansen om in samenwerking met ons een (gedeeltelijke) uit-/verplaatsing van spoorinfrastructuur en herontwikkeling van het gebied te helpen realiseren. Ze biedt hiervoor een programmteam en een stuurgroep aan, waarbij de slagingskans voor de totale gebiedsontwikkeling en de dynamiek van het specifieke Groningse planproces voorop staan. Deze stuurgroep zal ons medio april op uitnodiging van de wethouder ruimtelijke ordening een bezoek brengen.

In overleg met de griffie wordt zo snel mogelijk een datum ingepland voor de bijeenkomst. Wij informeren u hier zo snel mogelijk over.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



Concept Plan van Aanpak Visie Stationsgebied Groningen versie 5.0

1. Algemeen

1.1 Vooraf - perspectief

Het Stationsgebied is een belangrijk knooppunt in Noord-Nederland. Het ligt strategisch tussen de binnenstad en de zuidelijke ringweg en is dé 'overstapplaats' van het Noorden. Bovendien is er nog ruimte, dat voornamelijk wordt benut door relatief extensieve functies als het emplacement en de P+Citybus-locatie aan de Zaanstraat. Ook kent het gebied talrijke restructies. Er ligt daarmee een lonkend perspectief. In de concept-structuurvisie van Groningen, Stad op Scherp, wordt gesproken over *"een gebied tot 200.000 m² om de intense stad in optima forma te kunnen realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel"*.

1.2 Aanleiding planvorming

Het planvormingsproces voor het Stationsgebied kent een aantal aanleidingen.

- Als uitwerking van één van de centraal gestelde dynamo's van de structuurvisie (zie 2.1)
- Het stationsgebied is aangewezen als voorbeeldproject binnen het nationaal programma 'spoorzone ontwikkeling' (zie 1.3)
- Als kaderstellend voor de aanlanding van de 1^e (regio)tramlijn Hoofdstation-Zernike met aansluitend de lijn Hoofdstation-Kardinge en het eindbeeld van het regiotram-netwerk (zie 2.2)
- Het Regionaal Specifiek Pakket en de consequenties daarvan.
- De verhoging van de frequenties van een aantal spoorverbindingen

1.3 Voorbeeldproject

Het ministerie van VROM, het ministerie van VenW, ProRail en NS werken gezamenlijk, als vier partners aan het programma "spoorzone ontwikkeling". Hiermee ondersteunen zij gemeenten bij de herontwikkeling van binnenstedelijke spoorzones. Op basis van een onderzoek van Movares naar de haalbaarheid van herontwikkeling van tien binnenstedelijke spoorzonelocaties zijn vier voorbeeldprojecten geselecteerd: de spoorzones in Groningen, Amersfoort, Zwolle en Nijmegen. Al deze locaties worden nu extensief gebruikt, maar zijn door hun ligging in het centrum en hun goede bereikbaarheid bij uitstek geschikt voor wonen, werken en het huisvesten van sociaal-culturele activiteiten.

Voor het project Groningen is ProRail aangewezen als trekker van de vier participanten uit het programma Spoorzone Ontwikkeling. Het programma kan als facilitator en ondersteunend dienen voor het project Groningen, zonder lokale verantwoordelijkheden over te nemen. Doelstelling van de rijksstuurgroep is om de slagingskans van het betreffende project te vergroten, met behoud van de eigen plandynamiek. De groep is in te zetten als er op landelijk niveau sprake is van blokkades of obstructies.

1.4 Doel

Voorliggend concept Plan van Aanpak vormt een eerste voorzet voor een definitief Plan van Aanpak. Het definitief Plan van Aanpak vormt straks op haar beurt de opmaat voor het opstellen van een Visie Stationsgebied Groningen. In deze fase gaat het om het formuleren van de gezamenlijke uitgangspunten en het vormen van een basis waarin alle betrokken partijen zich kunnen vinden.

Door de gemeente Groningen zijn op ambtelijk niveau reeds een aantal verkenningen uitgevoerd naar de mogelijke verkeerskundige en programmatische richtingen, de signatuur

van het gebied, dilemma's, knelpunten en vraagpunten. De definiëring van de gezamenlijke opgave met de partijen moet voorjaar 2009 uitmonden in een breed gedragen definitief Plan van Aanpak.

1.5 Positie raad

Voor het college is het van belang om met de raad een gezamenlijke focus op het stationsgebied te ontwikkelen. De gemeenteraad is uiteindelijk verantwoordelijk om de visie Stationsgebied als plan vast te stellen. Er is daarom voor gekozen om al in een vroegtijdig stadium met de Raad een discussie te voeren over de ontwikkelingsrichting van het Stationsgebied. Ter oriëntatie is er op 14 november 2008 een excursie georganiseerd naar 3 stationsgebieden in Nederland: Zwolle, Arnhem en Den Bosch. In een daarvoor opgestelde notitie heeft de Raad kennis kunnen nemen van feiten en cijfers en de autonome ontwikkelingen die zich voordoen in het gebied. Daarin zijn ook een aantal fundamentele vragen over de gewenste ontwikkelrichting van het gebied geformuleerd (zie ook de bijlage en paragraaf 3). Deze zullen in een vervolgstap aan de raad worden voorgelegd. Deze nadere standpuntbepaling dient als input voor het Plan van Aanpak. In april 2009 zal de Raad zich uitspreken het gezamenlijk door betrokken partijen akkoord bevonden Plan van Aanpak.

2. Randvoorwaarden en kaders

2.1 Structuurvisie

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

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

Op de structuurvisie is inspraak mogelijk geweest in der periode van 26 september t/m 7 november 2008. Vaststelling met verwerking van de inspraak is voorzien in maart 2009.

2.2 RSP en prioritaire projecten

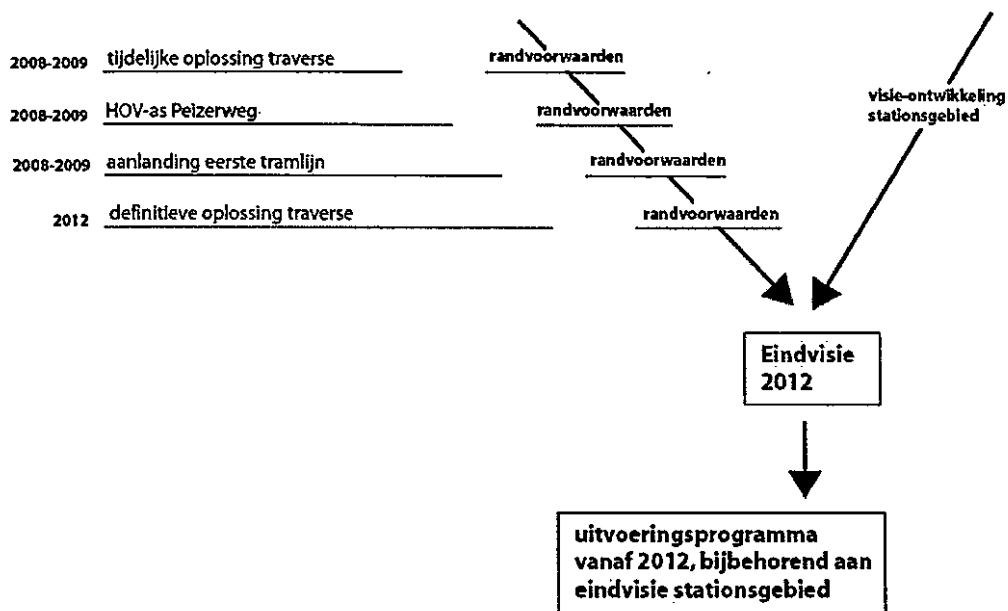
Bij de vorming van een visie voor het stationsgebied moet rekening worden gehouden met een aantal ontwikkelingen in het gebied die al 'bekend' zijn. Grotendeels komen ze voort uit het zogenaamde Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. Het gaat om:

- Regiotram, 1^o fase en eindbeeld (incl. doorkoppelingen van regionale treinen)
- inpassing 1^o en 2^o tramlijn.
- HOV-as Peizerweg

- 2^e fase Zuidelijke Ringweg m.n met oog op de bereikbaarheid van het Stationsgebied.
- nieuwe verbinding Heerenveen – Groningen
- spooraansluiting Veendam, frequentieverhoging Zuidbroek-Hoogezand-Groningen
- frequentieverhoging Zwolle – Groningen
- frequentieverhoging/spoorverdubbeling Leeuwarden – Groningen
- aanpak spoortraverse Groningen

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

<i>Prioritaire projecten</i>	<i>besluit</i>	<i>uitvoeringsgereed</i>
<i>Tijdelijke oplossing traverse- bereikbaarheid perron 6/7</i>	2009	2009
<i>Aanlanding 1^e tramlijn</i>	2008/2009	2014
<i>HOV-as Peizerweg</i>	2009	2011/2012
<i>Definitieve oplossing traverse (passerelle)</i>	2012	2014



2.3 Krachtenveld stationsgebied Groningen

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

- **De gemeente Groningen** wil uitwerking geven aan haar Structuurvisie en deze dynamo verder ontwikkelen. Van groot belang en prioritair is de verkeerskundige afwikkeling in en rond de dynamo en de infrastructurele maatregelen, die hiermee gemoeid zijn. Deze zijn randvoorwaardelijk voor de functionele en programmatische relatie met de binnenstad en de signatuur van het gebied. De gemeente heeft geen grote grondpositie, maar wel haar publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden, en borgt ook de belangen van de bevolking in deze (in dit geval bv. de omwonenden) en overige belanghebbende groepen (reizigers, gebruikers). Daarnaast bewaakt zij de ruimtelijke kwaliteit van de nieuw toe te voegen openbare ruimte. De voorbereiding van de Regiotram en HOV-as pakt de gemeente pro-actief op.
- **De provincie Groningen** beschouwt de Spoorzone als de entree van stad, provincie en het Noorden. Zij zet in op een hoogstedelijk gebied met functiemix, exclusiviteit en identiteit, hecht aan optimale bereikbaarheid en overstap. Daarbij wil zij het verkeer veiliger en duurzamer maken en de infrastructuur goed in het landschap inpassen. De provincie neemt deel vanuit haar regionale OV-taken (concessieverlener vervoersmaatschappij Arriva), is verantwoordelijk voor uitvoering van het compensatiepakket Zuiderzeelijn (RSP) en hecht daarbij aan de optimale toewijzing van middelen aan de verschillende projecten. Zij ziet een nauwe relatie met het project Regio Tram en voelt zich verantwoordelijk voor de regionale/provinciale spoorse ontwikkelingen en de overige RSP projecten.
- **ProRail** is verantwoordelijk voor de functionaliteit van de spoorweginfrastructuur en focust op optimale transfer binnen en naar het Stationsgebied. Zij zet dus in op goede ketenfaciliteiten en een verhoging van het aandeel spoor-/ov-verkeer t.o.v. autoverkeer. De komende intensiveringen op het spoor vragen om capaciteitsuitbreiding en betere benutting. ProRail heeft dus belang bij een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering van spoorse processen. Doel is ook het optimaliseren van de functionaliteit van het emplacement. De eventuele verplaatsing van het emplacement geeft een grond- en ontwikkelpositie. Ook zet ProRail in op het verhogen van een aangenaam verblijfsklimaat en de sociale veiligheid in de stationsomgeving.
- **NS Poort** ontwikkelt, beheert en exploiteert stations en stationsgebieden. Groningen is een belangrijk station voor NS, NS Poort heeft veel belang bij ontwikkeling van het stationsgebied, zodat veel reizigers, bezoekers en gebruikers worden getrokken naar een levendige omgeving en de commerciële potenties worden benut.
- **Vervoerders:** NS Reizigers en Arriva verzorgen het treinvervoer in het noorden en maken intensief gebruik van het knooppunt Groningen. Dit gebruik zal alleen nog maar toenemen door de voorziene groei in reizigersvervoer (70% tot 2020 volgens de opgave van het trambureau). Deels wordt dit veroorzaakt door autonome groei en deels door de introductie van de regiotram.
- **Het OV-bureau** is concessieverlener voor al het busvervoer in de provincies Groningen en Drenthe.
- **Het Trambureau** is verantwoordelijk voor de voorbereiding en realisatie van de eerste fase van het Regiotramnetwerk in Groningen. Die eerste fase omvat de verbinding Hoofdstation-universiteitscomplex Zernike en, kort daarna, de tweede lijn naar Karding. Daarmee is de Regiotram zowel katalysator als maatgevende factor voor de verdere ontwikkeling. Opdrachtgevers is de Regio Groningen Assen waarbij de gemeente Groningen en provincie Groningen voor de dagelijkse aansturing zorgdragen. Tevens verstrekt het Trambureau doorzicht naar het spoorse eindbeeld in 2040.

- KPN is grondeigenaar en gebruiker. KPN zal in de visieontwikkeling vooral participeren vanuit haar gebruikersfunctie aan de noordwestzijde. Aan de zuidzijde heeft KPN een eigendomspositie.

3. Inhoud van het project.

In de structuurvisie voor de stad is de ambitie voor het stationsgebied verwoord. Deze opgave is nog onderhevig aan inspraak en nadere besluitvorming van het college en de raad. Alvorens de ontwerpogave kan worden gedefinieerd, zal op een aantal principiële vragen een antwoord moeten komen:

- Is het stationsgebied een uitbreiding van de binnenstad, een complementair bronpunt of een nieuw stadsdeel met een eigen dynamiek?
- Welk dragend beeldmerk kunnen we voor het stationsgebied aandragen?
- Welke betekenis kennen we toe aan een eventuele nieuwe passerelle (of tunnel?): uitsluitend een toegang tot de sporen of ook een extra interwijkverbinding?
- Wil de gemeente sturend zijn in de ontwikkeling van het gebied met het oog op extra meerwaarde voor de stad of zich beperken tot een faciliterende rol voor de verkeersprogramma's en de vastgoedontwikkelingen?

Het college wil over dergelijke voor de hoofdrichting van de ontwerpogave bepalende vragen met de raad in gesprek. Voor zover deze vragen (nog) niet (volledig) kunnen worden beantwoord bieden ze ruimte voor varianten en alternatieven voor ruimtelijk-functionele modellen in de ontwerpogave. De keuze voor een omljnd perspectief voor de ontwikkeling van het stationsgebied zal dan aan de hand van deze modellen en alternatieven worden gemaakt.

In termen van projectmatig werken zijn we dus nog in de initiatieffase. Voor alle betrokken partijen is het zaak zich een mening te vormen over het gebied en te komen tot een eensluidende opvatting over de uitgangspunten voor de invulling. Dit moet uitmonden in een gezamenlijke ontwerpogave en een verklaring van partijen over de wijze van samenwerking (Intentie- of Samenwerkingsovereenkomst). Via de hiervoor geschetste stappen moet dit uiteindelijk resulteren in een ruimtelijk-functioneel kader in de vorm van een structuurvisie volgens de eisen van de nieuwe Wro. Hieraan wordt een uitvoeringsprogramma gekoppeld.

4. Projectmatige aanpak

4.1 Organisatie

Om een aansprekende en gedragen visie te maken is een projectmatig opgezette organisatie nodig met op geschikte momenten afstemming en overleg met share- en stakeholders. Het organisatiemodel gaat uit van een gezamenlijke planontwikkeling voor het Stationsgebied. Spil in de organisatie is het Bestuurlijk Overleg. In de Kerngroep wordt de besluitvorming voor dat overleg voorbereid. Hierin zitten naast gemeentelijke vertegenwoordigers ook vertegenwoordigers van NS Poort, ProRail, provincie Groningen en Trambureau. De laatste neemt deel vanuit het directe belang van een optimale overstapmachine, de introductie van de regiotram, de intensiveringen op bestaande sporen en de randvoorwaarden die daar vanuit aan de functionele ontwikkelingen kunnen worden gesteld (en vice versa).

De gemeentelijke vertegenwoordigers uit de Kerngroep schuiven aan bij het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg kent naast de wethouders RO en V&V, vertegenwoordigers van provincie Groningen, NS Poort, ProRail en Trambureau.

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

Stuurgroep Programma Spoorzones

In de Stuurgroep zijn het ministerie van VROM, het ministerie van VenW, ProRail en NS vertegenwoordigd. Zij werken gezamenlijk, als vier partners aan het programma "spoorzone ontwikkeling". ProRail is in de persoon van Dick van der Stouw voor het project Groningen aangewezen als trekker van de vier participanten uit het programma Spoorzone Ontwikkeling. Het programma heeft tot doel de ontwikkeling in de aangewezen spoorzones te stimuleren en te faciliteren. De Kerngroep kan in voorkomende gevallen de Stuurgroep inschakelen via de tussenkomst van de primus interparis Van der Stouw.

Bestuurlijk Overleg

Functie: afstemming en coördinatie op bestuurlijk niveau van ieders inbreng in het project Stationsgebied Groningen. Dit afstemmingsoverleg zal drie á vier keer per jaar plaatsvinden.

Samenstelling:

- wethouder RO, de heer F. de Vries (voorzitter)
- wethouder Verkeer en Vervoer, mevrouw K. Dekker
- gedeputeerde(n) provincie Groningen: aan te wijzen door provincie
- NS, regiodirecteur regio Noord Oost, de heer A. Bleeker
- ProRail, regiodirecteur regio Noord Oost, de heer C. de Vries
- Trambureau, directeur, de heer M. Olman
- projectmanager visie Stationsgebied, de heer G. Lieffering (secretaris)
- assistent projectmanager visie Stationsgebied, de heer M. Smit (notulist)

Kerngroep

Functie: voert de opdracht uit en coördineert de vorming van de visie voor het Stationsgebied. Daarnaast bereidt zij de integrale besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg voor.

Vergaderfrequentie: nader te bepalen op 9 januari 2009

Samenstelling:

- Projectmanager (voorzitter), G. Lieffering
- Assistent projectmanager, M. Smit
- Beleidsontwikkeling, L. Huis in 't Veld
- Verkeer en Vervoer, H. Vissers
- NS Poort, D. van Holten
- ProRail, P. Stam
- Provincie Groningen, J. Koopmans
- Trambureau, A. Buikhuizen
- Andere relevante shareholders en adviseurs op ad hoc basis

Projectgroep visie Stationsgebied (partijen intern)

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

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

Klankbordgroep

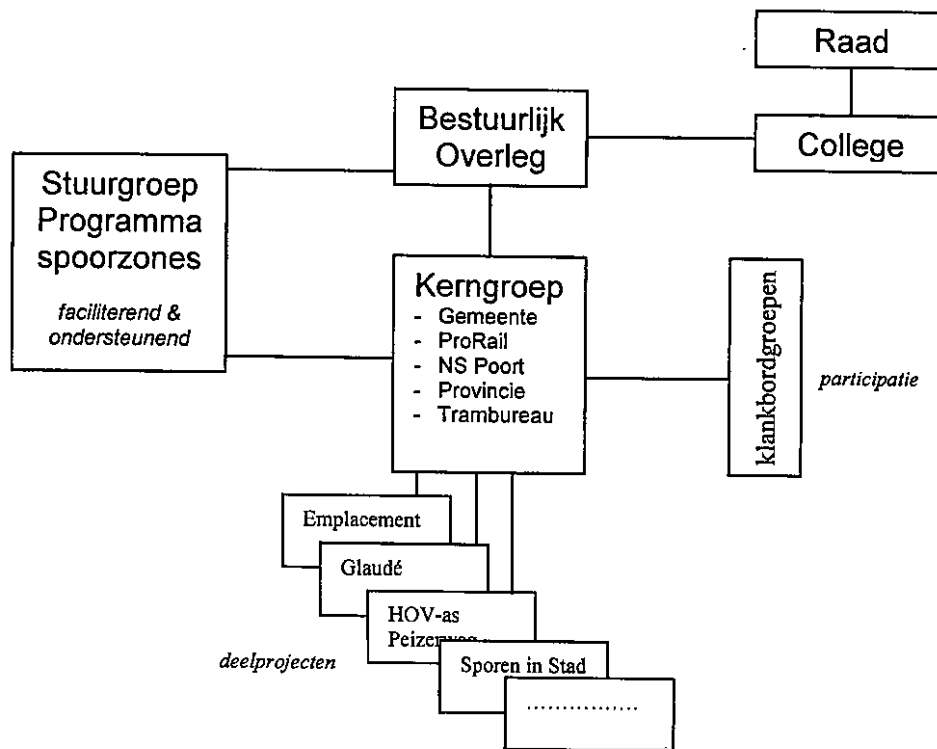
Functie: uitwisselen van informatie (in twee richtingen), afstemmen en toetsen van onderwerpen en signaleren van ontwikkelingen en meningen voor zover het de ontwikkeling van de Visie Stationsgebied betreft. De gemeente Groningen functioneert als voorzitter tijdens de bijeenkomst

Samenstelling: nader te bepalen.

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

- Vervoerdersbranche/huidige gebruikers van het stationsgebied.
- directe gebruikers van gebouwen in het gebied
- bewonersorganisaties en belangengroepen

Organisatiemodel



4.2 Faseren en beslissen

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

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

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

Initiatiefase: formuleren ontwerpogave	Dec '08 – Mrt '09
Definitiefase; opstellen alternatieven/varianten: keuze alternatief	Apr '09 – Apr '10
Ontwerpfase: alternatieve invullingen/programma's: keuze	Mei '10 – Apr '11
Realisatiefase: uitvoeringsprogramma starten	Vanaf 2011/2012

De uitkomst zal niet bestaan uit een blauwdruk van de toekomstige invulling van het gebied. Het ontwerp moet de functie krijgen van een ruimtelijk-functioneel beslissingskader, die voldoende flexibiliteit biedt om gewijzigde marktomstandigheden en wijziging in de vraag naar programma's op de middellange termijn. Ook moet dit kader besluiten ondersteunen voor de kortere termijn voor de vervoersprogramma's met het oog op een integrale en duurzame inpassing. Het moet kunnen dienen als structuurvisie in termen van de nieuwe Wro en als zodanig kunnen fungeren als onderlegger voor een bestemmingsplan en/of afzonderlijke projectbesluiten.

Lopende inhoudelijke activiteiten in de huidige (initiatief) fase:

Verkenningen van ontwikkelingsrichtingen (kansennota)	Trekker: gemeente
Verkenning naar ontwerpseisen "verkeersmachine stationsgebied"	Trekker: gemeente
Verplaatsingsonderzoek emplacement	Trekker: ProRail
Aanlanding regiotram op het hoofdstation	Trekker: Regiotram
Ontwikkeling Glauvé + ruimtelijke inpassing tram	Trekker: gemeente
Sporen in Stad (inventarisatie en coördinatie lokale inpassing RSP maatregelen rail)	Trekker: gemeente
HOV-as Peizerweg-Hoofdstation	Trekker: gemeente
Stroomlijning RSP-projecten	Trekker: provincie

Te starten en af te ronden inhoudelijke/procedurele activiteiten:

Richtinggevende uitspraken raad over de positie van het stationsgebied	Trekker: gemeente
Mobiliseren van participatiedeelname	Trekker: gemeente
Bepalen omvang plangebied	Trekker: kerngroep
Formuleren ontwerpdracht en contouren businesscase (workshops??)	Trekker: kerngroep
Opstellen PvE voor functionaliteit spoorweginfra en uitwisseling met andere modaliteiten (voor- en natransport) of ruimer: wat is de visie op het toekomstige hoofdstation Groningen?	Trekker: NSP/ProR

Informatie en communicatie

Inzet van diverse communicatiemiddelen af te stemmen op de diverse doelgroepen: nader te bepalen.

Planning en bestuurlijke besluitvorming

Iedere betrokken partij kent zijn eigen besluitvormingsprocessen. De grove doorloop zoals hierboven aangegeven zal hierop worden afgestemd en nader worden ingevuld.

Geld

In deze fase draagt iedere partij zijn eigen kosten. Voor gezamenlijk te verstrekken externe opdrachten zal een verdeelsleutel worden afgesproken. Vooralsnog worden deze gezamenlijke kosten als bescheiden ingeschat en wel tot circa 20.000 euro (kosten voor faciliteren workshops e.d.)