

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 8111/ G. Lieffering
Onderwerp Opiniërende discussie Stationsgebied



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

Wij zijn met het
openbaar vervoer
bereikbaar,
buslijnen
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **2 8 APR 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 11.2587426

Uw brief van

Uw kenmerk

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 10 maart jl. hebben wij u een korte tussenstand gegeven van de planvorming voor de ontwikkelingsvisie Stationsgebied. In de raadscommissie Ruimte en Wonen van 6 april jl. hebben de fracties van de Christenunie en de Stadspartij verzocht dit onderwerp voor wat betreft de drie modellen (adressen) in de commissie van 11 mei a.s. te bespreken. Wij gaan hier graag op in en nodigen u uit voor een opiniërende discussie over dit ontwerp. Dit als extra tussenstap op weg naar een besluit over het voorkeursalternatief. Als onderlegger voor deze discussie treft u in de bijlage bij deze brief aan de nota "Groningen Stationsgebied, drie adressen". Hierin is het proces beschreven om tot een keuze voor een voorkeursalternatief te komen. Hierover heeft u eerder, tijdens een informatieve bijeenkomst op 1 februari jl. een exposé gehad van de stellers (Movares/De Zwarte Hond).

Op grond van de analyse en de afwegingen hierbij, gaat onze voorkeur uit naar het adres Emmaboulevard. Voor dit adres zien we mogelijkheden voor verrijking met kwaliteiten van de andere adressen, zonder dat dit de samenhang in dat model aantast. Graag vernemen we van uw kant hoe u tegen deze drie adressen aankijkt, waar uw voorkeur naar uit gaat en of u aanvullingen heeft, waar we bij de uitwerking naar een voorkeursalternatief rekening mee moeten houden.

Bewonersorganisaties van de omliggende woonbuurten en belangengroepen zijn via klankbordgroepen bij dit planproces zijn betrokken.

Het commentaar vanuit de diverse geledingen binnen deze klankbordgroepen was overwegend positief. Op het adres "Emmaboulevard" dat onze voorkeur heeft, waren echter ook punten van kritiek. Vanuit de Fietsersbond vanwege onze conclusie voor alle adressen, dat een doorgaande fietsverbinding over een passage niet uitvoerbaar is. Een doorgaande fietsverbinding is alleen mogelijk als hiervoor een fietstunnel wordt aangelegd.

De bewonersorganisatie Rivierenbuurt mist vooral een omvattende visie op het verkeers- en vervoerssysteem in de stad waar de ontwikkeling van het stationsgebied wordt ingepast. Gevreesd wordt voor aantasting van de leefbaarheid van de

Rivierenbuurt door een opeenstapeling van plannen, die volgens de bewonersorganisatie niet op elkaar zijn afgestemd. Plannen, zoals die voor de Zuidelijke Ringweg en voor het stationsgebied. Dit uit zich ondermeer concreet in kritiek op onderdelen van het adres "Emmaboulevard". Zo heeft men twijfels bij de noodzaak tot verlaging van het Emmaviaduct. Ook voorziet men een extra verkeersdruk op de Parkweg.

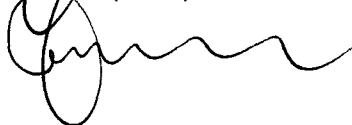
We maken graag van de gelegenheid gebruik om ook de vraag te beantwoorden van de fractie van de VVD in die bijeenkomst op 1 februari. De vraag was op welke wijze de raad betrokken is bij het voorstel voor het aanbrengen van een "knip" in de Stationsweg.

In onze opiniërende discussie van 10 februari 2010 heeft ons college zijn voorkeur voor een "knip" in de Stationsweg boven een verdiepte ligging aangegeven, mits dit kan en verkeerskundig verantwoord is. In onze brief van 24 juni 2010, met als onderwerp de ontwerpogave, hebben we een aantal stellingen opgenomen, waaronder stelling 6, waar we deze voorkeur opnieuw aan hebben gegeven. En teruggrijpend op de daaraan voorafgaande discussie met u, daarbij ook de constatering dat u daarbij graag ook alternatieven in beeld gebracht wil hebben. In de ontwerpogave is uw wens dan ook terug te vinden.

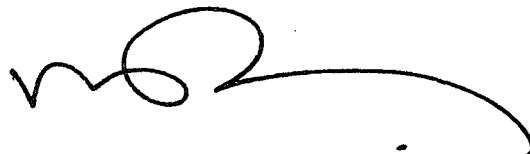
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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





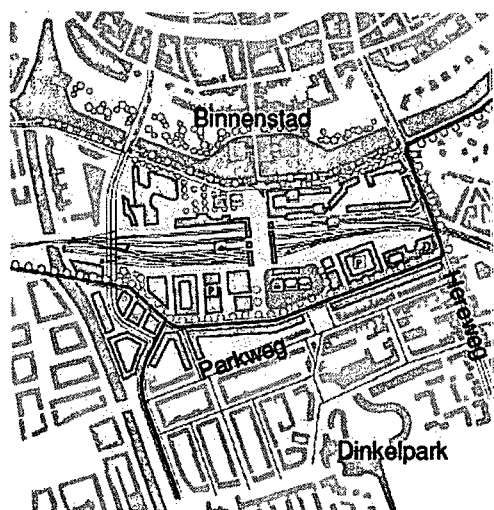
Groningen Stationsgebied, drie adressen

Werkmethodiek met toepassing van 3 modellen.

In het proces om tot een voorkeursalternatief voor het Stationsgebied Groningen te komen, zijn als uitgangspunt drie extreme stedenbouwkundige modellen ontwikkeld, de zogenaamde adressen. Leidraad is het proces zoals omschreven door de Commissie Elverding (Sneller & Beter). Doel van deze werkwijze is om inzicht te krijgen in de effecten van keuzes die voor verschillende aspecten van de gebiedsontwikkeling kunnen worden gemaakt. Vandaar dat met de modellen de extremen zijn gezocht om zoveel mogelijk bandbreedte in het te onderzoeken speelveld te krijgen. Bijvoorbeeld, wat zijn de consequenties op langere termijn van de inzet op de noordzijde als plek voor alle belangrijke functies voor het station? Met dit inzicht op positieve en negatieve gevolgen van keuzes kan een nieuw model worden geconstrueerd, dat maximaal gebruik maakt van de voordelen van deze adressen en de nadelen ervan zo veel als mogelijk minimaliseert.

De drie extreme modellen worden hierna kort toegelicht (zie ook de afbeeldingen in de bijlage).

Model Werkmanplein – adres aan de noord- en zuidzijde en een verlegde Diepenring



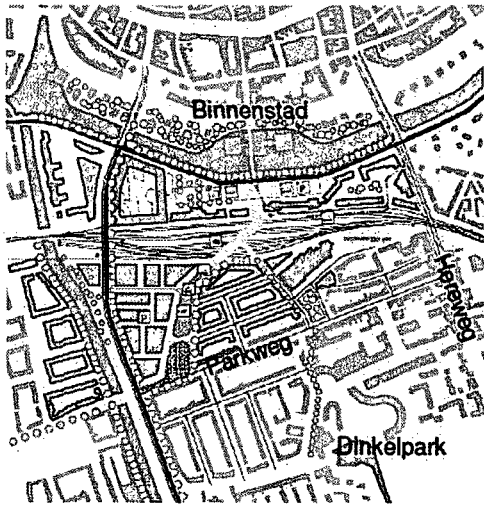
Werkmanplein: stationsgebied met hoge dichtheid. De traverse is het centrum en vormt de schakel tussen noord en zuid. Hieromheen ligt de compacte stad.

Door in dit model vol in te zetten op de ontwikkeling van de zuidzijde kan de bebouwing aan de noordzijde, met uitzondering van een deel van het Hunzehuys, gehandhaafd blijven. Daar is alleen het inpassen van de tram op korte termijn aan de orde.

Aan de zuidzijde uit het plan zich rigouzeuzer; met het verleggen van de Diepenring ontstaat een nieuwe centrumring die nodig is om de ontwikkeling te genereren.

Er kan snel een start gemaakt worden met de bouw van de traverse. Door het realiseren van winkels is direct een plein aanwezig boven de perrons. Pas na realisatie van de zuidzijde kan aan de noordzijde de (bus)verkeersfunctie verdwijnen, waardoor de barrière op de Stationsweg verkleind wordt. Daarna kan het gebied heringericht en verdicht worden tot een aantrekkelijk plein en een omgeving met hoge bebouwingsdichtheden rondom.

Model Emmaboulevard – adres aan Emmaboulevard en aan de Stationssingel



Emmaboulevard: zwaartepunt van de ontwikkeling vindt plaats aan de zuid-westkant, daar waar het autoverkeer de stad binnenkomt. De traverse is georiënteerd op de Emmaboulevard. Het wordt luwer naar de oostkant;

In dit model wordt sterk ingezet op de ontwikkeling van het zuidwestelijk deel van het stationsgebied: de hoek waar nu het emplacement ligt. Om te kunnen ontwikkelen is op termijn dus het uitplaatsen van het emplacement en de werkplaats nodig.

In dit model kan direct met de bouw van een traverse en tramlus begonnen worden, deze staan al op het programma.

Het busstation wordt verplaatst als de grond beschikbaar is aan de zuidzijde.

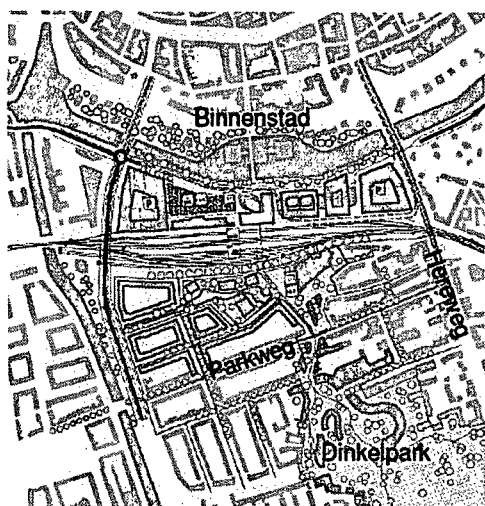
Bij voorkeur direct in de definitieve situatie, op hoogte van de traverse. De zuidelijke entree is geïntegreerd. Het busverkeer krijgt een aansluiting op het Emmaviaduct. Het is echter ook goed denkbaar dat het busstation eerst op maaiveld wordt gerealiseerd aan de zuidoostelijke aftakking van de traverse. Deze structuur dient snel goed ingericht te worden, wil deze aftakking als generator voor ontwikkeling gelden.

Ook het parkeren aan de Zaanstraat kan in stand blijven tot er een gebouwde voorziening is.

Als de functies naar de zuidzijde zijn verplaatst wordt de gehele noordzijde heringericht. Daardoor kan het stationsplein transformeren van verkeers- naar verblijfsplein. Effecten die naar verwachting optreden is het deels herontwikkelen van het KPN-gebouw (betere relatie met omgeving) en de ontwikkeling van de vrijgekomen ruimte op het huidige busstation.

Omdat de hoofdverkeersstructuur min of meer hetzelfde blijft, is dit model relatief eenvoudig te faseren. De bouw aan de Emmaboulevard kan direct starten zodra een perceel bouwrijp is gemaakt.

Model Stationssingel – adres alleen aan de Stationssingel



Stationssingel: Duidelijke knip tussen noord en zuid met een verschil in sfeer en dichtheden. De noordkant wordt intensief gebruikt waarbij meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk is.

Doordat in dit model de nadruk ligt op de noordzijde van het stationsgebied hoeft de zuidzijde minder snel ontwikkeld te worden. Deze ontwikkeling kan dan ook rustig nog enige tijd wachten en inspelen op eventuele toekomstige (markt-)ontwikkelingen of inzichten. Hierdoor is het mogelijk de grond zodanig te saneren dat er woningbouw mogelijk is.

De werkzaamheden aan de noordzijde zijn uitermate complex. Tijdens de bouw aan de noordzijde moet ruimte gezocht worden om tijdelijk functies onder te brengen. De ruimte is er erg beperkt om het stationsgebied te laten functioneren. Om de beoogde ontlasting van de noordzijde te verkrijgen is stapeling van verkeersmodaliteiten nodig.

De functionaliteit van de modellen

Door een groeiende mobiliteit in het stationsgebied ontstaat een grotere ruimteclaim van de verschillende modaliteiten die op de huidige locatie niet ingevuld kan worden. In de verschillende modellen landt deze ruimteclaim op verschillende locaties. In model Werkmanplein wordt deze ruimte aan de zuidzijde van het stationsgebied gevonden. In model Emmaboulevard aan de zuid-westzijde van het stationsgebied. In model Stationssingel wordt deze ruimte gevonden door het programma aan de noordzijde in meerdere lagen te stapelen. Deze verschuivingen van het zwaartepunt van het stationsgebied bepalen mede het nieuwe adres van het station.

Met die drie uiteenlopende adressen krijgt het scala aan mogelijkheden die het gebied heeft een logische plek en is de discussie gevoerd over het ambitieniveau van het stationsgebied. De basis van de modellen wordt gevormd door het adres. Hieroverheen zijn diverse lagen geprojecteerd, zoals de verkeersstructuur en de organisatie van de overstapmachine. Elk model kent een eigen karakteristiek waarbinnen de inpassing van verschillende programma's van toepassing kan zijn. De keuzes en mogelijkheden voor programmatische invulling van het gebied zijn mede afhankelijk van de potentie die voortkomt uit het gebiedsconcept (opgesteld door Concire, najaar 2010).

Voor elk model is een logische ordening van functie complementair aan de oriëntatie. Daarbij zijn de belangrijkste uitgangspunten voor de ideale verkeersmachine in acht genomen.

De drie verkeersoplossingen verschillen maximaal van elkaar, maar zijn wel alle drie verkeerskundig kloppend en maakbaar. Ook groenstructuur, korrelgrootte en openbare ruimte worden per model op eigen wijze ingevuld. Dit heeft verschillende consequenties voor fasering en flexibiliteit en voor de invulling van de duurzaamheidparagraaf. Deze drie extreme modellen dienen als input om uiteindelijk te komen tot een verder uit te werken ontwikkelingsmodel, het voorkeursalternatief.

Hiermee is gekozen voor een proces waarin gezamenlijk met belanghebbenden (ProRail, NS Poort, Provincie) en op basis van expert judgement is toegewerkt naar een voorkeursalternatief.

In alle drie de modellen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- 26 bushaltes aan een zijde van het spoor en 20 bufferplekken in de nabijheid
- HOV-as Peizerweg aansluiten op het station
- Tramaanlanding (1e fase) op spoor 1b
- Knip van de Stationsweg onderzoeken en indien niet mogelijk functie van centrumring waarborgen, en de functie van het Emmaviaduct als belangrijke inprikker vanaf de stadsring handhaven;
- Doortrekken van spoor 2 en 3 voor regionale treindiensten;
- Nieuwe stationstraverse binnen meegegeven zoekgebied (Studie Ruimtelijk functionele verkenning stationspassage station Groningen);
- Monumentale station en overige monumentale objecten respecteren;
- Programma van voor- en natransport overgenomen uit rapport Verkeersmachine (2020-2030):

Deze uitgangspunten vormen de overeenkomst tussen de drie adressen, net als de overkoepelende ambities die in de ontwerppogave benoemd zijn.

Faseerbaarheid en flexibiliteit

Gemeente, provincie en rijk realiseren zich dat de unieke locatie van het gebied ook zeer specifieke eisen stelt ten aanzien van fasering en flexibiliteit. De functie van het station is de schakel in het netwerk van elke OV-verplaatsing in de regio. Juist in dit gebied is ook de autobereikbaarheid in Groningen cruciaal. Voor deze functies geldt dat het blijven functioneren te allen tijde van doorslaggevend belang is voor de vitaliteit van stad en regio. Dit vergroot de noodzaak een integraal plan te maken. Een integraal plan biedt de mogelijkheid potenties en ambities te benoemen. Ook brengt het de beperkingen in tijd, geld en ruimte in beeld. De integrale benadering leidt zo tot een duurzame visie. Investerings die nu gedaan moeten worden, vormen geen desinvestering op de lange termijn.

In elk van de drie modellen geldt dat er alleen gesloopt wordt wanneer het strikt noodzakelijk is om het model te laten slagen. Grote structuren blijven zoveel mogelijk gehandhaafd. De tram en het doortrekken van het spoor worden volgens plan gerealiseerd. Ook geldt dat de oostelijke traverse gehandhaafd blijft in de bouwfase, zodat het station van alle kanten bereikbaar is.

Beoordelingsmatrix

Om tot de selectie van één van de extreme modellen te komen is een matrix ontwikkeld. Daarin zijn aspecten benoemd die voor de keuze van belang zijn. De meer dan 30 aspecten zijn gegroepeerd binnen een aantal hoofdgroepen (zie figuur 1):

(Algemeen)

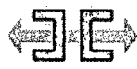

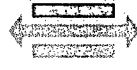
Ruimtelijkheid

Duurzaamheid

Infrahub

Programma
Haalbaarheid

De beoordeling heeft ontwerptechnisch plaatsgevonden en op basis van Expert Judgement: een kwalitatieve beoordeling waarbij is aangegeven of het adres een verbetering / verslechtering inhoudt afgezet tegen de uitgangssituatie. Tevens zijn de adressen op verschillende niveaus onderling met elkaar vergeleken.

	Algemeen O-variant referentiesituatie	INFRA-hub Hoofdstructuur Ingrepen Autowerkeer Parkeren Bus Trem Langzaam verkeer Verkeersveiligheid Overstapplaats Functie van de passage	Ruimtelijkheid Structuur van de stad Relatie Stad/Landschap Adressering Stedelijke milieus Verbijfswaarde INTRO hub/ Domeinen	Duurzaamheid Cultuurhistorie Ecologie Levensloop Toekomstvastheid Compact Stad 2.0 Milieukwaliteit	Programma Programmadruk Kwantiteit MKED Hub Ontwikkelpotentie Belang voor de reiziger	Haalbaarheid Bouwfaseering Overlast bouw Investeringskosten Draagvlak Flexibiliteit
Adres Werkmanplein 						
Adres Enmoboulevard 						
Adres Stationsingel 						

Figuur 1. Beoordelingsmatrix

Score en Scorebord

Op elk van de aspecten zijn scores gegeven per model. In totaal zijn voor elk aspect 12 punten verdeeld over de drie extreme modellen. Hoe hoger de score, hoe beter het aspect is beoordeeld. De scores van alle aspecten zijn ingedeeld in drie thema's:

Functionaliteit

Geld

Proces

Deze thema's laten zien hoe kansrijk een model is.

De scores van alle aspecten zijn vervolgens in een scorebord gezet, waarbij van elk model de score per aspect en per thema zichtbaar is gemaakt (zie figuur 1). Hierbij is direct duidelijk hoe de modellen goed scoren en waar de uitschieters zitten. Per thema is een gemiddelde gegeven, waarbij alles aspecten even belangrijk waren.

De belangrijkste plussen en minnen

Werkmanplein:

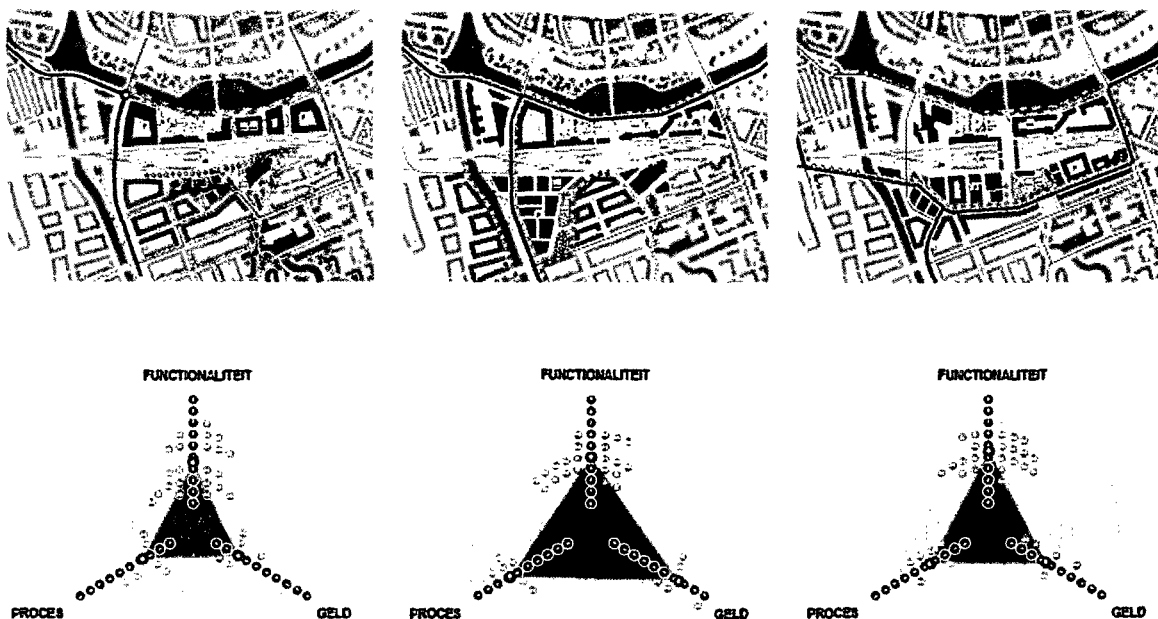
- Introvert
- Veel sloop
- Faseerbaarheid
- + Goede overstap tussen modaliteiten
- + Goede interwijk
- + Nieuw deel van de stad

Stationssingel:

- Complex, meerlagig
- Geen goede interwijk
- Niet faseerbaar: alles in 1x bouwen
- + Uitstekende overstap
- + Groene zuidzijde
- + Emplacement kan nog even blijven

Emmaboulevard:

- Overstap minder goed
- Busstation niet goed ontsloten
- + Goed faseerbaar
- + Duidelijk adres
- + Stationsplein wordt echt plein, onderdeel stad
- + Verlaging Emmaviaduct (Emmaboulevard) zorgt voor visuele relatie tussen Rivierenbuurt en Grunobuurt



Figuur 2: Scores uitgezet op drie thema's (score-roos)

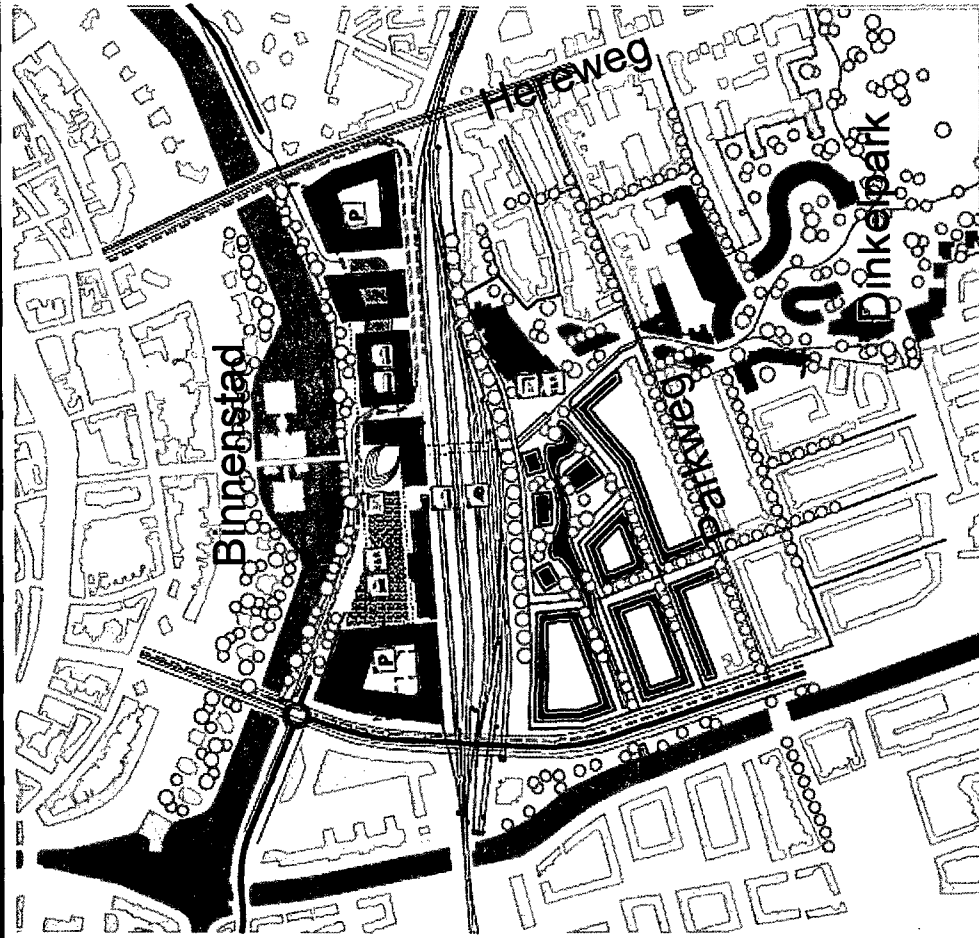
De scores zijn uitgezet op drie thema's. De grootte van het groene oppervlak van de score-roos (zie figuur 2) geeft aan hoe goed het model scoort. Hoe groter het oppervlak, hoe kansrijker het model.

Het model Emmaboulevard blijkt als het meest kansrijke model uit deze beoordeling te komen.

Optimalisatie: op weg naar het voorkeursalternatief

De volgende stap is het optimaliseren van het best scorende model: model Emmaboulevard. Hierbij wordt de score-roos opnieuw gebruikt om de aspecten van het best scorende model te analyseren. De goed scorende aspecten uit de minder optimale modellen worden geanalyseerd ten dienste van de optimalisatie van het best scorende model. Omgekeerd zijn de slecht scorende elementen uit model Emmaboulevard kritisch geanalyseerd om te kijken of ze aan te passen en te verbeteren zijn. De functionaliteit van het model Emmaboulevard kan zo op onderdelen worden versterkt, zonder de totale samenhang te verstoren. Dit resultaat wordt vastgelegd in het voorkeursalternatief.

Bijlage bij 'Groningen Stationsgebied, drie adressen': drie extreme modellen

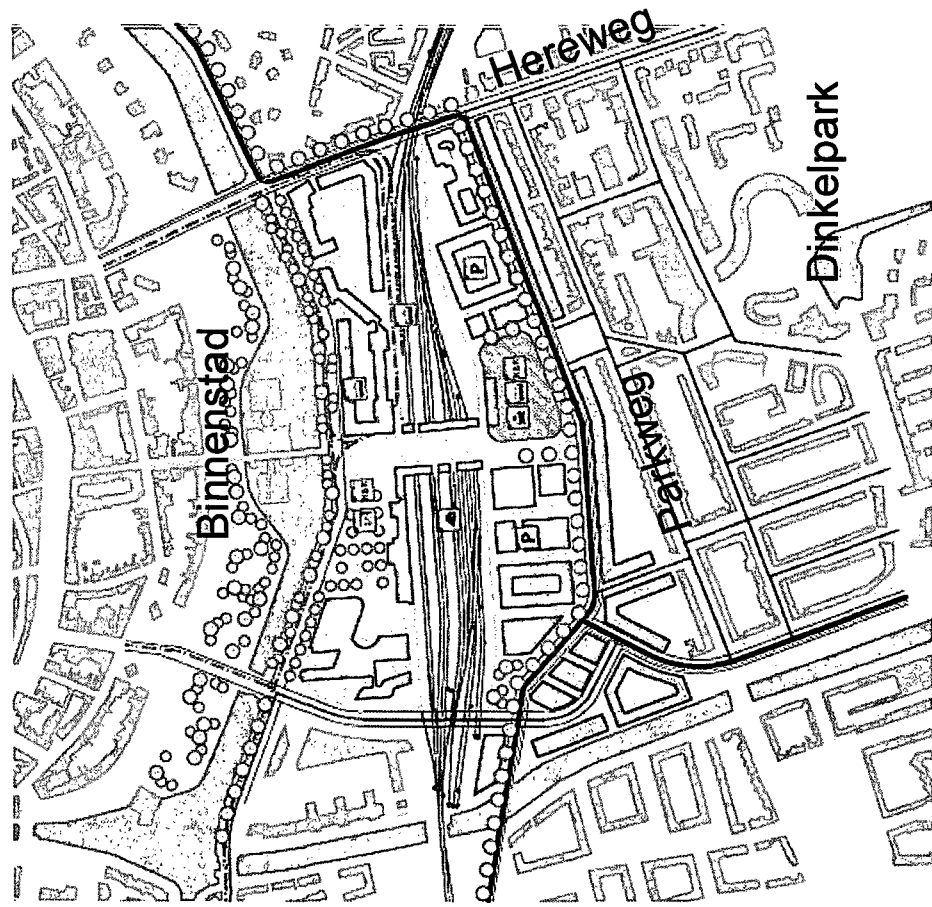


Plankaart

Movares | Do.Zwart&Wend.

Adres Stationssingel

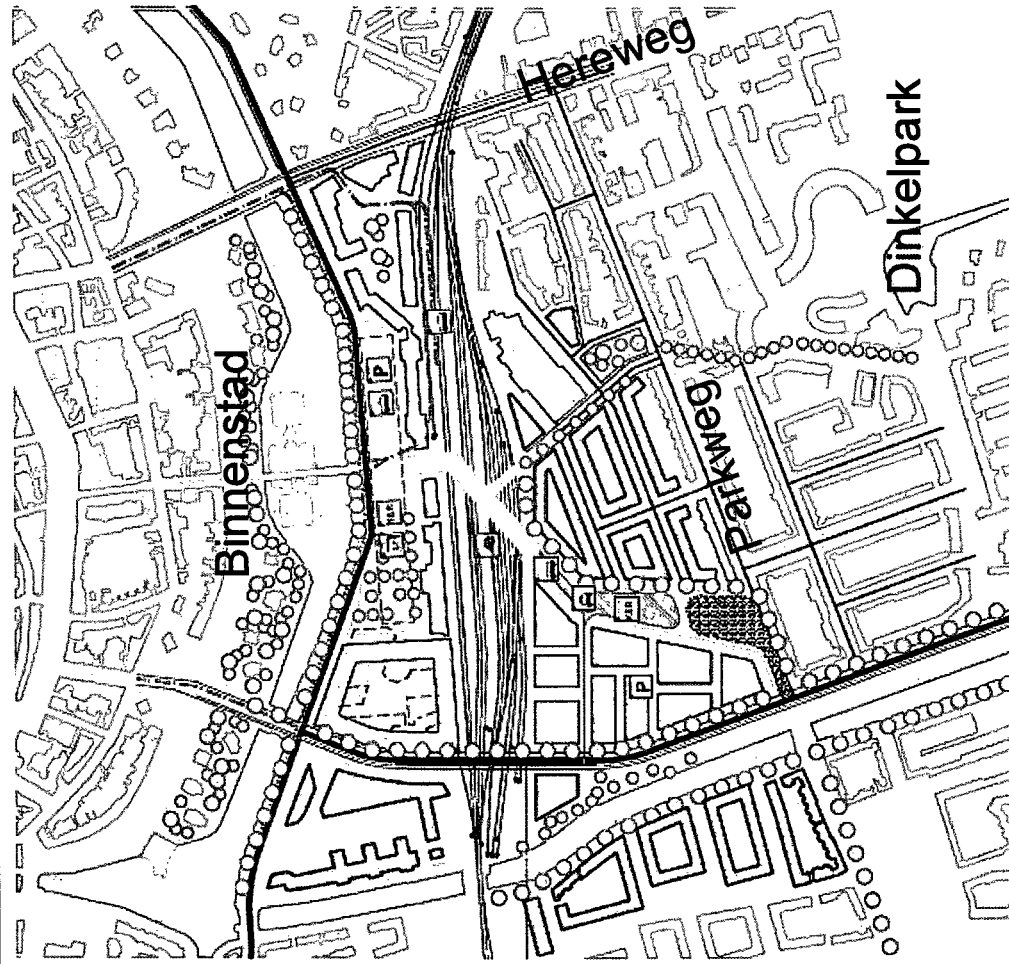
Plankaart



Adres Werkmanplein

Movares | De Zwaartkroon

Plankaart



Adres Emmaboulevard

Morares | Doornik&Kond.