

***'MOOI'***





November 2015  
NL Architects

in opdracht van het Kernteam Groningen Spoorzone





# Inhoudsopgave

- Introductie
- Twee varianten busstation
- Station zuidzijde
- Kappen als verbindend element

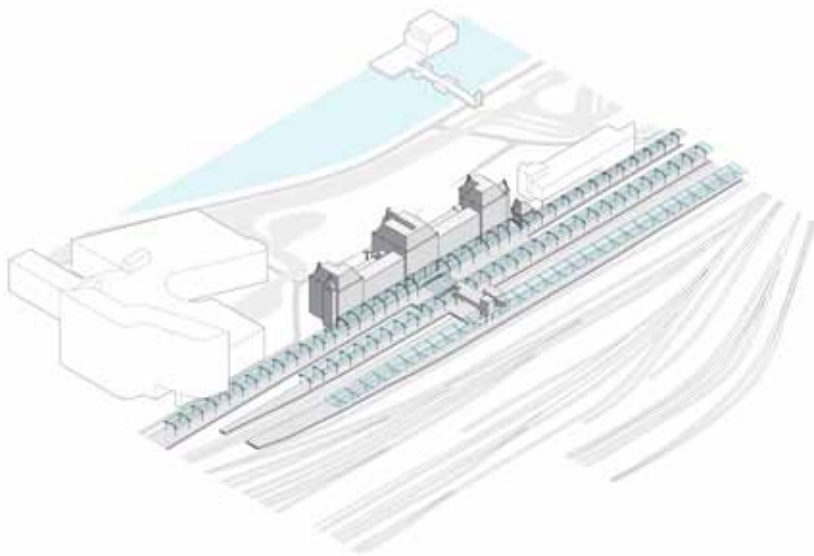
# Introductie

In december 2014 is door NL Architects in opdracht van het Kwaliteitsteam Stationsgebied Groningen en Groningen Spoorzone het ambitiedocument Mooi gepresenteerd. Het ambitiedocument is gerelateerd aan het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) en vormt hiervan in feite een onderdeel: eenvoudig gezegd laat het RFO zien welke ingrepen er bij de transformatie van het stationsgebied plaatsvinden, terwijl het ambitiedocument een impressie geeft van hoe de ingrepen er uit kunnen komen te zien.

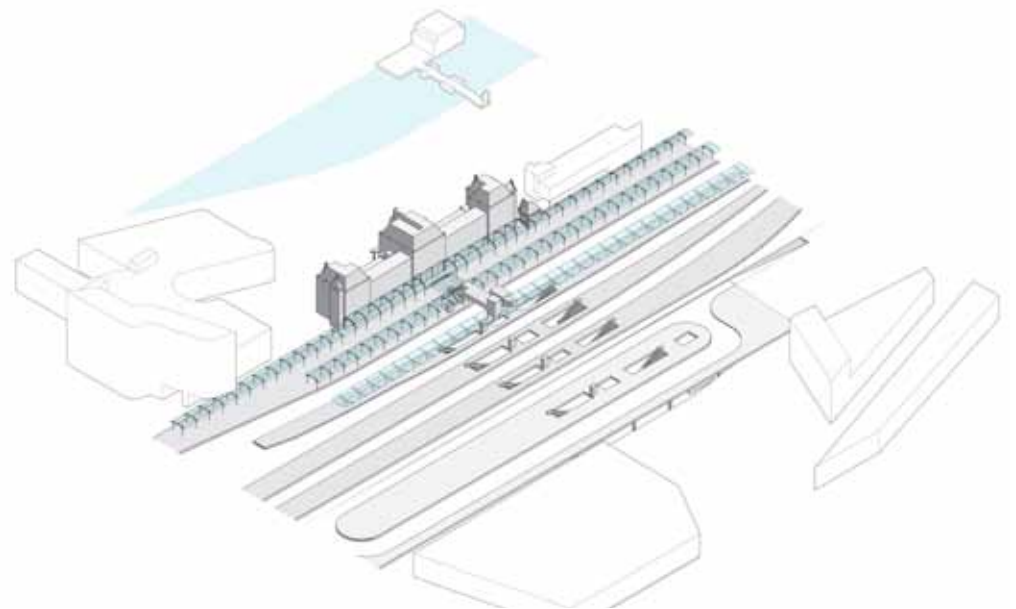
Nadrukkelijk is gesteld dat het ambitiedocument geen plan of ontwerp presenteert, maar een ambitie verbeeldt voor de ruimtelijke ingrepen, zodat dit in een definitieve versie kan dienen als ambitiedocument voor het ontwerp en de aanbesteding van de verbouwing van het hoofdstation. Daarnaast geeft het de doelen aan die bij het ruimtelijk ontwerp worden nagestreefd. Naast ruimtelijke ambities (over het beeld en de kwaliteit van de ruimtes) verwoordt het document ook programmatische ambities – welke functie heeft het station straks in de stad en welk programma geeft daar invulling aan? De afbeeldingen en referentiebeelden vormen geen ontwerp oplossingen, maar verbeelden slechts de ruimtelijke ambitie.

Van de acht ruimtelijke thema's die in Mooi zijn behandeld, zijn er twee nader verkend, namelijk: 'Kappen als verbindend element' en 'Station zuidzijde'. Deze twee thema's zijn in Mooi aan de hand van verschillende modellen gepresenteerd, waarbij door het kwaliteitsteam op basis van de opgestelde criteria een eerste voorkeur is uitgesproken, gemotiveerd vanuit de gedeelde ambitie voor het stationsgebied. De Stuurgroep Groningen Spoorzone heeft naar aanleiding van het ambitiedocument Mooi verwoordt dat, alvorens een definitieve keuze voor een van de modellen kan worden gemaakt, de door het kwaliteitsteam uitgesproken voorkeur en ambitie in relatie tot het budget verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. In dit ambitiedocument Mooi Extra worden specifiek deze twee thema's verder onderzocht.

De in Mooi gepresenteerde modellen van de bovengenoemde ruimtelijke thema's zijn nogmaals kritisch langs de geformuleerde ambitiecriteria gelegd. Op basis van deze analyse is er gezocht naar modellen die nog beter voldoen aan de gestelde criteria. Ook is geprobeerd de criteria van het hoofdstuk 'Kappen als verbindend element' nog scherper en compacter te verwoorden; immers, uiteindelijk gaat het erom dat een ambitiedocument goed omschrijft waaraan de ontwerpen en aanbesteding uiteindelijk moeten voldoen. Voor zowel het hoofdstuk 'Kappen als verbindend element' als het hoofdstuk 'Station zuidzijde' is in dit document Mooi Extra dus een aanvullende studie verricht, zonder deze direct van een voorkeur te voorzien. Het document Mooi Extra wordt samen met een kostenraming alsmede met een advies van het kwaliteitsteam via de Kerngroep aan de Stuurgroep voorgelegd.



Bestaande situatie - Dubbel kopstation



Toekomst - Hoogwaardig Openbaar Vervoersknooppunt 'Cityhub'

## Twee varianten busstation

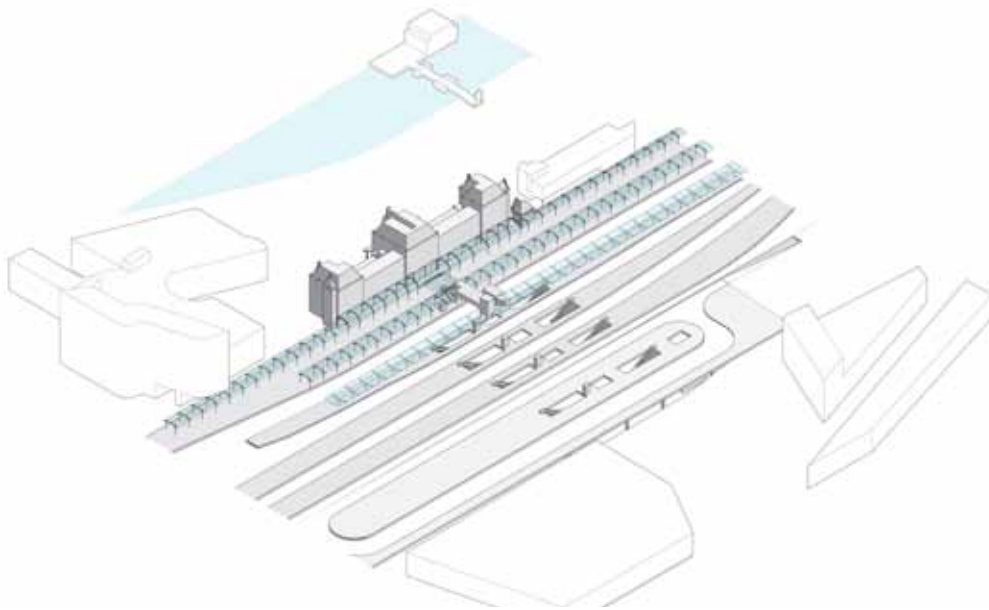
In de eerste versie van Mooi is de transformatie van het station omschreven als de overgang van 'kopstation naar Cityhub'. Hiermee is benoemd dat niet alleen organisatorisch en verkeerskundig alle vervoersstromen als één knooppunt zullen worden opgevat, maar dat ook de uitstraling van het station moet passen bij het principe van één hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt, waarvan elk type verkeer een kwalitatief gelijkwaardig en vanzelfsprekend onderdeel is.

Om deze ambitie te kunnen waarmaken heeft de opzet van de transformatie van het station aan de zuidzijde zich inmiddels verder ontwikkeld. Het principe van een compact station waarin alle vervoersvormen dichtbij elkaar georganiseerd zijn, heeft ervoor gezorgd dat er een tweede model van de perronconfiguratie is ontstaan, dat nog beter voldoet aan de uitgangspunten van de Cityhub. In dit model is het busstation georganiseerd rond een enkel langgerekt eilandperron, waardoor een eenvoudige en verkeersveilige overstap kan worden gerealiseerd en een heldere en flexibele overgang naar de stad mogelijk wordt. De stedenbouwkundige verkenningen op zuid geven inmiddels abstract vorm aan de contouren van het plein.

Omdat de nieuwe vorm van het busstation beter past bij het principe van de Cityhub is dit model als standaard gebruikt voor de presentatie van alternatieven in de hier getoonde aanvullingen op het ambitiesdocument: Mooi Extra. Evenwel moet worden benadrukt dat een besluit over het verplaatsen van het busstation nog niet is genomen, net zo min als dat er een keuze voor een van beide modellen is gemaakt. In het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) is vastgesteld dat er zes bushaltes naar de zuidzijde worden verplaatst. Het is echter de ambitie om het gehele busstation naar de zuidzijde te verplaatsen en deze ambitie is als basis voor de verbeelding van Mooi Extra gebruikt. Besluitvorming omtrent het busstation vindt plaats in 2016. Ook voor de zuidzijde is de ontwikkeling nog onvoldoende geland; het schematische patroon dat hiervan zichtbaar is in de presentatie, geldt enkel ter ondersteuning van de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsplein; de blokken en bebouwingsvormen zijn bewust abstract en grijs van kleur gehouden, omdat ze nog geen concrete vormen hebben. Met het stedenbouwkundig plan voor de zuidzijde van het station wordt in 2016 gestart.

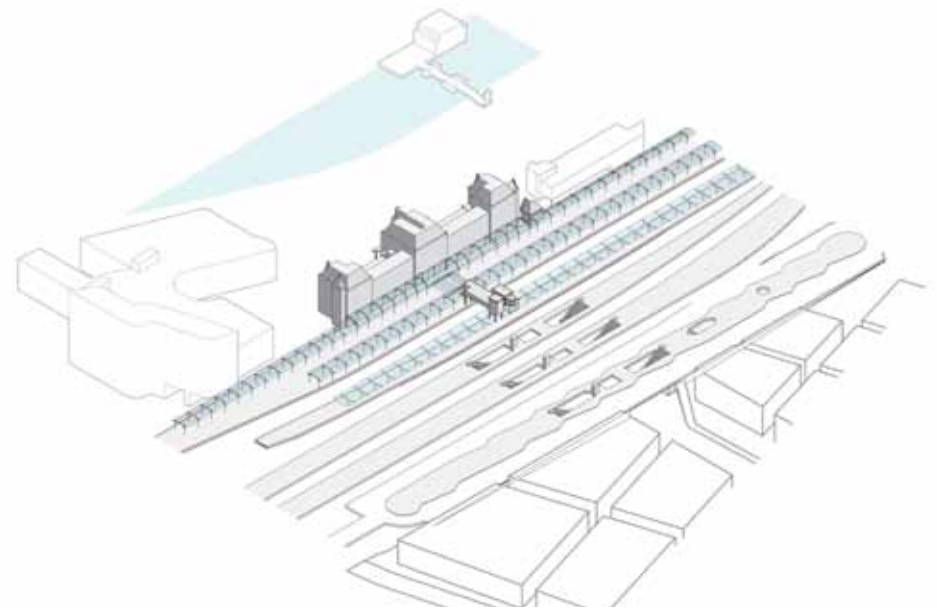


1 1/2 Busplatform



Model Mooi

1 Busplatform



Model Mooi Extra

## Station zuidzijde

Het ambitiesdocument Mooi heeft drie modellen voor de zuidzijde verbeeld: een model met een 'kom', een model met een stationsgebouw en een model met een verdiept plein. Door het kwaliteitsteam is hierop een voorkeur uitgesproken voor het model met een verdiept plein. De Stuurgroep Groningen Spoorzone heeft deze voorkeur vanuit het perspectief van de gebiedsontwikkeling als een valide keuze omschreven. Ook is echter omschreven dat de uiteindelijke keuze in samenhang met de gebiedsontwikkeling verder uitgewerkt moet worden, zodat de ruimtelijke relatie tussen de zuidzijde van het station, de ontsluiting van het gebied, de zuidentree en de vormgeving van de kappen goed in samenhang vormgeven kunnen worden. Het voorkeursmodel is daarom, geïnspireerd op dit besluit, verder bestudeerd en ontwikkeld, vooral op de grote lijnen van het maaiveld. In dit hoofdstuk wordt een korte terugblik op de modellen van Mooi gepresenteerd, inclusief de beoordeling ervan, waarna er op basis van de criteria op de ontwikkeling van het stationsplein wordt vooruitgeblikt.

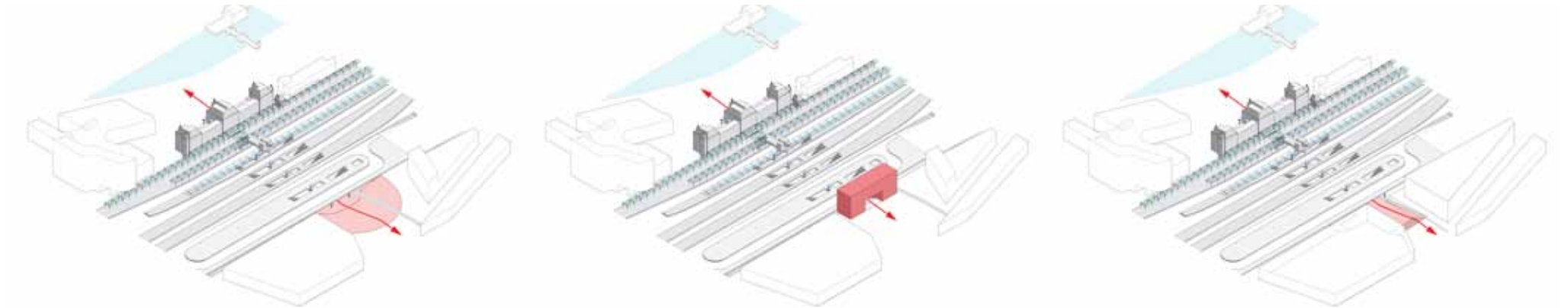
Als ambitiecriteria zijn in Mooi voor dit hoofdstuk benoemd:

- Volwaardige entree, passend bij identiteit en uitstraling gehele station
- Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde
- Uitstraling dynamiek station op omgeving (voor gewenste stedelijke karakter)
- Letterlijk ruimte laten voor gebiedsontwikkeling zuid

Model 1

Model 2

Model 3

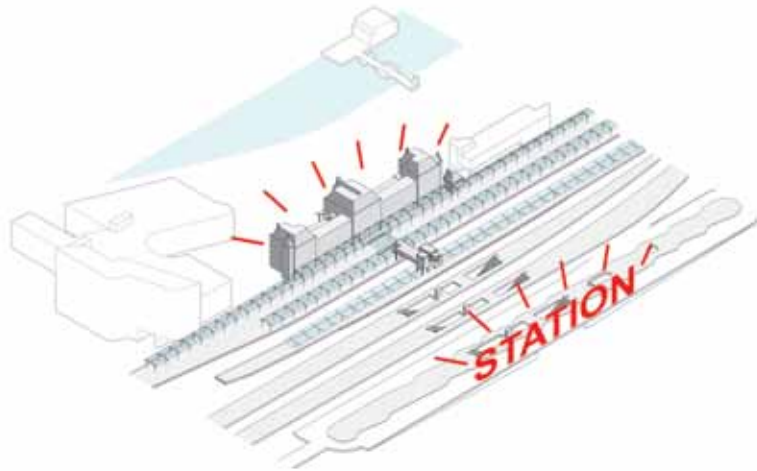


'Kom'

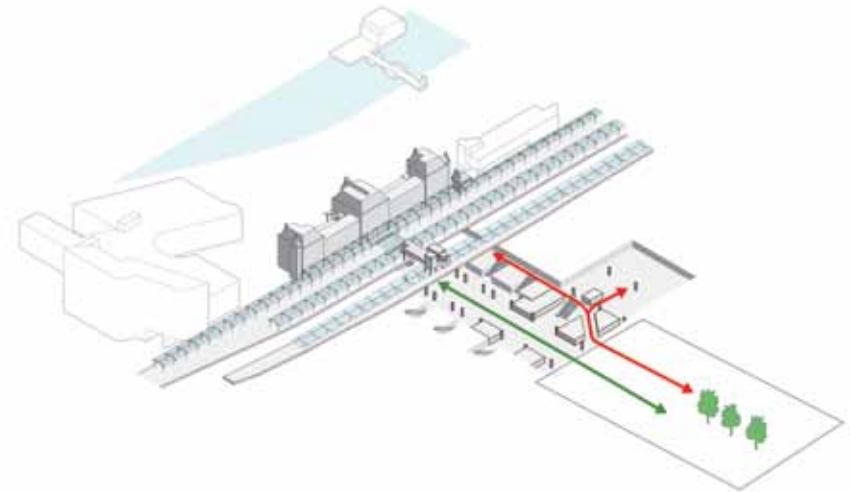
Stationsgebouw

Verdiept plein

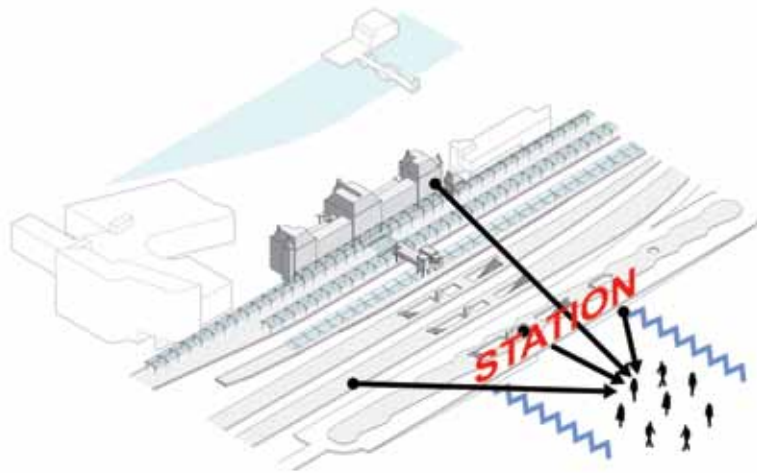
## Verbeelding criteria 'Station zuidzijde'



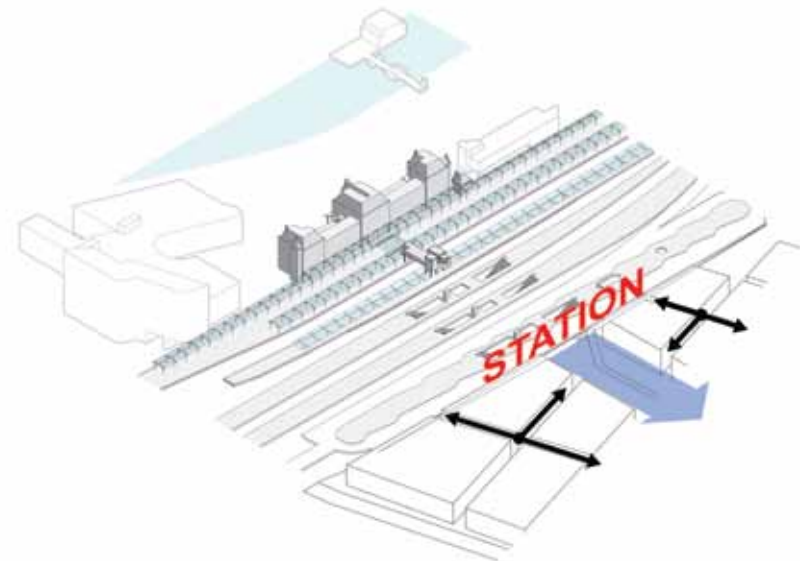
1. Volwaardige entree, passend bij identiteit en uitstraling gehele station



2. Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde



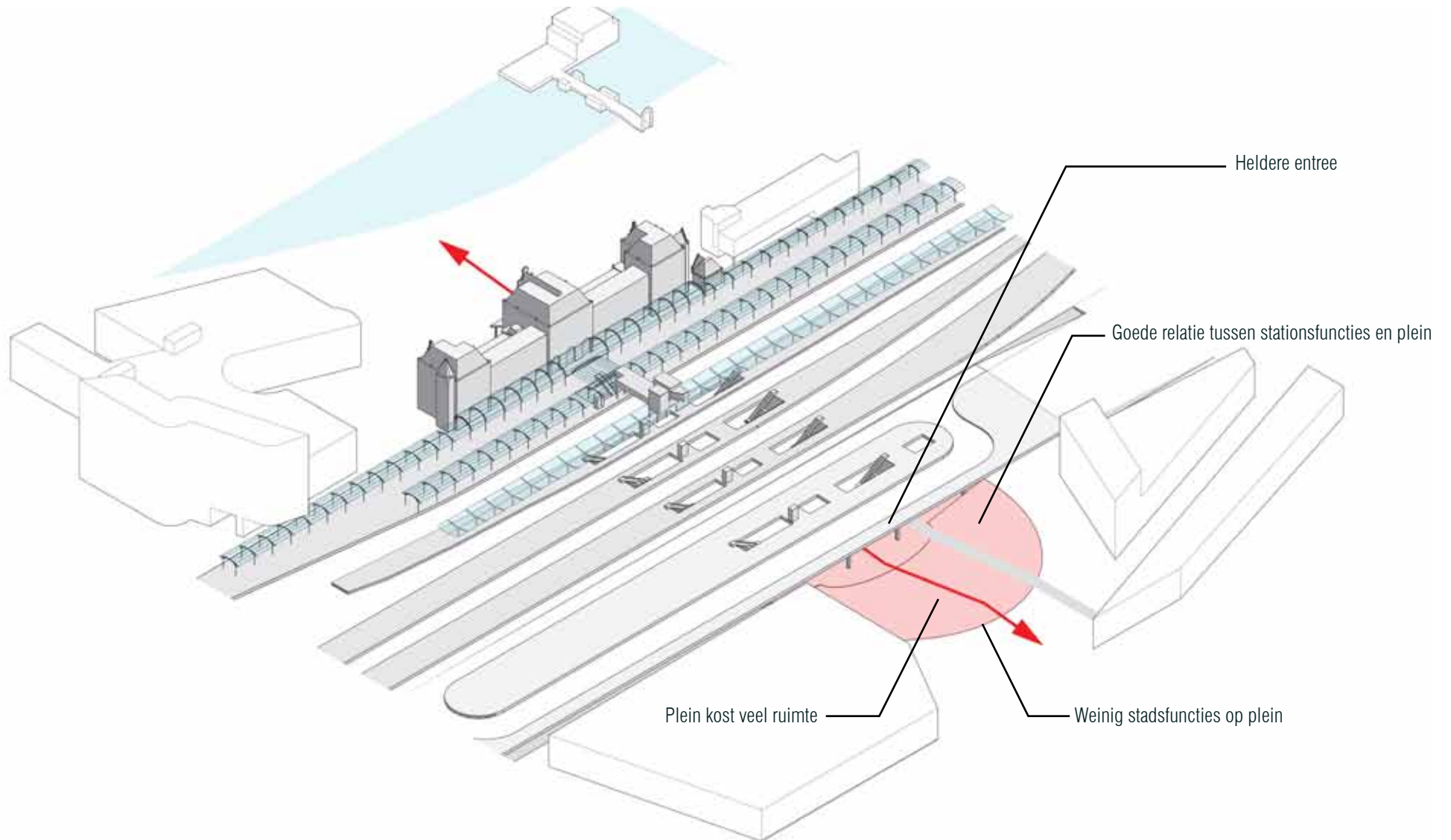
3. Uitstraling dynamiek station op omgeving (voor gewenste stedelijke karakter)



4. Ruimte voor ontwikkeling zuid

## Model 1 - 'Kom'

Het eerste model dat in Mooi werd gepresenteerd gaat uit van een plein dat langzaam in niveau afdaalt, waardoor een (halve) 'kom' ontstaat waarbinnen fietsers en voetgangers zich richting station kunnen bewegen. Het model legt een heldere relatie op maaiveldniveau en zorgt voor een vloeiende overgang naar het niveau van de tunnel. Aan de eerste twee criteria kan met dit model goed worden voldaan; de kom biedt de mogelijkheid om een volwaardige, transparante entree te maken en om een overtuigende relatie tussen tunnel, fietsenstalling, entree en plein te realiseren. Nadeel van het kom-model is dat het door de vloeiende vorm relatief veel ruimte inneemt, ook naar de zijkanten. Bebouwing kan zich rondom de kom positioneren. Voor de dynamiek en ontwikkelingsruimte lijkt het model zodoende niet goed te passen bij de ambities voor het gebied.



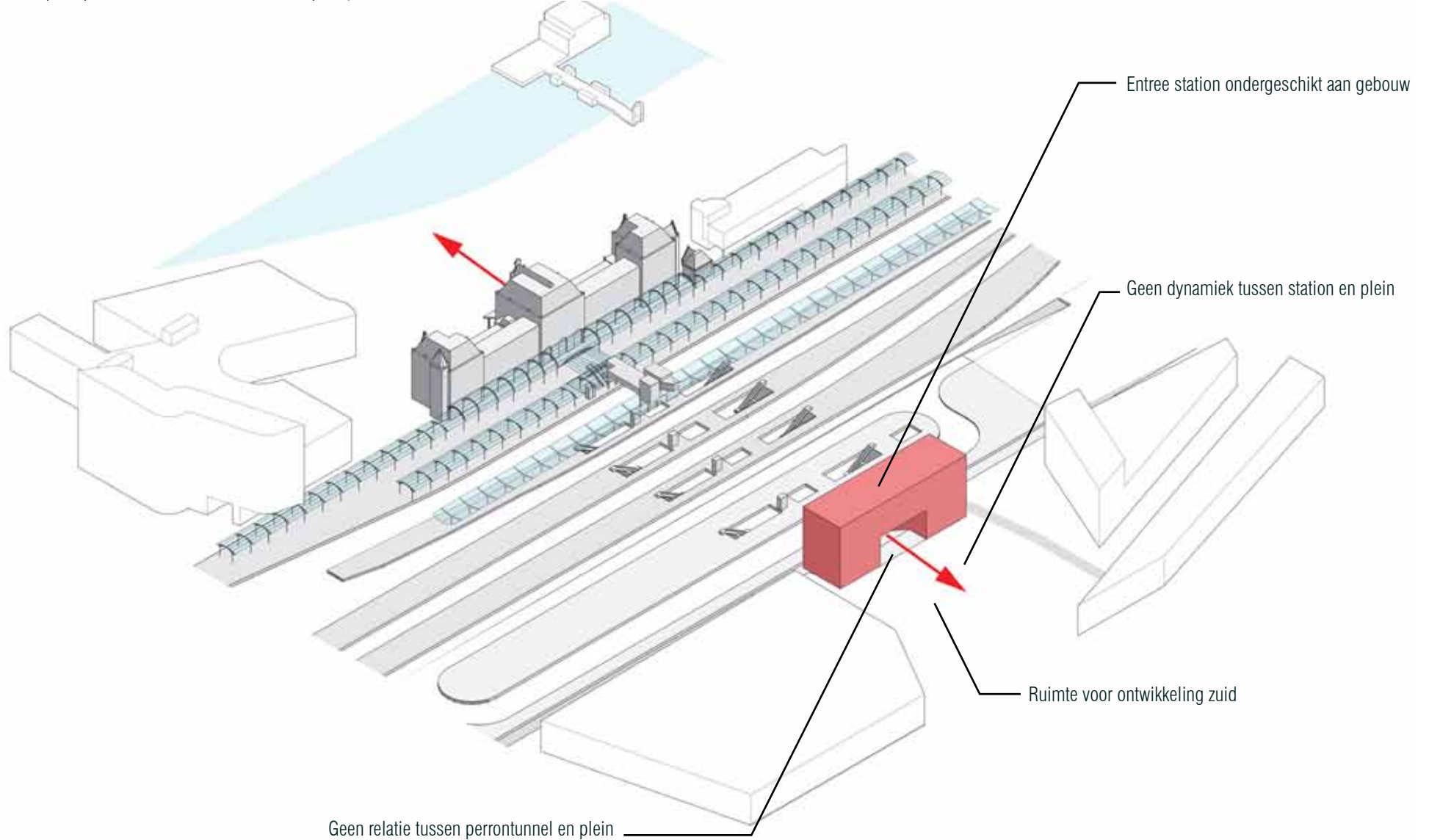




- Beeld vanaf zuidzijde 'kom' -

## Model 2 - Stationsgebouw

Het tweede model presenteert een stationsgebouw als afsluiting van de tunnel en overgang naar het stedelijk gebied. Het gebouw zorgt voor een harde begrenzing van het station, maar ontnemt het zicht op het station vanuit het zuiden. Een overtuigende relatie tussen tunnel, fietsstalling, entree en plein is moeilijk te leggen; in het gebouw dienen de hoogteverschillen tussen tunnel en plein te worden opgelost, maar het hoogteverschil voor de fietsers moet worden opgelost met een 'snede' in het maaiveld. Fietsers en voetgangers worden in dit model gescheiden; er ontstaan verschillende oplossingen, zonder dat een eenduidige uitstraling naar het plein ontstaat. De entree van het station zal bovendien enkel als een ondergeschikte toegang in bijvoorbeeld een kantoorgebouw vorm kunnen krijgen. Het stationsgebouw kan onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling op zuid, maar draagt nauwelijks bij aan de relatie tussen station en plein, zoals in de eerste drie criteria wordt verwoord.



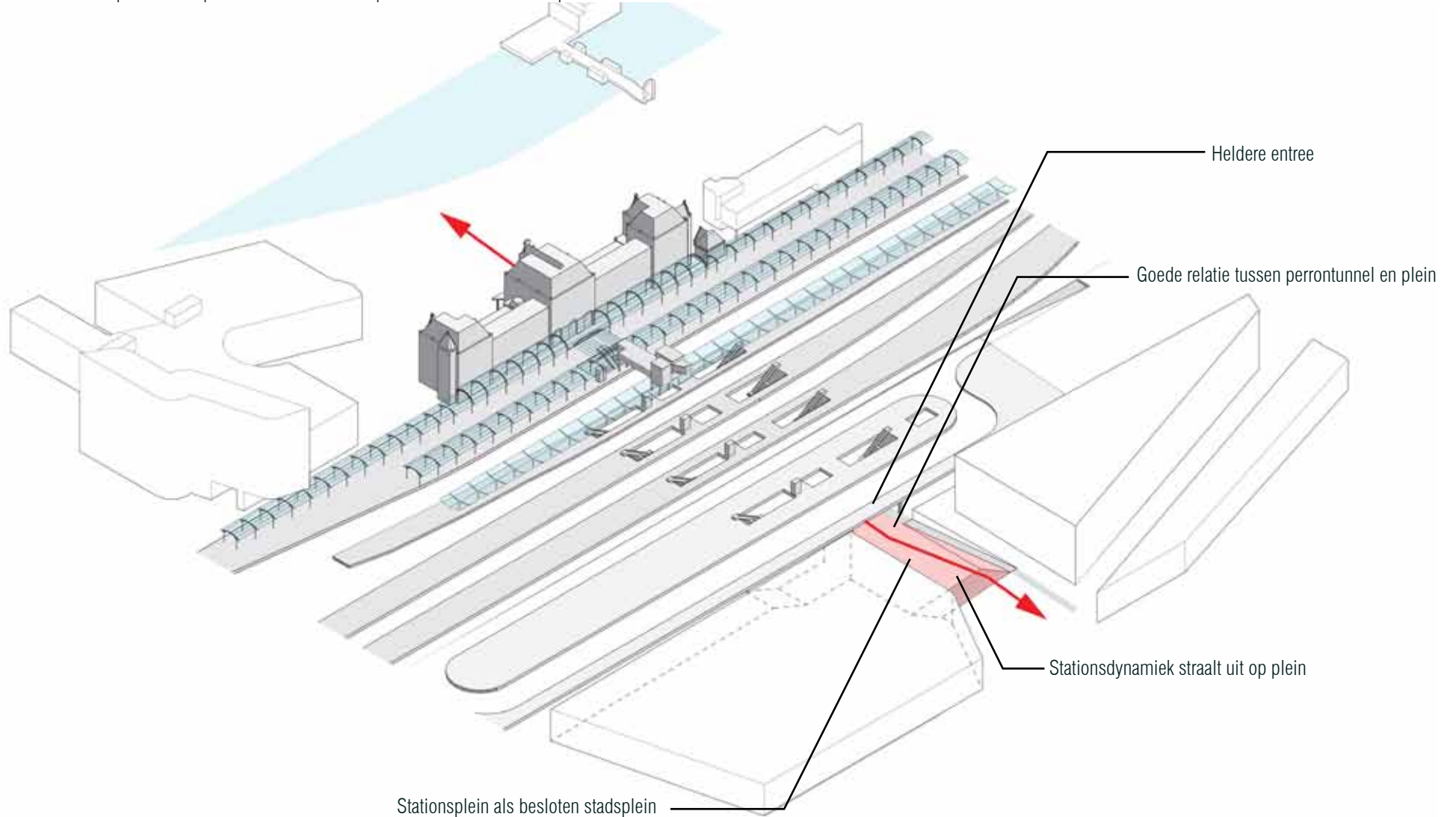




- Beeld plein op maaiveld met stationsgebouw - entree perrontunnel en fietstunnel gescheiden -

### Model 3 - Verdiept plein

In het derde model is een verdiept plein gepresenteerd, dat op basis van de criteria in Mooi de meest positieve beoordeling heeft gekregen. Het verdiepte plein creëert de mogelijkheid om zowel op het niveau van het maaiveld als op het niveau van de tunnel een plek te creëren, waaromheen bebouwing kan staan en waarlangs de fiets langzaam kan afdalen. De bebouwing aan het plein zou hierdoor op verschillende niveaus toegankelijk kunnen zijn. Het verdiepte plein kan, samen met de aangrenzende bebouwing en de stationsoverkapping, voor een passende entree en uitstraling aan de zuidzijde zorgen, als een verdiept stadsplein, terwijl in de plint op een zorgvuldige manier de relatie tussen tunnels, stalling, entree en plein kan worden gelegd. Het plein laat ruimte voor een dynamische uitstraling maar neemt niet zo veel ruimte in dat het ten koste van ontwikkelingen op zuid gaat. Het plein kent door de trap wel een vrij abrupte overgang naar de buurt. De relatie tussen de stationspassage en het stationsgebied zuid zou vloeiender kunnen, zodat de ingang van de passage de entree van het station bepaalt en het plein niet alleen stationsplein maar echt een stadsplein kan worden.







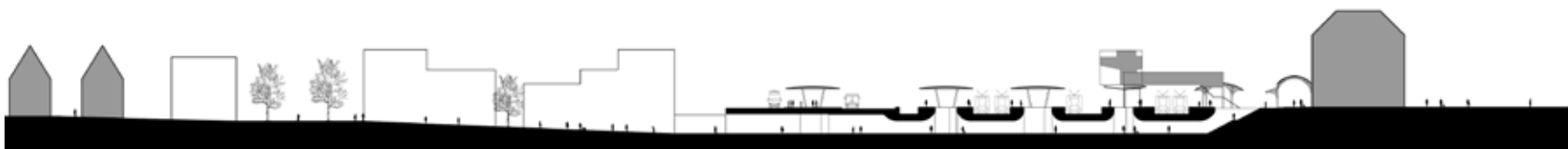
- Verdiept plein - gebouwen met entree's op twee niveaus -

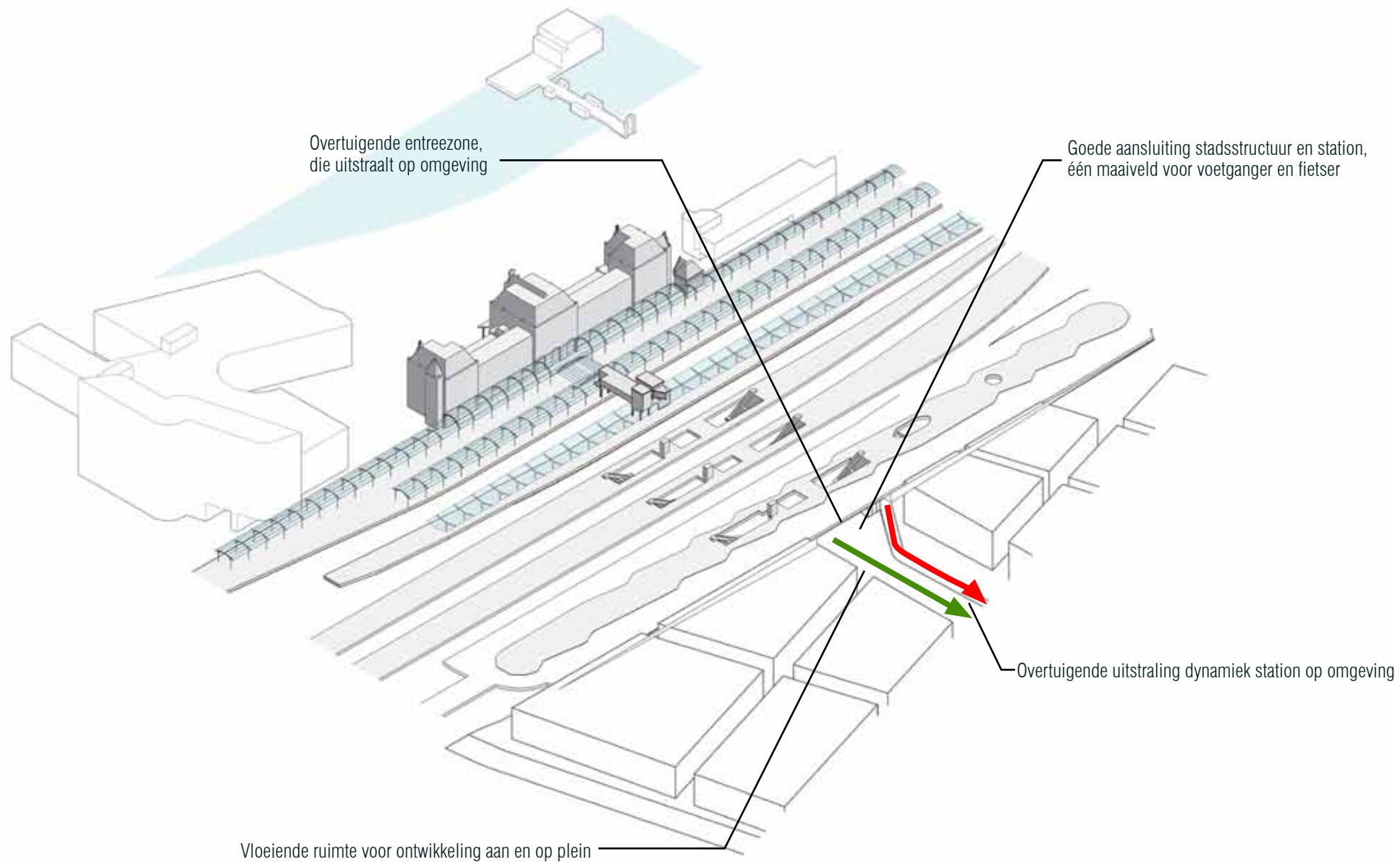
## Model Mooi Extra

Voor Mooi Extra is het derde model, het verdiepte plein, intussen verder ontwikkeld. Door de stedenbouwkundige verkenning van het gebied ten zuiden van het station is het verdiepte plein langzaam getransformeerd tot een geleidelijk oplopend maaiveld, zonder grote hoogteverschillen. Dit heeft als voordeel dat aan een aantal criteria van 'Station zuidzijde' nog beter beantwoord kan worden.

Omdat het maaiveld geleidelijk, vanuit de perrontunnel oploopt, worden in de zone tussen de zidentree van het station en de Parkweg drie vloeiend met elkaar verbonden stedelijke ruimtes gecreëerd: een zone die direct aan het station grenst (stationsplein), een zone die in het midden van het nieuw te ontwikkelen gebied komt te liggen (buurtplein) en een zone die voor aansluiting met het stratenpatroon van de Rivierenbuurt zorgt (overgang bestaande bebouwing). Het maaiveld van de drie opeenvolgende ruimtes gaat geleidelijk in elkaar over, waardoor het zicht op de entree, de plint en de tunnels op grote afstand is gewaarborgd. Andersom kan de dynamiek en uitstraling van het station gemakkelijk de omgeving positief beïnvloeden. De vloeiende overgangen in het maaiveld zorgen er bovendien voor dat de relatie tussen voetgangers- en fietserstunnel en het plein op een gelijkwaardige manier kan worden opgelost, zonder dat er harde grenzen en afscheidingen ontstaan; als voetganger beland je niet op een wand of trappartij, als fietser beland je niet in een goot of geul. Ruimtelijk gezien past deze oplossing goed bij de geformuleerde ambitiecriteria. Vanuit de omgeving kan het station in één vloeiende lijn worden bereikt, wat de toegankelijkheid, ook voor minder-validen, vergroot.

Het rustig oplopende maaiveld maakt ook een goede relatie met de stedenbouwkundige ontwikkeling op zuid mogelijk. Natuurlijk dienen er hoogteverschillen naar de zijkanten te worden opgelost; de bebouwing aan de flanken van het plein zou deze hoogteverschillen deels intern kunnen oplossen. Voordeel van het model is echter dat de bebouwing een directe relatie met de stationsomgeving aan kan gaan, zonder dat er veel ruimte verloren gaat, zoals bij het model met de kom. De aansluiting van het plein met de buurt en de Parkweg vormt een aandachtspunt, maar het geleidelijk oplopende maaiveld maakt het kortom mogelijk om de zuidzijde van het station en daarmee het station als geheel op een overtuigende manier aan de stad te hechten.









- Verdiept plein - zicht vanaf zuidplein richting station -



## Kappen als verbindend element

Het ambitiesdocument Mooi heeft drie modellen voor de perronkappen verbeeld: een model met klassieke perronkappen, een model met perronkappen die middels een 'ruggengraat' met elkaar zijn verbonden en een model dat uitgaat van een 'stationskap', een grote kap die meerdere perrons overkapt. Naar aanleiding van de discussie over deze modellen, de beoordeling ervan en een eerste kostenraming is er verder gestudeerd op alternatieve modellen – de kostenraming maakte het noodzakelijk om de door het kwaliteitsteam uitgesproken voorkeur meer in overstemming te brengen met het huidige budget voor de kappen.

Tijdens het onderzoek naar alternatieve modellen voor de opgave 'kappen als verbindend element' zijn de ambitiecriteria kritisch tegen het licht gehouden en teruggebracht tot de vijf meest essentiële. Deze lijst van vijf criteria begint met het voornemen om naast een functionele droogstand een overkapping of serie perronkappen te maken die uitdrukking geeft aan de ambitie om één hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt te realiseren, waarvan elke vorm van openbaar vervoer een vanzelfsprekend en kwalitatief gelijkwaardig onderdeel is. Hiermee wordt in feite beoogd dat, zodra wordt besloten om het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen, bus en trein onder een voor Groningen kenmerkend dak moeten worden geplaatst. De overkapping moet betekenis krijgen voor het stationsgebied als geheel, en daarmee voor de stad; de overkapping creëert een identiteit, een herkenbare plek op stedelijk niveau, zodat het knooppunt van openbaar vervoer als een geheel is te ervaren.

Uit dit eerste criterium volgen logischerwijs twee volgende criteria voort, namelijk: het versterken van de samenhang van de perronkappen tot plek in de stad en het verbinden van de noord- met de zuidzijde van het station, zodat de uitstraling van de kap ook bij de nieuwe zudentree van het station van betekenis is. Als de kap een identiteitsdrager wordt, kan overtuigend invulling worden gegeven aan de ambitie om het aankomen per trein meer te laten zijn dan de ervaring aan het perron. Het creëren van een hoogwaardige, doorgaande 'stationshalte' behoort tot de essentie van de transformatie, maar de beleving van aankomst in Groningen zou versterkt kunnen worden als de perronkappen samen het niveau van de individuele perrons en de richting van de sporen ontstijgen. Ook het verbinden van de noord- met de zuidzijde van het station hangt nauw samen met de wens om uitdrukking te geven aan één overzichtelijk vervoersknooppunt. Hoewel in organisatie de perrontunnel hierin een cruciale rol zal spelen, zal voor de beleving van het station en de relatie tussen noord en zuid de overkapping een fundamentele rol spelen.

De laatste twee criteria zijn vooral van belang op het niveau van het station zelf. De overkapping moet voldoende overzicht en oriëntatie bieden op het niveau van de perrons en het stationsplein aan de perronzijde. Dit criterium ondersteunt het derde criterium, door de oriëntatie op de hoofdas van stationsgebouw, plein, perrontunnel en entree zuidzijde ruimtelijk te ondersteunen.

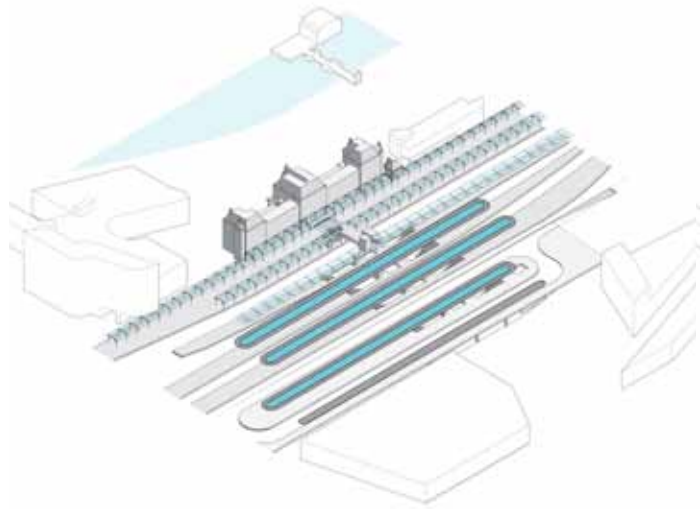
Daarnaast blijft een overtuigende relatie tussen de overkapping en de monumentale context van stationsgebouw, kappen en seinhuis een belangrijk criterium. Dit criterium is gezien de beschermde status van het stationsgebouw, de kappen en het seinhuis een gegeven en dient bij de transformatie zorgvuldig te worden opgelost. Een specifieke opgave voor dit criterium vormt het verschillende karakter van de monumentale onderdelen. Verschillende onderdelen van de monumentale context vertegenwoordigen verschillende periodes en verschillende functies: het stationsgebouw met de oorspronkelijke kappen stamt uit het einde van de negentiende eeuw, terwijl het seinhuis en de direct daaraan gekoppelde perronkap uit 1928 dateert. Een gegeven dat dit laatste criterium beïnvloedt, is de noodzaak om grote delen van de perronkap uit 1928 voor de aanleg van de nieuwe sporen- en perronconfiguratie (tijdelijk) te verplaatsen of verwijderen. Vraag is dus: wordt de perronkap op (ongeveer) dezelfde plek teruggeplaatst, wordt deze (in het stationsgebied zelf) herplaatst (en mogelijk hergebruikt) of wordt de perronkap niet teruggeplaatst (maar mogelijk op een geheel andere plek hergebruikt)? De samenhang tussen de nieuwe overkapping en de monumentale context wordt kortom beïnvloed door de vraag hoe specifiek moet worden omgegaan met de perronkap uit 1928.

Samenvattend:

1. Uitdrukking van één hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt (karakteristiek voor Groningen).
2. Versterking samenhang individuele perronkappen tot plek van aankomst in Groningen.
3. Overtuigende verbinding noord- en zuidzijde, uitstraling overkapping naar zuidzijde.
4. Oriëntatie en doorzicht op perronniveau.
5. Overtuigende relatie overkapping met monumentale context (stationsgebouw, kappen, seinhuis) en specifieke omgang perronkap 1928.

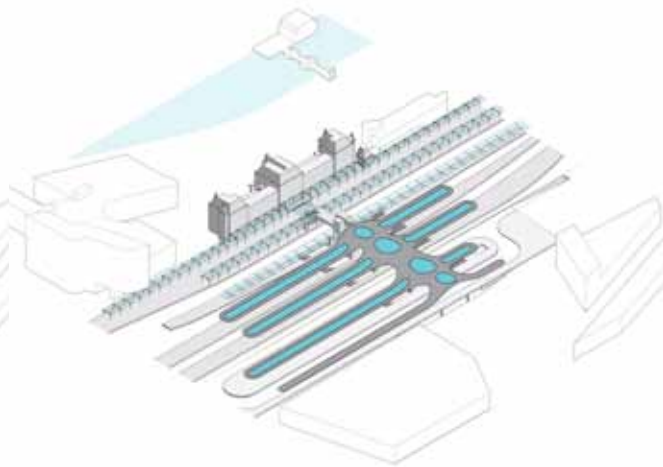


Model 1



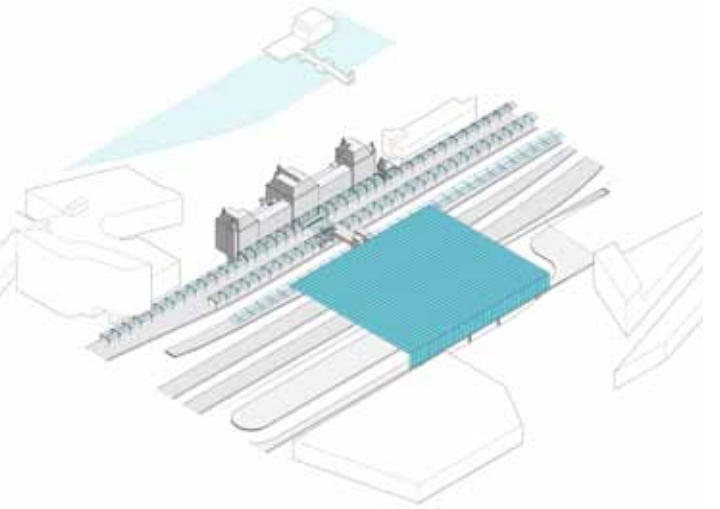
Perronkappen

Model 2



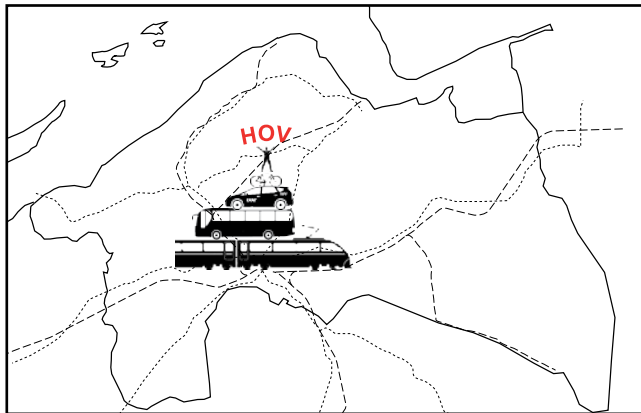
Perronkappen +  
'ruggengraat'

Model 3

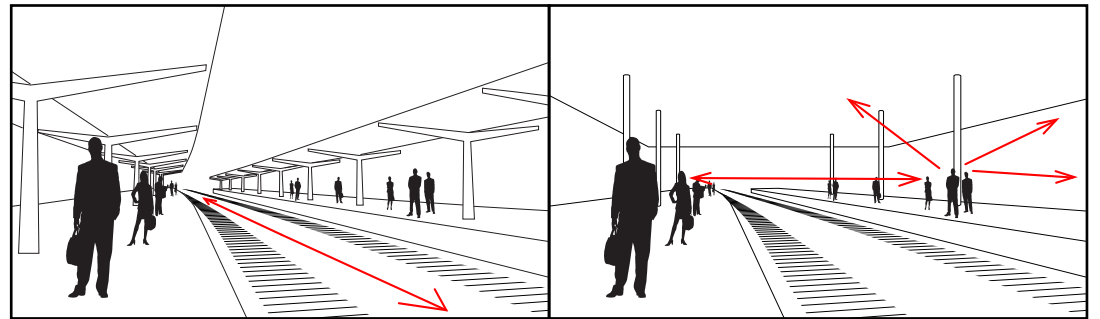


Stationskap

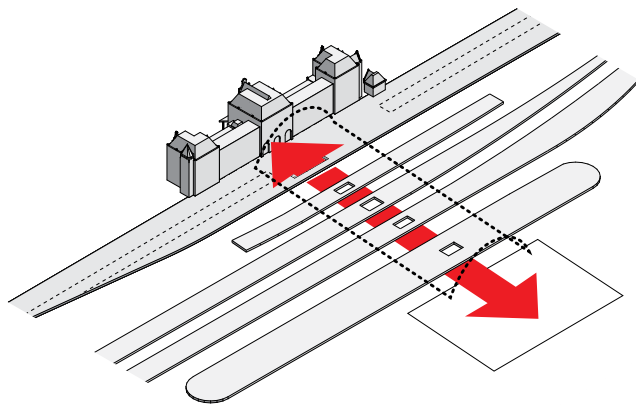
# Verbeelding criteria 'Kappen als verbindend element'



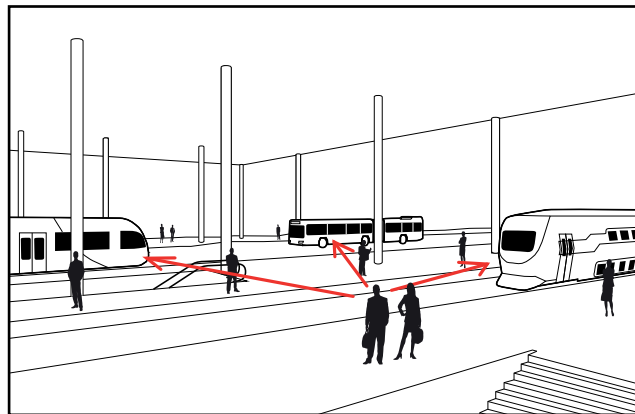
1. Uitdrukking van één hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt (karakteristiek voor Groningen).



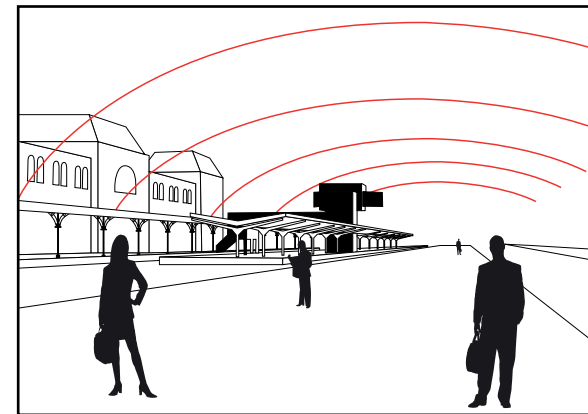
2. Versterking samenhang individuele perronkappen tot plek van aankomst in Groningen.



3. Overtuigende verbinding noord- en zuidzijde, uitstraling overkapping naar zuidzijde.



4. Oriëntatie en doorzicht op perronniveau.



5. Overtuigende relatie overkapping met monumentale context (stationsgebouw, kappen, seinhuis) en specifieke omgang perronkap 1928.

## Toelichting criterium 5

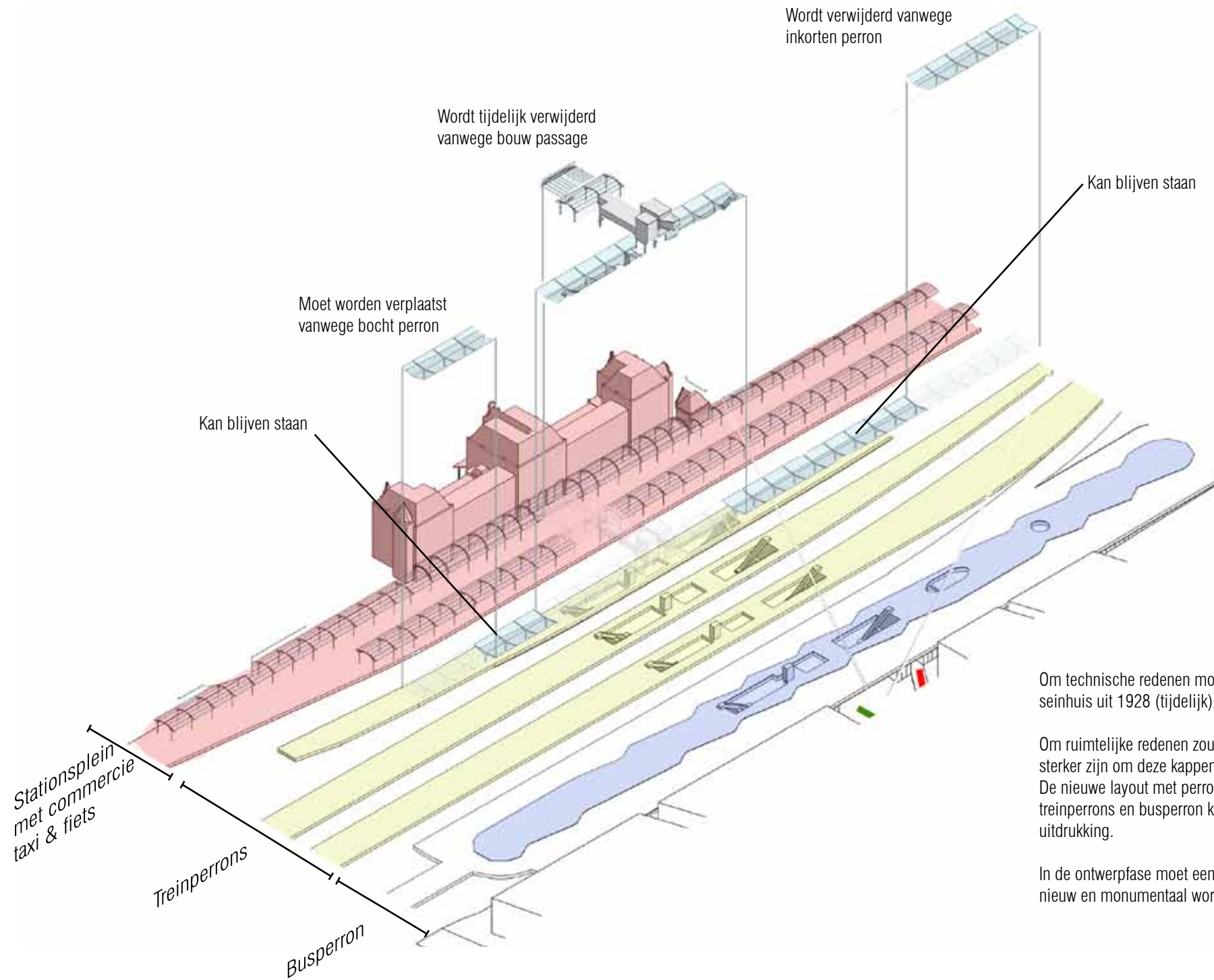
Overtuigende relatie overkapping met monumentale context (stationsgebouw, kappen, seinhuis) en specifieke omgang perronkap 1928.

Het vijfde criterium van 'Kappen als verbindend element' heeft een nadere toelichting. Uiteraard vormt de monumentale context het vanzelfsprekende kader waarbinnen de transformatie van het station gestalte zal krijgen. Zoals in hoofdstuk 5 van Mooi is benoemd, behoort een monumentwaardige omgang met seinhuis, traverse en kappen bij de ambitie voor de vernieuwing van het stationsgebied. Evenwel is in dat hoofdstuk tevens aangegeven dat interventies met respect voor de monumentale waarden op functionele gronden mogelijk moeten zijn. Het belang en de waarde van monumenten zit immers niet enkel in eenzijdig behoud, maar juist ook in toekomstig gebruik en nieuwe functies.

De omgang met het seinhuis, de traverse en de kappen uit 1928 neemt binnen de opgave van de kappen een specifieke plaats in. In eerste instantie komt dat door de wijziging van de sporen- en perronconfiguratie. Dit heeft bij de aanleg directe gevolgen voor grote delen van de kap uit 1928: aan de oostzijde moet de perronkap worden ingekort omdat het perron korter wordt gemaakt, aan de westzijde moet de kap worden verlegd omdat het perron van vorm en richting verandert, terwijl in de zone van de toekomstige tunnels de kap voor de aanleg van sporen, perrons en tunnels hoogstwaarschijnlijk tijdelijk verplaatst moet worden. Vanuit functionele overwegingen zal dit deel van het monumentale ensemble dus in elk geval tijdelijk worden aangepast.

Daarbij komt dat de nieuwe indeling en opzet van het station eveneens een specifieke opgave voor het seinhuis en de kappen uit 1928 creëert. Vanuit de functionaliteit bezien zal het nieuwe station op hoofdlijnen in drie zones te verdelen zijn; een monumentaal gedeelte met het stationsplein, het stationsgebouw en de oorspronkelijk kappen uit de negentiende eeuw; een spoor-gedeelte met het regionale en nationale treinverkeer; en een bus-gedeelte met het regionale busvervoer. Het seinhuis en de kappen uit 1928 bevinden zich precies op de overgang tussen het monumentale deel en het spoor-deel, waarmee bijvoorbeeld de aansluiting tussen oud en nieuw wordt beïnvloed, maar eveneens het criterium van doorzicht en oriëntatie.

Om deze verhouding tussen oud en nieuw, tussen stationsplein en spoordeel, tussen monumentale context en nieuwe perronkappen te onderzoeken en verbeelden, zijn in een aantal van de alternatieve modellen het seinhuis en de kappen uit 1928 weggelaten. Dit betekent geenszins dat het de ambitie is om de kappen en het seinhuis per definitie te verwijderen of niet terug te plaatsen. Wel wordt hiermee echter inzichtelijk gemaakt wat het ruimtelijk effect is als de kappen en het seinhuis niet worden teruggeplaatst. Deze modellen onderzoeken en verbeelden kortom de vraag of het weglaten van het seinhuis en de kappen uit 1928 ten goede komt aan de transformatie van het stationsgebied als geheel; of, anders gezegd, bij sommige modellen de overige criteria voor de kappen zwaarder kunnen wegen dan het behoud van het seinhuis en de kappen uit 1928. Hoewel dit thema vooral aan bod komt in hoofdstuk 5 van Mooi, speelt specifiek de omgang met het seinhuis en de kappen uit 1928 een grote rol in de transformatie van het station als geheel.



Om technische redenen moeten delen van de kappen en seinhuis uit 1928 (tijdelijk) worden verwijderd.

Om ruimtelijke redenen zou het in sommige modellen sterker zijn om deze kappen ook definitief te vervangen. De nieuwe layout met perronplein, treinperrons en busperron komt dan eventueel beter tot uitdrukking.

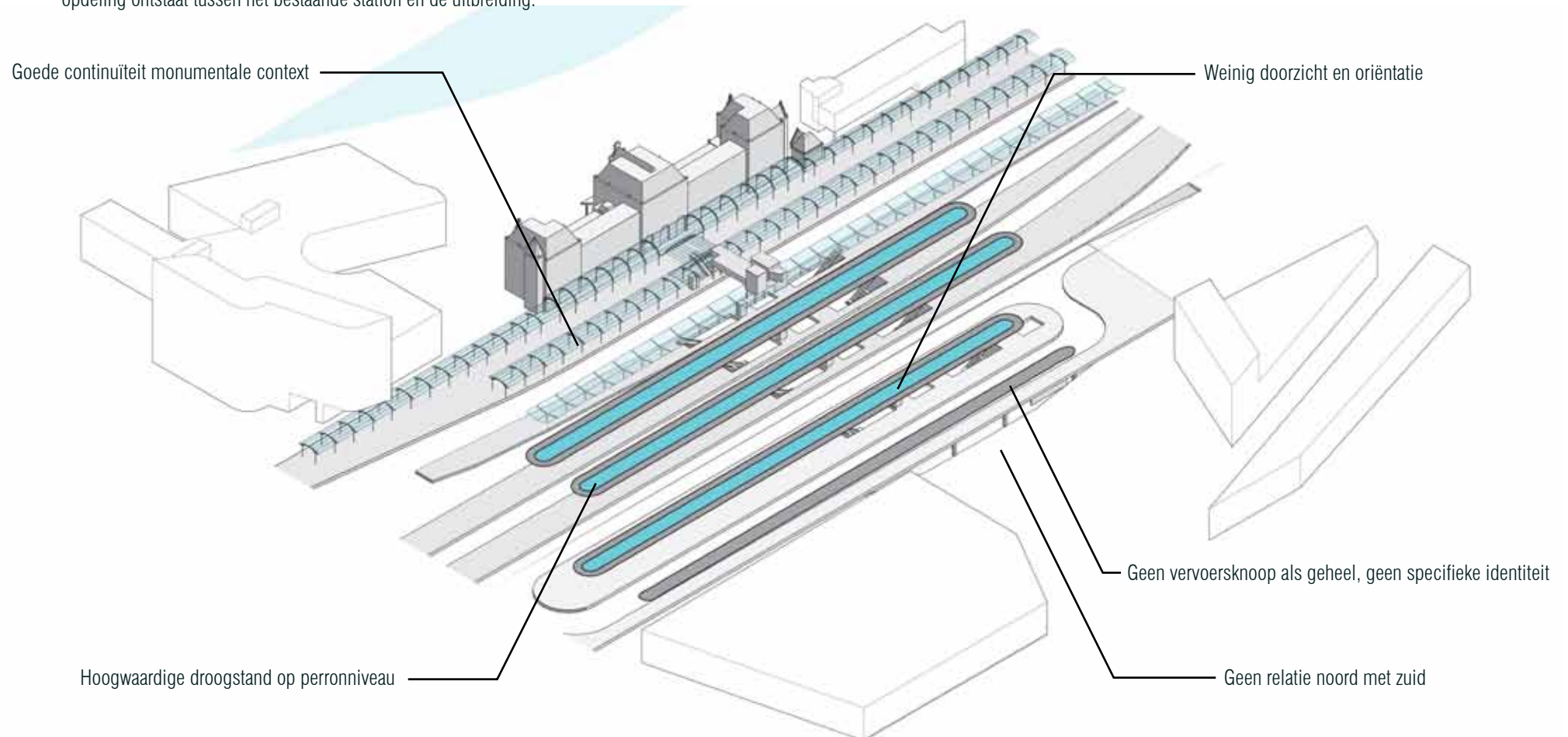
In de ontwerpfase moet een overtuigende relatie tussen nieuw en monumentaal worden aangetoond.

## Model 1 - Perronkappen

Het klassieke model van perronkappen zal van voldoende niveau zijn om een hoogwaardige droogstand te bieden, maar levert geen overtuigende bijdrage aan het streven om uitdrukking te geven aan één hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt, aan de kap als stedelijke identiteitsdrager. De losse perronkappen geven onvoldoende invulling aan de wens om een voor Groningen kenmerkend beeld te creëren, net zo min als dat losse perronkappen de ervaring van een stationshalte overstijgen. De perronkappen benadrukken de richting van spoor en perron, in plaats van de vervoersknoop als geheel – tenzij perronkappen van een dergelijke maat worden gehanteerd dat zij de schaal en beleving van de perrons overstijgen.

Perronkappen lijken evenmin een overtuigende relatie tussen de noord- en de zuidzijde van het station te bewerkstelligen. Naar de zuidzijde toe zullen ze een eenvoudige en op het perron gerichte uitstraling hebben, waardoor geen volwaardige entree-uitstraling aan de zuidzijde ontstaat. Ook zorgen perronkappen niet voor een heldere oriëntatie en doorzicht op perronniveau.

Het laatste criterium kan met het eerste model goed worden vormgegeven. Losse perronkappen kunnen zich goed verhouden tot de bestaande monumentale kappen en dragen bij aan de continuïteit van de ontwikkeling van het kappenlandschap. De kappen voegen een nieuwe fase van uitbreiding toe. Ook kan met losse kappen worden voorkomen dat er een harde opdeling ontstaat tussen het bestaande station en de uitbreiding.







- Perronkappen - zicht vanaf perron -







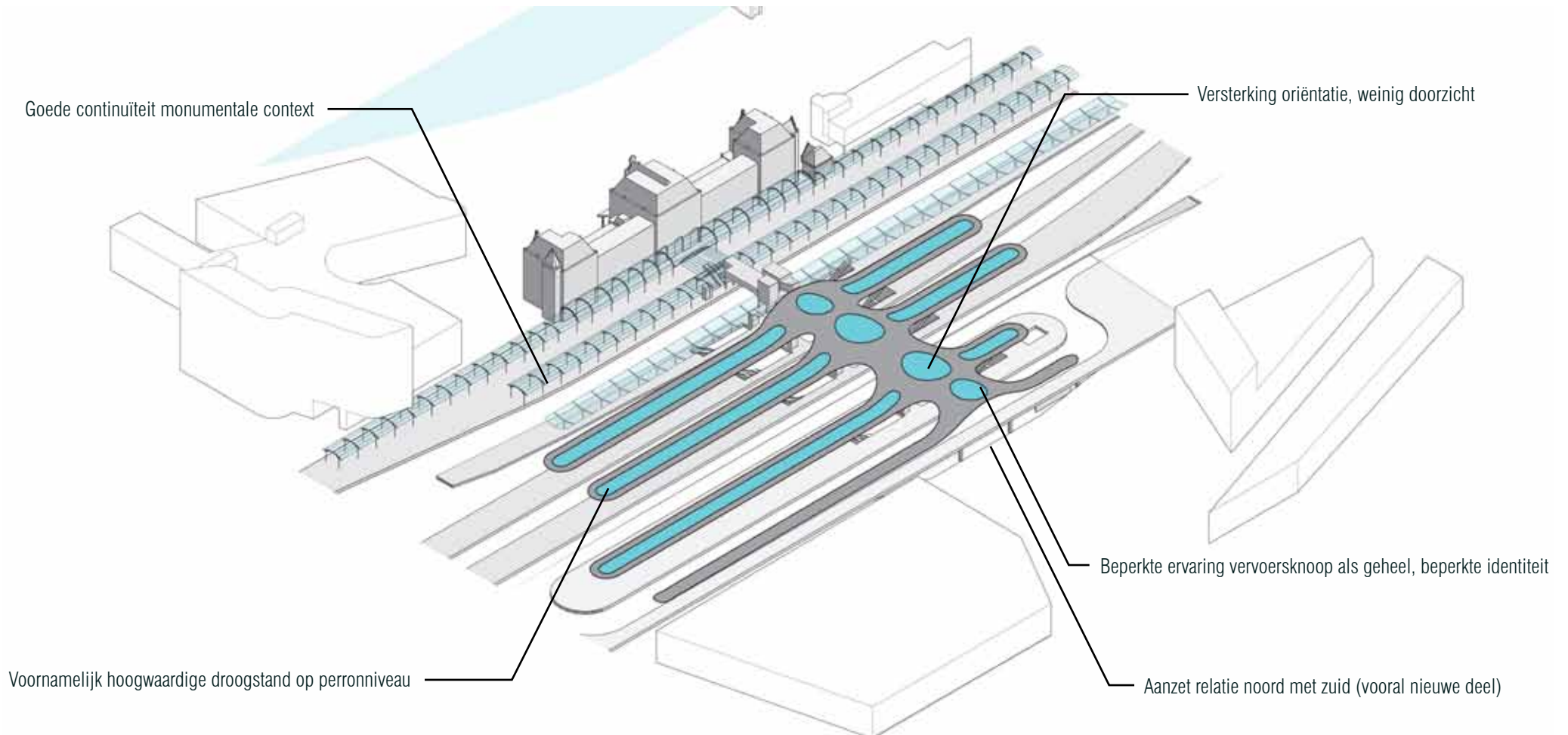
- Perronkappen - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -

## Model 2 - Perronkappen + 'ruggengraat'

Het tweede model heeft voor een aantal criteria hetzelfde effect als het eerste. Het model gaat ook uit van perronkappen, maar legt ter plaatse van de tunnel een verbinding, waardoor een 'ruggengraat' ontstaat. Het model geeft daarmee een mogelijke vertaling van de wens om de relatie tussen de noord- en de zuidzijde te versterken. Ook kan hierdoor een krachtig beeld ontstaan, al is de invloed hiervan op het station als geheel door de vorm slechts beperkt waarneembaar. De uitgangspunten om een volwaardig vervoersknooppunt te creëren en om de samenhang van de individuele perronkappen te versterken tot een plek van aankomst wordt met het tweede model nog niet overtuigend beantwoord.

Het ruggengraat-model voldoet beter dan het eerste model aan het derde en vierde criterium, maar slechts op een basisniveau. De ruggengraat kan de aandacht trekken en duidt op de logistiek en richting van de perrontunnel. Evenwel blijft dit model gebaseerd op de richting van de perrons en minder op het overzicht en de ervaring van de vervoersknoop als geheel.

Het tweede model kan een overtuigende relatie met de monumentale context vormen, maar zorgt voor een extra opgave, namelijk de verbinding van de ruggengraat met het centrum van het perronplein (seinhuis, tunnelingang, aansluiting stationsgebouw). De verhouding van het ruggengraat-model tot de bestaande kappen is complexer maar kan ruimtelijk ook meer opleveren.







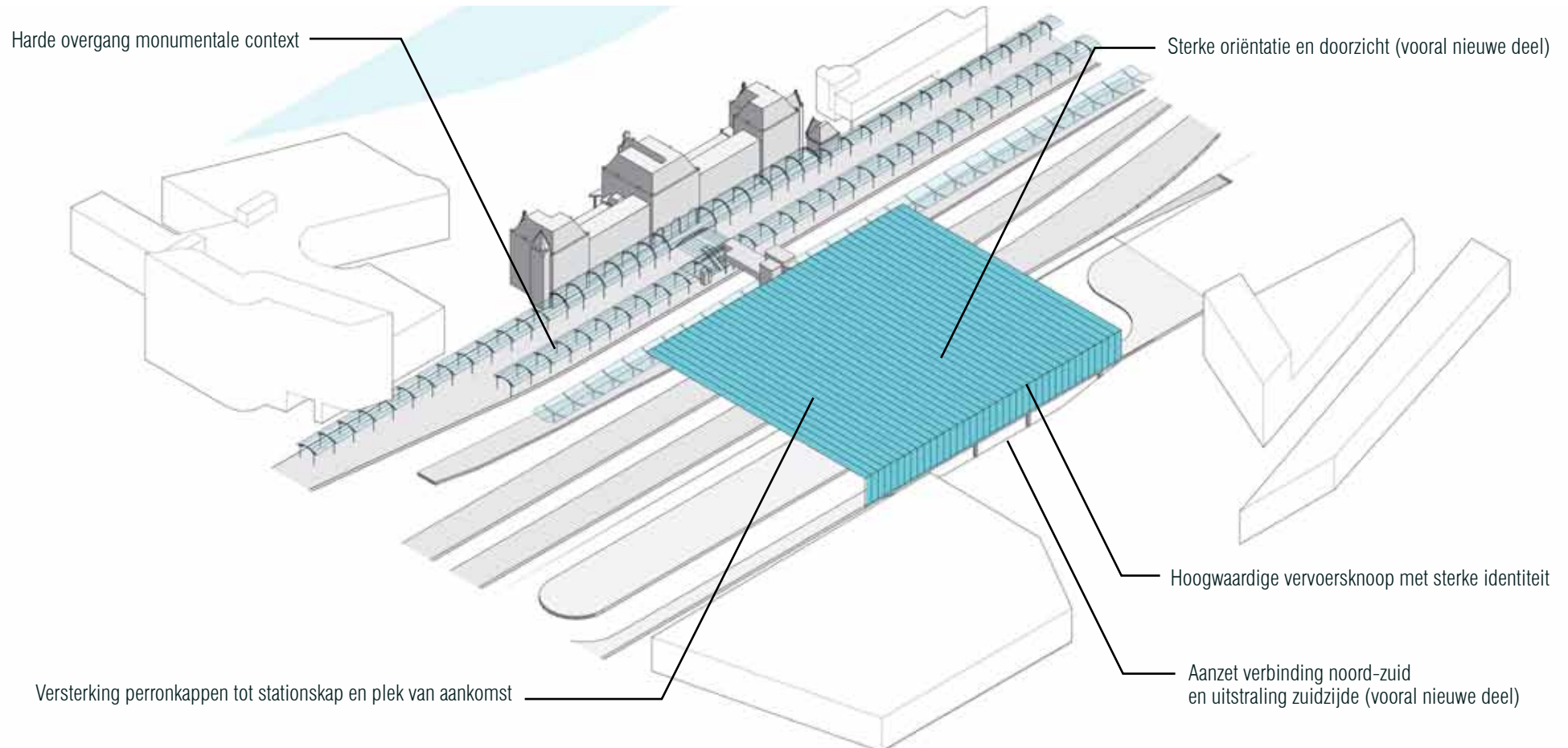
- Beeld perronkappen met ruggengraat - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -

## Model 3 - Stationskap

Het derde model beantwoordt op een geheel andere manier aan de criteria. De droogstand wordt letterlijk opgetild tot het niveau van een hal, waarin overzicht en oriëntatie vrij spel hebben. De stationskap kan veel zeggingskracht hebben als verbindend element en als identiteitsdrager, al uit zich dat vooral in het nieuwe deel van de kap en de zuidzijde. Voor dit deel geeft het model overtuigend vorm aan de ambitie om een volwaardig vervoersknooppunt te realiseren. Ook de versterking van de individuele perronkappen tot een plek van aankomst krijgt met dit model een overtuigende invulling.

De criteria van oriëntatie en uitstraling naar de zuidzijde worden in het derde model eveneens goed beantwoord. Voordeel van de hoogte en omvang van de kap is dat deze niet alleen op perronniveau veel overzicht biedt, maar ook direct een duidelijk effect heeft op de uitstraling aan de zuidzijde. Bus en trein zijn grotendeels onderdeel van één ruimte. Naar het noorden toe, richting stationsplein (perronzijde) en stationsgebouw, is het effect van de stationskap voor de oriëntatie en het doorzicht echter beperkt.

Door de schaal en hoogtemaat wordt een zorgvuldige afstemming en aansluiting op de monumentale context een essentiële en complexe opgave. Aan dit criterium is het moeilijker om met het derde model te voldoen. Evenwel geldt ook bij dit model dat, hoewel de opgave complexer wordt, er ruimtelijk ook meer te winnen valt. Essentiële vragen splitsen zich toe op de verhouding tussen de stationskap en de monumentale perronkappen, maar ook op de relatie tussen stationskap en stationsgebouw. In dit model zorgt de stationskap voor een harde overgang met de monumentale context en is de samenhang tussen het perronplein en de nieuwe kap, tussen noord en zuid, nog niet optimaal opgelost.







- Stationskap - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -







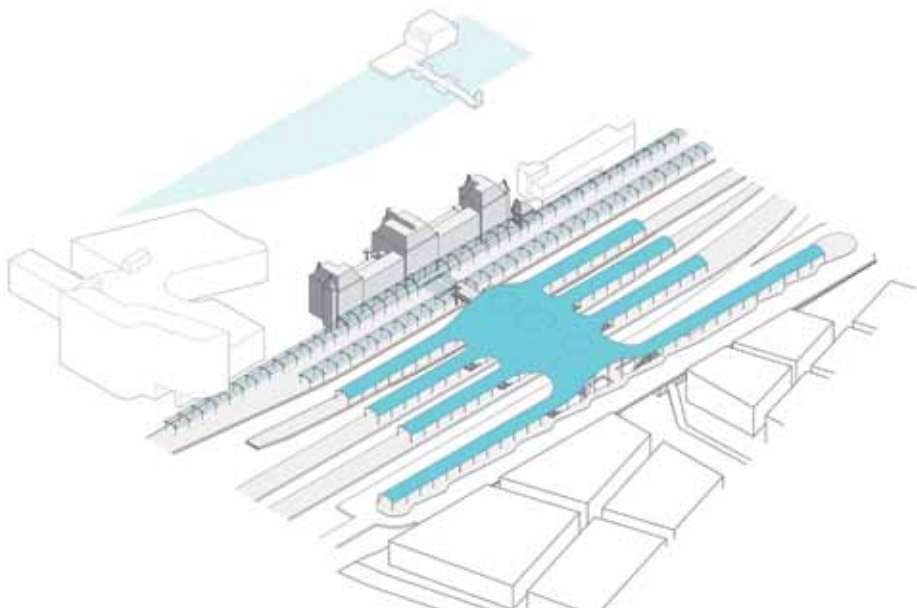


- Stationskap = gevel - zicht vanaf zuidplein richting station -

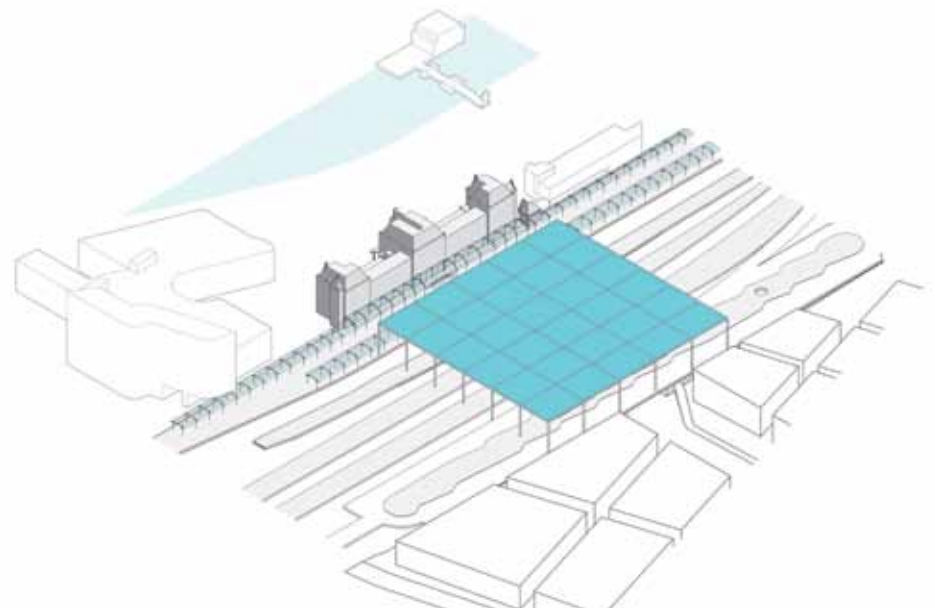
## Modellen Mooi Extra

Naar aanleiding van de modellen in Mooi heeft het kwaliteitsteam, vanuit de geformuleerde criteria, een voorkeur uitgesproken voor het model van de stationskap. Dit model heeft echter grote invloed op de transformatie van het stationsgebied als geheel, het is een veel grotere en ingrijpender ingreep dan het model met de perronkappen. Een eerste kostenraming heeft uitgewezen dat de kwaliteiten van het model meer in overeenstemming met het budget moeten worden gebracht. Voor Mooi Extra is daarom gezocht naar modellen die de beste kenmerken en karakteristieken van de verschillende modellen zouden kunnen verenigen, alsmede beter in relatie tot de geformuleerde ambitie kunnen brengen.





Model Alternatief Ruggengraat

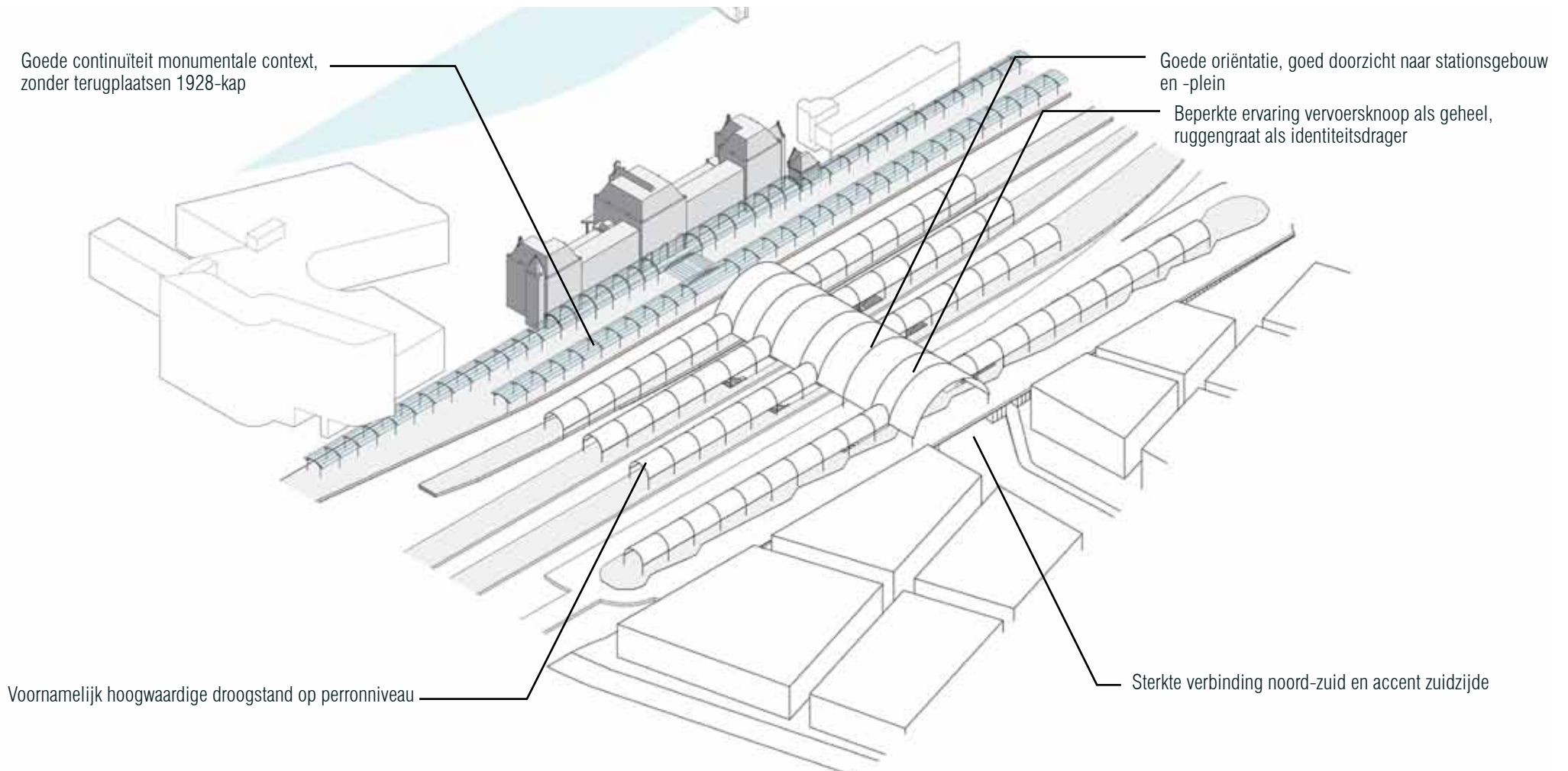


Model Alternatief Stationskap

## Model Alternatief Ruggengraat 1

Het eerste aanvullende model (met varianten) dat in Mooi Extra wordt gepresenteerd is een alternatief op de ruggengraat. Uitgangspunt voor dit alternatief is dat het vooral op de eerste twee criteria verbeterd moeten worden. De eerste stap in de opwaardering van de ruggengraat is zodoende het versterken van de verbinding van de ruggengraat, zodat deze meer werking heeft op het niveau van het station als geheel. Met het versterken van de verbinding kan het eerste criterium iets worden verbeterd, maar feit is dat slechts voor een deel van de ruimte erfahrbaar wordt dat de verschillende vormen van vervoer onderdeel zijn van een samenhangend vervoersknooppunt. Een groot deel van de perrons overstijgt niet het karakter van de individuele perrons en wordt geen onderdeel van de vervoersknoop als geheel. Als identiteitsdrager past het model iets beter dan de oorspronkelijke ruggengraat bij de geformuleerde ambitie.

De criteria die een overtuigende relatie tussen noord en zuid, alsmede een goede uitstraling naar de zuidzijde beogen, worden met dit model beter beantwoord. Door het creëren van een boog of luifel krijgt de ruggengraat voldoende massa rond de zudentree. In feite vormt dit model de echte ruggengraat; bij het oorspronkelijke ruggengraat-model was de ruggengraat in feite te veel als een losse toevoeging aan het bestaande station geplaatst. De verbeelding laat zien dat als de perronkap uit 1928 en het seinhuis niet worden teruggeplaatst, het principe van de ruggengraat een goede verbinding in noord-zuidrichting kan realiseren en dat het doorzicht ter plaatse van het stationsplein (perronzijde) wordt verbeterd.





- Ruggengraat - zicht vanaf perron -









- Ruggengraat = gevel - zicht vanaf zuidplein richting station -





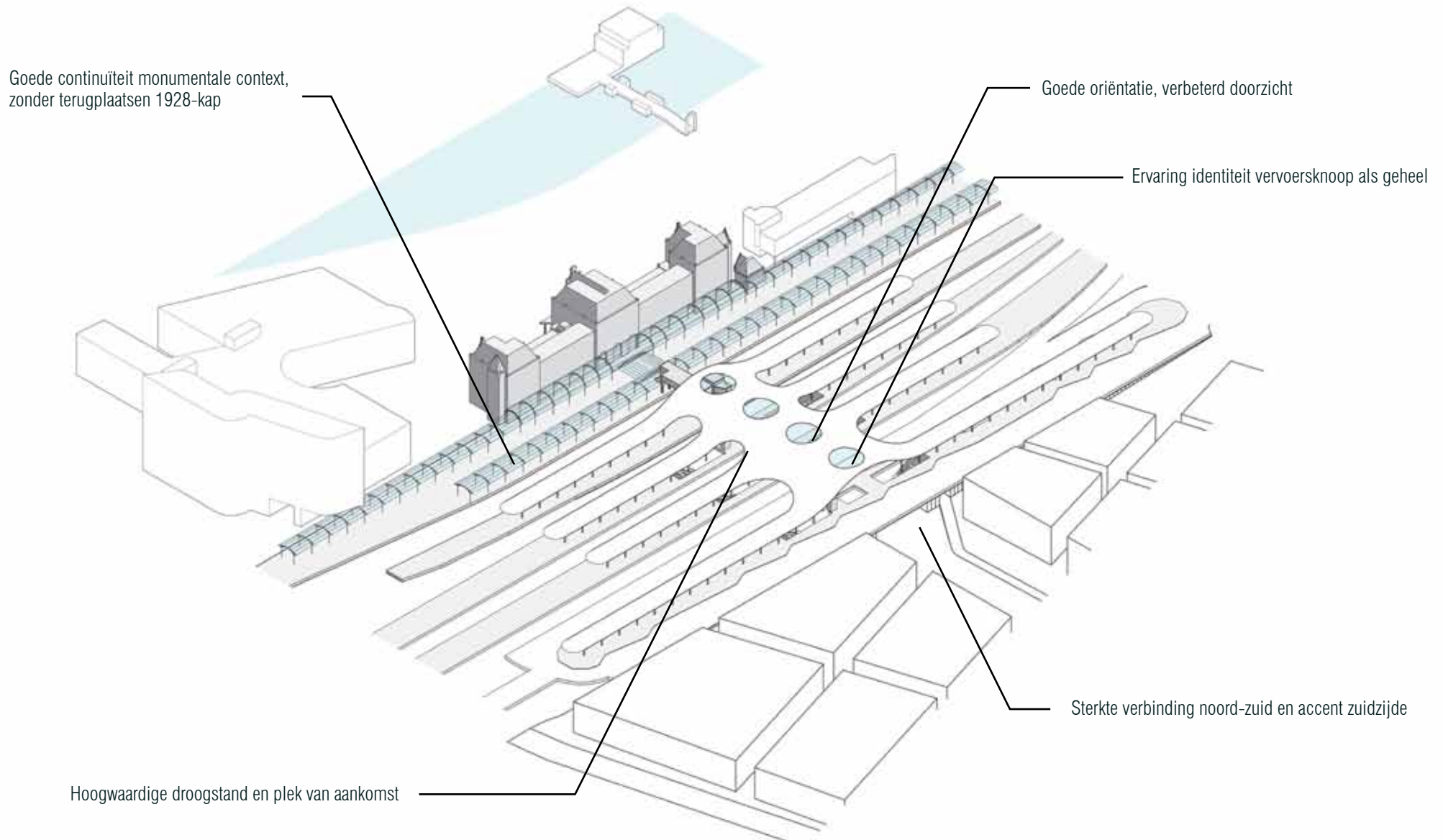




- Zicht vanaf stationsgebouw -

## Model Alternatief Ruggengraat 2

Een variant op dit model zou de ruggengraat kunnen versterken door deze in oost-westrichting licht op te rekken, waardoor ook de eerste twee criteria worden versterkt. Dit betekent dat de ruggengraat echt als een verbinder tussen oud en nieuw werkt, dat er aan de zuidzijde een extra accent ingezet kan worden, maar ook dat de verbindende kap tussen noord en zuid breder wordt, de individuele perronkappen kortom voor een groter deel versterkt worden tot plek van aankomst. In de huidige verbeelding is het seinhuis als historisch icoon blijven staan, terwijl de perronkap uit 1928 is weggelaten ten gunste van de aansluiting op de monumentale context en de verbetering van het doorzicht. In feite worden de twee voornaamste criteria, het creëren van een integrale vervoersknoop en het opwaarderen van de halte, in deze variant versterkt.







- Ruggengraat - zicht vanaf perron -





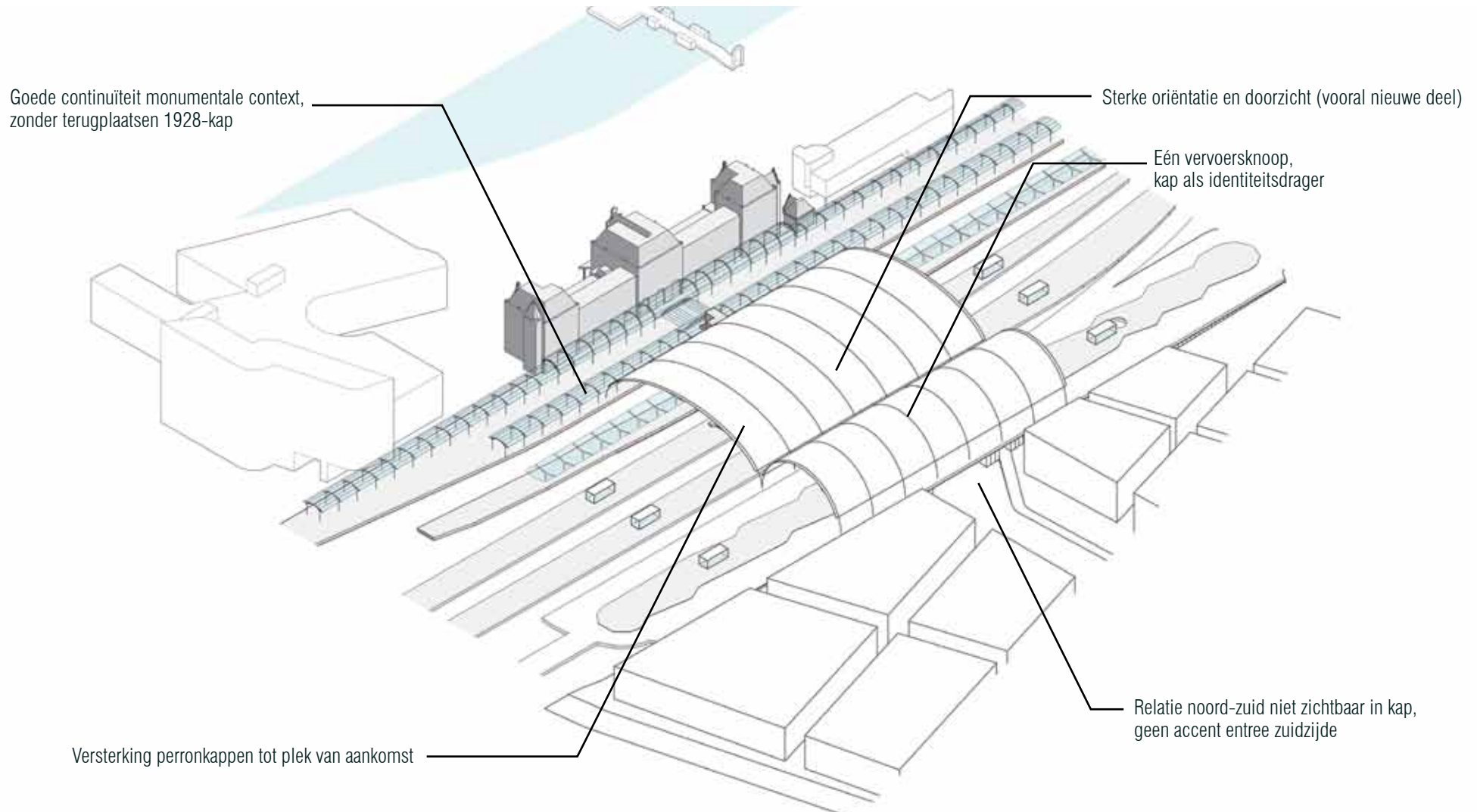


- Ruggengraat = gevel - zicht vanaf zuidplein richting station -

## Model Alternatief Stationskap 1

Het tweede aanvullende model (met varianten) dat gepresenteerd wordt is een alternatief op de stationskap. In dit model wordt de ruimte van sporen en busstation niet in een sprong, maar in twee sprongen overbrugd, in dit geval verbeeld met twee klassieke sporenkappen. Voordeel van deze opdeling is dat de ruimte niet in een keer overspand hoeft te worden, wat een besparing in de constructiekosten kan meebrengen. Evenwel blijft in dit model het streven om één hoogwaardig vervoersknooppunt te realiseren grotendeels gehandhaafd. Deze werking neemt iets af, maar nog steeds worden de individuele perrons versterkt tot plek van aankomst.

Ook voor het criterium van doorzicht en oriëntatie geldt dat het model een vergelijkbare werking heeft als de stationskap, afhankelijk van de wijze waarop de kappen van sporen en busstation op elkaar aansluiten. Het door- en overzicht zal iets afnemen ten opzichte van de stationskap. Minder sterk van het model is dat de kapvorm ingaat tegen de richting van de beoogde relatie tussen de noord- en zuidzijde van het station. Het model draagt niet bij aan dit criterium, al is dit model door het archetype van de sporenkap wel goed herkenbaar aan de zuidzijde. Door het splitsen van de stationskap in twee delen kan daarentegen gemakkelijker een goede aansluiting op de monumentale context worden gevonden.







- Stationskap - zicht vanaf spoor -







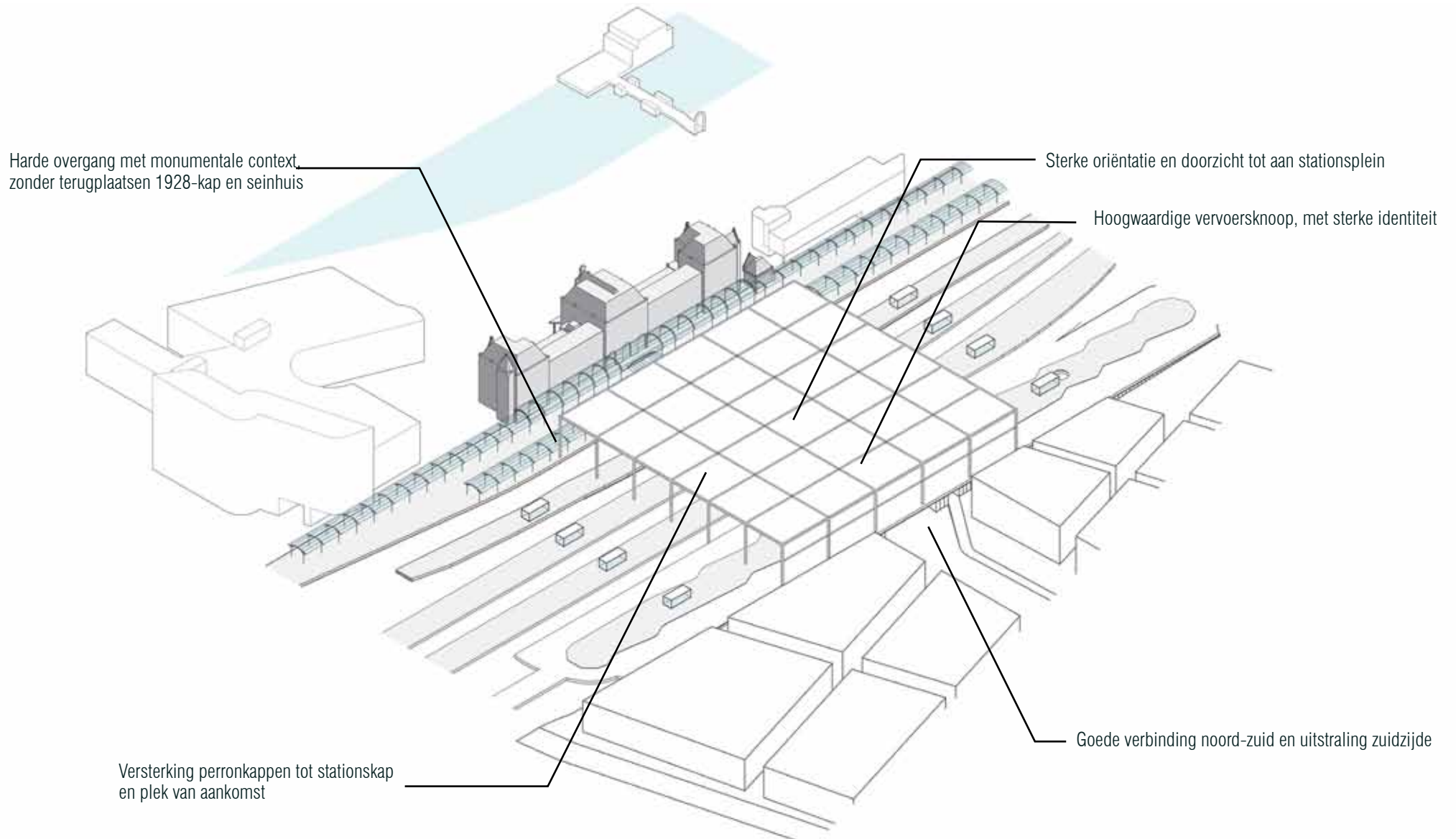


- Stationskap = gevel - zicht vanaf zuidplein richting station -



## Model Alternatief Stationskap 2

De laatste variant op de stationskap die hier wordt gepresenteerd, verbeeldt een verlening van de oorspronkelijk stationskap van model 3, zodat duidelijk wordt wat het ruimtelijke effect is als de stationskap tot aan het stationsplein met de kappen uit de negentiende eeuw wordt doorgetrokken. In de presentatie van dit model zijn het seinhuis en de kappen uit 1928 weggelaten, het doorzicht en de oriëntatie op perronniveau nemen daardoor toe. Evenwel beantwoordt het model op een vergelijkbare manier aan de overige criteria. De overgang met de monumentale context is hard, maar de werking van de kap richting stationsgebouw en –plein reikt verder.





- Stationskap - zicht vanaf spoor -









- Stationskap = gevel - zicht vanaf zuidplein richting station -







**.NL**