

Onderwerp **Gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid**

Registratienr. 6456994

Steller/telnr. v Maanen/0652407237

Bijlagen 1

Classificatie

● Openbaar ○ Geheim

☐ Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook / Van der Schaaf

Raadscommissie:

R&W

Langetermijn
(LTA) Raad

agenda

LTA ja: ☒ Maand 0 Jaar 2017LTA nee: ☐ Niet op LTA**Voorgesteld raadsbesluit**

De raad besluit

1. De ambities en ontsluitingsprincipes zoals verwoord in het uitgangspuntendocument voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid vast te stellen;
2. Bij de verdere planontwikkeling van de zuidzijde van het Stationsgebied uit te gaan van bebouwde parkeervoorzieningen en het college opdracht te geven tot nadere planuitwerking en technische voorbereiding van een meerlaags parkeergarage ter plaatse van het busplatform, conform scenario 2.
3. Geld beschikbaar te stellen voor de aankoop van de woningen en een bedrijfspand op Parkweg 69 tot en met 89b oneven op basis van de volledige schadeloosstelling en deze aankopen ten laste te laten komen van de Grondbank;
4. Kennis te nemen van het bodemenergieplan.

Samenvatting

De gemeente en de provincie Groningen werken samen met andere betrokken partijen aan de ontwikkeling van de Spoorzone in de stad. Een nieuw station met een passage onder de sporen door verbindt straks de noordzijde van het station met een nieuw stationskwartier aan de zuidzijde. Deze ruimte ontstaat doordat het opstel terrein verplaatst wordt naar Haren, een nieuwe noordzuid-verbinding wordt aangelegd en er een nieuwe ingang van het station aan de zuidkant komt.

Daarmee ontstaat een uniek nieuw gebied in de stad. De zuidzijde van het Stationsgebied heeft een grote potentie om zijn positie als toplocatie in de regio te verstevigen: een knooppunt van stedelijk leven ('cityhub') met een mix van stedelijke functies. Ook kunnen we door de ontwikkeling van het Stationsgebied de Rivierenbuurt versterken, zodat het niet langer met de achterkant naar de stad komt te liggen maar logisch aansluit op het Stationsgebied.

In dit raadsvoorstel stellen we u voor om de ambities, uitgangspunten voor ontwikkeling en ontsluitingsprincipes van de Zuidzijde van het Stationsgebied vast te leggen. Daarmee geeft u handvaten mee voor de verdere ruimtelijke uitwerking. Daarnaast bieden wij u het bodemenergieplan ter kennisname aan als basis voor het uitwerken van de energie- en duurzaamheidsambitie in dit gebied.

B&W-besluit d.d.:

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Aanleiding/Voorgeschiedenis

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 84, 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 (RFC 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 ruimtelijke verbinding met de Rivierenbuurt kan worden bewerkstelligd.

In november 2016 heeft u in navolging op de aankoop van de Post NL locatie besloten een gestrekt busstation aan de zuidzijde te realiseren, de korte busonderdoorgang groen in te passen en het bestemmingsplan Spoorzone vast te stellen.

Met het toevoegen van de realisatie van de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling (5.000 plekken) en fietsparkeren 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. Als alles binnen de raming van de projectscope op te lossen is zien we kans om op de Westflank nog zo'n 800 fietsparkeerplaatsen toe te voegen, waardoor de opgave voor 2030 nog wordt verkleind naar ruim 1.500 fietsparkeerplaatsen. Verder zien we kans om de kiss-and-ride (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.

Op basis van de genoemde besluiten heeft de Stuurgroep Spoorzone de scope van het project inmiddels vastgesteld zodat het project kan worden aanbesteed. Dit geschiedt middels een drietal afzonderlijke contracten, te weten grondwerkcontract De Vork (in uitvoering), Contract Spoor (aanbesteding gestart in juni jl.) en Contract Station (start aanbesteding medio oktober as.) Contract Spoor betreft de bouw van het nieuwe opstel terrein De Vork, de uitbreiding en aanpassing van het station Europapark, het opruimen van het oude rangeerterrein en de uitbreiding van 3 naar 4 sporen tussen het Station Europapark en het Hoofdstation. Het Contract Station betreft de bouw van het nieuwe busstation met busbuffer, de reizigerstunnels, de fietstunnel, de ondergrondse fietsenstalling, de aanpassing van de perrons, de kappen en de herinrichting van de westflank (extra stallingen), aanleg K&R en taxistandplaatsen, ontsluiting van de busonderdoorgang op de Stationsweg alsmede optimalisatie fietspadenstructuur aan de noordzijde. Als de gehele uitvoering volgens planning verloopt zal de doorkoppeling van de treinen alsmede de ingebruikname van het nieuwe busstation medio 2022 gerealiseerd zijn, met een uitloop van restwerkzaamheden naar 2023.

Aan de achterzijde ontstaat door deze ingrepen een nieuw gebied van ca. 3,5 ha groot. Dit gebied is grofweg omsloten door het Emmaviaduct aan de westzijde, het toekomstig busstation aan de noordzijde, de Achterweg aan de oostzijde en de Zaanstraat aan de zuidzijde. Momenteel bevindt zich er, naast het rangeerterrein, een (tijdelijk) gemeentelijk parkeerterrein en The Big Building. Deze laatste zal in 2018 worden gesloopt. Naast een geplande bus- en autoverbinding op het Emmaviaduct is een beoogde noord-zuidverbinding voor langzaam verkeer het belangrijkste structurerende element voor de toekomstige gebiedsontwikkeling en de ontsluiting van het OV-Hub aan de zuidzijde op de Parkweg. Deze nieuwe as gaat het zuidelijk deel van Groningen beter verbinden met de binnenstad en zorgdragen voor de ontsluiting van het Stationsgebied aan de zuidzijde. In het kader van de planvorming zal de gemeente, nadat het nieuwe Stationsgebied medio 2022 in gebruik is genomen, op termijn de gebiedsontwikkeling ter hand nemen. Anticiperende hierop lopen momenteel reeds gesprekken met de NS over de beschikbaarheid van de hiervoor vereiste grondposities.

Doel

Doel van dit raadsvoorstel is dat uw raad een aantal besluiten neemt ter voorbereiding van de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. We stellen u voor de ambities en ontsluitingsprincipes vast te stellen en een aantal ondersteunende besluiten te nemen. Het is belangrijk om dat nu al te doen, ondanks dat de daadwerkelijke gebiedsontwikkeling pas vanaf 2024 kan plaatsvinden in verband met de ombouw van het station. 2024 is nog twee college- en raadsperiodes vooruit. Toch is het van belang om nu een aantal principekeuzes te maken over de ontsluiting van het gebied. Het is van groot belang om nu duidelijkheid te kunnen geven aan de bewoners, die vanwege de lange looptijd van de planvorming al geruime tijd in onzekerheid leven door de plannen. En meer in het bijzonder de gebiedsontsluitingen en de impact hiervan op hun leefomgeving. Daarnaast is het ten behoeve van het contract Station noodzakelijk de principekeuzes voor de gebiedsontsluitingen nu te maken. Zodat deze meegenomen kan worden in het aanbestedingsdossier waardoor bij de aanleg van het nieuwe station hierop geanticipeerd kan worden. Dit is met name van belang voor de eerder genoemde noord-zuid-as en de in samenhang daarmee te ontwerpen en aan te leggen station entree aan de zuidzijde.

Deze ambities, uitgangspunten voor ontwikkeling en ontsluitingsprincipes zijn zodanig geformuleerd, dat deze houdbaar zijn voor langer termijn. Daardoor zijn we voldoende flexibel om verschillende ontwikkelprogramma's mogelijk te maken, maar ook voldoende richting formuleren om de aanbesteding, aankopen en nadere planuitwerking vorm te geven. Het oogmerk is de planontwikkeling voort te zetten, zonder dat we nu al weten welk programma we in 2024 en daarna willen realiseren.

Het besluit dat nu wordt genomen richt zich daarom op 4 onderdelen:

- De ambities en ontsluitingsprincipes zoals verwoord in het uitgangspuntendocument voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied-Zuid vast te stellen;
- Bij de verdere planontwikkeling van zuidzijde van het Stationsgebied uit te gaan van bebouwde parkeervoorzieningen en het college opdracht te geven tot nadere planuitwerking en technische voorbereiding van een meerlaags parkeergarage ter plaatse van het busplatform;
- Geld beschikbaar te stellen voor de aankoop van de woningen en een bedrijfspand op Parkweg 69 tot en met 89b oneven op basis van volledige schadeloosstelling en deze aankopen ten laste te laten komen van de Grondbank;
- Kennis te nemen van het bodemenergieplan.

Kader

Het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp 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 uit maakte van de geactualiseerde Netwerkanalyse Regio Groningen - Assen. De uitgangspunten voor de gebiedsontsluitingen en gebiedsontwikkeling van de zuidzijde zijn vastgelegd in het Rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen respectievelijk de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied.

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;
- Ontwerpuitgangspunten spoorconfiguratie B4, juli 2014;
- Visiedocument Next City, juni 2016
- Rapport Concire 2013

De samenwerking tussen de gemeente en projectpartners NS Stations, provincie Groningen, ProRail en het ministerie van I en M is vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst Spoorzone, maart 2014'. De uitvoering van het project is vastgelegd in de Realisatieovereenkomst, afgesloten tussen projectpartners.

Argumenten en afwegingen

Hieronder geven we op hoofdlijnen onze ambities en ontsluitingsprincipes weer. In bijgaand uitgangspuntendocument hebben wij deze verder uitgewerkt.

Ambities

Het gebied is een unieke plek in de stad en wijde regio. Het is de enige plek in de stad waar een unieke combinatie van kwaliteiten zich voordoet: centraal gelegen in de stad, vlakbij de binnenstad, uitstekend bereikbaar met het Openbaar Vervoer (OV), auto, fiets en te voet, pal naast het grootste OV-knooppunt van het noorden en aansluitend op een bestaande woonwijk. Met gebiedsontwikkeling op deze locatie kunnen we een uniek nieuw stukje stad toevoegen. Het Stationsgebied is dé plek in de stad waar alle vervoersstromen samenkomen. Het is de ideale locatie voor landelijke en bovenregionale functies die goed bereikbaar moeten zijn per OV en auto. In het gebied worden landelijke en regionale stromen verknoopt aan de stad. Als op geen andere plek komen stad en regio hier samen, om naar school, werk of binnenstad te gaan. Een stad die groeit en bloeit en waar de regio steeds meer van afhankelijk wordt.

De zuidzijde van het Stationsgebied is zo goed gelegen in stad en regio dat exclusiviteit de belangrijkste ambitie moet zijn. De locatie is uniek: er is geen enkele vergelijkbare plek in stad en wijde omtrek. Nu al een Cityhub, zoals uw raad heeft vastgesteld in 2013 op basis van het rapport van Concire. Het programma voor dit gebied moet daarom een bijzondere toevoeging zijn aan de stad en is van regionaal belang. We beogen een divers programma in het gebied: een mix van werken, voorzieningen en wonen. Daarin bieden we ook ruimte voor werkgelegenheid voor lokale ondernemers. Daarbij vinden we een goede ontwikkeling van het gebied belangrijker dan een snelle realisatie. We hebben nog een aantal jaren te gaan om een goed beeld te krijgen van de wenselijke functies en het programma. We gaan daar actief regie op voeren: we gaan actief op zoek naar wenselijke functies en wenden onze lobby- en andere netwerken daartoe aan. Zo willen we ook inspelen op zich voordoende tussentijdse kansen. De tijd die nodig is om het station spoortechnisch om te bouwen werkt in die zin in ons voordeel. Bovendien is het gebied tot die tijd nodig voor opslag van bouwmaterialen, keten etc.

Onze tweede ambitie is dat we met de gebiedsontwikkeling station en stad met elkaar willen verbinden. De hoofdas onder het station door is daarin cruciaal. Deze verbindt binnenstad via station met de zuidelijke stadswijken. Deze route moet sterk zijn, logisch voelen en levendig, zodat het station ook echt als Cityhub kan fungeren. Verbetering van de looproute van het station naar de binnenstad is daarbij van groot belang. Aan de zuidkant willen we de route direct laten aantakken op de Rivierenbuurt zodat de route logisch voelt en levendig wordt, ook verder naar de zuidelijke stadswijken. Langs de hoofdas willen we een mix van functies zodat het gebied overdag en 's avonds levendig is en sociaal veilig.

We willen de verbinding station-stad ook versterken door de Rivierenbuurt qua bebouwing te laten aansluiten op het Stationsgebied, zodat de overgang natuurlijk voelt en de Rivierenbuurt met de voorkant naar het Stationsgebied komt te liggen. De gebieden aan weerszijden van de hoofdas bieden daartoe goede mogelijkheden. Bij de nadere invulling hiervan nodigen we bewoners uit tot het ontwikkelen van collectieve projecten zoals bijvoorbeeld co-housing of collectief particulier opdrachtgeverschap (CPO).

We willen de openbare ruimte groen, duurzaam en aantrekkelijk inrichten, met zoveel mogelijk ruimte voor fietsers en voetgangers. We zien grote kansen om stevige groenambities in het gebied te realiseren. Daarmee geven we identiteit aan het gebied en scheppen we ruimte voor ontmoeting en verblijf. Ook geven we daarmee invulling aan onze beleidsdoelstelling om een Gezonde Stad te worden (Healthy Ageing-visie) en vertalen we dat naar de fysieke leefomgeving. Ook draagt een groene inrichting bij aan onze doelstelling om klimaatadaptief te worden. Dat is des te meer van belang omdat we voor de bebouwde omgeving een stedelijke uitstraling voorzien. We kiezen er daarom ook voor om het gebied autoluw in te richten. Door geen ruimte voor de auto op straat te realiseren, scheppen we meer ruimte voor een groene en klimaatadaptieve inrichting. Door de Parkweg en het Dinkelpark groen te herinrichten zorgen we voor een natuurlijke overgang en verbinding van het groen tussen het Stationsgebied en de Rivierenbuurt. Om de fiets meer ruimte te geven in de wijk hebben we de ambitie om van de Rijnstraat een fietsstraat te maken, in aansluiting op de fietstunnel Ring Zuid bij de Papiermolen. Daarmee maken we ook op stedelijk niveau de fietsroute van de zuidelijke stadswijken naar de binnenstad sterker.

Onze duurzame ambities willen we verder vormgeven door het gebied gasloos te ontwikkelen en in het gebied een warmte-koude-opslag (WKO) te realiseren. Daartoe hebben wij een bodemenergieplan opgesteld en stellen we u voor om alvast kennis te nemen van dit plan. Daarnaast willen we actief sturen op een duurzame energieopwekking.

Relatie met The Next City

In the Next City hebben wij onze stedelijke opgaven geformuleerd. Belangrijke opgaven die we zien voor de stad zijn het faciliteren van de groei van de stad, zorgen dat de werkgelegenheid meegroeit, het behouden van een leefbare en aantrekkelijke stad, het versnellen van de energietransitie en het uitgangspunt dat iedereen in de stad moet kunnen bijdragen. Deze opgaven komen allemaal terug in het stationsgebied.

We zien dan ook grote kansen. Zeker als het gaat om het verbinden van de groei van de stad met een leefbare en aantrekkelijke stad waar iedereen van profiteert. Ook kan het gebied een bijdrage leveren aan de energietransitie en kunnen we nieuwe functies, en daarmee werkgelegenheid bevorderen..

Input van de bewoners

Vanaf het begin van de planontwikkeling zijn de bewoners actief betrokken. Op 5 oktober 2016 is door een vijftal bewoners van de Rivierenbuurt, in samenwerking met de gemeente Groningen een avond georganiseerd waar buurtbewoners naar hun mening werd gevraagd over de kaders van de invulling van het Stationsgebied. De resultaten zijn weergegeven in het document "Buurtraadpleging Rivierenbuurt", dat u in november 2016 door de wijkraad is aangeboden.

De buurtraadpleging heeft vele waardevolle ideeën en kaders opgeleverd. We hebben het grootste deel van de suggesties van de bewoners overgenomen in onze ambities voor het gebied. We volgen het bewonersadvies om geen nieuwe busroutes door de Rivierenbuurt te laten lopen en het Stationsgebied-zuid autoluw in te richten. Het voorstel van de bewoners om geen bouwverkeer tijdens de ombouw van het station door de Parkweg te laten rijden inclusief bouwverkeer nemen we mee in de uitwerking van de aanbesteding voor het Hoofdstation.

We gaan (afgezien van de ruimte die nodig is als tijdelijke bouwplaats en ontsluiting) onderzoeken of het gebied in de periode tot 2024 nog kansen biedt voor tijdelijke initiatieven. We zien, net als de bewoners, een gemengde, sociaal veilige wijk voor ons, met 24/7 dynamiek en een mix van wonen, werken en horeca: een echte levendige stadswijk. Onze ambitie is om de wijk aansluitend aan de Parkweg eenzelfde typologie te laten krijgen als de Rivierenbuurt zelf, dus bebouwing met maximaal vier-vijf bouwlagen. Naarmate de bebouwing meer richting het station gaat is de opvatting hoogteaccenten aan te brengen voor functies zoals bijvoorbeeld een hotel, kantoor of ander bijzonder programma, zoals een cultuurcentrum o.i.d. Daarmee verbinden we het Stationsgebied ook op een goede manier met de wijk. Het is wat ons betreft echter wel te vroeg om nu al uitspraken te doen over het programma (zoals koop/huur), want zes jaar is nog best ver weg en in de tussentijd kan veel veranderen. Dit is een punt voor de uitwerking. De bewoners hebben ook veel suggesties gedaan voor een duurzame inrichting van de wijk. Deze intenties nemen we eveneens over. We streven naar een klimaatadaptieve, gasloze wijk en willen een warmte-koude-opslag realiseren. Daartoe maken we een bodemenergieplan. Door geen ruimte voor de auto op straat te realiseren, scheppen we meer ruimte voor een groene en klimaatadaptieve inrichting. Door de Parkweg en het Dinkelpark groen te herinrichten zorgen we voor een natuurlijke overgang en verbinding van het groen tussen het Stationsgebied en de Rivierenbuurt.

Op één belangrijk punt wijken we af van de buurtraadpleging. Dit betreft de ontsluiting op de Parkweg en de in dit kader daarvoor aan te kopen woningen. Daar willen we open en transparant over zijn. Wij vinden de noord-zuid verbinding door het gebied cruciaal om het station met de stad te verbinden en om de zuidkant een goede, heldere en veilige entree te geven. Daartoe is een doorbraak door de bebouwing aan de Parkweg essentieel. We hebben hierover inmiddels een aantal keren gesproken met de direct betrokken bewoners/eigenaren en met de wijk (zie verder het blok participatie). Deze gesprekken zijn zeer goed ontvangen en open en transparant verlopen. Op basis van deze gesprekken stellen wij u voor de doorbraak te realiseren.

Afwegingen en principekeuzes

Bovenstaande keuzes leiden tot de volgende afwegingen en principekeuzes:

Ruimtelijk beeld

De rivierenbuurt is gebouwd in een periode van ongeveer 100 jaar met vele bouwstijlen en bestaat voor een groot gedeelte uit woningbouw met een bouwhoogte van 3 à 4 bouwlagen. De vooroorlogse delen hebben vaak een kap en de naoorlogse delen een plat dak. Verspreid door de wijk staan een aantal gebouwen met een groter aantal verdiepingen zoals in de omgeving van het Dinkelpark, de Julianaflat of het Post NL gebouw. De hoogte

van deze gebouwen loopt uiteen van ca. 7 tot 17 lagen. Aan de Parkweg is de gemiddelde bouwhoogte 4 lagen met een aantal hoogteaccenten van 5 bouwlagen.

De ambitie voor directe omgeving van het station is om dit de komende 10 jaar verder te ontwikkelen tot regionaal aantrekkelijk gebied met een divers beeld en intensiteiten die passen bij een stationsgebied met hoogstedelijk karakter. Vanuit de Cityhub gedachte worden woonfuncties en andere functies gemengd om 24/7 dynamiek te genereren. Tegelijkertijd is het voor de bewoners van de Parkweg prettig als aangrenzende bebouwing een goede aansluiting krijgt qua hoogte en overeenkomt met de sfeer van de Rivierenbuurt. De hoofddopzet van het Stationsgebied zuid met vier bouwvelden zorgt ervoor dat zowel de stedelijke ambitie als de wens om aan te sluiten bij de Parkweg ingevuld kunnen worden.

De doorbraak in de Parkweg zorgt er voor dat de noordwand van de Parkweg opgenomen wordt in twee nieuwe bouwblokken met ongeveer de maat van een bouwblok in de Rivierenbuurt. Door het doorzetten van de bouwhoogtes van de Parkweg komen de bouwhoogtes voor deze bouwblokken op gemiddeld 4 a 5 lagen te liggen met een aantal hoogteaccenten die belangrijk zijn voor de oriëntatie en sfeer op het stationsplein. De precieze samenstelling van deze bouwblokken is nu nog niet te maken omdat de ontwikkeling nog even op zich laat wachten en niet eerder zal starten dan het gereed komen van het project Groningen Spoorzone. Uitgangspunt bij het uitwerken van deze stedenbouwkundige opgave is de Rivierenbuurt te respecteren waardoor het zuidelijk Stationsgebied in de wijk wordt opgenomen in plaats van een eigen buurt te vormen met een compleet eigen karakter. De twee noordelijke bouwvelden kunnen meer verschil in hoogte krijgen bijvoorbeeld langs het Emmaviaduct en toekomstige (bus)station. Aan de oostzijde waar aansluiting gevonden moet worden bij de Achterweg verdwijnt het Post NL gebouw waardoor de overgang naar de woonbebouwing verbeterd kan worden met bouwhoogtes van 4 a 5 lagen.

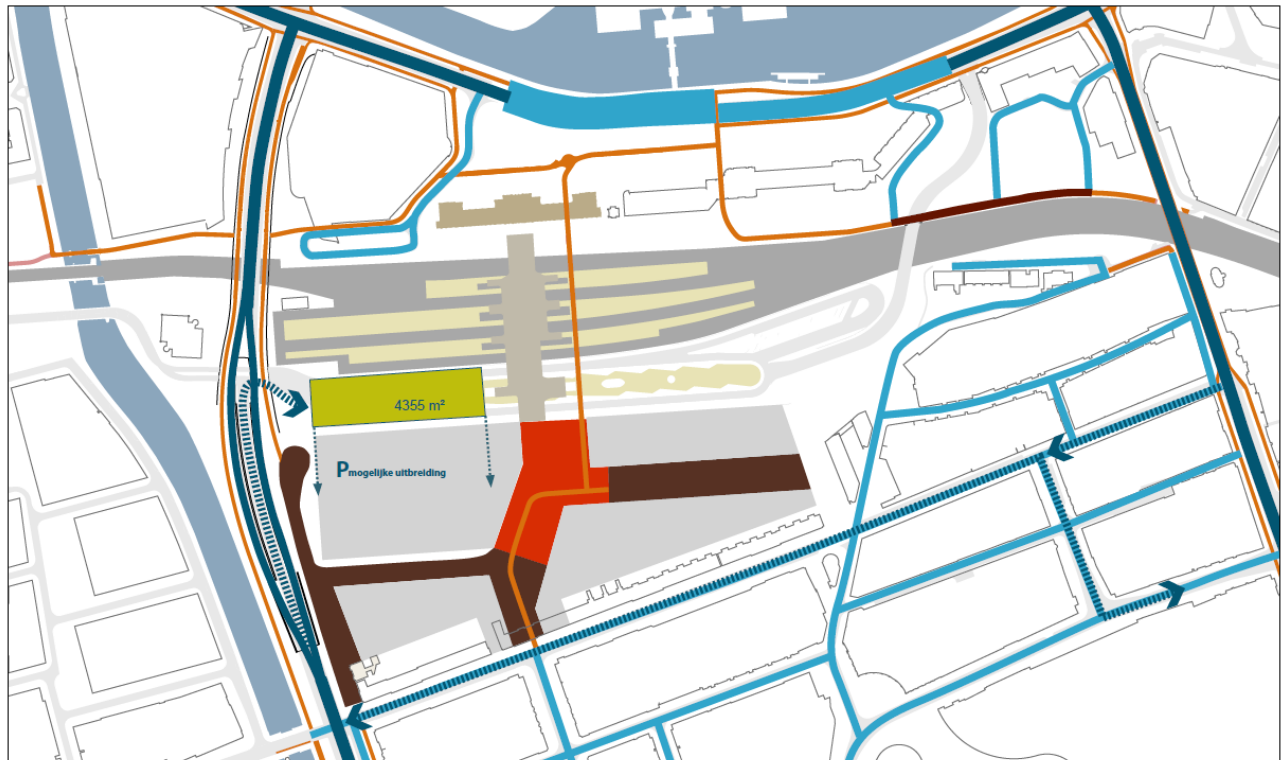
Het karakter van het stationsgebied zal dus verschillen van het woonkarakter van de rest van de buurt, maar de overgang moet geleidelijk worden gemaakt. Dat het gebied een ander karakter krijgt zal ook tot uiting komen in de inrichting van de openbare ruimte. Waar in de Rivierenbuurt geparkeerde auto's het straatbeeld domineren zal het stationsgebied autoluw worden met parkeren binnen de bouwblokken en /of gebouwde parkeervoorzieningen en een autovrij stationsplein. Hierdoor is meer ruimte voor een groene inrichting gericht op voetgangers, fietsers en een prettig woon- en verblijfsklimaat. In het vervolgproces zal samen met bewoners bekeken worden hoe dit gebied naast de regionale functie ook een toevoeging kan zijn op de overige verblijfsgebieden in de wijk zodat het onderdeel wordt van een groen raamwerk voor de buurt. In het gebied kunnen bezoekers van de stad die 'van buiten komen' elkaar ontmoeten, maar moeten ook buurtbewoners zich thuisvoelen. In de ontwerp-opgave voor de openbare ruimte zal deze diversiteit terug moeten komen.

We gaan de ruimtelijk-stedenbouwkundige uitgangspunten verder uitwerken en vastleggen in een beeldkwaliteitsplan voor het gebied.

Ontsluiting vanaf het Emmaviaduct

We willen geen gebiedsvreemd verkeer in het gebied. Alle verkeer dat ten behoeve van toekomstige functies in het gebied moet zijn, willen we afwikkelen via het Emmaviaduct, waar ook de bussen naar het busstation gaan. We willen dit doen door vanaf de zuidkant van het Emmaviaduct een afrit toe te voegen het gebied in. De huidige entree van de Parkweg vanaf het Emmaviaduct vervalt dan. We zijn met de provincie in overleg over de verdere uitwerking en financiële dekking van dit voorstel, in samenhang met de andere infrastructurele ingrepen in de stad (Westelijke Ringweg, Oosterhamrikzone) en het Ringwegsparen. De nieuwe Ring Zuid en het Julianaplein vormen verkeerstechnisch qua doorstroming geen beperking voor deze ontsluiting. Uit onderzoek is gebleken dat het technisch mogelijk is deze afrit op het Emmaviaduct te realiseren. De kosten hiervan worden op dit moment geraamd op ca. 15 mln euro. Indien u met deze ontsluiting instemt, zullen wij de ontsluiting op alle aspecten verder uitwerken en komen wij te zijner tijd (medio 2019), indien gebleken is dat er sprake is van een haalbaar plan, bij u op terug.

Figuur 1: Toekomstige verkeerssituatie Stationsgebied



Toekomstige verkeerssituatie stationsgebied



Parkeren

Onze ambitie is om het gebied autoluw in te richten. Dat betekent dat we straatparkeren niet willen toestaan, dat er geen doorgaand autoverkeer door het gebied komt en dat halen en brengen t.b.v. het station niet via dit gebied wordt afgewikkeld. De afgelopen periode hebben wij een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van een gebouwde parkeervoorziening in het gebied.

Een gebouwde parkeervoorziening sluit één op één aan bij de geformuleerde gebiedsambities. Wij achten een gebouwde parkeervoorziening in het gebied op termijn opportuun. Ten eerste om vanaf de start van de bouwontwikkelingen, indachtig de geformuleerde ambities, de aanwezige parkeervraag te kunnen faciliteren. Ten tweede is het zo dat niet bij voorbaat verdedigd en gegarandeerd kan worden dat er geen parkeervraag is of zal ontstaan, waarmee deze automatisch zal worden afgewenteld op de Rivierenbuurt. De parkeervraag moet derhalve in het gebied worden opgelost en mag niet leiden tot extra parkeerdruk op de Rivierenbuurt. Op basis van een voor de parkeervraag te verwachten minimaal bouwprogramma en hantering van lage parkeernormen komt de minimale parkeervraag uit op ca. 500 parkeerplaatsen. Op basis van een voor de parkeervraag te verwachten maximaal bouwprogramma en met hantering van de huidige parkeernormen komt de maximale parkeervraag uit op meer dan 2000 parkeerplaatsen. Deze getallen blijven noodzakelijkerwijs indicatief en speculatief, maar zeker is dat er sprake zal zijn van een te verwachten parkeervraag met een bandbreedte tussen de 500 – 2000 parkeerplaatsen. Dit impliceert dat ongeacht van welk scenario wordt uitgegaan er altijd behoefte zal zijn aan een parkeergarage.

Gezien de gebiedsambities ligt het voor de hand de garage in te zetten voor de parkeervraag van de volgende doelgroepen: toekomstige bewoners, medewerkers/eigenaren van toekomstige functies en bezoekers aan het gebied. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling de garage in te zetten voor de P+R en bezoekers aan de binnenstad, dit omdat we voor deze doelgroepen transferia, de P+R Noordzijde station en parkeergarages in de binnenstad hebben aangelegd.

De afgelopen periode hebben wij in relatie tot de beoogde bus- en auto ontsluiting op het Emmaviaduct onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van de verkeersafwikkeling van de auto's en bussen naar het gebied en in verband daarmee naar de meest logische locatie voor de parkeergarage.

Rekening houdende met de aanwezige hoogteverschillen in het gebied en geprojecteerde ontsluiting op het Emmaviaduct, ligt het voor de hand de garage onder het te bouwen busstation te projecteren. Dit heeft een aantal voordelen. De garage bevindt zich in de nabijheid van de bus- en auto ontsluiting waardoor het autoverkeer snel kan worden afgewikkeld en bovendien voorkom je daarmee (onnodige) circulatie door het gebied. Daarnaast kan de garage middels het principe van werk met werk maken, gebouwd worden. Dit is aantrekkelijk omdat daarmee meteen naar een eindsituatie toegewerkt kan worden. De onderzoeken naar de mogelijkheid van een Parkeergarage onder het busstation wijzen uit dat dit technisch, ruimtelijk en verkeerskundig mogelijk is.

Voor de ontwikkeling van de garage(onder het busstation) zijn in het licht van de aanbesteding een aantal scenario's te onderkennen. Scenario 1 gaat uit van de realisatie van de garage als vast onderdeel van de aanbesteding. Scenario 2 gaat uit van het principe dat de garage als optie mee gaat in de aanbesteding. Scenario 3 is idem als scenario 2 maar gaat ervan uit dat de garage tezamen met het busplatform pas na de uitvoeringsperiode (dus na 2024) wordt gerealiseerd.

Scenario 1 – realisering parkeervoorziening binnen bouwtermijn Spoorzone:

Betreft bouw casco van een parkeervoorziening onder het voorziene busplatform gelijktijdig met de aanleg van de Spoorzone voor 2024. Voordeel: overzichtelijk voor wat betreft de bouw. Nadeel: lijkt onhaalbaar in verband met niet tijdig beschikbaar zijn van de dekking voor bouw en latere exploitatie van de parkeervoorziening. Op dit moment laten de gemeentelijke financiën een dergelijk besluit niet toe.

Scenario 2 – eerst verkennen, later ter besluitvorming brengen:

Bouw parkeervoorziening als *optie* meenemen in de aankomende aanbesteding van het contract Spoorzone en deze binnen de uitvoeringsplanning van ProRail medio 2019/2020 ter besluitvorming aan uw raad voor te leggen. Voordeel: zodoende wordt tijd gekocht om de dekking voor de garage te organiseren en waar mogelijk is deze te combineren met de bus- en auto-inprikker vanaf het Emmaviaduct. Nadeel: deze optie is aanbesteding technisch mogelijk moeilijk uit te vragen en kan op termijn er toe leiden dat alsnog voor een andere parkeeroplossing gekozen dient te worden in relatie tot de gebiedsontwikkeling.

Scenario 3 – realisering busplatform vertragen:

Is idem als Scenario 2, maar dan wordt de garage ingekocht tezamen met het busstation na de voorziene uitvoeringsperiode van de Spoorzone. Dus feitelijk wordt de aanleg van het busplatform losgekoppeld van de uitvoeringsplanning en dus van de aanbesteding Spoorzone. Voordeel: je koopt nog meer tijd. Nadeel: veel problematischer voor de integrale realisatie van de OV HUB, inclusief de bijbehorende kappen. Daarnaast kom je mogelijk in de knel met het oplossen van de eerste parkeerbehoefte ihkv de gebiedsontwikkeling. De provincie heeft overigens aangegeven van dit scenario geen voorstander te zijn omdat zij binnen de uitvoeringsplanning het busstation aangelegd willen hebben omdat deze z.s.m. operationeel dient te zijn.

Onze voorkeur gaat uit naar scenario 2. Scenario 1 is onhaalbaar vanwege het tijdig gereed krijgen van een uitgewerkt plan met dekking. Scenario 3 gaat uit van loskoppeling van de uitvoeringsplanning en dit is vanwege de integrale ontwerpopgave en realisatie van de OV Hub niet gewenst.

Scenario 2 biedt derhalve het meeste voordeel om te kunnen voldoen aan het geschetste dilemma. We willen geen parkeren op maaiveld. Het gebied wordt autoluw ingericht. Dit impliceert automatisch dat het parkeren ondergronds opgelost moet worden. In het kader van het werk met werk is er nu een kans de garage in de aanbesteding optioneel mee te nemen, waardoor het mogelijk wordt de garage eventueel in combinatie met de bus- en autoinprikker binnen de uitvoeringsplanning gerealiseerd te krijgen.

Na instemming met dit principe kunnen we dit met onze projectpartners gaan bespreken. Onderdeel hiervan is ook hoe aanbesteding technisch e.e.a. op verantwoorde wijze georganiseerd en vastgelegd kan worden.

Ondanks dat we op dit moment nog geen zicht hebben op financiering van deze garage, is het gelet op het proces van aanbesteding, derhalve een unieke kans, met de garage hierin mee te liften en te anticiperen op de toekomstige gebiedsontwikkeling. De komende twee jaar gaan wij de mogelijke parkeerscenario's en programmascenario's voor het gebied verder uitwerken en te zijner tijd zullen wij het definitieve Go besluit voor de garage inclusief financieringsopzet ter besluitvorming aan u voorleggen.

Tot slot:

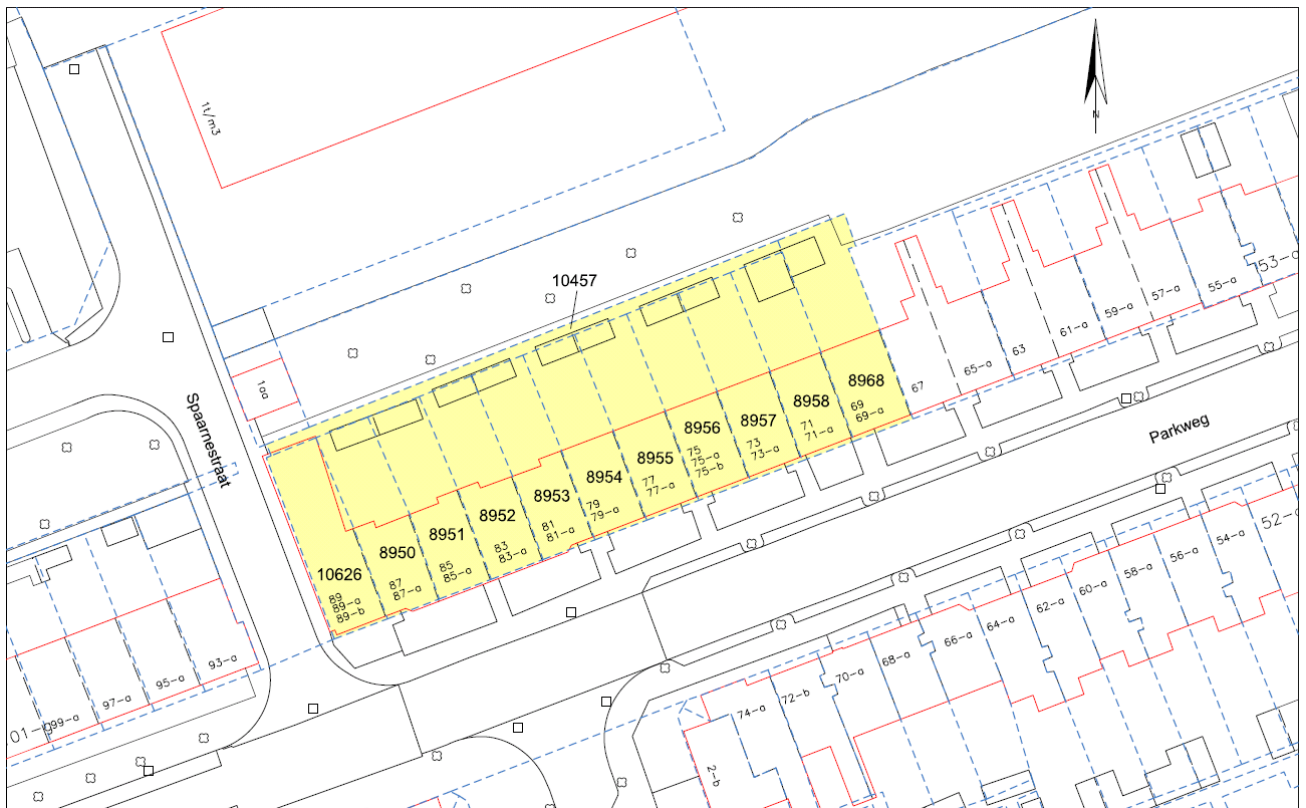
Uw raad kan er ook voor kiezen niet te opteren voor een garage onder het busstation, maar te kiezen de autoluwe ambitie onderdeel te laten zijn van de gebiedsontwikkeling. In dat geval wordt de parkeerbehoefte opgelost in de

uit te geven kwadranten van de gebiedsontwikkeling. Dit kan dan (voorlopig) eerst bovengronds en later ondergronds. Voordeel: binnen de uitvoeringstermijn van de Spoorzone is dit niet langer een opgaaf binnen dit complexe project. Nadeel: in het kader van de gebiedsontwikkeling zal dit scenario leiden tot inflexibiliteit van de kaveluitgifte en wordt mogelijk de ambitie aangetast om te komen tot een verkeersluw gebied. Daarnaast dient een ondergrondse parkeeropgave nog altijd opgelost te worden hetgeen de ontwikkeling van initiatieven in gebiedsopgave ingewikkelder maakt, dit nog los van het feit dat dit ook een negatief effect op de te realiseren grondwaarde zal hebben.

Alles overziende stellen wij u voor te kiezen voor scenario 2 en deze variant in overleg met de projectpartners te laten uitwerken.

Aankoop woningen

Voor de aanleg van de noord-zuid verbinding willen we de appartementen en één fietsenhandel aan de Parkweg 69 tot en met 89b aankopen. Omdat het patiowoningen betreft is het onvermijdelijk om dit hele bouwblok te verwerven. In eerste instantie gaan we via minnelijke weg de appartementen en fietsenhandel proberen te verwerven. Als dat niet lukt dan willen we over de mogelijkheid beschikken om te gaan onteigenen. Daartoe stellen we u voor om nu een besluit daarover te nemen.



Figuur 2: Aan te kopen huizen op de Parkweg

Het eigenlijke onteigeningstraject kent twee sporen: het minnelijke spoor (de administratieve fase) en het gerechtelijke spoor (de civiele fase). In het minnelijke spoor proberen we tot overeenstemming te komen op basis van volledige schadeloosstelling. Indien geen overeenstemming wordt bereikt dan volgt het gerechtelijke spoor. Bij onteigening wordt de vergoeding van de grond bepaald op basis van volledige schadeloosstelling. Dat betekent dat naast de marktwaarde van de grond ook alle bijkomende schade als gevolg van de noodzakelijke verhuizing vergoed worden. De wet bevat hiervoor strakke richtlijnen.

Op dit moment is er echter nog geen titel om het onteigeningsinstrument in te zetten. Dit aangezien de grondslag, het nieuwe bestemmingsplan, nog niet gereed is. Aankopen vinden op dit moment daarom strategisch plaats tegen nu geldende marktwaarde. De appartementen worden aangekocht wanneer deze aan de gemeente worden aangeboden.

Wetende dat het op termijn wellicht nodig is om het onteigeningsinstrument toe te passen waarbij de waarde van appartementen bepaald wordt op basis van volledige schadeloosstelling, stellen we uw raad voor om vanaf 1

oktober de onderhandelingen om de appartementen te verwerven, te laten plaatsvinden op basis van volledige schadeloosstelling teneinde een onteigening te voorkomen. We hanteren daarbij de uitgangspunten van de onteigeningswet. Niet onbelangrijk te vermelden is dat we ca. 6 jaar de tijd hebben om de betreffende woningen in minnelijk overleg te verwerven. Immers de verwachting is dat pas medio 2024, na afronding van het Spoorzone, project de gebiedsontwikkeling kan starten. Dit houdt in dat de woningeigenaren ook ruim de tijd hebben om naar nieuwe huisvesting te zoeken.

Tot slot: in Totaal dienen 23 patiowoningen en een bedrijfspand te worden aangekocht. Hiermee is een investering gemoeid van ca. 6 a 7 mln.

Om daarin zo transparant en duidelijk mogelijk te zijn richting de woningeigenaren zullen we bij gesprekken aangeven dat, mocht er geen overeenstemming worden bereikt, op termijn het onteigeningstraject zal worden gestart en dat daarom nu al dossiervorming plaatsvindt.

Bodemenergieplan

De gemeente Groningen heeft de ambitie om in 2035 energieneutraal te zijn. Daarnaast heeft het college eind 2016 vastgesteld aardgasloos te willen zijn in 2035. Er zal dus gezocht moeten worden naar alternatieve en duurzame energiebronnen. Als basis voor het uitwerken van de energie- en duurzaamheidsambitie in de Spoorzone, wil de gemeente Groningen hier bodemenergie toe passen middels warmte-koude opslag (WKO).

Regisseren

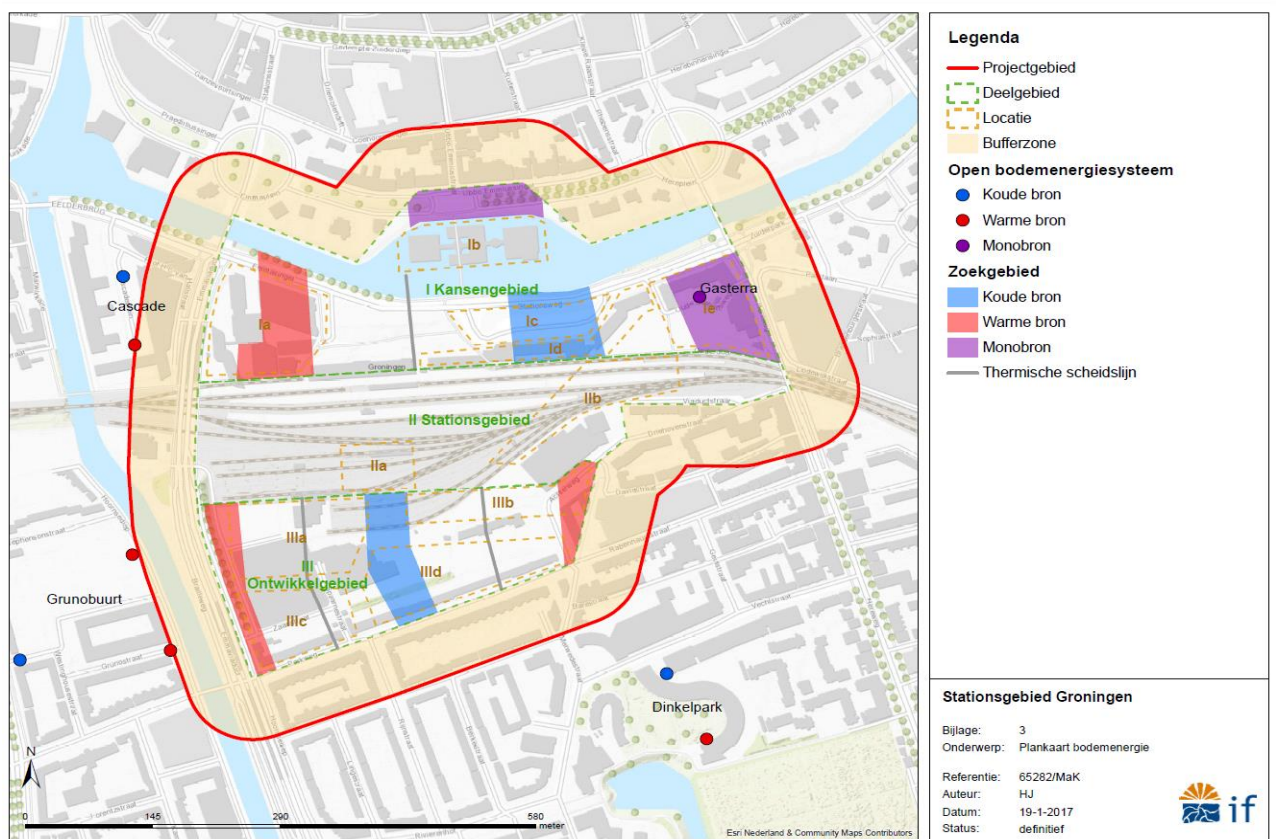
De gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde zal pas vanaf 2024 gaan plaatsvinden. Om tot die tijd de mogelijkheid open te houden voor de toekomstige woningen en voorzieningen binnen de Spoorzone aan te sluiten op bodemenergie is er een bodemenergieplan opgesteld.

Het bodemenergieplan kijkt waar en onder welke voorwaarden systemen mogen worden geplaatst en heeft tot doel om de ruimtelijke ordening van de aansluitingen te reguleren. Voor de Spoorzone geeft dit plan de gemeente Groningen de mogelijkheid om de ondergrondse inrichting in het gebied met betrekking tot WKO te regisseren. Onze partner in de exploitatie van het toekomstige WKO systeem is Warmtestad die als risicodragers de benodigde investeringen zal doen.

Proces

De beleidsregels behorende bij dit bodemenergieplan zijn al eerder vastgesteld op 25 juni 2013 in de 'Beleidsvisie Bodemenergie'. In de beleidsvisie zijn voor de verschillende interferentiegebieden (een interferentiegebied is een door de gemeente aangewezen gebied waar in de toekomst veel bodemenergiesystemen worden verwacht) in de stad richtlijnen opgesteld, waarvan het stationsgebied er een is. Echter blijkt uit een nadere juridische controle dat deze interferentiegebieden geen juridische status hebben. De regelgeving is inmiddels gewijzigd met als gevolg dat de interferentiegebieden opnieuw vastgesteld moeten worden. We zijn bezig met de voorbereidingen hierop en zullen de raad spoedig vragen deze gebieden middels verordening vast te stellen.

Pas als de raad de interferentiegebieden heeft vastgesteld, kunnen we het bodemenergieplan Stationsgebied door het college laten vaststellen. De raad zal hierover worden geïnformeerd.



Figuur 4. Weergave interferentiegebied Stationsgebied inclusief zonering van de open bodemenergiesystemen.

Motie Internationale Bussen

Uw raad heeft middels een motie de wens geuit de internationale bussen een plek te geven in het stationsgebied. Hierover kunnen wij u op dit moment het volgende mededelen. Mede na overleg met Flixbus als één van de grootste gebruiker van de internationale bushalte op de Stationsweg gaan wij er vanuit dat er in de toekomst vier haltes voor internationale lijndiensten gewenst zijn. Een locatie aan de noordzijde van het station lijkt het meest logisch. Aan de zuidzijde lijkt namelijk de ruimte te ontbreken en vanuit de reizigers gezien is een halte aan de noordkant een geschikte locatie. De gewenste 4 haltes zullen wij meenemen in de op termijn nog op te stellen visie voor Noordzijde van het stationsgebied.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Participatie en communicatie

De ambities voor de ontwikkeling van de zuidzijde en de wijze van ontsluiting hebben een direct effect op de omgeving van het Stationsgebied, met in het bijzonder de Rivierenbuurt. Er is dan ook een intensief communicatietraject opgezet waarbij met regelmaat overlegd is met de buurtvereniging Rivierenbuurt. Naast periodieke gesprekken met het bestuur van de vereniging is in oktober 2016 in de Puddingfabriek een bijeenkomst georganiseerd voor de buurt. Dit betrof een samenwerkingsverband tussen buurtvereniging en gemeente. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over de opgave voor de zuidzijde, nog voordat er een lijst lag met door de gemeente geformuleerde ambities. Leden van het verenigingsbestuur leidden de gesprekken, de gemeente had een faciliterende rol. Zo'n 40 bewoners hebben tijdens deze bijeenkomst een aantal wensen en uitgangspunten geformuleerd. De verzamelde ideeën zijn in november 2016 in de vorm van een buurtraadplegingsdocument door de buurt aangeboden aan de gemeenteraad. Dit document bevat de uitgangspunten die voor de ontwikkeling van de zuidzijde vanuit het oogpunt van de omwonenden van belang worden geacht. Het is vervolgens gebruikt bij het bepalen van de ambities en uitgangspunten vanuit de gemeente. In veel gevallen zijn wensen vanuit de buurt overgenomen en vertaald naar gebiedsambities, zoals in dit raadsvoorstel opgenomen. Te denken valt aan het autoluwe karakter en de wijze waarop de bussen rijden, maar ook het uitgangspunt van verblijf in combinatie met een diversiteit aan functies, een sociaal veilige omgeving en aandacht voor duurzaamheid en groen. Deze dragen ook in de ogen van de buurt bij aan een aantrekkelijke en leefbare omgeving.

Tijdens het communicatietraject is extra geïnvesteerd in bewoners van de Parkweg. Met name waar het gaat om de ontsluiting aan de zuidkant aan de Parkweg is de impact van de plannen groot, vanwege de te slopen woningen. Omdat een deel van de Parkweg al langer in onzekerheid was over de plannen en de mogelijke sloop van woningen ter plaatse, is voor hen een aparte bijeenkomst georganiseerd. Op dinsdag 16 mei 2017 bezochten ruim 50 bewoners en eigenaren deze besloten bijeenkomst, waarin ze zijn bijgepraat over de plannen en voornemens, met extra aandacht voor het verdere proces.

Een dag later, op woensdag 17 mei is deze informatie getoond tijdens een openbare bijeenkomst in de Big Building. Dit betrof een inloopbijeenkomst met ruim 150 bezoekers over de uitgangspunten en ontsluiting van de zuidzijde Hoofdstation. Deze bijeenkomst viel in twee delen uiteen, het eerste deel was voor de buurt en in het tweede deel waren daarnaast verschillende stakeholders uitgenodigd.

Naast begrijpelijke uitingen van zorg is tijdens deze bijeenkomsten opgevallen dat veel omwonenden begrip hebben voor de plannen en ambities. De zorgpunten betreffen met name de bouwhoogte in het te ontwikkelen gebied, de vraag op welke manier groen wordt toegevoegd, hoe verkeer (met name auto's en bussen) wordt afgehandeld en zaken die de huidige Parkweg betreffen zoals huisvesting van studenten. Afgesproken is dat bij de uitwerking van het ruimtelijk plan en het bestemmingsplan samen met de omgeving aan deze zaken verder concreet nadere invulling wordt gegeven. Daarnaast is er regelmatig waardering geuit voor de wijze waarop de gemeente invulling wil geven aan de gebiedsontwikkeling en ziet een aantal omwonenden het ook als een kans om de aansluiting tussen buurt, station en binnenstad een impuls te geven. Veel waardering was er voor de wijze waarop het proces, na een lange tijd van onduidelijkheid, door de gemeente is opgepakt. De reacties van de bewoners van beide avonden treft u in bijgaande verslagen aan.

Financiële consequenties

Op termijn is met de investeringen in het gebied, op basis van de huidige inzichten, een te verwachten gemeentelijke grondexploitatie bijdrage in de openbare ruimte gemoeid in de bandbreedte tussen de € 25 – € 50 mln. Deze investering heeft o.a. betrekking op de parkeergarage ca. € 25 mln, de aankoop van de woningen en bedrijfspand ad. totaal ca. € 7 mln. Daarnaast dienen er nog opstallen in het gebied te worden gesloopt, infrastructuur te worden aangelegd en gronden te worden verworven. Tegelijkertijd met de verwerving van het Post NL pand is overigens reeds in het gebied ook al een perceel grond ten behoeve van de gebiedsontwikkeling mee aangekocht voor ca. 2 mln.

De bus- en autoinprikkers ad ca. € 15 mln betreft een bovenplanse voorziening en wordt met de provincie gezamenlijk gefinancierd uit het "ringsparen".

De dekking van de aan te kopen woningen nemen wij te zijner tijd mee bij de besluitvorming over het ruimtelijk plan en de in dat kader ten behoeve van de gebiedsontwikkeling op te stellen grondexploitatie. Dit geldt ook voor het bouw- en woonrijpmaken (incl. aanleg infrastructuur) en de relatie met de wijk en de maatregelen die hier uit voortvloeien, zoals: herinrichting Parkweg, versterken relatie met het Dinkelpark en het eventueel aanpassen van de Rijnstraat tot fietsstraat.

Eerst na uitwerking kunnen de kosten hiervan worden bepaald. Dit betekent dat ook voor deze maatregelen op termijn bij uw raad de benodigde kredieten voor de (publieke)investeringen zullen moeten worden aangevraagd. Tegelijkertijd zal dan eveneens de grondexploitatie en parkeerexploitatie van de genoemde investeringen aan uw worden voorgelegd.

Zoals gezegd; het gaat nu in beginsel om het vaststellen van de ambities, uitgangspunten en principes. Financiële afwegingen hoeven nu nog niet te worden gemaakt. In het kader van het "werk met werk" maken opteren wij ervoor de Bus- en auto ontsluiting alsmede de parkeergarage te koppelen aan de Spoorzone en deze binnen de uitvoeringsperiode(2019 – 2023) van het Hoofdstation aangelegd te krijgen. Rekening houdende met de planning van de Spoorzone betekent dit dat wij, na uitwerking, medio 2019 met een kredietaanvraag bij u terug zullen komen, zodat het mogelijk wordt de maatregelen medio 2020/2021 binnen de uitvoeringsperiode te realiseren. Het voordeel hiervan is dat als het busstation medio 2022 operationeel is de bussen vanuit het zuiden meteen al via de busontsluiting kunnen worden afgewikkeld in plaats van heen en terug via het Emmaviaduct/Stationsweg en de noordzijde van de busonderdoorgang. Het tijdig gereedkomen van de parkeergarage- waarover te zijner tijd door uw raad een besluit dient te worden genomen- heeft als grote voordeel dat vanaf start gebiedsontwikkeling (2023/2024) meteen in de eerste parkeerbehoefte kan worden voorzien.

Tot slot: De investeringen in de wijkmaatregelen (Parkweg, Rijnstraat in relatie met het Dinkelpark) nemen we mee in de uitwerking van het Ruimtelijk Plan waar deze maatregelen onderdeel van uitmaken. Dit geldt ook voor

de dekking van de aan te kopen woningen. Bij de besluitvorming omtrent het Ruimtelijk Plan komen we op de financiële aspecten terug.

Overige consequenties

De overige consequenties zijn beschreven in het raadsvoorstel.

Vervolg

Het vervolg van het project is als volgt:

Project Spoorzone:

Het contract Spoor is inmiddels aanbesteed. Medio oktober a.s. zal het contract Station worden aanbesteed. Rekening houdende met de aanbestedingsprocedure van beide contracten en de fasering van de uitvoering, is de uitvoering gepland in de periode 2019 – 2023. In deze uitvoering periode is ook de sloop van het Post NL pand gepland(2018) en een grote buitendienststelling (1000 uur) van het spoor gepland in 2020. De verwachting is dat in 2022 het nieuwe busstation operationeel is en de doorkoppeling van de treinen gerealiseerd. Nadat door de aannemer ook alle restwerkzaamheden zijn uitgevoerd zal de eindoplevering naar verwachting in 2023 zijn. Om conform de wens binnen de uitvoeringsperiode ook de Bus- en autoontsluiting en de parkeergarage te kunnen bouwen zal medio 2019/2020 hiervoor aan de raad een kredietaanvraag ter besluitvorming worden voorgelegd.

Om ten behoeve van de ontsluiting van het nieuwe Stationsgebied een tijdelijk ontsluiting voor fietsers/voetgangers aan te kunnen leggen en om ruimte te maken voor een bouwterrein (ProRail), dient de oude glasfabriek gesloopt te worden. De sloop van dit pand is voorzien in 2018 tezamen met het Post NL pand en de loods waarin de Post Harmonie is gehuisvest. Zowel met de exploitanten van de Post NL als met de gebruikers van de loods zijn in het verleden contracten gesloten dat zij ten behoeve van de ontwikkeling van de Spoorzone in 2018 uit hun pand moeten. Bij het zoeken naar nieuwe huisvesting heeft de gemeente zowel aan de exploitanten en de gebruikers een helpende hand aangeboden. Dit geldt ook voor de krakers van de oude Glasfabriek. De gemeente bemiddelt nadrukkelijk in de herhuisvesting van deze krakers. Omdat sprake is van illegale bewoning is daarnaast zekerheidshalve bij de rechter ook een procedure tot ontruiming gestart, dit om het pand tijdig gereed te hebben voor de sloop.

Gebiedsontwikkeling Zuidzijde:

Aangezien het gebied, na de ombouw van het hoofdstation, pas medio 2023 ter beschikking komt, is het opportuun om medio 2020/2021 te starten met het opstellen van het ruimtelijk plan, beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan voor dit gebied. Rekening houdende met de procedure termijnen van deze plannen is het de verwachting dat de plannen medio 2023/2024 vastgesteld kunnen worden zodat aansluitend aan de ombouw van het station gestart kan worden met de eerste ontwikkelingen in het gebied. De periode 2018 – 2020 (tijdens de uitvoeringsfase) kan worden gebruikt voor het slopen van enkele opstallen (zie hiervoor) en het opstellen van een ontwikkelstrategie voor het gebied. In deze strategie zal met name de regie functie van de gemeente tot uitdrukking moeten komen. Juist om ervoor te zorgen dat de beoogde functies en kwaliteiten ook daadwerkelijk gerealiseerd zullen worden. Dit impliceert ook dat de gemeente pro actief in netwerken zal moeten opereren om die functies naar het gebied te halen die programmatisch gewenst zijn. De programmatische discussie maakt onderdeel uit van het op te stellen ruimtelijk plan. In dezelfde periode kan ook nagedacht worden wat de ambities zijn voor de noordzijde van het station. Dit zal ook moeten leiden tot een ambitiedocument, wat ook ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.

Tot slot:

Met de bewoners/wijk blijven wij de komende jaren in gesprek over hinderbeperking (tijdens uitvoering) en de thema's die zij ons hebben aangedragen tijdens de diverse informatieavonden.

Bijlagen

1. Rapport Uitgangspunten Gebiedsontwikkeling Zuidzijde Spoorzone Groningen

Lange Termijn Agenda

Dit voorstel staat op de Lange Termijnagenda voor het 3^e kwartaal 2017.

