

Onderwerp Vervolg stappen Groningen Spoorzone

Steller Gerd Boerema

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050)3678998      Bijlage(n) 1      Ons kenmerk 5098074  
Datum **17 SEP 2015**      Uw brief van -      Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de begeleidingscommissie Groningen Spoorzone van 3 juni jongstleden is gevraagd uw raad te informeren over de vervolgstappen die de komende jaren in het project Groningen Spoorzone worden genomen. Daarnaast is verzocht om inzage in de opdrachtbeschrijving 'verkennend ontwerpen kappen en zuidentree Hoofdstation' zoals NL-architects die nu voor de stuurgroep Groningen Spoorzone uitvoert.

### **Vervolgstappen 2015**

Komend najaar zullen wij u een aantal voorstellen doen. Het gaat hierbij om het finale besluit over de realisatie van de fietstunnel en ondergrondse fietsenstalling, de nadere uitwerking van de kappen en de zuidentree, de optimalisatie bustunnel (PostNL-locatie) en de gemeentelijke bijdrage aan het project Groningen Spoorzone. Wij verwachten u deze genoemde aspecten in december 2015 of januari 2016 ter besluitvorming te kunnen aanbieden.

#### *Fiets*

U heeft op 18 februari 2015 een principebesluit genomen over de realisatie van de fietstunnel en de ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het Hoofdstation. Voorwaarde voor dit besluit was het inwinnen van een second opinion op de kosten en risico's, het maken van nadere afspraken over de verdeling van exploitatie-, handhaving- en toezichtskosten van de fietsenstalling, het te voeren stallingsregime en het nader uitwerken van een fietsenstalling voor circa 2.200 fietsen op de oostflank van het perronplein.

#### *Kappen en zuidentree*

Met de instemming met het ambitiedocument 'Mooi' van 18 februari 2015 heeft u de na te streven kwaliteit voor het vernieuwde Hoofdstation bepaald. Het ambitiedocument 'Mooi' omvatte nog twee aspecten die nader uitgewerkt dienen te worden. Het gaat hierbij om de kap boven de perrons en de zuidentree. De opdrachtbeschrijving voor het verder uitwerken van de kappen en zuidentree is opgenomen in de bijlage.



### *Optimalisatie bustunnel en mogelijkheden PostNL-locatie*

PostNL heeft aangegeven de locatie aan de Achterweg, direct aan het spoor, te willen verlaten. Met het beoogde vertrek van PostNL ontstaat de kans om de bustunnel te optimaliseren en de Rivierenbuurt ruimtelijk in te bedden in het stationsgebied.

De afgelopen periode is gewerkt aan de planvorming van de PostNL locatie. Aan de hand van eerste schetsen is een intensief participatietraject doorlopen van 1 juni 2015 t/m 3 juli 2015. Op de informatiemarkt van 16 juni zijn meer dan 200 belangstellenden geweest. In totaal zijn er 80 reacties ingediend, waarbij een groot deel zich kan vinden in de plannen, maar er zijn ook bewoners die een (korte) bustunnel niet zien zitten.

U krijgt een voorstel over de (korte) bustunnel waarbij u zowel het reactierapport van het participatietraject van afgelopen juni, als de reacties op het voorontwerp bestemmingsplan Hoofdstation, ontvangt. In dit voorontwerp bestemmingsplan is zowel de lange- als korte bustunnel opgenomen.

## **Vervolgstappen 2016**

### *Bestemmingsplan Hoofdstation*

Om de spoorplannen mogelijk te maken dient het bestemmingsplan te worden aangepast. Het gaat hierbij om het planologisch verankeren van een bustunnel, de fietstunnel, ondergrondse fietsenstalling en mogelijk de zuidentree. Volgens de huidige planning zal het ontwerp bestemmingsplan in januari/februari 2016 door ons college ter inzage worden gelegd. Hierin is dan ook de keuze voor een korte of lange bustunnel verwerkt. De planning is dat het bestemmingsplan in uw raadvergadering van juli 2016 ter besluitvorming wordt aangeboden.

### *Ruimtelijk plan zuidzijde Hoofdstation*

De komende periode wordt er gewerkt aan het verzamelen van de ingrediënten die nodig zijn voor het ruimtelijk plan dat we voor de zuidzijde van het Hoofdstation in 2016 gaan opstellen. Het gaat hierbij onder meer over het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde van het Hoofdstation, de gebiedsontsluiting en het ontwikkelprogramma. Hierover gaan we uiteraard een intensief participatietraject met de direct omwonenden en andere belanghebbenden aan. Natuurlijk willen wij ook graag met u in gesprek over het ruimtelijk plan. Besluitvorming voorzien we eind 2016/begin 2017.

## **Vervolgstappen 2017**

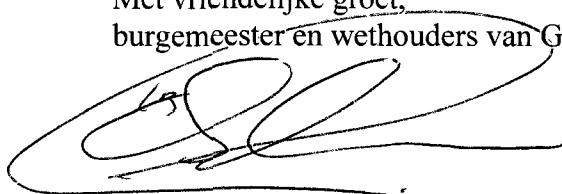
### *Ruimtelijke plan noordzijde Hoofdstation.*

Ook voor de noordzijde van het Hoofdstation zal een ruimtelijk plan worden gemaakt. Het gaat hierbij onder meer over de ruimte die ontstaat als het busstation wordt verplaatst naar de zuidzijde van het Hoofdstation. Ook het voorplein, het profiel van de Stationsweg en de Glaudé locatie komen in dit ruimtelijk plan naar voren. Dat geldt

ook voor het door u gewenste onderzoek naar de mogelijke verbreding van de Werkmanbrug. Volgend jaar gaan we beginnen met dit ruimtelijk plan. Besluitvorming voorzien we nu in de tweede helft van 2017.

Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top and a long, wavy horizontal stroke extending to the right.

de secretaris,  
Peter Teesink

## Opdracht nadere studie kappen en zuidentree

Met de vaststelling van het RFO (Ruimtelijk Functioneel Ontwerp) en het ambitiedocument 'Mooi' in de gemeenteraad van 18 februari 2015 en provinciale staten op 4 maart 2015 is een grote vervolgstap gezet voor de realisatie van de spoorse plannen en kan toegewerkt worden naar de contractuele vertaling van de beide documenten naar een aanbestedingsdocument.

Voor een tweetal onderdelen van het ambitiedocument 'Mooi' is nog een aantal varianten in beeld die nog nader op hun kwaliteiten moeten worden onderzocht. Het gaat hierbij om de kappen en de zuidentree. Zowel de kappen als de zuidentree kwamen ook bij de beraadslagingen in de gemeenteraad nadrukkelijk naar voren.

Voor de kappen zijn drie varianten in beeld:

1. Perronkappen
2. Perronkappen met een ruimtelijk verbindende 'ruggengraat'.
3. Stationskap.

Bij de zuidentree gaat het ook om drie varianten:

1. Entree aan een plein in de vorm van een halve kom.
2. Entree in een stationsgebouw.
3. Entree aan een verdiept plein.

Het doel van de opdracht is om ontwerpend te verkennen of de varianten wel voldoen aan de eisen die wij stellen aan een kap en/of een zuidentree. Het is goed mogelijk dat tijdens deze verkenning nieuwe (afgeleide) varianten ontstaan. Met het verkennend ontwerpen wordt de keuze getrechterd, maar dit hoeft niet in te houden dat er nog één variant kap of zuidentree over blijft. Wel kunnen bepaalde principes worden uitgesloten omdat ze niet voldoen aan onze eisen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de eis 'droogstaan'.

### *Ambitie*

De ambitie is om het station te verbouwen tot OV Hub, wat zoveel wil zeggen als het samen voegen van regionale treinen, (inter)nationale treinen, streekbussen, stadsbussen, maar mogelijk ook ketenvoorzieningen als fietsen en taxi's 'onder één dak' die naast een soepele overstap ook hét vervoersknooppunt van Noord Nederland representeert. De te kiezen oplossing voor de functionele eis 'droog staan' moet dus vooral ook uitstralen op de omgeving van het station waardoor de gewenste CityHub gestalte kan krijgen. Ondanks dat dit project is begonnen met laten doorrijden van treinen (opheffen kopstation) representeert het Hoofdstation van Groningen de 'bestemming' in de reis en niet de 'halte' in het netwerk. Dit vraagt om een uitstraling die past bij de rol die de stad heeft in de regio.

### Een nieuw hoofdstuk

*Het stationsgebouw vormt samen met het stadhuis, de kerk, de beurs, het museum, de bibliotheek, het stadion, etc.* het gezicht van het openbare leven in een stad. De herkenbaarheid van dergelijke gebouwen bepaalt (samen met de karakteristieken van de stadsplattegrond) ook de mental map (imago) van de stad. Aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw stuurde de kamer van Koophandel te Groningen een bericht naar de minister met de vraag het houten station van Groningen te vervangen door een 'station eerste klasse' dat meer passend zou zijn voor de functie van de stad Groningen in het netwerk van vaderlandse spoorverbindingen. Het resulteerde in een van de meest herkenbare en bovenal nog steeds gewaardeerde gebouwen van de stad. Bijna honderd jaar later werd met de bouw van het Groninger Museum het gebouw pas goed verbonden met de stad. In 2020 zal (weer 25 jaar later) zowel de aantakking tussen stad, station en zuidelijke wijken worden gerealiseerd alsmede een nieuwe entree voor het station. Als wordt gekozen voor een zuidzijde zonder stationsgebouw zullen de kappen van het station de taak van herkenningspunt in de stad moeten vervullen. Daarbij is de natuurlijke inpassing in de stad van belang, maar ook de uitstraling van de bovenstedelijke functie die het (ensemble van) kappen representeert. De kappen representeren dus het station, maar zeker ook het imago van (het stationsgebied in) de stad.

## Kap

Het ontwerp onderzoek moet uitsluitend geven hoe de kap aan de volgende thema's gestalte kan geven

1. Welk type kap levert de beste bijdrage aan de CityHub gedachte: Dé overstapplaats van Noord NL, De stadsentree, Aansluiten bij de compacte(binnen-)stad en bronpunt van een gemixte stationsomgeving met aantrekkelijke functies van (boven)stedelijke importantie.
2. Welk type kap sluit zowel aan bij de bestaande te behouden stationselementen aan de stadszijde als de ambitie van de te ontwikkelen stationsomgeving aan de zuidzijde en levert een bijdrage aan de nieuwe noord-zuid en interwijk verbinding die is ingezet met de keuze voor een passage in de as van het monumentale station. De 'satéprikker' die beide stationspleinen met elkaar moet verbinden.
3. Op welke wijze kan een overkapping bijdragen dan wel afbreuk doen aan het monumentale karakter van het Hoofdstation (Stationsgebouw, perronplein met kappen en seinhuis)
4. Welke oplossingen zorgen voor een symbiose tussen oude en nieuwe delen waardoor Groningen een nieuw station krijgt met waardevolle monumentale elementen in plaats van een tweedeling tussen oud en nieuw, noord en zuid.
5. Welke kap past het beste bij de schaal/maatvoering van het zuidelijk stationsgebied en de openbare ruimte (zuidentree) die past bij de ambitie voor de ontwikkeling van het gebied (bandbreedte schaal/maatvoering nader onderzoeken). En kan deze bijdrage aan de uitstraling die nodig is om de gebiedsontwikkeling aan wakkeren.
6. Welke oplossingen zijn er denkbaar voor de fasering, ivm mogelijke latere realisatie busstation (zowel in noord-zuid richting als in oost-west richting)

Wat zijn functionele thema's voor het verkennende ontwerp voor een kap:

1. Droogstaan (ongeveer 70% van de perronlengte) van het perron
2. Prettig verblijf op het perron
3. Comfort en uitstraling in de tunnel en op de stijppunten (inregenen, ruimtebeleving)
4. Oriëntatie op het vervoer (zicht op treinen, bussen, fiets en stationsfaciliteiten)
5. Oriëntatie op de stad (zicht op monumentale stadszijde en nieuwe zuidzijde)
6. Beleving en herkenbaarheid vanaf de binnenstad en in het bijzonder vanaf het stationsplein/perronplein
7. Beleving en herkenbaarheid vanaf de zuidelijke stationsomgeving. Stationsplein, maar ook Parkweg en Emmaviaduct (daklandschap van boven)
8. Kap moet faseerbaar te bouwen zijn. Functioneert de kap ook als het busstation niet naar zuidzijde wordt verplaatst (zowel bij 6 HOV haltes als bij volledig busstation?)
9. Voldoende lichtdoorlatend maar met een duurzame ambitie (motie zonnepanelen)
10. Financierbaarheid

Generieke klanteisen die aan de architect van het consortium worden meegegeven

1. Zo laag mogelijke beheer- en onderhoudskosten.
2. Systeemeisen Prorail.

## Zuidentree

Voor de zuidentree geldt in zekere mate hetzelfde als voor de kappen als het gaat om de uitstraling die het heeft op bezoekers die het station benaderen vanaf de zuidelijke stadswijken. De Kappen, de entree en de directe omgeving van het station zullen integraal ontworpen moeten worden. De moeilijkheid hierbij is dat het RFO voor het station al (bijna) gereed is, maar de invulling voor het zuidelijk stationsgebied nog onbekend is.

De deel onderzoeken die tot nu toe gedaan zijn geven echter wel inzicht in de bandbreedte van oplossingen. Hieruit zal een type oplossing en idee over maat en schaal gehaald moeten worden dat even flexibel als ook aanstekelijk kan werken voor de gebiedsontwikkeling. Een bottom-up benadering dus. De vraag is of de kwaliteit van de zuidentree de toon moet zetten voor het te ontwikkelen gebied of juist

moet aansluiten bij de onzekerheid over het te ontwikkelen gebied en er voor een flexibel en faseerbaar model gekozen moet worden.

Waar moet het verkennende ontwerp voor de zuidentree antwoord op geven:

1. Impact van de zuidentree op de ontwikkelmogelijkheden zuidzijde station
2. Past de zuidentree bij de schaal/maatvoering van de kap en gezamenlijk bij de schaal van het te ontwikkelen gebied (gebruik maken schaalstudie, studie gebiedsontsluiting, eisen ketenvoorzieningen)
3. Hoe past het type zuidentree in de mogelijke scenario's voor ontwikkeling van het stationsgebied zuid? Welke tussenoplossingen zijn denkbaar voor de ontsluiting?
4. Is een tijdelijke aantrekkelijke en sociaal veilige (groene) invulling mogelijk bij achterblijvend ontwikkeltempo?
5. Functioneert de zuidentree, als eindbeeld, ook als het busstation niet naar zuidzijde wordt verplaatst?
6. Hoe wordt plein naast een stationsplein ook een stedelijk plein? Faciliteren van stedelijke levendigheid.

Wat zijn randvoorwaarden voor het verkennende ontwerp voor de entree:

1. Faciliteren van fietsers en voetgangers (toegankelijk)
2. Sociaal veilig
3. Zuidentree moet faseerbaar te bouwen zijn
4. Financierbaarheid

Generieke klanteisen die aan de architect van het consortium worden meegegeven.

1. Zo laag mogelijke beheer- en onderhoudskosten

#### *Rol Kwaliteitsteam bij vervolg onderzoek*

Het Kwaliteitsteam Stationsgebied heeft in opdracht van de NS, ProRail, de Provincie Groningen en de gemeente Groningen de eerste versie van het ambitiedocument 'Mooi' voor de vernieuwing van het hoofdstation van Groningen gemaakt. Hierdoor ligt het ook voor de hand om het Kwaliteitsteam een rol te geven bij dit vervolg onderzoek, waarbij het Kernteam de formele opdrachtverstrekker is. Het kwaliteitsteam is zowel adviseur voor het Kernteam als de Stuurgroep. Bij zwaarwegende redenen kan van het advies van het Kwaliteitsteam worden afgeweken.

Het kwaliteitsteam adviseert over:

1. Keuze stedenbouwkundig bureau tbv vervolg onderzoek
2. Aspecten die betrekking hebben op vormgeving, uitstraling en ruimtelijke kwaliteit
3. Afwegingscriteria keuze kappen/zuidentree

In de uitvraag van het ambitiedocument 'Mooi' waren de onderstaande onderzoekspunten opgenomen.

#### 1. Perronkappen versus stationskap

*Het scala aan oplossingen voor de perronkappen (of een stationskap) wordt in principe geformuleerd in het RFO. Voor het ambitiedocument moet inzichtelijk worden welke extreme varianten er zijn, moeten de verschillende mogelijkheden getekend worden en dienen goede referenties te worden gezocht om de varianten en verschillen te verbeelden. Samen met Movares kan onderzocht worden of de verschillende varianten binnen het budget te realiseren zijn. Belangrijke aandachtspunten bij dit thema zijn:*

- *het aansluiten op de schaal en het karakter van de monumentale perronkappen en het monumentale stationsgebouw;*
- *de symbiose van de nieuwe kappen (of kap) en de monumentale perronkappen;*
- *of in extremo; de breuk met de monumentale stationskappen.*

#### 3. Aansluiting van perrontunnel op maaiveld (zuidzijde)

*Het ambitiedocument dient principes te verbeelden en referenties te geven; wat zijn de uitgangspunten voor de routes, de verbindingen? Vooralnog geldt dat het busstation voorlopig niet naar de zuidzijde wordt verplaatst, een aantal*

*bussen zal echter wel halteren aan deze zijde. Totdat er besloten wordt het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen, ontstaat er kortom een 'tijdelijke' oplossing, waarvan het ambitiedocument zou moeten laten zien dat deze oplossing geen tijdelijk karakter hoeft te hebben en wel degelijk kwaliteit kan hebben. Een belangrijk aandachtspunt voor dit thema is de relatie met punt 1. Een ander aandachtspunt is de relatie met het thema van de Cityhub, zoals verwoord bij punt 11; heeft de (tijdelijke) oplossing consequenties voor de beoogde functiemix van de stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde? Het ambitiedocument moet een ambitie verwoorden die verder gaat dan een uitspraak over de tunnel en het maaiveld, het gaat om de kwaliteit van de zudentree in relatie tot de stedelijke context.*

## **Werkwijze**

In september gereed tbv vertaling naar systeemeisen en besluitvorming in raad (en staten?).

Stap 1 intake leveren input extern bureau

Ambitiedocument 'mooi' geeft het ambitieniveau aan.

Alle partijen geven hun aandachtspunten mee.

Stap 2 feedback extern bureau over hoe zij de opdracht zien (scope afbakening)

Stap 3 tussenpresentatie extern bureau, met daarop volgend een schetsatelier bij extern bureau, inclusief aanwezigheid kwaliteitsteam

Stap 4 tussenpresentatie extern bureau met daarin onder meer de resultaten van het schetsatelier, inclusief aanwezigheid kwaliteitsteam

Stap 5 extern bureau presenteert de eindconcepten omstreeks 1 juli inclusief de aanwezigheid van het kwaliteitsteam

Stap 6 Eindpresentatie extern bureau omstreeks 1 september inclusief aanwezigheid van het kwaliteitsteam

Lijst van te verstrekken documenten:

- RFO 2.0
- Ambitiedocument 'Mooi'
- City Hub Groningen
- Ontwikkelstrategie Movares ZwarteHond
- Transferstudie Karres en Brands
- Ideevorming kappen en perronplein
- Probleemstelling ontsluiting zuid
- Het Spoorbeeld ([www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl))
- Schaalstudie stationsgebied zuid
- Systeemeisen ProRail.