

Steller G. Liefvering

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 8728

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 13.3448893

Datum **30 JAN 2013**

Uw brief -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

Op 20 juli 2011 is de rapportage voorkeursalternatief Stationsgebied door uw raad vastgesteld. We hebben u een uitwerking in de vorm van een ontwikkelstrategie in het vooruitzicht gesteld.

Deze strategie is enige tijd geleden afgerond. We hebben deze in een gecombineerde raadscommissie van 20 juni 2012 aan u gepresenteerd. De vervolgstap, het voorleggen van het voorstel aan uw raad, is aangehouden. De besluitvorming rond de RegioTram en de bestuurswisseling vormden daartoe de directe aanleiding. Op dit moment worden de plannen voor zowel de Knoop Groningen als de ontwikkelstrategie door de betrokken partijen getoetst op hun gevoeligheid voor alternatieve OV-systemen. De uitkomst daarvan zullen wij, tegelijkertijd met de ontwikkelstrategie, aan u voorleggen.

Vooruitlopend daarop willen we u onze bevindingen, betreffende de motie die u op 20 juli 2012 bij de vaststelling van het voorkeursalternatief heeft aangenomen, niet onthouden.

Motie fietstoegang traverse

In de motie heeft u ons verzocht de toegankelijkheid voor het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten. Ook heeft u gevraagd de mogelijkheden van een doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken.

We hebben de mogelijkheden van een fietsverbinding nogmaals tegen het licht gehouden. Ook nu komen we tot de conclusie, dat een doorgaande fietsverbinding via een traverse over de sporen, niet in te passen is aan de noordzijde van het station. Dat geldt ook voor ingrepen met behulp van een wokkel of tapis roulant. Een tapis roulant betekent bovendien dat er moet worden afgestapt. Dergelijke voorzieningen zijn slechts tegen hoge kosten te realiseren. Daarbij moet worden bedacht, dat de meerwaarde van een dergelijke doorgaande route voor de zuidelijke woonwijken in relatie tot de beschikbare alternatieven (Hereweg/Emmaviaduct) relatief is. Een dergelijke route is naar onze mening zelfs af te raden vanwege de hogere druk die deze zal opleveren op de Werkmanbrug.

Een andere optie is de aanleg van een fietstunnel die aansluit op de fietsroute onder het stadsbalkon. Deze fietstunnel wordt echter erg lang en is daardoor sociale onveilig. Een combinatie van de fietstunnel met de tunnelvariant voor de reizigerstransfer kan dit nadeel verminderen (model Hilversum). Bij de aanleg van een ondergrondse transfer leidt dit tot meerkosten die voor rekening van de gemeente komen. Dit is dan een voorinvestering. Daarvoor zijn er nu nog te veel onzekerheden. Wordt de fietstunnel op langere termijn doorgetrokken naar de zuidzijde? Wat wordt de keuze voor het maaiveld voor de ontwikkeling aan de zuidzijde? In alle gevallen is een tunnel niet voor de hand liggend als aan de zuidzijde uiteindelijk gekozen wordt voor een nieuw maaiveld op +1 niveau. De "ondergrondse" route van de tunnel wordt dan immers nog langer, de te overbruggen hoogte groter.

Indien de keuze valt op de transfer tegenover de stationshal met een later afzonderlijk aan te leggen schuine interwijkverbinding "rechts", is altijd nog te overwegen of een doorgaande fietsverbinding zinvol is. In samenhang met verplaatsing van het busstation en eventuele ingrepen aan het Hunzehuys ontstaat meer ruimte en wellicht andere perspectieven voor de ruimtelijke inpassing van bv. een tapis roulant.

Onze conclusie is, dat van een doorgaande fietsverbinding in dit stadium moet worden afgezien. Deze eis wordt dan ook door ons niet ingebracht in het programma van eisen van ProRail voor de transfer.

We hebben een meer uitgebreide onderbouwing van deze conclusie opgenomen in de bijlage bij deze brief.

Ontwikkelstrategie

In december heeft uw raad besloten om een Begeleidingscommissie Stationsgebied in te stellen. Met deze begeleidingscommissie stemmen we binnenkort graag af hoe we het vervolgtraject inhoud en vorm gaan geven. Naar verwachting kunnen we u de ontwikkelstrategie in mei aanbieden voor besluitvorming.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rehwinkel C.B.'.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ruys'.

Bijlage: beantwoording motie fietstoegang traverse 20 juli 2011

- Aanleiding

Op 20 juli 2011 is de rapportage voorkeursalternatief Stationsgebied door uw raad vastgesteld. Daarbij is een motie aangenomen waarin het college ten eerste is verzocht de toegankelijkheid voor het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten. En ten tweede de mogelijkheden van een doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken.

- Voorstudie

Voordat onder leiding van bureaucombinatie Movares/De Zwarte Hond gestart is met het maken van een visie voor het gebied, is een aantal voorstudies verricht. In 2009 is in opdracht van de betrokken partijen (Provincie, NS Poort, ProRail, Gemeente) een eerste ruimtelijk functionele verkenning verricht. Resultaat daarvan was een zoekgebied voor een toekomstige passage (tunnel dan wel traverse) als hart van de vervoersknoop. In die verkenning is o.a. onderzocht wat de mogelijkheden zijn om een interwijkfunctie voor voetgangers te combineren met een interwijkfunctie voor fietsers.

Op basis van expert judgement is verder gekeken naar de ligging en de functionaliteit van de passage, de inpassing van het openbaar vervoer en de effecten daarvan op voetgangersstromen, fietsroutes en busverkeer en de locatie van de stationsvoorzieningen (winkels etc). Destijds is geconcludeerd dat bij een keuze voor een interwijkfunctie voor de fiets aangepaste stijgpunten noodzakelijk zijn. Het leek niet mogelijk een voor fietsers acceptabele hellingbaan in te passen.

De studie gaf ook aan dat een secundaire tunnel met beperkte breedte denkbaar is in het verlengde van de monumentale stationshal. Die zou dan aangesloten kunnen worden op het lage fietsniveau van het Stadsbalkon en eventuele grootschalige parkeervoorzieningen (op termijn) aan de zuidzijde.

- Voorkeursalternatief

Op basis van de voorstudie uit 2009 is bestuurlijk de voorkeur gegeven aan een traverse boven een tunnel. Dit is verwoord in de ontwerpogave. Hierover is uw raad per brief d.d. 24 juni 2010 geïnformeerd. Citaat brief: *"Wij hebben in verband met de kosten en de mogelijkheden voor uitbreiding gekozen voor een spoorpassage in de vorm van een passerelle en niet voor een tunnel. In de ontwerpogave laten we onderzoeken of een fietsverbinding hierover tot de mogelijkheden behoort."*

Het voorkeursalternatief gaat dan ook uit van een traverse die zowel de toegang tot de sporen organiseert als ook de functie van interwijkverbinding in zich heeft.

Movares/De Zwarte Hond kwam in haar onderzoek tot dezelfde conclusie als de voorstudie uit 2009: *"Het model gaat niet uit van een fietsverbinding over het station. Het te overwinnen hoogteverschil is niet inpasbaar in de directe relatie (gestrekte ligging toerit) met de binnenstad. Het inpassen hiervan heeft daarbij een ongewenste impact op de ruimtelijke kwaliteit. Bijkomend punt is de extra benodigde breedte van de traverse indien fietsers hier eveneens gebruik van maken en de relatie met kruisende voetgangersstromen richting perrons. Voor een ondertunneling van de fietsverbinding is minder lengte nodig, echter de beschikbare afstand is nog altijd onvoldoende voor een kwalitatief goede verbinding, net als de tunnel zelf. De meerwaarde van een dergelijke verbinding ten opzichte van de huidige routes over het Emmaviaduct en de Hereweg is daardoor niet tot nauwelijks aanwezig."* (citaat Rapportage Voorkeursalternatief, juli 2011)

- Nader onderzoek

Door de samenwerkende partijen is naar aanleiding van de motie nogmaals gekeken naar de fysieke en technische mogelijkheden van een fietsverbinding over de traverse.

Als algemeen gangbaar hellingspercentage van een hellingbaan voor fietsers wordt 2,5% aangehouden. Het maximaal toepasbare hellingspercentage voor fietsers is 4%. Dit betekent dat bij een hellingspercentage steiler dan 4% een alternatief voor de hellingbaan in de vorm van (rol)trap en/of tapis roulant en lift vereist is. Wanneer het te overbruggen hoogteverschil groter is dan 5 meter is tevens een horizontaal gedeelte gewenst (bron: ASVV).

De focus ligt vooral op de noordkant van het stationsgebied, omdat daar de ruimte beperkter en het aantal potentiële conflictsituaties (bus, alternatief ov-systeem voor de tram, auto etc.) het hoogst is.

In een aantal verbeeldingen is weergegeven wat het effect is op de omgeving (ruimtebeslag) indien een befietsbare verbinding wordt aangelegd. In figuur 1 is de mogelijkheid weergegeven voor de inpassing van de helling bij een tunnel.

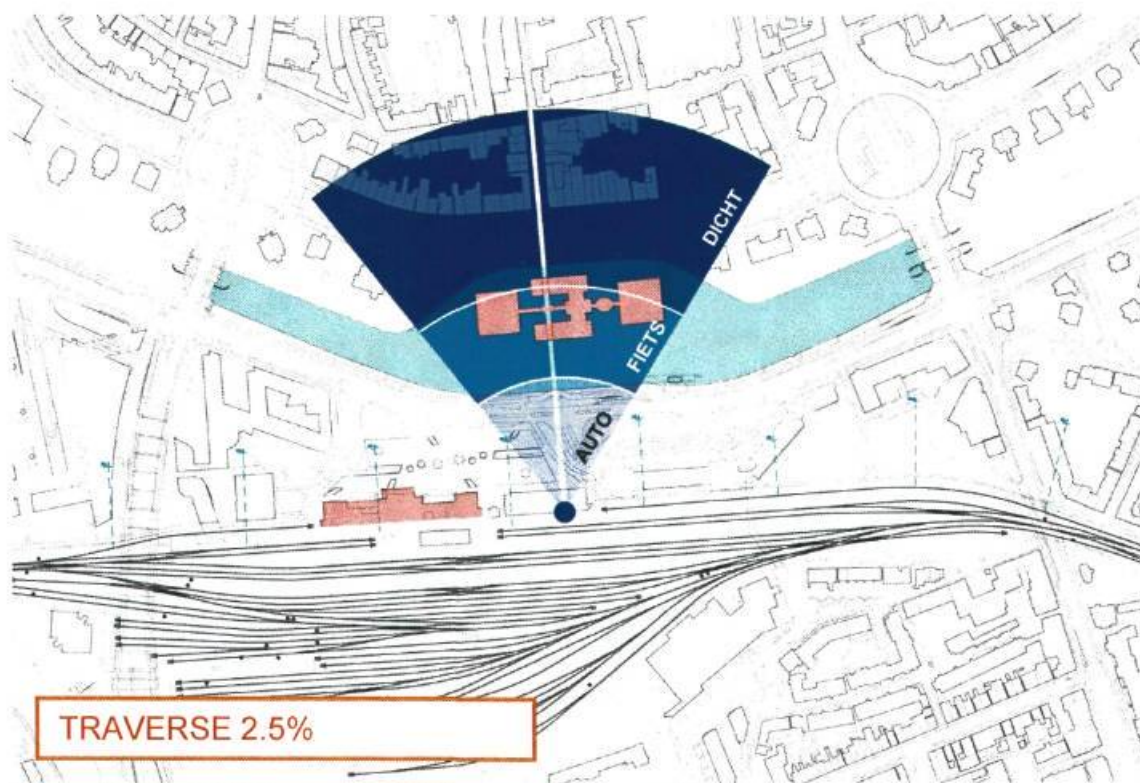


Figuur 1: primaire tunnel (niet aansluitend op Stadsbalkon)

Conclusie is dat een verbinding in dat geval alleen is aan te leggen als gekozen wordt voor een zeer steile helling (rond 5%). Een dergelijk helling is echter niet of nauwelijks te befietsen (vergelijk het huidige Emmaviaduct: 2,5%). Een acceptabele helling geeft onmiddellijk een conflict met de Stationsweg en het Verbindingskanaal. Deze vereist minimaal ondertunneling van de Stationsweg (zie onderstaande fotomontage) en ook dan nog is de helling steil (ongeveer 4%).



In het geval van een traverse (passage over de sporen heen) is de inpasbaarheid aan de noordkant ook problematisch. In onderstaande figuur 2 is uitgegaan van een gangbaar hellingspercentage van 2,5% (vergelijkbaar met Herewegviaduct). De fiets moet van grote hoogte naar beneden worden gebracht omdat de traverse ruim 7 meter boven de sporen ligt. In de zone dicht bij het station vraagt het een oplossing voor het kruisende (auto)verkeer. Mogelijk is hier sprake van een hoogtebeperking. De fiets komt uiteindelijk weer beneden in de zone tussen Groninger Museum en Gedempte Zuiderdiep. Dat betekent dat daar een obstakel ontstaat waar je niet onderdoor kan als fietser/automobilist.

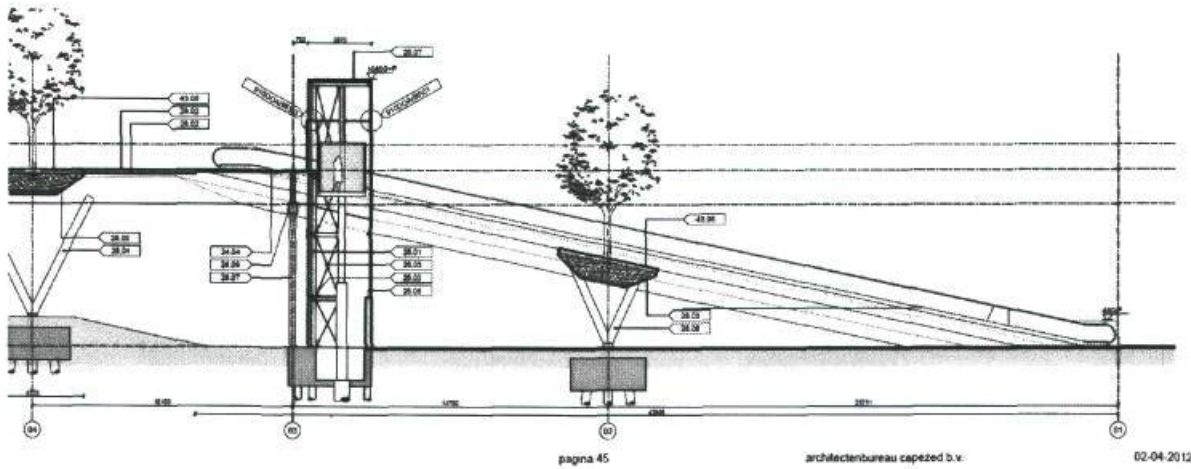


Figuur 2: situatie bij traverse en hellingspercentage van 2,5%.

In onderstaande fotomontage een verbeelding van de situatie.

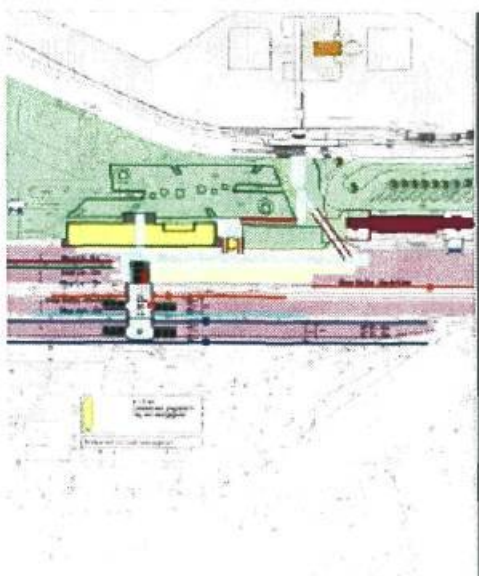


Een alternatief aan de noordzijde zou een wokkel (continu draaiende klim/afdeling) of tapis roulant (vlakke rolband) kunnen zijn. Beide zouden in conflict komen met de westvleugel van het Hunzehuys. De benodigde lengte (horizontale projectie) van een tapis roulant is ruim 40 meter (zie onderstaand figuur Rabobrug Utrecht). Dit zorgt voor inbreuk op loopstromen en de wens een goed verblijfsplein en ontvangstdomein te maken.

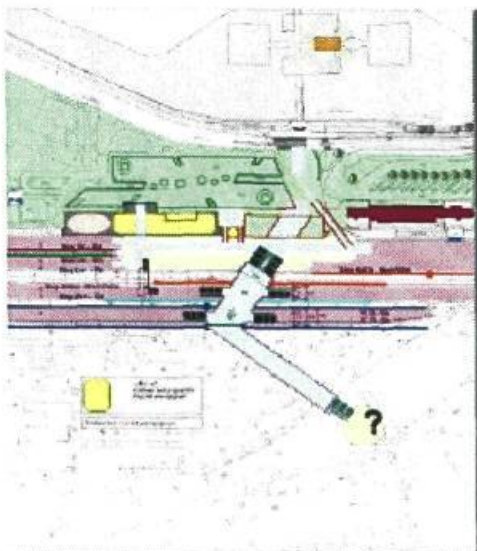


- *Relatie alternatievenstudie ProRail*

Het resultaat vanuit de Alternatievenstudie Knoop Groningen, waarover de raad in juni 2012 is geïnformeerd, heeft ervoor gezorgd dat er nog sprake is van twee varianten voor de passage. De ligging van de traverse (nog steeds uitgangspunt) is zowel schuin (rechts) als recht in het hart van het monumentale stationsgebouw (links) mogelijk.



links 2018/2030



rechts 2018/2030

In een variant waar de treintransfer links komt te liggen, is een fietsverbinding op korte termijn (2018) erg moeilijk te realiseren. De fietsverbinding komt in de vorm van een traverse in conflict met de stationsdomeinen (ontwerpeisen ProRail) en is daardoor niet mogelijk. Ook in een variant rechts is (zoals hierboven al beschreven) de ruimtelijke inpasbaarheid een groot vraagstuk.

Bij beide varianten is een secundaire fietstunnel met aansluiting op het Stadsbalkon een optie. Bij de variant links in de vorm van een tunnel, is een combinatie mogelijk ('model Hilversum') met een gescheiden fietstunnel.

De variant links biedt ook de vrijheid om op lange termijn een aparte interwijkverbinding aan te leggen voor voetgangers en fietsers. Vergelijkbaar met de Rabobrug te Utrecht (zie impressies).



Impressies Rabobrug Utrecht

- *Samenvatting van de bevindingen*

- Aan de zuidzijde is wellicht ruimte om op relatief eenvoudige wijze de traverse op te fietsen, indien op termijn gekozen wordt voor een verhoogd maaiveld (zie beslisboom ontwikkelstrategie stationsgebied).
- Aan de noordzijde is hoe dan ook te weinig ruimte voor inpassing van een goed befietsbare helling, omdat je uitkomt voorbij de Ubbo Emmiusingel.
- Aan de noordzijde lijkt een tunnelaansluiting op het Stadsbalkon de enige optie voor een comfortabele, doorgaande en befietsbare fietsverbinding.
- Als hier voor gekozen wordt heeft dit gevolgen voor de nog te maken keuzes aan de zuidzijde (zie beslisboom ontwikkelstrategie).
- Andere opties aan de noordzijde zijn een wokkel of tapis roulant, maar deze voldoen niet aan de beoogde kwaliteit voor een doorgaande fietser.
- Groningen kent in vergelijking met andere steden al een relatief fijnmazig fietsnetwerk. Op korte afstand bieden Herewegviaduct en Emmaviaduct een route naar de binnenstad. Bij een fietsroute over het station zal de druk op de Werkmanbrug juist verder toenemen.
- Perrons worden door ProRail via de aan te leggen traverse altijd bereikbaar gemaakt voor de fiets m.b.v. een lift.
- Het voorkeursalternatief Stationsgebied gaat ervan uit dat in de toekomst voldoende ruimte is aan de zuidzijde om ook daar een nieuwe parkeervoorziening voor fietsers aan te leggen. De bereikbaarheid van het station voor fietsers uit het zuiden wordt van daaruit even goed als vanuit het Stadsbalkon.
- Een oplossing in de vorm van een tunnel, die ondergronds aansluit op het Stadsbalkon, is denkbaar, maar tegen extra en hoge kosten die momenteel niet gedekt zijn.
- Vraag is wel wat de belevingskwaliteit is en welk gevoel van veiligheid een dergelijke tunnel oproept, gezien de benodigde lengte (minimaal 120 meter; vergelijk lengte voetbalveld).
- De verdere verdieping van de resultaten uit de Alternatievenstudie van ProRail moet aanknopingspunten gaan bieden of, hoe en op welke termijn de interwijkverbinding realiseerbaar is.

- o ProRail zal hoe dan ook niet toestaan dat (doorgaande) fietsers zich mengen met voetgangers/reizigers op de traverse. Een fietsverbinding moet dus altijd gescheiden worden uitgevoerd.

- *Aanbevelingen voor het vervolg*

In het voorgaande traject is op verschillende momenten en door verschillende onderzoekers de conclusie getrokken, dat een doorgaande fietsverbinding via een traverse over de sporen niet in te passen is.

Een andere optie is de aanleg van een fietstunnel die aansluit op de fietsroute onder het stadsbalkon. Deze fietstunnel wordt echter erg lang en is daardoor sociale onveilig. Een combinatie van de fietstunnel met de tunnelvariant voor de reizigerstransfer kan dit nadeel verminderen (model Hilversum). Bij de aanleg van een ondergrondse transfer leidt dit tot meerkosten die voor rekening van de gemeente komen. Dit is dan een voorinvestering. Daarvoor zijn er nu nog te veel onzekerheden. Wordt de fietstunnel op langere termijn doorgetrokken naar de zuidzijde? Wat wordt de keuze voor het maaiveld voor de ontwikkeling aan de zuidzijde? In alle gevallen is een tunnel niet voor de hand liggend als aan de zuidzijde uiteindelijk gekozen wordt voor een nieuw maaiveld op +1 niveau. De "ondergrondse" route van de tunnel wordt dan immers nog langer, de te overbruggen hoogte groter.

Indien de keuze valt op de linkertransfer met een later afzonderlijk aan te leggen interwijkverbinding "rechts" is altijd nog te overwegen of een doorgaande fietsverbinding zinvol is. In samenhang met verplaatsing van het busstation en eventuele ingrepen aan het Hunzehuys ontstaan wellicht dan andere perspectieven voor de ruimtelijke inpassing van bv. een tapis roulant.

Onze conclusie is, dat van een doorgaande fietsverbinding in dit stadium moet worden afgezien. Deze eis wordt dan ook door ons niet ingebracht in het programma van eisen van ProRail voor de transfer.