

EMBARGO tot woensdag 2 november 2016, 13.00 uur
Raadsvoorstel



Onderwerp **Verplaatsen busstation, westflank en inpassing korte busondergang**

Registratienr. 5909506 Steller/telnr. Gerd Boerema/ 8998 Bijlagen 0

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook

Raadscommissie

R&W

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. Een busstation te realiseren aan de zuidzijde van het Hoofdstation.
- II. De totale kosten voor de realisatie van het busstation te bepalen op € 2.350.000,-
- III. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 2.350.000,-
- IV. De kosten te dekken uit de vrijval maatregelenpakket HOV Netwerkanalyse Groningen – Assen:
 - RSP middelen (€ 1.175.000,-)
 - Extra beleidsmiddelen bereikbaarheid (€ 1.175.000,-)
- V. De structurele onderhoudskosten busstation en busonderdoorgang van € 60.000,- vanaf 2022 te dekken uit de areaaluitbreidingsmiddelen.
- VI. Een taxistandplaats, een K+R en tenminste 800 fietsparkeerplaatsen op de westflank te realiseren, en
- VII. De korte bus onderdoorgang groen in te passen.
- VIII. De totale kosten van de besluitpunten VI en VII te bepalen op € 2.220.000,-,
- IX. Een krediet van € 2.220.000,- ter beschikking te stellen en dit te volledig te dekken uit de RSP middelen stationsgebied.
- X. Voor het project Stationsgebied Groningen voor 2016/2017 een aanvullend plankostenkrediet beschikbaar te stellen van 1,55 miljoen. Waarmee het totaal beschikbare plankostenkrediet daarmee uitkomt op 5,891 miljoen.
- XI. Het aanvullende plankostenkrediet van € 350.000,- te dekken uit de beschikbaar gestelde middelen extra beleidsmiddelen 2016 'Verplaatsen - Spoor' en 1,2 miljoen uit de beschikbaar gestelde extra beleidsmiddelen 2017 'Verplaatsen - Spoor'.
- XII. De begroting 2016 op programmaniveau te wijzigen.

Samenvatting

De afgelopen periode is gewerkt aan de verdere uitwerking van de spoorse plannen. Uw raad heeft reeds in 2011 de ambitie uit gesproken om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Uit nadere studie blijkt dat een busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation de beste oplossing is. Bovendien zien we mogelijkheden om nieuw busstation te financieren waardoor het mogelijk is om de verplaatsing van het busstation op te nemen in de scope van Groningen Spoorzone. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om een integrale, compacte, efficiënte en toegankelijke OV-hub te ontwerpen en te realiseren. Bij de korte bus onderdoorgang is het mogelijk om deze 'groen' in te passen waarmee de Rivierenbuurt betrokken wordt bij de ontwikkelingen in het stationsgebied. Een busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation in combinatie met de korte bus onderdoorgang zorgt er voor dat de Stationsweg een stuk rustiger wordt omdat het merendeel van de bussen hier dan niet meer komen. Daardoor ontstaan er kansen om de verbinding tussen het Hoofdstation en de binnenstad te verbeteren.

Verder stellen we voor om de scope van Groningen Spoorzone uit te breiden met een taxistandplaats, een kiss en ride plek én 800 extra fietsplekken op de westflank. Dit is mogelijk doordat de sporen op deze plek komen vervallen. De taxistandplaats en K+R worden hiermee in feite het station 'ingetrokken'.

Daarnaast voorziet dit raadsvoorstel in een aanvraag plankostenkrediet voor de periode eind 2016 en 2017 zodat we kunnen actief blijven participeren in het project en de gebiedsontwikkeling aan zowel de noord- als zuidzijde nader kunnen uitwerken.

Aanleiding en doel

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project om de stad per trein en bus beter bereikbaar te maken: Groningen Spoorzone. Provincie, gemeente, NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en 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 spoorkruisende busonderdoorgang en het 'Reactierapport Groningen Spoorzone, gedateerd juli 2014'. Zie ook www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone.

In februari 2015 heeft u met zowel het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 2 (RFO 2) en het Ambitiedocument 'Mooi' ingestemd. Op 15 juni 2016 hebben wij u geïnformeerd over de aankoop van de PostNL-locatie waardoor er een kortere busonderdoorgang mogelijk wordt, waarbij tevens een goede ruimtelijk verbinding met de Rivierenbuurt kan worden bewerkstelligd. Ander groot voordeel van de kortere busonderdoorgang is dat hiermee een zogenaamd 'gestrekt' busstation mogelijk wordt. Het huidige busstation voldoet niet aan de hedendaagse eisen die aan een dergelijke voorziening worden gesteld. Het busstation is niet toegankelijk voor minder validen, de bushaltes zijn te klein om de vele reizigers te herbergen en de verkeerssituatie rondom de Werkmanbrug is zeer complex. Mede om deze redenen stellen we voor om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het Hoofdstation, waar wel voldoende ruimte is om een kwalitatief hoogwaardig busstation effectief te laten functioneren.

Met het toevoegen van de realisatie van de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling (5.000 plekken) en fietsparkeerplaatsen Oostflank Hoofdstation (2.200 plekken) aan de scope van het project Groningen Spoorzone hebben we al een forse invulling gegeven aan de fietsparkeeropgave voor het stationsgebied. In 2020 zijn er zo'n 15.000 fietsparkeerplaatsen nodig, waar de hier voor genoemde faciliteiten ruimschoots in voorzien. In 2030 zijn er echter in totaal zo'n 17.500 fietsparkeerplaatsen nodig. We zien nu kans om op de Westflank nog zo'n 800 fietsparkeerplaatsen toe te voegen, waardoor de opgave voor 2030 nog wordt verkleind naar zo'n 1.500 fietsparkeerplaatsen.

Verder zien we kans om de K+R en taxistandplaats nadrukkelijker in het stationsgebied een plaats te geven door deze voorzieningen onder de perronkappen van de te vervallen sporen op de westflank onder te brengen.

Kader

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

Relevante documenten:

- Programma Noord-Nederland – Spoorplan Noord Nederland (2011);
- 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 inclusief HOV-visie;
- Ontwerputgangspunten spoorconfiguratie B4, 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

Verplaatsen busstation

Het verplaatsen van het busstation is een jarenlange wens van uw raad en is ook onder meer opgenomen in de ontwikkelstrategie van het stationsgebied die u in 2013 heeft vastgesteld. Daarnaast is in de door u in oktober 2013 vastgestelde Netwerkanalyse Groningen – Assen onder ambitieniveau 3 opgenomen dat de bushaltes bij het Hoofdstation toegankelijk moeten zijn voor alle reizigers.

Huidige situatie

Het huidige busstation voldoet niet meer aan de hedendaagse eisen die aan een dergelijke OV-voorziening worden gesteld. Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt voor een busstation. De inrichting van het huidige busstation zorgt er voor dat bussen en reizigers conflicten met elkaar hebben, waardoor de situatie niet veilig is. Hoewel de afgelopen jaren wel extra inzet is geweest om de veiligheid te verbeteren, denk hierbij ondermeer aan de komst van een blauwe barrière en blauw aangemerkte looproutes ter geleiding van busreizigers, is de verkeersveiligheid verre van optimaal.

Een zeer groot deel van de bushaltes is niet toegankelijk voor minder validen, terwijl het busstation in de provincie Groningen verreweg de meeste reizigers heeft. Daarnaast kunnen 'drukke' haltes het aantal reizigers niet aan, omdat de haltes simpelweg te klein zijn; het aantal wachtende reizigers past op drukke momenten niet op de perrons. Dit speelt met name bij de HOV-lijnen. Verder zijn ook de looproutes van en naar het Hoofdstation onvoldoende robuust om de grote reizigersstromen aan te kunnen.

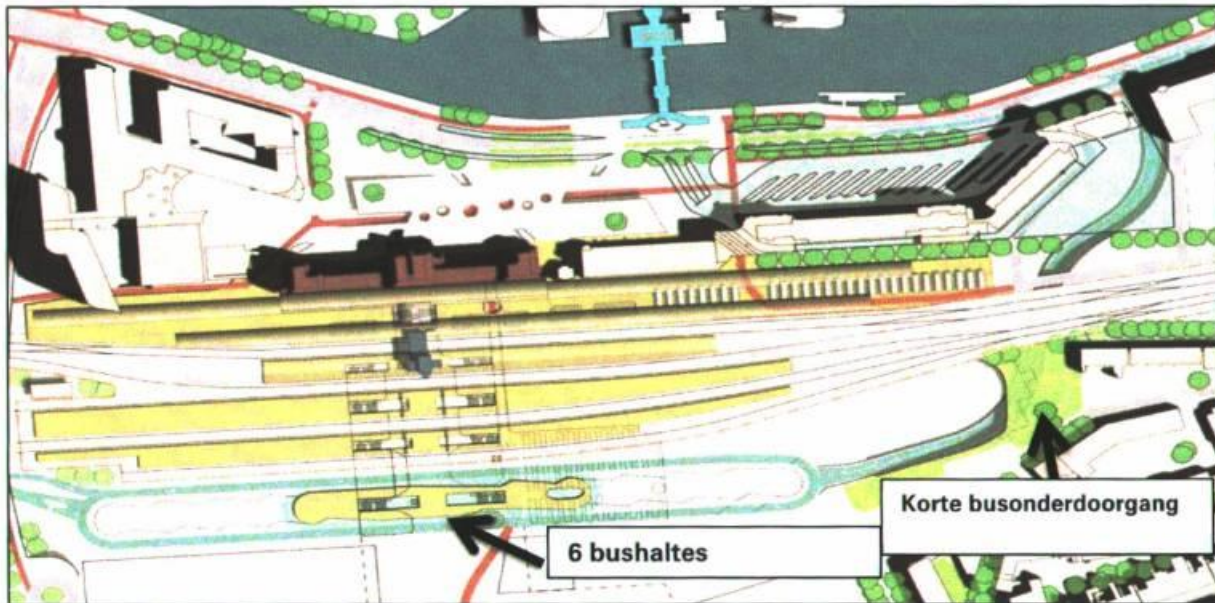
Ook is de ruimte op dit moment al te beperkt om de bussen op een efficiënte wijze te laten rijden. Om de verwachte sterke groei van het busvervoer aan te kunnen wordt tevens steeds meer ingezet op meer en grotere bussen. Slechts met passen en meten lukt het om alle bussen een plek te geven op het huidige busstation. Optimaal is het echter niet. Uit onderzoek dat wij samen met de provincie hebben uitgevoerd, is gebleken dat een busstation aan de noordzijde niet aan de uitgangspunten (zie paragraaf uitgangspunten busstation) voor een busstation kan voldoen.

Uit een verkenning is naar voren gekomen dat een optimaal functionerend busstation aan de noordzijde van het Hoofdstation niet te realiseren is, omdat de ruimte te beperkend is, tenzij er zeer fors geinvesteerd wordt. Bovendien legt een busstation aan de noordzijde een fors ruimtebeslag aan deze zijde van het Hoofdstation, terwijl onze ambitie juist een hogere ruimtelijke kwaliteit is, waarbij het tevens gewenst is om de verkeersintensiteit op de Stationsweg te verminderen. Waardoor een betere ruimtelijke en functionele (fietsers en voetgangers) verbinding met de binnenstad kan worden bereikt. Een busstation aan de noordzijde maakt dit onmogelijk.

Busstation op zuid

In de huidige scope Groningen Spoorzone is al voorzien in de realisatie van een zestal HOV-haltes aan de zuidzijde bovenop de reizigerstunnel/ondergrondse fietsenstalling. Hierover heeft u in september 2014 een besluit genomen. Deze bushaltes zijn bedoeld voor de HOV-bussen die gebruiken maken van de HOV-as West en via de busonderdoorgang hun weg richting de binnenstad en verder vervolgen. Het gaat hierbij om o.a. de buslijnen 3 en 4 (Beijum/Lewenborg naar Leek/Roden). Verder gaat buslijn 15 (de Zernikeliner) van deze haltes gebruik maken. Met de aankoop van de PostNL-locatie kan de busonderdoorgang korter worden  n de Rivierenbuurt ruimtelijk bij de ontwikkelingen in het stationsgebied worden betrokken.

De huidige scope is op de onderstaande afbeelding weergegeven.



Uitgangspunten busstation

Een (nieuw) busstation moet voldoen aan de onderstaande eisen:

1. Geen conflicten tussen busreizigers en bussen.
2. Voldoende loop- en opstelruimte voor busreizigers.
3. Efficiënte dienstregeling.
4. Bushaltes voor iedereen toegankelijk.
5. Er een OV-knoop ontstaat waarbij de kwaliteit van een bushalte of treinperron identiek is.

Geen conflicten busreizigers en bussen

Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect voor een busstation. Op een busstation vinden bijvoorbeeld geen (mogelijke) conflicten plaats tussen bussen en busreizigers. Door de keuze voor een korte busonderdoorgang wordt het mogelijk een zogenaamd 'gestrekt' busstation te maken, waarbij het gehele busstation op een eilandperron kan worden gemaakt. Het busstation lijkt dan op een treinperron. Busreizigers kunnen het busstation bereiken via de reizigerstunnel waarbij onder de sporen en busbanen door kan worden gelopen, waardoor er geen conflicten kunnen ontstaan tussen busreizigers en bussen. Referenties hiervoor zijn bijvoorbeeld de (nieuwe) busstations in Breda en Amsterdam Centraal.

Voldoende loop- en opstelruimte voor busreizigers

Per dag maken zo'n 35.000 busreizigers gebruik van het Hoofdstation. Zoals gebruikelijk ligt de piek in de spitsen. In een loopstromenonderzoek is bepaald hoe breed het perron en stijgpunten (trappen/roltrappen) moeten zijn om het aantal reizigers in de spits te kunnen verwerken. Het beoogde 'gestekte' busstation voorziet in voldoende loop- en opstelruimte voor busreizigers.

Efficiënte dienstregeling

In Groningen hebben we er voor gekozen om bussen op OV-knopen zoveel mogelijk te laten aansluiten op treinen, waardoor de reisduur zo kort mogelijk kan worden gehouden. Het busstation heeft 25 bushaltes nodig voor de dienstregeling. Het 'gestekte' busstation kan voorzien in 26 haltes die bovendien robuust worden vormgegeven zodat relatief eenvoudig geanticipeerd kan worden op andere buslijnvoeringen of andere (grotere) bussen.

Voor een efficiënte busdienstregeling is het nodig om een busbuffer zo dicht mogelijk bij het busstation te hebben. Een busbuffer is een parkeerplaats waar bussen korte tijd kunnen parkeren om bijvoorbeeld te wachten tot het moment dat een bus volgens de dienstregeling verder moet. De bussen die eindigen op Groningen Hoofdstation moeten vaak meer dan 10 minuten wachten (met name bussen die minder frequent rijden).¹ Om te voorkomen dat deze bussen een bushalte bezet houden, is een busbuffer nodig. Het ontwerp voorziet in 26 bufferplekken.

Een volledig busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation heeft ook een positief effect op de exploitatie van het OV-bureau. Per jaar levert dit circa € 550.000,- op, waarbij er vanuit gegaan wordt dat de bussen komende uit het zuiden nog via de Stationsweg het busstation en bus onderdoorgang bereiken, zolang er nog geen rechtstreekse verbinding voor de zuidelijke bussen met het busstation is. Het exploitatievoordeel loopt substantieel op, op het moment dat de bussen vanuit zuiden het busstation rechtstreeks kunnen bereiken. Het gaat hierbij om een exploitatievoordeel van circa € 2.300.000,- per jaar. We vinden het ongewenst om een volledig busstation via de Parkweg/Rivierenbuurt te ontsluiten. Een rechtstreekse verbinding kan ontstaan met aanpassingen aan het Emmaviaduct. Uit eerste verkenningen is duidelijk geworden dat hiervoor meerdere mogelijkheden zijn. Samen met de provincie werken we het plan verder uit, zowel functioneel als financieel. Bij de nadere uitwerking van het ruimtelijk plan dat wij voor zuidzijde voor het Hoofdstation opstellen komen we hierop terug. Daarnaast heeft het mogelijk invoeren van eenrichtingsverkeer op de Herebrug positieve gevolgen voor de exploitatie. Alle bussen die via de Herebrug naar de binnenstad rijden, bereiken de brug via de Stationsweg.

Bij een efficiënte dienstregeling is bovendien van belang om de trein op bus overstap qua afstand zo klein mogelijk te houden. Bij een gestrekt busstation is dat het geval. Via de reizigerstunnel kan snel worden overgestapt. Bij het huidige busstation is de loopafstand tot een trein gemiddeld 200 meter, bij een gestrekt busstation gemiddeld 75 meter.



¹ De reden dat deze bussen soms wel 10 minuten moeten wachten is om te voorkomen eventueel opgelopen vertraging niet naar de volgende rit doorwerken en dat de zo gewenste aansluitingen geboden worden.

Toegankelijk busstation

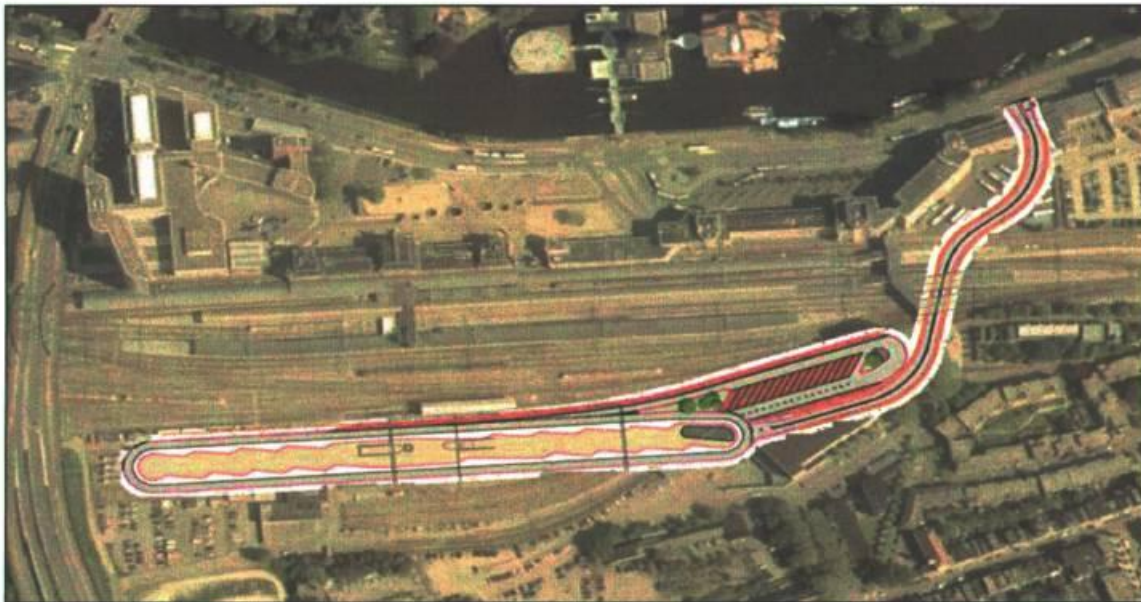
Een busstation dient voor iedere doelgroep toegankelijk te zijn. Een groot voordeel van een eilandperron aan de zuidzijde van het Hoofdstation, is dat het gehele platform op één niveau is, zonder obstakels en hoogteverschillen en dat de instap en uitstap tussen busperron en bus nagenoeg gelijkvloers is. Via trappen, roltrappen of een lift kan het busstation vanuit de reizigerstunnel bereikt worden. Aan de noordzijde van de reizigerstunnel (zijde stationshal) zijn ook trappen, roltrappen en liften voorzien, zodat iedere doelgroep ook comfortabel in de reizigerstunnel kan komen. Aan de zuidzijde is de reizigerstunnel vanaf maaiveld bereikbaar.

OV-knoop met gelijk kwaliteitsniveau

In de scope van Groningen Spoorzone (ambitiedocument 'Mooi') is een hoog ambitieniveau opgenomen voor de functionaliteiten (bijvoorbeeld reisinformatie) en uitstraling (bijvoorbeeld verharding, stijpunten en kap) van de treinperrons. Wij zijn van mening dat het op het Hoofdstation niet uit moet maken met welke OV-modaliteit een reizigers reist. Om deze reden gaan we erbij het busstation vanuit dat de inrichting en uitstraling van het busperron identiek is aan de treinperrons. Iedere reizigers heeft dan hetzelfde comfort. Het busstation is pas volledig operationeel op het moment dat alle voorzieningen aanwezig zijn.

Gestrekt busstation

Met de toepassing van de eerder genoemde uitgangspunten is een ontwerp opgesteld voor het busstation. Dit ontwerp is hieronder weergegeven.



Gevolgen van een busstation op zuid voor de omgeving.

In het (ontwerp) bestemmingsplan is reeds rekening houden met een busstation op zuid omdat een bestemmingsplan een horizon van 10 jaar moet weergeven. Uit de milieuonderzoeken komt naar voren dat in nabij gelegen woningen wordt voldaan aan de geldende milieunormen voor onder meer geluid, trillingen en luchtkwaliteit. Hierbij dient nog opgemerkt te worden dat er gerekend is met de milieu kengetallen die wettelijk zijn voorgeschreven. Hier gaat hierbij echter om normen dat nog niet uitgaan van de schonere bussen zoals die in Groningen rijden. In de praktijk pakken de milieueffecten dus gunstiger uit dan in het bestemmingsplan is beschreven. Voor 2030 is het bovendien de ambitie van de provincie Groningen om alleen nog zero emissie bussen te laten rijden in Groningen.

In de milieuberekeningen berekeningen is bovendien rekening gehouden met een ontsluiting vanaf het Emmaviaduct richting het busstation. Hierdoor zijn er geen busbewegingen door de buurt nodig. In de tijdelijke situatie gaan we er vanuit dat de bussen die rijden van en naar het zuiden in principe via de Stationsweg en bus onderdoorgang het busstation bereiken. Het busstation kan pas volledig in gebruik worden genomen op het moment dat de ontsluiting vanaf het Emmaviaduct gerealiseerd is.

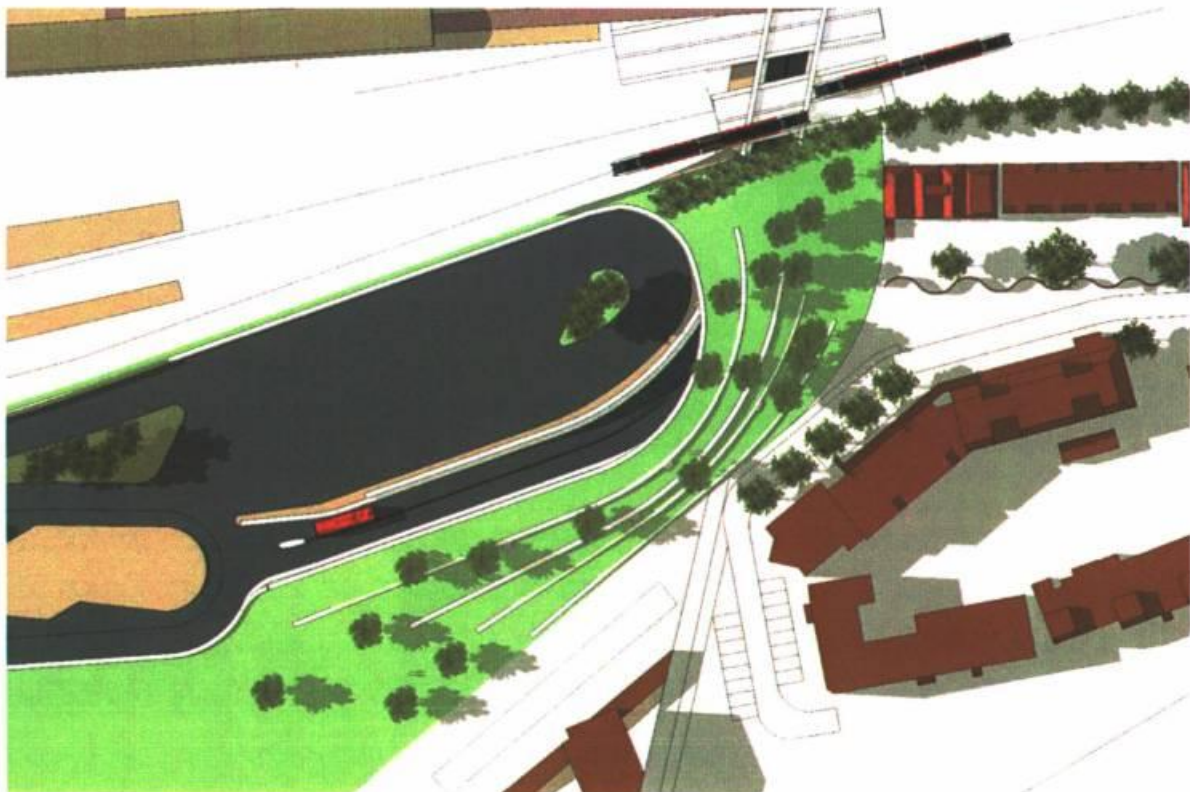
In het bestemmingsplan is alleen rekening gehouden met tijdelijke (stationsgerelateerde) voorzieningen zoals een kiss en ride en taxistandplaats. De overige ontwikkelingen die gaan plaatsvinden aan de zuidzijde van het Hoofdstation vallen buiten de scope van Groningen Spoorzone en daarmee het bestemmingsplan. Naast de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van het Hoofdstation willen we in 2017 ook starten met een ruimtelijk plan voor de noordzijde van het Hoofdstation. De ruimte die het huidige busstation achter laat zal hierin ook nadrukkelijk naar voren komen.

Ruimtelijke inpassing korte busonderdoorgang

Zoals voorgaand beschreven is met de aankoop van de PostNL-locatie de keuze gevallen op de korte busonderdoorgang. In onze brief van 8 juni 2016 (*registratienummer 5637363*) hadden we reeds aangekondigd samen met de direct aanwonenden de ruimtelijke inpassing van de korte busonderdoorgang verder uit te werken.

Uit de eerste werksessies komen onderstaande sfeerbeelden en schetsontwerp naar voren. De komende tijd werken we de groene inpassing alsmede het parkeren samen met de bewoners verder uit. Overigens hebben de bewoners aangegeven dat het aantal parkeerplaatsen minder zou kunnen worden omdat een deel van de gebruikers (PostNL medewerkers en OV-reizigers) hier waarschijnlijk niet meer parkeren, immers PostNL en de Blauwe Brug verdwijnen. Met het verwijderen van parkeer ruimte kan extra groen worden toegevoegd.





Afbeelding groene inpassing

Westflank

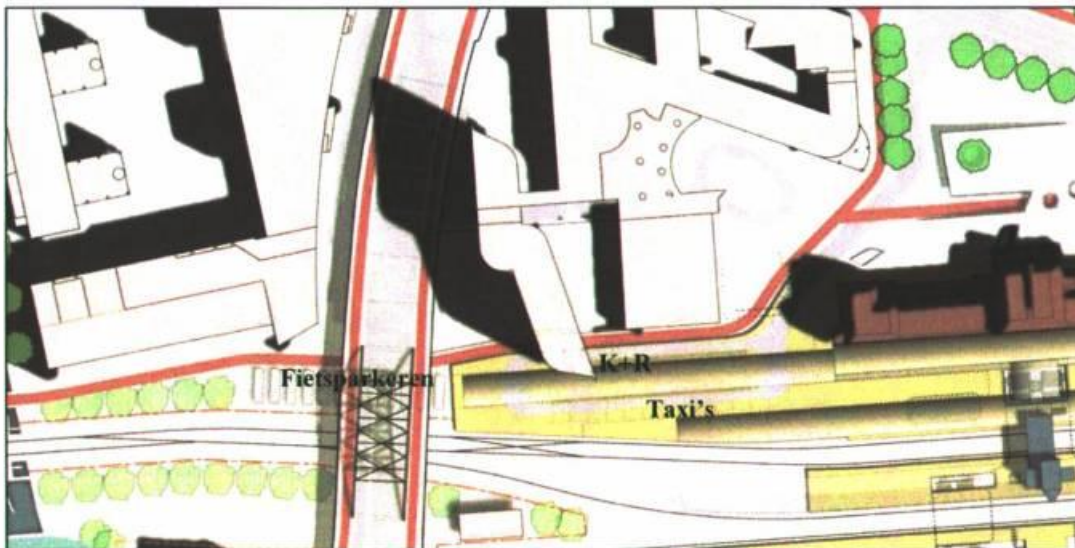
Het ambitiesdocument Mooi en het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) dat u op 18 februari 2015 heeft vastgesteld bevatten al een aantal varianten van de uitwerking van de Westflank, waarbij het te vervallen treinperron wordt omgevormd naar een zogenaamde Kiss and Ride (K+R) en taxistandplaats.

Taxistandplaats en Kiss en Ride

Het is ons gelukt om ook de Westflank toe te kunnen voegen aan de scope van het project Groningen Spoorzone. Net als u vinden wij de locatie van de huidige taxistandplaats niet optimaal. De taxi's zijn moeilijk vindbaar. Uit de nadere uitwerking van de Westflank komt naar voren dat we zowel de taxistandplaats als de K+R nadrukkelijk bij het station kunnen betrekken, door ze in feite 'in' het station op te nemen. Op de beoogde locatie liggen nu nog reensporen die komen te vervallen. Door het direct toevoegen van de eerdere genoemde functies kunnen we hierdoor werk met werk maken. De taxistandplaats en de K+R kunnen met een keerlus onder de perronkappen door met de Stationsweg worden verbonden. De verplaatsing van de taxistandplaats en K+R houdt wel in dat het huidige fietspad richting en langs de KPN borg verlegd moet worden. De oversteek vanuit Stadsbalkon kan op 2 manieren veilig worden ingericht; als shared space of als duidelijke (voorrangs)oversteek. Dit wordt nader uitgewerkt in aanbestedingseisen.

Fietsparkeren

Naast de taxistandplaats en K+R is er ook ruimte om tenminste 800 nieuwe fietsparkeerplekken te realiseren. Met de toevoeging van deze 800 fietsplekken wordt de toekomstige extra opgave van nog eens 2.500 nieuwe fietsplekken tot 2030 substantieel verkleind. Naast deze invulling van de westflank hoeven we tussen 2020 en 2030 nog slechts zo'n 1500 nieuwe fietsplekken te realiseren, zodat er in totaal zo'n 17.500 fietsplekken rondom het Hoofdstation zijn. Overigens zorgt de beoogde K+R en taxistandplaats er voor dat de Fietsflat moet worden verplaatst. Voor de Fietsflat wordt een passende nieuwe plek in het stationsgebied gezocht.



Afbeelding Westflank

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone is doorlopend actief in gesprek met haar omgeving. Over de maatregelen uit het project 'Groningen Spoorzone' heeft in de periode april – juni 2014 een actieve dialoog plaatsgevonden. De laatste reactierapporten heeft onder meer 20 januari 2016 (*mogelijkheden PostNL- locatie met registratienummer 5356918*) en 15 juni 2016 (*reactierapport voorontwerp bestemmingsplan met registratienummer 5637363*) besproken in uw raadsvergaderingen.

Het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation heeft van 16 juni tot 27 juli 2016 ter inzage gelegen. Op het ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation hebben wij 7 zienswijzen ontvangen. Meer informatie hierover vind u in het raadsvoorstel bestemmingsplan Hoofdstation. Bij dit raadsvoorstel is ook het reactierapport ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation bijgevoegd. Op 28 juni hebben wij zo'n 65 belangstellenden mogen begroeten op de informatiebijeenkomst over het ontwerp bestemmingsplan. Gelet op de opmerkingen zijn we van mening dat er voldoende draagvlak is voor de plannen Groningen Spoorzone.

Klankbordgroep

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

Financiële consequenties

Verplaatsen busstation

We vragen u nu een besluit te nemen over de verplaatsing van het busstation zodat deze integraal kan worden mee ontworpen met de rest van het station. Hierdoor ontstaat een integrale OV-hub. Bovendien kan er werk met werk worden gemaakt. Daarnaast geeft een besluit duidelijkheid voor de toekomstige ontwikkelingen aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Een nieuwe busstation wordt daarmee uitgangspunt voor de verdere planuitwerking voor de gebiedsontwikkeling.

Investingering en dekking busstation

In de huidige scope van Groningen Spoorzone zijn reeds 6 HOV- haltes opgenomen. Deze haltes zijn gelegen op de reizigerstunnel en de ondergrondse fietsstalling. Daarnaast is ook reeds de korte busonderdoorgang opgenomen in de scope. De uitbreiding van de 6 HOV-haltes tot een volledig busstation inclusief een busbuffer vergt een investering van 2,35 miljoen euro. In dit bedrag is nog geen rekening gehouden met een kap en een chauffeursonderkomen. De kap laten we mee ontwerpen door het consortium en kunnen we additioneel inkopen dan wel kan worden opgenomen op het wensenlijstje. In de (nieuwe) OV-concessie zal worden opgenomen dat de (nieuwe) vervoerder een chauffeursonderkomen dient te huren op het nieuwe busstation. Over de (voor)financiering vinden nog gesprekken met het OV-bureau plaats.

In het raadsvoorstel 'Update/Vervolg maatregelenpakket HOV-visie met registratienummer 5908817' is naar voren gekomen dat niet alle HOV middelen die op 26 november 2013 ter beschikking hebt gesteld nodig zijn om alle HOV-maatregelen uit ambitieniveau 1 en 2 uit de HOV-visie uit te voeren. In de HOV-visie is het toegankelijk maken van het busstation prominent opgenomen. Om deze reden stellen we voor om de verplaatsing van het busstation te financieren uit de vrijval maatregelenpakket HOV. Het gaat hierbij om een bedrag van € 2.350.000,-. De maatregelen uit het maatregelenpakket worden voor de helft door de gemeente gefinancierd en de andere helft door de provincie. Om deze reden is de financiering van de verplaatsing van het busstation onder voorbehoud van goedkeuring van de provincie.

Investingering en dekking Westflank en groene inpassing van de korte busonderdoorgang

Van de beschikbare € 30 miljoen RSP-budget voor het Stationsgebied Groningen is tot op heden € 20 miljoen ingezet voor de Spoorknop Groningen. Van de resterende € 10 miljoen (+ 0,5 miljoen rentebaten) is € 1 miljoen gebruikt voor plankosten en 7,280 miljoen voor de realisatie van de ondergrondse fietsenstalling, realisatie fietsparkeren Oostflank en aansluiten overige stallingen op het FRIS. Hierdoor is er nog een bedrag van 2,220 miljoen euro over de verwezenlijking van de Westflank en groene inpassing van de korte busonderdoorgang.

Provincie opdrachtgever

Voor alle projectonderdelen van Groningen Spoorzone treedt de provincie Groningen op als opdrachtgever. In het project Groningen Spoorzone streven we er naar dat ProRail slechts één (risicodragende) opdrachtgever heeft. Gezien het feit dat de provincie Groningen de grootste financiële inbreng in het project heeft, is met de provincie besproken dat zij opdrachtgever en risicodragend worden voor de realisatie van het busstation, westflank en groene inpassing korte busonderdoorgang. Hierdoor hoeven we in ons weerstandvermogen geen rekening te houden met de eerdere genoemde investeringen.

Beheer en onderhoud

Zowel de korte busonderdoorgang als het busstation komen in beheer en onderhoud van de gemeente Groningen. De middelen voor het beheer en onderhoud zouden moeten komen uit de areaaluitbreidingsmiddelen. Het gaat hierbij om een bedrag van € 60.000,- exclusief het spoor kruisend gedeelte van de busonderdoorgang.

Financiering Groningen Spoorzone

De provincie Groningen is risicodragend verantwoordelijk voor uitvoering van de Groningen Spoorzone en vanuit deze rol opdrachtgever richting ProRail en heeft eerder een budget voor de 'Knoop Groningen' beschikbaar gesteld van € 234,5 miljoen.

De totale geraamde investering, inclusief het verplaatsen van het busstation, de westflank en groene inpassing korte busonderdoorgang bedraagt circa € 282,58 miljoen. De beoogde dekking is onderstaand weergegeven.

Beschikbaar budget Knoop Groningen en bus onderdoorgang (inclusief 14,9 miljoen gemeentelijke bijdrage).	234,5 mln
AANVULLEND BUDGET	
ProRail (Aanvullende dekking/natura bijdrage ProRail (Programma Stationsoutillage)	2,5 mln
Knoop Groningen extra bijdrage ondergrondse stalling	1,8 mln
Bijdrage NS stations bijdrage toekomst vaste tunnel	1,0 mln
Gemeente (Fietstunnel)	11,3 mln
Gemeente en provincie (Ondergrondse 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
Oostflank fietsparkeren (50% gemeente – 50% I&M)	1,2 mln
Aansluiten overige stallingen op het FRIS (50% gemeente – 50% I&M)	0,36 mln
Verplaatsen busstation	2,35 mln
Westflank en groene inpassing korte busonderdoorgang	2,22 mln
TOTAAL	282,58 mln

Het investeringsbudget bedraagt op dit moment € 282,58 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.

Plankosten nadere uitwerking

Vanaf 2008 is voor de ontwikkeling van het Stationsgebied in totaal een plankostenkrediet van € 4,341 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
7. Aanvullend plankostenkrediet (Rb, 24 september 2014)	€ 500.000
8. Aanvullend plankostenkrediet (Rb 18 februari 2015)	<u>€1.000.000</u>
	€4.341.000

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), rekeningresultaat 2013 (€ 0,5 miljoen), extra beleidsmiddelen 2015 (1,0 miljoen).

In de begroting van 2016 is rekening gehouden met een plankostenkrediet voor het stationsgebied. We vragen u om voor 2016 een bedrag van 0,35 miljoen te beschikking te stellen. Dit krediet is te dekken uit de extra beleidsmiddelen 2016 'Verplaatsen – Spoor'. In de begroting van 2017 is een bedrag van 1,2 miljoen gereserveerd voor plankosten. We stellen voor om dit bedrag ter beschikking te stellen en te dekken uit de extra beleidsmiddelen 2017 'Verplaatsen – Spoor'.

In dit krediet zijn tevens de gemeentelijke plankosten voorzien voor het aanbestedingsgereed maken van de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling, busstation, korte busonderdoorgang en de visievorming gebiedsontwikkeling aan zowel de noord- als zuidzijde van het Hoofdstation. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 5.891 miljoen. Voor 2018 e.v. zijn nog geen financiële middelen voor plankosten beschikbaar.

Wijziging Besluit Begroting en Verantwoording

Als gevolg van gewijzigde financiële regelgeving (Besluit Begroting en Verantwoording) dienen investeringen met maatschappelijk nut met ingang van 2017 geactiveerd te worden. Tot 2017 hebben gemeenten hierin nog een keuze. De investeringen die onderwerp zijn van dit raadsvoorstel moeten geactiveerd worden na afronding van de investering. Dit houdt in dat het bedrag onder activa op de balans geplaatst wordt, en jaarlijks afgeschreven wordt, in plaats van het direct volledig als kosten op te nemen. De jaarlijkse afschrijvings- en rentelasten (kapitaallasten) maken onderdeel uit van de begroting. Indien voor de dekking van de jaarlijkse kapitaallasten een incidenteel bedrag beschikbaar is, zoals het geval is bij besluitpunt XI, dienen deze incidentele middelen naar verwachting te worden opgenomen in een reserve. Vanuit een jaarlijkse onttrekking uit deze reserve worden de kapitaallasten jaarlijks gedekt. We zijn momenteel bezig hiervoor een beleidslijn te ontwikkelen. Na vaststelling van deze beleidslijn zullen we de incidentele dekking in dit raadsvoorstel conform de beleidslijn verwerken.

Begrotingswijzigingen

Begrotingswijziging Investerings 2016

Busstation, westflank

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling (O&U)
Titel Raads- / Collegevoorstel	Verplaatsen busstation, westflank en inpassing korte busondergang
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016 t/m 2018
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.2 Openbaar vervoer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	2.350	2.350	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				2.350	2.350	0

Begrotingswijziging Investerings 2016

Busondergang

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling (O&U)
Titel Raads- / Collegevoorstel	Verplaatsen busstation, westflank en inpassing korte busondergang
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016 t/m 2018
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging

Bedragen x 1.000 euro

Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07. Verkeer	07.2 Openbaar vervoer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	2.220	2.220	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				2.220	2.220	0

Begrotingswijziging Investerings 2016
Stationsgebied Groningen

Betrokken directie(s) Stadsontwikkeling (O&U)
Titel Raads- / Collegevoorstel Verplaatsen busstation, westflank en inpassing korte busondergang
Besluitvorming (orgaan + datum) Raad
Incidenteel / Structureel I
Looptijd 2016 t/m 2017
Soort wijziging Investering

Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro	
Programma	Deelprogramma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren	
07. Verkeer	07.2 Openbaar vervoer	SO Ontwikkeling en Uitv	1	1.550	1.550	0	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.550	1.550	0	

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

Na vaststelling van het voorliggende raadsvoorstel wordt er komend jaar onder meer verder gewerkt aan de volgende onderdelen:

1. Verdere voorbereiding aanbesteding (organisatie en aanbestedingsdossier);
2. Omgevingsmanagement (tijdens de bouw)
3. Planvorming voorzijde Hoofdstation;
4. Opstellen van een ruimtelijke plan voor de gebiedsontwikkeling van stationsgebied zuid;
5. Planvorming ontsluiting busstation voor bussen die uit het zuiden komen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink