Raadsvoorstel

Onderwerp	Kredietaanvraag gebiedsontwikkeling Stationsgebied 2026 en concept gebiedsgericht omgevingsprogramma Spoorkwartier	
Telnr.	14 050	Bijlagen 3 (geheime bijlagen ex art. 88)
Registratienummer	313996-2026	
Classificatie	☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)	
Portefeuillehouder	**Van Niejenhuis**	
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja: ☒ Maand 12 Jaar 2026 LTA nee: ☐ Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:
I. de grondexploitatie Spoorkwartier kwadrant 2, 3 en 4 inclusief de grondexploitatiebegroting vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 40.326.000,-- (eindwaarde 31-12-2036);
II. de kosten te dekken uit de opbrengsten van grondverkoop € 21.271.000,--;
III. het verwachte resultaat van de grondexploitatie vast te stellen op € 19.055.000,-- nadelig op eindwaarde 31-12-2036 en € 15.632.000,-- nadelig op startwaarde 1-1-2027);
IV. een verliesvoorziening te treffen voor het tekort op startwaarde van € 15.632.000,-- en de verliesvoorziening te dekken uit de reserve Sparen voor de toekomst, onderdeel Gebiedsontwikkeling Stationsgebied;
V. voor de grondexploitatie Spoorkwartier kwadrant 2, 3 en 4 voor de jaren t/m 2029 een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen met een bedrag van € 20.795.000,-- wat samen met de eerder verstrekte voorbereidingskredieten van totaal € 6.080.000,-- neerkomt op een algeheel totaal aangevraagd krediet van
€ 26.875.00,--;
VI. de planvorming voor Spoorkwartier kwadrant 1 te continueren;
VII. hiertoe een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 250.000,-- voor planvoorbereiding;
VIII. dit voorbereidingskrediet te dekken uit de grondopbrengsten;

Samenvatting

Met dit voorstel willen we een belangrijke volgende stap zetten in de ontwikkeling van het Stationsgebied. We vragen uw raad de grondexploitatie voor de kwadranten 2, 3 en 4 van het Spoorkwartier vast te stellen en de benodigde kredieten beschikbaar te stellen voor de eerste fase van de transformatie van het Stationsplein, de aanleg van het Tulaplein en de verdere ontwikkeling van het Spoorkwartier.

De voorgestelde investeringen dragen bij aan een beter bereikbaar, veiliger en aantrekkelijker Stationsgebied. Tegelijkertijd creëren zij de randvoorwaarden voor de verdere uitvoering van Groningen Spoorzone en toekomstige gebiedsontwikkelingen. Zo groeit het Stationsgebied stap voor stap uit tot een levendig nieuw deel van de verruimde binnenstad, met ruimte voor wonen, werken en verblijven en betere verbindingen met de omliggende wijken. Daarmee speelt de ontwikkeling in op de groei van Groningen en krijgt de stad aantrekkelijke, hoogwaardige entrees aan beide zijden van het Hoofdstation.

B&W-besluit d.d.: 11-11-2026

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

IX. het aanleggen van het Tulaplein inclusief de verbinding naar de Parkweg aan te merken als bovenwijkse voorziening;
X. voor de bovenwijkse voorziening Tulaplein voor de planvoorbereiding en aanleg een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 44.100.000,-- op het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van totaal € 2.800.000,-- waarmee het cumulatieve krediet € 46.900.000,-- bedraagt van de totaal begrote kosten van € 46.900.000,--;
XI. de aan het aanvullende krediet (totaal € 44.100.000,--) verbonden kapitaalslasten (totaal € 1.853.000,--) voor het Tulaplein te dekken uit:
a. voor € 20.714.000,-- uit structurele intensiveringsmiddelen Stationsgebied (kapitaallast € 870.000,--);
b. voor € 8.886.000,-- uit de structurele middelen voor de SIA Stationsgebied (kapitaallast € 373.000,--);
c. voor € 10.000.000,-- uit de structurele middelen SIA voor bovenwijkse voorzieningen (kapitaallast € 420.000,--);
d. voor € 4.500.000,-- uit de reserve Sparen voor de Toekomst (kapitaallast € 190.000,--);
e. het onder dictumpunt XI-d genoemde bedrag te onttrekken uit de reserve Sparen voor de Toekomst en te storten in de Beklemde reserve voor kapitaallasten ter dekking van de toekomstige kapitaallasten van € 190.000,--);
XII. de totale kosten voor de realisatie van de tijdelijke fietsenstalling met fietsverbindingen aan de noordzijde van het stationsgebied (fase 1) inclusief de voorbereidingskosten voor het slopen van het Stadsbalkon en aanleg tijdelijk stationsplein (fase 2) te bepalen op € 6.170.000,--, waarvan € 1.585.000,-- voor de tijdelijke inrichting en fietsenstallingen;
XIII. hiertoe een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen met een bedrag van € 3.670.000,-- wat samen met het eerder vastgestelde voorbereidingskrediet van € 2.500.000,-- neerkomt op een totaal aangevraagd krediet van € 6.170.000,-- van de totaal begrote kosten van € 6.170.000,--;
XIV. de afschrijvingstermijn voor de tijdelijke fietsenstalling en inrichting hiervoor te bepalen op 5 jaren;
XV. de aan de kredieten verbonden structurele kapitaalslasten voor fase 1 en 2 noordzijde van respectievelijk € 344.000,-- voor de tijdelijke fietsenstallingen en € 88.000,-- voor de resterende investering, te dekken uit de structurele middelen SIA Stationsgebied;
XVI. de gemeentebegroting 2026 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

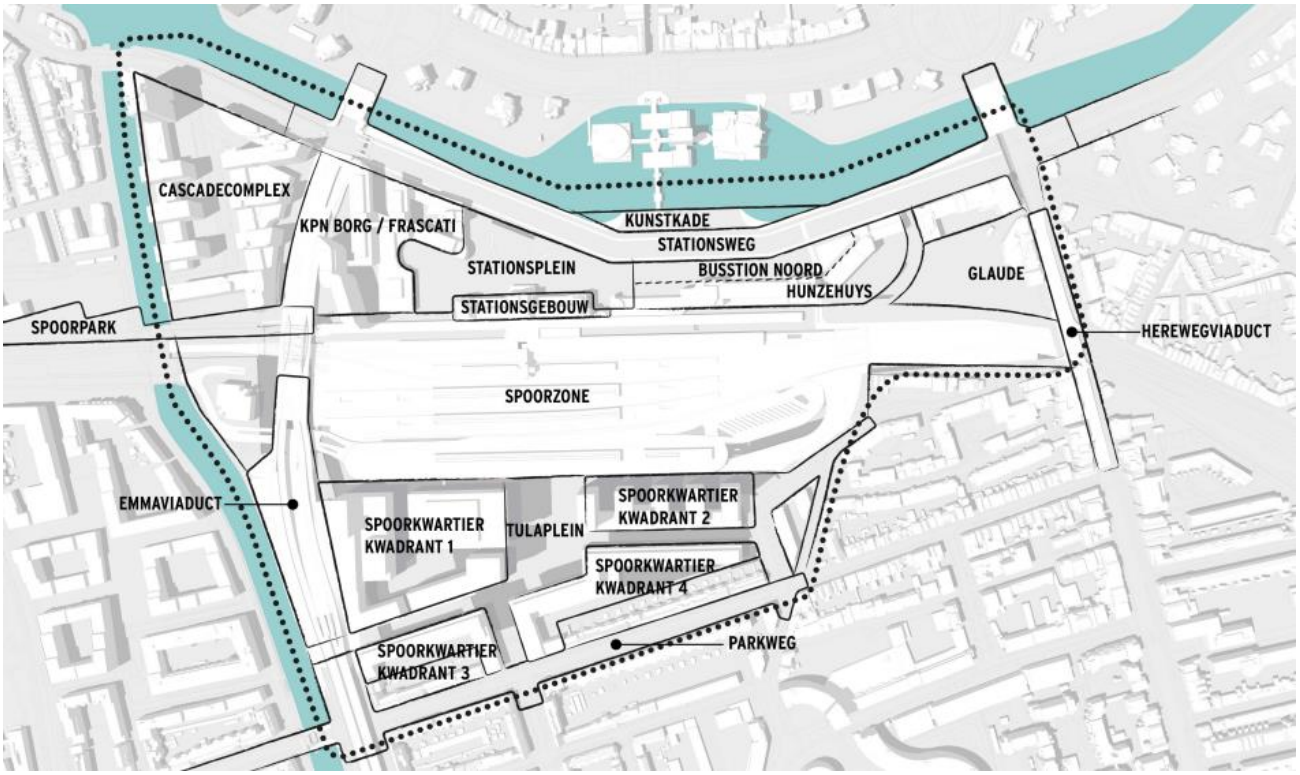
Aanleiding en doel

Het Stationsgebied gaat een nieuwe fase van ontwikkeling in. Waar de afgelopen jaren de nadruk lag op planvorming, voorbereiding en de realisatie van de spoorse infrastructuur, verschuift de aandacht steeds meer naar de inrichting van de openbare ruimte, het vastleggen van het planologische-juridische kader en de ontwikkeling van de gebieden rondom het Hoofdstation. Daarmee krijgt de ambitie om het Stationsgebied te ontwikkelen tot een levendig onderdeel van de verruimde binnenstad steeds meer vorm. In de SIA-begroting 2027 zijn de verwachte investeringen en de beoogde aanpak voor deze vervolgfase op hoofdlijnen geschetst. De in dit voorstel uitgewerkte aanpak sluit hierbij aan. Met dit voorstel wordt uw raad gevraagd de financiële kaders vast te stellen die noodzakelijk zijn om de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk te maken

Het voorliggende voorstel betreft:

- De vaststelling van de grondexploitatie voor de kwadranten 2, 3 en 4 van het Spoorkwartier en de voortzetting van de planvorming van kwadrant 1;
- De realisatie van het Tulaplein als belangrijke publieke ruimte aan de zuidzijde van het station;
- De uitvoering van de eerste fase van de transformatie van de noordzijde van het Stationsgebied (Stationsplein).

Parallel aan dit voorstel wordt het concept-omgevingsprogramma Spoorkwartier aan uw raad voorgelegd voor wensen en bedenkingen. Hierin worden de ruimtelijke en programmatische kaders voor de verdere ontwikkeling van het Spoorkwartier uitgewerkt.



Figuur 1. Stationsgebied

Spoorkwartier
Met de realisatie van het Spoorkwartier wordt een voormalig spoor- en opstelterrein aan de zuidzijde van het Hoofdstation Groningen getransformeerd tot een duurzame, groene en hoogstedelijke stadswijk. Het Spoorkwartier krijgt een gemengd programma van wonen, werken, recreëren en maatschappelijke voorzieningen en vormt een belangrijke schakel tussen de binnenstad, het Hoofdstation, Stadspark en de zuidelijke wijken van Groningen. In het gehele gebied worden circa 400 woningen, circa 30.000 m² kantoorruimte en diverse voorzieningen gerealiseerd. Het gebied wordt autoluw ingericht, met volop ruimte voor fietsers en voetgangers.

Voor het Spoorkwartier is in 2024 een stedenbouwkundig plan opgesteld waarin de ruimtelijke, programmatische en duurzaamheidsambities voor het gebied zijn vastgelegd. Dit plan vormt het kader voor de verdere ontwikkeling van de wijk. In het concept-omgevingsprogramma zijn de algemene juridische kaders voor het hele Spoorkwartier vastgelegd. Daarnaast zijn hierin de stedenbouwkundige en programmatische kaders voor de kwadranten 3 en 4 verder uitgewerkt. Voor de kwadranten 1 en 2 volgt later een nadere uitwerking. Voor de ontwikkeling van de kwadranten 3 en 4 hebben we, samen met woningcorporatie Patrimonium, Bouwfonds Gebiedsontwikkeling (BPD) geselecteerd als ontwikkelpartner. Momenteel wordt een haalbaar en uitvoerbaar ontwikkelplan voor beide kwadranten uitgewerkt. Het haalbaarheidsonderzoek is naar verwachting in het tweede kwartaal van 2027 afgerond.

Tulaplein
Het Tulaplein vormt het groene, levendige hart van het Spoorkwartier, met ruimte om ter verblijven en elkaar te ontmoeten. Het plein verbindt de nieuwe zuidentree van het Hoofdstation met de Parkweg, de Rivierenbuurt en het Stadspark en vormt daarmee een nieuwe schakel in de stedelijke structuur van Groningen. Met de ingebruikname van de reizigerspassage is een directe en hoogwaardige voetgangersverbinding onder het station door ontstaan tussen de binnenstad en de zuidelijke wijken. Het Tulaplein sluit rechtstreeks aan op deze nieuwe verbinding en op de toekomstige fietstunnel. De inrichting van het Tulaplein stimuleert ontmoeting en verblijf door een combinatie van levendige plintfuncties, een hoogwaardige openbare ruimte en aantrekkelijke groene verblijfsplekken. Door de ligging nabij station en openbaar vervoer biedt het plein daarnaast een prettige omgeving voor reizigers om te wachten, af te spreken of kort te verblijven, waardoor gedurende de dag een levendige en sociaal veilige plek ontstaat. Daarmee wordt het plein een belangrijke entree van de stad voor reizigers, bewoners en bezoekers.

Een belangrijk doel van het Tulaplein is het optimaal laten functioneren van deze nieuwe stationsverbinding. Zodra het Tulaplein is opgeleverd, kan de nieuwe fietsenstalling onder de sporen aan de zuidzijde van het Hoofdstation worden

ontsloten. Aansluitend kan de rest van het gebied worden ontwikkeld en kunnen de eerste (woon)gebouwen aan het plein worden gerealiseerd.

Naast de naamgeving van het Tulaplein wordt onderzocht hoe het gedachtegoed van Tula ook in de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte zichtbaar en beleefbaar kan worden gemaakt. Hierbij wordt onder meer gedacht aan integrale kunsttoepassingen, informatievoorziening en tijdelijke programmering die bijdragen aan de identiteit en betekenis van deze plek.

In 2024 heeft uw raad een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld voor het opstellen van het voorlopig ontwerp en de civieltechnische uitwerking van het Tulaplein. In de afgelopen periode is het ontwerp in bouwteamverband verder uitgewerkt tot een technisch ontwerp. Ook is een integrale kostenraming opgesteld. Deze raming vormt de financiële basis voor de voorliggende kredietaanvraag voor de realisatie van het Tulaplein. Daarmee kan een belangrijke volgende stap worden gezet in de ontwikkeling van het Spoorkwartier en de vernieuwing van de stationsomgeving.

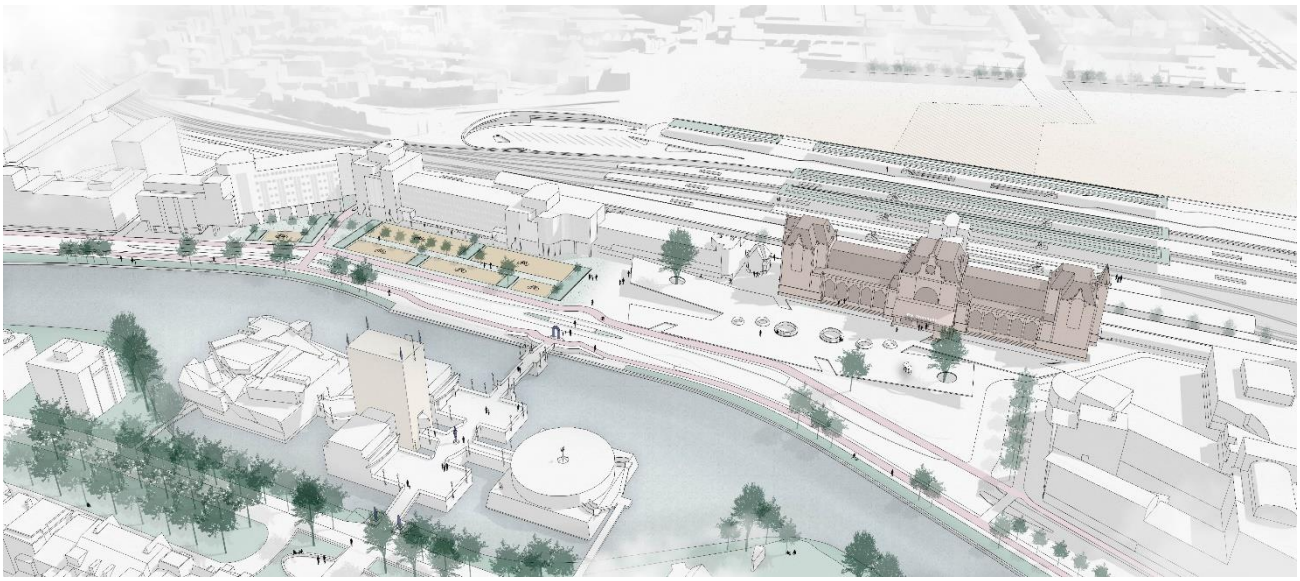


Figuur 2. Impressie van de beoogde inrichting van het Tulaplein

Transformatie Stationsplein naar stadsentree
Met het raadsbesluit over het voorbereidingskrediet voor de transformatie van het Stationsplein naar stadsentree heeft uw raad ingestemd met het gefaseerd in gang zetten van de gebiedstransformatie aan de noordzijde van het Stationsgebied (389843-2025). De ambitie is een groene en gastvrije stadsentree te creëren, waar het monumentale stationsgebouw weer een prominente plek krijgt en de verbinding met de binnenstad wordt versterkt. Bij het eerdere raadsbesluit is aangekondigd dat na afronding van de technische voorbereiding en prijsvorming afzonderlijke uitvoeringskredieten aan uw raad zouden worden voorgelegd. In de afgelopen periode zijn de fasering, ontwerpen, ramingen en uitvoeringsafspraken in nauwe samenwerking met de projectorganisatie van Groningen Spoorzone verder uitgewerkt. Dit voorstel heeft betrekking op de uitvoering van de eerste en geeft tevens inzicht in de vervolgfases. Separaat aan dit raadsvoorstel wordt een raadsvoorstel geagendeerd met betrekking tot de verwerving van het Hunzehuys (314040-2026).

<u>Fase 1 (2027 tot 2028)</u>
Met de eerste fase brengen we de beoogde transformatie van de noordzijde van het Stationsgebied op gang. Op het voormalige busstation wordt een tijdelijke fietsenstalling gerealiseerd met circa 2.100 enkellaagse fietsparkeerplaatsen. In combinatie met de nieuwe maaiveldstallingen binnen Groningen Spoorzone en de uitbreiding van de tijdelijke stallingscapaciteit aan de zuidzijde ontstaat vanaf het derde kwartaal van 2027 voldoende alternatieve capaciteit om het Stadsbalkon buiten gebruik te stellen.

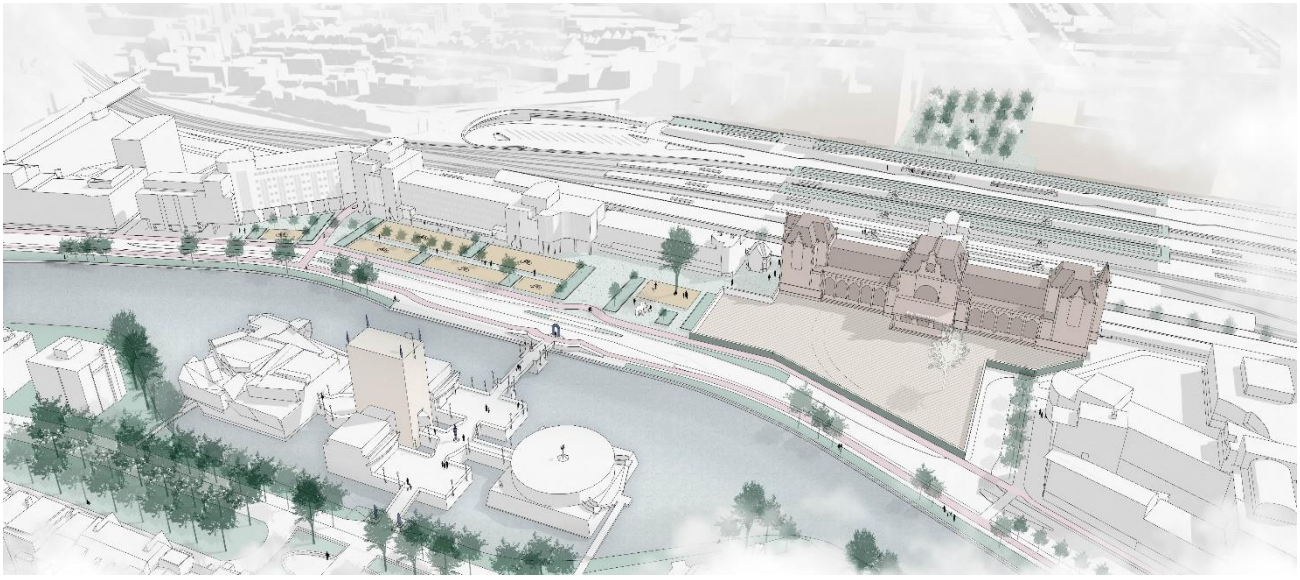
Daarnaast worden de fietsverbindingen verbeterd door de aanleg van een fietspad voor beide rijrichtingen aan de zuidzijde van de Stationsweg en het aanpassen en toevoegen van oversteekplaatsen. Hiermee ontstaat een veiligere en logischere fietsstructuur en komt meer ruimte beschikbaar voor voetgangers. In de bijlage is het definitief ontwerp opgenomen.



Figuur 3. Impressie van het Stationsplein tijdens fase 1

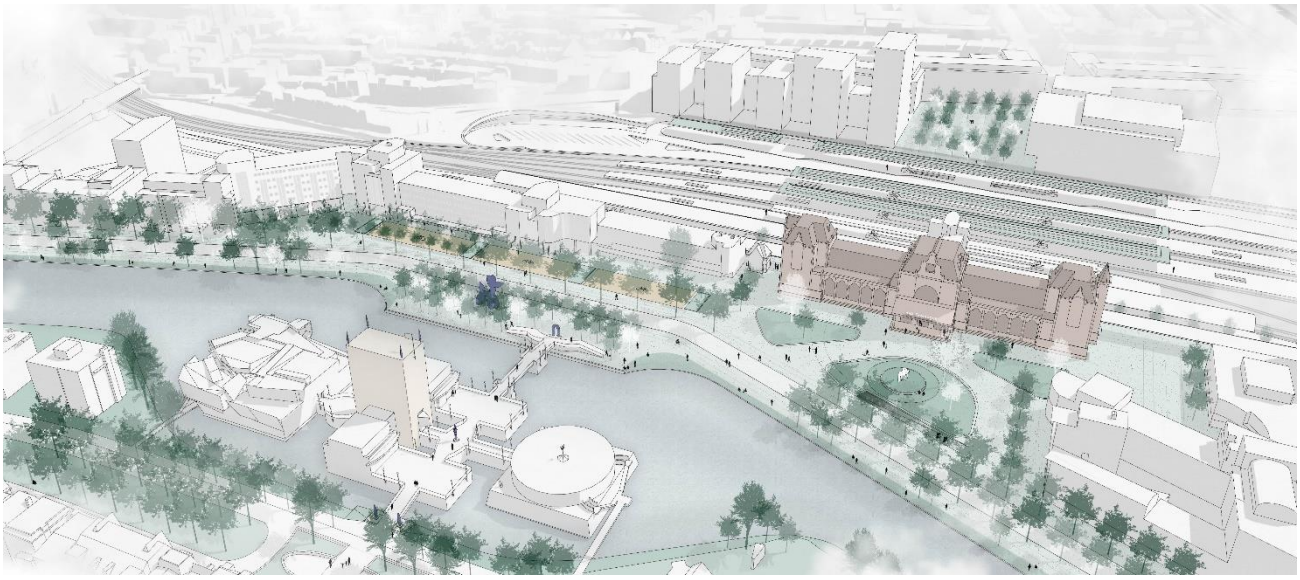
Fase 2 (2028 tot 2032)

Na realisatie van de vervangende fietsparkeercapaciteit wordt het Stadsbalkon eind 2027 gesloopt. Hiermee ontstaat ruimte voor de verdere realisatie van de fietstunnel binnen Groningen Spoorzone. Sinds de vaststelling van het voorbereidingskrediet is de planning van Spoorzone aangepast en wordt de oplevering van de fietstunnel inmiddels voorzien in 2032. Door de sloop van het Stadsbalkon is het mogelijk om de fietstunnel vanaf de noordzijde af te bouwen. Dit leidt tot minder hinder voor reizigers en een efficiëntere bouwlogistiek. Bovendien kan dan de oostflank, inclusief de fietsenstalling met 2.200 plekken en de fietsroute naar de Lodewijkstraat, al in 2027 worden geopend, vooruitlopend op de oplevering van de fietstunnel. In afwachting van de definitieve herinrichting wordt de ruimte tussen de H.N. Werkmanbrug en het stationsgebouw tijdelijk als Stationsplein ingericht, met aandacht voor veilige looproutes en een aantrekkelijke verblijfsomgeving tijdens de verdere ontwikkeling.



Figuur 4. Impressie van het Stationsplein tijdens fase 2

Fase 3 (vanaf 2032)
Vanaf 2032 wordt fase 3 uitgevoerd. Fase 3 start al voordat de fietstunnel is opgeleverd met de aanleg van de noordentree van de fietstunnel, waarbij de werkzaamheden aan tunnelentree en fietstunnel zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Daarna wordt gestart met de definitieve herinrichting van de Stationsweg inclusief verkeersfilter en de realisatie van het eindbeeld van een nieuw Stationsplein.



Figuur 5. Impressie van het Stationsplein tijdens fase 3

Fietsparkeren tijdens de uitvoering
De ontwikkeling van het Stationsgebied en de uitvoering van de verschillende deelprojecten zijn nauw verbonden met de beschikbaarheid van voldoende fietsparkeercapaciteit. Een goed functionerend Stationsgebied vraagt om voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen voor reizigers. Samen met NS en ProRail is daarom een faseringsplan opgesteld voor het fietsparkeren in het Stationsgebied. Uitgangspunt daarbij is dat gedurende de gehele uitvoeringsperiode minimaal 10.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar blijven. Op termijn groeit de capaciteit mee met de verwachte toename van het aantal treinreizigers en fietsers naar circa 14.500 plaatsen in 2040.

Om tijdens de werkzaamheden voldoende fietsparkeercapaciteit beschikbaar te houden, worden bestaande fietsparkeervoorzieningen gefaseerd vervangen en uitgebreid. Aan de noordzijde van het station wordt in fase 1 van de transformatie van het Stationsplein een tijdelijke fietsenstalling gerealiseerd met circa 2.100 fietsparkeerplaatsen. Binnen Groningen Spoorzone wordt in oktober 2027 de fietsenstalling op de oostflank van 2.200 plekken opgeleverd. Gecombineerd met de stallingen op de westflank van 800 plekken, opgeleverd in december 2026, ontstaat voldoende capaciteit om het Stadsbalkon buiten gebruik te stellen en de verdere uitvoering van Groningen Spoorzone mogelijk te maken.

Daarnaast wordt vanwege de afsluiting van het Emmaviaduct vanaf april 2027 de tijdelijke fietsenstalling aan de zuidzijde van het station uitgebreid van circa 1.100 naar circa 2.300 fietsparkeerplaatsen. Ongeveer een derde van de treinreizigers benadert het station vanaf de zuidzijde. De uitbreiding is noodzakelijk om de bereikbaarheid van het station tijdens de langdurige werkzaamheden te waarborgen. De tijdelijke stalling wordt verplaatst naar de locatie waar momenteel de bouwplaats van Strukton is gevestigd. Deze locatie is verhard, ligt direct aan het busperron en biedt daardoor een comfortabele, veilige en goed toegankelijke voorziening voor reizigers.

Na de oplevering van het Tulaplein eind 2028 kan de ondergrondse fietsenstalling vanaf de zuidzijde in gebruik worden genomen, vooruitlopend op de volledige oplevering van de fietstunnel. Op dat moment kunnen ook de tijdelijke voorzieningen aan de zuidzijde weer worden verwijderd. Daarmee wordt een volgende stap gezet in de overgang van tijdelijke naar permanente fietsparkeervoorzieningen en wordt toegewerkt naar de definitieve fietsparkeerstructuur van het Stationsgebied.

Sociale veiligheid
Bij de uitwerking van de ontwerpen voor de eerste fase van de transformatie van het Stationsplein en het Tulaplein is nadrukkelijk aandacht besteed aan sociale veiligheid. Op basis van ingewonnen adviezen zijn de ontwerpen op verschillende onderdelen aangescherpt. Daarbij is ingezet op het versterken van de sociale controle door een levendige openbare ruimte te creëren met voldoende verblijfskwaliteit en "ogen op straat". Daarnaast is aandacht besteed aan het behoud van overzichtelijke zichtlijnen, veilige loop- en fietsroutes, goed vormgegeven oversteekplaatsen en een samenhangend lichtplan.

Ook voor de tijdelijke situaties wordt ingezet op een kwalitatieve inrichting met een herkenbare uitstraling en identiteit. Hiermee wordt voorkomen dat delen van het Stationsgebied gedurende de langdurige werkzaamheden als restgebied worden ervaren. Aanvullend worden afspraken gemaakt over beheer, toezicht en verantwoordelijkheden, zodat zowel de tijdelijke als de definitieve openbare ruimte veilig, aantrekkelijk en goed bruikbaar zijn voor reizigers, bewoners en bezoekers.

Kader

De Strategische Agenda Stationsgebied, die uw raad in maart 2023 heeft vastgesteld, beschrijft de ambities en belangrijkste opgaven van het Stationsgebied. De Realisatiestrategie Stationsgebied Groningen 2026-2030 werkt deze ambities verder uit en beschrijft de aanpak en fasering van de gebiedsontwikkeling.

Relevante documenten:
- Omgevingsvisie 'Levende Ruimte', december 2021;
- Rapport uitgangspunten gebiedsontwikkeling Zuidzijde Groningen Spoorzone, 2017;
- Gebiedsconcept Spoorkwartier, 2021;
- Strategische Agenda Stationsgebied, februari 2023;
- Concept Stedenbouwkundig Plan en Beeldkwaliteitsplan Spoorkwartier 2024;
- Realisatiestrategie Stationsgebied Groningen 2026 – 2030.

Argumenten en afwegingen

Argumenten
1. Het voorstel maakt de volgende fase van de gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk.
Met dit voorstel worden de benodigde financiële middelen beschikbaar gesteld voor de volgende stappen in de ontwikkeling van het Stationsgebied. De transformatie van het Stationsplein met de uitvoering van de eerste fase, de aanleg van het Tulaplein en de verdere ontwikkeling van het Spoorkwartier vormen samen belangrijke bouwstenen voor de realisatie van de ambities uit de Strategische Agenda Stationsgebied. Door nu te investeren in deze projecten kan de gebiedsontwikkeling in samenhang worden voortgezet en wordt aangesloten op de voortgang van Groningen Spoorzone. De tweede en derde fase van de transformatie van het Stationsplein, de herontwikkeling van de Glaudélocatie en kwadrant 1 van het Spoorkwartier maken geen deel uit van deze kredietaanvraag.

De financiële uitvoerbaarheid van het Spoorkwartier wordt geborgd door middel van een sluitende grondexploitatie. Hiermee wordt aangetoond dat de beoogde woningbouwontwikkeling en de daarmee samenhangende investeringen in de openbare ruimte, infrastructuur en gebiedskwaliteit binnen de vastgestelde financiële kaders kunnen worden gerealiseerd. Voor de kwadranten 2, 3 en 4 kan met de grondexploitatie worden aangetoond dat de gewenste ambities uitvoerbaar zijn en binnen het plangebied kunnen worden bekostigd op basis van de gehanteerde uitgangspunten.

Met dit voorstel wordt voorzien in de benodigde financiële dekking voor deze drie kwadranten, zodat de ontwikkeling van het Spoorkwartier daadwerkelijk in uitvoering kan worden genomen en de geplande woningbouw kan worden gerealiseerd.

Voor kwadrant 1 kan de financiële haalbaarheid op dit moment nog niet worden aangetoond. Nu de realisatie van muziekcentrum De Nieuwe Poort in het Spoorkwartier niet doorgaat, is de planvorming voor dit kwadrant opnieuw gestart. De komende periode worden de stedenbouwkundige en programmatische uitgangspunten nader verkend. Voordat deze worden uitgewerkt tot een concreet ontwerp, wordt uw raad in de gelegenheid gesteld zich uit te spreken over de gewenste invulling en ontwikkelrichting van kwadrant 1. Hiertoe wordt een voorstel aan uw raad voorgelegd, vergezeld van een wensen- en bedenkingenprocedure, zodat hierover een principiële discussie met uw raad kan worden gevoerd. De uitkomsten hiervan vormen vervolgens het vertrekpunt voor de verdere plan- en ontwerpuitwerking. Om die

reden maakt kwadrant 1 vooralsnog geen onderdeel uit van de voorliggende en vast te stellen grondexploitatie van het Spoorkwartier.
Medio 2026 zijn afspraken gemaakt de grondeigenaar NS Vastgoed over de verwerving van de benodigde gronden in het Spoorkwartier. Hiervoor is een koopovereenkomst gesloten. Daarmee zijn alle gronden binnen de scope van Spoorkwartier in eigendom van de gemeente. Dit maakt de gebiedsontwikkeling Spoorkwartier een 100% actieve gebiedsontwikkeling. De continuïteit van de werkzaamheden aan het Tulaplein is daarmee geborgd. Bovendien kunnen de kosten binnen de grondexploitatie worden verhaald door middel van gronduitgifte van bouwgrond.

2. Het voorstel verbetert de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het functioneren van het Stationsgebied.
De verschillende projecten dragen bij aan een beter functionerend Stationsgebied voor reizigers, bewoners en bezoekers. De tijdelijke fietsparkeervoorzieningen zijn nodig om het station tijdens de werkzaamheden bereikbaar te houden. De aanleg van nieuwe fietsverbindingen en de herinrichting van openbare ruimten zorgen voor veiligere en logischere routes voor voetgangers en fietsers. Tegelijkertijd wordt ruimte gecreëerd om de groeiende reizigersstromen in de toekomst goed te kunnen verwerken.

3. Het voorstel draagt bij aan aantrekkelijke en toekomstbestendige stadsentrees en betere verbinding met de binnenstad.
Het Stationsgebied vormt voor veel bezoekers de eerste kennismaking met Groningen. Met de herinrichting van het Stationsplein, de aanleg van het Tulaplein en de ontwikkeling van het Spoorkwartier ontstaat stap voor stap een aantrekkelijker gebied met meer ruimte voor groen, voetgangers en verblijf. De projecten versterken de verbinding tussen station, de binnenstad, de omliggende wijken en het Stadspark. Het monumentale stationsgebouw, het Groninger Museum en de ambitie voor de Kunstkade langs het Verbindingskanaal dragen bij aan een herkenbare stadsentree met een eigen Gronings karakter. Daarmee groeit het Stationsgebied uit tot een nieuw onderdeel van de verruimde binnenstad, met aantrekkelijke en gastvrije entrees aan zowel de noord- als de zuidzijde van het station.

Ook gedurende de ontwikkel- en uitvoeringsfase blijft de kwaliteit van de openbare ruimte een belangrijk aandachtspunt. Daarom wordt ingezet op placemaking en tijdelijke invullingen die bijdragen aan verblijfskwaliteit, ontmoeting en levendigheid in het gebied. Hiermee wordt invulling gegeven aan de door uw raad aangenomen motie *'Een tijdelijke bruisende invulling van het busstation'*. De tijdelijke inrichting van het voormalige busstation biedt kansen om het gebied al vóór de definitieve herontwikkeling aantrekkelijk en toegankelijk te maken voor bewoners, bezoekers en reizigers.

4. Het voorstel borgt de samenhang met Groningen Spoorzone en beperkt toekomstige uitvoeringsrisico's.
De uitvoering van de projecten is nauw verbonden met de werkzaamheden binnen Groningen Spoorzone. Door de planvorming, investeringen en uitvoering op elkaar af te stemmen, kunnen werkzaamheden efficiënt worden gecombineerd en kan dubbel werk worden voorkomen. Daarmee beperken we de gevolgen voor reizigers, ondernemers en omwonenden zoveel mogelijk. Deze afstemming helpt bovendien om risico's op vertraging en extra kosten te beheersen.

Afwegingen

Gefaseerde uitvoering maakt voortgang mogelijk en biedt flexibiliteit.
De projecten in het Stationsgebied zijn nauw met elkaar verbonden en afhankelijk van de planning van Groningen Spoorzone. Daarom is gekozen voor een gefaseerde aanpak, waarbij de gemeentelijke investeringen zoveel mogelijk aansluiten op de planning van de werkzaamheden van Groningen Spoorzone. Deze werkwijze maakt het mogelijk om noodzakelijke maatregelen tijdig uit te voeren, terwijl ruimte blijft om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen en gewijzigde omstandigheden.

Een alternatief is om te wachten totdat alle onderdelen van het Stationsgebied tegelijkertijd gerealiseerd kunnen worden. Dit zou echter leiden tot vertraging van de gebiedsontwikkeling en uitstel van gewenste verbeteringen in de openbare ruimte. Bovendien zou het Stationsgebied daardoor meer afhankelijk zijn van externe planningen en besluitvorming.

Tijdelijke voorzieningen houden het Stationsgebied bereikbaar en maken vervolgstappen mogelijk
Voor onderdelen van het Stationsgebied zijn tijdelijke voorzieningen noodzakelijk om de uiteindelijke transformatie mogelijk te maken. De tijdelijke fietsparkeervoorzieningen en de tijdelijke inrichting van delen van het Stationsgebied zijn hiervan voorbeelden. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om bestaande functies in stand te houden, het stationsgebied tijdens de werkzaamheden bereikbaar te houden en ruimte te creëren voor vervolgprojecten.

Tijdelijke voorzieningen vragen om investeringen in oplossingen die later weer verdwijnen. Daar staat tegenover dat zonder deze maatregelen de bereikbaarheid onder druk komt te staan en noodzakelijke vervolgstappen, zoals de sloop van het Stadsbalkon, moeten worden uitgesteld.

Onderlinge afhankelijkheden en gewijzigde planningen vragen om een flexibele aanpak
De projecten in het Stationsgebied zijn onderling afhankelijk. Wijzigingen in de planning van het ene project kunnen daardoor gevolgen hebben voor andere projecten. Sinds eerdere besluitvorming zijn de planningen van verschillende deelprojecten binnen het Stationsgebied gewijzigd. Met name de aangepaste opleverdatum van de fietstunnel heeft gevolgen voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte in de tussenliggende periode. In de voorgestelde aanpak houden we hier rekening mee door ruimte te bieden voor tijdelijke voorzieningen en een gefaseerde uitvoering.

Ook de ontwikkeling van het Tulaplein vraagt om een flexibele aanpak. Het ontwerp vraagt om een zorgvuldig integraal ontwerp van logistieke stromen, hoogteverschillen in het gebied, klimaatadaptatie, vergroening en verblijfskwaliteit. Het Spoorkwartier wordt de komende jaren gefaseerd ontwikkeld. Daarbij is het van belang dat de zuidelijke stationsentree en het Tulaplein vanaf de eerste fase goed functioneren als aantrekkelijke, veilige en herkenbare toegang tot het station en de nieuwe stadswijk. Tegelijkertijd moet het plein kunnen meebewegen met de ontwikkeling van de omliggende bouwvelden, zonder dat tussentijdse aanpassingen leiden tot kapitaalvernietiging of verlies aan kwaliteit.

Daarom hebben we ervoor gekozen om in deze fase al een belangrijk deel van de definitieve openbare ruimte aan te leggen. Het betreft onder andere het ondergrondse waterbergings- en drainagesysteem, de hoofdstructuur van het plein, de bomen, de halfverharding, de verlichting en de belangrijkste loop- en fietsroutes. Hiermee ontstaat direct een volwaardige en klimaatbestendige openbare ruimte die aansluit op de ondergrondse fietsenstalling en op termijn de fietstunnel en tegelijkertijd de toekomstige ontwikkeling van het Spoorkwartier mogelijk maakt.

De boomkeuze voor het Tulaplein is gebaseerd op een combinatie van biodiversiteit, klimaatbestendigheid, groeiplaatsgeschiktheid en toekomstwaarde. Daarbij is tevens sprake van een evenwichtige mix van soorten die geschikt zijn voor de stedelijke omstandigheden van het Tulaplein. De geselecteerde soorten dragen bij aan een toekomstbestendig, biodivers en gevarieerd bomenbestand, in lijn met de gemeentelijke beleidsdoelstellingen. Het definitieve bomenschema zal worden vastgesteld met als uitgangspunt het gebruik van zoveel mogelijk inheemse soorten en een zo groot mogelijke bijdrage aan de biodiversiteit.

In latere fases worden de definitieve zitelementen, verblijfsvoorzieningen en de aansluitingen op de nieuw te realiseren bebouwing verder uitgewerkt en gerealiseerd. Door deze aanpak wordt vanaf de ingebruikname van de zuidelijke stationsentree zichtbaar welke kwaliteit en ambitie de gemeente voor ogen heeft voor het Tulaplein en het Spoorkwartier, terwijl voldoende flexibiliteit behouden blijft om aan te sluiten op de verdere gebiedsontwikkeling. In de bijlage is het voorlopig ontwerp opgenomen.

Investeringen op korte termijn maken de ontwikkeling op lange termijn mogelijk
De voorgestelde kredieten maken niet alleen de uitvoering van concrete projecten mogelijk, maar dragen ook bij aan de realisatie van de langetermijnambities voor het Stationsgebied. Daarbij is gezocht naar een balans tussen doelmatige investeringen op korte termijn en de kwaliteit van de uiteindelijke gebiedsontwikkeling, waarvan de volledige meerwaarde pas op langere termijn zichtbaar wordt. De deel van de maatregelen is nodig om het Stationsgebied tijdens de werkzaamheden bereikbaar en bruikbaar te houden, terwijl andere investeringen de basis leggen voor de definitieve inrichting van het gebied.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De ontwikkelingen in het Stationsgebied worden in nauwe samenwerking met bewoners, belangenorganisaties en gebiedspartners voorbereid. Sinds 2022 functioneert een brede klankbordgroep Stationsgebied waarin verschillende wijkorganisaties vertegenwoordigd zijn. Daarnaast vinden regelmatig thematische spoorcafés plaats over specifieke deelprojecten. Deze bijeenkomsten fungeerden als een belangrijk platform voor het uitwisselen van ideeën en het bespreken van knelpunten.

Voor de uitwerking van het Stationsplein, het Tulaplein en het Spoorkwartier is afstemming geweest met onder andere de Fietsersbond, Kunstpunt, Werkgroep Toegankelijk Groningen, Werkgroep Dia di Tula, NS, ProRail, Groningen Spoorzone, de eigenaar van het Hunzehuys en de daar gevestigde huurders. De reacties waren over het algemeen positief over de (groene) inrichting van het Tulaplein maar ook vragen over toegankelijkheid voor mensen met een visuele of andere beperking en vragen over verkeersveiligheid. Deze opgehaalde aandachtspunten zijn waar mogelijk verwerkt in

de ontwerpen. Ook bij de verdere planuitwerking worden deze stakeholders betrokken en geïnformeerd volgens de participatieverordening gemeente Groningen 2025.

De reacties van de raadsfracties, bezoekers van Let's Gro 2025 en op De Stem van Groningen over de ruimtelijke structuurschets Noordzijde zijn verwerkt in de ontwerpuitwerking van het Stationsplein. Belangrijke aandachtspunten zijn: groen, sociale veiligheid en verkeersveiligheid.

Financiële consequenties ☐

Wij verstrekken u de Grondexploitatie - die bestaat uit de bijlagen Uitgangspuntennotitie grondexploitatie Spoorkwartier en de Grondexploitatie Spoorkwartier - en de bijlage Notitiebegroting Tulaplein bij dit raadsvoorstel onder oplegging van geheimhouding ex artikel 88 Gemeentewet. Reden is dat de economische dan wel financiële belangen van de gemeente geschaad kunnen worden als informatie uit de bijlage openbaar wordt (artikel 5.1 lid 2 sub b Woo).

We doen dit omdat er in de grondexploitatie bedrijfseconomische gegevens zijn opgenomen die niet met marktpartijen gedeeld kunnen worden. Dit zou de financiële positie van de gemeente kunnen schaden dan wel nadelig kunnen beïnvloeden. Deze geheimhouding is nodig zo lang als de grondexploitatie loopt. Uw raad kan de geheimhouding opheffen wanneer dit belang niet meer speelt, bijvoorbeeld na slotcalculatie van de grondexploitatie. Wat betekent dat deze geheimhouding 10 jaar na ingebruikname - dus in januari van 2037 - kan vervallen. Het college zal daarvoor t.z.t een raadsvoorstel aan uw raad voorleggen.

Samenvatting financiële consequenties
Dit voorstel bevat de financiële besluitvorming voor de verdere ontwikkeling van het Spoorkwartier en het Stationsgebied. In de SIA-begroting 2027 zijn de verwachte investeringen en de beoogde aanpak voor de vervolgfase op hoofdlijnen geschetst. De in dit voorstel uitgewerkte aanpak sluit hierbij aan. Voor Spoorkwartier kwadrant 2, 3 en 4 wordt een grondexploitatie vastgesteld met geraamde investeringen van € 40,3 miljoen en opbrengsten van € 21,3 miljoen. Dit resulteert in een verwacht tekort van € 15,6 miljoen op contante waarde, waarvoor een verliesvoorziening wordt getroffen. Daarnaast wordt voorgesteld een uitvoeringskrediet van € 44,1 miljoen beschikbaar te stellen voor de realisatie van het Tulaplein en een aanvullend uitvoeringskrediet van € 3,67 miljoen voor fase 1 van de transformatie van het Stationsplein naar stadsentree. Tot slot wordt de planvorming voor Spoorkwartier kwadrant 1 voortgezet, waarvoor een voorbereidingskrediet van € 250.000 beschikbaar wordt gesteld.

Grondexploitatie Spoorkwartier
De resultaten van de grondexploitatie Spoorkwartier kwadrant 2, 3 en 4 zijn als volgt:

Investeringen	
• Te verwachten kosten	€ 35,49 miljoen
• Te verwachten kostenstijgingen	€ 2,25 miljoen
• Rentekosten	€ 2,59 miljoen
Totale investeringen	€ 40,33 miljoen
Opbrengsten	
• Te verwachten opbrengsten	€ 19,50 miljoen
• Te verwachten opbrengstenstijgingen	€ 1,77 miljoen
Totale opbrengsten	€ 21,27 miljoen
Resultaat op eindwaarde (31-12-2036):	€ 19,06 miljoen tekort
Resultaat op contante waarde (01-01-2027):	€ 15,63 miljoen tekort
Benodigde dekking op contante waarde (01-01-2027):	€ 15,63 miljoen

Gegeven de gehanteerde uitgangspunten en aannames resulteert de grondexploitatie in een tekort van € 15,63 miljoen op contante waarde. Om dit tekort te dekken wordt een voorziening getroffen. Vooruitlopend op de besluitvorming over dit raadsvoorstel heeft de raad op 21 oktober 2026 al een besluit genomen over de dekking van sloopkosten en afwaardering van de te slopen woningen ter plaatse van de Parkweg. De benodigde ondergrond van de inmiddels gesloopte woningen en de sloopkosten zijn conform dat besluit in de grondexploitatie openomen.

De grondexploitatie heeft een relatief lange looptijd en de verknoping van vastgoedontwikkeling en openbare ruimte is zeker een complexe opgave. De grondexploitatie is onderhevig aan bovengemiddelde risico's. Fluctuatie van het exploitatieresultaat is logischerwijs daarom te verwachten. Onder het kopje risico's geven we een nadere uiteenzetting van de belangrijkste risico's. De uitgangspunten en ramingen zijn gebaseerd op informatie die op dit moment beschikbaar is. Na vaststelling van de grondexploitatie zullen wij in het kader van de P&C cyclus telkens rapporteren over wijzigingen die zich voor hebben gedaan of mogelijk nog voor zullen doen door veranderende omstandigheden.

Activeren van bovenwijkse voorzieningen (Tulaplein)
De gebiedsontwikkeling Spoorkwartier bestaat financieel-technisch gezien uit drie plandelen:

a) De grondexploitatie voor kwadranten 2, 3 en 4.
b) Kwadrant 1, dat nog in exploitatie moet worden genomen.
c) Het Tulaplein, waarvoor wordt voorgesteld het als een bovenwijkse voorziening aan te merken.

De investering in een bovenwijkse voorziening wordt doorgaans geactiveerd als materieel vast actief (MVA). In het raadsbesluit Activering bovenwijkse voorzieningen uit grondexploitaties (2014) is vastgelegd in welke mate bovenwijkse voorzieningen worden toegerekend aan grondexploitaties.

Het Tulaplein is getoetst aan de criteria van proportionaliteit en profijt. Gezien het overwegend stedelijke karakter van deze voorziening kan het maatschappelijk nut op 100% worden gesteld en worden er geen kosten toegerekend aan de grondexploitatie.

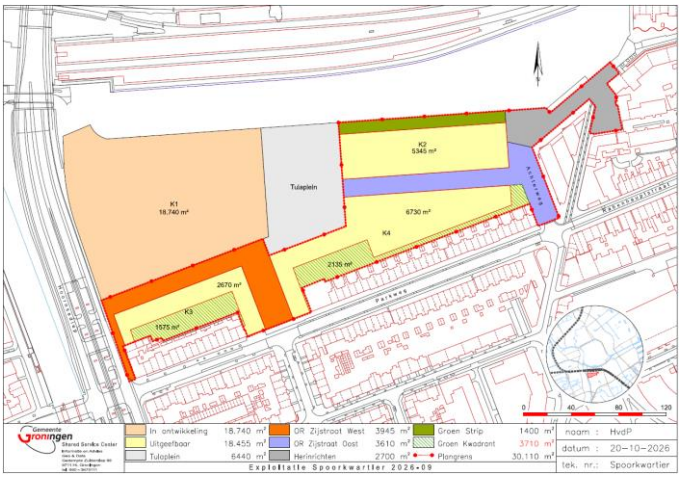
De toets aan de criteria van proportionaliteit en profijt is gebaseerd op de volgende overwegingen:

1. Het Tulaplein vormt de belangrijkste toegang en verblijfsruimte aan de zuidzijde van het Hoofdstation.
2. Het Tulaplein vormt een belangrijke schakel in de doorgaande fiets- en voetgangersverbinding tussen het Hoofdstation, de Parkweg en het Stadspark.
3. Het plein versterkt de noord-zuidverbinding door de stad en levert, in combinatie met de groene inrichting, een belangrijke kwaliteitsimpuls.
4. Het Tulaplein kent een eigen fasering en planproces.
5. De aanleg van het Tulaplein draagt bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie Groningen. Door de voorziening als materieel vast actief (MVA) te activeren, wordt de realisatie minder afhankelijk van de grondexploitatie en van economische ontwikkelingen. Hiermee worden risico's ten aanzien van dekking, fasering en kwaliteit beheersbaar gemaakt.

De zijstraten die Tulaplein verbinden met de Parkweg hebben deels ook een bovenwijks karakter. Deze investeringen worden vooralsnog vanuit de grondexploitatie bekostigd. Deze onderdelen hebben een aanmerkelijke functionele, technische en programmatische samenhang met de ontwikkeling van de kwadranten en het daar te realiseren bouwprogramma.

Plangebied en grondgebruik
Het plangebied van gebiedsontwikkeling Spoorkwartier omvat circa 5,53 hectare. Het plangebied grenst direct aan de zuidzijde van het nieuwe hoofdstation, ten westen ligt het Emmaviaduct, zuidelijk ligt de Parkweg en aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door de Achterweg. Binnen de gebiedsontwikkeling onderscheiden we de volgende plandelen met bijbehorend oppervlak:

1. De grondexploitatie Spoorkwartier kwadrant 2, 3 en 4. De oppervlakte van het plangebied bedraagt 3,01 hectare
2. Het Tulaplein. De oppervlakte van deze voorziening bedraagt 0,64 hectare
3. Nog in exploitatie te nemen kwadrant 1. Dit plandeel bevindt zich nog in de haalbaarheidsfase. De oppervlakte bedraagt 1,87 hectare.



Figuur 6. Plangebied gebiedsontwikkeling Spoorkwartier

In tabel 1 is het grondgebruik van de gebiedsontwikkeling weergegeven. We merken op dat de afbakening van de grondexploitatie niet congruent is met de afbakening van het omgevingsprogramma. De conceptversie van het omgevingsprogramma omvat de uitgangspunten, ambities en omgevingsaspecten van het Spoorkwartier, evenals de detailuitwerking van het toetsingskader van de openbare ruimte, kwadrant 3 en kwadrant 4. De grondexploitatie omvat de kwadranten 2, 3 en 4. De aanleg van deze zijstraat is civieltechnisch gezien nauw verweven met kwadrant 2. De onder- en bovengrondse infrastructuur staan bovendien mede ten dienste van kwadrant 2. Daarom hebben we ervoor gekozen om de uitgeefbare grond en de groene voeg van kwadrant 2 volledig in de grondexploitatie mee te nemen. Zo ontstaat een logische afbakening, die aansluit bij de technische en financiële samenhang van de werkzaamheden.

Grondgebruik gebiedsontwikkeling Spoorkwartier		
- Uitgeefbaar terrein kwadrant 2 - Uitgeefbaar terrein kwadrant 3 - Uitgeefbaar terrein kwadrant 4	5.345 m2 4.245 m2 8.865 m2	
Uitgeefbaar terrein grex	18.455 m2	33%
- Openbare ruimte westelijke zijstraat - Openbaar ruimte oostelijke zijstraat - Herinrichten openbare ruimte - De groene strip	3.945 m2 3.610 m2 2.700 m2 1.400 m2	
Openbare ruimte grex	11.655 m2	21%
Kwadrant 1 (op termijn toevoegen aan grex)	18.740 m2	34%
Tulaplein	6.440 m2	12%
Totaal plangebied	55.290 m2	100%
Opmerking: - De oppervlakte van de grondexploitatie bedraagt 30.110m2.		

Tabel 1. Beoogde grondgebruik gebiedsontwikkeling Spoorkwartier

Bouwprogramma
Op de kwadranten 2, 3 en 4 wordt een woningbouwprogramma van circa 305 woningen/appartementen voorzien, die voornamelijk op kwadrant 3 en 4 zullen worden gerealiseerd. Kwadrant 2 is voorbehouden voor de ontwikkeling van een hotel en moet de nieuwe toplocatie voor een kantorenprogramma worden. Indien marktomstandigheden wijzigen is toevoeging van een beperkt woningbouwprogramma op kwadrant 2 is eventueel mogelijk.

Het woningbouwprogramma ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

- Sociale huur appartementen	ca. 28 %	ca. 85 eenheden
- Midden- en vrije-sector huur appartementen	ca. 20 %	ca. 62 eenheden
- Goedkope en betaalbare koopappartementen	ca. 14 %	ca. 44 eenheden
- Vrije sector koop-appartementen en penthouses	ca. 23 %	ca. 70 eenheden
- Grondgebonden woningen/maisonnettes	ca. 14 %	ca. 44 eenheden
		305 eenheden

Het woningbouwprogramma zal met enige bandbreedte in de verdeling verder worden uitgewerkt met de geselecteerde partner BPD voor de kwadranten 3 en 4. In de uitwerking van het programma is ruimte om eventueel bijzondere woonconcepten toe te voegen. Zo wordt bijvoorbeeld onderzocht of een wooncoöperatie haalbaar is, waarbij bewoners gezamenlijk hun woningen beheren en eventueel ook ontwikkelen. Voor de sociale huurwoningen is Woningstichting Patrimonium de aangewezen corporatie, die deze zal afnemen en exploiteren. Het aandeel sociale huurwoningen sluit goed aan bij de woningvoorraad in de Rivierenbuurt.

Het economisch programma (niet-wonen) biedt op kwadrant 2 ruimte voor een hotel van circa 7.500 m2 bruto vloeroppervlakte (bvo) en voor enkele kantoorgebouwen met een totaal volume van circa 23.000 m2 bvo. Het is denkbaar dat bij de latere programmering van kwadrant 1 ook daar ruimte ontstaat voor enige kantoorontwikkeling en er uitwisseling van programma met kwadrant 2 ontstaat. In de plinten (de begane grond) van de gebouwen, met name rond het Tulaplein, is ruimte voor circa 3.300 m2 bvo aan horeca-, maatschappelijke, leisure-/sport-, zorg- en overige functies. In overleg met BPD zal dit nader worden uitgewerkt. Daarbij is ook aandacht voor het borgen van de toekomstige kwaliteit en branchering van deze plinten, zodat een aantrekkelijk en sociaal plein wordt.

Uitgangspunten
De grondexploitatie is gebaseerd op de dynamische eindwaarde methode. Hierbij worden de verwachte kosten en opbrengsten volgens planning verdeeld over de verschillende jaren. Per jaar wordt rekening gehouden met de verwachte kosten- en opbrengstenstijgingen en de rente. Hiervoor worden de vastgestelde parameters uit de jaarrekening grondexploitaties gehanteerd. De ramingen zijn gebaseerd op de planning op hoofdlijnen in figuur 2.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Planproces en investeringen												
- Omgevingsprogramma (K1 en K2 en Tulaplein)	dec. 2026											
- Besluit vaststelling grondexploitatie (K2, K3 en K4)	dec. 2026											
- Besluit uitvoeringskrediet Tulaplein	dec. 2026											
- Contractering en uitvoeringsontwerp Tulaplein												
- Sanering en bouwrijp maken Tulaplein												
- Woonrijp maken Tulaplein												
- Proefsleuven en archeologisch onderzoek K2												
- Proefsleuven en archeologisch onderzoek K3 en K4												
- Sanering en bouwrijp maken K2												
- Sanering en bouwrijp maken K3 en K4												
- Bouwrijp maken zijstraten												
- Woonrijp maken infrastructuur (gefaseerd)												
- Inrichting binnenterreinen K3 en K4												
- Aanleg tijdelijk maaiveld parkeren												
Gronduitgifte												
- Gronduitgifte K2 economisch programma en woningbouw												
- Gronduitgifte K3 woningbouw en economisch programma												
- Gronduitgifte K4 woningbouw en economisch programma												

Figuur 7. Financiële planning

De gebiedsontwikkeling Spoorkwartier is een integrale gebiedsontwikkeling. Financieel-technisch bestaat het gebied binnen dit voorstel uit de eerdergenoemde drie financiële plandelen. De gerealiseerde verwervingskosten en plankosten zijn aan deze drie plandelen toegedeeld. De toegedeelde kosten voor de grondexploitatie van de kwadranten 2, 3 en 4 en het Tulaplein zijn gedekt. Voor de gemaakte kosten van kwadrant 1 is dat nog niet het geval, omdat voor dat deel nog geen grondexploitatie is vastgesteld.

Voor kwadrant 1 bedragen de toegerekende verwervingskosten € 2,21 miljoen en de toegerekende plankosten € 2,18 miljoen. Deze bedragen worden als investering en boekwaarde betrokken bij de financiële haalbaarheidsanalyse van kwadrant 1. De eerste globale financiële verkenningen laten zien dat de ontwikkeling van kwadrant 1 naar verwachting niet volledig binnen de huidige financiële kaders kan worden gerealiseerd en mogelijk om aanvullende dekking vraagt. Gezien de huidige fase van uitwerking en de aanwezige onzekerheidsmarges is het nog niet mogelijk om de omvang hiervan nauwkeurig vast te stellen. Hiervoor worden verschillende programmatische en ruimtelijke scenario's uitgewerkt. Daarbij wordt tevens een variant onderzocht waarbij ontwikkeling van kwadrant 1 financieel sluitend kan worden gerealiseerd binnen de financiële kaders. Op basis van deze verdere uitwerking wordt uw raad op een later moment een voorstel voorgelegd over de programmatische en ruimtelijke invulling van kwadrant 1 en het eventueel toevoegen hiervan aan de grondexploitatie Spoorkwartier.

Voor kwadrant 1 is op dit moment nog geen aanvullende dekking beschikbaar. Dit is in deze fase ook niet noodzakelijk, omdat de haalbaarheid en de financiële consequenties eerst nader worden uitgewerkt. De financiële effecten worden betrokken bij het reguliere begrotingsproces vanaf 2028.

Risico's grondexploitatie Spoorkwartier
De risico's die gepaard gaan met de grondexploitatie Spoorkwartier zullen worden beheerst binnen de vastgestelde methodiek van risicobeheersing. Voor de grondexploitatie onderscheiden we twee typen risico's:

1. De algemene en meer generieke risico's. Deze risico's zijn in de basis van toepassing op alle grondexploitaties. Voorbeelden hiervan zijn risico's bij de aannames van de parameters kostenstijgingen, opbrengstenstijgingen en rente. De financiële beheersing van deze generieke risico's vindt plaats volgens de werkwijze en rapportage momenten volgens de P&C cyclus voor de grondexploitaties.
2. De projectspecifieke risico's. Deze risico's zijn specifiek van toepassing op grondexploitatie.

In deze risicoparagraaf zetten wij uiteen welke specifieke risico's we op dit moment zien. We geven een beschouwing op de volgende onderwerpen:

1. Opbrengsten in grondexploitatie.
2. Investeringen in grondexploitatie.
3. Flexibiliteit.
4. Financiële samenhang kwadrant 1.

<u>Ad 1. Opbrengsten in grondexploitatie</u>
Binnen de grondexploitatie worden de gronden uitgegeven die zijn gelegen in de kwadranten 2, 3 en 4. We geven een korte toelichting:

1. De uitgifte van bouwgrond in de kwadranten 3 en 4 maakt onderdeel uit van de samenwerking met partner BPD. BPD neemt deze gronden af en realiseert het beoogde bouwprogramma. Woningbouwcorporatie Patrimonium maakt afspraken met BPD over de condities voor afname van het sociale aandeel en de middenhuur. Al tijdens de selectieprocedure is op basis van de gehanteerde uitgangspunten een minimum grondwaarde als voorwaarde voor de samenwerking gesteld. Deze minimum grondwaarde is nodig om het geraamde resultaat van de grondexploitatie te kunnen realiseren. De minimum grondwaarde is vastgelegd in de overeenkomst met BPD. Bij de verdere uitwerking wordt onderzocht of een hogere grondwaarde mogelijk is, om zo het tekort op de grondexploitatie terug te kunnen brengen.
2. Voor de gronduitgifte van kwadrant 2 ligt een meer traditionele werkwijze voor de hand. De grond zal hier per kavel of in een combinatie worden uitgegeven. Daarbij hanteren we telkens het beoogde bouwprogramma voor het gebied als leidraad.

<u>Ad 2. Investeringen in grondexploitatie</u>
De grondexploitatie Spoorkwartier vraagt om hoge investeringen. Deze hoge investeringen hebben op hoofdlijnen de volgende oorzaken.

- De (gerealiseerde) verwervingskosten zijn relatief hoog vanwege de verwerving van voormalig vastgoed en het realiseren van een doorbraak in bestaande bebouwing ter plaatse van de Parkweg.
- De bodem is verontreinigd. De verontreiniging is ontstaan tijdens het voormalig gebruik als rangeerterrein. Deze verontreiniging is niet beperkt tot één locatie, maar verspreid over het gebied aanwezig. De mate van verontreiniging en de diepte waarop deze zich bevindt, verschillen per locatie. Het aanwezige grondwater maakt het saneren complex.
- Uit proefsleuvenonderzoek is gebleken dat de locatie archeologisch gezien zeer waardevol is. Hierdoor brengt het vrijmaken van de locatie hoge kosten met zich mee, mede door de aanwezige bodemverontreinging.
- Om te kunnen aansluiten op de voetgangers- en fietserstunnel onder het station, moet het Tulaplein verdiept worden aangelegd. Het plein vormt daarbij een waterdichte bak waarop de omringende infrastructuur en vastgoed moeten aansluiten. De verdiepte aanleg heeft gevolgen voor de bodemsanering en het archeologisch onderzoek. Ook zijn investeringen nodig in grond- en waterkerende constructies. Door de gefaseerde aanleg zijn daarnaast tijdelijke constructies nodig.
- De kosten die gemaakt worden voor de zichtbare openbare ruimte zijn relatief beperkt in verhouding tot de hiervoor genoemde kosten.

De extra uitdaging zit vooral in de combinatie van genoemde onderdelen. Dit maakt dat er extra gevolgrisico's kunnen optreden bij vertraging en onvoorziene gebeurtenissen.

<u>Ad 3. Flexibiliteit</u>
Om financiële tegenvallers op te kunnen vangen, is flexibiliteit nodig om extra grondopbrengsten te kunnen genereren (bijvoorbeeld door extra of een ander programma) of kosten te verlagen (bijvoorbeeld door bijstelling van kwaliteit). De vastgestelde ruimtelijke en kwalitatieve kaders bieden hiertoe nagenoeg geen ruimte. Tegenvallers zullen in dat geval

moeten worden gedekt uit de financiële buffers binnen of buiten de grondexploitatie. We stellen voor om gerealiseerde voordelen in eerste instantie toe te voegen aan de risicobuffer binnen de grondexploitatie, indien er extra risico's ontstaan. Op basis van risicoanalyses beoordelen we telkens in hoeverre deze risicobuffer nog voldoende groot is. Zo voorkomen we onlogische schommelingen van het exploitatieresultaat.

Ad 4 Financiële samenhang kwadrant 1
Voor de realisatie van het Tulaplein zijn aanvullende investeringen noodzakelijk. De hiervoor beschikbare dekkingsmiddelen zoals opgenomen in de begroting 2027 zijn onvoldoende. Daarom worden in dit voorstel de resterende beschikbare middelen uit de grondexploitatie Spoorkwartier ingezet. Hiermee zijn de op dit moment beschikbare dekkingsmiddelen voor zowel de grondexploitatie als het Tulaplein volledig benut.

Tulaplein
De totale kosten voor de realisatie van het Tulaplein bedragen € 46,9 miljoen. Op basis van de huidige uitwerking van het ontwerp door het bouwteam en rekening houdend met de gebruikelijke onzekerheidsmarges in deze projectfase, is de verwachting dat het Tulaplein, inclusief plankosten, binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

Het budget omvat alle kosten die samenhangen met de uitvoering van het project. Hieronder vallen onder meer de bouw- en uitvoeringskosten voor de aanleg van het verdiepte plein, zoals het aanbrengen van damwanden, grondverzet, waterberging en het watersysteem. Daarnaast zijn kosten opgenomen voor onderzoeken, de sanering en afvoer van verontreinigde grond en overige projectgebonden werkzaamheden. Ook de inrichting van het Tulaplein valt binnen het projectbudget. Het gaat onder meer om de aanleg van (half)verharding, de aanplant van bomen en overige groenvoorzieningen, openbare verlichting en bijbehorend straatmeubilair.

Met het eerder door uw raad vastgestelde voorbereidingskrediet van € 2.800.000,- voor de technische voorbereiding en faciliterende werkzaamheden voor de Zuidentree en het Tulaplein zijn o.a. bouwteamkosten, archeologische kosten, Zuidgevel verplichtingen en Stadsingenieurs uren bekostigd. Om de uitvoering mogelijk te maken is een aanvullend uitvoeringskrediet van € 44.100.000,- nodig.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2026 (x € 1000) **Kredietaanvraag Tulaplein**

DIRECTIE: **Stadsontwikkeling**
LOOPTIJD: **2027-2028**

Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	I	44.100		44.100
Totaal				44.100	0	44.100

De structurele kapitaallasten die voortvloeien uit dit aanvullende krediet worden gedekt uit de beschikbare Intensiveringsmiddelen Stationsgebied en de SIA Stationsgebied, aangevuld met structurele middelen SIA voor bovenwijkse voorzieningen. Daarnaast worden middelen uit de reserve Sparen voor de Toekomst ingezet, die oorspronkelijk waren gereserveerd voor de dekking van het toekomstige grondexploitatie kwadrant 1. Hiervoor stellen we voor om via een begrotingswijziging € 4.500.000,- te onttrekken aan de reserve Sparen voor de Toekomst en te storten in de Beklemde reserve voor kapitaallasten, ter dekking van de toekomstige kapitaallasten van het project.

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2026 (x € 1000) **Tulapplein**

Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	inc/str	Lasten	baten	Saldo voor res.mut.	Toevoeging reserves	Onttrekkingreserves	Saldo na res.mut.
04 Dienstverlening en bestuur	04.2 College, raad, wijkontwikkeling en wijkvernieuwing	04.2.1 College, gemeenteraad en griff	I			0		4.500	4.500
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	I	4.500		-4.500			-4.500
Totaal				4.500	0	-4.500	0	4.500	0

Transformatie Stationsplein naar stadsentree
De totale kosten voor de uitvoering van fase 1 van de transformatie van het Stationsplein naar stadsentree bedragen € 6.170.000,-. Dit bedrag heeft betrekking op de realisatie van een tijdelijke fietsenstalling aan de noordzijde van het Stationsgebied, de aanleg van bijbehorende fietsverbindingen en noodzakelijke aanpassingen aan de openbare ruimte en de uitbreiding van de tijdelijke fietsenstalling aan de zuidzijde. Daarnaast zijn hierin de nog te maken ontwerp- en voorbereidingskosten voor fase 2 opgenomen. In verband met het tijdelijke karakter van de fietsenstallingen van circa 3 jaar aan de zuidzijde en deels 5 en deels 10 jaar aan de noordzijde is rekening gehouden met een gemiddelde afschrijvingstermijn van 5 jaar.

Uw raad heeft eerder een voorbereidingskrediet van € 2.500.000,- vastgesteld voor fase 1 en 2, inclusief faciliterende werkzaamheden. Met dit voorbereidingskrediet zijn de planvorming, onderzoeken, ontwerpwerkzaamheden en voorbereidende werkzaamheden bekostigd. Om de uitvoering van fase 1 mogelijk te maken is een aanvullend uitvoeringskrediet van € 3.670.000,- nodig. Daarmee komt het totale aangevraagde krediet op € 6.170.000,-.

De structurele kapitaallasten die voortvloeien uit dit krediet worden gedekt uit de hiervoor beschikbare middelen binnen de SIA Stationsgebied. Voor de investeringen in de tijdelijke inrichting en fietsenstallingen wordt uitgegaan van een afschrijvingstermijn van 5 jaar, gebaseerd op de gemiddelde gebruiksduur van deze voorzieningen in het Stationsgebied. Dit wijkt af van de financiële verordening.

Op basis van de Realisatiestrategie Stationsgebied worden de planning en de financiële ramingen periodiek geactualiseerd. De meest actuele inzichten worden verwerkt in de Strategische Investeringsagenda en de gemeentebegroting.

Op basis van de meest recente ramingen verwachten wij voor fase 2, die bestaat uit de sloop van het Stadsbalkon en de tijdelijke inrichting van de openbare ruimte, een aanvullend uitvoeringskrediet van circa 5 tot 6 miljoen nodig te hebben. Naar verwachting komen wij hiervoor in 2027 bij uw raad terug met een afzonderlijk kredietvoorstel.

De planvorming, scope, fasering en financiële consequenties van fase 3 en de daaropvolgende werkzaamheden, zoals de definitieve inrichting van het Stationsplein en de Stationsweg worden de komende jaren verder uitgewerkt. De hiervoor benodigde kredieten zullen op een later moment ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2026 (x € 1000) **Aanvullende kredietaanvraag Stationsgebied Noordzijde**

DIRECTIE: **Stadsontwikkeling**
LOOPTIJD: **2028**

Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.3 Wonen	01.3.1 Stimuleren/reguleren woningmrk	I	3.670		3670
Totaal				3670	0	3670

Overige consequenties

De gronden aan de noordzijde van het Stationsgebied zijn grotendeels in eigendom van NS Vastgoed. Voor de uitvoering van de transformatie van het Stationsplein wordt tussen de gemeente Groningen en NS Vastgoed een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hiermee worden de wederzijdse rechten en verplichtingen vastgelegd en is voorzien in de benodigde juridische basis voor uitvoering van de werkzaamheden op gronden van derden.

Vervolg

Na vaststelling van dit voorstel starten we met de verdere voorbereiding en uitvoering van de verschillende deelprojecten binnen het Stationsgebied.

Voor het Spoorkwartier zetten we de gebiedsontwikkeling voort. Het haalbaarheidsonderzoek met BPD is naar verwachting voor de zomer van 2027 afgerond. Bij een positieve uitkomst kan de verdere uitwerking van de eerste woningontwikkelingen starten. De vastgestelde grondexploitatie vormt hiervoor het financiële en programmatische kader. Uw raad heeft daarnaast de brief 'Ontwerp Gebiedsgericht Omgevingsprogramma Spoorkwartier' ontvangen. Met deze brief wordt uw raad geïnformeerd over de gebiedsontwikkeling en krijgt u de mogelijkheid om wensen en bedenkingen te geven.

Voor het Tulaplein werken we het ontwerp verder uit tot een uitvoeringsgereed plan en bereiden we de benodigde vergunningen en contracten voor. In januari 2027 worden nog een aantal archeologische onderzoeken uitgevoerd. Naar verwachting kan de realisatie van het Tulaplein daarna in Q2 2027 starten.

Naast de naamgeving van het Tulaplein is al een eerste verkend op welke wijze het gedachtegoed van Tula op een passende manier zichtbaar en beleefbaar kan worden gemaakt in de openbare ruimte. Hierbij wordt onder meer gedacht aan integrale kunsttoepassingen als onderdeel van de openbare ruimte en tijdelijke programmering, in samenwerking met vertegenwoordigers van de werkgroep Dia di Tula en andere betrokkenen. Concrete keuzes zijn hierover nog niet gemaakt en worden betrokken bij de verdere uitwerking van het plein.

Voor de transformatie van het Stationsplein bereiden we de aanbesteding van de werkzaamheden voor, waarna in Q2 2027 de uitvoering van fase 1 kan starten. Met de realisatie van de tijdelijke fietsparkeervoorzieningen, nieuwe fietsverbindingen en de herinrichting van delen van de openbare ruimte werken we toe naar het buiten gebruik nemen van het Stadsbalkon. Daarna volgende verdere stappen in de transformatie van het Stationsplein, in samenhang met de werkzaamheden aan de fietstunnel binnen Groningen Spoorzone.

Naast de uitvoering van de deelprojecten werken we aan een overkoepelend verhaal en een samenhangende aanpak voor communicatie en gebiedsmarketing. Ook werken we een strategie en plan voor placemaking uit, gericht op tijdelijke invullingen en activiteiten die het Stationsgebied tijdens de langdurige ontwikkeling aantrekkelijker en levendiger maken.

Tijdens de uitvoering blijven we de verschillende projecten binnen het Stationsgebied nauw op elkaar afstemmen. Hierbij sturen we specifiek op bereikbaarheid, hinderbeperking, verkeersveiligheid en de samenhang met de werkzaamheden van Groningen Spoorzone, NS en ProRail.

Met dit voorstel creëren we belangrijke randvoorwaarden voor de volgende ontwikkelfase van het Stationsgebied. De komende jaren verschuift het accent van planvorming naar uitvoering. Stap voor stap werken we toe naar een toekomstbestendig Stationsgebied met hoogwaardige openbare ruimtes, goede fiets- en voetgangersverbindingen, nieuwe woon- en werkmilieus en aantrekkelijke stadsentrees aan zowel de noord- als de zuidzijde van het station. Zo groeit het Stationsgebied uit tot een nieuw deel van de binnenstad dat deze met de omliggende wijken verbindt.

Lange Termijn Agenda

Dit onderwerp is voor december 2026 op de LTA van uw raad opgenomen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

locoburgemeester,	secretaris,
Mirjam Wijnja	Sander Gerritsen

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.