

Voorlopige agenda van de commissie Ruimte en Wonen van 10 juni 2014

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Ruimte en Wonen

Datum: dinsdag 10 juni 2014
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mevr. E. van Lente
Griffier: mevr. A. Weiland t.(050) 367 7678

Opening

[Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 10 juni 2014](#) (pdf)

A Algemeen deel

A2. Opening en mededelingen

A3. Vaststelling agenda

B Inhoudelijk deel

B1. Project Spoorzone Groningen / Stationsgebied

[Bijlage - Presentatie Cie RW en BV 10-06-2014](#) (pdf)

a. Vrijgave voorkeursvariant spoorknoop en bustunnel voor actieve dialoog
(Collegebrief 23-4-2014)

[Collegebrief - Vrijgave voorkeursvariant spoorknoop en bustunnel voor actieve dialoog](#) (pdf)

b. Fietstunnel Spoorzone Groningen
(Collegebrief 23-4-2014)

[Collegebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen](#) (pdf)

reacties van derden

ter nadere informatie

[Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone](#) (pdf)

[Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor](#) (pdf)

[Bijlage - Presentatie Prorail Groningen Spoorzone nw gemeenteraad op 23 april 2014](#) (pdf)

Sluiting

commissie Ruimte en Wonen - dinsdag 10 juni 2014

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspraakrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale insprek-tijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 10 juni 2014

Raadscommissie Ruimte en Wonen
Telefoon 050-367 7678
Annemarieke.weiland@groningen.nl

Onderwerp Uitnodiging vergadering raadscommissie Ruimte en Wonen d.d. 10 juni 2014
Datum 2 juni 2014 bijlage(n) div.

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, mevrouw E. van Lente, nodig ik **u en de leden van de commissie Beheer en Verkeer** uit voor de vergadering van de raadscommissie Ruimte en Wonen over het project Groningen Spoorzone / Stationsgebied op woensdag **10 juni 2014 van 20.00 tot 22.00 uur in de oude raadzaal**.

Project Groningen Spoorzone

Voorafgaand aan de inhoudelijke bespreking zal de projectleider Marcel Slijkhuis namens het college een korte toelichting geven op een tweetal specifieke punten.

Namelijk:

1. De fietstunnel met de huidige stand van zaken
2. De stand van zaken en het proces m.b.t. de actieve dialoog en de verdere besluitvorming.

Vanuit de projectorganisatie wordt beoogd om nog voor de zomer een voorstel voor te leggen aan de Stuurgroep Groningen Spoorzone en de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten. Het voorstel omvat realisatiebesluiten voor de spoorse aanpassingen (aanleg tunnel, aanpassing spoor lay-out en verplaatsing opstelrein), de aanleg van een bustunnel en principebesluit aangaande de aanleg van een fietstunnel.

Of deze planning haalbaar is, hangt mede af van de reacties uit de actieve dialoog en eventuele planaanpassingen die dit vraagt. Vervolgens zullen de voorstellen via de reguliere beslisroute worden voorgelegd aan de raadscommissie en de gemeenteraad (en Provinciale Staten).

Daarnaast wijs ik u naast de informatie die extra aan dit agendapunt is toegevoegd naar de website van Groningen Spoorzone:

<http://www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone>. Op deze site staat alle relevante achtergrond informatie, zoals voor bewoners/belanghebbenden ook beschikbaar was gedurende de actieve dialoog.

Ondermeer een film en de speciale editie: Groninger spoorzone van de informatiekrant Groningen Bereikbaar met o.a. nadere informatie over de overige ontwikkelingen die raakvlakken hebben met het project Spoorknoop Groningen.

Verder zijn er inmiddels twee reacties van derden aan de gemeenteraad gestuurd over dit project. Deze en evt. volgende reacties ontvangt u via de dagmail en worden aan dit agendapunt gehangen achter de code. Te vinden op het RIS via tab raadsleden-kalender-RenW 10 juni.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Annemarieke Weiland,
raadsadviseur Ruimte en Wonen

Bijlage - Uitnodigingsbrief RenW 10 juni 2014



GRONINGEN SPOORZONE
Raadscommissie R&W (en B&V)
10-06-2014



Groningen Spoorzone is een project van:



Met een bijdrage van:



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK



Onderwerpen

1. Actieve dialoog Groningen Spoorzone
2. Fietstunnel
3. Vervolgproces en opgave 2014





Actieve dialoog

Onderwerpen actieve dialoog:

Spoorse ingrepen (B4), fietstunnel, bustunnel, bl. brug

- Week van 22 april 2014 info-avonden aanwonenden
- Vanaf 25-04 tot 02-06 mogelijkheid reactie
- Informatiemarkten (12, 13, 14 en 20 mei)

Basisinfo: Folder, Krant GB en website





Actieve dialoog

- Informatiemarkten goed bezorgd (450 bezoekers)
- Goede sfeer, markten werden erg gewaardeerd
- 84 reacties ontvangen (ca. 200 vragen/opmerkingen)
- Weinig discussie nut en noodzaak
- Reacties worden nu geanalyseerd tbv reactienota





Fietstunnel

- Opdracht van de raad (oktober 2013)
- Onderzocht meerwaarde, ligging, kosten
- Nu of nooit !! ivm spoorse verbouwing
- Onderdeel van actieve dialoog
- Fietzersbond en Adviescommissie VenV positief

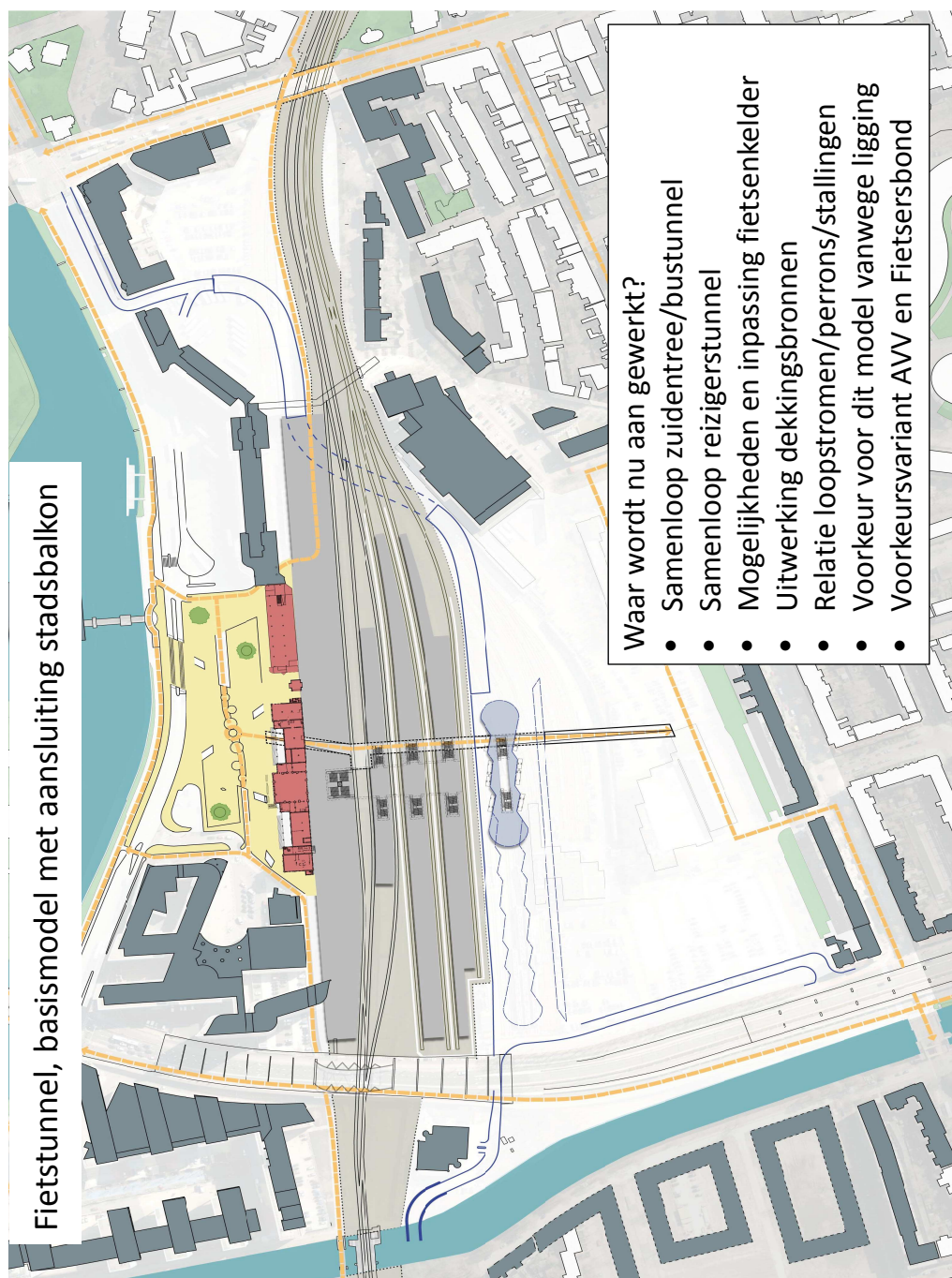




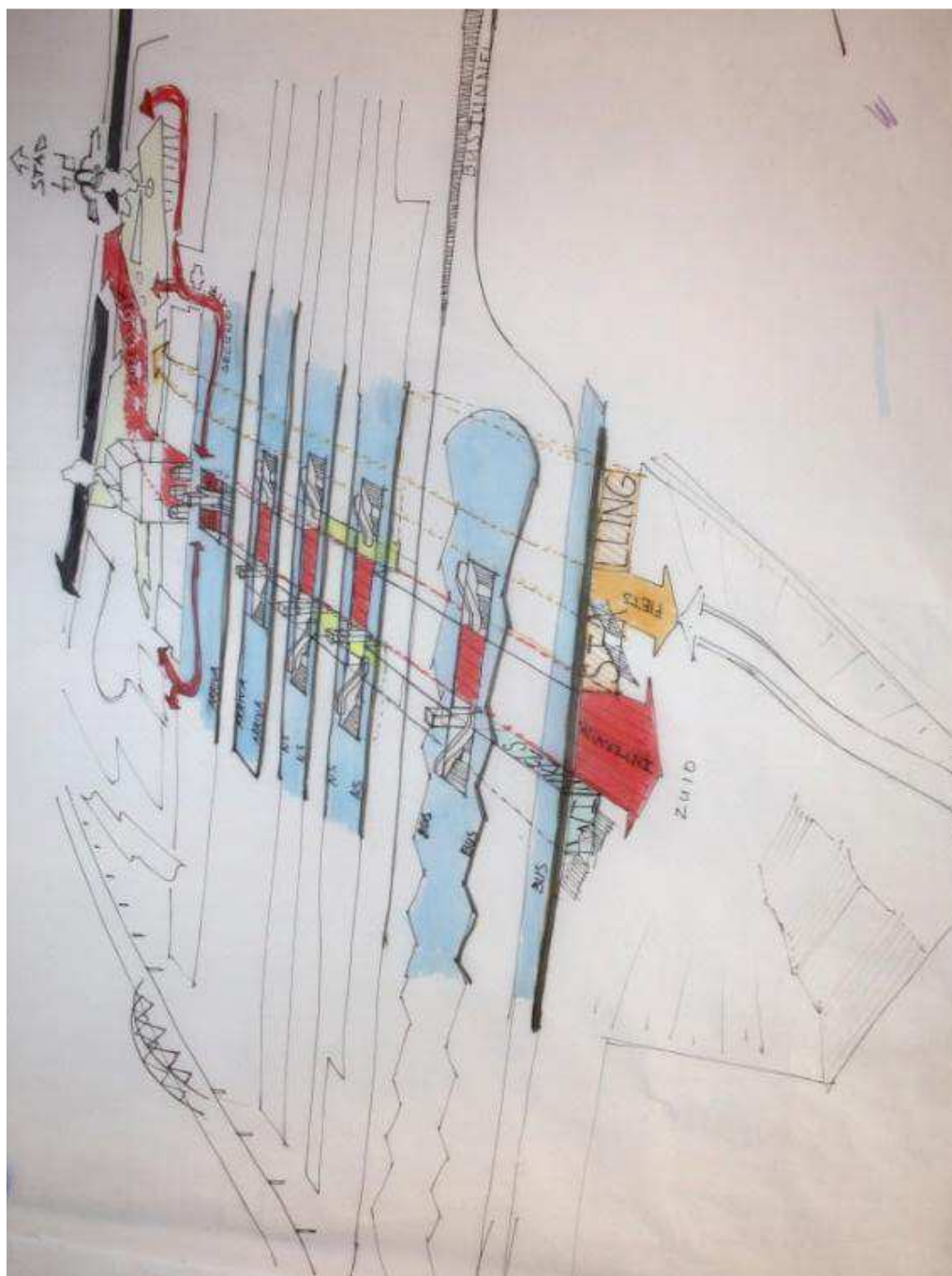
Meerwaarde fietstunnel

- Kans voor gebiedsontwikkeling
- Versterkt interwijk (opheffen barrière)
- Verrijkt stedelijk fietsnetwerk
- Meegroeien met brandpunt reizigers (busstation)
- Flexibiliteit stallingsfaciliteiten
- Aandachtspunten: hellingbanen, zuidentree, loopstromen perrons, kosten, sociale veiligheid

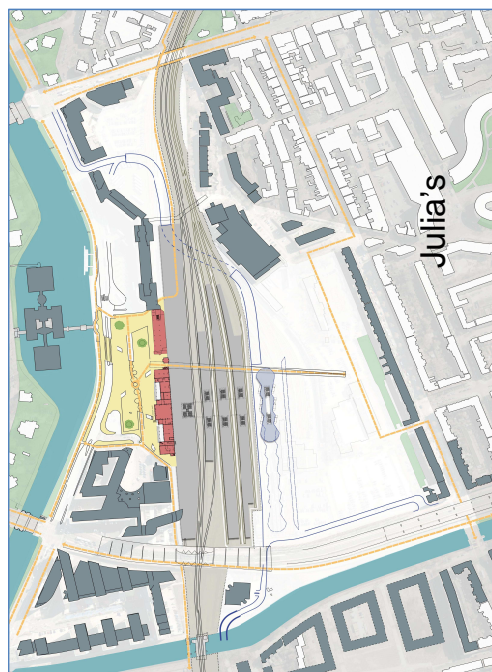
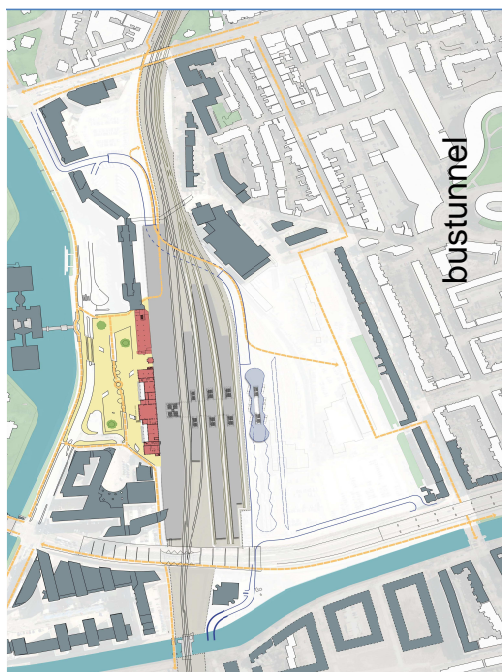
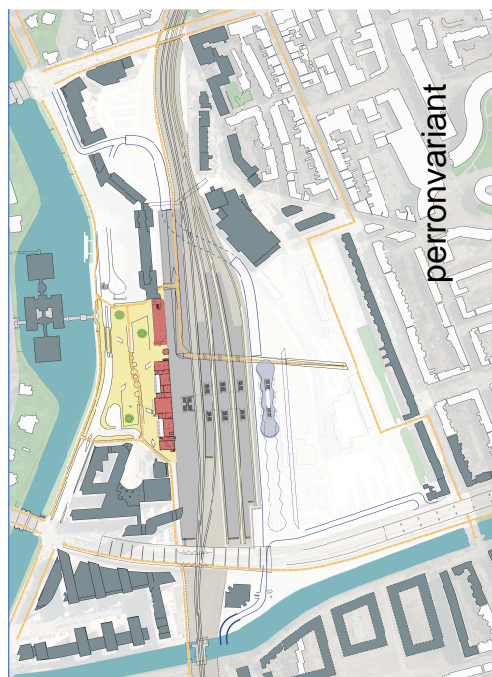




Bijlage - Presentatie Cie RW en BV 10-06-2014



Bijlage - Presentatie Cie RW en BV 10-06-2014





Vervolg en opgave 2014

1. Realisatiebesluiten spoorknop, fiets, busonderdoorgang
(beoogd: colleges begin juli, cie./raad september)
2. Opstarten benodigd planologische procedures
3. Ruimtelijk Functioneel Ontwerp station + beeldkwaliteit
4. Opstellen realisatieovk's en aanbestedingsdossier
5. Ingrediënten gebiedsontwikkeling zuid tbv ruimtelijk plan
(zuidentree, ontsluiting, ruimtebeslag businfra)





- einde presentatie -



www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

Collegedebrief - Vrijgave voorkeursvariant spoorknoep en bustunnel voor actieve ...



werp Vrijgave voorkeursvariant spoorknoep en bustunnel voor actieve dialoog

Steller dhr. Slijkhuis

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 62 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 14.4204091

Datum 23 APR 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 11 maart jl. hebben wij u geïnformeerd over de keuze voor spoorvariant B4 als voorkeursvariant in het kader van het project Spoorzone Groningen. Dit is de (enige) variant die doortrek van de trein uit Leeuwarden naar Europapark mogelijk maakt. Deze doortrek is als ambitie opgenomen in de door u vastgestelde HOV-Visie in oktober 2013. Ook na het beschikbaar komen van nieuwe informatie (zoals het geluidsonderzoek voor doorgaand treinverkeer) hebben wij besloten de eerder uitgesproken voorkeur voor variant B4 te handhaven.

Met deze brief willen wij u graag:

1. Informeren over het door ons voor actieve dialoog vrijgeven van de voorkeursvariant B4 in het kader van de Spoorknoep Groningen, zodat reacties kunnen worden betrokken en eventuele plaanpassing kan plaatsvinden met het oog op een te nemen realisatiebesluit in de tweede helft van 2014;
2. Informeren over onze keuze om het voornemen tot aanleg van een bustunnel (met bijbehorende infrastructuur) te betrekken bij de actieve dialoog Spoorzone Groningen, zodat reacties kunnen worden betrokken en eventuele plaanpassing kan plaatsvinden met het oog op een te nemen realisatiebesluit in de tweede helft van 2014;
3. Aanvullende informatie verstrekken over de gevolgen van de keuze voor voorkeursvariant B4 m.b.t. trillingen en geluid;
4. Aanvullende informatie verstrekken over de benodigde planologische procedures behorende bij voorkeursvariant B4;
5. Aanvullende informatie verstrekken over de bustunnel onder de sporen.

Ad 1 en 2). Vrijgeven Spoorknoep Groningen en bustunnel voor actieve dialoog



Wij hebben besloten om de plannen voor het project 'Spoorknoep Groningen' en het voornemen tot aanleg van een spoorkruisende bustunnel vrij te geven voor de actieve dialoog. Hierdoor kunnen wij reacties betrekken en kan eventuele planaanpassing plaatsvinden met het oog op een te nemen realisatiebesluit.

Beoogd wordt het realisatiebesluit in de tweede helft van 2014 ter besluitvorming aan Provinciale Staten van Groningen en u voor te leggen ten behoeve van het nemen van een realisatiebesluit. Na het nemen van het realisatiebesluit liggen de spoorse elementen vast (reizigerstunnel, spoorconfiguratie en opstel terrein), zodat de voorbereidingen ten behoeve van de aanbesteding kunnen starten. Beoogd wordt in januari 2015 de aanbestedingsprocedure te starten.

Ten aanzien van de bustunnel wordt ook een realisatiebesluit in de tweede helft van 2014 beoogd. De bustunnel kan dan meelopen in het aanbestedingstraject.

Ad 3). Geluid- en trillingsonderzoek

Het geluids- en trillingsonderzoek voor doorgaand treinverkeer is recent opgeleverd en wordt in het kader van de actieve dialoog ook integraal openbaar beschikbaar gesteld op internet. In de rapportage Ontwerpverantwoording Voorkeursvariant is een paragraaf gewijd aan geluid en trillingen (paragraaf 6.2). Graag delen we met u de meest relevante bevindingen.

Geluid

Bij de analyse van de geluidsrapportage is het allereerst van belang om te constateren dat een belangrijke doelstelling van het project frequentieverhoging (en dus het aantal treindiensten) is. Dit leidt per definitie tot meer treinen op het spoor. Daarnaast brengt de uitplaatsing van het opstel terrein met zich mee dat er meer treinbewegingen tussen respectievelijk opstel terrein Rouaanstraat en Europapark (huidige Arriva-treinen) en opstel terrein Rouaanstraat en Hoofdstation (huidige NS-treinen) plaatsvinden. Dit leidt er in vergelijking met de huidige situatie toe dat er tussen het Hoofdstation en het nieuwe opstel terrein ongeveer dubbel zoveel treinen gaan rijden.

Medio 2012 is voor rijkswegen en spoorwegen het systeem van geluidproductieplafonds (GPP) ingevoerd. Een GPP bestaat uit denkbeeldige rekenpunten aan weerszijden van een rijks- of spoorweg. Op zo'n rekenpunt mag de geluidbelasting vanwege die (spoor)weg niet hoger zijn dan de vastgestelde plafondwaarde (in dB). De (spoorweg)beheerder moet ervoor zorgen dat de geluidbelasting niet hoger wordt dan de plafondwaarde. De GPP's maken het niet stiller, maar leggen wel een verdere (autonome) toename van de geluidbelasting vanwege rijks- en spoorwegen aan banden. Het stelsel van GPP is bedoeld om burgers te beschermen tegen een (te grote)



toename van spoorweglawaai en wij zien geen aanleiding om hiervan af te moeten wijken.

De belangrijkste conclusies is dat de geluidsproductie over de hele route van Hoofdstation tot opstel terrein ruimschoots binnen de wettelijk vastgestelde waarden blijft. Langs het doorgaande spoor wordt 2 tot 5 dB onder deze waarde gebleven en ter plaatse van het huidige opstel terrein tot 9 dB.

Belangrijke elementen waardoor de geluidsbelasting onder de wettelijke norm blijft:

- Op veel plaatsen wordt nieuw spoor aangelegd volgens hedendaagse maatstaven en regelgeving en onnodig geworden (oude) wissels worden verwijderd;
- Er komen (over de hele route) minder wissels terug dan er in de huidige situatie aanwezig zijn;
- Het geluidsscherm nabij station Europapark is reeds voorbereid op de extra treinen en draagt bij aan de afscherming van geluid.

Ten aanzien van het opstel terrein Rouaanstraat vindt nog een afrondend onderzoek plaats naar de geluidseffecten. Een eerder onderzoek, dat nog uitging van een groter ruimtebeslag (en dus minder afstand tot gevoelige bebouwing) liet echter zien dat ook hier binnen de wettelijke norm wordt gebleven.

Het verplaatsen van het opstel terrein betekent overigens dat op de huidige locatie in het stationsgebied, waar de huizen dicht op het opstel terrein staan, de aanwezige milieubelasting verdwijnt (nachtelijk licht, geluid, rangeerbewegingen, etc). Treinritten tussen het Hoofdstation en het oude opstel terrein vinden straks niet meer plaats. Deze ritten met veel "stilstaan" (en dus relatief lang durend) worden vervangen door een treinrit tussen ofwel Hoofdstation en opstel terrein (huidige NS-treinen), ofwel Europapark en opstel terrein (huidige Arriva-treinen).

Het nieuwe opstel terrein wordt volgens de nieuwste richtlijnen aangelegd. Er worden nieuwe materialen gebruikt en de lay-out is zodanig dat er vrijwel geen "steekbewegingen" van treinen nodig zijn. De gevoelige bebouwing (huizen) staan hier een stuk verder van het opstel terrein af dan in de stad Groningen. Dit betekent niet dat er geen aandacht aan de inpassing wordt besteed. Aspecten als licht, luchtkwaliteit (Dieseldampen) en ook geluid worden waar mogelijk beperkt.

Trilling

De trillingseffecten van het doorgaand spoorverkeer zijn eveneens geanalyseerd. Hieruit blijkt dat de trillingseffecten wijzigen. Extra reizigerstreinen betekent meer trillingsbronnen, maar in de totale beleving van trillingen heeft het goederenverkeer een belangrijk aandeel. Dit verkeer



wijzigt niet als gevolg van het project. De locatie van wissels wijzigt echter wel. De effecten treden op andere locaties op dan nu. De effecten rondom hoofdstation en Lodewijkstraat nemen af. Op locaties waar wissels worden toegepast nemen effecten toe. Dit is het geval bij de Verlengde Lodewijkstraat en ten zuiden van station Europapark.

Ad 4). Planologische procedures

Het gedeelte van de spoorknoep vanaf het Hoornse Diep tot aan de gemeentegrens met Haren valt in verschillende bestemmingsplannen. Het betreft de bestemmingsplannen Station e.o., het bestemmingsplan Oud-Zuid, het bestemmingsplan Europapark, het bestemmingsplan Europapark 2013, het bestemmingsplan Station Europapark, het bestemmingsplan Kempkensberg-Engelse Kamp e.o. en het bestemmingsplan Bedrijventerrein Zuidoost, en mogelijk deels binnen het bestemmingsplan Coendersborg.

Het gebied, waarin de maatregelen in het kader van de voorkeursvariant B4 worden uitgevoerd, heeft daarin hoofdzakelijk spoorse bestemmingen (Spoorwegdoeleinden, Verkeersdoeleinden – Railverkeer, Verkeer – Railverkeer).

De bouwwerken die in het kader van de Spoorzone Groningen en de bustunnel worden voorzien zijn getoetst aan de vigerende bestemmingsplannen. Hieruit blijkt dat de beoogde perrontunnel (voetgangers) met zudentree, waarmee treinreizigers ook vanaf de zuidkant toegang hebben tot de perrons, past in het huidige bestemmingsplan.

Voor het eventueel realiseren van een fietstunnel onder de sporen door (hierover wordt u per aparte brief geïnformeerd) en de beoogde bustunnel moet een planologische procedure worden gevolgd (postzegelbestemmingplan of afwijkingsbesluit). Ook voor de voorziene aanpassing van station Europapark (ten behoeve van de bouw van een extra zijperron) zal een aparte procedure moeten worden gevolgd.

Voor de inpassing van opstel terrein Rouaanstraat (gelegen op grondgebied van de gemeente Haren) zal een Provinciaal Inpassingsplan worden opgesteld. Dit is nodig omdat het opstel terrein is geprojecteerd in een bestaand agrarisch gebied. De provincie Groningen en de gemeente Haren hebben hiertoe gezamenlijk besloten.

De gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde (ontwikkelvisie stationsgebied) past overigens ook niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Bij de beoogde langjarige gebiedsontwikkeling is te allen tijde een nieuw bestemmingsplan nodig. Met het oog hierop is de actualisatie van het vigerende bestemmingsplan uitgesteld. Op het moment dat programma voor de ruimtelijke invulling voor het gebied bekend is, moet ook voor dit gebied een planologische procedure worden gevolgd.



Ad 5).

Eind 2013 heeft u, maar ook de Stuurgroep Regio Groningen Assen, en Provinciale Staten van Groningen de herijkte netwerkanalyse en de daarbij behorende nieuwe HOV-visie vastgesteld. Het doel van de nieuwe HOV-visie is de realisatie van een systeem voor snel, comfortabel en betrouwbaar en betaalbaar Hogewaardig Openbaar Vervoer (HOV). De regio, stad en economische toplocaties worden met elkaar verbonden via HOV-assen voor de bus en HOV-assen voor de trein. Deze HOV-assen worden zoveel mogelijk aan elkaar gekoppeld via OV-knooppunten, zoals stations en P+R locaties. Dit zorgt ervoor dat belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties rechtstreeks of met slechts één overstap bereikbaar zijn.

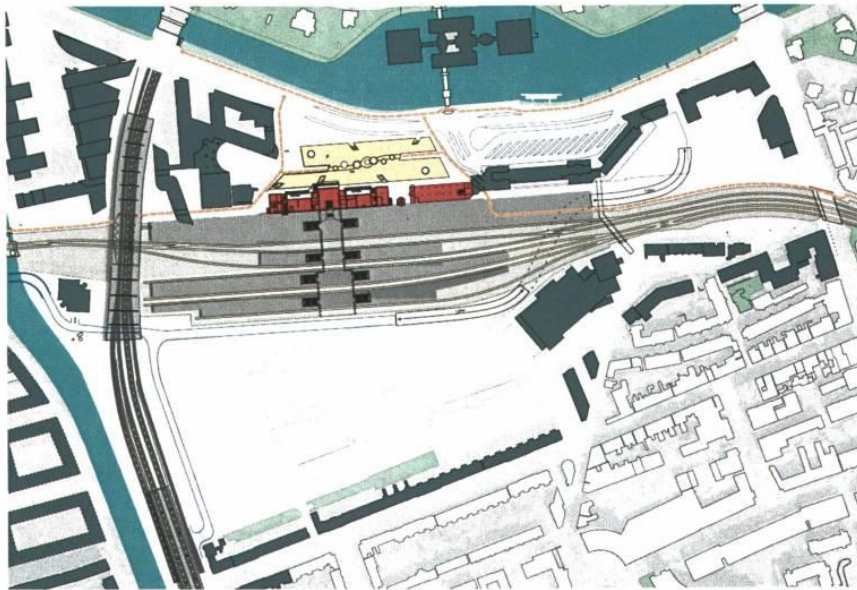
Binnen de HOV-visie zijn de te nemen maatregelen ingedeeld naar ambitieniveau (1 tot en met 4). In de HOV-visie is aangegeven dat in de periode tot en met 2020 minimaal ambitieniveau 1 en 2 voor zowel trein als bus gerealiseerd moeten worden. Dit om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren, meer reizigers in het openbaar vervoer te faciliteren en de exploitatielasten niet verder te laten oplopen c.q. het openbaar vervoer efficiënter te maken. Ambitieniveaus 3 en 4 kunnen dan maatregel voor maatregel na 2020 worden ingevoerd. Hierbij is aangegeven dat gemeente en provincie zullen proberen om ook de uitvoering van de topprioriteit trein en de topprioriteit bus uit ambitieniveau 3 naar voren te halen en al voor 2020 te realiseren. Bij de trein gaat dat om de doorkoppeling van de treindiensten vanuit Leeuwarden naar station Groningen Europapark (zit verwerkt in de voorkeursvariant B3). Bij de bus gaat het om een bustunnel onder de sporen van het Hoofdstation door die de bussen uit het zuidwesten op een zeer snelle en betrouwbare route met het Hoofdstation aan de noordzijde verbindt.

Met de bustunnel wordt niet alleen een grote kwaliteitsslag gemaakt voor de busreiziger omdat deze sneller en met een meer betrouwbare reistijd vanuit de zuidwestzijde (dagelijks zo'n 600 bussen) op het station komt, ook levert dit een behoorlijke reductie in de jaarlijkse exploitatiekosten op. Ook wordt de Stationsweg ontlast, hetgeen kansen biedt voor het verbeteren van de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit op en rond het Hoofdstation (voorplein) en verbetering van de relatie binnenstad-werkmanbrug-station.

De financiële haalbaarheid van de bustunnel wordt nog nader onderzocht evenals de exacte inpassing (ter plaatse van de beoogde zuidentree). Op basis van dit onderzoek wordt door de provincie Groningen beoogd om in de tweede helft van 2014 een realisatie besluit te nemen over de aanleg van een bustunnel.

Wij hebben besloten om de plannen voor aanleg van de bustunnel te betrekken bij de actieve dialoog in het kader van de spoorzone en mensen uit te nodigen om te reageren op het voornemen voor aanleg van een spoorkruisende bustunnel die aansluit op de HOV-as West met een aantal

haltes aan de zuidzijde. Tevens kunnen belanghebbenden zich dan uitspreken over de beoogde positie/locatie van de bustunnel (zie figuur hierna).



Verbinding naar zuidzijde mogelijke kans

Op dit moment wordt tevens nog onderzocht of het mogelijk is om de bussen vanuit (en naar) het zuiden (dagelijks zo'n 200) aan te sluiten op de bustunnel en op welke wijze dit zou moeten. Dit biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit van de Stationsweg en de doorstroming van het overige verkeer nog verder te optimaliseren. Dit samen met het omleiden van de bussen vanaf Akerk via het Zuiderdiep en de Herebrug kan er voor zorgen dat er (in reguliere situaties) geen bussen meer hoeven te rijden op het gedeelte van de Stationsweg tussen de Emmakruising en Werkmanbrug waardoor dit gedeelte veel aantrekkelijker kan worden gemaakt voor overstekende reizigers. Tevens biedt het kansen op de totale stationsweg om verschillende verkeersstromen van elkaar te scheiden waardoor de veiligheid en doorstroming ook sterk verbeterd.

Om ook het busvervoer van en naar het zuiden via de bustunnel te leiden zijn er echter wel aanpassingen nodig aan de infrastructuur ten zuiden van het Emmaviaduct en mogelijk aan het Parkwegviaduct en/of Emmaviaduct. Op dit moment zijn wij samen met de provincie hiervoor meerdere mogelijke varianten aan het schetsen en onderzoeken. Bij deze mogelijke varianten wordt tevens meteen bekeken op welke wijze de ontsluiting van de zuidzijde



van het station ook voor het overige verkeer zo goed mogelijk inpasbaar is. Mogelijk dat aanpassingen voor de bus ook gelijk tot verbeteringen voor voetganger, fiets en auto kunnen leiden door werk met werk te maken. Daarbij wordt uiteraard zorgvuldig gekeken naar de effecten op de omgeving.

Omdat de varianten en mogelijkheden voor aansluiting van bussen (in relatie tot infrastructuur) nog nader moet worden onderzocht kan dit om die reden nog niet worden betrokken bij de actieve dialoog. Daarnaast achten wij het verstandig om de mogelijkheden en onmogelijkheden eerst te verkennen met de Klankbordgroep Stationsgebied (GCC, Rivierenbuurt, Grunobuurt, Badstratenbuurt, Herewegbuurt, Oosterpoort, Vereniging Viaductstraat, Rover, Taxiplatform, Gehandicaptenraad en Fietsersbond). Uiteraard wordt de mogelijke aansluiting van de bussen vanuit het zuiden in de actieve dialoog wel als kans en ambitie benoemd.

Zoals gezegd wordt de financiële haalbaarheid van de bustunnel op dit moment nog onderzocht. De kans op haalbaarheid wordt hoog ingeschat, mede vanwege het grote draagvlak onder provincie, gemeente en OV Bureau. Door de provincie is al een bedrag van € 20 miljoen euro gereserveerd als onderdeel van de HOV-visie. Voor het restant van de benodigde dekking wordt gekeken naar (te verwachten) exploitatievoordeel van het OV.

Actieve dialoog

Vanaf woensdag 25 april tot en met maandag 2 juni 2014 is het voor iedereen mogelijk een reactie te geven op de plannen voor het project Groningen Spoorzone en de voorgenomen aanleg van de bustunnel. Ook is het dan mogelijk om te reageren op de eventuele aanleg van een fietstunnel (hierover ontvangt u separaat een brief).

Op 12 en 20 mei worden openbare informatiemarkten gehouden in de Puddingfabriek in Groningen. Daarnaast is er op woensdag 14 mei een informatiemarkt in Haren ('t Clockhuys). Tevens wordt een informatiemarkt voor genodigden georganiseerd, zoals bedrijven op en in directe omgeving Hoofdstation, 'Grootverbruikers': RUG, Hanzehogeschool, UMCG, Martiniziekenhuis, scholen, etc. Voorafgaand aan de start van de informatiemarkten worden nog overleggen georganiseerd met direct aanwonenden van het spoor.

Vervolg

Na afronding van de reactietermijn zal worden beoordeeld of de voorliggende plannen aanpassing vragen. De reacties, een antwoordnota en de eventueel aangepaste plannen zullen vervolgens in de tweede helft van 2014 aan u ter besluitvorming worden voorgelegd, zodat u uw voorkeuren kan uitspreken en al dan niet wordt overgegaan tot de realisatiefase.

Besluitvorming binnen de gemeente wordt daarbij zo veel mogelijk parallel opgelijnd met besluitvorming binnen de provincie en andere projectpartners,

Bladzijde 8



daar de beslisbevoegdheid niet exclusief bij de gemeente ligt. De provincie is zowel vanuit opdrachtgevende rol en als financier belangrijke partij bij de realisatie van de spoorse aanpassingen als ook bij de beoogd aan te leggen bustunnel.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R.L. Vreeman', written over a circular stamp.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M.A. Ruys', written over a circular stamp.

59

ProRail









BIJLAGE

Spoorknoep Groningen

Ontwerpverantwoording

Voorkeursvariant

april 2014

Spoorknoep Groningen: Ontwerpverantwoording – samenvatting

1

Collegedebrief - Vrijgave voorkeursvariant spoorknoep en bustunnel voor actieve ...

Van: ProRail
Projectmanager: E. Kassies
Kenmerk: #3502981
Versie: 4
Datum: 17 april 2014
Status: Definitief

SpoorHuis | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij | Grontmij

2

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Huidige situatie	5
3	Alternatievenstudie 2011-2012	6
4	Variantenstudie spoor	8
5	Variantenstudie transfer	23
6	Ruimtelijke impact	38
7	Planning en financiën	45
8	Conclusie	50
	Referenties	



1 Inleiding

Het Rijk en de regionale overheden zijn overeengekomen de economische structuur en de bereikbaarheid in de regio Groningen te verbeteren. Het is de intentie om in lijn met de regionale visie op het Openbaar Vervoer meer en andere treinverbindingen te bieden. Als gevolg hiervan is aanpassing van het spoornetwerk nodig zodat kortere reistijden en betere overstaprelaties ontstaan.

Het project Spoorknop Groningen geeft uitwerking aan de benodigde maatregelen aan sporen en stations. Daarbij is de intentie dat van de aanpassingen die op het Hoofdstation Groningen nodig zijn een krachtige impuls uitgaat naar de ontwikkeling van de stationsomgeving tot een levendig binnenstedelijk gebied.

In deze notitie wordt verslag gedaan van de stand van zaken in het Project Spoorknop Groningen. De resultaten van de voorstudies worden beschreven, alsmede wat de vastgestelde voorkeursvariant betekent voor de sporen, voor Hoofdstation Groningen en voor de stationsomgeving. Alvorens hierover een realisatiebesluit te nemen volgt een actieve dialoog met stad en ommeland.



2 Huidige situatie

Het station van Groningen is een prachtig 19^e eeuws kopstation. Het is eindpunt van de geëlektrificeerde lijn uit Meppel en van de lijnen uit Leeuwarden, Delfzijl/Roodschool en Nieuweschans/Veendam. Het station krijgt een hoge klantwaardering, met name vanwege het monumentale karakter en de gelijkvloerse transfer via het perronplein.

Tussen Groningen hoofdstation en Groningen Europapark liggen op dit moment drie sporen met bovenleidingen, waarvan er één bereden wordt door de regionale vervoerder (dat is momenteel Arriva) en de twee andere door de landelijke vervoerder (dat is NS). Deze situatie heeft wat nadelen. Zo zijn bepaalde treindiensten qua vertrek- en aankomsttijd afhankelijk van elkaar, zijn er meer wissels dan strikt noodzakelijk en is het opstelplein alleen te bereiken via doorkruising van de treindienst.

Recent is in de driesporige spoorbundel, nabij de kruising met de Ringweg het nieuwe station Groningen Europapark opgeleverd.

Doel van het project Spoorknop Groningen is een toekomstvastere aanpassing van het sporenplan in de omgeving van Groningen. De aanpassing dient de implementatie van de treinverbeteringen op basis van het Spoorplan Noord Nederland mogelijk te maken (ref 1 (referentiedocument 1, de lijst van alle referentiedocumenten is achterin dit boekje opgenomen)). Maatregelen zijn geïnventariseerd en uitgewerkt in een Alternatievenstudie (2011-2012) en een Variantenstudie (2013-2014), waarbij de resultaten van de Alternatievenstudie startpunt vormden voor de Variantenstudie.

Direct voor het station is onder een opgetild plein een ruime rijwielstalling gesitueerd, het zogeheten stadsbalkon. Oostelijk daarvan ligt een groot en druk busstation, wat van het station afgeschermd wordt door het Hunzehuys, een langgerekt, geknikt kantoorgebouw. De voorruimte van het station oogt krap, met weinig ruimte voor loopstromen. De meeste mensen gaan aan de oostzijde van het stationsgebouw het station binnen. Aan de zuidzijde van het station ligt een opstelplein en is er nauwelijks relatie tussen station en stad. Aan de oostzijde is er een traverse, tevens interwijkverbinding (de Blauwe Brug) die de perrons vanaf het zuiden bereikbaar maakt.



Spoorknop Groningen Ontwerpverantwoording – samenvatting

3 Alternatievenstudie 2011-2012

In de Alternatievenstudie zijn de wensen van de projectpartners geïnventariseerd en zijn meerdere mogelijkheden onderzocht om het gewenste sporenplan uiterlijk in 2020 beschikbaar te hebben. Daarbij werden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- doorkoppeling van de treindiensten Veendam/Nieuweschans - Groningen met de treindiensten tussen Groningen – Delfzijl/Roodeschool,
- een dienstregeling met ieder kwartier een trein in elke windrichting,
- een extra sneltrein Groningen – Leeuwarden
- een extra pendeldienst Groningen – Assen
- een extra pendeldienst Groningen - Zuidhorn
- een verdere ontwikkeling van het stationsgebied Groningen, in lijn met het vastgestelde voorkeursalternatief van de ontwikkelvisie tot ca. 2040 (het zogenaamd ontwikkelingsperspectief).

Het doorrijden van treinen op het Hoofdstation vraagt ingrijpende aanpassingen aan sporen en station, waaronder een ongelijkvloerse verbinding tussen de perrons. Ook bleken er op het hoofdstation meer perrons nodig. Door de extra perrons werd het opstelrein kleiner, terwijl er juist meer capaciteit nodig was. Dit leidde tot de conclusie dat het opstelrein verplaatst moest worden.

In de alternatievenstudie zijn acht spooralternatieven, zeven opstellocaties en drie concepten voor de reizigersrouting onderzocht.

Van de onderzochte spoorconfiguraties was er één uitgesproken "voorkeursalternatief spoor", met twee versies voor de sporenconfiguratie westelijk van het station: met of zonder fly-over nabij de Peizerweg. De voorkeurslocatie voor een nieuw opstel terrein was een gebied in de gemeente Haren, nabij het bedrijventerrein aan de Rouaanstraat.

Voor wat betreft de nieuwe ongelijkvloerse perronverbinding bleken twee alternatieven kansrijk: in de as van het bestaande stationsgebouw of diagonaal over de sporen langs het gebouw. De kwaliteit van deze "voorkeursalternatieven transfer" werd door de samenwerkende partijen verschillend gewogen, zodat in de alternatievenstudie nog niet werd gekozen.

Bij afronding van de Alternatievenstudie werd berekend dat de invulling van de vervoersambitie binnen handbereik lag met de goedkopere versie van het "voorkeursalternatief spoor". Dit was de oplossing zonder fly-over nabij de Peizerweg. Maar de combinatie van een "voorkeursalternatief transfer" en de door alle partijen gewenste duurdere versie van het "voorkeursalternatief spoor" (de oplossing met fly-over) was bij afronding van de alternatievenstudie nog niet financieel gedekt. In alle gevallen werd uitgegaan van een opstel terrein Rouaanstraat in de gemeente Haren.

De keuzes zijn op 26 september 2012 door Provinciale Staten van de provincie Groningen bevestigd door het nemen van een planuitwerkingsbesluit.

De variant B3 met veel regionale treinen rondom het perronplein had de sterke voorkeur, mede gezien de meerwaarde van een fly-over nabij de Peizerweg¹ (in de duurdere versie van het voorkeursalternatief spoor). Daarom hebben Provinciale Staten in het voorjaar van 2013 ingestemd met een uitbreiding van het budget voor de Spoorknop met € 35 mln.

Voor de complete uitwerking van de Alternatievenstudiefase wordt verwezen naar "Spoorknop Groningen – Alternatievenstudiefase" d.d. 13 april 2012. [ref 4]

¹ De fly-over bleek later in de studie ongewenst, zie 4.4.



4 Variantenstudie spoor

De resultaten van de alternatievenstudie zijn in 2013 verder uitgewerkt in een variantenstudie van:

- 2 spoorvarianten (de twee versies van het voorkeursalternatief met beide het opstelrelin nabij de Rouaanstraat),
- 2 transfervarianten.

Tijdens de variantenstudie werden partijen geconfronteerd met het niet doorgaan van de spoorverbinding Groningen-Heerenveen en het niet doorgaan van de RegioTram in de stad Groningen. De consequenties daarvan zijn vertaald in de "Actualisatie Network Analyse (NWA) 2013" [ref 2]. In de analyse is geconcludeerd dat de bereikbaarheidsstrategie op hoofdlijnen gehandhaafd kan blijven. Het wegvallen van de RegioTram kan in combinatie met intensieve HOV busdiensten gecompenseerd worden met het laten doorrijden van treinen uit Leeuwarden naar Europapark. Dit doorrijden van treinen is echter niet mogelijk in het "voorkeursalternatief spoor" uit de alternatievenstudiefase. Daarom is, vanuit het voorkeursalternatief, een aangepaste variant ontwikkeld.

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de Variantenstudie Spoor.

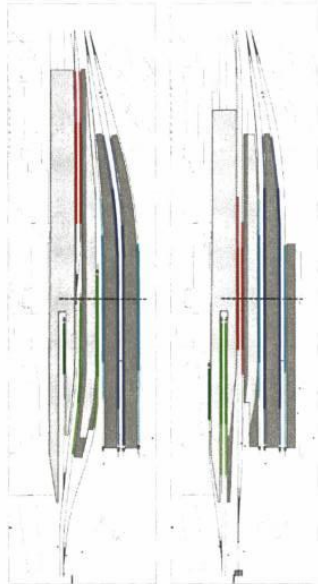
4.1 Startpunt variantenstudie

De spoorconfiguratie "B" die het startpunt vormde voor de Variantenstudie combineert de invulling van gewenste treindiensten met verbetering van de transfer ruimte op het station. De variant B3 (met fly-over) had dan weer de voorkeur boven variant B2 vanwege een aanmerkelijk betere spoorprestatie en een compactere transfer:

- in variant B2 werden de huidige sporen 2 en 3 als het ware verschoven naar de locatie van de sporen 4, 5 en 6 en werden 2 perroneilanden met naastliggende sporen toegevoegd. Op deze wijze werd extra transfer ruimte aangeboden tussen het stationsgebouw en de sporen (perronplein) en kon het stationsgebouw haar functie behouden. Op station Europapark werd een extra perronspoor gerealiseerd en nabij de Rouaanstraat werd op grondgebied van Haren een nieuw opstelrelin gemaakt.

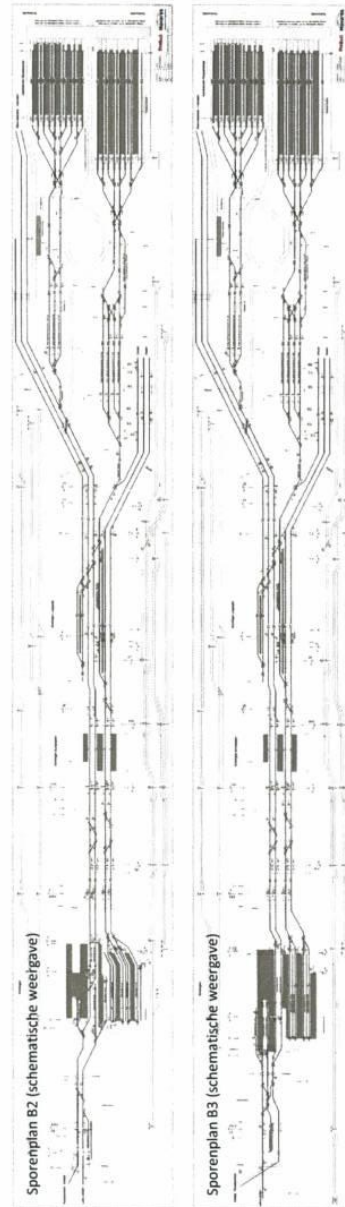
variant B3 was aan de westzijde iets anders georganiseerd, waardoor op station Groningen een gelijkvloerse overstap mogelijk werd voor veel regionale treindiensten. Dit kwam het gebruiksgemak voor de reiziger en de levensduur rondom het monumentaal stationsgebouw ten goede. Om die kwaliteit op het station te kunnen bereiken was bij de overweg Peizerweg een fly-over nodig voor het spoor richting Groningen-Noord (wat overigens tevens kans bood voor een conflictvrije wegontsluiting van het Suikerunieterrain). Net als in B2 werd een extra perronspoor gerealiseerd op station Europapark en werd nabij de Rouaanstraat een nieuw opstelterrein gemaakt.

Vanwege de goede prestatie voor de reiziger en de toekomstvastheid van de spoorinfrastructuur was variant B3 was voor alle partijen de duidelijke voorkeursvariant, zeker nadat de benodigde extra financiële middelen beschikbaar waren gesteld. B2 was tijdens de Variantenstudie de terugvaloptie.



Haltering treinen op Hoofdstation in B2 (boven) en B3 (onder). Betekenis kleuren::

- █ Arriva Roodeschool/Delfzijl – Winschoten/Veendam PNN lijnen
- █ Arriva Leeuwarden
- █ Arriva Spitspendel Zuidhoorn
- █ NS Intercity Zwolle
- █ NS sprinter Zwolle, pendel Assen



Spoorknoop Groningen Ontwerpvariantverdeling – samenvatting

4.2 Projectscope

Een project kenmerkt zich door een eenduidige scope. De volgende objecten behoren tot de *projectscope*. Voor deze objecten is budget gereserveerd, zij vormen de gefinancierde scope van het project (de cijfers verwijzen naar de in de luchtfoto foto aangeduide locatie):

- doorgekoppelde spoorinfrastructuur op het station Groningen (1),
- nieuwe ongelijkvloerse loopverbinding tussen de perrons op station Groningen, met trappen, liften, roltrappen en toegang aan de noordzijde (1),
- perrons, geoptimaliseerd in vorm en ligging (1),
- aangepaste reizigersvoorzieningen en verbetering van stationsplein (1),
- een opstel terrein Rouaanstraat in de gemeente Haren (2),
- viersporigheid tussen station Groningen en opstel terrein (3),
- een vierde spoor en een extra zijperron op station Groningen Europapark (4).



Spoorknop, Groningen Ontwerpvariantvoordrag – samenstelling

4.3 Ontwerpscope

Een aantal ontwikkelingen in de omgeving heeft zoveel raakvlakken met het project Spoorknop Groningen, dat zij deel uitmaken van de *ontwerpscope*. Dat wil zeggen dat vanuit het project wordt onderzocht welke invloed het project heeft op de betreffende ontwikkelingen. Dit zijn (de letters verwijzen naar de in de luchtfoto foto aangeduide locatie):

- vernieuwing Herewegviaduct (a),
- onderdoorgang Paterswoldseweg (b),
- ontwikkeling Stationsgebied (c),
- aanpak Zuidelijke Ringweg (d),
- het verwijderen van de gelijkvloerse overweg Esperantostraat (e)
- extra sneltrein Groningen – Leeuwarden (ESGL),
- HOV-as ten zuiden van het station en een kortsluitroute onder het spoor door naar de Stationsweg (f),
- Helperzoomtunnel (g)



Spoorknop Groningen Ontwerpscope - samenvatting

4.4 Voorkeursvariant B4

Bij de afronding van de variantenstudie kwamen de Actualisatie Netwerk Analyse (NWA) 2013 [ref 2] en een bijgestelde HOV-visie [ref 3] beschikbaar. Op basis daarvan diende de impact te worden onderzocht van het doorrijden van treinen uit Leeuwarden naar Europapark. Dit leidde tot een doorontwikkeling van variant B3 tot een nieuwe voorkeursvariant B4 [ref 5]. Spoorvariant B4 heeft de sterke voorkeur van alle partijen omdat:

- B4 als enige variant aansluit bij het overeengekomen ambitieniveau van de HOV-visie,
- B4 de positieve karakteristieken van de andere varianten in zich verenigt,
- B4 zeer bedrijfszeker, flexibel en robuust is naar de toekomst toe.

Dit heeft er in geresulteerd dat de voorkeur uitgaat naar de spoorconfiguratie B4 in combinatie met het opstelrein Rouaanstraat te Haren. Deze variant wordt onderstaand van west naar oost beschreven.

Westflank B4

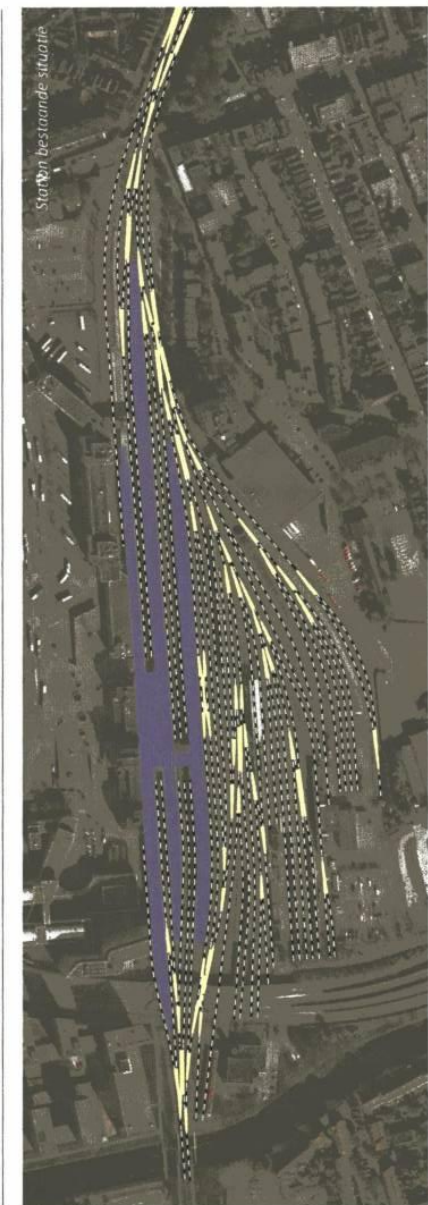
Ten westen van het Hoornse Diep/Noord Willemskanaal zijn voor variant B4 geen extra maatregelen nodig ten opzichte van de aanpassingen die reeds zijn voorzien op het traject Groningen – Leeuwarden. Wel kan aan die zijde het huidige rangeerspoor tussen de Paterswoldseweg en de Peizerweg worden weggehaald. De fly-over die de voorkeur had in variant B3 heeft in B4 geen toegevoegde waarde meer. Omdat alle treinen vanuit het westen (enkel-spoor) doorrijden naar Europapark (dubbel spoor) moet er sowieso van spoor gewisseld kunnen worden om op het dubbelsporig traject "rechts" te kunnen rijden. Om overkruisbewegingen tussen de treinen in de verschillende richtingen zo kort mogelijk te houden worden de daartoe benodigde wissels tussen Hoornse Diep/Noord Willemskanaal en de perrons ingepast.

Hoofdstation

Op het station zijn de huidige sporen 1a, 1b, 2a, 2b, 3a en 3b in de voorkeursvariant niet meer nodig voor de reizigersdienst. Deze zullen worden opgeheven. Hierdoor ontstaat ruimte rond het stationsgebouw voor een plein waar reizigers op een goede en comfortabele wijze kunnen worden voorzien van reisinformatie en overige voorzieningen.

In de voorkeursvariant hebben alle regionale treinen een doorgekoppelde verbinding. Hiervoor hebben zij drie sporen tot hun beschikking, waarbij het middelste spoor niet alleen als doorgaand spoor maar ook als keerspoor kan worden gebruikt. Eén spoor komt tegen het plein achter het hoofdstation te liggen (huidig spoor 4) en twee sporen op het eerste eilandperron ter hoogte van de huidige sporen 6 en 7. Deze drie sporen voor de regionale treindiensten zorgen er tevens voor dat het doorgaande goederenvervoer ook nagenoeg op de huidige plek door het station kan blijven rijden.

Er komen twee eilandperrons met vier sporen ten zuiden van het huidige meest zuidelijke perron. De landelijke vervoerder halteert aan deze twee eilandperrons. Op drie van de vier sporen aan deze eilandperrons kunnen Intercity's met een lengte van 340 meter terecht. Het meest zuidelijke spoor, het vierde spoor voor de landelijk vervoerder, is korter. Daardoor wordt ruimte gecreëerd voor de toekomstige busbaan ten zuiden van de sporen achter het station. Dit perron kan ook korter zijn doordat er geen intercity's aan dit perron stoppen. De pendeldienst Groningen – Europapark – Haren – Assen halteert aan dat perron. Om ruimte te winnen voor de inpassing van wissels en optimale seinplaatsing zijn de perrons aan de westzijde zo ver mogelijk in de richting van het Emmaviaduct geschoven. Om het zicht op de seinen te verbeteren zijn de bogen langs de perrons verruimd tot een straal van 1000m, waarbij de perrons aan de oostzijde iets worden versmald.



Spoorknop Groningen Christenwerpaanbeveling - samenstelling

Oostflank

Station

Aan de oostzijde van het hoofdstation is de inrijd snelheid van de treinen op 40 km/u gehouden. Een hogere snelheid zou tot meer geluid en trillingen hebben geleid. Het aantal wissels ten oosten van de Hereweg wordt teruggebracht van 11 naar 4. Ook blijven de sporen hier ongeveer op dezelfde locatie liggen, maar wordt het vijfde spoor dat parallel ligt aan de Herehof en de J.A. Feithstraat weggehaald. Ten slotte worden alle sporen in nieuw-staat gebracht. Door deze maatregelen blijven geluid en trillingen onder de norm, ondanks dat er meer treinen gaan rijden. Zie verder hoofdstuk 6.

4de spoor Hoofdstation – Losplaats

Op station Europapark wordt een vierde perronspoor(en perron) gerealiseerd. Hiermee wordt het gehele traject tussen Hoofdstation en Groningen Europapark vier sporig.

Toegang tot opstel terrein

Reizigersmaterieel van de landelijke vervoerder, dat vanaf Groningen naar het opstel terrein wordt gereden, moet tot voorbij Europapark gebruik maken van de sporen van het baanvak Groningen – Assen. Er worden wissels aangelegd die een toegang vanaf het westelijke spoor naar het opstel terrein mogelijk maakt.

Vagranspoor

Hoewel Attero BV (het voormalige Vagron) sinds 2010 niet meer per spoor is bediend, vertegenwoordigt deze aansluiting een belangrijke waarde voor dit bedrijf. De aansluiting blijft behouden.

Oversteek goederenvervoer

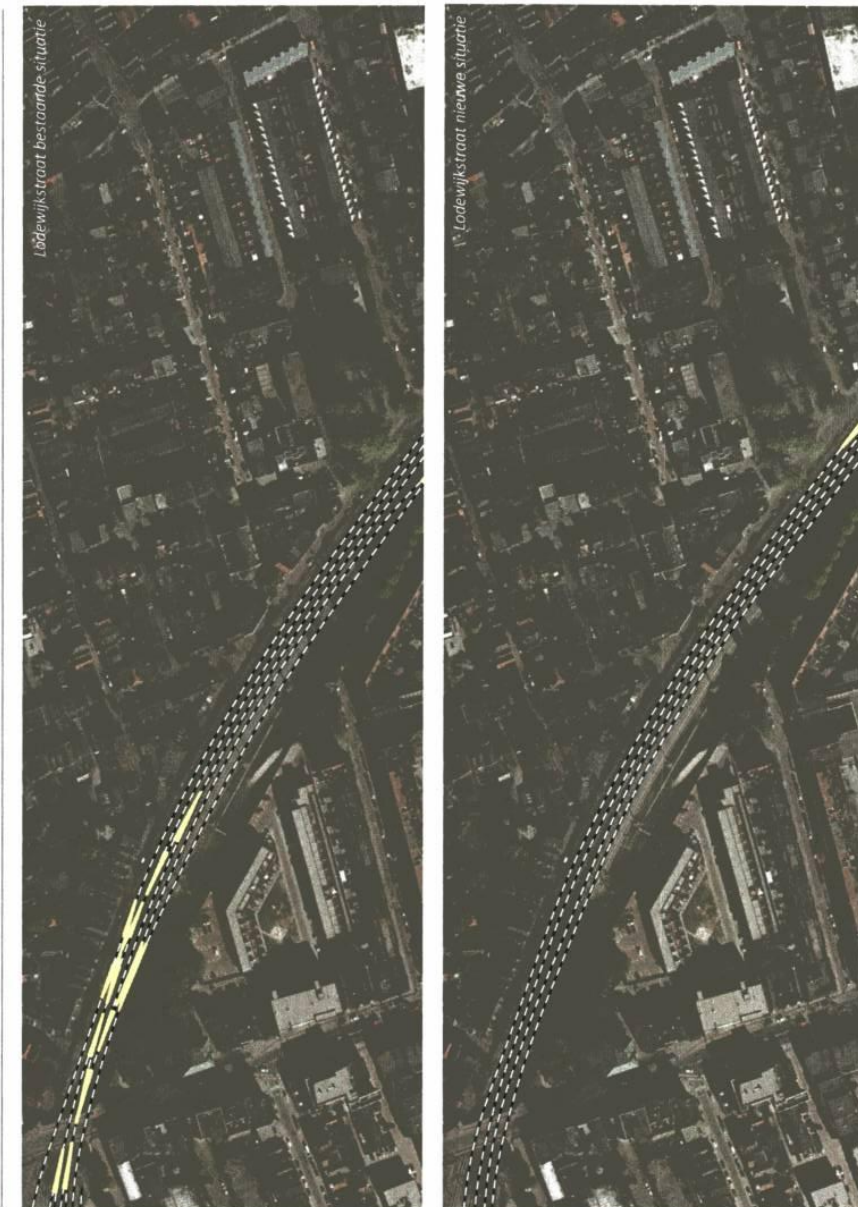
Het goederenvervoer uit de richting van Assen wordt zodanig bediend, dat goederentreinen kunnen doorrijden naar Delfzijl. Dit is gelijk aan de huidige situatie.

Opstel terrein Rouaanstraat

Het opstel terrein is bestemd voor het faciliteren van zowel de landelijke vervoerder (momenteel NS) als de Regionale vervoerder (momenteel Arriva). Het gewenste opstel terrein ligt in de splitsing van de lijn naar Nieuweschans/Veendam en de lijn naar Assen. De sporen zijn zo veel mogelijk in het noordelijke deel van het terrein gesitueerd, waarbij de waterpartij, die tussen het spoor aan de noordzijde en het opstel terrein ligt, behouden kan blijven. Het opstel terrein grenst daarmee aan het bedrijventerrein, slechts gescheiden door het spoor van Attero BV (Vagron) en de spoorlijn naar Veendam/Nieuweschans. Bundeling van de bedrijvigheid maakt het mogelijk om zowel de bestaande als nieuw industriële activiteiten beter in te passen in de omgeving.

Op het opstel terrein komt onder andere een trein-wasvoorziening voor de regionale vervoerder daarnaast is een ruimtereservering voor een treinwas installatie voor de landelijke vervoerder voorzien.

De toegang tot het opstel terrein voor bestemmingsverkeer wordt gerealiseerd door het verplaatsen en beveiligen van de overweg Kooijweg in de spoorbaan Groningen – Nieuweschans/Veendam. Hierbij wordt het opstel terrein dus ontsloten vanaf de Rouaanstraat.



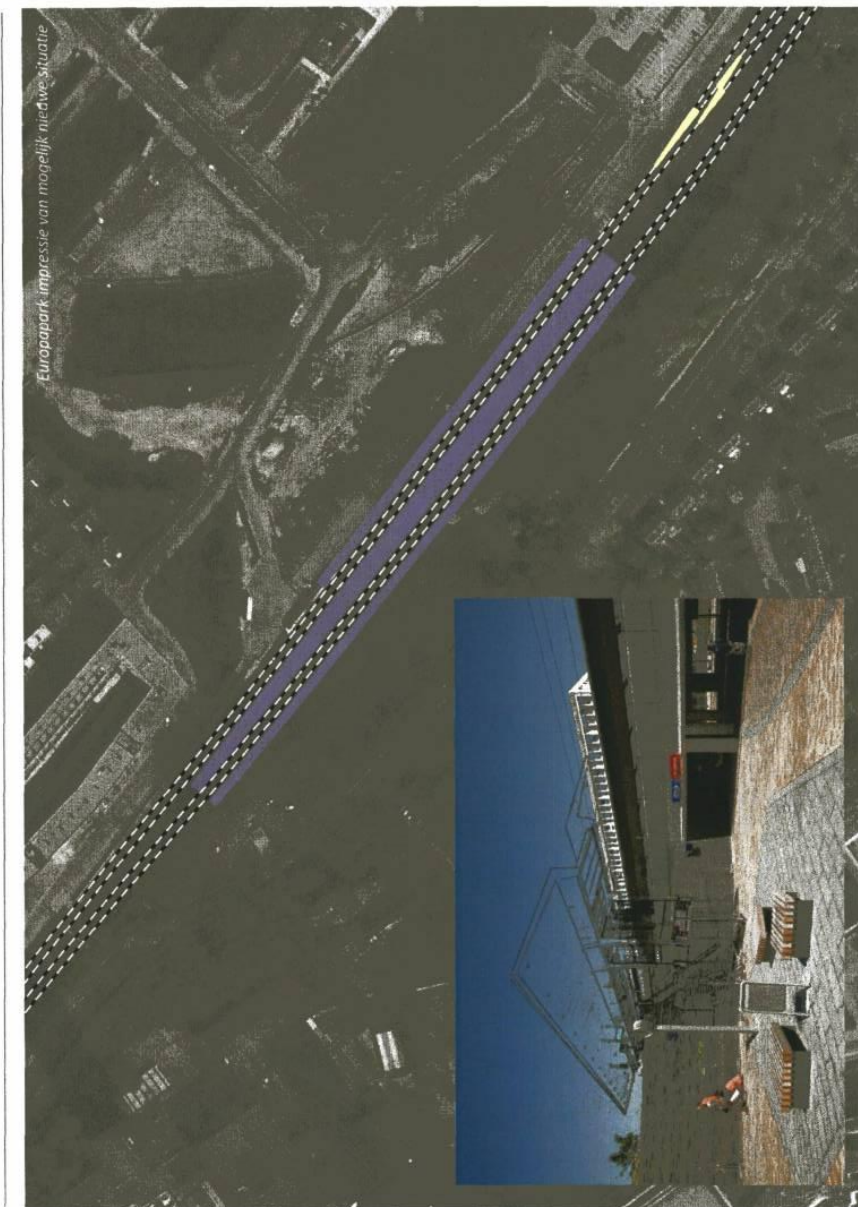
16

SpoorKnoep Groningen Ontwerperantwoordig - samenstelling



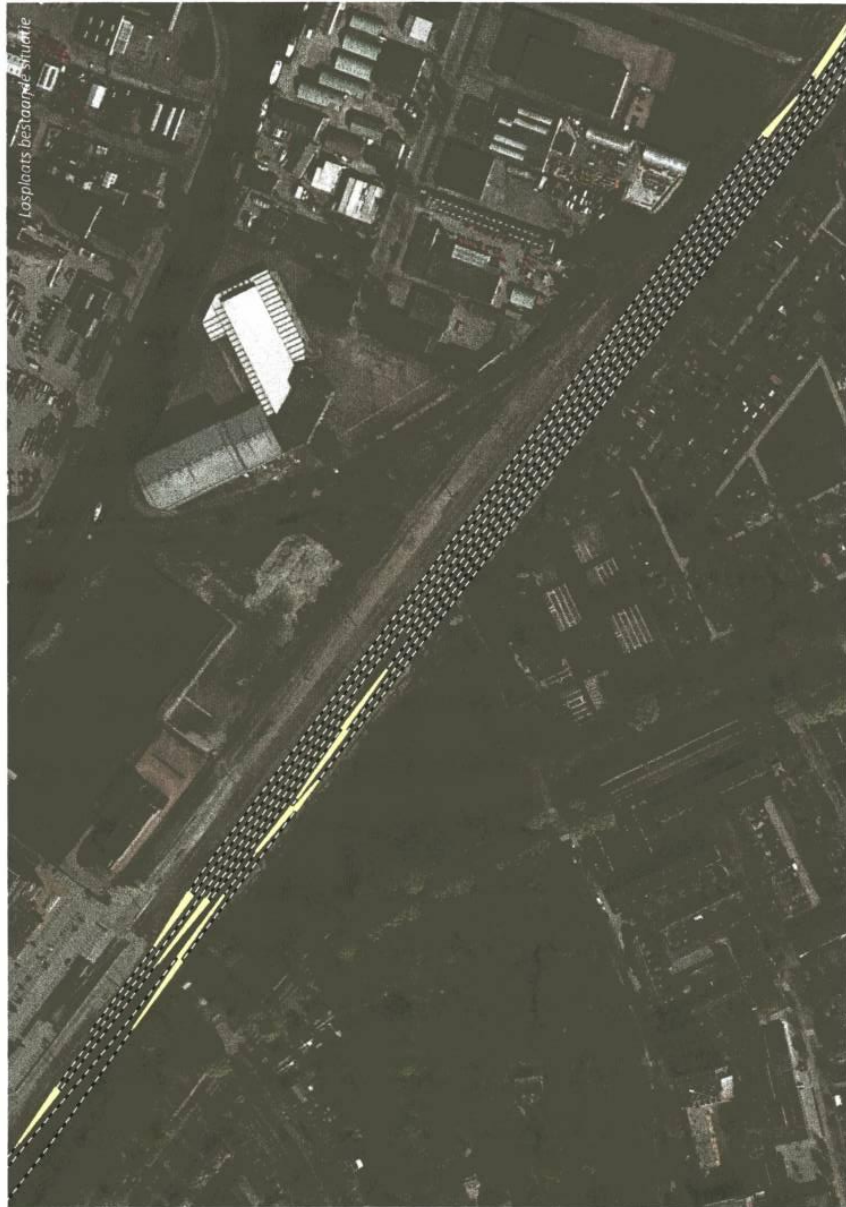
17

Spoorknoep Groningen Ontwerpvariantverdeling - samenvatting



Europapark impressie van mogelijk nieuwe situatie

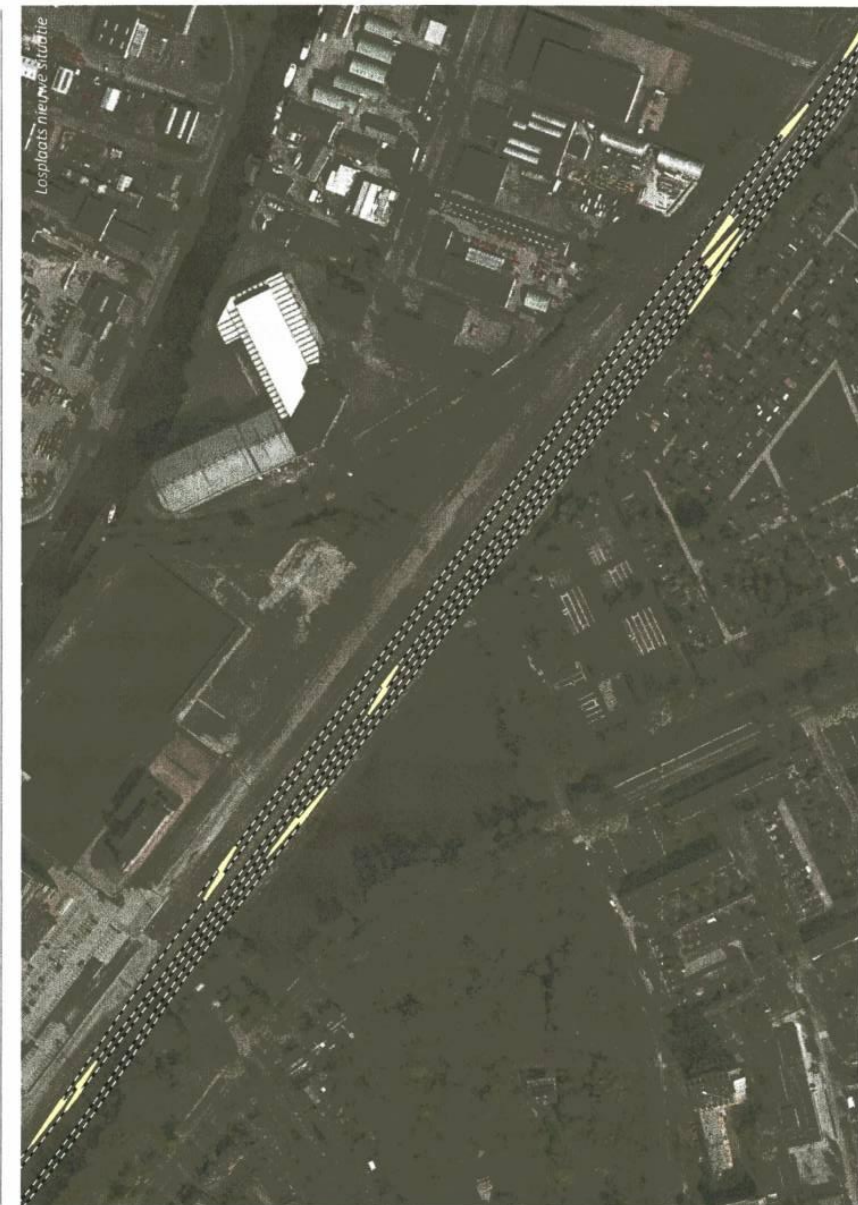
Spoorknoep Groningen Ontwerpvariantvoorzijning - samenvatting



Losplaats bestaande situatie

Spoorknoep Groningen Ontwerpvariantweerdigheid - sarnemattig

19



Losplaats nieuwe station

Spoorknoop Grimbergen Oosterspoortbeoordeling - samenstelling

20



21

Spoorknoep Groningen Ontwerpvariantbeoordeling - samenvatting

Collegebrief - Vrijgave voorkeursvariant spoorknoep en bustunnel voor actieve ...



22

SpoorKnoop Groningen Ontwerpvariantvoording - samenvatting

5 Variantenstudie transfer

Startpunt voor de Variantenstudie Transfer waren twee transfervarianten, gecombineerd met de spoorvarianten en met twee tijdshorizonten: 2020 en 2030. Bovendien zijn voor de variant Links zowel een tunnel als een traverse bevindingen. Dit hoofdstuk is een beknopte weergave van de belangrijkste bevindingen. Hierbij wordt opgemerkt dat de betrokken bestuurders en de gemeenteraad van Groningen reeds in het najaar van 2013 hun voorkeur hebben uitgesproken voor een tunnel links (zie 5.2).

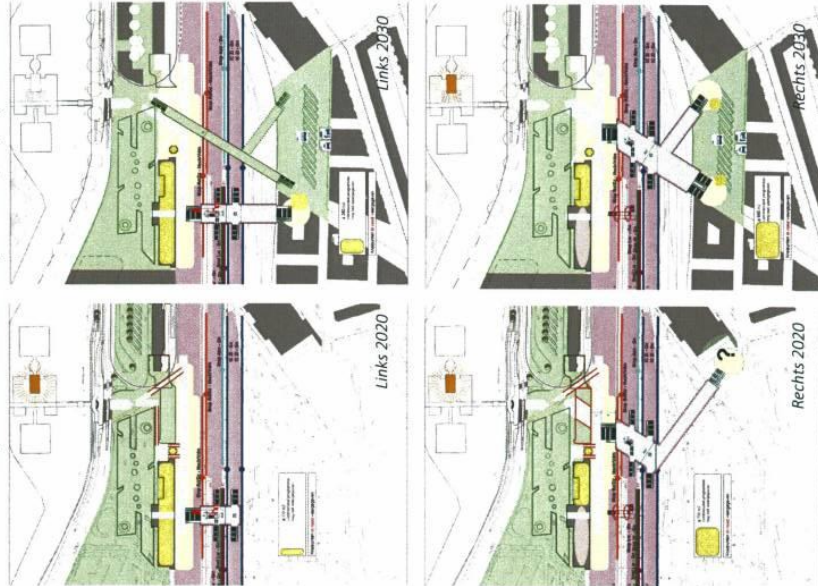
5.1 Uitgangspunten

Twee concepten voor de transfer vormden startpunt voor de Variantenstudie:

- transfervariant Links verbond perrons in de as van het stationsgebouw. De looproutes van en naar de stad voerden langs en door het monumentale gebouw. In dit alternatief zou in de verdere toekomst (ontwikkelingsperspectief na 2020) een afzonderlijke interwijkbrug kunnen worden toegevoegd aan de oostzijde van het station, niet verbonden met de perrons. Aan de binnenstaadszijde zou deze brug recht tegenover de Werkmanbrug uitkomen op het brede perronplein.
- Transfervariant Rechts combineerde de perronverbinding en de interwijkverbinding in een traverse, schuin over de sporen. Aan de binnenstaadszijde kwam dus zowel de interwijkverbinding als de perronverbinding tegenover de Werkmansbrug op het brede perronplein uit. De looproutes naar de stad voerden langs het Hunzehuys. Voor een optimale aanhechting op de stad zou de westelijke vleugel van het Hunzehuys (op termijn) gesloopt kunnen worden. Aan de zuidzijde eindigde de traverse op ongeveer dezelfde plek als in het alternatief Links.

Beide kenden dus een korte termijn perspectief en een lange termijn perspectief, waarbij in het lange termijn perspectief de stedelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde op gang zouden zijn gekomen. En beide varianten pasten op zowel de configuratie B2 als op B3: de keuze van de transferoplossing kon dus los van de keuze van de spooroplossing gemaakt worden.

Startpunt Variantenstudie Transfer, 2 concepten, 2 tijdshorizonten.





De volgende belangrijke eisen zijn van toepassing op de vormgeving en inrichting van de transfer op station Groningen:

- draagt bij hoogwaardig vervoerknooppunt en korte overstaptijden,
- faciliteert de treindiensten van het Spoorplan,
- voldoet aan de principes van Basisstation en Stationsconcept,
- respecteert het monumentale ensemble,
- sociaal veilig, toegankelijk en duurzaam,
- elke realisatiestap kan een volwaardig eindbeeld zijn,
- kan functioneren als interwijkverbinding,
- aantrekkelijk voor commerciële exploitatie,
- heeft in combinatie met het omgevingsdomein een goede verblijfskwaliteit,
- voorziet in een goede inpassing van de ketenfaciliteiten (fiets, bus, taxi, kiss&ride, P&R).

De ambities voor wat betreft de interwijkverbinding staan in de ontwikkelvisie beschreven:

- herkenbaar, zichtlijnen met herkenningspunten en aansluitend op de stad (via as Werkmanbrug),
- de sfeer van een binnenstadstraat,
- sociaal veilig en daarom gecombineerd met de loopverbindingzone van het station in een gemeenschappelijke passage,
- 24/7 open.

5.2 Transfervariant Links

De variant Links wordt gekenmerkt door een transferverbinding op de symmetrieas van het bestaande gebouw. De hoofdloopverbinding voert door en langs het bestaande gebouw. In een korte studie zijn voor de variant Links een tunnel en een traverse afgewogen. De kosten bleken nauwelijks onderscheidend.

Qua prestatie bleek een traverse in de variant Links wel de nadelen van een traverse te hebben (grotere te overbruggen hoogte, langere trappen, minder comfort, meer onderhoud, forse doorbreking van perronkappen) en niet de veronderstelde voordelen (uitzicht op de stad, goedkoper).

Daarom is de keuze gemaakt om de variant Links verder als tunnel uit te werken.

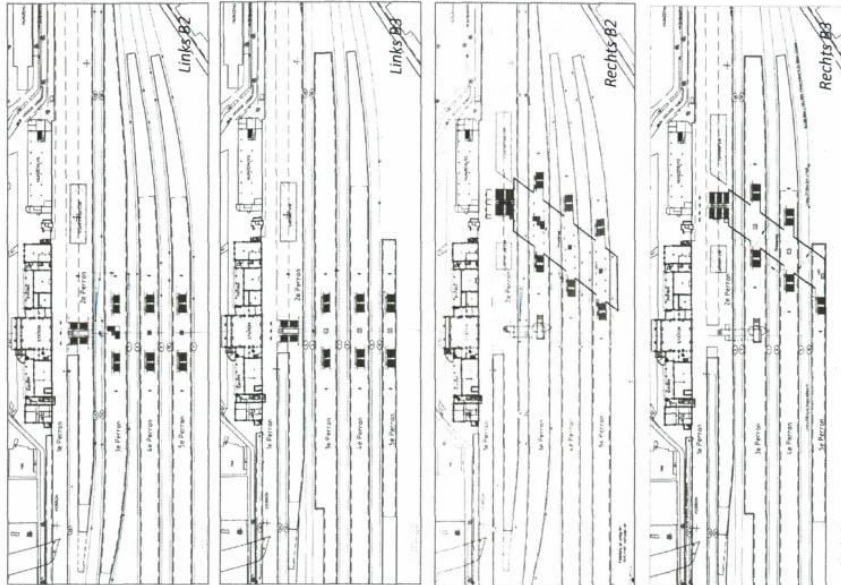
De tunnel is ongeveer 3,5m hoog, en voorzien van liften, roltrappen en trappen. De benodigde tunnelbreedte is B2 en B4 iets groter dan in B3 omdat er minder treinen gelijkvloers bereikt kunnen worden. Voor de transfer lijkt een breedte van ca 18m voldoende. Als de tunnel ook een interwijkfunctie krijgt moet daar ca 5m voor worden bijgeteld. De maatvoering wordt echter nog nader bepaald op basis van loopstroombmodellen en andere inrichtingsvereisten.

Aan de noordzijde landt de tunnel met brede trappen aan op het bestaande perroneiland. De gesloten gevel van de stationshal zou transparanter gemaakt kunnen worden om de oriëntatie te bevorderen. De mogelijkheden hiertoe zullen in de volgende fase vanuit alle belangen, waaronder monumentwaarde, functionaliteit, gebruiksgemak, etc. onderzocht worden. De stationsvoorzieningen zijn aan de hoofdloopverbindingen en in het bestaande gebouw opgenomen.

5.3 Transfervariant Rechts

De variant Rechts is een traverse diagonaal over de sporen heen. Net als in de variant Links verschilt de breedte van de traverse voor de spoorvarianten. Het vloerniveau van de traverse ligt op ongeveer 6,50m boven het spoor. Deze hoogte is lager dan aanvankelijk aangehouden werd ten behoeve van integrale instandhouding van de monumentale perronkappen. Maar als gevolg van kolommen en stijpunten is integrale handhaving van de perronkappen sowieso niet mogelijk. Daarom is gekozen voor zo beperkt mogelijke hoogte, die overbrugd wordt met trappen, roltrappen, liften. Ten behoeve van een beschutte overstap is de traverse voorzien van wanden en een dak. De totale hoogte van de traverse vanaf het spoor komt daarmee op ca 10,5m (11m voor de liften).

Spoorknoop Groningen Ontworpvariantvoorziening - samenvatting



In de vigerende projectscope heeft de traverse alleen een noordelijke toegang. Deze moet ook op eendrachtigheid kunnen functioneren zonder ingrijpende aanpassingen aan het Hunzehuys. Om de toegang beter te kunnen aansluiten op de stedelijke routing buiten het station is besloten om de traverse ten opzichte van de eerdere studies ca 10 m richting het stationsgebouw te verschuiven. Die verschoven ligging past ook beter bij de situering van de perrons. Bovendien is dan een goede zichtrelatie tussen traverse en omgeving mogelijk.

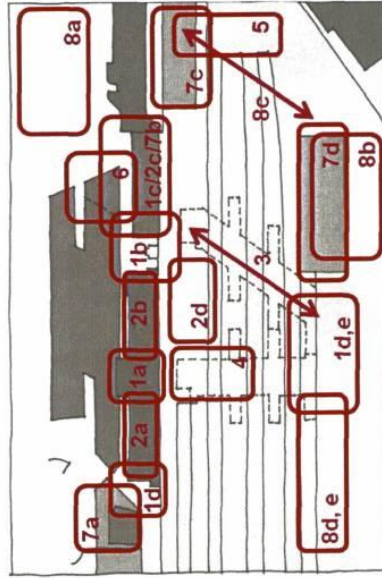
De stationsvoorzieningen liggen aan de hoofdloopverbinding. Deze loopt langs het Hunzehuys, het kantoorgebouw tussen busstation en perrons, dus zullen daarin en daaromheen reizigersvoorzieningen en retail ingepast worden. Er zijn enkele varianten ontwikkeld voor een aanpassing van de onderste verdieping, voor het plaatsen van voorzieningen op het perronplein en – voor de langere termijn – sloop van de westelijke vleugel van het Hunzehuys.

5.4 Aanvullingen op de basisoplossing transfer

Voor een aantal onderdelen die samenhangen met het gebruik van het station zijn meerdere varianten mogelijk, die met zowel Links als Rechts kunnen worden gecombineerd. Tijdens de variantenstudie zijn "modules" beschreven op 8 thema's. Met de modules kunnen arrangementen worden gedefinieerd voor de korte en de lange termijn. Deze modules worden onderstaand kort beschreven.

Entree noordzijde

De entree bij de Julia's aan de oostzijde is in beide transfervarianten een belangrijke toegang voor de reizigers. Om de kwaliteit van deze entree meer aan te laten sluiten bij de status van stationstoeegang zijn varianten ontwikkeld die ieder overeenkomen met een bepaald ambitieniveau. Ze variëren van aanpassingen aan de onderste verdieping van gebouwen tot de inpassing van een volwaardige nieuwe stationshal op deze locatie.



Overzicht van de beschouwde modules:

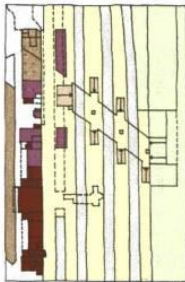
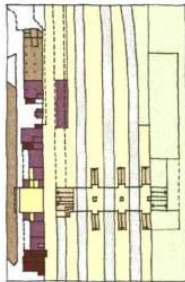
- thema entrees (modules 1a t/m 1d)
- thema reizigersvoorzieningen (modules 2a t/m 2d)
- thema interwijkbrug (module 3)
- thema monumentaal seinhuis (module 4)
- thema blauwe brug (module 5)
- thema aanpassing staatsbalkon (module 6)
- thema rijwielstalling (modules 7a t/m 7d)
- thema HOV-baan en HOV-tunnel (module 8a t/m e)

Entree Zuidzijde

Aan de zuidzijde blijkt de ordening van stationstransfer en toekomstige functies, met name busvoorzieningen, complex maar oplosbaar. De transfervarianten Links en Rechts zijn beide in staat om zowel een eenvoudige als een volledig zuidentree op te nemen. De zuidentree zit echter vooralsnog niet in de projectscope, maar is een sterke wens van alle partijen.

Reizigersvoorzieningen

Reizigersvoorzieningen, winkels, e.d. liggen altijd aan de belangrijkste looproutes. Zolang het Hunzehuys in zijn huidige vorm aanwezig blijft zou bij Rechts een fors programma aan winkels en voorzieningen op het perroneiland moeten worden gesitueerd. Dit is oplosbaar, maar strijdig met de idee van overzicht en representatieve ruimte.



Fiets

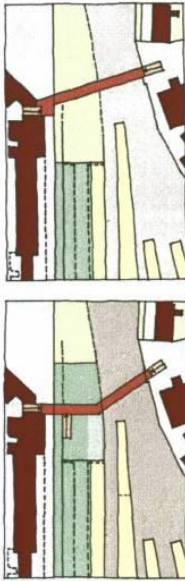
Rijwielstallingen zijn op verschillende plekken in te passen in de beide transfervarianten. De voorkeur gaat uit naar concentratie van de totale stallingcapaciteit op vier locaties: het bestaande stadsbalkon, de fietsflat en perronplein aan de westzijde, het perronplein aan de oostzijde en tenslotte de zuidzijde

Interwijkverbinding

In beide varianten kan de interwijkverbinding goed gecombineerd worden met de transfervverbinding. Met de traverse recht tegenover de Werkmanbrug kan tegemoet worden gekomen aan de wens van een goede zichtrelatie vanaf de looproute op de stad. In de tunnel Links is daar niet aan te voldoen. De interwijkverbinding is een route door het station. Daarom is er relatie met de wens van NS om de toegang tot de door haar gebruikte perrons te beheersen in het kader van OVChipkaart (plaatsen poortjes). Daar zijn verschillende oplossingen voor mogelijk. Hierover en over de beheereffecten van de interwijkverbinding zullen bij de verdere uitwerking nadere afspraken worden gemaakt

Blauwe brug

In de nieuwe situatie kan men via de Blauwe Brug niet meer op de perrons komen. Dat geldt in beide transfervarianten. Onderzocht is of de interwijkfuncties van de Blauwe Brug een bijdrage levert in het totale arrangement en zo ja in welke vorm en met welke aanpassingen. Meerdere oplossingen zijn mogelijk, waarin de transfervarianten (en spoorconfiguraties) niet onderscheidend zijn. Nadere besluitvorming over het al dan niet in standhouden van de blauwe brug moet nog plaatsvinden.

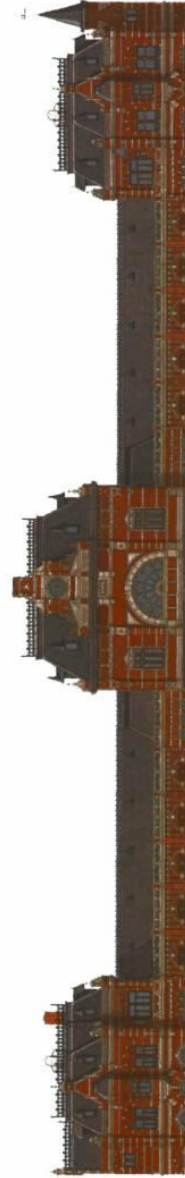
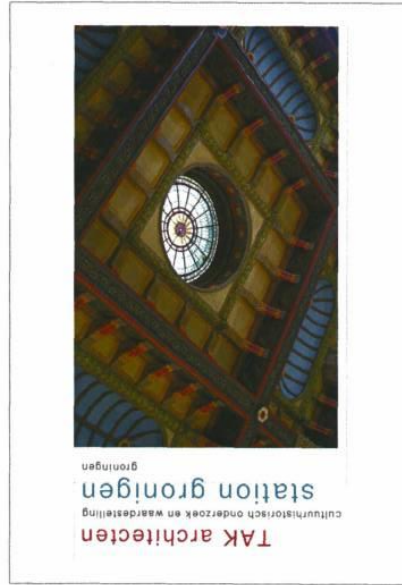


5.5 Beoordeling transfeervarianten

Monumentwaarde

Niet alleen het iconische ontvangstgebouw, maar ook de kappen en de traverse met het seinhuis zijn van historische betekenis. De monumentwaarde is in opdracht van NS Stations door Tak Architecten beschreven in een *waardstelling* die eind 2013 beschikbaar kwam [ref 6]. Bureau Tak beschrijft in de waardstelling de monumentwaarde als samenhangend geheel van stedenbouwkundige, architectonische en technische kwaliteit. Tak adviseert om aanpassingen te toetsen op de mate waarin een variant bijdraagt aan:

- herstel van de oorspronkelijke samenhang tussen gebouw en omgeving in een groene setting,
- herkenbaarheid van de oorspronkelijke symmetrische opzet van de perrons,
- het functionele gebruik en de beleving van de oorspronkelijke routing naar en door het gebouw,
- het behoud van het stationsgebouw,
- het behoud van de perronkappen en de eilandkap,
- het behoud van passerelle, seinhuis en derde kap.





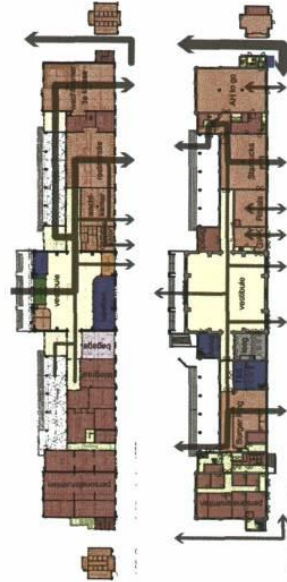
Waardering binnen de monumentenwaarde

De variant Links richt zich volledig op gebruik en benutting van het bestaande hoofdgebouw. Veel van de adviezen uit de waardstelling zijn te implementeren bij de vormgeving van aanpassingen. De bestaande kappen op eerste en tweede perron worden niet of nauwelijks aangetaast door de transferoplossing. Om de nieuwe perronlay-out mogelijk te maken zullen de bestaande kappen in de verschillende varianten overigens wel aangepast moeten worden. Voorkeursvariant B4 sluit hierbij het meest aan op de bestaande kappen.

De nieuwe tunnel is gesitueerd precies op de as waarin ook de huidige passerelle en seinhuis zijn geplaatst. In hoeverre de trappen van de monumentale passerelle nog te handhaven zijn wordt onderzocht. Wel is het technisch mogelijk om het seinhuis en het zuidelijk deel van de passerelle te handhaven.

In de variant Rechts krijgt een deel van de stationsvoorziening nog een plek in het oude gebouw, maar er is geen aanleiding meer om bijvoorbeeld oorspronkelijke routes in ere te herstellen. Een nieuwe functie voor het grootste deel van het stationsgebouw kan wellicht gebruik maken van de beschikbare ruimten. Intensief gebruik kan een positieve uitstraling hebben op zowel het voorplein als naar de perrons toe. Vanuit monumentenaspect verdient het aanbeveling in dat geval functies te vinden met een openbaar karakter, die ook gebruik kunnen maken van de galerijen aan de noordzijde. Aan de verhuurbaarheid wordt echter getwijfeld, tenzij er ingrijpende aanpassingen van het voorplein plaatsvinden.

In variant Rechts wordt de monumentale tweede kap over tenminste 30m lengte doorsneden. De eerste kap kan gehandhaafd worden, maar belemmert dan het zicht op de toegang tot de traverse. Het is in model Rechts mogelijk om seinhuis en de bestaande passerelle te handhaven, tezamen met een deel van de bestaande kap.



Uit de waardstelling: de oorspronkelijke routing door het stationsgebouw (perrontoeegangen via de wachtkamers) versus de latere situatie.

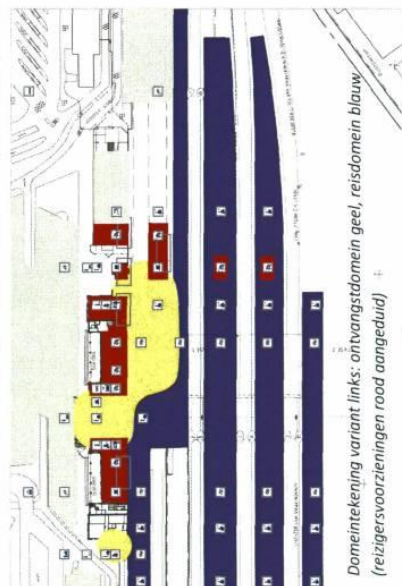
Stationsconcept

Het Stationsconcept beschrijft de identiteit van het station. Met het document willen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester sturen op de inrichting en uitstraling van stations. Het Stationsconcept organiseert de overgang tussen de reis en de omgeving en andersom en introduceert daartoe domeinen. De stationsdomeinen ordenen functies en voorzieningen naar de behoefte van de gebruikers op hun route naar en door het station. Idealerweise kent elk station vier stationsdomeinen: een omgevingsdomein, een ontvangstdomein, een reisdomein en een verblijfdomein. De domeinen worden met elkaar verbonden door de loopverbindingzone. Deze zone is overal duidelijk herkenbaar en vindbaar en voorziet in een snelle, veilige transfer. Voor ieder domein zijn de gewenste sfeer, beleving, inrichting en programma bepaald.

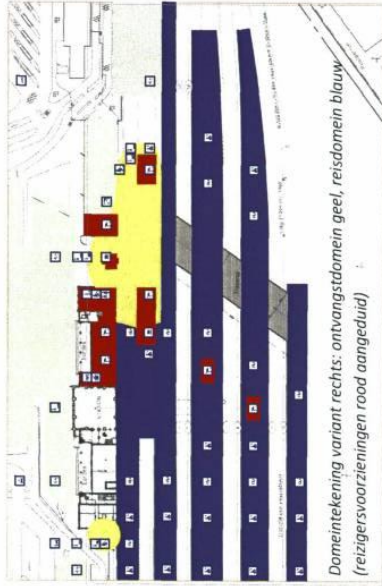
Waardering aan het stationsconcept

In beide varianten zal het omgevingsdomein op korte termijn weinig verandering ondergaan. Het station moet dus kunnen functioneren met de huidige posities van busstation, voorrijdegelegenheid, taxi, en fietsstallingen. In beide varianten is een verbetering van de route tussen Werkmanbrug en station gewenst. In variant Links (de tunnel) betreft dat de route over het stadsbalkon, in de variant Rechts (de traverse) de route langs de Julia's. Zolang het Hunzehuys in zijn huidige vorm blijft staan belemmert dat in variant Rechts een logische aansluiting van het omgevingsdomein op het station. Op het moment dat de beoogde zuidelijke entree aan de scope zou worden toegevoegd dient ook een overzichtelijk, (sociaal) veilig en attractief omgevingsdomein aan de zuidzijde gerealiseerd te worden.

In variant Links wordt het ontvangstdomein (geel in de tekeningen hiernaast) opgespannen tussen de bestaande stationshal en de doorgang bij Julia's. De looproutes buiten het station zullen zich meer op de oorspronkelijke, herkenbare stationsentree oriënteren dan in de huidige situatie, zeker als de barrierewerking van het stadsbalkon kan worden verminderd.



Domeintekening variant links: ontvangstdomein geel, reisdomein blauw (reizigersvoorzieningen rood aangeduid)



Domeintekening variant rechts: ontvangstdomein geel, reisdomein blauw (reizigersvoorzieningen rood aangeduid)



Schets ontwikkeling De Zwarte Hond / Movares



De route noordelijk langs het Hunzehuys over het voorplein wordt aantrekkelijker gemaakt, opdat de onveilige toegang (druk bus/fietsverkeer en smal trottoir) onder het Hunzehuys aan de oostzijde minder gebruikt wordt. De stationstoegang aan de westzijde blijft in gebruik met een klein nevenontvangstdomein.

De traverse in variant Rechts moet eigenlijk uitkomen op het voorplein, zichtbaar vanaf de Werkmanbrug. Daarvoor zou de westvleugel van het Hunzehuys moeten wijken, wat echter op korte termijn niet realiseerbaar is. Tot die tijd vormen de doorgang bij Julia's en de oostelijke onderdoorgang van het Hunzehuys de twee belangrijkste entrees, met beperkte ruimte om het ontvangstdomein vorm te geven. Omdat de looproute van west naar oost over het stadsbalkon niet erg uitnodigend is ligt het voor de hand om ook in model Rechts de westelijke toegang aan de andere kant van het stationsgebouw te handhaven met een bescheiden ontvangstdomein.

Perrons en tunnel of traverse vormen samen het *reisdomein* (blauw in de tekeningen). In alle spoorvarianten zal een gedeelte van het perronplein in gebruik blijven als reisdomoien en dus als zodanig herkenbaar moeten zijn ten opzichte van de rest van het perronplein. In tunnel en traverse is de interwijkverbinding te gast in het reisdomoien. Besloten is om interwijkverbinding en reisdomoien niet fysiek te scheiden binnen tunnel of traverse. In beide varianten kan een deel van het bestaande stationsgebouw tot *verblijfsdomein* worden ingericht, mits er voldoende relatie blijft bestaan tussen een dergelijk verblijfsdomein en de belangrijkste looproutes.

Ontwikkelingsperspectief

Centraal in het ontwikkelingsperspectief staat "de sprong over het spoor". Belangrijk element hierin is een interwijkverbinding die het te ontwikkelen gebied aan de zuidzijde van het station verbindt met de binnenstad. De vraag is hoe deze "sprong" gecombineerd kan worden met de ontwikkeling van het station. Startpunt voor de Variantenstudie zijn de twee tijdshorizonten: het projectperspectief 2020 en de ontwikkelvisie 2030.

Spoorknoop Groningen: Ontworpvariantvoordrag – samenvatting

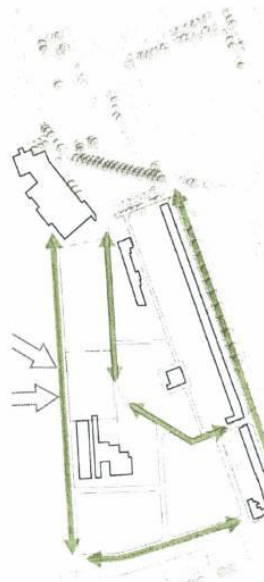
Voorpleinstudie

De afgelopen decennia is er veel gesloopt, gebouwd en herringicht rondom het station. Niet alle projecten hebben gelukkig uitgepakt. Een samenhang ontbreekt en het gevoel van krapte overheerst, met name voor de voetganger. Tijdens de variantenstudie is duidelijk geworden dat een stedenbouwkundige visie op de inpassing van het station noodzakelijk is. In een *voorpleinstudie* van oktober 2013 zijn de ambities inzichtelijk gemaakt. Karres & Brands bepleiten in hun studie "Omgevingsdomein Hoofdstation Groningen" [ref 7] een comfortabeler en functioneel logischer inrichting van de openbare ruimte met meer ruimte voor de voetganger. Karres & Brands adviseren:

- een stevige groeninjectie en aansluiting bij de kwaliteit van de singel om de verblijfskwaliteit en atmosfeer van het plein sterk te verbeteren,
- situering van ketenfaciliteiten en stationsvoorzieningen dichtbij de tunnel of traverse,
- stationsgebied Zuid moet een bestemming worden met een duidelijke entree, sociaal veilig en met een goede ontsluiting,
- er moet worden ingezet op een overmaat van de openbare ruimte voor een helder en overzichtelijk beeld,
- de situatie moet zowel in 2020 als 2030 functioneel voldoen en van goede ruimtelijke kwaliteit zijn.



Impressies uit de voorpleinstudie van Karres en Brands



Waardering ten behoeve van keuzes op het voorplein

Door overkapping en (gedeeltelijk) gevels neemt de traverse in transversvariant Rechts een fors volume aan. In combinatie met de grote breedte en de diagonale ligging leidt dat tot nadrukkelijke aanwezigheid gezien vanuit de omgeving. De Traverse neemt daardoor de icoonfunctie van het huidige stationsgebouw over. Dit vraagt om een veel hechtere relatie met de stad dan dat realiseerbaar is bij voorlopig behoud van het Hunzehuys en in de periode dat er nog geen beeld is van de ontwikkeling aan de zuidzijde. Er ligt een grote ontwerputdaging om binnen deze context een oplossing te realiseren die vorm kan geven aan zowel de vernieuwde stationsfunctie als aan een belangrijke (toekomstige) stedelijke verbinding. Vanuit de omgeving gereedeneerd verdient de variant Links de

Spaarkwuis, Groninger Ontwerperacht, voorplein - sifm, metting

voorkeur: die maakt het meest optimaal gebruik van het monumentale stationsgebouw en geeft de functionaliteit als entree en onderdak voor stationsvoorzieningen terug. Dit zorgt voor een levendig en betekenisvol stationsplein noord met een gespreid ruimtegebruik. Aanvullende ingrepen aan het stadsbalkon kunnen de ruimtelijke kwaliteit in deze variant verder verbeteren. Deze ingrepen kunnen bestaan uit het opheffen van kleine niveaunderschillen tot gedeeltelijke sloop.

5.6 Conclusie variantenstudie transfer

De voorkeursvariant transfer is Links (tunnel). Deze variant staat borg voor logische en begrijpelijke reizigersrouting en kan tevens voorbereid worden op het integreren van de interwijkverbinding indien een beoogde zuidelijke entree wordt toegevoegd. De ligging van de tunnel in de as van het stationsgebouw is gunstiger voor de exploitatiemogelijkheden van dit monument en daarmee voor het toekomstige behoud en onderhoud. Met deze tunnel blijven de monumentale kappen gespaard en niet doorsneden, zoals dat bij de variant Rechts (Traverse) wel het geval is.

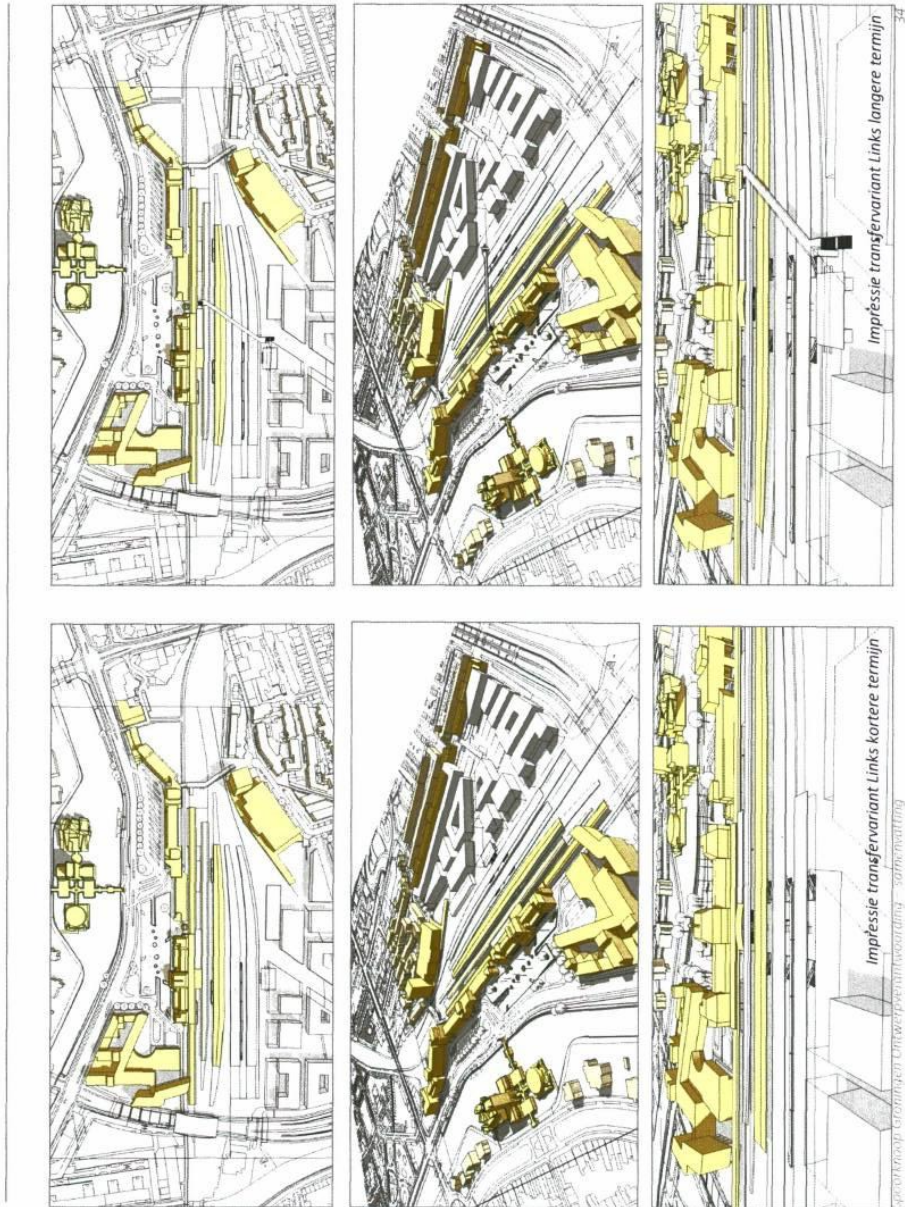
Deze traverse scoort weliswaar beter als meer directe interwijkverbinding, echter, dit weegt niet op tegen de ruimtelijke, esthetische en functionele kwaliteiten van de tunnelvariant op het totale stationsgebied.

Bovendien wordt bij de tunnelvariant het monumentale stationsgebouw haar functionaliteit teruggegeven als entree en onderdak voor retail. Dit zorgt voor een levendig en betekenisvol stationsplein noord met een gespreid ruimtegebruik. Ook zullen de investeringen in de eerste fase (2020), waar voornamelijk verbeteringen in functionaliteit en routing zijn voorzien, vermoedelijk aanzienlijk lager uitvallen ten opzichte van de traverse. Daarnaast geldt dat variant rechts (traverse) een onevenwichtige reizigersverdeling over de perrons tot gevolg zou hebben en dat bij deze variant het Hunzehuys voor een groot deel gesloopt zou moeten worden.

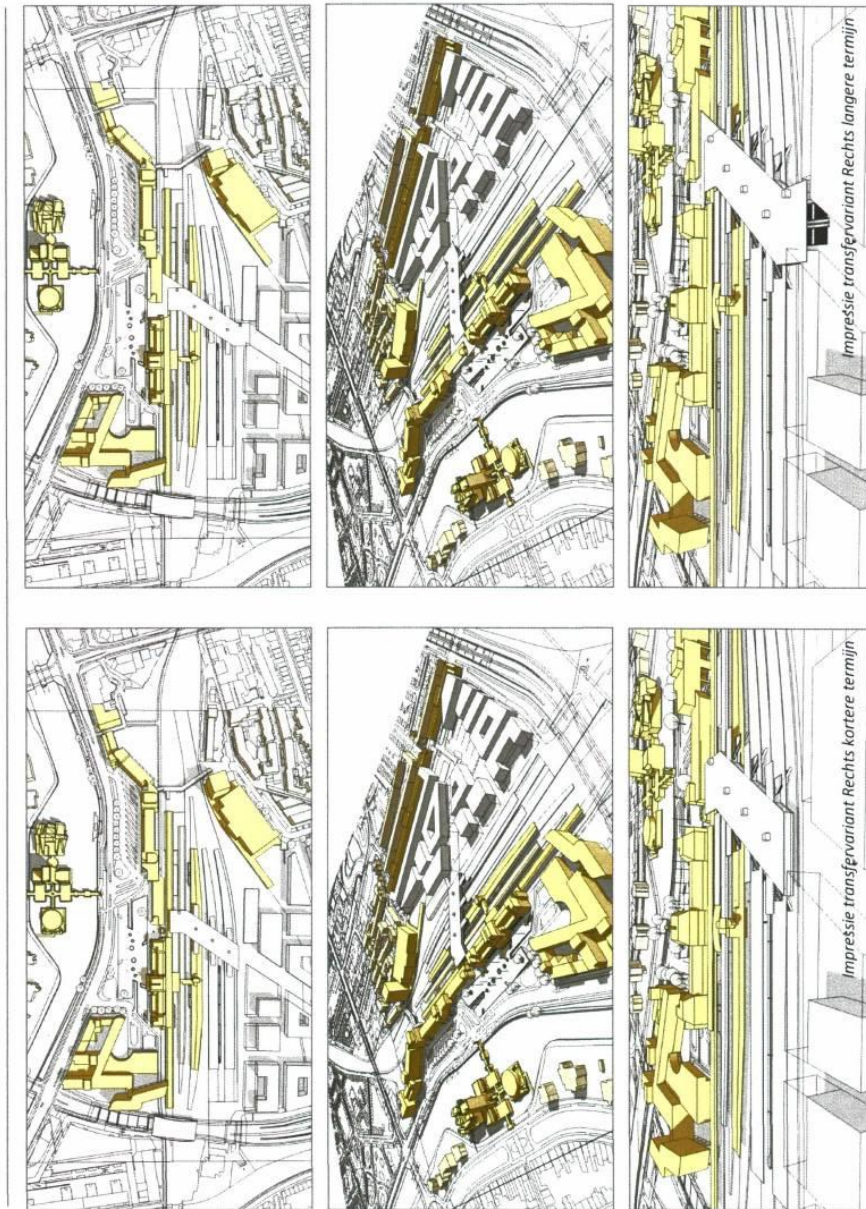
Tenslotte heeft op 2 oktober 2013 de raadscommissie Ruimte & Wonen van de gemeente Groningen een opinierende discussie gevoerd over de voor de stad meest gewenste transfervariant. Uit deze discussie kwam naar voren dat unaniem de voorkeur uitgaat naar de tunnel. Doorslaggevend daarvoor is geweest de nivellering tussen de varianten Links (tunnel) en Rechts (traverse) op de punten van (overmaat voor) de interwijkverbinding en de daaraan verbonden 24-uurs openstelling.

In de volgende fase zullen de precieze inpassing van de interwijkroute, de toegangsbeheersing, de uitwisseling tussen modaliteiten en de routes naar de stad integraal met de voorkeursvariant spoor worden uitgewerkt.

Collegebrief - Vrijgave voorkeursvariant spoorknoop en bustunnel voor actieve ...

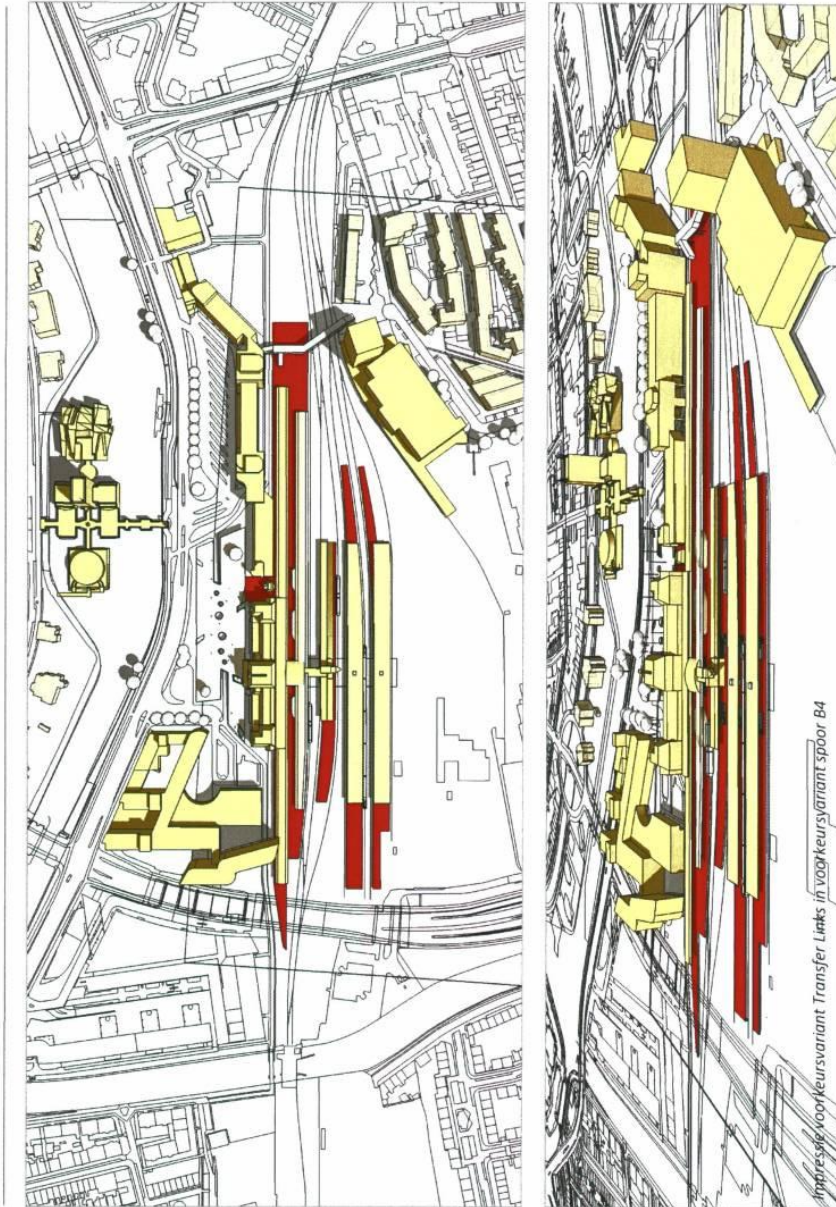


Collegebrief - Vrijgave voorkeursvariant sporknoop en bustunnel voor actieve ...



35

Sporknoep Groningen, Ontwerpvariantvoeding - samenvatting





Impressie Transitvariant Links in B4

6 Ruimtelijke impact

6.1 Planologie

Voordat begonnen kan worden met de bouw moet ruimtelijk/planologisch voorzien worden in de plannen. Hiervoor gelden wettelijke procedures [ref 8]. Zo zullen van alle bouwwerken die gemaakt worden, waaronder de reizigerstunnel, bouwvergunningen verkregen moeten worden. Deze vergunningen worden getoetst aan het bestemmingsplan. Daar waar sprake is van een monumentale status zal dit meegewogen worden bij de beoordeling van de vergunningaanvraag.

Er is geconcludeerd dat aanpassingen van sporen en station mogelijk is binnen het vigerend bestemmingsplan. Dit geldt niet voor het extra perron op station Europapark en het opstelrelin Rouaanstraat. Voor Europapark wordt een wijziging van het bestemmingsplan voorbereid. Voor het opstelrelin Rouaanstraat wordt in samenwerking met Provincie en gemeente Haren de procedure van het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) doorlopen. Deze procedure biedt veel mogelijkheden voor betrokkenen om hun mening over de plannen kenbaar te maken. Volgens de huidige planning leidt deze procedure in de zomer van 2015 tot een vastgesteld inpassingsplan, waarop dan nog beroep mogelijk is.

Andere procedures die verband houden met water, ecologie, milieu etc. zullen de komende tijd in gang worden gezet.

6.2 Trillingen en geluid

Als gevolg van de beoogde dienstregeling zal de frequentie van treinen toenemen. De beoogde verbeterde dienstregeling leidt tot meer treinen op het spoor. Daarnaast worden lege treindelen heen en weer gereden. De landelijk vervoerder begint namelijk haar treindiensten op het Hoofdstation. Lege treindelen moeten dus vanaf het nieuwe opstelrelin aangevoerd worden alvorens de treindienst te kunnen starten. Bij beëindiging van de treindiensten in de avond gebeurt dit in omgekeerde richting. Voor de regionaal vervoeder (nu Arriva) geldt dat de treindiensten begonnen worden op station Europapark.

Spoorknopp Groningen-Ortoerpevantsvoordla - sarnemattng



38



Dit betekent dat de overbrengingsritten voor deze vervoerder alleen tussen station Europapark en het opstelrein plaatsvinden. Omdat treinen in de aanloop naar de spits langer gemaakt worden, en in de dalperiode korter, blijven er ook gedurende de dag lege treinen tussen de dienstregelingen door rijden. Zo kunnen gedurende de dag treindelen onderhouden en schoongemaakt worden op het opstelrein. Dit leidt er in vergelijking met de huidige situatie toe, dat er tussen het Hoofdstation en het nieuwe opstelrein ongeveer dubbel zoveel treinen gaan rijden. In de spits zijn dit treinen voor de dienstregeling, buiten de spits zijn dit zowel "volle" als "lege" treinen.

In de onderzoeken wordt onderscheid gemaakt tussen het doorgaand spoor en het opstelrein. Voor doorgaand spoor en opstelrein is verschillende (milieu) wetgeving van toepassing.

Doorgaand spoor

De geluidseffecten zijn bepaald op basis van de ontworpen spoorlay-out en treindienst. In de spoorvarianten zijn maatregelen voorzien die bijdragen aan de beperking van het geluid:

- op de eerste plaats wordt er op veel plaatsen (waaronder een groot deel van het stationseplacement) nieuw spoor aangelegd volgens hedendaagse maatstaven en regelgeving, onnodig geworden (oude) wissels worden verwijderd;
- er komen minder wissels terug dan er in de huidige situatie aanwezig zijn. Deze zijn geconcentreerd in/nabij de het Hoofdstation en station Europapark. Tussen deze station wordt in het regionale net nog een zogenaamde wissel-overloop voorzien. Deze wissels nabij de Verlengde Lodewijkstraat zijn bedoeld voor bijsturing in geval van storingen of calamiteit en bij de opstart van de treindienst;
- het geluidsscherm nabij station Europapark is reeds voorbereid op de toekomstige situatie en draagt bij aan de afscherming van geluid richting Helperzoom;
- er is gekozen om de inrijdsnelheid van het Hoofdstation op 40km/uur te houden.

AANTAL WISSELS OP HET HOOFDSPOOR			
	nu	straks	verschil
Hoofdstation	29	14	-15
Tussen Herweg en station Europapark	11	4	-7
Ten zuiden van Europapark	13	23	+10

Voor een analyse naar de effecten van het treinverkeer op geluid in de omgeving zijn onderzoeken uitgevoerd [ref 9]. De treintritten die voorkomen uit zowel de dienstregeling als de overbrengingsritten van en naar het opstel terrein zijn hierin meegenomen. De resultaten laten zien dat de reeds genomen en te nemen maatregelen (nieuw spoor, minder wissels, geluidsscherm Europapark) ervoor zorgen dat de geluidsbelasting ruim onder de toegestane geluidwaarde blijft.

De trillingseffecten van het doorgaand spoorverkeer zijn eveneens geanalyseerd [ref 10]. Hieruit komt voort dat de trillingseffecten wijzigen. Extra reizigerstreinen betekenen meer trillingsbronnen, maar in de totale beleving van trillingen heeft het goederenverkeer een belangrijk aandeel. Dit verkeer wijzigt niet als gevolg van het project. De locatie van wissels wijzigt echter wel. De effecten treden op andere locaties op dan nu. De effecten rondom hoofdstation en Lodewijkstraat nemen af. Op locaties waar wissels worden toegepast nemen effecten toe. Dit is het geval bij de Verlengde Lodewijkstraat en ten zuiden van station Europapark.

Opstel terrein

Er komt in de gemeente Haren een nieuw opstel terrein. Het verplaatsen van het opstel terrein betekent dat bij het stationsgebied in Groningen, waar de huizen dicht op het opstel terrein staan, de aanwezige milieubelasting afneemt. Treinritten tussen het hoofdstation en het oude opstel terrein vinden straks niet meer plaats. Deze ritten met veel "stilstaan" (en dus relatief lang durend) worden vervangen door een treinrit tussen ofwel Hoofdstation en opstel terrein (landelijk vervoerder), ofwel Europapark en opstel terrein (regionaal vervoerder).

Het nieuwe opstel terrein wordt volgens de nieuwste richtlijnen aangelegd. Er worden nieuwe materialen gebruikt en de lay-out is zodanig dat er vrijwel geen "steekbewegingen" van treinen nodig zijn. De gevoelige bebouwing (huizen) staan hier een stuk verder van het opstel terrein af dan in de stad Groningen. De geluidseffecten van het terrein passen dan ook binnen de wettelijke kaders [ref 11]. Dit betekent niet dat er geen aandacht aan de inpassing wordt besteed. Negatieve effecten als licht en geluid worden zoveel mogelijk beperkt. Met het oog op de landschappelijke inpassing heeft Bosch en Slabbers een eerste analyse uitgevoerd [ref 14].

Spoorknoop Groningen Ontervervantwaardig - Samenvatting

Treinen tussen station Europapark en Rouaanstraat.
 Nu: Gemiddeld 16 treinen per uur
 Straks: Tussen de 20 en 30 treinen per uur, in een golfbeweging over de dag
 's Nachts (tussen 1.00u en 5.00u) enkele ritten elektrisch materieel (net als nu)

	Periode (uren)	NS - Elektrisch Legeritten, gemiddeld per uur op werkdag	Arriva - Diesel gemiddeld per uur op werkdag	NS - Elektrisch Reguliere dienst, werkdag	Arriva - Diesel Reguliere dienst, werkdag	Totaal
nacht	01 tot 05	1 p/u	0 p/u			1 p/u
Langer maken van ochtendrijds treinen	05 tot 07	3 p/u	9 p/u	12 p/u	9 p/u	32 p/u
Korter maken van dalperiode treinen	07 tot 09			12 p/u	8 p/u	20 p/u
	09 tot 10	3 p/u	10 p/u	12 p/u	8 p/u	33 p/u
Langer maken van avondrijds treinen	10 tot 15	1 p/u	2 p/u	8 p/u	8 p/u	19 p/u
Korter maken van dalperiode	15 tot 19	3 p/u	10 p/u	8 p/u	8 p/u	29 p/u
	19 tot 20			12 p/u	8 p/u	20 p/u
Korter maken van dalperiode	20 tot 23	1 p/u	9 p/u	8 p/u	8 p/u	27 p/u
betreffende dienst	23 tot 01	3 p/u	10 p/u	8 p/u	8 p/u	18 p/u
				0 p/u	8 p/u	27 p/u

Dit is startpunt voor de verdere ontwikkeling van het terrein, waarbij actief de samenwerking met betrokkenen en de gemeente Haren wordt gezocht.

Station

Van het station zelf worden geen maatgevende effecten op de omgeving verwacht. De perrons komen weliswaar dichter naar de woonbebouwing van de Rivierenbuurt, maar het nu aanwezige opstelrelin verdwijnt. De ervaring leert dat de omroepberichten op een station soms als hinderlijk worden ervaren. Hierin wordt de balans tussen hoorbaarheid op de perrons en de effecten op de omgeving gezocht.

6.3 Bouwperiode

Bouwen en verbouwen gaat gepaard met hinder. Om deze hinder te beperken zullen verscheidene maatregelen getroffen worden. Een belangrijk gegeven is dat aan de westzijde van het station vrijwel geen spoorwerkzaamheden hoeven worden uitgevoerd. De eventuele hinder op de bouwlocaties elders hangt af van de mogelijke synergie (mate waarin werkzaamheden te integreren, respectievelijk gelijktijdig uit te voeren zijn) en de beschikbare bouwterreinen. Ook zal de komende fase onderzocht worden of aan- en afvoer van materiaal per spoor, water of via de busbaan tot de mogelijkheden behoort. Op het station zelf zal tijdens de bouw het landelijke programma "Stationsconcept in Tijdelijke Situaties" (ref 12) toegepast worden. Doel van het SITS is om de hinder voor bezoekers van het station te beperken, het station bereikbaar en functioneel te houden en tegelijk informatie te bieden over de voortgang van de bouw. Hiervoor worden kwalitatief hoogwaardige afschermingen (en dus geen standaard bouwhekken) in het station gebruikt, die voorzien zijn van informatie.

Wanneer het opstelrelin in Haren gebouwd en in gebruik is, kan daarna het opstelrelin bij het hoofdstation worden verwijderd. Het vrijkomende gebied zal dan eerst worden gesaneerd. Vervolgens zullen twee nieuwe extra eilandperrons worden gebouwd. Omdat dit ten zuiden van spoor 7 gebeurt, zal de hinder voor de reizigers en treindienst zeer beperkt zijn. Pas op het moment dat de sporen tussen het Hoofdstation en Europapark dienen te worden aangepast zal de

Spoorwiel - Groninger Ontwerpverantwoording - samenvatting

overlast voor de reiziger groter worden. In samenwerking met "Groninger Bereikbaar" wordt ervoor gezorgd dat deze werkzaamheden tijdens en rondom een zomervakantie gepland worden. Er reizen dan minder mensen met zowel trein als auto. Er zullen bussen ingezet worden om de reizigers tussen de stations te vervoeren. De gehele ombouw van het station en nieuwbouw van sporen zal goed worden afgestemd met de omgeving en met andere projecten in de stad via "Groninger Bereikbaar".

6.4 Veiligheid

Bij de ontwikkeling van een grootschalige aanpassing aan het spoor is een verbetering van de veiligheid een belangrijk doel. Hierbij wordt gekeken naar spoorveiligheid, overwegveiligheid, externe veiligheid, reizigersveiligheid en sociale veiligheid.

De spoorveiligheid is gediend bij een eenvoudigere spoorlay-out en een ontvlechting van de dienstregeling. Beide wordt bereikt in de voorkeursvariant. Tevens biedt de ontvlechting van het landelijk en regionale net de kans om de bestaande spoorwegbeveiliging van het treinverkeer op het regionale net uit te breiden tot het Hoofdstation. Dit systeem biedt meer mogelijkheden dan het beveiligingssysteem op het landelijk net. Ten slotte is het een grote verbetering dat het nieuwe opstelrelin voorzien zal worden van beveiliging en gedeeltematig centraal bediend zal worden door de verkeersleiding. Dit is een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

De overwegveiligheid neemt als gevolg van het project toe. De drukke Esperanto-overweg wordt opgeheven, zodra de Helperzoomtunnel is gerealiseerd. De onbewaakte overweg Kooijweg naar het onderstation (transformatorhuis dat stroom levert voor de bovenleiding) wordt vervangen door een met bomen beveiligde overweg. Deze overweg blijft uitsluitend toegankelijk voor gebruikers van het opstelrelin.

Reizigersveiligheid is gediend met voldoende ruimte. De perrons en de reizigerstunnel zijn ontworpen op basis van de toekomstige reizigersaantallen.

41

De verder inrichting van het station wordt in de volgende fase uitgewerkt, waarbij gebruik gemaakt wordt van een programma dat looproutes simuleert.

De gevolgen voor externe veiligheid van het project zijn nihil. De passage van goederentreinen door het stationsgebied vindt net als in de huidige situatie plaats via de centraal gelegen sporen. Bij ontwikkelingen aan de zuidzijde van het station is het zaak dat de ontwikkelbaar het groepsrisico analyseert.

Er zijn verschillende kansen om de sociale veiligheid in het gebied te verbeteren. Op het stationscomplex zelf gebeurt dat door naar hedendaagse maatstaven een overzichtelijke transfer te realiseren. Aan de noordzijde is aandacht nodig voor de delen van het perronplein die wat verder van het stationsgebouw af liggen. Dat zijn plekken die zich goed lenen voor het inpassen van rijwielstallingen. Door in de vormgeving daarvan een wat ruimere context te beschouwen kunnen huidige knelpunten worden opgelost (met name aan de noordwestzijde).

De sociale veiligheid aan de zuidzijde hangt samen met de inrichting van het gebied. Een zuidelijke entree zal zorgvuldig ingepast moeten worden, mede omdat de overige ontwikkelingen aan deze zijde (gebiedsontwikkeling, HOV busbaan) nog in een ontwikkelingsstadium zijn. De keuze voor een zuidentree biedt kansen om een rijwielstalling te creëren. Deze stalling nabij de zuidentree maakt het mogelijk om de stalling rondom de Blauwe brug op te heffen. Daarmee samenhangend kan de veiligheidsbeleving rond deze brug verbeterd worden, waarbij het gesloten karakter van de brug zelf een aandachtspunt blijft. Omdat de brug haar functie als toegang tot de perrons verliest behoort het opheffen van deze brug tot de te onderzoeken opties.

6.5 Duurzaamheid en milieu

Herontwikkeling van een stationsgebied en grootschalige aanpassing van sporen creëert kansen op het gebied van duurzaamheid en milieu. Zeker omdat de analyse van de huidige situatie aangeeft dat het station op dit moment dienstregeling. Bovendien kunnen de opstelsporen van de twee vervoerders onafhankelijk van elkaar bereikt worden via een aansluiting op zowel het

onvoldoende scoort op dit terrein. Dit komt voor een belangrijk deel door het hoge energieverbruik van het monument. Dit blijkt uit de zogenaamde "stationsscan". Hierin wordt de prestatie van stations ten opzichte van elkaar op een aantal milieu en duurzaamheidsaspecten met elkaar vergeleken. Deze scan geeft aan dat de scores van het Hoofdstation op gezondheid, gebruikswaarde en toekomstwaarde op dit moment voldoende zijn, maar ook daar is nog verbetering mogelijk.

De reizigerstunnel waarin interwijk- en transferfunctie gecombineerd worden scoort in veel opzichten gunstiger dan twee aparte verbindingen. Een gecombineerde transfervariant zorgt namelijk voor minder energie- en materiaalgebruik, en scoort hoger op overzichtelijkheid, toegankelijkheid, externe en sociale veiligheid. In de vervolgfase zal het verbeteren van de duurzaamheid van het stationsgebied verder worden uitgewerkt.

De voorkeursvariant scoort goed op toekomstvastheid met het oog op spoorgebruik. Eerder onderzochte varianten hadden minder mogelijkheden voor veranderingen in de treinproducten. In de voorkeursvariant blijven voor de toekomst ook andere doorkoppelingen dan nu voorzien mogelijk. Zo kan bijvoorbeeld de lijn uit Leeuwarden gekoppeld worden aan de lijn naar Nieuweschans, terwijl dan de lijn uit Delfzijl/Roodeschool zou kunnen keren bij Europapark. Het is dus een zeer flexibele spoorlay-out. Bij de verdere uitwerking wordt nog specifiek onderzoek gedaan naar hergebruik van materialen. De afgelopen jaren is al een aantal sporen en wissels tegelijk met de bouw van station Europapark vernieuwd. Deze zullen bij voorkeur worden hergebruikt. Dit geldt ook voor de 600m spoor die in 2015 nog vernieuwd wordt in het gebied.

6.6 Inpassingsplan opstelrelin Haren

De keuze voor de locatie van het opstelrelin is september 2012 gemaakt. De afgelopen tijd heeft nader onderzoek deze keuze verder bevestigd; de locatie Rouaanstraat (de Vork) nabij de spoorafsluiting Assen-Hoogezand biedt de beste mogelijkheden voor een opstelrelin. Deze locatie geeft voor zowel de landelijk als regionaal vervoerder een korte aanrijtijd tot het startpunt van de treindienst.

42

Spoorwaaier Groningen Ontwikkelperspectieven – samenvatting

regionale als landelijke net. De locatie is echter wel gelegen in een open agrarisch gebied aan de rand van de gemeente Haren.

Belangrijk bij een dergelijke locatie zijn de effecten flora en fauna. Deze zijn onderzocht in een ecologische voortoets [ref 13]. Het opstel terrein Rouaanstraat heeft geen significant negatief effect in de zin van de Natuurbeschermingswet.

Dit neemt niet weg dat het nieuw opstel terrein ook andere effecten heeft. Op het terrein vinden zowel gedurende de dag als nacht werkzaamheden plaats. Dit betekent dat er effecten zijn op het gebied van geluid, licht en uitstoot van de Dieselmotoren van de treinen. Maatgevend voor de geluidseffecten van het terrein zijn de op het terrein rijdende treinen. Onderzoek laat zien dat zowel het geluidsniveau als de uitstoot van verbrandingsgassen past binnen de kaders die gelden voor het gebied. Het geluidsniveau op woningen in de buurt zit ruim onder de norm die hiervoor geldt. De komende tijd zal de inrichting van het opstel terrein verder worden ontwikkeld. Hierbij wordt gezocht wordt naar een inrichting die de effecten op de omgeving, waaronder de lichteffecten, zoveel mogelijk beperkt. Moderne (LED-)lampen met slimme schakelingen (geen licht als er geen activiteiten zijn) kunnen zorgen voor minimalisering van de lichtverspreiding. Voor aanvang van de bouw zal de gemeente Haren een omgevingsvergunning voor aanleg en gebruik van het opstel terrein verleend moeten hebben.

Los van alle wettelijke kaders is in samenspraak met de gemeente Haren onderzoek gedaan naar een zorgvuldige inpassing van het opstel terrein. Het inpassingsplan van juli 2013 van Bosch Slabbers Landschapsarchitecten [ref 14] toont in een verkenning een drietal varianten voor een landschappelijke inpassing van het terrein. De ontwikkeling van het opstel terrein leidt tot een afname van het oppervlakte open ruimte. De ontwikkeling van het opstel terrein kan echter aangegrepen worden om de bestaande industriële bebouwing langs het spoor alsmede het nieuwe terrein af te schermen. Een ontwikkeling van rietoevers, bos en waterpartijen gebaseerd op de historische verkaveling kan leiden tot een meer recreatief gebruik en landschappelijk hoogwaardigere begrenzing van de open ruimte.

Spoorknopen: Grunnigen Ontwerpsvariantvoordring – samenvatting

Deze neemt in omvang af, maar het resterende gebied kan toenemen in kwaliteit. Er wordt nog onderzocht of de ontwikkeling van het terrein gekoppeld wordt aan een integrale recreatieve gebiedsontwikkeling, die verder reikt dan de inpassing van het spoor alleen. Dit zal in samenspraak met direct betrokkenen en omwonenden verder onderzocht worden.



Impressies van varianten uit het inpassingsplan van Bosch Slabbers



44



specifieke voorkeursvarianten - samenvatting

7 Planning en financiën

7.1 Bouwfasering en planning

Het project bestaat uit 3 belangrijke onderdelen: Het opstelrein, de aanpassing van de sporen rondom station Europapark en de verbouwing van het Hoofdstation. Door de samenhang van de maatregelen is er een logische bouwvolgorde:

1. De bouw van het opstelrein moet als eerste omdat pas na ingebruikname van het terrein er bouwruimte ontstaat nabij het Hoofdstation. Het gebied Rouaanstraat moet hiervoor eerst bouwrijp gemaakt worden. Bij voorkeur wordt tegelijk begonnen met de aanleg van bomen, waterpartijen e.d., zodat deze een zo lang mogelijk groeiperiode hebben alvorens het opstelrein in gebruik wordt genomen. Of dit mogelijk is, en wanneer, hangt af van de doorlooptijd van de planologische procedures, zie 7.2. Bouw van het opstelrein kan plaats vinden zonder dat het spoorverkeer hinder ondervindt.
2. De aanpassingen rondom station Europapark (wissels en extra perrons) maken ingebruikname van het opstelrein mogelijk. Deze aanpassingen moeten aan het eind van de bouwperiode aan het opstelrein uitgevoerd worden. Omdat deze werkzaamheden beperking van treinverkeer tussen Assen en Groningen opleveren worden deze in een korte, intensieve bouwperiode voorzien. Deze vindt volgens de huidige planning plaats in de zomer van 2017 en duurt 2 of 3 weken.
3. Na ingebruikname van het opstelrein kan het bestaande terrein ten zuiden van het Hoofdstation ontmanteld worden. Vanaf dat moment wordt begonnen met de sanering van de bodem, waarna bouw van de nieuwe perrons en reizigerstunnel kan beginnen. Een groot deel van de werkzaamheden kan zonder hinder voor de treindienst plaatsvinden.
4. Aanpassingen aan de wissels ten oosten van het hoofdstation en aan de sporen richting Europapark zullen in een intensieve maar korte periode plaats vinden. Tijdens deze periodes rijden er geen treinen tussen het Hoofdstation en station Europapark. Het is de bedoeling dat treinen uit de Randstad dan keren op station Europapark, zodat de stad Groningen per trein bereikbaar blijft. Deze bouwstap is voorzien in de zomer van 2018 en duurt 3 of 4 weken.

5. Aanpassingen aan de wissels ten westen van het hoofdstation en het doorkoppelen van de sporen van oost naar west kan plaatsvinden als de reizigerstunnel (zie verderop) gereed is. Dit is voorzien in 2020, en zal plaatsvinden gedurende een treinstrekkingsrichting Leeuwarden van circa een week.

De reizigerstunnel zal gebouwd worden in 2 delen. Een gedeelte dat ten zuiden van de bestaande perrons gebouwd moet worden, en een deel in het hart van het station. Het eerste deel kan zonder veel consequenties voor het treinverkeer gerealiseerd worden, zie bij punt 3. Het ligt voor de hand om het tweede deel van de tunnel te bouwen nadat de nieuwe perrons aan de zuidzijde in gebruik zijn genomen. Vanaf deze nieuwe perrons kunnen dan de treinen van NS bereikt worden, waardoor de sporen 1b, 2b en 3b uitsluitend nog door Arriva gebruikt hoeven te worden. Door deze korte treinen alsmede het verwijderen van de bestaande winkels aan de koppen van spoor 2 en 3 ontstaat er voldoende bouwruimte voor het tweede deel van de reizigerstunnel. De bouw van dit deel vraagt nog nader onderzoek, met name naar de effecten op de monumentale loopbrug. De trappen aan deze brug en de bebouwing eronder zullen mogelijk wel aangepast en/of verwijderd moeten worden, maar het handhaven van het seinhuis en overbrugging van de sporen lijkt vooralsnog haalbaar.

De ingebruikname van het gewenste treinproduct per 2020 is op dit moment haalbaar, mits de planologische procedures voor het opstelrelin Rouaanstraat zonder opschortende bezwaren en beroepen worden doorlopen. Duidelijkheid op dit punt ontstaat eind 2014 als deze procedures daadwerkelijk lopen.

Samenhang tussen de bouwfasering van de spoorknop en andere projecten wordt beheerst in samenwerking met Groningen Bereikbaar. Er wordt gestreefd naar intensieve maar zo kort mogelijke buitendienststellingen voor het spoor, waarin zoveel mogelijk werkzaamheden gecombineerd worden. Zo zal de bouw van de recent ontwikkelde bustunnel mee moeten lopen met de aanpassing van de sporen ten oosten van het station (zomer 2018). Als besloten wordt tot vernieuwing van het viaduct Hereweg of aanleg van een fietstunnel is dit ook de logische periode. Daarnaast zullen belangrijke bouwstappen van Aanpak Ring Zuid

Spoorknop Groningen Ontwerpvariant voorafdeling - samenvatting

gecombineerd worden met de werkzaamheden in de zomer van 2017 (Helperzoomtunnel en ondertunneling N7) en 2018 (Esperanto-tunnel en ondertunneling N7).

7.2 Financiën

Het project Spoorknop Groningen maakt het spoor in Groningen klaar voor de toekomst. Hier is veel geld mee gemoeid. De bepaling van bouwkosten is een continue proces van ontwikkelen, optimaliseren en ramen.

Doordat gekozen wordt voor een logische fasering, het station integraal wordt aangepakt (spoor en transfer in één keer) en gekozen wordt voor een beperkt aantal buitendienststellingen van telkens een aantal weken is een efficiënte uitvoering mogelijk.

Budget

Het budget van het project bestaat uit bijdragen vanuit de Provincie, de Gemeente, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en de Regio Groningen-Assen (RGA). Het betreft in totaal € 194 mio prijspeil 2013 excl. BTW². Een bijdrage vanuit ProRail komt voort uit het programma toegankelijkheid en gereserveerde onderhoudsgelden voor met name wissels die vernieuwd moeten worden. Deze bijdrage bedraagt circa € 10 miljoen euro excl. BTW. Dit maakt het totaal budget € 204 miljoen prijspeil 2013.

Kosten

De investeringskosten van de voorkeursvariant B4 bedragen op dit moment tussen de € 190 en € 215 mio prijspeil 2013 en exclusief BTW. De variatie komt voort uit onzekerheden op het gebied van risico's en nog nader te detaileren onderdelen van de scope. Dit betekent dat de risico's met grote kostenconsequenties de komende tijd verder zullen worden beheerst.

² Er wordt uitgegaan van compensatie van BTW gelden vanuit het BTW compensatiefonds.

Beheer en onderhoud

De beheer en onderhoudskosten van het spoor nemen als gevolg van de afname in kennis, de vernieuwing van spoor en het optimaal ingerichte opsteltraject af. De beheerkosten van het Hoofdstation neemt substantieel toe; een reizigerstunnel met liften en roltrappen vraagt meer beheer en onderhoud. In vergelijking met een traverse over de sporen is de toename minder groot. Het extra perron op station Europapark levert ook een toename van de onderhoudskosten op. Het uiteindelijk effect op de beheer en onderhoudskosten is een reductie.

7.3 Risico's en kansen

Gedurende de planuitwerking zijn de belangrijkste projectbedreigingen geïdentificeerd. De volgende risico's en kansen met gevolgen voor planning en/of realisatiekosten zijn nog onderwerp van studie:

1. Uit de eerder genoemde fasering blijkt een logische bouwvolgorde, die begint met de aanleg van het opsteltraject Rouaanstraat. De planologische procedure is in overleg met de gemeente Haren vormgegeven als Planologisch InpassingsPlan (PIP). De planning gaat uit van een vastgesteld plan in september 2015, waarop dan nog bezwaar en beroep mogelijk is. Bij opschortende bezwaren ontstaat vertraging.
2. De grondgesteldheid en daarmee samenhangende grondverbetering en overige conditionering van het terrein Rouaanstraat is nog onvoldoende bekend. Dit risico wordt de komende tijd beheerst omdat er sinds begin 2014 betreding van gronden mogelijk is. Daarnaast is er contact geweest met zowel Stedin (hoogspanning) als Gasunie (ondergrondse leiding) voor de raakvlakken met hun objecten.
3. De uitwerking van het opsteltraject is nog niet formeel overeengekomen met de vervoerders. In de huidige lay-out is plaatsing van een treinwasinstallatie voor de landelijk vervoerder niet zondermeer mogelijk. Dit moet op basis van financiering door de vervoerder nog ingepast worden.
4. De inpassing van het opsteltraject in de gemeente Haren is nog niet in rust.

Er moet grond aangekocht worden, en de randen van het gebied worden ingericht. Dit risico wordt beheerst in samenwerking met de Provincie Groningen. Sinds medio februari 2014 is duidelijkheid over de wijze van samenwerking met de gemeente Haren.

5. De ontsluiting van het opstelrein per weg is nog niet definitief vastgesteld. Dit risico wordt beheerst door de overwegen in het gebied te analyseren en een risico inschatting te doen. De effecten leiden per saldo tot een verhoging van de overwegveiligheid. De daadwerkelijke uitwerking is nog onderwerp van gesprek met de specialisten. Daarnaast zal nog worden afgestemd met de gemeente Haren over de effecten op het verkeer in haar gemeente.
6. Het huidige opstelrein genereert mogelijk opbrengsten. Het terrein wordt met een gesaneerde bodem achtergelaten. Deze sanering wordt op kosten van de Stichting Bodemsanering NS Terreinen (SBNS) uitgevoerd.
7. Een volwaardige zuidtree is nog geen onderdeel van de scope.
8. De omvang en kwaliteit van de transferinrichting (overkapping op de nieuwe perrons, omgang seinhuis, etc.) is nog niet bepaald. Op dit moment is de lengte en breedte van de overkappingen van de nieuwe perrons gebaseerd op de bestaande kappen.
9. De komende fase zal op het gebied van transfer ingegaan worden op hoe om te gaan met:
 - locaties van busstation en HOV-haltes
 - mogelijk fietsverkeer in de nabijheid van de stationsentrees (fietswiel)
 - check-in/check-out voorzieningen voor zowel de landelijk als regionaal concessiehouder (NS en Arriva)
 - commercie in de transfer (in tunnel, op perrons, in het stationsgebouw)
 - monumentale loopbrug en seinhuis
 - kwaliteit en uitstraling van de bevoering van het station (tunnel, perrons, voorpleinen)
 - kwaliteit en uitstraling van de overkappingen van de perrons
10. De aanpassingen op het voorplein als gevolg van de aanpassingen op het station ("directe gevolgen") moeten vastgesteld worden. Er wordt een studie uitgezet naar concrete maatregelen en bijbehorend investeringsniveau.

8 Conclusie

Spoor

Het project Spoorknop Groningen beoogt het spoor in de stad Groningen gereed te maken voor de toekomst. Aanleiding vormt een integrale visie op het openbaar vervoer in de regio vanuit de HOV-visie en verbeteringen in de verbindingen van en naar de Randstad.

Meer treinen, betere aansluitingen en meer rechtstreekse verbindingen maken een ingrijpende verbouwing noodzakelijk. De hierop toegeruste variant is zeer recent ontwikkeld. Hij is gebaseerd op het voorkeursalternatief uit 2013, en maakt tevens de vanuit de HOV-visie als ambitieniveau 3 gewenste doorkoppeling van treinen uit Leeuwarden naar station Europapark mogelijk. Dit biedt een groot deel van de treinreiziger in de regio een directe verbinding met de drie stations in Groningen. Op deze stations kan overgestapt worden op het onderliggend HOV busnet, waardoor meer locaties bereikbaar zijn met een kortere reistijd en minder overstappen.

Het grotere aantal directe treinverbindingen heeft effect op de directe omgeving van het spoor. Er gaan meer treinen rijden, vooral in de zone tussen het Hoofdstation en het nieuwe opstelrelin Rouaanstraat. Dit betreft bijna een verdubbeling. Niet alleen de uitgebreide dienstregeling is hier debet aan, maar ook de ritten met lege treinen tussen het opstelrelin en de stations Europapark en Hoofdstation leiden tot meer langrijdende treinen. Dit betekent een andere geluidbelasting dan nu. Extra treinen geven vaker geluid, maar uit onderzoek blijkt dat in de nieuwe situatie nog steeds ruim voldaan zal worden aan de vigerende normen. Het onlangs gebouwde scherm bij Europapark, nieuwe sporen, nieuwe (maar minder) wissels en rijnsheden die gelijk zijn aan nu dragen hieraan bij.

Opstelrelin

Het verwijderen van opstelactiviteiten uit de bebouwde kom van Groningen is een grote impuls voor de leefbaarheid van de Rivierenbuurt en Lodewijkstraat. Deze activiteiten worden verplaatst naar de gemeente Haren. Het opstelrelin Rouaanstraat is uitgewerkt tot een zo compact mogelijk plan dat inpasbaar is in

Spoorknop Groningen Ontwerpvariant verbinding – samenvatting

de omgeving. De geluidseffecten van het nieuwe opstelrein Rouaanstraat passen binnen de daarvoor geldende kaders. Toch betekent het opstelrein aldaar een verslechtering ten opzichte van de situatie nu. College en Raad van de gemeente Haren hebben onlangs ingestemd met de opstart van planologische procedures. Hierbij is afgesproken dat er voldoende mogelijkheden voor inspraak en invloed zijn op de plannen. De eerste schetsen van inpassing van het terrein laten zien dat er kansen zijn voor natuurontwikkeling en recreatie. De verder detaillering van de inpassing, maar ook de beheersing van effecten op milieu en leefomgeving zullen de komende jaren in samspraak met gemeente en direct omwonenden verder ontwikkeld worden.

Station

Meer reizigers en de inpassing van een reizigerstunnel maakt een ingrijpende aanpassing van het station nodig. Het station wordt voorzien van 2 nieuwe perrons en een reizigerstunnel in de as van het monumentale stationsgebouw. Deze tunnel leidt in vergelijking met een traverse tot een betere ruimtelijke, esthetische en functionele kwaliteit van het totale stationsgebied, waarbij de bestaande perronkappen in stand kunnen blijven. Bovendien krijgt het monumentale stationsgebouw door de geconcentreerde reizigersstroom uit de tunnel haar functie van entree terug. Dit zorgt voor een levendig en betekenisvol stationsplein noord met een gespreid ruimtegebruik.

De ruimte zuidelijk van de twee nieuwe eilandperrons komt vrij voor herinrichting. De processen die daar nu plaats vinden verdwijnen naar het nieuwe opstelrein Rouaanstraat. Dit biedt kansen voor een geleidelijke ontwikkeling van de zuidzijde tot stedelijk gebied, waarbij de eerste stap de aanleg van HOV-haltes en een entree aan de zuidzijde zou kunnen zijn. Hierdoor krijgt de beoogde interwijkfunctie vorm. De studie van Karres en Brands biedt verdere aanknopingspunten.

Financiën

De financiën die nodig zijn om het project te realiseren zijn voorhanden. Voor de volledigheid wordt benadrukt dat een zuidentree (nog) niet in de scope zit en dat

volgens de huidige inzichten BTW-afracht voor de investeringen in spoor, station en opstel terrein niet nodig is.

Tijd

De realisatie van het opstel terrein ligt op het kritisch pad. De aanpassingen aan spoor en station kunnen pas aanvangen als het bestaande opstel terrein is opgeheven. De bouw van het project volgt volgens de huidige planning gedurende de zomers van 2017, 2018 en 2019 een aantal onderbrekingen van het spoorverkeer. De daadwerkelijke duur en periode wordt de komende tijd in samenhang met het project Aanpak Ring Zuid en onder regie van Groningen Bereikbaar bepaald.

Resumé

Het opstel terrein Rouaanstraat, de sporaanpassingen en de ingrepen in het stationsgebied zijn nodig om het spoor in Groningen gereed te maken voor de toekomst. De in voorliggende rapportage beschreven oplossing maakt de vanuit de HOV-visie en het Spoorplan Noord Nederland gewenste treindiensten voor het regionale en landelijk spoorwagetransport mogelijk. Hierbij is er flexibiliteit aanwezig om in de toekomst ook andere lijnen aan elkaar te koppelen dan nu voorzien. De keuze voor een reizigerstunnel in het hart van het gebied geeft het monumentale stationsgebouw een belangrijke functie in de reizigersontwikkeling, terwijl de routes in het station overzichtelijker en duidelijker worden.

Een besluit om te komen tot de beschreven aanpassingen biedt grote kansen voor de verdere ontwikkeling van zowel vervoer als stedelijke ontwikkeling in het stationsgebied. Het verdwijnen van het opstel terrein maakt aanleg van een zuidelijke stationsentree, fiets- en bus voorzieningen mogelijk. Door de spoor en stationslay-out als uitgangspunt te nemen kan doelgericht verder gewerkt worden aan de planvorming van deze onderdelen. Hiertoe werken Gemeente, Provincie, OV-Bureau, NS en ProRail intensief samen. Doel is om in 2020 zowel de spoorse aanpassingen gereed te hebben, maar ook de ontwikkeling van de zuidzijde op gang gebracht te hebben door tenminste fiets en bus een plaats gegeven te hebben.



Referenties

- [1] Eindrapportage Definitiestudie Programma Noord Nederland, ProRail, d.d. oktober 2010
- [2] Actualisatie Netwerkanalyse, Regio Groningen – Assen, Rapportage analysefase d.d. maart 2013
- [3] HOV-Visie, Bouwsteen van de Actualisatie Netwerkanalyse 2013, Regio Groningen – Assen d.d. 6 september 2013
- [4] Spoorknoep Groningen – Alternatievenstudiefase, ProRail d.d. 13 april 2012
- [5] Situatietekeningen Variant B4, versie 2.0 d.d. 29 januari 2014
- [6] Cultuurhistorisch onderzoek en waardstelling station Groningen, TAK architecten d.d. 8 november 2013
- [7] Ontwerp omgevingsdomein hoofdstation Groningen, Karres en Brands d.d. 7 oktober 2013
- [8] Overzicht planologische procedures, ProRail d.d. april 2014
- [9] Geluidsonderzoek doorgaand spoorverkeer, Movares d.d. april 2014
- [10] Trillingseffecten t.g.v. spooraanpassingen en extra treinen, ProRail d.d. april 2014
- [11] Modelleringsrapport Dynamisch GeluidModel Emplacement Groningen Rouaanstraat, Witteveen + Bos d.d. 10 maart 2014
- [12] Het stationsconcept in tijdelijke situaties, versie 2.0 d.d. april 2012
- [13] Voortoets opstelrein Rouaanstraat te Haren (Groningen), Altenburg & Wymenga d.d. 24 augustus 2012
- [14] Spooremplacement Haren, verkenning landschappelijke inpassing, Bosch Slabbers Landschapsarchitecten d.d. juli 2013

Collegedebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen



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 aangegeven dat met de aanleg van een fietstunnel een investering van circa € 10 tot 12 miljoen gemoed 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;

Collegedebat - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 2
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

- 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 barrièrewerking 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-

Collegiebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 3
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

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 hoofd fietsroutes Hereweg en Emmaviaduct.

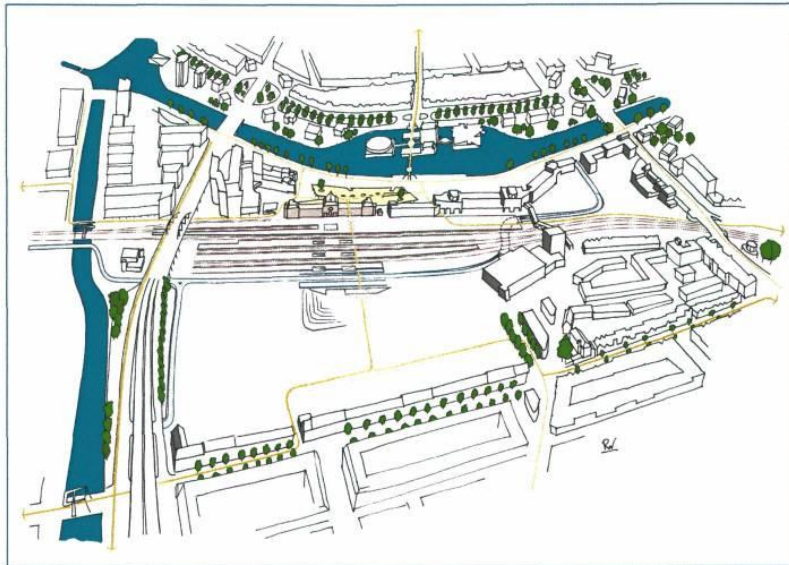
Bij de bovenstaande opsomming moet worden opgemerkt dat de uiteindelijke ligging van een fietstunnel essentieel is voor de mate van effectiviteit en de meerwaarde ervan. Een fietstunnel parallel of in de nabijheid van de voetgangersinterwijk tunnel kent een veel centralere ligging en functioneert daardoor 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.

Collegebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 4
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen



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 stallingsvoorziening en in het stationsgebied is een eerste globale inschatting gemaakt.

Collegedebat - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 5
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

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.

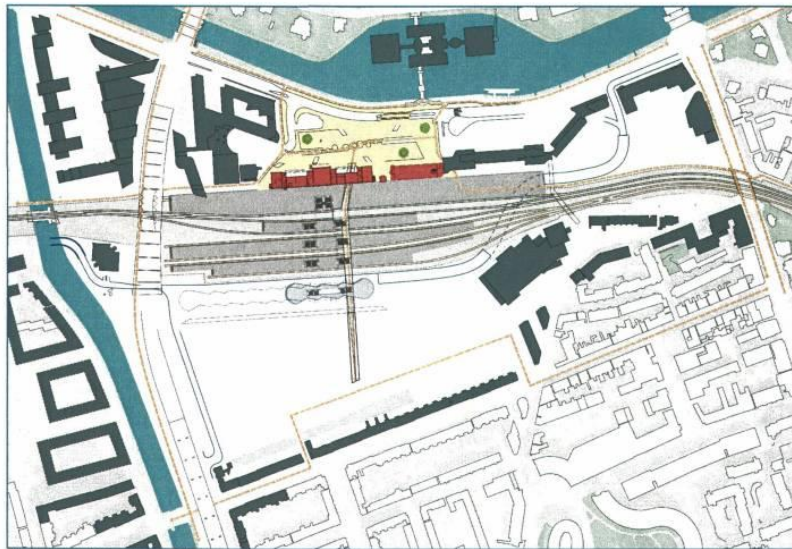
Variant 1: Fietstunnel gecombineerd met reizigerstunnel (door kelder stationsgebouw)
Deze variant (zie figuur 2) gaat uit van een fietstunnel die gecombineerd wordt met de geplande reizigerstunnel. Constructief gezien is sprake van één tunnel waardoor werk-met-werk kan worden gemaakt hetgeen constructieve 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.

Collegedebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde
Onderwerp

6
Fietstunnel Spoorzone Groningen



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 peronplein (waar vanuit de fietstunnel een gecombineerde ruimte met de reizigerstunnel is geprojecteerd), bij de zuidentree 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.

Collegedebat - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 7
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

De kosten voor deze variant bedragen circa € 11 miljoen (prijsspeil 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.

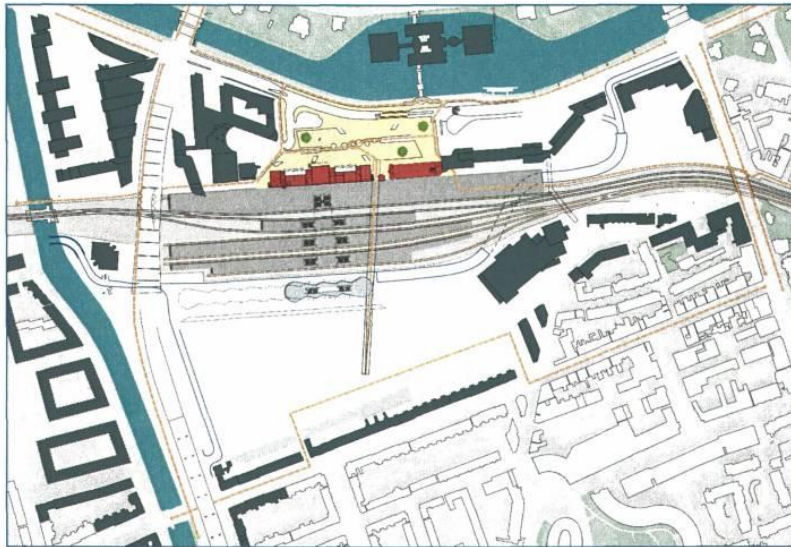
Variant 2: Aparte fietstunnel (onder Julia's door)

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 vervolgtrajec 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.

Collegiebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 8
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen



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

Variante 2 kent ten opzichte van variante 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 variante 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 variante 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 variante 2 bedragen circa € 10,5 miljoen (prijsspeil 1 januari 2014) en is daarmee vergelijkbaar met variante 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 omzetting worden uitgegaan, maar deze is nog niet becijferd. Dit element vraagt desondanks nadrukkelijk aandacht indien voor deze variant wordt gekozen. Verder dient nogmaals

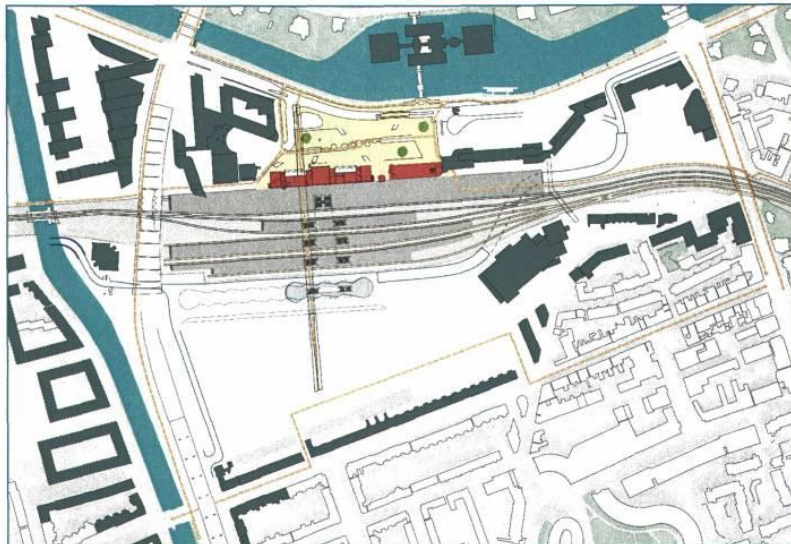
Collegedebat - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 9
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

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 geïntegreerd 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-

Collegedebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 10
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

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

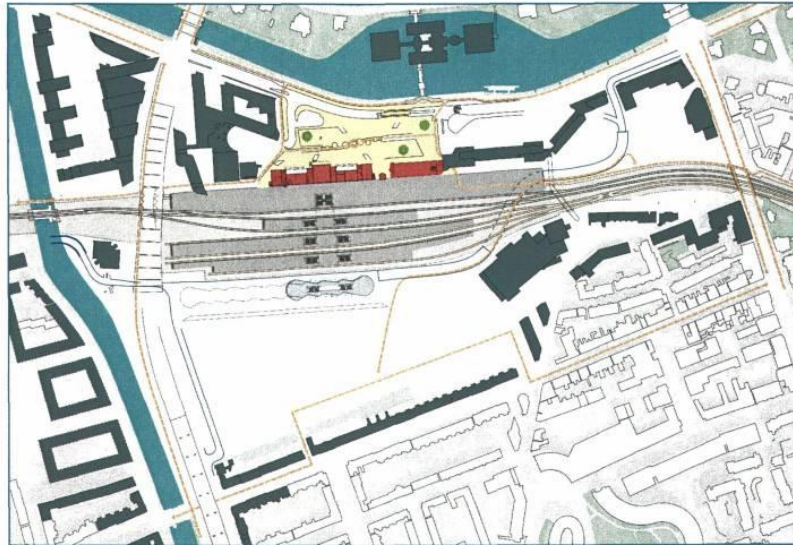
Een andere denkbare variant voor een fietstunnel is deze in te passen met de (beoogd) aan te leggen bustunnel onder het spoor door (zie figuur 6). De meerwaarde van een dergelijke variant wordt vanuit het fietsnetwerk en de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde gering geacht. Zoals hiervoor al is aangehaald, 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.

Collegedebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 11
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen



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.

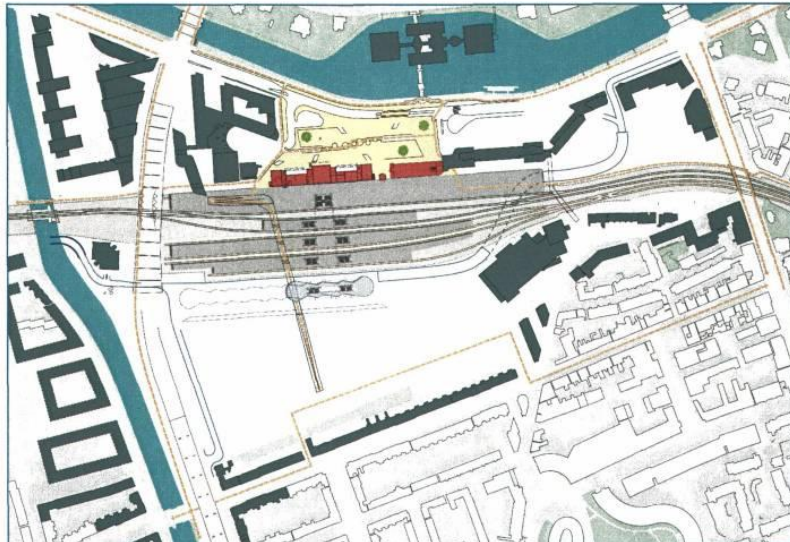
Sociale veiligheid en belevingswaarde zijn in beide opties een kritisch aandachtspunt, doordat de fietser vanuit zuidelijke richting aanlandt op een blinde muur en dan afbuigt naar de hellingbaan. Dit gegeven vraagt bij een eventuele nadere uitwerking een goede detaillering. De investeringskosten voor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

Collegedebat - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 12
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

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

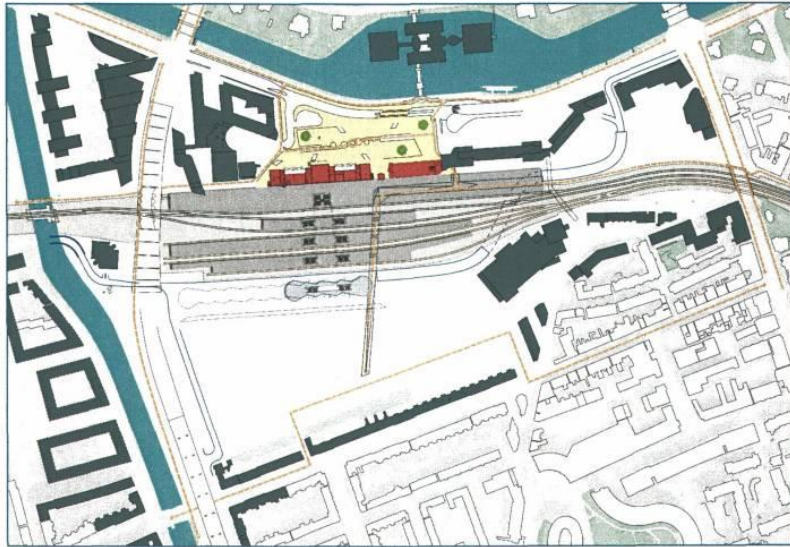
Subvariant Oost

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).

Collegedebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde
Onderwerp

13
Fietstunnel Spoorzone Groningen



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.

Collegiebrief - Fietstunnel spoorzone Groningen

Bladzijde 14
Onderwerp Fietstunnel Spoorzone Groningen

Vervolg

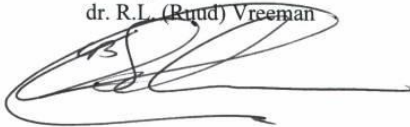
De komende twee maanden ontstaat meer duidelijkheid over de lay-out van de reizigerstunnel (breedte, positionering roltrappen/liften, eventuele commerciële voorzieningen in de tunnel, OV-chip poortjes, etc.). Daarmee ontstaat ook meer duidelijkheid over de vraag wat de eventuele meerwaarde is van het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





Groningen Spoorzone is een project van:



Met een bijdrage van:



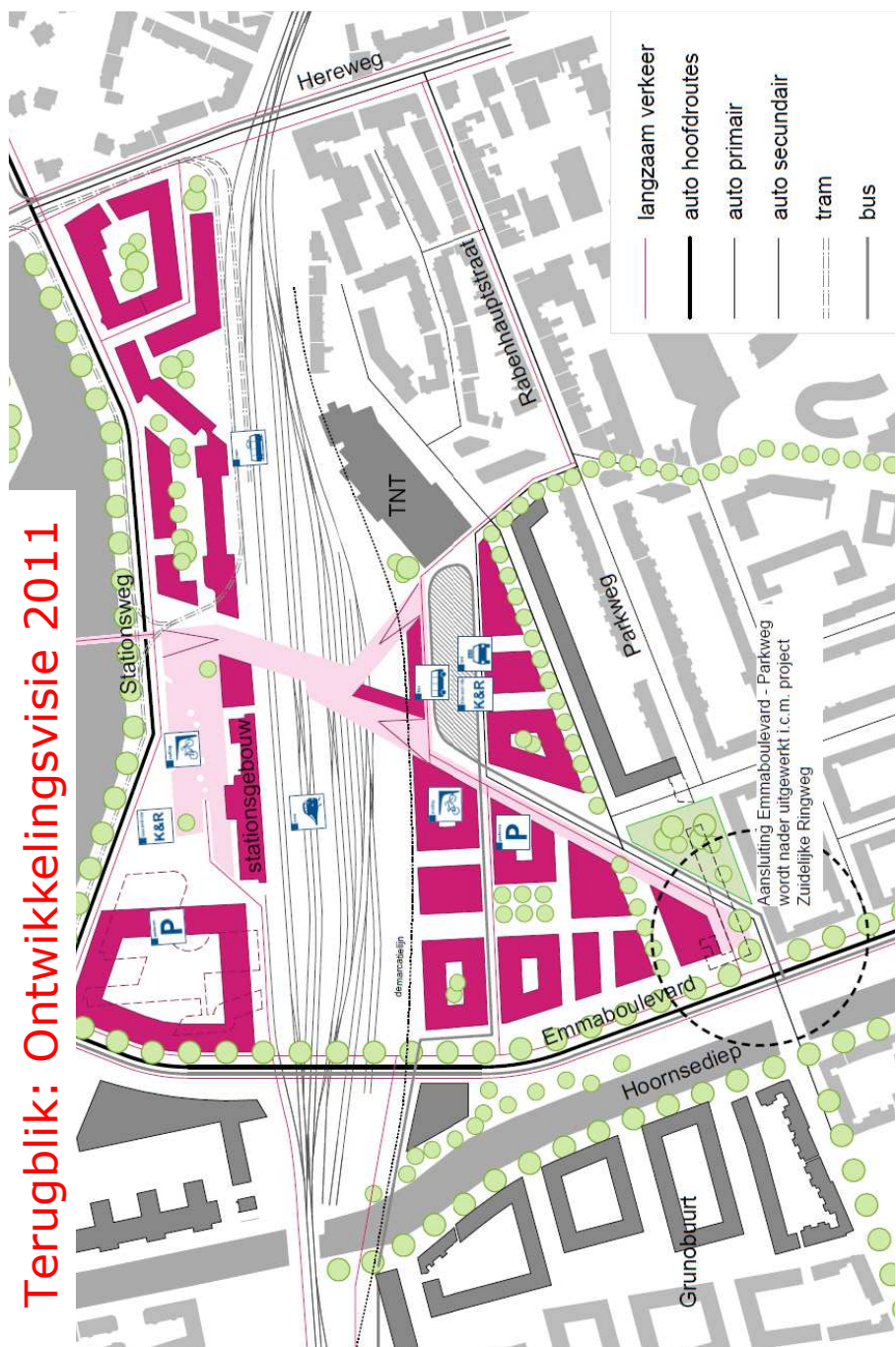
Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK



Onderwerpen

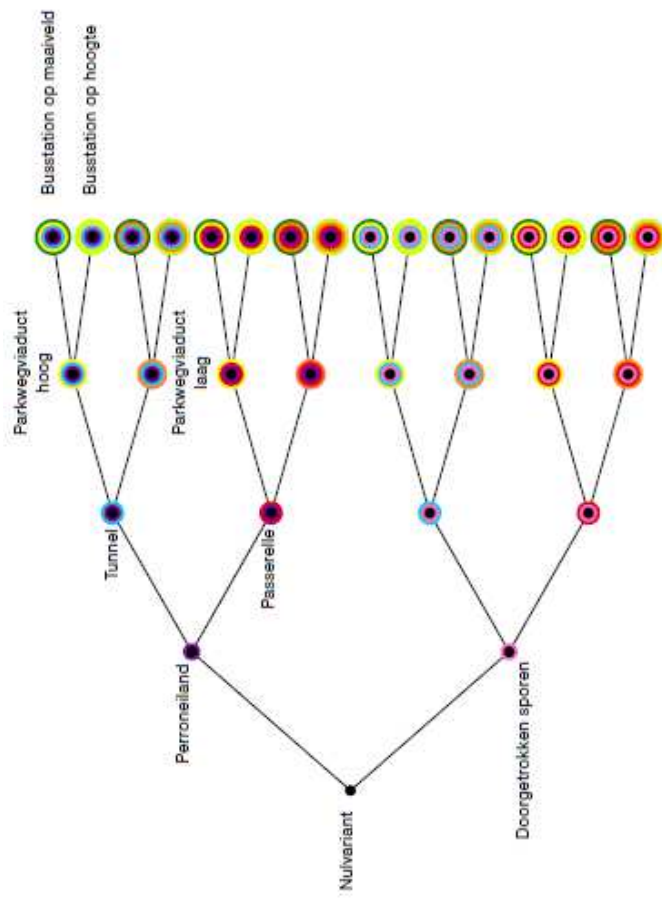
1. Terugblik; wat is besloten
2. Actieve dialoog:
 - Spoorse ingrepen (transfer/spoor B4/opstelterrein)
 - Busonderdoorgang
 - Fietstunnel
3. Planning actieve dialoog
4. Opgaven komende periode





- Geen vast omkaderd plan, leidraad voor verdere invulling
- Ingrediënten: traverse, busstation, duidelijk adres/verlaging Emmaviaduct

Terugblik: Ontwikkelstrategie (mei 2013)



Volgende stappen:

- Parkwegviaduct op hoogte of laag (Emmaboulevard)
- Busstation: Busstation hoog of laag (relatie met HOV-as west)

Terugblik: tunnel vs. passerelle (oktober 2013)



karres en brands
ontwerp omgevingsdomein

- Tunnel activeert Stationsgebouw
- Passerelle minder ruimte perronplein
- Lange termijn: Stadsbalkon weg
- Fietsverbinding alleen bij tunnel mogelijk
- Tunnel vraagt aanpassing schets zuidzijde
- Tunnel meer ruimte commercie
- Tunnel spreiding loopstromen/levendigheid
- Tunnel betere spreiding ketenfaciliteiten
- Passerelle betere interwijkfunctie



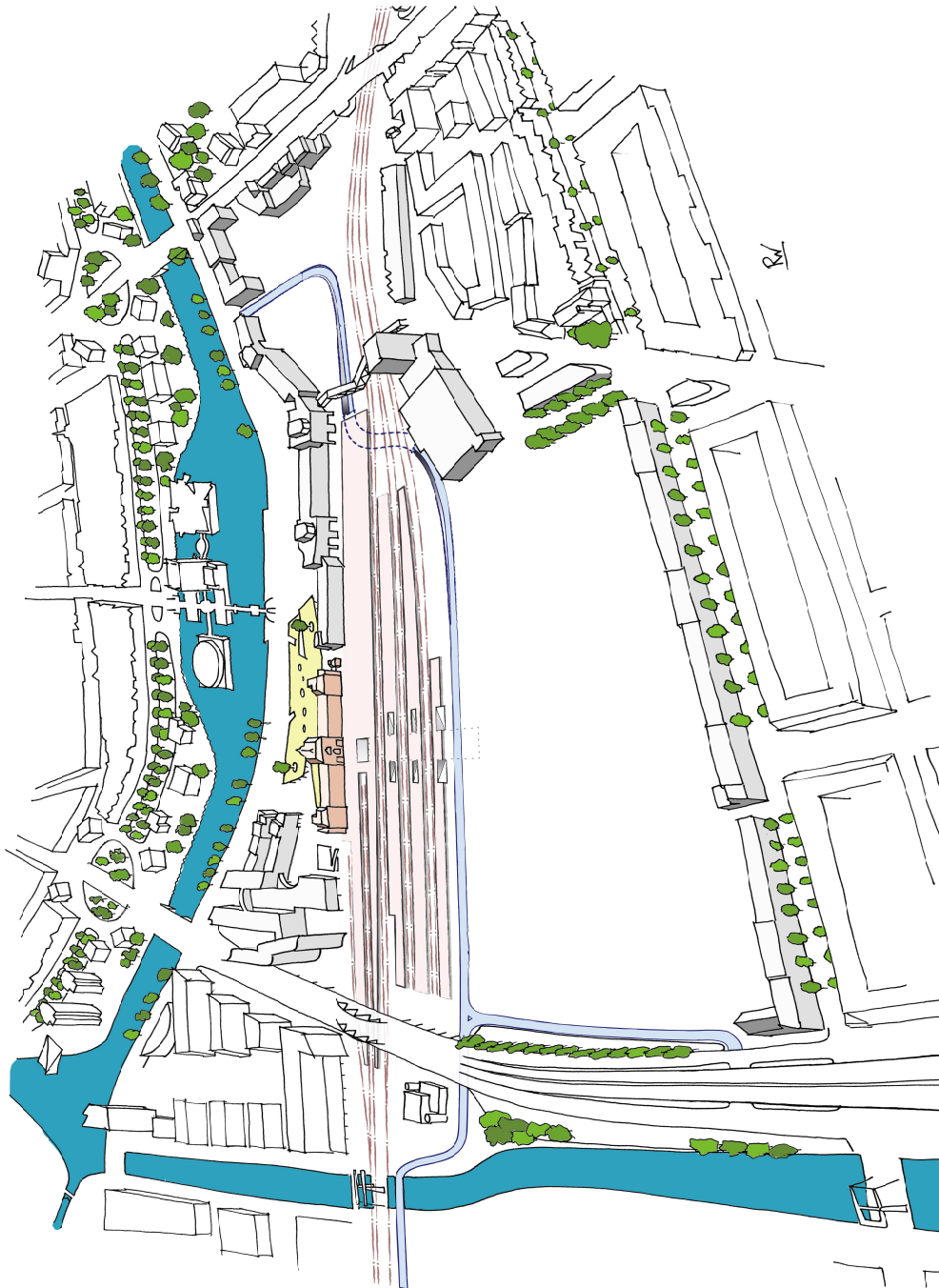


- Spoorse ingrepen (Spoorknoop) -
Bert Kassies, ProRail

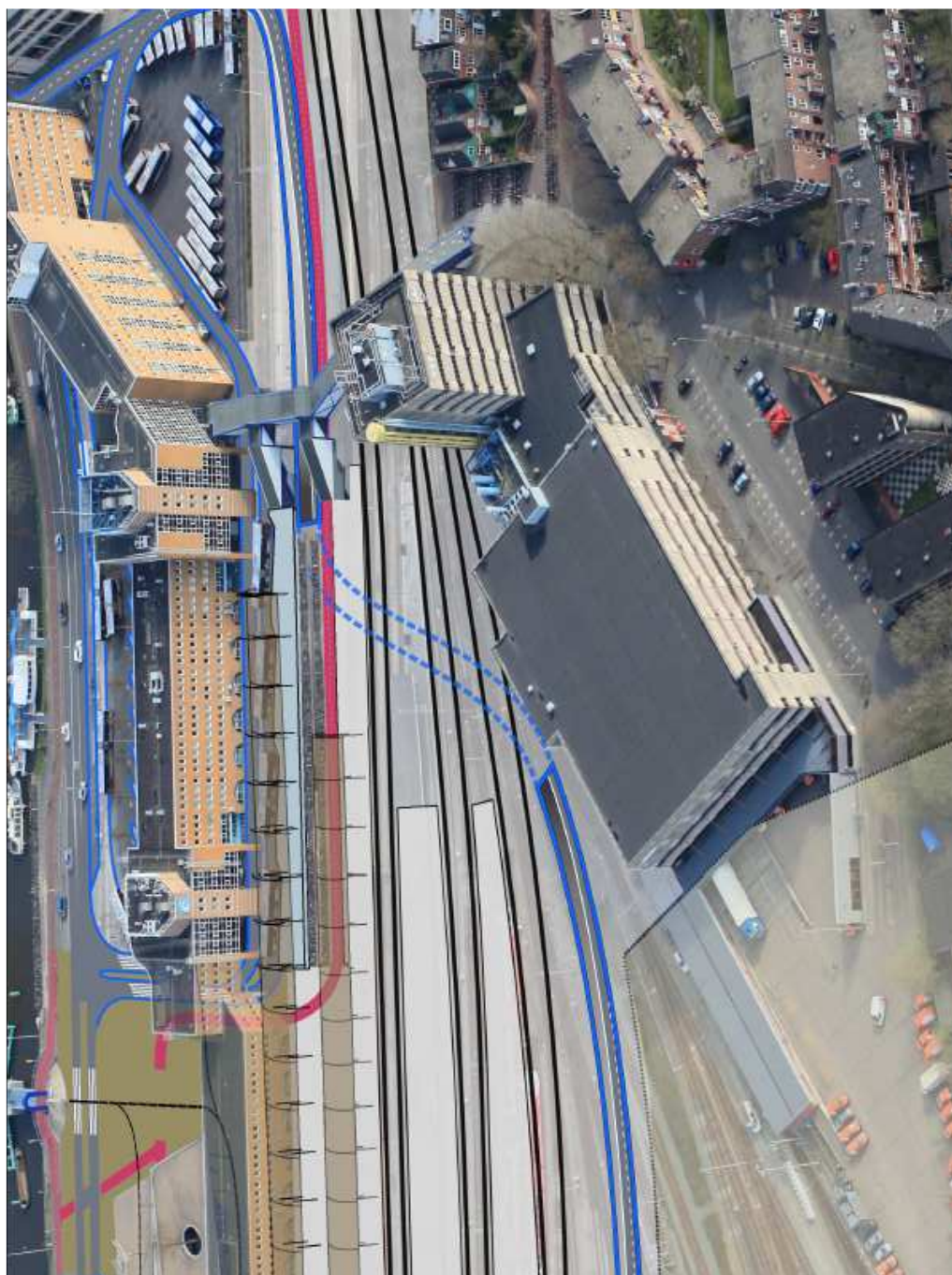


www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone



Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone





Waarom de busonderdoorgang?

- Betrouwbaarheid reis voor reizigers
- Betere en snellere aansluiting bus - trein
- Lagere jaarlijkse exploitatiekosten
- Mogelijkheid tot verplaatsen busstation
- Ontwarren verkeerstromen voorzijde station
waardoor: betere veiligheid en doorstroming.



Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone





Kans Bussen Zuid

- Bussen West: allen via bustunnel
- Bussen Zuid: Kans, uitzoeken of en zo ja, hoe via de bustunnel
- Daarbij tevens kijken hoe overige verkeer van en naar de zuidzijde van het station kan worden geleid.
- Nu niet in actieve dialoog, eerst met omgeving





Uitgangspunten

- Emmaviaduct over het spoor
- Aansluiten op het ontwerp van de Ring Zuid
- Zo weinig mogelijk overlast voor omgeving
- Daartussen alles nog open:
 - Oplossing volledig laag
 - Oplossing alles hoog (viaduct) met parallel structuur voor buurt
 - Oplossingen daar tussen in





Betrekken omwonenden

- Klankbordgroep Stationsgebied
- Impact ontsluiting groot
- Onderzoekresultaten delen met aanwonenden.





Fietstunnel

- Opdracht van de raad (oktober 2013)
- Onderzocht meerwaarde, ligging, kosten
- Nu of nooit !! ivm spoorse verbouwing
- Impact op zuidentree
- Onderdeel van actieve dialoog
- Brief raad onderweg



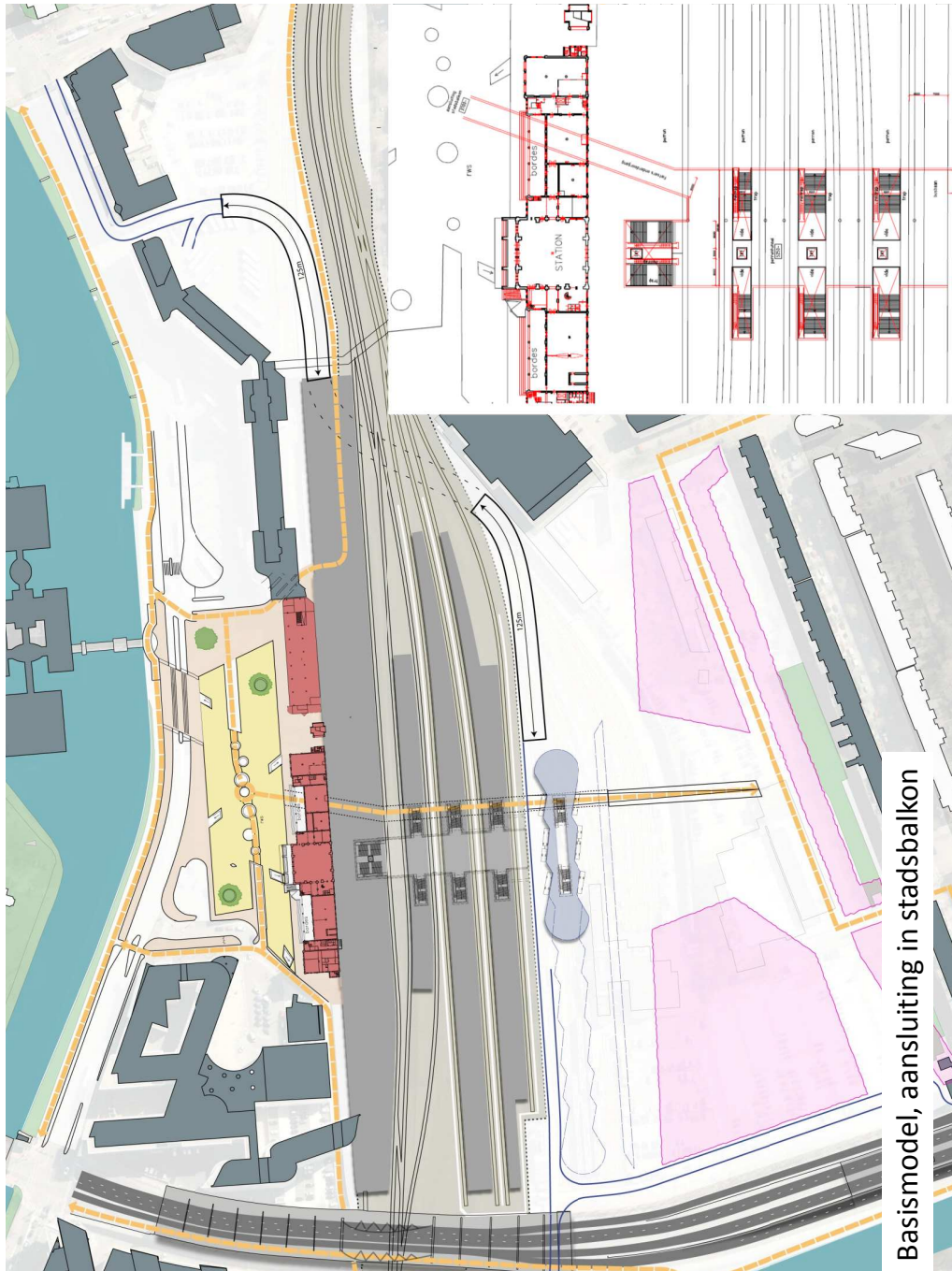


Meerwaarde fietstunnel

- Kans voor gebiedsontwikkeling
- Versterkt interwijk
- Verrijkt stedelijk fietsnetwerk
- Meegroeien met brandpunt reizigers (busstation)
- Flexibiliteit fietsenstallingen
- Aandachtspunten: Hellingbanen, zuidentree, loopstromen perrons, kosten, sociale veiligheid

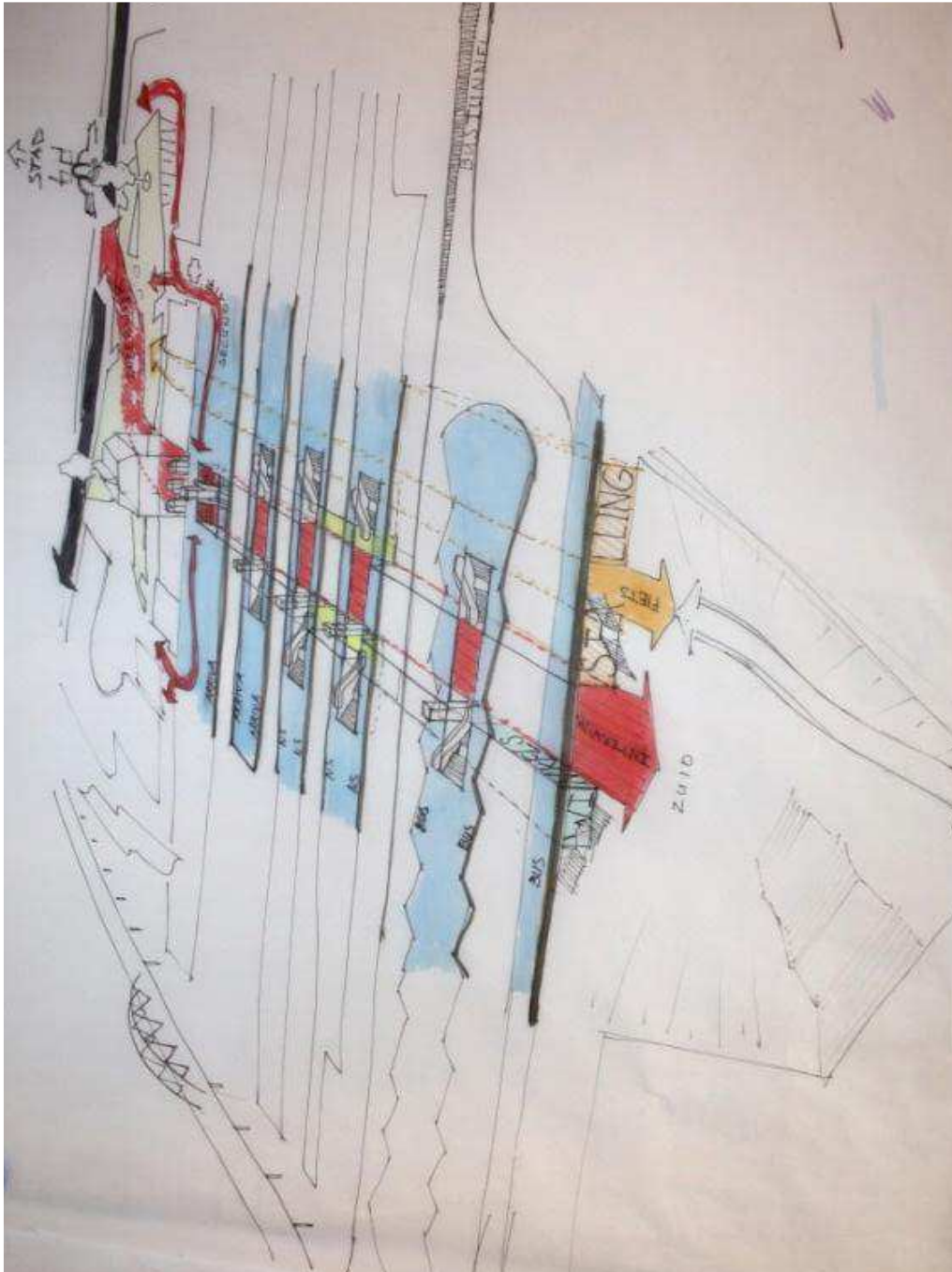


Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone

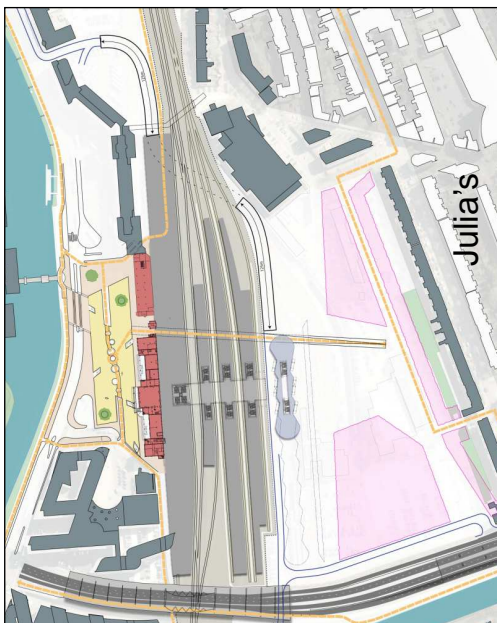
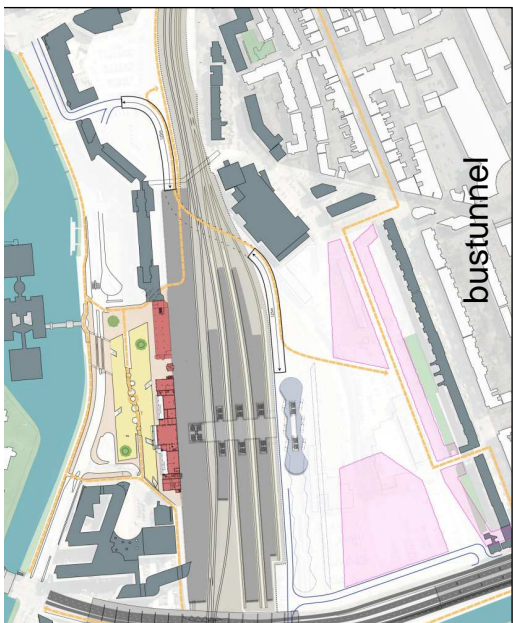
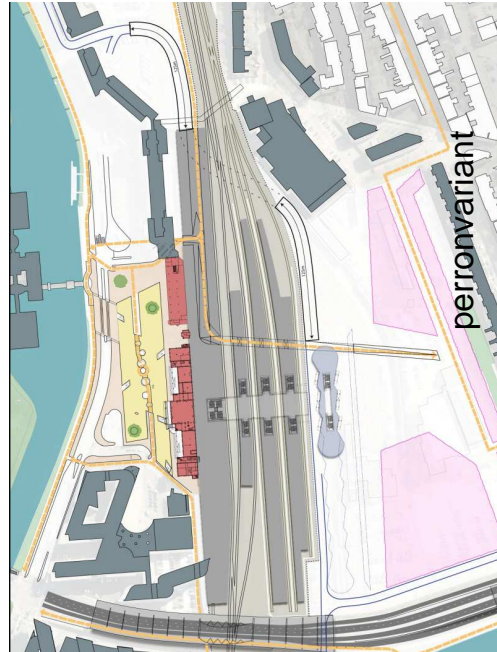
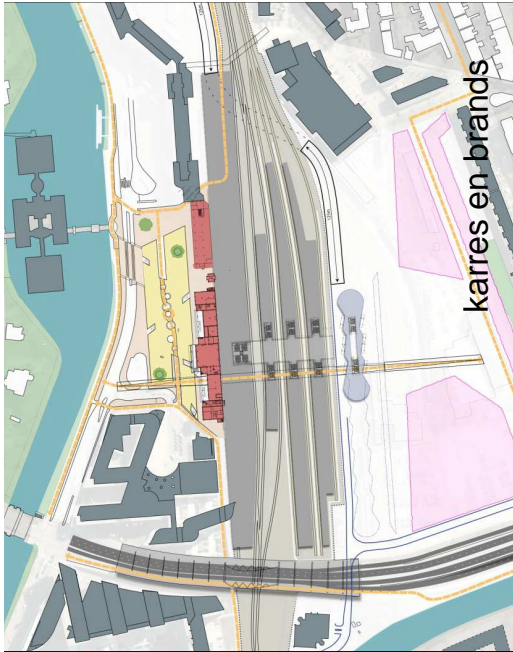


Basismodel, aansluiting in stadsbalkon

Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone



Bijlage - Presentatie raad 23-04-2014 spoorzone





Planning actieve dialoog

Onderwerpen: Spoorse ingrepen, fietstunnel, bustunnel

- Vanaf 25-04 tot 02-06 mogelijkheid reactie
- 22 tot en 24 overleg bewoners
- 12 en 20 mei informatiemarkt
- 13 mei scholen, bedrijfsleven, etc.
- 14 mei informatiemarkt haren
- 02 juni einde reactie termijn
- 10 of 11 juni opiniërende raadscommissie
- 19 juni stuurgroep, colleges 1 juli?, raad september?





Opgave voor 2014

1. Besluitvorming spookknoop, fiets, bustunnel
2. Uitwerking realisatieovk's en aanbesteding
3. Ruimtelijk functioneel ontwerp tunnel
Maatvoering, OVC&P, commercieel, zuidentree
4. Gebiedsontwikkeling Zuid
Hoofdinfra, busstation, 2e helft 2014 start ruimtelijk plan
5. Stationsomgeving Noordzijde
Tempo gekoppeld aan besluitvorming busstation





- einde presentatie -



www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

GRONINGEN

Beter bereikbaar per spoor



Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor

GRONINGEN BETER BEREIKBAAR PER SPOOR

Spoorknoop Groningen

- Meer reizigers, meer treinen
- Makkelijker overstappen, betere aansluitingen
- Aanpassing Hoofdstation
- Vierde spoor naar Groningen Europapark
- Verplaatsen opstel terrein naar Haren
- Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

Met uw mening kunnen wij het plan verder verbeteren!



ProRail



Inleiding

MEER REIZIGERS | AANPASSINGEN NOODZAKELIJK | UW MENING TELT

Groningen staat aan de vooravond van een aantal ingrijpende infrastructuurprojecten. Samen moeten die ervoor zorgen dat de stad in de toekomst bereikbaar blijft en kan blijven groeien en bloeien. En dat stad en regio goed met elkaar verbonden blijven.

Want terwijl de omgeving krimpt, groeit de stad. Het aantal inwoners groeit naar verwachting van bijna 200.000 nu naar ruim 225.000 in 2025. De vervoersstromen van, naar en door de stad nemen toe. Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen. Per fiets, auto, bus en trein.

Meer reizigers

Ook het treinverkeer in Groningen kan op steeds meer reizigers rekenen. Elke dag stapten op het Hoofdstation ongeveer 35.000 mensen in of uit een trein. Dit aantal groeit naar schatting naar zo'n 45.000 in 2030. Reizen per trein wordt steeds aantrekkelijker door snelle verbindingen en comfortabele treinen en perrons. Dat willen we stimuleren door de dienstregeling verder te verbeteren, de treinen vaker te laten rijden, station Noord en Europapark optimaal te gebruiken en te zorgen voor een soepele overstap tussen trein en bus.

PROGRAMMA NOORD-NEDERLAND

De plannen voor Groningen staan niet op zichzelf. Sneller, betrouwbaarder en veiliger treinvervoer in het noorden van Nederland is een ambitie van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel, en spoorbeheerder ProRail. Met Leeuwarden, Groningen en Zwolle als de belangrijkste knooppunten. Dat is het Spoorplan Noord-Nederland: Noord-Nederland optimaal bereikbaar per spoor.

Voor het Spoorplan is een nieuw spoor netwerk ontworpen, dat ruimte maakt voor meer treinverkeer, met kortere reistijden en betere overstapmogelijkheden. Omdat de treinen soepel en logisch op elkaar aansluiten, reist elke reiziger comfortabel binnen de regio en naar de Randstad. Deze aanpak van nu achtten projecten en een gezamenlijke investering van circa 800 miljoen euro, maken van deze ambitie werkelijkheid.

Opgave

Om tegemoet te komen aan de wensen van de treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken, zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het Hoofdstation. Zo moeten er nieuwe sporen en extra perrons worden aangelegd. Reizigers moeten daarbij snel en gemakkelijk kunnen overstappen, wat vraagt om een goede verbinding tussen alle perrons.

2

Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor

Plan

Voor deze opgave hebben wij (de gemeente, de provincie, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en stationsregieraar NS) de handen ineen geslagen. De afgelopen tijd hebben wij onderzoek welke aanpassingen aan het Hoofdstation en de aansluitende sporen nodig zijn. Daarin zijn verschillende varianten onderzocht. Uiteindelijk hebben we samen een voorkeursvariant vastgesteld. Deze variant kan de benaming van reizigers en treindiensten nu, maar ook in de toekomst goed verwerken en sluit aan bij het netwerk van hoogwaardig busvervoer. Bovendien is busloten te opstellen naar te verplaatsen naar de Rouaanstraat (gemeente Haren), grenzend aan Bedrijvenleiren Zuidoost.

Dit plan, genaamd 'Spoorknoop Groningen', bestaat uit drie onderdelen:

- A. Aanpassing Hoofdstation tot 2030
- B. Vierde spoor naar Groningen Europapark
- C. Verplaatsen opstelrelin naar Rouaanstraat (Haren)

Om de effecten van het plan voor de omgeving te beperken, voorziet het plan ook in het moderniseren van het spoor en geluidsmaatregelen.

Meedanken

Graag geven wij u als direct betrokkene of geïnteresseerde de gelegenheid met ons mee te denken en te reageren. Op deze manier kunnen we het plan waar mogelijk verbeteren (zie achterin deze uitgave).

3

Context

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER HOUDT STAD EN REGIO BEREIKBAAR

Groningen streeft naar een systeem van hoogwaardig openbaar vervoer om de stad en de regio bereikbaar te houden. Onder hoogwaardig verstaan we snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar. Dat vergt een forse investering in bus en trein. Het project Spoor Knoopp Groningen maakt deel uit van een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Het is onze ambitie om de regio, de stad en economische toplocaties met elkaar te verbinden via hoogwaardig openbaar vervoer. Belangrijke woon- en werkgebieden worden rechtstreeks of met slechts één overstap bereikbaar. Om dit te realiseren worden bus en trein zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, via bijvoorbeeld stations en P+R-locaties.

Treineizigers vanuit het noorden en het oosten kunnen straks zonder overstap zowel het Hoofdstation, station Groningen Europapark als station Groningen Noord bereiken. Reizigers uit het zuiden en westen kunnen rechtstreeks naar station Groningen Europapark en het Hoofdstation. Dit betekent dat alle drie stations nog belangrijker worden als knooppunt en verdeelpunt.

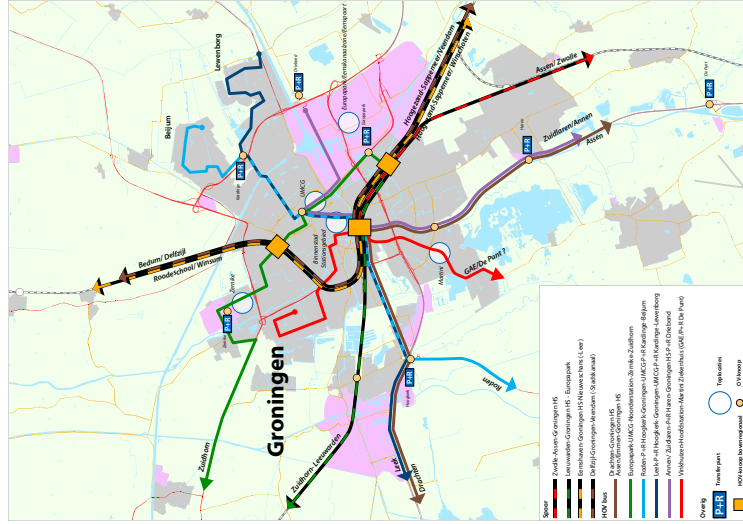
Daarnaast rijden er vanaf eind 2016 drie hoogwaardige buslijnen, elk met hun eigen kleur.

- De Blauwe lijn: Leek (P+R)/Roden - P+R Hoogkerk - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - Kardingse - Bejum/Lewenborg
- De Groene lijn: Station Europapark - P+R Euroborg - UMCG Zuid - Station Noord - P+R Zernike - Zuidhorn
- De Paarse lijn: Annenv Zuidlaren - P+R De Punt - P+R Haren - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Driebond.

¹⁾ Deze routes zijn nu nog niet allemaal mogelijk. Hiervoor zijn de aanleg van de Sombrug, P+R Driebond en busbaan Kalandriff nodig. Tot 2016 rijden de bussen een aangepaste route. Meer informatie: www.qbuzz.nl/q-link

Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor

Hoogwaardig openbaar vervoer in en rond de stad Groningen in 2020. Trein en bus vormen een samenhangend netwerk waarmee de reizigers veel bestemmingen snel en met hooguit één keer overstappen kunnen bereiken.



Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor

GRONINGEN BETER BEREIKBAAR PER SPOOR

GRONINGEN BETER BEREIKBAAR PER SPOOR



- 9. **Aanpassing station Groningen Europapark**
Voor de extra treinen en de doorkopgevoerde treinen wordt een zijspoor aangelegd. Hiermee is bij de bouw van dit station al rekening gehouden. Zie pagina 14.
- 10. **Aanleg 'keervoorziening'**
Tussen station Groningen Europapark en de bestaande fietstunnel in het gebied van de Heijerzooimolen komt er een extra spoor aan het hoofdspoor. Hiermee is bij de bouw van dit station al rekening gehouden. Zie pagina 14.
- 11. **Aanleg Heijerzooimolen**
Er komt een tunnel onder het spoor tussen de Heijerzooimolen en het Europapark, ter hoogte van de Heijer Brink. De tunnel wordt erin gebouwd om de verbinding tussen de Heijerzooimolen en de wijk aan de andere kant van het spoor: Europapark. De Lintje en de Oosterspoort.
De huidige spoorwegaanpak tussen de Heijerzooimolen en de Esperantoweg moet over enkele jaren dicht.
- 12. **Verplaatsen opsteltorein naar**
Aan de zuidkant van het Hoofdstation blijft door de aanleg van meer sporen en perons te weinig ruimte over voor het opsteltrein. Ook zijn er voor de dienstregeling meer treinen nodig dan nu. Daarom wordt er een plaats nodig voor een nieuwe plek voor het opsteltrein. Uit onderzoek kwam de Wijk in Haren (Rouwanstraat) als beste plek naar voren. Zie pagina 15.

Overzicht aanpak sporen in en om Groningen

Het nieuwe stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer vraagt onder meer om een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen. Het project Spoorknop Groningen is hier een onderdeel van. De kaart hiermaat geeft een overzicht van de projecten binnen deze aanpak.

- 1. **Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg**
Vanaf 2017 rijdt op het Traject Groeneweg de sporen van de Paterswoldseweg. Gedacht hiervan is dat de spoorwegaanpak bij de Paterswoldseweg wordt vervangen door een onderdoorgang. Samen met betrokkenen en omwonenden onderzoeken we hoe we deze onderdoorgang vorm kunnen geven. Het wordt afgehandeld inpassen in de omgeving.
- 2. **Aanleg busban Koersterweg - Hoofdstation**
Er komt een nieuwe busbaan tussen de Koersterweg en het Hoofdstation, parallel aan het spoor. Dit is fase 3 van het project 'HIV-as West', dat zorgt voor een verbinding van het hoofdstation tot aan het hoofdstation. De aanpak is gepland van oktober 2014 tot november 2015. Omdat de tunnel bij de Paterswoldseweg dan nog niet gereed is, komt er een tijdelijke brug over de Paterswoldseweg, parallel aan het spoor.
- 3. **Aanpassing Hoofdstation tot 2020**
Extra treindiensten en de doorkopgevoerde treinen van de sporen van het Europapark maken een aanpassing van het Hoofdstation noodzakelijk. Het gaat daarbij in het bijzonder om aanpassingen aan sporen en perons en een reizigerskamer. In het monumentale Stationsgebouw worden meer functies voor
- 4. **Ontwikkeling Stationsgebied Zuidzijde**
Met het verplaatsen van het huidige Hoofdstation naar de zuidzijde van de stad. De zuidzijde van het stationsgebied wordt de komende jaren kansen voor een integrale en duurzame gebiedsontwikkeling. Gestreefd wordt naar een intensieve gebiedsontwikkeling, met name aan de voorzijde van de binnenstad. Zie pagina 20.
- 5. **Herinrichting Stationsomgeving Noordzijde**
De komende jaren worden ingrepen gedaan op het vooplein bij het Hoofdstation, om het gebied aantrekkelijker te maken. Het gebied wordt ingericht met een mix van de verschillende verkeersstromen ter plaatse van de Stationsweg en de Werkmansbrug. Verder moet de looproute tussen de hoofdtennes van het station en de Werkmansbrug worden verbeterd.
- 6. **Vervanging Herewegvlieduct**
Het Herewegvlieduct moet op termijn worden vervangen. Het huidige vlieduct is niet meer. Momenteel wordt onderzocht hoe het vlieduct kan worden
- 7. **Sluiting spoorwegaanpak Esperantoweg**
Door de uitbreiding van het aantal passagierstreinen moet de spoorwegaanpak dicht voor westerse. Deze overgang wordt vervangen door de Heijerzooimolen (zie 11). Als de aanbesteding van de zuidelijke rijksweg het toelaat, komt bij de Esperantoweg een tunnel voor fietsers en voetgangers. De spoorwegaanpak moet klaar is. Fietsers en voetgangers kunnen nu al gebruik maken van de onderdoorgang bij station Europapark.
- 8. **Aanleg vierde spoor**
Tussen de Esperantoweg en station Groningen Europapark komt een vierde spoor. Dit is nodig voor de extra treinen die op dit moment rijden op het spoor dat momenteel aangelegd in 2016-2017. Zie pagina 14.

Verder onderzoeken we enkele wensen om de omgeving van het Hoofdstation te verbeteren (zie pagina 20). Nog in 2014 volgt een besluit over de haalbaarheid.

A Zuidentree	B Biustunnel	C Fietstunnel
Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet op termijn een tweede, volwaardige hoofdentree van het station komen. De entree zal in ontwikkeling meegroeien met het ontwikkeltempo van de stationsomgeving.	De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tussen het busstation en de zuidzijde van het station een tunnel voor bussen aan te leggen. De treindienst hoeft bij gelijkwaardige bouw van sporen en tunnel minder vaak onderbroken. Met de aanleg van de tunnel ontstaat een snelle en betrouwbare busverbinding, hoewel er minder bussen over de Stationsweg en kan een aantal bussen aan de zuidzijde van het station halteren.	Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel aan het fietsnetwerk toewijden.

Doelen

MEER TREINEN | MINDER OVERSTAPPEN | BETERE AANSLUITINGEN

Het project **Spoorknoop Groningen** heeft vier belangrijke doelen:

- Ruimte maken voor extra treinen.
- Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad.
- Beter aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen.
- Betere samenhang met hoogwaardig busvervoer.

Ruimte maken voor extra treinen

Het Rijk, de noordelijke provincies en de betrokken gemeenten hebben de ambitie om meer treinen te laten rijden van en naar Groningen (zie kader). Het gaat om extra treinen in de richtingen Assen/Zwolle/Randstad, Leeuwarden, Winschoten/Leer, Warffum en Bremen. Dit extra treinverkeer vraagt om meer sporen en perrons op het Hoofdstation.

VANDAAG DE DAG RJDEN ER IEDER UUR OVERDAG:

twee intercity's	tussen de Randstad en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Zwolle en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Veendam en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Nieuweschans/Leer en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Delfzijl en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Roerdschool en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
en een spitzpendel	tussen Zuidhorn en Groningen.

DAAR KOMEN TOT 2020 DE VOLGENDE TREINEN BIJ:

twee spitsstoptreinen	tussen Assen en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	van Winschoten/Leer naar Groningen;
één spitzpendel	tussen Groningen en Warffum;
en één sneltrein	tussen Groningen en Bremen.

Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad

Zo veel mogelijk bestemmingen in de stad Groningen met zo weinig mogelijk overstappen bereikbaar maken. Om die ambitie waar te maken, gaan we treindiensten koppelen. De treinen van Winschoten/Leer en Veendam rijden straks door naar Roerdschool en Delfzijl. Hierdoor kunnen reizigers uit het oosten zonder overstap doorkomen naar station Noord. En de treinen van Leeuwarden hebben straks met meer het Hoofdstation als eindbestemming, maar het station Groningen Europapark. Reizigers vanuit het westen en noorden kunnen rechtstreeks naar station Europapark. Dit vraagt om het doortrekken van sporen op het Hoofdstation.

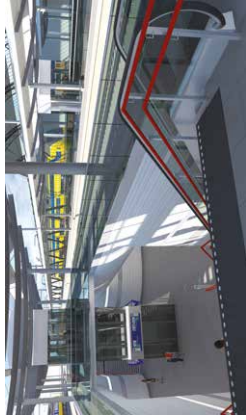
Beter aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen

Wie op het Hoofdstation overstapt op een andere trein, is gebaat bij een goede aansluiting. Vandaag de dag zijn een aantal aansluitingen vrij krap of zelfs onmogelijk. Het is onze ambitie om van het Hoofdstation een 'spoor-knoop' te maken. Dit houdt in dat veel treinen uit verschillende richtingen tegelijk op het station aanwezig zijn, zodat reizigers gemakkelijk over kunnen stappen.

Beter samenhang met hoogwaardig busvervoer

Door de treindiensten en het hoogwaardige busnetwerk beter op elkaar af te stemmen, kunnen reizigers snel overstappen. Daardoor neemt de reistijd af.

Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor



Deze afbeeldingen geven een indruk van hoe de reizigerstunnel op het Hoofdstation eruit kan komen te zien. Dit zijn impressies van de toekomstige reizigerstunnel in Zwolle.

Reizigerstunnel

Aangezien de nieuwe perrons achter de doorlopende sporen komen te liggen (gezien vanaf het hoofdgebouw), is het niet meer mogelijk de perrons gelijkvloers te bereiken, zoals in de huidige situatie. Reizigers kunnen de perrons straks bereiken via een reizigerstunnel die recht achter de hal van het monumentale Hoofdstation komt te liggen. Dit heeft als voordeel dat het oude stationsgebouw weer echt een functie krijgt als station. De treinen gaan allemaal midden boven de tunnel stoppen, waardoor overstappers minder ver hoeven te lopen naar hun aansluitende trein. Op termijn vervalt hiernaast ook de reizigerstunctie van de 'blauwe brug' die nu over de sporen loopt.

Ruimte voor plein achter het Hoofdstation

Direct achter het monumentale Hoofdstation ontstaat een ruim plein voor reizigers. Dit plein wordt een aangename plek om te verblijven, met winkels en horeca. Het plein heeft een monumentale sfeer en biedt uitzicht op de treinen. De reiziger vindt hier actuele informatie over het openbaar vervoer, maar kan ook genieten van een kopje koffie met Groninger koek.

11

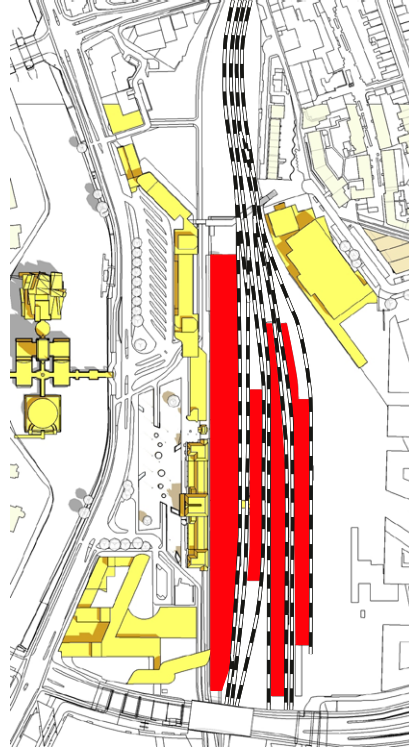
A. Aanpassing Hoofdstation tot 2020

MEER PERRONS | NIEUWE REIZIGERTUNNEL ONDER HET SPOOR

Het Hoofdstation is de trots van elke Groninger. De unieke sfeer en de grandeur van het monumentale stationsgebouw en de ontvangsthal blijven in het plan bewaard. Sterker nog: de stationshal, met de klassieke plattenschildering, krijgt een belangrijker functie voor de reizigers.

Nieuwe perrons, doorlopende sporen

Het Hoofdstation is altijd een kopstation geweest. Het was altijd het begin- of het eindpunt van een treintreksel. Nu is het de bedoeling dat er doorgaande treinen gaan rijden. Dat vraagt om forse ingrepen. Op het Hoofdstation verdwijnen de drie meest noordelijke sporen: spoor 1, 2 en 3. Het huidige spoor 4 wordt in de toekomstige situatie dus het meest noordelijk gelegen spoor. Daarachter komen drie zogenaamde eilandperrons te liggen. Het plein tussen het huidige spoor 4 en het huidige spoor 6 komt te vervallen. Achter het huidige spoor 7 worden twee nieuwe eilandperrons aangelegd. In de nieuwe situatie telt het Hoofdstation vier perronpleinen met zeven sporen waar treinen aankomen en vertrekken. De noordelijke drie sporen zullen gebruikt worden voor de regionale treinen (op dit moment: Arriva). De zuidelijke vier sporen gaan gebruikt worden door de landelijke vervoerder (op dit moment: NS).



Bovenaanzicht van de nieuwe indeling van de perrons en sporen op het Hoofdstation. Bovenaan is het Groninger Museum zichtbaar. Aan de zuidkant van het stationsgebouw komen vier perronpleinen (rood) met zeven sporen (zwart-wit geblokt).

10

B. Vierde spoor naar Groningen Europapark

VIERDE PERRON EUROPAPARK

Het traject tussen het Hoofdstation en station Europapark wordt geheel vier-sporig. De huidige drie sporen zijn namelijk niet bereikbaar voor de nieuwe dienstregeling. Dit betekent dat er een extra spoor komt vanaf de Esperantokruising tot en met station Europapark.

Vierde perron Groningen Europapark

Het huidige station Europapark wordt uitgebreid met een vierde perronspoor, aan de kant van de Helpertzoom. Bij de bouw van het station is hiermee al rekening gehouden. Het extra spoor en de naastliggende perrons moeten nog wel worden aangelegd. In het station worden ook een aansluitende lift en trap ingepast. Het geluidsscherm dat onlangs is geplaatst, staat al op de goede plek. De begroeiing die hier tegenaan geplant is, zal dus grotendeels niet verstoord worden.



Station Groningen Europapark

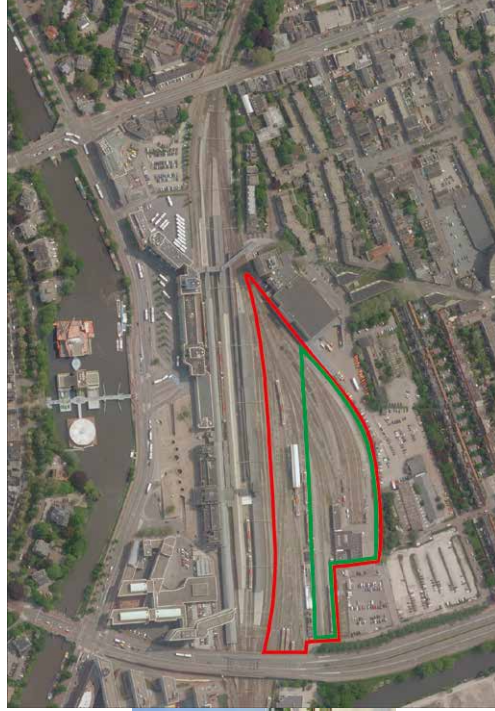


12

C. Verplaatsen opstelsterrein naar Rouaanstraat (Haren)

GOED BEREIKBAAR | INPASSEN IN OMGEVING

Bij het Hoofdstation blijft door alle ingrepen te weinig ruimte over voor het opstelsterrein. Dat is het deel van het station aan de zuidzijde waar de treinen 's nachts onoverdag staan wanneer ze niet gebruikt worden voor de dienstregeling. Het plan is om het opstelsterrein te verplaatsen naar de Rouaanstraat in de gemeente Haren.

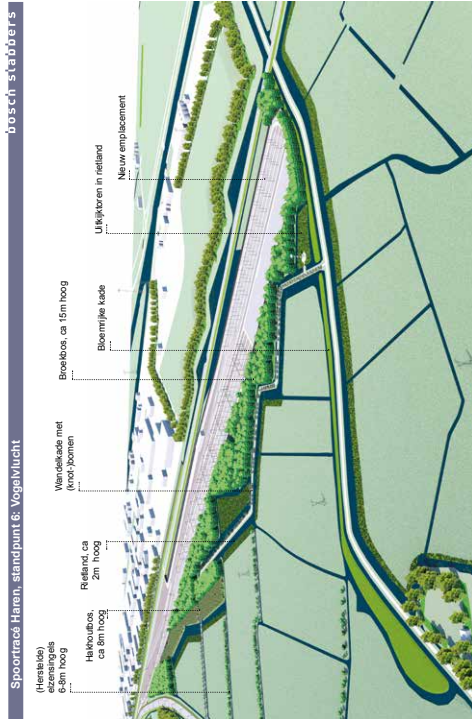


Op deze luchtfoto van het Hoofdstation is het huidige opstelsterrein rood omlijnd. Bovenin is het Groninger Museum goed zichtbaar. De weg aan de linkerkant is het Emmonvooct, rechts loopt de Hereweg. Door de komst van extra sporen en perrons blijft er voor het opstelsterrein te weinig ruimte over (het groen omlijnde gebied). Dat is te klein, zeker gezien de toename van het aantal treinen dat van het opstelsterrein gebruik moet maken.

13

Nieuwe locatie

Het nieuwe opstelrein komt in het gebied in de splitsing van de sporen richting Wirschooten en Zwolle, net in de gemeente Haren. Deze locatie geniet de voorkeur, onder andere omdat deze relatief dicht bij het station ligt. Zowel de treinen van de NS als de treinen van Arriva kunnen hier gemakkelijk komen. Het nieuwe opstelrein komt tegen het huidige Bedrijfsrein Zuidoost aan te liggen. Dit biedt de kans om het nieuwe opstelrein zo in te passen dat het zicht op het industrieterrein vanuit de omgeving voor het grootste deel wordt beperkt. In samenspraak met de omwonenden wordt de inpassing verder uitgewerkt.



Deze overzichtskenning, gezien vanuit het westen, geeft een beeld van hoe het opstelrein in Haren kan worden ingepast in de omgeving.

14

Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

MEER TREINEN | MAATREGELEN TEGEN OVERLAST

Door de uitbreiding van de dienstregeling en de verplaatsing van het opstelrein neemt de frequentie van treinen tussen het Hoofdstation en station Groningen Europapark toe. In het plan zijn verschillende maatregelen opgenomen om geluidsoverlast te beperken.

Meer treinen

In de spits rijden er straks 15 reizigerstreinen per uur per richting tussen het Hoofdstation en station Europapark/opstelreinen. Het gaat om negen treinen op het regionale net en zes op het landelijke net. Momenteel zijn dit er acht. Buiten de spits zijn het er twee per uur minder. Het spoor wordt daarnaast gebruikt voor overbrengingsritten van lege treinen tussen het opstelrein Rouwstraat en het Hoofdstation. Dit zijn er enkele tientallen per dag. Het goederenvervoer zal naar verwachting gelijk blijven aan de huidige situatie (enkele per dag).

Nieuw spoor

Op veel plaatsen (op een groot deel van het Hoofdstation en het traject naar het opstelrein) leggen we nieuw spoor aan volgens de hedendaagse maatslaven en regelgeving. Onnodig geworden (oude) wissels worden verwijderd.

Minder wissels

Treinen maken meer geluid bij het passeren van wissels. In de nieuwe situatie neemt het aantal wissels voor de freindierst tussen Hooimse Diep en station Europapark met 22 wissels af. Ten zuiden van station Europapark worden extra wissels aangelegd om de treinen uit Leeuwarden te kunnen keren, en om het opstelrein te kunnen bereiken. Hier komen 10 wissels bij. De meeste wissels liggen op en nabij het Hoofdstation en direct ten zuid-oosten van station Europapark.

AANTAL WISSELS OP HET HOOFDSTATION		
nu	straks	verschil
Hoofdstation	29	14
Tussen Horeweg en station Europapark	11	- 7
Ten zuiden van Europapark	13	23
		+10

15

Extra maatregelen op basis van geluidsonderzoek

Bij het opstellen van de plannen is een eerste onderzoek gedaan naar de effecten van het treinverkeer op geluid en trillingen in de omgeving. De komende tijd wordt dit onderzoek verdiept, uitgaande van de actuele plannen voor de dienstregeling en de daarbij behorende snelheid van treinen. Na deze definitieve onderzoeken gaan we in overleg met de direct betrokkenen om te bepalen of en welke geluidsmaatregelen nodig zijn.

Hinder achterzijde Hoofdstation neemt af

Het huidige opstelrelin ligt aan de zuidkant van het Hoofdstation, dicht tegen de huizen aan. Voor de omwonenden betekent het verplaatsen van het opstelrelin dat de hierbij behorende hinder verdwijnt. Daarbij gaat het onder meer om nachtelijk licht, geluid en rangerebewegingen. Doordat rangerebewegingen niet meer nodig zijn, verdwijnen ook het bijbehorende vijfde spoor en de wissels direct ten oosten van het Herewegviaduct.

Nieuwe opstelrelin

Het nieuwe opstelrelin in Haren komt een stuk verder van de huizen te liggen. Het opstelrelin wordt volgens de nieuwste richtlijnen aangelegd wat weinig treinbewegingen op het terrein oplevert. Samen met de bewoners zal het nieuwe opstelrelin netjes in de omgeving worden ingepast.

Uitvoeringsperiode 2016-2020

STATION BLIJFT BEREIKBAAR | BEPERKEN OVERLAST VOOR OMWONENDEN EN REIZIGERS

De uitvoering van de werkzaamheden voor het project **Spoorknoop Groningen** gaat leiden tot overlast voor omwonenden en reizigers. Om de hinder tijdens de bouw te beperken, gaan we verschillende maatregelen nemen.

Bouwhinder voor omwonenden beperken

De bouwverlast rond het Hoofdstation zal zich vooral voordoen aan de zuidzijde, de noordzijde en de oostzijde. Aan de westzijde van het station zijn alleen spoorwerkzaamheden in verband met de bouw van de onderdoorgang Paterswoldseweg nodig (zie pagina 8). Hoeveel hinder de werkzaamheden met zich meebrengen, hangt onder andere af van de mogelijkheden om werkzaamheden te combineren of gelijktijdig uit te voeren. We onderzoeken nog of het mogelijk is om materiaal te vervoeren per spoor, water of via de busbaan. Bij het nieuwe opstelrelin in Haren proberen we het materiaal zo veel mogelijk via de Rouaanstraat aan te voeren.

Hinder voor reizigers

Voor reizigers komen er periodes waarin ze wat meer overlast ervaren. Het streven is om de maatregelen die het meeste hinder opleveren te plannen in rustige tijden, dus tijdens en rondom de zomervakanties. Er worden dan extra bussen ingezet om de reizigers naar hun bestemming of de volgende trein te brengen. De ombouw van het station wordt goed afgestemd met andere projecten in de stad via Groningen Bereikbaar.



GRONINGEN BEREIKBAAR
Groningen Bereikbaar. Onder dat motto werken noordelijke overheden en de Groninger werkgemers samen in één bereikbaarheidsorganisatie. Groningen Bereikbaar zorgt voor het in kaart brengen en afstemmen van alle geplande werkzaamheden in en rond de stad Groningen. Verder probeert Groningen Bereikbaar het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Wie al op reis is, krijgt onderweg de beste route aangewezen. Wie nog thuis is, wordt aangemoedigd te kiezen voor alternatieve vormen van vervoer, of voor het aanpassen van zijn reistijd. Tot slot verzorgt Groningen Bereikbaar de gecombineerde communicatie over alle werkzaamheden.
Meer informatie op www.groningenbereikbaar.nl

Hoofdstation blijft functioneren

Het Hoofdstation blijft tijdens de uitvoeringsperiode zo gewoon mogelijk functioneren. Op het station zelf is tijdens de bouw het SITS van toepassing; het Stationsconcept in Tijdelijke Situaties. Doel van het SITS is om de hinder voor bezoekers van het station te beperken, het station bereikbaar en functioneel te houden en legelijk informatie te bieden over de voortgang van de bouw.

Ambities

STATIONSGBIED: KANSRIJK BINNENSTEDELIJK GBIED

Meer reizigers, dichte bebouwing met een mix van functies, een verbetering van de openbare ruimte en een goede aansluiting met de omgeving. Dat zijn de ingrediënten om het stationsgebied in Groningen om te vormen naar een dynamisch binnenstedelijk gebied als waardevolle aanvulling op de binnenstad. Een gebied dat functioneert als de toplocatie van de regio als schakel tussen de omliggende regio's. Hoe het stationsgebied er precies uit gaat zien, is nog niet bekend. Wel zijn alvast enkele denklijnen bepaald.

Ambitie mix stedelijke functies

In 2011 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie voor het Stationsgebied Groningen vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken om het stationsgebied vorm te geven als moderne 'cityhub': een gebied met ruimte voor een mix van stedelijke functies. Het station en de stationsomgeving zijn daarbij meer dan een overstapplaats. Het stationsgebied wordt een prettig ontvangst- en verblijfsgebied, een stadsboyer waarin de kwaliteiten van Stad en omlandende zichtbaar worden. Ten zuiden van het station is ruimte voor vrijetijdsvoorzieningen, kantoren en woningen. Aan de zijde van het Emmaveld moet de zuidelijke stationsomgeving een duidelijk en herkenbaar gezicht krijgen. De zuidkant moet ter hoogte van de Parkweg goed toegankelijk zijn voor alle verkeer. Het huidige busstation zal op termijn worden verplaatst naar de zuidzijde, waardoor ook aan de noordzijde ruimte ontstaat om de verblijfskwaliteit te vergroten.

Verbinding tussen binnenstad en zuidelijke woonwijken

Het is onze ambitie om de reizigerstunnel onder het spoor vorm te geven als een verbinding tussen de binnenstad en de zuidelijke woonwijken. Deze verbinding moet een aantrekkelijke openbare route worden, die 24 uur per dag toegankelijk is. Het spoor vormt dan niet langer een barrière.

Zuidentree

Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet een tweede, volwaardige hoofdentree van het station komen. Deze zuidentree is geen 'achterdeur', maar biedt kansen als nieuwe ontmoetingsplek en vestigingspunt voor reizigersvoorzieningen en horeca. Hoe de entree eruit zal zien en mee kan groeien met de ontwikkeling van de stationsomgeving ten zuiden van de sporen onderzoeken we nog.

Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor



Een afbeelding uit de Ontwikkelvisie Stationsgebied (2011). Dit was de eerste stap op weg naar een visie voor de stationsomgeving.

Bustunnel onder het station

De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tegelijk een tunnel voor bussen aan te leggen. Daarmee ontstaat een snelle en betrouwbare verbinding. Bussen vanuit en naar het zuiden en westen van de stad sluiten hiermee aan op de bussen vanuit en naar het noorden en oosten van de stad. Dit verbetert de doorstroming voor zowel bus, auto als fiets. Dankzij de bustunnel kunnen de bussen onder andere het drukke kruispunt bij de Emmasingel en de Stationsweg vermijden. We onderzoeken momenteel of dit plan haalbaar is.

Fietstunnel

Groningen staat bekend als echte fietstad en wordt genoemd om haar fijnmazige fietsnetwerk. Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel in het fietsnetwerk toevoegen. Deze fietsroute vergroot de mogelijkheden voor fietsers uit het noorden om het gebied ten zuiden van de sporen te bereiken. Ook biedt de fietstunnel kansen om de fietsenstallingen aan noord en zuidzijde efficiënt te gebruiken omdat alle stallingen dan makkelijk bereikbaar zijn uit alle richtingen. Of een fietstunnel haalbaar is, wordt op dit moment onderzocht.

Uitwerking ambities

Onze ambities voor het stationsgebied gaan we in 2014 verder uitwerken in concrete ruimtelijke plannen. Belangrijk in deze plannen zijn de ruimtelijke kwaliteit en de ontsluiting van het gebied voor auto-, bus en langzaam verkeer. We beslezen de toekomstplannen ook op financiële haalbaarheid. We bekijken ook of we de plannen in stappen kunnen uitvoeren. Zodra de plannen voldoende zijn uitgewerkt, gaan we hierover actief in dialoog met de omgeving en andere betrokkenen.

Bijlage - Groningen beter bereikbaar per spoor

G R O N I N G E N B E T E R B E R E I K B A A R P E R S P O O R

Actieve dialoog

MET UW MENING KUNNEN WIJ HET PLAN VERDER VERBETEREN!

Ervaring leert dat omwonenden en gebruikers vaak erg waardevolle ideeën hebben die de plannen beter maken. Daarom organiseert de Stuurgroep Spoorzone Groningen, voordat er een definitief besluit komt over de indeling van de sporen en de perrons, een actieve dialoog.

Concreet betekent dit dat direct omwonenden en belangenvertegenwoordigers van onder meer reizigers de komende maanden uitgenodigd worden om in kleine sessies mee te denken. Geïnteresseerden in stad en regio kunnen in de loop van april een huis-aan-huiskrant in de bus verwachten met nadere informatie over alle maatregelen aan en om het spoor in Groningen.

Informatiemarkten in mei 2014

In de tweede helft van mei volgen voor alle geïnteresseerden twee grote informatiemarkten. Hier is iedereen ruimschoots in de gelegenheid om mee te praten en reacties te geven. Alle reacties worden gebundeld en van een antwoord voorzien. Waar mogelijk worden ze verwerkt in het besluit.

Inspraakperiode nieuwe opstelsterrein

Na de zomer is er een formele inspraakperiode voor het plan voor het nieuwe opstelsterrein aan de Rouaanstraat in Haren. Voorafgaand hieraan organiseren we in de maanden maart en mei in Haren informatiemarkten over het nieuwe opstelsterrein en de inpassing ervan in de omgeving.



GRONINGEN
SPOORZONE




IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

Gemeenteraad

23 april 2014

Groningen Spoorzone is een project van:



Met een bijdrage van:



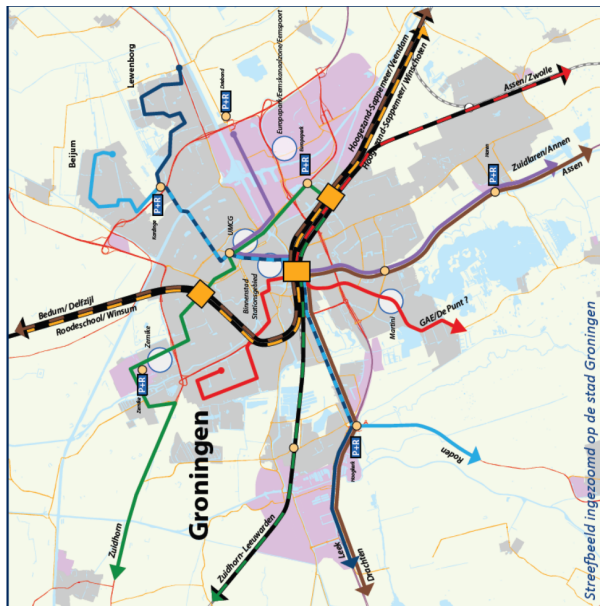


Programma

- Aanleiding
- Vanaf de alternatievenstudie
- Projectgebied
- Effecten en planologie
- Vervolg

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone





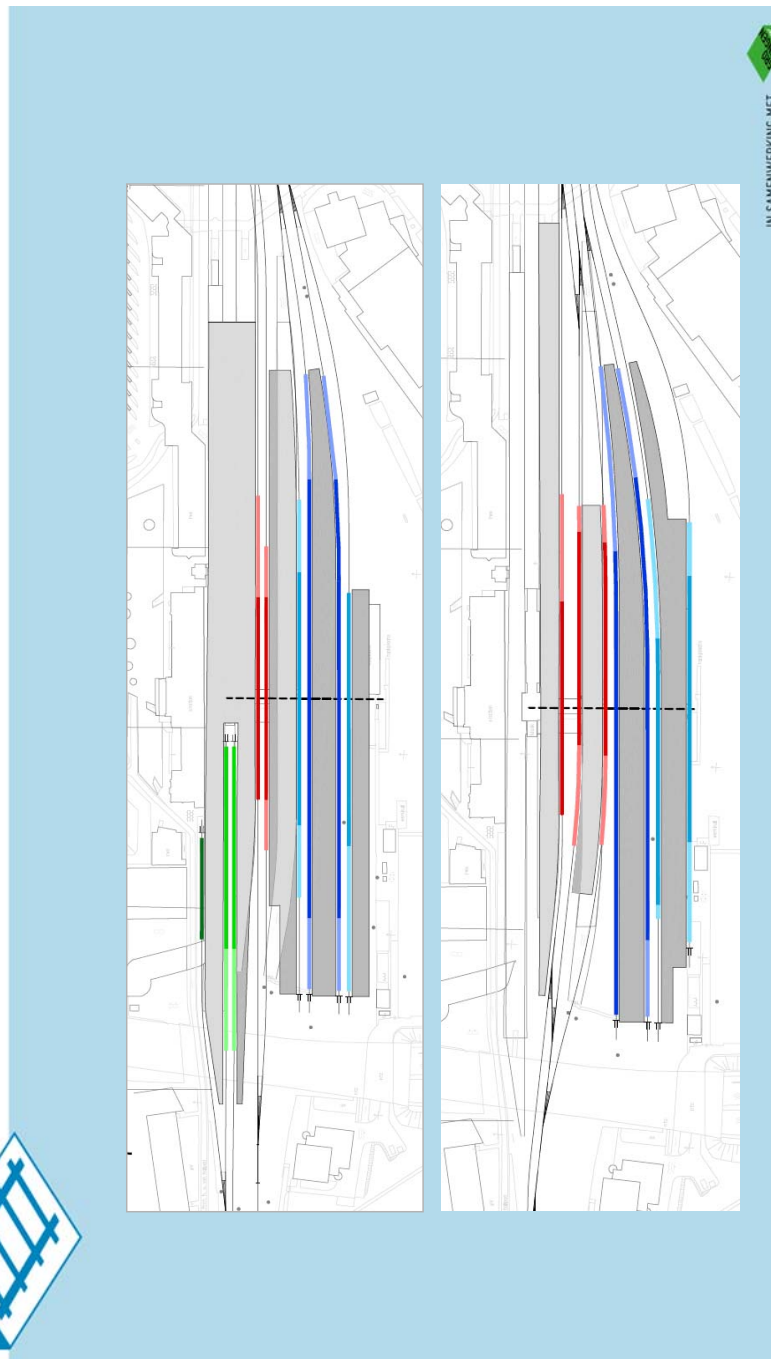
IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

GRONINGEN SPOORZONE Aanleiding

- RegioSpecifiekPakket als compensatie Zuiderzeespoorlijn
- HOV-visie, inclusief doortrek Leeuwarden - Europapark
- Programma Noord Nederland

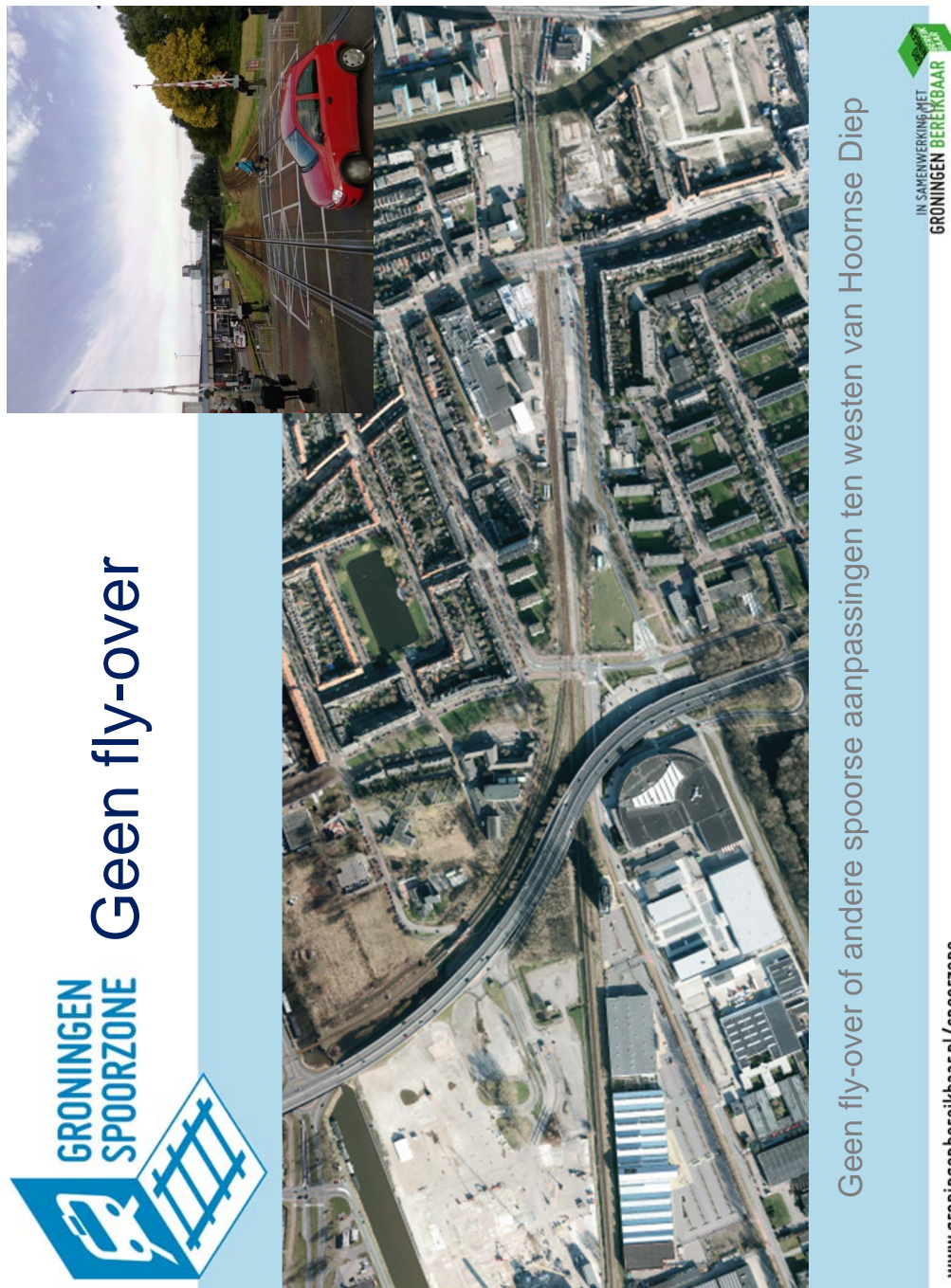
www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

**GRONINGEN
SPOORZONE**
Ontwikkeling naar nieuwe
variant



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



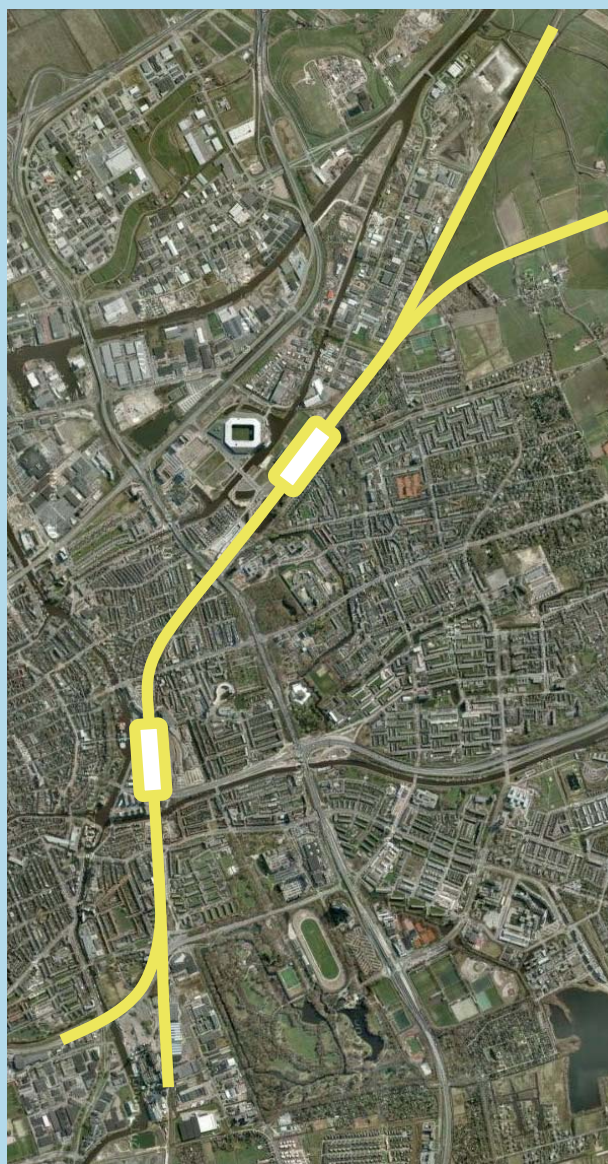
GRONINGEN SPOORZONE Geen fly-over

Geen fly-over of andere spoorse aanpassingen ten westen van Hoornse Diep

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

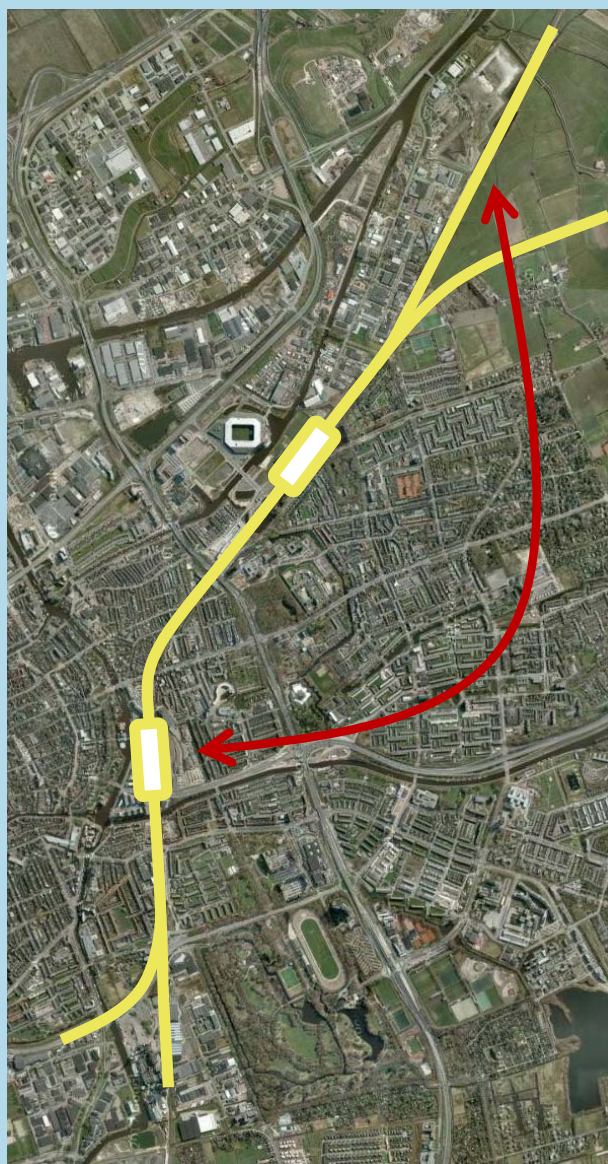
**GRONINGEN
SPOORZONE** Projectgebied



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

**GRONINGEN
SPOORZONE** Projectgebied



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



**GRONINGEN
SPOORZONE** Projectgebied



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

**GRONINGEN
SPOORZONE** Opstel terrein

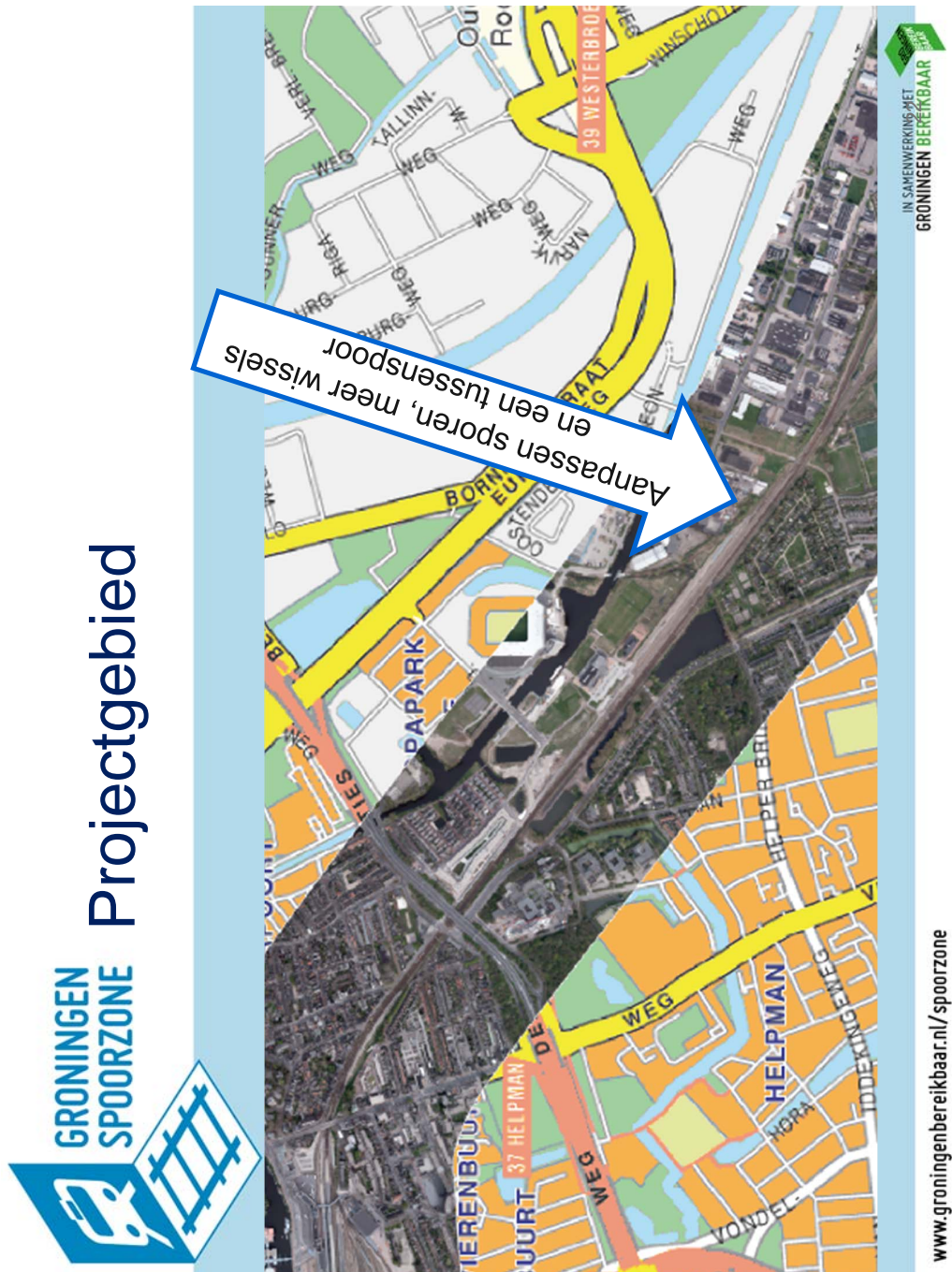


IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

Bijlage - Presentatie Prorail Groningen Spoorzone nw gemeenteraad op 23 april 2014



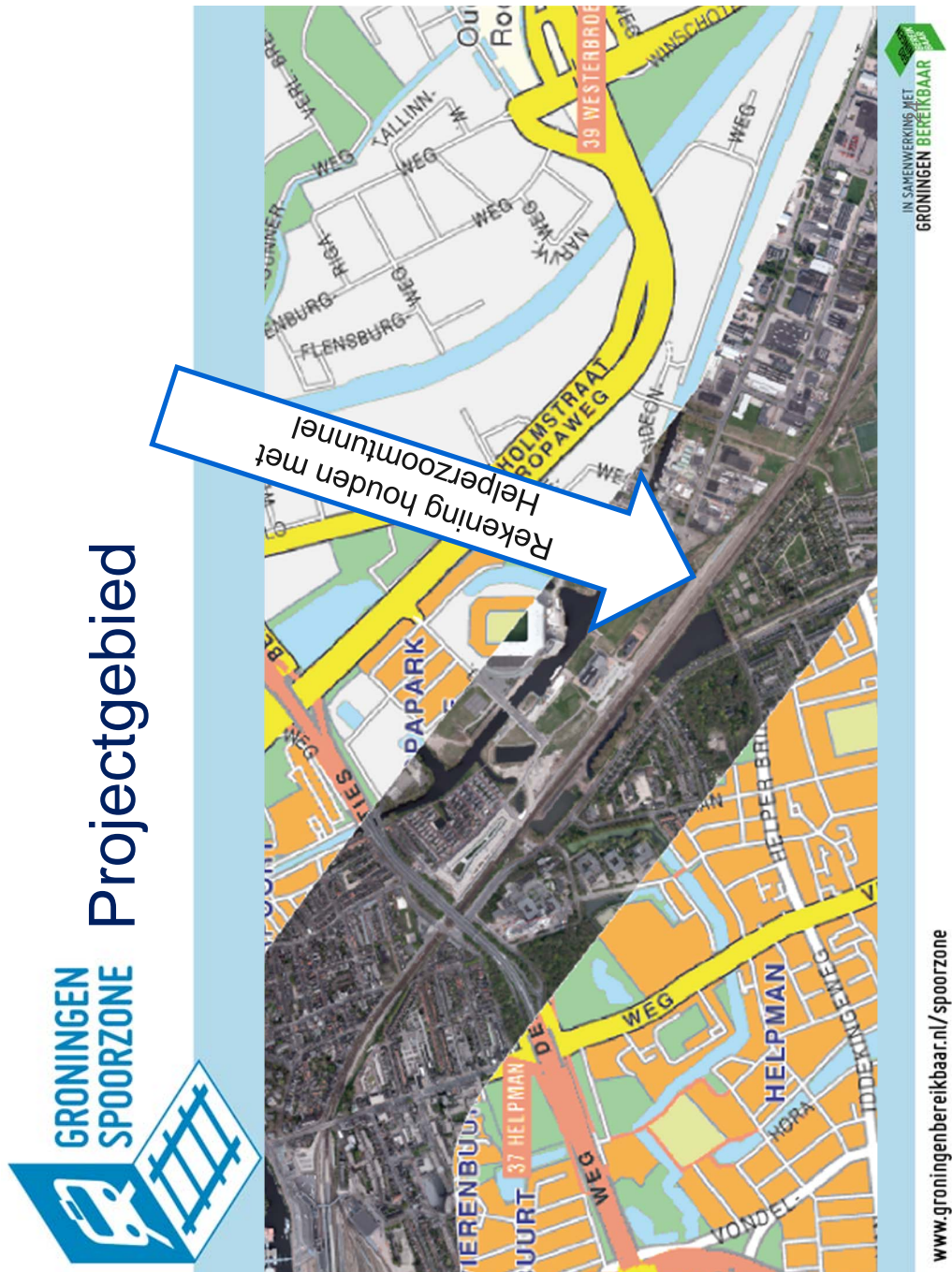


GRONINGEN SPOORZONE Projectgebied

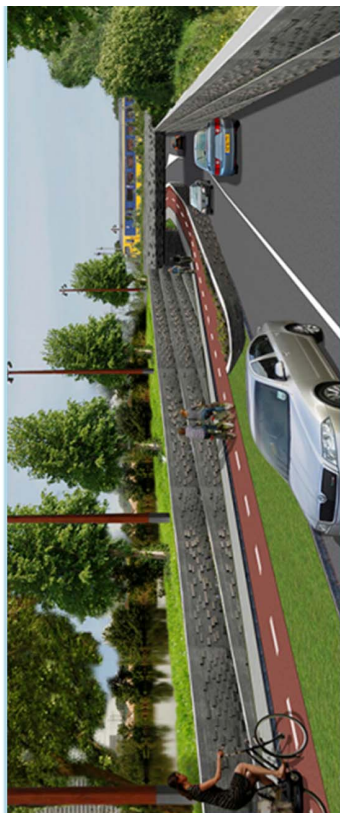


www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR



GRONINGEN SPOORZONE **Helperzoomtunnel**



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



Station Europapark

Hier komt een extra spoor



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

**GRONINGEN
SPOORZONE** **Impressie station Europapark**



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

GRONINGEN SPOORZONE Zuidelijke **Ingweg/Esperanto**

De bestaande overweg wordt opgeheven



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



Herewegviaduct

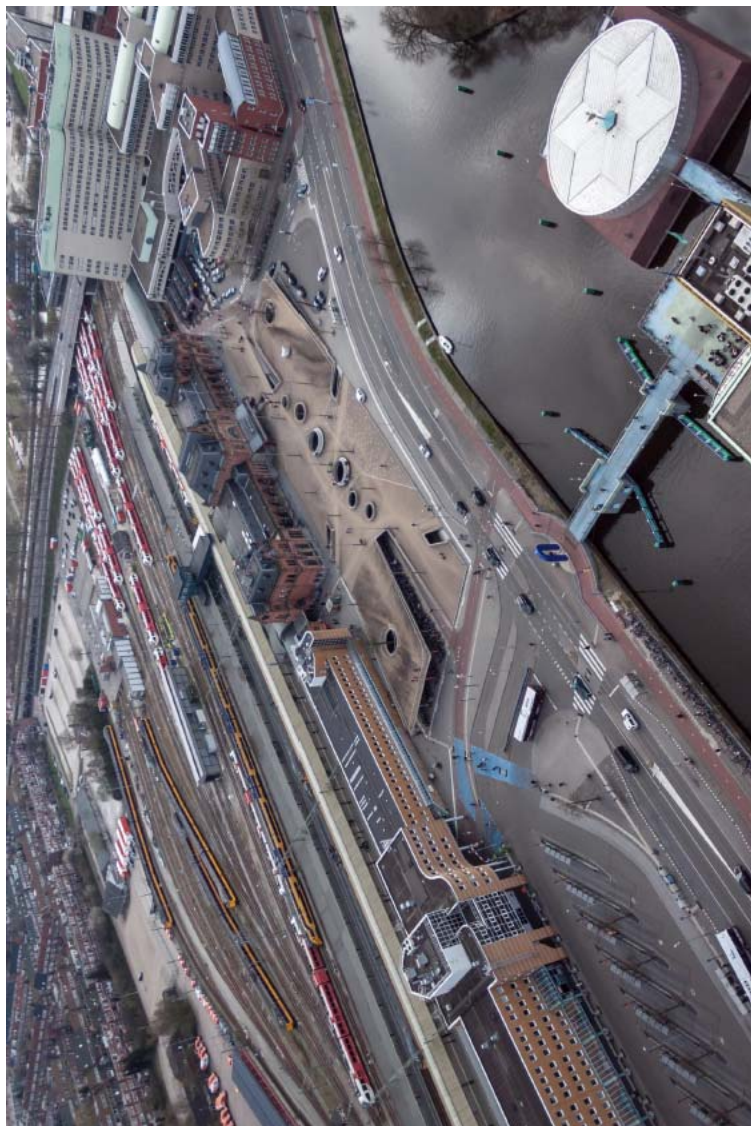
Besluit over renovatie of
vervanging dit jaar:

situatie



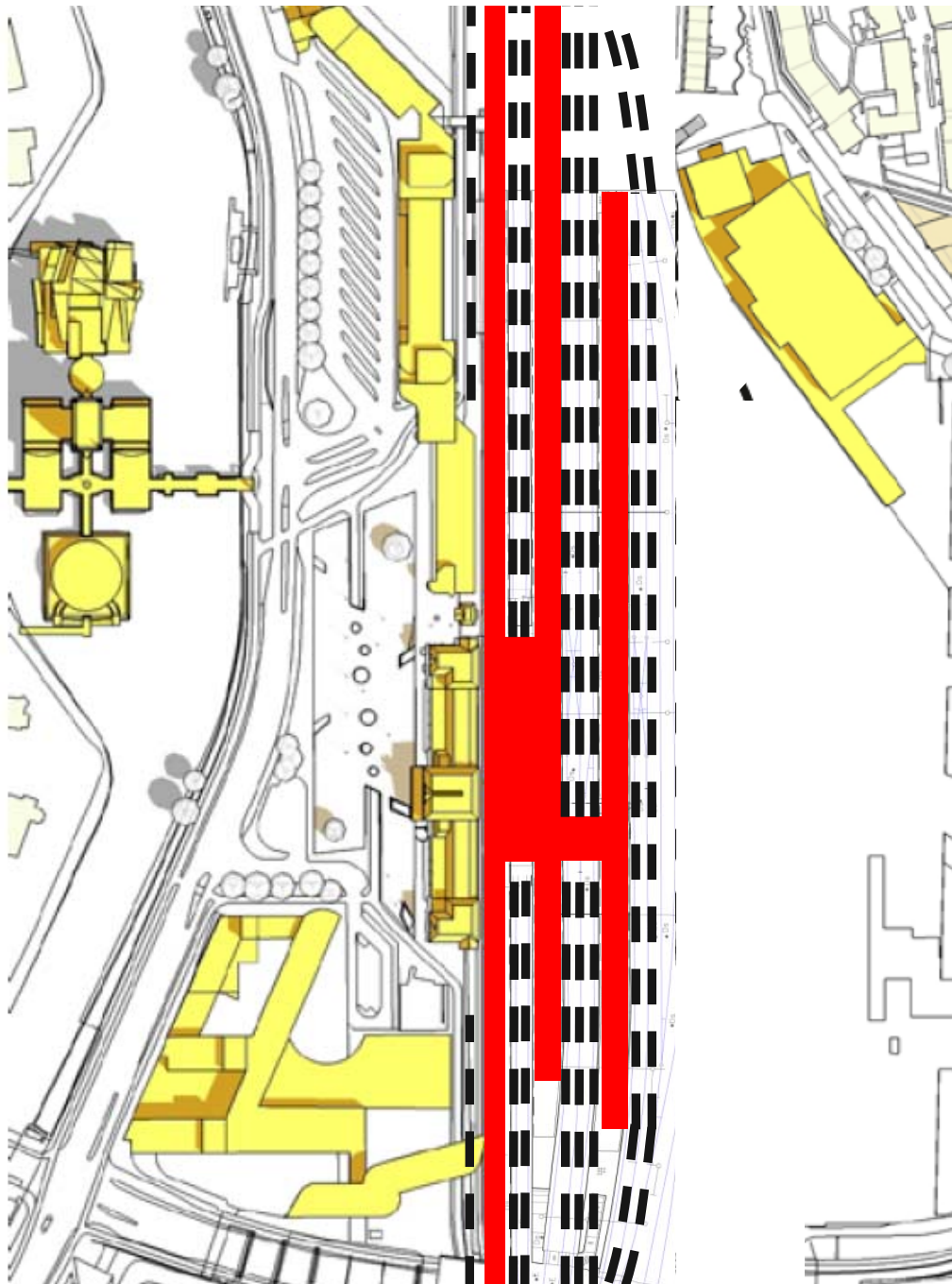
IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

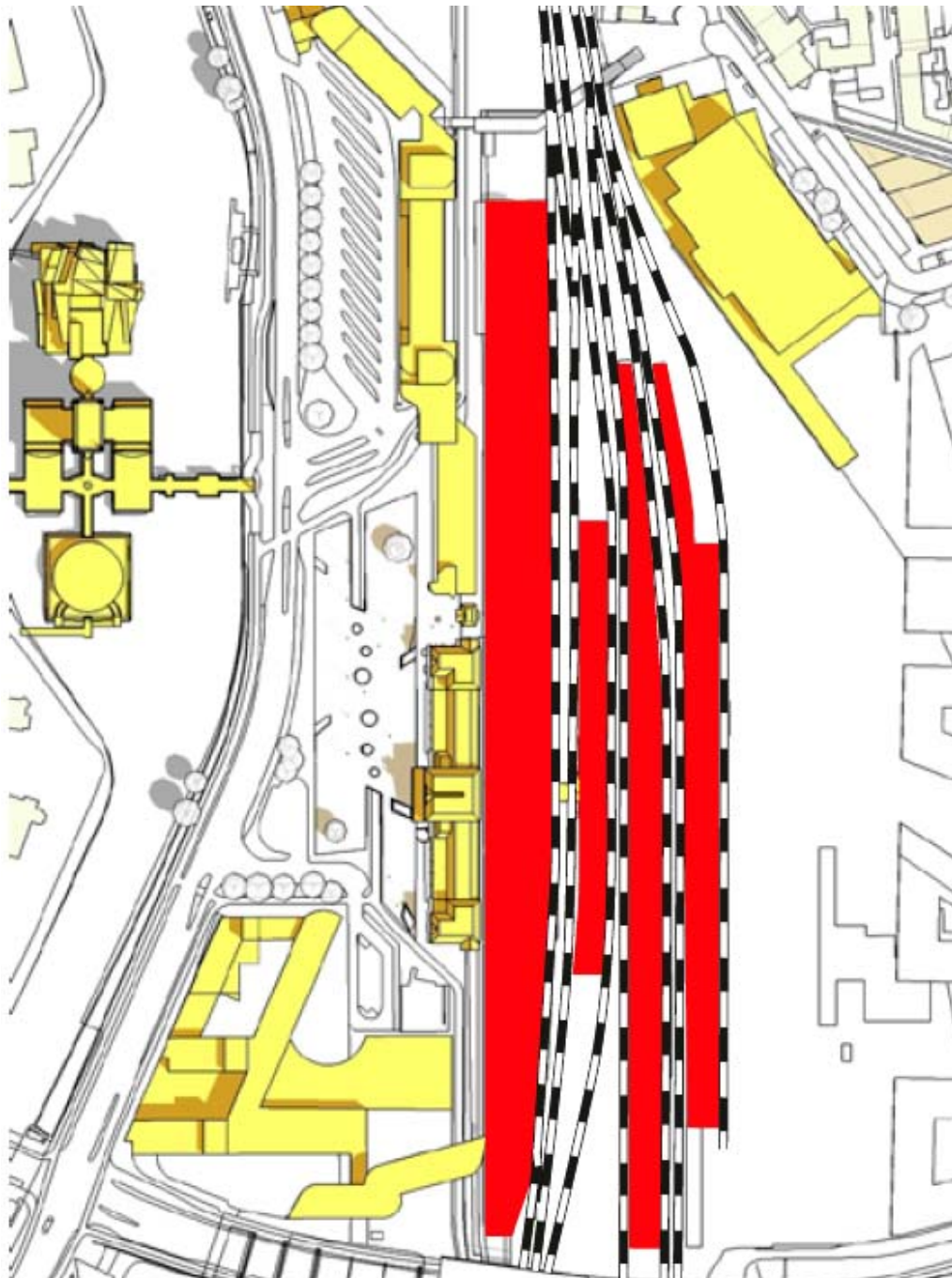
www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone





**GRONINGEN
SPOORZONE** Hoofdstation



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



- Opstelterrein:

Verder van woonbebouwing, minder rangersen

- Geluid:

Meer treinen, ander geluid

- Trillingen:

Wissels op andere locaties, minder wissels, nieuwe wissels, minder voegen



www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



Geluid doorgaand spoor

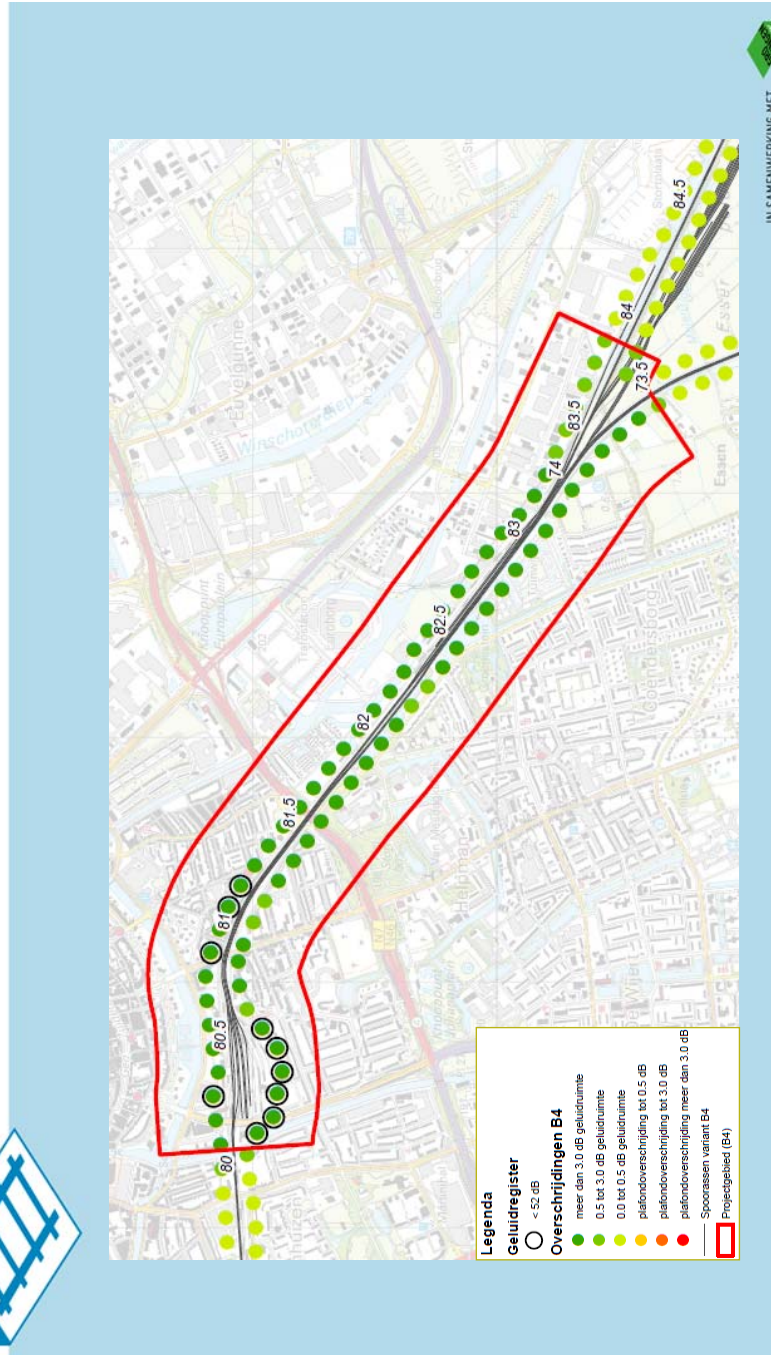
- Wettelijk kader op basis van gemiddelde 2006/2007/2008
- Vaststelling geluidsproductieplafonds in 2012
- Toetsing van nieuwe spoorlay-out en treindienst (inclusief ritten van/naar opstelterrein Rouaanstraat en 40 km/h) aan wettelijk kader is uitgevoerd
- Ruimte varieert tussen 1,2 en 10 dB
- Scherm bij station Groningen Europapark (al aanwezig)
- Nieuw spoor en ballastbed in hele gebied leidt tot verdere reductie van geluid
- Mogelijk in de toekomst nieuw / aangepast materieel
- Geen rangers t.b.v. opstelterrein
- Schermen nabij brug Hoornse Diep (vanuit project ESGL / ca. 1,60m hoog)

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

**GRONINGEN
SPOORZONE** Geluid doorgaand spoor



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



- Wettelijk kader op basis van geluidsbelasting op gevoelige bestemmingen (woningen)
- Toetsing van spoorlay-out en andere processen op basis van maatgevend plan
 - Nieuw terrein
 - Geen maatregelen nodig
 - Inpassing wordt verder bepaald met direct betrokkenen

**GRONINGEN
SPOORZONE** Geluid opstel terrein



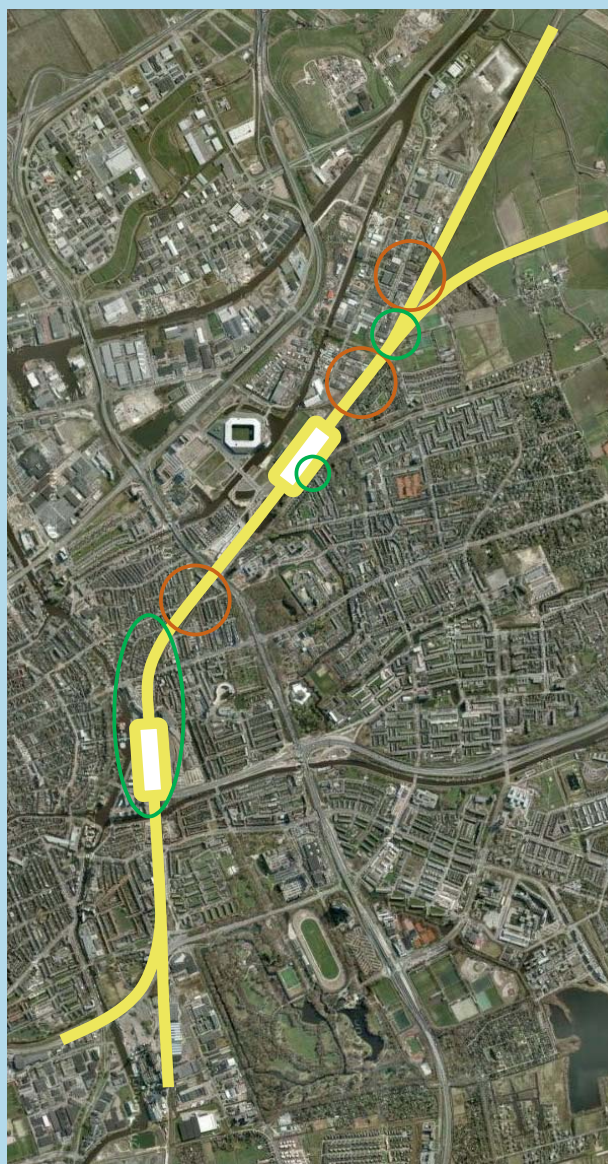
www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



- Effecten variëren
- Hangen samen met wissels
- Reductie op aantal plaatsens, maar ook toename

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

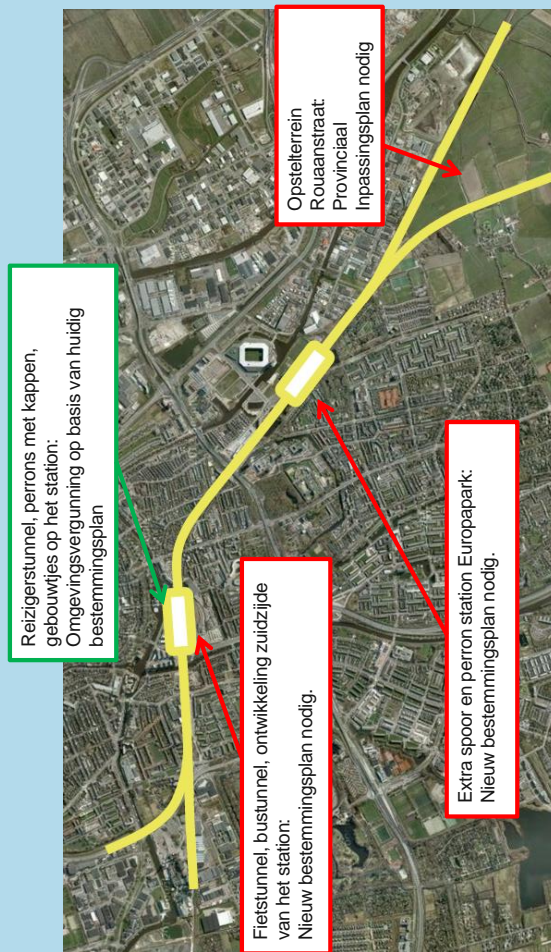




IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

GRONINGEN SPOORZONE Planologie



Groen = bouwwerken passen in het bestemmingsplan
Rood = bouwwerken passen niet in het bestemmingsplan



www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



- Ruimtelijk functioneel ontwerp station
 - Voorzieningen
 - Fiets
 - Looproutes
 - OVC&P
- Opstellen vormgevingsambitie
- Besluitvorming fiets- en bustunnel
- Opstarten realisatiefase (2016-2020)



GRONINGEN SPOORZONE Resume (1 van 2)

- Meer treinen, minder overstappen, betere aansluitingen
- Nieuw opstelterrein
- Minder wissels
- Extra perron op station Groningen Europapark

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone





GRONINGEN
SPOORZONE

Resume (2 van 2)

- Reizigerstunnel
- Meer ruimte op het Hoofdstation:
 - Twee nieuwe perrons
 - Groter perronplein
 - Kans voor ontwikkeling zuidzijde
- Geluid binnen geluidsproductieplafonds
- Trillingseffecten verschuiven

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR



Reactie gevraagd op

- Plannen voor het spoor
 - Hoofdstation
 - 4e spoor
 - Europapark
 - Keervoorziening
 - Opstel terrein
- Daarnaast
 - Bustunnel
 - Fietstunnel
 - Blauwe brug

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR



UITNODIGING

INFORMATIEMARKTEN


U bent van harte welkom op de informatiemarkten. Via panelen, tekeningen en film krijgt u een goede indruk van wat de plannen inhouden. Medewerkers van de projecten zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden. Er worden ook rondleidingen georganiseerd op het Hoofdstation.

Maandag 12 en dinsdag 20 mei 2014 Puddingfabriek, Viaductstraat 3, Groningen 16.00 tot 20.00 uur	Woensdag 14 mei 2014 't Cloekhuys, Brinkhorst 3, Haren 16.00 tot 20.00 uur
--	--

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone



IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR




GRONINGEN
SPOORZONE

IN SAMENWERKING MET
GRONINGEN BEREIKBAAR


Einde

Met een bijdrage van:




Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK


Met een bijdrage van:



Provincie
Groningen




ProRail




Ministerie van Infrastructuur en Milieu


Groningen Spoorzone is een project van:



Provincie
Groningen



ProRail



Ministerie van Infrastructuur en Milieu