



Onderwerp Update krediet Groningen Spoorzone/HOV Maatregelenpakket
Steller/telnr. Gerd Boerema / 8998 Bijlagen -0

Registratienummer 13461-2023
Classificatie Openbaar Geheim Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder Broeksma

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: Maand 3 Jaar 2023
Raad LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de herziene investeringsbegroting voor de bouw van de busonderdoorgang en overige (bus) voorzieningen vast te stellen en de gewijzigde kosten te bepalen op € 36.023.347,-;
- II. hiermee een aanvullend krediet van € 1.000.000,- ter beschikking te stellen, waarmee het totaal krediet op € 36.023.347,- komt;
- III. dit aanvullende krediet te dekken uit een RSP-subsidie van de provincie Groningen;
- IV. de vrijval HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse van € 325.926,- in te zetten voor optimalisatie van de ontwerpen voor de bustunnel, busstation en het Fiets Route Informatie Systeem bij het Hoofdstation;
- V. de herziene investeringsbegroting van het HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse vast te stellen en de gewijzigde kosten te bepalen op € 15.311.926,-;
- VI. hiermee een aanvullend krediet van € 325.926,- ter beschikking te stellen, waarmee het totaal krediet op € 15.311.926,- komt;
- VII. dit aanvullende krediet te dekken uit de HOV-subsidie van de provincie Groningen;
- VIII. de begroting 2023 op deelprogramma-niveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Op 13 april 2018 zijn wij een Realisatieovereenkomst aangegaan met de provincie Groningen, ProRail, NS en het ministerie van I&W voor het project Groningen Spoorzone. Eén van de afspraken die in de Realisatieovereenkomst is opgenomen, is om optimaal gebruik te maken van het BTW Compensatiefonds (BCF). Dit raadsvoorstel voorziet in deze fiscale afspraak.

We zien verder nog een aantal optimalisatiemogelijkheden voor het Hoofdstation. Het gaat hierbij om het toekomstvast maken van de bustunnel (anticiperen op mogelijke komst internationale bussen) en aanbrengen van extra voorzieningen voor met name visueel beperkte reizigers, waardoor zij zelfstandig iedere bushalte kunnen vinden. Daarnaast zijn in de scope van het project nog niet de grote verwijsborden voor het Fiets Route Informatie Systeem (FRIS) opgenomen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen Spoorzone is volop in uitvoering. De uitbreiding van station Europapark en de aanleg van het vierde spoor tussen station Europapark en het Hoofdstation zijn gereed en het nieuwe opstel terrein De Vork in Haren is op 6 juni 2020 in gebruik genomen. De werkzaamheden zijn inmiddels verschoven naar het Hoofdstation, waar op dit moment met name gewerkt wordt aan de nieuwe reizigerstunnel inclusief de daaronder gelegen ondergrondse fietsenstalling. De reizigerstunnel komt recht achter het monumentale stationsgebouw waardoor de stationshal haar belangrijke functie in het ontvangstdomein terugkrijgt. De vernieuwing van het Hoofdstation wordt bovendien aangegrepen om winkels en reizigersvoorzieningen te optimaliseren.

BTW Compensatiefonds

In 2003 is het BTW Compensatiefonds (BCF) geïntroduceerd waarbij gemeenten en provincies in rekening gebrachte BTW in de fiscale ‘niet-ondernemerstaken’ van gemeente en provincies kunnen declareren bij het Rijk. Het BCF is een rijksbegrotingsfonds dat naast het gemeente- en provinciefonds bestaat. Het begrotingsrisico van het rijksbegrotingsfonds ligt op dit moment ook bij gemeenten en provincies en derhalve niet bij het Rijk.

Aanleg van infrastructuur is een dergelijke ‘niet-ondernemerstaak’ van gemeente en/of provincie. Dus als gemeente een fietspad aanlegt voor het gemeentelijk areaal, dan kan gemeente de in rekening gebrachte BTW declareren bij het BCF. In het geval van Groningen Spoorzone gaat het om de realisatie van onder meer de busonderdoorgang en andere busvoorzieningen die de gemeente na voltooiing van de werkzaamheden in eigendom en beheer krijgt.

De (fiscale) situatie verandert als bijvoorbeeld de provincie of andere gemeente een fietspad aanlegt, waarmee ons areaal wordt uitgebreid. In beginsel is er dan geen recht op verrekening van BTW bij het BCF door die ‘derde’ opdrachtgever. Dat is door toedoen van wettelijke bepalingen uit het BCF, welke stelt dat de ‘levering van een goed of dienst moet worden genoten door de afnemer’. De achtergrond van deze bepaling is om misbruik van het fonds te voorkomen door als BCF-gerechtigde goederen in te kopen en die vervolgens weg te geven aan niet BCF-gerechtigden (bijvoorbeeld allerlei ICT-voorzieningen voor een buurtvereniging).

Met het aangaan van de realisatieovereenkomst (ROK) is het college onder meer een, fiscale, samenwerking aangegaan met de provincie Groningen, ProRail, NS en het ministerie van I&W voor realisatie van Groningen Spoorzone. Uw raad heeft in de zomer van 2020 reeds een krediet van € 35.023.347,- voor de bustunnel en de andere busvoorzieningen ter beschikking gesteld.

Op de plek van het nieuwe busstation stonden gebouwen van Nedtrain. Voor het amoveren van deze gebouwen van Nedtrain ontvangen zij een schadevergoeding van 1 miljoen euro. In het krediet was hier nog geen rekening mee gehouden en om deze reden is er een actualisatie van het krediet nodig.

Ondanks dat de provincie risicohouder van het totale project Groningen Spoorzone is, is het wel noodzakelijk dat uw raad een krediet van € 36.023.347,- beschikbaar stelt conform het bedrag zoals dat in de subsidiebeschikking wordt genoemd. Hierdoor kan er optimaal gebruik worden gemaakt van het BCF.

HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse

In de raadsvergadering van 26 oktober 2022 heeft uw raad een aanvullend krediet ter beschikking gesteld. In dit raadsvoorstel hebben we melding gemaakt van het gesprek met de provincie over het tekort. Inmiddels is duidelijk dat de provincie ruim € 325.000,- gaat bijdragen. Wij zien kansen om met deze middelen optimalisaties binnen Groningen Spoorzone uit te voeren.

Optimalisatie van het ontwerp busstation en bustunnel

Uw raad heeft op 30 november 2016 een motie ingediend om ook de internationale bussen een plek te geven op het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Tot nu toe was dit geen optie, omdat er geen halteerruimte beschikbaar was. Met name door de elektrificatie van het buswagenvak van Qbuzz ontstaat er een andere halteerdynamiek op het busstation. Ook omdat de busbuffer bij het Hoofdstation wordt voorzien van laadvoorzieningen voor elektrische bussen. Samen met het OV-bureau onderzoeken we of er door deze andere halteerdynamiek toch ruimte voor internationale bussen ontstaat op het nieuwe busstation. Hoewel niet zeker is of er nu (of in de toekomst) ruimte voor internationale bussen is, willen we de bustunnel in ieder geval wel geschikt (toekomstvast) maken voor deze

bussen. Het gaat daarbij om technische voorzieningen. Dat is nodig omdat er in internationale bussen geen systeem zit die kan communiceren met onder meer de verkeerslichten op de Stationsweg.

Hoewel we in het ontwerp voor het nieuwe busstation al veel voorzieningen voor visueel beperkte reizigers hebben opgenomen, blijkt uit overleg met de Werkgroep Toegankelijk Groningen dat er nog meer voorzieningen nodig zijn. Het nieuwe busstation is straks een langgerekt perroneiland, waar aan beide zijden 11 haltes zijn, waarbij op sommige haltes meerdere buslijnen halteren. Het is dan voor een visueel beperkte reiziger geen sinecure om zelfstandig de juiste bushalte te vinden. Om deze reden willen we per halte een zogenaamd baken toepassen. Een app op een mobiele telefoon kan dan een ieder naar de juiste halte leiden. Echter, niet iedere visueel beperkte reiziger maakt gebruik van een mobiele telefoon. Om die reden zijn er ook nog steeds fysieke aanduidingen van de haltes nodig.

Fiets Route Informatie Systeem

In maart 2016 heeft uw raad krediet ter beschikking gesteld voor de realisatie van onder meer de fietstunnel, die het Stadsbalkon verbindt met de zuidzijde van het Hoofdstation/Rivierenbuurt en de ondergrondse fietsstalling. In dit raadsvoorstel was ook opgenomen dat alle fietsenstallingen in het stationsgebied worden aangesloten op het Fiets Route Informatie Systeem (FRIS). In alle ontwerpen voor het stationsgebied is voorzien dat alle stallingen FRIS 'ready' zijn. Het enige wat niet is opgenomen in het krediet uit 2016 zijn de grote verwijsborden die in de omgeving van het Hoofdstation fietsers verwijzen naar de fietsstallingen waar beschikbare stallingsruimte is. We stellen nu voor om ook krediet voor deze FRIS verwijsborden ter beschikking te stellen.

Kader

De samenwerking tussen de gemeente en projectpartners NS Stations, provincie Groningen, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is vastgelegd in de 'Samenwerkingswerkingsovereenkomst Spoorzone, maart 2014' en in de 'Realisatieovereenkomst Groningen Spoorzone' van april 2018. Beide overeenkomsten vormen het kader van het project Groningen Spoorzone. Daarnaast is uw motie over internationale bussen uit 2015 kader voor dit raadsvoorstel.

Argumenten en afwegingen

Fiscaliteit

Dit voorstel sluit aan bij de Realisatieovereenkomst die ons college met de provincie Groningen, ProRail, NS Stations en het ministerie van I&W in 2018 is aangegaan.

Bustunnel en busstation

In de uitwerking van de ontwerpen van het station zien we nog een aantal optimalisatiemogelijkheden om het busstation nog beter bij de wensen voor alle doelgroepen aan te sluiten. We zijn in overleg met onder meer het OV-bureau om na te gaan of het toch mogelijk is om internationale bussen op het busstation te kunnen laten halteren conform uw motie 'internationale bussen' uit 2015. Om de bustunnel toekomstvast te maken zijn extra technische voorzieningen nodig om ook internationale bussen gebruik te kunnen laten maken van de bustunnel. Mocht het lukken om de internationale bussen een plek te geven aan de zuidzijde van het station, dan zijn alle (buslijn) diensten op één perron aanwezig. Dit is voor de reizigers veel duidelijker. Daarnaast kunnen we de ruimte die vrijvalt aan de noordzijde van het station gebruiken voor andere zaken.

Uit overleg met de Werkgroep Toegankelijk Groningen komen optimalisaties voor het busstation naar voren. Er zijn extra voorzieningen voor visueel beperkte reizigers nodig, waardoor zij zonder hulp iedere bushalte kunnen vinden. Op het busstation zijn straks per zijde 11 haltes aanwezig. Het is geen sinecure om met name visueel beperkten de mogelijkheid te geven om iedere halte te kunnen vinden. Gelet op het voorgaande stellen we voor om extra voorzieningen op het busstation te treffen.

Fiets Route Informatie Systeem (FRIS)

Voor het efficiënt gebruiken van alle fietsenstallingen in het stationsgebied worden alle nieuwe en bestaande fietsenstallingen in het stationsgebied FRIS 'ready' gemaakt. Hiervoor heeft uw raad al een krediet ter beschikking gesteld. In alle afzonderlijke fietsenstallingen kan een fietser zien of en waar er in de fietsenstalling nog vrije plekken beschikbaar zijn. In het beschikbaar gestelde krediet zijn geen financiële middelen opgenomen voor de FRIS verwijsborden. Deze borden zijn voorzien op de toeleidende fietsstructuren in de directe omgeving van het Hoofdstation. Op deze verwijsborden is in één overzicht af te leiden in welke fietsenstalling nog plekken beschikbaar zijn. Met deze FRIS verwijsborden ontstaat er een compleet fietsparkeersysteem voor het gehele stationsgebied.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De samenwerkingsorganisatie Groningen Spoorzone is doorlopend actief in gesprek met haar omgeving. Alle plannen van Groningen Spoorzone zijn in actieve dialogen met stakeholders besproken.

Over het algemeen waren de reacties uit de actieve dialoog zeer positief, waardoor wij er vanuit gaan dat er veel draagvlak voor de plannen is. Het nu voorliggende voorstel is, behoudens met onze projectpartners, niet besproken met andere stakeholders omdat het geen wijziging is ten opzichte van de huidige plannen en met name een administratieve wijziging betreft.

Uit een bespreking van het ontwerp voor het busstation met de Werkgroep Toegankelijk Groningen is naar voren dat zij nog een wens voor het nieuwe busstation heeft. Dit raadsvoorstel voorziet onder meer in de verwezenlijking van deze wens.

Financiële consequenties

BTW Compensatiefonds

Ondanks dat de bedragen bij elkaar genomen groot zijn, leveren deze bedragen geen begrotingsdruk op de gemeentebegroting, doordat de provincie Groningen een subsidiebeschikking gaat afgeven voor het totale bedrag.

Evenwel is het noodzakelijk dat uw raad een krediet beschikbaar stelt om de uiteindelijke uitgaaf rechtmatig te verrichten. Om deze reden stellen we u voor om een krediet voor de busonderdoorgang en overige busvoorzieningen van € 36.023.347,- ter beschikking te stellen, zodat er optimaal gebruik kan worden gemaakt van het BCF. De kosten worden gedekt uit het RSP. Het beschikbaar stellen van het krediet heeft voor de gemeente geen financiële gevolgen. De provincie is en blijft risicohouder van dit project.

Begrotingswijziging Investerings 2023 aanvullend krediet Spoorzone						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Naam voorstel	aanvullend krediet Spoorzone					
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2023-2024					
Soort wijziging	Investing					
Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
01.2 Mobiliteit	01 Economie en Ruimte	SO Ontwikkeling en Uitv	I	1.000	1.000	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				1.000	1.000	0

HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse

In de raadsvergadering van 26 oktober 2022 heeft uw raad een aanvullend krediet van € 790.000,- ter beschikking gesteld. Het totaal krediet zou hier mee komen op € 14.986.000,-. Helaas is in dit raadsvoorstel een optelfout gemaakt waardoor uw raad 14.866.000,- ter beschikking heeft gesteld. In het nu voorliggend raadsvoorstel wordt dit gecorrigeerd

Het HOV-maatregelenpakket is een zogenaamde gesloten financiering waarbij binnen het programma kan worden geschoven met budgetten. In het raadsvoorstel van afgelopen oktober stond beschreven dat wij nog in overleg waren met de provincie over hun bijdrage in de extra kosten die wij voor het busknooppunt UMCG Noord hebben gemaakt. Inmiddels hebben wij met de provincie afgesproken dat zij € 325.926,- bijdragen aan het tekort. Wij stellen nu voor om deze bijdrage te gebruiken voor optimalisaties in de ontwerpen voor de bustunnel, het busstation en het Fiets Route Informatie Systeem (FRIS) bij het Hoofdstation. In totaal komt het krediet hiermee op € 15.311.926,-.

Begrotingswijziging Investerings 2023						
aanvullend krediet HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Naam voorstel	aanvullend krediet HOV-maatregelenpakket Netwerkanalyse					
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2023-2024					
Soort wijziging	Investing					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
01.2 Mobiliteit	01 Economie en Ruimte	SO Ontwikkeling en Uitv	I	326	326	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				326	326	0

Overige consequenties

Er zijn geen overige consequenties voorzien.

Vervolg

Indien uw raad instemt met het voorliggende raadsvoorstel dan zal dit verwerkt worden in de begroting van 2023.

Lange Termijn Agenda

Dit onderwerp staat op maart 2023 op de LTA van uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.