

Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

Steller Jaap Valkema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 89 80 Bijlage(n) 0

Ons kenmerk 4318077

Datum **23 APR 2014** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In oktober 2013 heeft u het college verzocht de mogelijkheid van een sociaal veilige interwijkfietsverbinding onder het spoor door ter hoogte van het Hoofdstation te laten onderzoeken. In navolging van uw raad heeft ook de Stuurgroep Spoorzone als opdracht geformuleerd 'inzicht te geven in de mogelijkheden en kosten van een goed befietsbare sociaal veilige (interwijk)verbinding en of deze past binnen het stedelijke fietsnetwerk'. Ook het Kwaliteitsteam Spoorzone Groningen (bestaande uit Stadsbouwmeester, Provinciaal Bouwmeester en Spoorbouwmeester) heeft geadviseerd om op dit punt nader onderzoek te laten verrichten. Het is nu namelijk dé mogelijkheid een dergelijke verbinding te realiseren, omdat de aanleg mee kan gaan in de ombouw van het Hoofdstation. Vooraf melden wij het volgende over de financiële gevolgen.

De kosten voor de eventuele aanleg van een fietstunnel hangen uiteraard af van de variant die uiteindelijk wordt gekozen en de verdere uitwerking daarvan. Om de kosten voor een nadere uitwerking van de fietstunnel (ten behoeve van een principebesluit) te kunnen dekken, is bij de gemeenterekening 2013 een bestemmingsvoorstel ingediend van € 100.000,-. Tevens hebben wij aangeven dat met de aanleg van een fietstunnel een investering van circa € 10 tot 12 miljoen gemoeid is. Tot dusverre zijn hiervoor geen middelen gereserveerd. De mogelijke aanleg van een fietstunnel maakt onderdeel uit van de totale ontwikkeling van het stationsgebied. Bij de voorbereidingen van de begroting 2015 is daarom een knelpunt ingediend voor een drietal grote stedelijke ontwikkelingsopgaven, waaronder het stationsgebied.

Nut en noodzaak van een fietstunnel

De belangrijkste redenen om een spoor kruisende fietstunnel onder het Hoofdstation aan te leggen zijn divers, namelijk:

- een fietsverbinding van de noordzijde naar de zuidzijde van het stationsgebied zorgt voor een snelle, rechtstreekse en veilige fietsroute tussen de Rivierenbuurt en de binnenstad, maar zeker ook tussen de omliggende wijken en het stationsgebied zelf en helpt de geïsoleerde ligging van het gebied ten zuiden van de sporen te doorbreken;

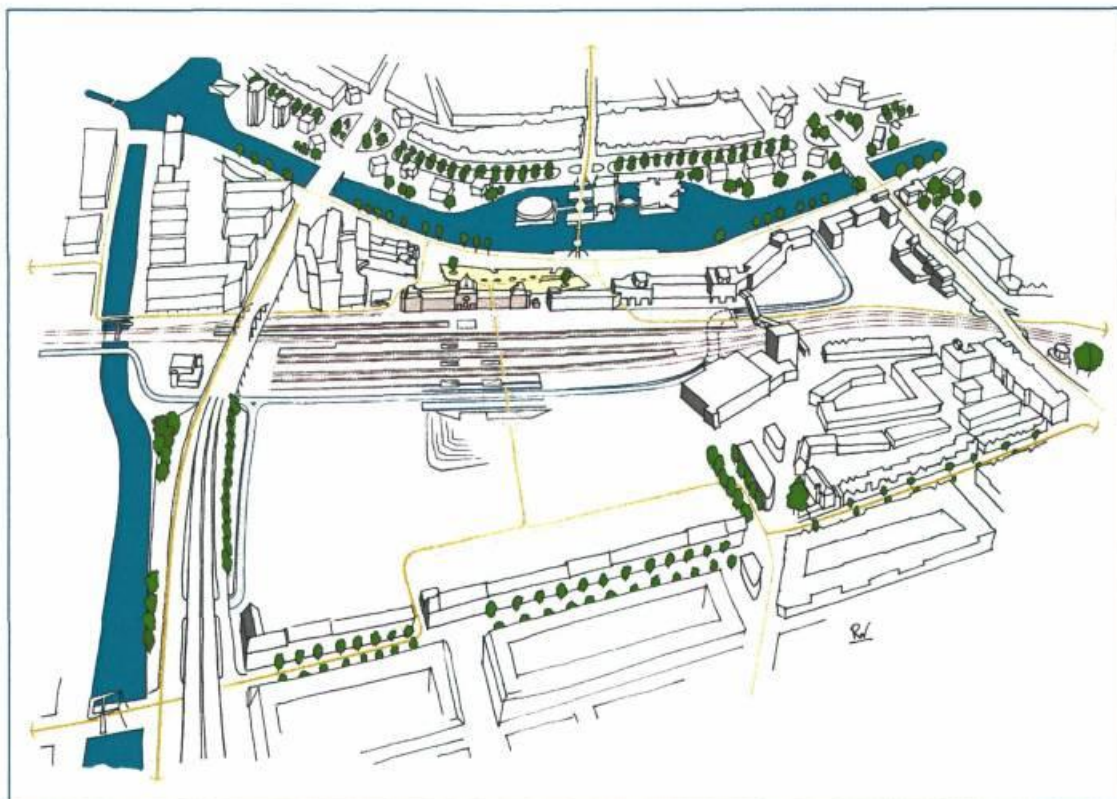
- de fietsverbinding biedt een belangrijke kans voor de gebiedsontwikkeling ten zuiden van de sporen, temeer daar beoogd wordt het gebied te ontwikkelen als belangrijke economische dynamo met een mix van functies, een moderne ‘Cityhub’ die kan dienen als visitekaartje van stad en regio en een hoogstedelijke mix van functies en dynamiek brengt;
- een fietstunnel versterkt de gewenste interwijkfunctie tussen de Rivierenbuurt en de binnenstad en slecht de barriérewerking van de sporen ter plaatse van de stationsomgeving;
- de stad Groningen kenmerkt zich door een fijnmazig fietsnetwerk. Het totaal van individuele schakels maakt het verfijnde fietsnetwerk en heeft de afgelopen decennia geleid tot een toename van het fietsgebruik in Groningen. Iedere nieuwe fietsverbinding maakt het netwerk nog fijnmaziger en leidt tot een toename van het fietsgebruik als totaal;
- de fietstunnel brengt de trein- en buspassagier zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. In de nieuwe spoorlay-out staan de intercity’s op de meest zuidelijke sporen, met stallingsvoorzieningen en een verbindende fietstunnel ontstaat een directe verbinding met de bestemming;
- de aanleg van een fietstunnel brengt flexibiliteit met zich mee in relatie tot het toekomstige busprogramma (en ketenvoorzieningen) aan de noord- en zuidzijde van het station. Indien – zoals door de gemeente in de toekomst wordt beoogd – het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde, ontstaat op die plek een brandpunt van reizigersbewegingen. Door de aanleg van een fietstunnel kunnen fietsers en stallingsfaciliteiten meebewegen met het brandpunt van reizigersbewegingen;
- de realisatie van een fietstunnel heeft als belangrijk voordeel dat het de flexibiliteit van de inrichting van het stationsgebied vergroot. Door een fietstunnel ontstaat uitwisseling tussen het noordelijke en zuidelijke stationsgebied en daarmee in de keuze van stallingsmogelijkheden;
- niet alleen voor fietsers vanuit de zuidelijke stadswijken wordt de zuidzijde van het stationsgebied op termijn beter bereikbaar, maar door de aanleg van een fietstunnel zeer zeker ook voor fietsers uit het westen, noorden en oosten van de stad. Bovendien is aan de zuidzijde van het station voldoende ruimte en kan de fietsroute worden ‘ontworpen’ in samenhang met de stallingsfaciliteiten;
- de behoefte naar stallingsruimte blijft ook de komende jaren naar verwachting verder groeien tot circa 15.000 à 16.000 stallingsplaatsen in totaal (momenteel 9.500). In de huidige situatie bevindt zich 95% van alle stallingsplaatsen aan de noordzijde. Dit wordt vooral ingegeven door het feit dat alle voorzieningen zich aan deze zijde van het station bevinden, maar ook doordat deze zijde veel beter bereikbaar is per fiets;
- het is aannemelijk dat de stallingsvoorzieningen aan de zuidzijde van het Hoofdstation in de toekomst de belangrijkste stallingsvoorzieningen in het stationsgebied worden, op het moment dat de intercity’s en het volledige busstation (zoals beoogd door de gemeente) aan deze zijde worden gerealiseerd (én er sprake is van een fietstunnel). Circa 75% van alle fietsers met een herkomst/bestemming op het Hoofdstation bevindt zich ten noorden van de spoorlijn Leeuwarden-

- Groningen-Assen en fietst dus vanaf deze zijde van en naar het station. Ook dan is het essentieel voor de fietsbereikbaarheid van het Hoofdstation zelf, maar ook voor de zuidzijde van het station, dat er een fietstunnel wordt gerealiseerd;
- voor het doorgaande fietsverkeer is een fietstunnel niet essentieel, omdat deze fietsers vooral gebruik zullen blijven maken van de hoofdfietsroutes Hereweg en Emmaviaduct.

Bij de bovenstaande opsomming moet worden opgemerkt dat de uiteindelijke ligging van een fietstunnel essentieel is voor de mate van effectiviteit en de meerwaarde ervan. Een fietstunnel parallel of in de nabijheid van de voetgangersinterwijk tunnel kent een veel centralere ligging en functioneert daardoor beter als schakel tussen de diverse stallingsvoorzieningen in het stationsgebied waardoor het meer toegevoegde waarde heeft dan een excentrisch gelegen fietstunnel. Daarnaast kan een fietstunnel mogelijk vanuit sociale veiligheid meerwaarde hebben voor de reizigerstunnel (en andersom) indien deze als geheel wordt ontworpen. Een (doorgaande) fietsroute geeft, ook voor diegenen die niet op het stations hoeven te zijn, tot in de late uren reuring. NS Stations constateert dat de functie van de stationshal en het perronplein als brandpunt van de nieuwe stationsontwikkeling onder druk komt te staan door de aanleg van een fietstunnel. Dit kan gevolgen hebben voor de levendigheid, de sociale veiligheid en de levensvatbaarheid van stationsvoorzieningen op deze locaties. Overigens is de voorziene en noodzakelijke capaciteitsverschuiving van fietsenstallingen van de noord- naar de zuidzijde van het stationsgebied sowieso al van invloed op het gebruik van de stationshal en het perronplein.

NS Stations tekent ten aanzien van de genoemde voordelen aan dat de functie van de stationshal en het perronplein als brandpunt van de nieuwe stationsontwikkeling onder druk komt te staan door de aanleg van een fietstunnel, door verdunning van de stromen op die plekken. NS Stations wijst op de effecten voor de levendigheid, de sociale veiligheid en de levensvatbaarheid van stationsvoorzieningen op deze locaties. Hoe succesvoller de tunnel functioneert vanuit het perspectief van de fietser, hoe meer mensen gebruik maken van de fietstunnel en aldus niet als voetganger over het perron en door de reizigerstunnel zullen lopen.

De effectiviteit van een fietstunnel zal mede bepaald worden door de wijze waarop stallingsvoorzieningen (aan de zuidzijde) worden gerealiseerd. Indien de stallingsvoorzieningen bijvoorbeeld geïntegreerd worden op maaiveld -1, dan kunnen het fietsen, het stallen van de fiets en de overstap naar bus en trein op hetzelfde niveau (-1) plaatsvinden (zie figuur 1). De verschillende functies kunnen elkaar daarmee versterken. Als besloten wordt tot de aanleg van een fietstunnel, is het zaak om vanuit verschillende invalshoeken (bustunnel, bushaltes, commerciële voorzieningen, fietstunnel, overige reizigersstromen, etc.) de gezamenlijke ontwerpogave in relatie tot de zuidentree te definiëren en dit tijdig te betrekken in het aanbestedingstraject.



Figuur 1: impressie van een mogelijke combinatie fietstunnel, zuidentree en geïntegreerde fietsenstalling

Voor iedere variant van een fietstunnel geldt dat de hellingbaan aan de zuidzijde een belangrijk aandachtspunt is voor de ruimtelijke planvorming en gebiedsontwikkeling, doordat een hellingbaan per definitie een dwingende ‘doorsnijding’ vormt voor een gebied. Een hellingbaan in het verlengde van de tunnel die aansluit op een nieuw te bouwen weg parallel aan de Parkweg lijkt voorlopig de meest logische route om fietsers uit de Rivierenbuurt, vanaf de Parkweg, en vanaf de Hereweg aan te sluiten op de fietstunnel. De hellingbaan moet ongeveer 115 meter lang zijn, uitgaande van een hellingspercentage van 3,5% en rekening houdend met de constructieve eisen (doorrijhoogte). Een integrale benadering van de zuidentree, de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde, de ruimteclaim van het busstation, de bustunnel en de ketenvoorzieningen is dan ook van groot belang. De mate waarin partijen in staat zijn om deze verschillende onderdelen als één ruimtelijke opgave te zien, is bepalend voor de uiteindelijke kwaliteit van de zuidentree en de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde.

Verwacht gebruik van een fietstunnel

Doordat het programma van het zuidelijke stationsgebied nog onbekend is (zowel het vastgoedprogramma als het busprogramma en de overige ketenvoorzieningen), is het op dit moment erg lastig een inschatting te maken van het dagelijkse gebruik van de toekomstige fietstunnel. Aan de hand van kencijfers, de verdeling van het aantal inwoners over de stad, de aanrijroutes per fiets en de verdeling van de stallingsvoorzieningen in het stationsgebied is een eerste globale inschatting gemaakt.

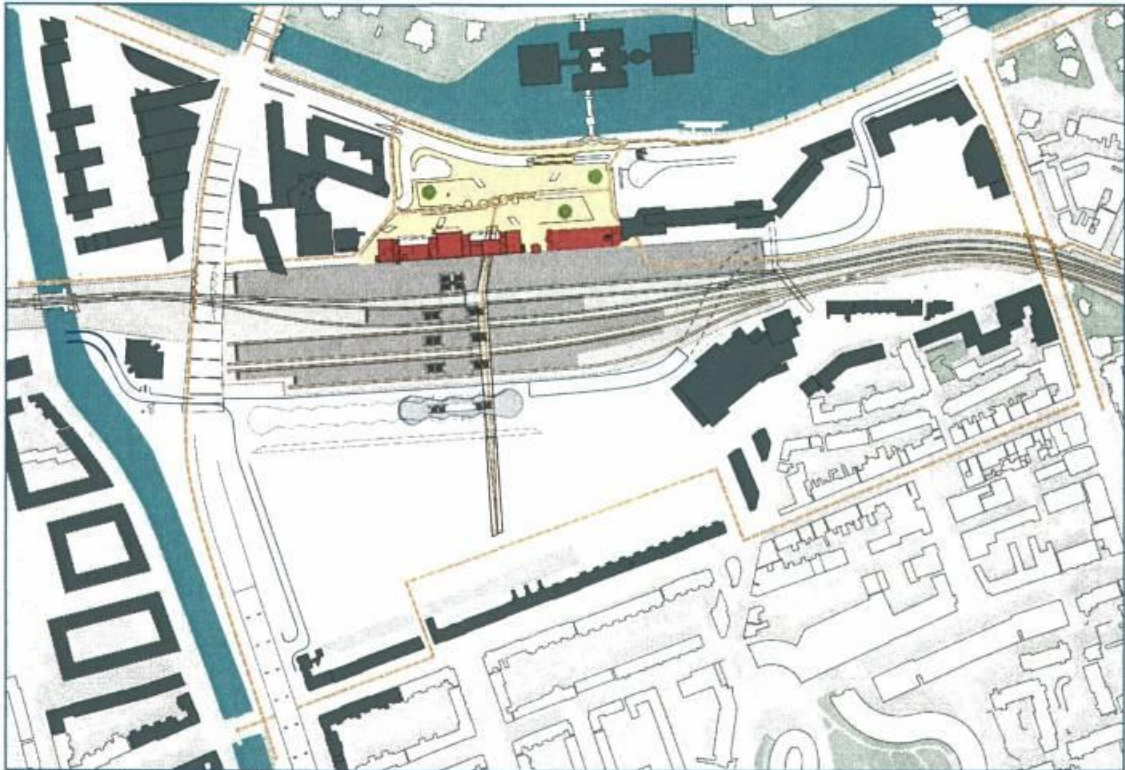
Indien er een fietstunnel wordt gerealiseerd zonder stallingsplaatsen aan de zuidzijde, verwachten wij dat dagelijks circa 1.200 tot 1.400 'doorgaande' fietsers gebruik zullen maken van de fietstunnel (inschatting op basis van de bestaande fietstunnel Papiermolenlaan). Als er ook stallingsvoorzieningen aan de zuidzijde worden gerealiseerd neemt het gebruik van de fietstunnel toe naar 3.200 tot 4.400 fietsbewegingen per dag. De fietsverbinding zou dan vergelijkbaar zijn met bijvoorbeeld de Berlagebrug (dagelijks 3.000 fietsers) of het Blauwbrugje (dagelijks 3.500 fietsers). Als vervolgens op termijn het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst (en vastgoedprogramma wordt toegevoegd) nemen de fietsbewegingen toe en daarmee ook het belang van de fietstunnel.

Onderzochte varianten fietstunnel

Het onderzoek naar de mogelijke varianten van een fietstunnel in de Spoorzone Groningen heeft geleid tot een vijftal varianten. De eerste variant gaat ervan uit dat de fietstunnel wordt gecombineerd met de geplande reizigerstunnel. In de tweede variant is sprake van een separate fietstunnel ter hoogte van Julia's. De derde variant gaat uit van een separate fietstunnel ten westen van de geplande reizigerstunnel, ter hoogte van de bestaande fietsflat. In de vierde variant wordt uitgegaan van een fietstunnel die gecombineerd wordt met de beoogde bustunnel. En de vijfde variant is een fietstunnel waarbij de hellingbaan aan de noordzijde wordt gerealiseerd op het perron achter het stationsgebouw. Deze variant bestaat uit een oostelijke en westelijke subvariant.

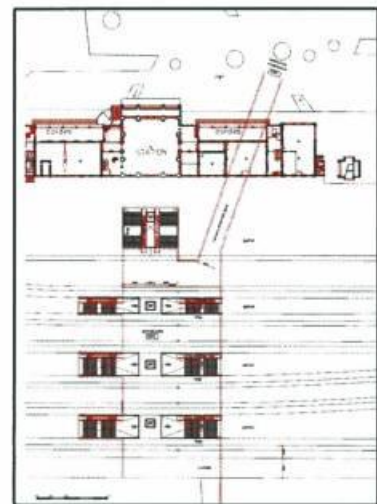
Variant 1: Fietstunnel gecombineerd met reizigerstunnel (door kelder stationsgebouw)
Deze variant (zie figuur 2) gaat uit van een fietstunnel die gecombineerd wordt met de geplande reizigerstunnel. Constructief gezien is sprake van één tunnel waardoor werket-werk kan worden gemaakt hetgeen constructieve en financiële voordelen heeft. Omdat met de roltrappen naar de perrons rekening gehouden moet worden, dient de tunnel fors te worden verbreed (van circa 20 meter naar ongeveer 35 meter). Door deze verbreding ontstaan zogenaamde 'overruimten' tussen de roltrappen. Wellicht kunnen deze nuttig worden ingevuld (stallingsvoorzieningen of commerciële voorzieningen), maar dit vergt nader onderzoek. De fietstunnel loopt door de kelder van het stationsgebouw en sluit aan op de fietsrotonde in het Stadsbalkon. Hiermee ontstaat een kwalitatief hoogwaardige aansluiting op het bestaande stedelijke fietsnetwerk. Bij een eventuele toekomstige sloop van het Stadsbalkon vormt de tunnel een belangrijk ingrediënt voor een nieuw ontwerp van het stationsplein, omdat op dat moment een hellingbaan zal moeten blijven. Doordat het gescheiden deel van de fietstunnel onder het stationsgebouw schuin is gelegd (zie figuur 3), ontstaat vanuit het Stadsbalkon direct zicht op de interwijk tunnel. Dit verhoogt de kwaliteit van de fietstunnel en de veiligheidsbeleving.

Deze variant voorziet tevens in een voetgangersverbinding tussen het Stadsbalkon en de interwijkvoetgangerstunnel.



Figuur 2: fietstunnel gecombineerd met reizigerstunnel

Omdat het niet wenselijk is dat voetgangers en fietsers op het Hoofdstation dezelfde tunnel gebruiken, dient een afscheiding te worden gerealiseerd – bijvoorbeeld door middel van een glazen wand – tussen de reizigerstunnel en de fietstunnel. Afhankelijk van de uiteindelijke vormgeving kunnen de zichtbaarheid en de wisselwerking tussen het fiets- en het voetgangersdeel de sociale veiligheid mogelijk bevorderen. In het verdere ontwerp moet nadrukkelijk worden geanalyseerd waar kansen liggen. Dit kan bijvoorbeeld zijn ter plaatse van het perronplein (waar vanuit de fietstunnel een gecombineerde ruimte met de reizigerstunnel is geprojecteerd), bij de zudentree en bij de aansluiting in het Stadsbalkon.



Figuur 3: detail fietstunnel

De waardering van deze variant is sterk afhankelijk van de wijze waarop de fietstunnel gecombineerd kan worden met de reizigerstunnel en tot welke wisselwerking dit kan leiden. Het integraal ontwerpen van de fietstunnel is dan ook een voorwaarde voor het goed functioneren van een ‘gecombineerde’ reizigers- en fietstunnel. Belangrijke vraagstukken hierbij zijn: de positionering van de roltrappen, de functie en vormgeving van de tussenruimtes, de positionering van de commerciële voorzieningen en de positionering van de (OV-chip poortjes). De projectpartners in de Spoorzone Groningen zijn op dit moment in overleg over de ruimtelijke en functionele eisen voor de reizigerstunnel.

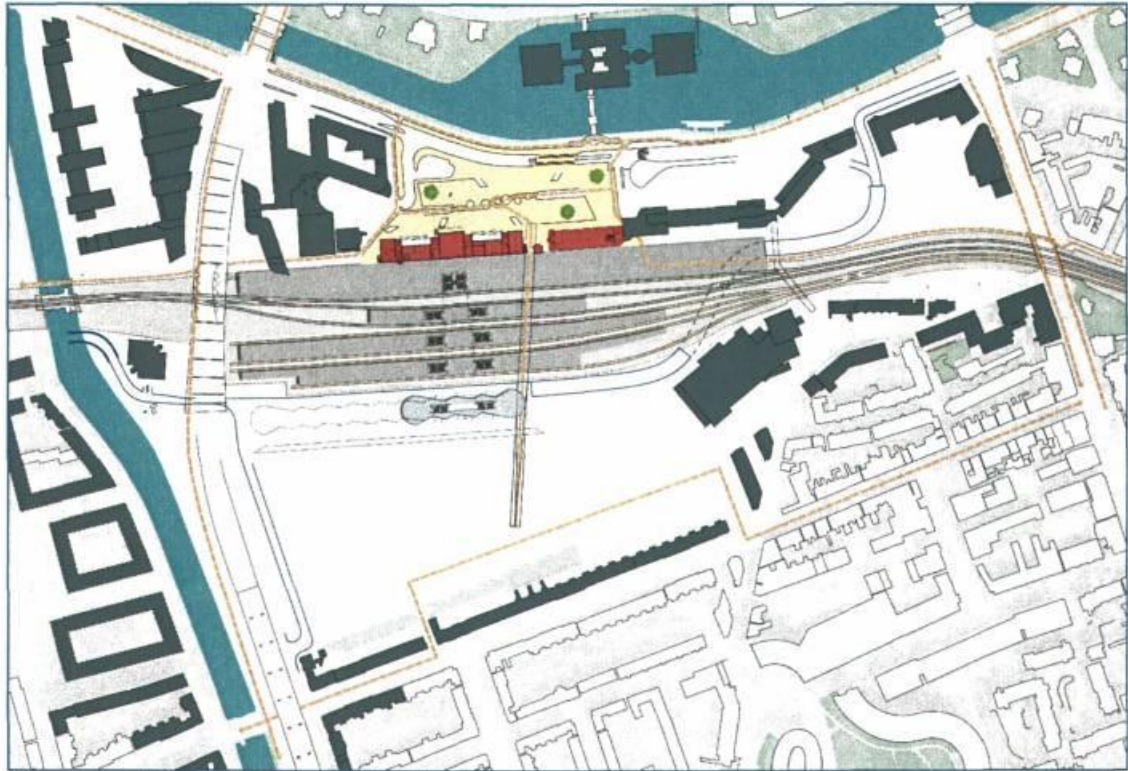
De kosten voor deze variant bedragen circa € 11 miljoen (prijspeil 1 januari 2014). Het gaat dan om een investeringsraming van € 8,5 miljoen vermeerderd met een opslag van circa 30% met het oog op de onzekerheden in deze fase. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het monumentale stationsgebouw wordt doorkruist. Dit wordt door Ingenieursbureau Movares als technisch goed mogelijk beoordeeld en zij gaan er vanuit dat doorkruising mogelijk is terwijl de commerciële activiteiten in het stationsgebouw kunnen worden doorgezet. Deze aannames verdienen echter met het oog op de risico-beheersing bij de verdere uitwerking van deze variant wel specifieke aandacht. Daarnaast moet worden opgemerkt dat voor het realiseren van deze fietstunnel de huidige functies in de kelder van het stationsgebouw komen te vervallen. Hierover zullen in samenspraak met de eigenaar afspraken moeten worden gemaakt. Eventuele (financiële) consequenties hiervoor zijn op dit moment niet bekend.

Zoals hiervoor ook al geschetst is, kan het zo zijn dat de uiteindelijke fietstunnel niet als één tunnel met de reizigerstunnel kan worden geconstrueerd. Feitelijk is in dat geval sprake van twee afzonderlijke tunnels, eventueel met een aantal doorsteken om van de fietstunnel in de reizigerstunnel te komen (en andersom). Het betreft in feite een mengvorm van de varianten 1 en 2 (hierna). In dit model moet worden uitgegaan van dezelfde bedragen voor zowel de budget- als de investeringsraming. Hoewel er minder tunneloppervlakte gebouwd hoeft te worden, zijn de kosten per m² voor een aparte fietstunnel hoger dan bij een gecombineerde fiets- en voetgangerstunnel.

Variant 2: Aparte fietstunnel (onder Julia's door)

Deze variant gaat uit van een aparte fietstunnel, die het monumentale Stationsgebouw niet doorkruist. De variant is onderzocht om te beoordelen hoe een separate fietstunnel zich financieel verhoudt tot een gecombineerde fiets- en reizigerstunnel. Ingenieursbureau Movares heeft de inpassing verkend en komt tot de conclusie dat het tracé weliswaar niet het stationsgebouw doorkruist, maar wel een forse impact heeft in relatie tot het monumentale pand Julia's. In de raming wordt er vooralsnog vanuit gegaan dat het pand wordt ondertunneld en de fundering van het bestaande pand volledig wordt overgenomen. Indien dit niet mogelijk blijkt, dient het gebouw afgebroken en herbouwd te worden (wat circa € 0,7 miljoen extra kost).

In deze variant gaan we uit van een fietstunnel die niet door voetgangers gebruikt wordt. Om te voorkomen dat de fietstunnel een smalle, en lange koker wordt, wordt de tunnel breder uitgevoerd (6 meter) dan strikt noodzakelijk is vanuit verkeerskundig perspectief. Ter plaatse van de perrons kan daglicht toetreden via vides of een glazen vloer. Vanwege de realisatie van de beoogde bustunnel kan de fietstunnel de sporen niet haaks kruisen en wordt uitgegaan van een schuine positionering (zie figuur 4). In het vervolgetraject kan worden onderzocht of hier nog optimalisatie mogelijk is. Aan de noordzijde sluit de tunnel enigszins ongelukkig aan op het Stadsbalkon, hiervoor is een scherpe afbuiging naar het westen nodig.



Figuur 4: aparte fietstunnel (onder Julia's door)

Variante 2 kent ten opzichte van variant 1 geen specifieke voordelen. Doordat sprake is van een aparte fietstunnel scoort deze variant vanuit sociale veiligheid bovendien veel slechter. Om het gevoel van een 'pijpenla' enigszins te compenseren, is gerekend met een breedte van 6 meter. Dit brengt het risico met zich mee dat de fietstunnel ook door voetgangers gebruikt gaat worden, wat de betekenis van de stationstunnel als interwijkvoetgangerstunnel kan ondergraven c.q. in betekenis kan verminderen. Een nadeel van deze variant ten opzichte van variant 1 is bovendien het ontbreken van een verbinding tussen de voetgangerstunnel en de fietstunnel op maaiveld -1.

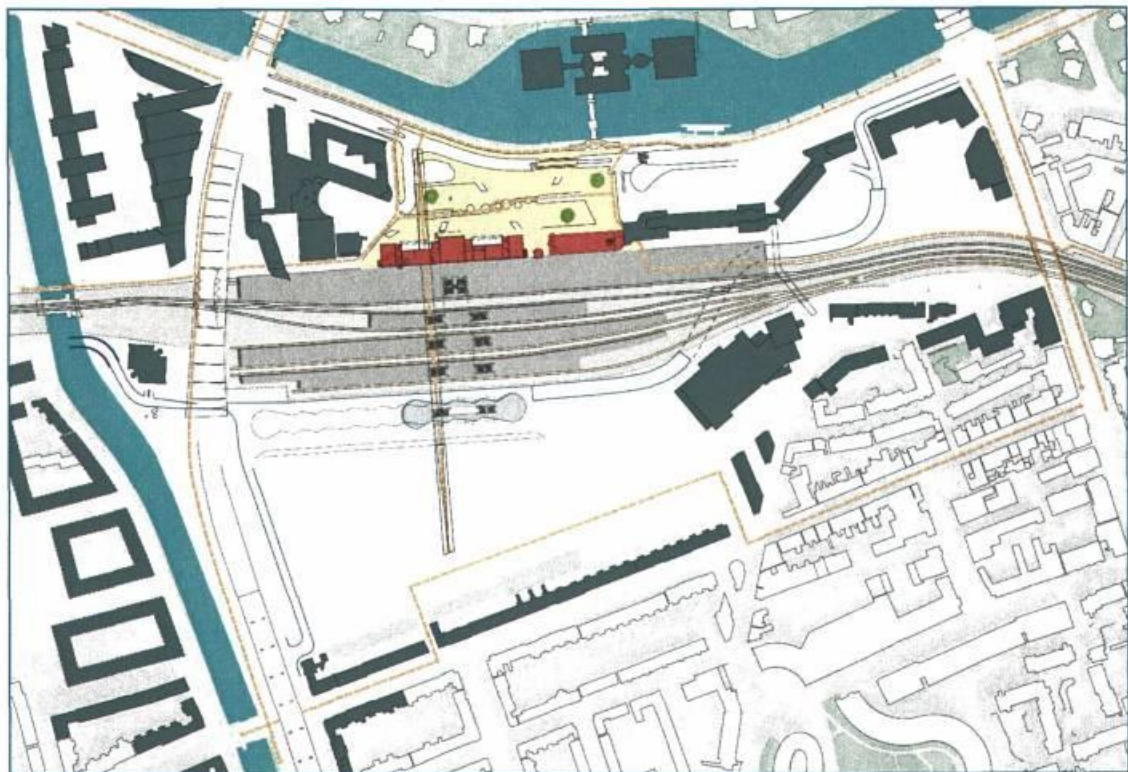
De aansluiting van deze variant op het Stadsbalkon en het stedelijke fietsnetwerk is zeer matig (door de plek waar de fietstunnel aan de noordzijde doorsteekt). Net als in variant 1 gaat de fietstunnel uit van het (vooralsnog) behoud van het Stadsbalkon. Op het moment dat het Stadsbalkon in de toekomst alsnog mocht worden verwijderd, dan zal een hellingbaan op het dan 'nieuwe' voorplein moeten worden geïntegreerd. De beide varianten onderscheiden zich op dit punt niet.

De kosten voor variant 2 bedragen circa € 10,5 miljoen (prijsspeil 1 januari 2014) en is daarmee vergelijkbaar met variant 1. Het gaat om een investeringsraming van € 8 miljoen vermeerderd met een opslag van circa 30% met het oog op de onzekerheden in deze fase. Belangrijk aandachtspunt bij deze variant is de impact op het monumentale gebouw Julia's. Gezien de impact moet van een financiële vergoeding voor omzettering worden uitgegaan, maar deze is nog niet becijferd. Dit element vraagt desondanks nadrukkelijk aandacht indien voor deze variant wordt gekozen. Verder dient nogmaals

benadrukt te worden dat in deze variant gekozen moet worden voor ofwel het geheel afbreken en opnieuw opbouwen van Julia's danwel het volledig overnemen van de fundering van het gebouw in de constructie van de fietstunnel.

Variant 3: Aparte fietstunnel ten westen van reizigerstunnel

In oktober 2013 heeft uw raad haar voorkeur uitgesproken voor een voetgangerstunnel versus een pasarelle op basis van het 'Ontwerp omgevingsdomein Hoofdstation Groningen', opgesteld door Karres en Brands Landschapsarchitecten. Als onderdeel van de studie is onderzocht of een interwijkverbinding ook als fietsroute uit te voeren is.



Figuur 5: aparte fietstunnel ten westen van reizigerstunnel

In de door Karres en Brands Landschapsarchitecten onderzochte variant werd de fietstunnel westelijk van de reizigerstunnel gepositioneerd en zou eveneens het stationsgebouw ondertunneld moeten worden (zie figuur 5). De voorgestelde positionering van deze variant betekent aan de noordzijde een doorsnijding van de bestaande fietsroutes en vraagt herinrichting van het voorplein (verwijdering Stadsbalkon). Karres en Brands oordeelden in hun analyse dat door de tussenruimte en de afstand tussen de fietser en de voetganger het potentiële voordeel van sociale controle tussen beide tunnelgebruikers zou vervallen (zie ook de analyse van variant 1).

Zoals gezegd voldoet deze variant pas in een eindsituatie als het Stadsbalkon gesloopt is. Zonder sloop van het Stadsbalkon zal deze variant niet goed functioneren, vooral door de lengte van de hellingbaan die nodig is aan de noordzijde. De bestaande fiets-

paden ter plaatse van de noordelijke tunnelmond van deze variant zullen verlaagd moeten worden, waardoor er lange fietshellingbanen in zowel westelijke als noordelijke richting moeten worden aangebracht. De bereikbaarheid van met name de Kiss-and-Ride, maar zeker ook het stationsgebouw zelf, wordt hiermee sterk verminderd. Daarnaast wordt de eveneens belangrijke oost-west fietsverbinding (via het Stadsbalkon) in deze variant omgelegd. Omdat het voorstel van Karres en Brands alleen in een mogelijke eindsituatie met sloop van het Stadsbalkon een realistisch beeld geeft, is deze variant niet verder uitgewerkt en niet betrokken in de studie van Ingenieursbureau Movares.

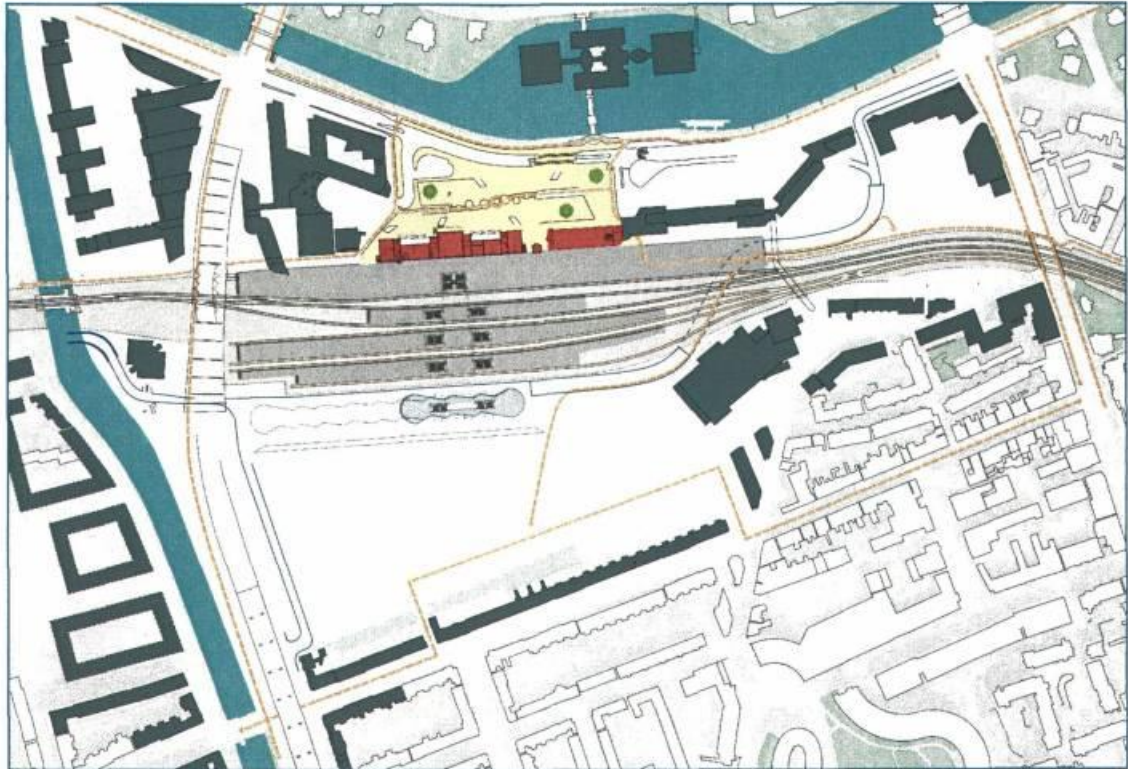
Wat betreft de kosten moet worden aangenomen dat deze minimaal gelijk zullen zijn aan de kosten van variant 1, doordat de lengte van het spoor kruisende deel overeenkomt en ook hier het stationsgebouw ondertunneld moet worden. Om een inpasbare fietsroute te kunnen realiseren, dient de bestaande infrastructuur gewijzigd te worden, zoals de aansluiting op het Stadsbalkon. Kortom deze variant is duurder.

Variant 4: Fietstunnel gecombineerd met de beoogde bustunnel

Een andere denkbare variant voor een fietstunnel is deze in te passen met de (beoogd) aan te leggen bustunnel onder het spoor door (zie figuur 6). De meerwaarde van een dergelijke variant wordt vanuit het fietsnetwerk en de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde gering geacht. Zoals hiervoor al is aangehaald, is de meerwaarde van een fietsverbinding vooral gelegen op het niveau van het stationsgebied zelf en minder op de stedelijke fietsstructuur. Doordat de afstand tussen de bustunnel en het Hoofdstation zelf vooral aan de noordzijde vrij groot is, is een fietsverbinding parallel aan de bustunnel minder waardevol voor het stationsgebied en zal deze enkel voor de route langs de Willem Lodewijkstraat betekenis hebben. Ook ten aanzien van de sociale veiligheid scoort een dergelijke fietstunnel slecht. Onder meer door de lengte van de fietstunnel, het gebrek aan 'doorzicht' en de geïsoleerde ligging.

Een ander element vormt de afwikkeling van het fietsverkeer aan de monden van de fietstunnel. Doordat het fietspad aan de noord- of aan de zuidkant van de bustunnel komt te liggen, dient de busbaan op één plek gelijkvloers gekruist te worden. Dit leidt tot gevaarlijke en onwenselijke situaties.

De kosten voor een fietstunnel gecombineerd met de bustunnel zijn globaal geraamd op € 5,2 miljoen (zonder risicotoeslag). Het betreft een zeer globale kostenraming aangeleverd door de provincie Groningen, waarbij ervan uit is gegaan dat de bustunnel verbreed wordt met 5 meter. De hellingbanen van de bustunnel zijn echter veel steiler dan die voor fietsers. Een oplossing hiervoor kan gevonden worden in het verhoogd aanleggen van het fietspad ten opzichte van de busbaan waardoor het te overwinnen hoogteverschil en de helling voor fietsers kleiner is dan voor het busverkeer. Dit heeft uiteraard wel financiële consequenties.



Figuur 6: fietstunnel gecombineerd met de beoogde bustunnel

Variant 5: Fietstunnel 'boven komen op het perron'

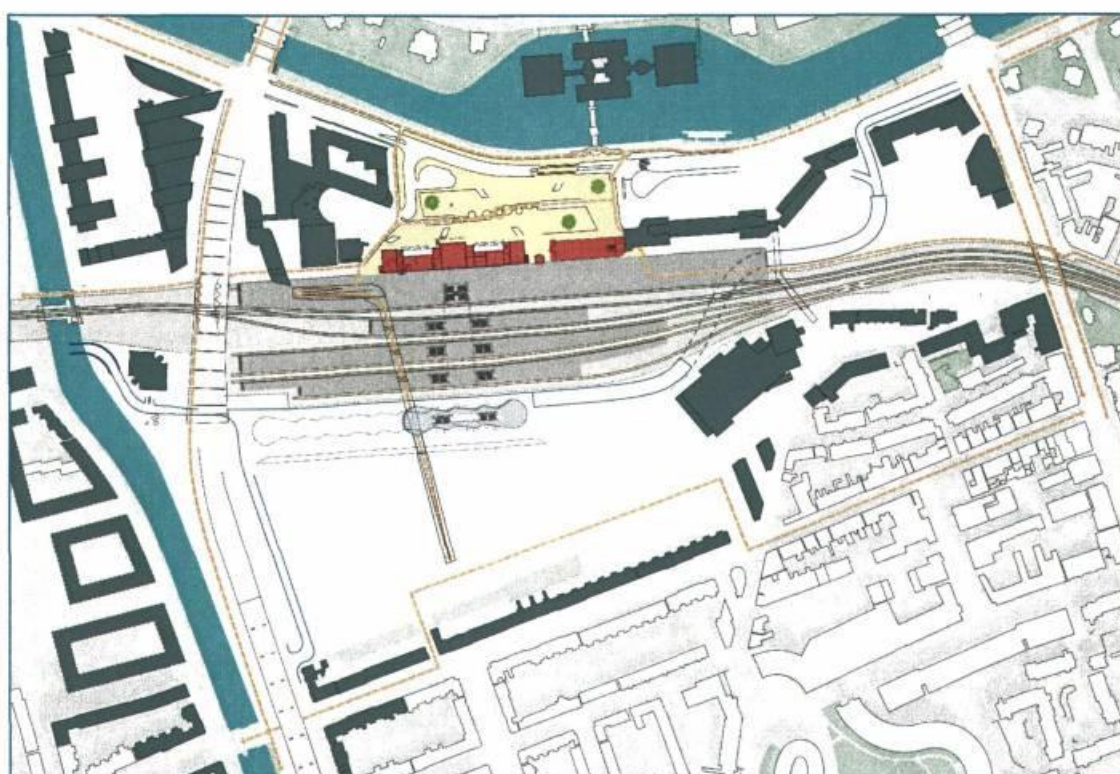
Doordat de spoorlay-out wordt veranderd in het kader van de Spoorzone Groningen ontstaat veel ruimte tussen de nieuwe perrons en het bestaande stationsgebouw. Deze ruimte kan potentieel worden aangewend voor de realisatie van een hellingbaan voor de fietstunnel. Deze variant gaat er vanuit dat de hellingbaan voor de fietsers wordt gerealiseerd ter plaatse van het huidige spoor 3. Het grote voordeel van deze variant ten opzichte van de hiervoor beschreven varianten is dat het voorplein (het Stadsbalkon) wordt 'vrijgehouden' van een hellingbaan voor fietsers. Indien het Stadsbalkon ooit wordt gesloopt, ontstaat daardoor volledige inrichtingsvrijheid op het voorplein.

De fietsbewegingen kunnen een bijdrage leveren aan de reuring op het perronplein, maar vragen tegelijkertijd veel ruimte. De vraag is of de inpassing zodanig kan plaatsvinden dat de stationsactiviteiten niet gehinderd worden (commerciële activiteiten en de afwikkeling van reizigersstromen). Daarnaast moet worden afgewogen of de aanleg van een dergelijke route niet de kansen voor fietsenstallingen op deze plek teniet doet. En bovendien is er geen verbinding op maaiveld -1 mogelijk naar het Stadsbalkon.

Sociale veiligheid en belevingswaarde zijn in beide opties een kritisch aandachtspunt, doordat de fietser vanuit zuidelijke richting aanlandt op een blinde muur en dan afbuigt naar de hellingbaan. Dit gegeven vraagt bij een eventuele nadere uitwerking een goede detaillering. De investeringskosten voor deze variant worden geschat op circa € 8,5 miljoen (investeringsraming € 6,5 miljoen vermeerderd met een opslag van circa 30%).

Subvariant West

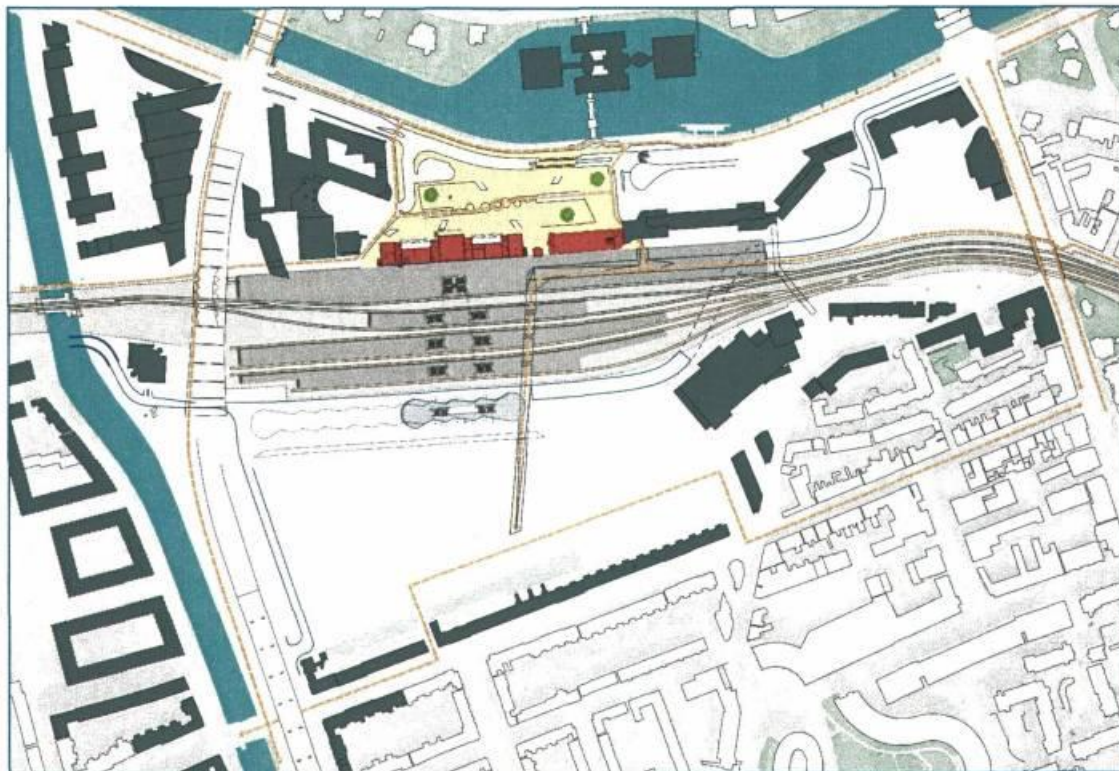
In deze versie van variant 5 wordt de hellingbaan in oostelijke richting neergelegd en vervolgens via een haarspeldbocht 'teruggelust' om aan te sluiten op de bestaande fietsroute vanuit het westen (zie figuur 7). Door de ligging van de fietstunnel (uit het hart van de fietsroutes, onbeduidende plek) is de verwachting dat de beoogde meerwaarde van een fietstunnel, zoals geschetst in de nut- en noodzaak analyse, op veel aspecten maar ten dele wordt bereikt. Bovendien is de sociale veiligheid in de fietstunnel beperkt.



Figuur 7: fietstunnel 'boven komen op het perron' – Subvariant West

Subvariant Oost

In deze versie van variant 5 wordt de hellingbaan in westelijke richting gelegd (zie figuur 8). Daarmee ontstaat de mogelijkheid voor het maken van een verbinding met de fietsroute vanuit Europapark/De Linie (Verlengde Lodewijkstraat). Tevens ontstaat de mogelijkheid voor een heldere en directe verbinding naar de Stationsweg en de binnenstad. De aansluiting naar het westen is daarentegen slechter. Bovendien is door de scherpe bocht in de fietstunnel sprake van een ongelukkig situatie als het gaat om de sociale controle (doorzicht).



Figuur 8: fietstunnel 'boven komen op het perron' – Subvariant Oost

Conclusies

Uit het voorgaande lijkt variant 1 'Fietstunnel gecombineerd met reizigerstunnel (door kelder stationsgebouw met aansluiting op het Stadsbalkon)' vanuit het fietsnetwerk en de stallingsmogelijkheden beschouwd de meeste meerwaarde te hebben. Deze meerwaarde kan ten opzichte van andere varianten nog worden vergroot door het realiseren van een voetgangersverbinding tussen het Stadsbalkon en de reizigerstunnel. Variant 2 'Aparte fietstunnel (onder Julia's door)' is even kostbaar, heeft een forse impact op het pand Julia's, een slechte aansluiting op het Stadsbalkon en geen voordelen ten opzichte van variant 1.

Variant 3 'Aparte fietstunnel ten westen van reizigerstunnel' heeft pas meerwaarde als het Stadsbalkon wordt gesloopt. En ook variant 4 'Fietstunnel gecombineerd met de beoogde bustunnel' lijkt nauwelijks meerwaarde te hebben voor het stationsgebied. Variant 5 'Fietstunnel boven komen op het perron' is goedkoper dan variant 1, doordat het stationsgebouw niet hoeft te worden doorkruist. Daarnaast brengt deze variant met zich mee dat het voorplein nu, maar ook in de toekomst, niet 'belast' wordt met een hellingbaan. Het nadeel is het scherpe afbuigen, en de 'blinde muur' voor fietsers aan de noordzijde. Van deze variant lijkt de oostelijke subvariant de meeste meerwaarde te hebben door een goede verbinding met de binnenstad en Europapark/De Linie (Verlengde Lodewijkstraat). Het vormt daarmee het beste alternatief voor variant 1.

Vervolg

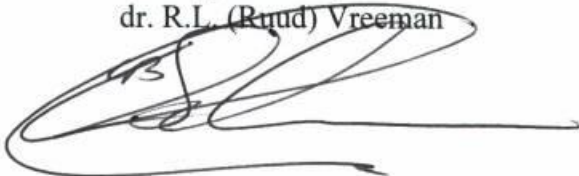
De komende twee maanden ontstaat meer duidelijkheid over de lay-out van de reizigerstunnel (breedte, positionering roltrappen/liften, eventuele commerciële voorzieningen in de tunnel, OV-chip poortjes, etc.). Daarmee ontstaat ook meer duidelijkheid over de vraag wat de eventuele meerwaarde is van het combineren van een fietstunnel met de interwijkvoetgangerstunnel.

Deze periode willen we benutten om met onze projectpartners de varianten voor een mogelijke fietstunnel nader te beschouwen en in overleg te treden met het Kwaliteitsteam Spoorzone Groningen. Wij beogen u – met medeneming van de resultaten en reacties uit de actieve dialoog – gelijktijdig met de besluitvorming in het kader van de Spoorzone Groningen, een principekeuze voor te leggen voor het al dan niet aanleggen van een fietstunnel en een eventuele voorkeursvariant.

Het onderzoek naar de mogelijkheid van een fietstunnel willen wij heel nadrukkelijk betrekken bij de actieve dialoog Spoorzone Groningen. Op deze wijze kunnen belanghebbenden en geïnteresseerden kennis nemen van de analyse en desgewenst reageren. Met ingang van 23 april a.s. stellen wij een publieksversie (online) beschikbaar van de analyse rondom de fietstunnel voor reacties. Daarnaast stellen we voor om op de informatiemarkten via panelen de verschillende varianten te benoemen inclusief een toelichting. Ten slotte wordt in de Bereikbaarheidskrant Groningen van 22 april a.s. opgenomen dat de gemeente de mogelijkheid voor een fietstunnel in het stationsgebied onderzoekt en dat belanghebbenden en geïnteresseerden uitgenodigd worden om te reageren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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

