

Datum raadsvergadering 29-05-2013
Raadscommissie B&V
Datum raadscommissie 15 mei 2013
Bijlagen 1

Registratienr. RO12.3225181
Datum B&W besluit 21 mei 2013
Portefeuillehouder Van Keulen
Steller Gerrit Lieffering
Telefoon 367 81 11
E-mail gerrit.lieffering@groningen.nl

Onderwerp

Ontwikkelstrategie Stationsgebied

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied vast te stellen als richtsnoer en toetssteen voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied;
- II. in te stemmen met het geven van een vervolg aan de samenwerking voor de Knoop Groningen en de ontwikkeling van het Stationsgebied.

(Publieks-)samenvatting

Het door de raad in juli 2011 vastgestelde voorkeursalternatief voor het stationsgebied is uitgewerkt in een ontwikkelstrategie. Deze uitwerking heeft vorm gekregen in:

- a) een ruimtelijk concept (Voorkeursalternatief Stationsgebied) en een gebiedsconcept (CityHub);
- b) een planinstrument als hulp bij het nemen van besluiten op korte en lange termijn (Beslisboom).

De besluiten onder b betreffen onderdelen van het Voorkeursalternatief zoals de keuze voor de opzet van het station met of zonder een eilandperron, de keuze voor een traverse of een tunnel die het zuidelijk deel van het stationsgebied bereikbaar maakt, het al dan niet verlagen van het Parkwegviaduct en de aanleg van een busstation op hoogte of op maaiveld. Er zijn nog verschillende eindsituaties mogelijk. De uiteindelijke uitkomst wordt bepaald door toekomstig geldende omstandigheden zoals de economische situatie, en besluiten binnen andere stedelijke projecten. Voor de kortere termijn speelt de de vorming van een HOV-visie voor de Regio Groningen- Assen daarbij een belangrijke rol.

Inleiding

De ontwikkelstrategie voor het stationsgebied is de uitwerking van het voorkeursalternatief dat in juli 2011 door de raad is vastgesteld. De strategie is opgesteld samen met de partijen die een grote verantwoordelijkheid hebben voor de maatregelen in het kader van het Regio Specifiek Pakket voor het station en de toeleidende sporen. De opgave valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen:

- de Knoop Groningen, waarin door ProRail alle spoorse maatregelen voor de periode tot 2020 uitgewerkt worden. De provincie treedt op als gedelegeerd opdrachtgever namens het ministerie van I&M.
- de ontwikkelingsvisie, waarvan de gemeente de trekker is. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040.

De afstemming tussen korte- en langetermijntonwikkelingen met het oog op een duurzame ontwikkeling van het stationsgebied vindt plaats onder de aansturing van de Stuurgroep Stationsgebied (Provincie, Rijk, ProRail, NS-Stations en gemeente).

Beoogd resultaat

Met de ontwikkelstrategie zet de gemeente de route uit voor de te nemen stappen die moeten leiden tot de verdere ontwikkeling van het stationsgebied als hét multimodale vervoersknooppunt van het noorden en als een dynamo voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van de stad. Daarmee willen we de plannen van andere partijen in het stationsgebied beïnvloeden in een richting die aansluit op onze gemeentelijke ambities vastgesteld in de Structuurvisie, de CityHub, de ontwerpogave en het Voorkeursalternatief Stationsgebied. Ook wordt inzichtelijk welke initiatieven vanuit de gemeente nodig zijn om het gewenste resultaat te bereiken. Met de toepassing van de beslisboom wordt inzichtelijk wat de effecten zijn van deze toekomstige besluiten op de ambities van het Voorkeursalternatief.

Kader

De ontwikkelingsvisie is in opdracht van de raad opgesteld. Het project staat op de strategische agenda van de raad. Dat houdt in dat de raad zo veel als mogelijk in de positie komt om aan de voorkant van het proces te sturen. Gezien de veelheid van (overheids)partijen speelt die sturing zich af tussen beïnvloeding en finale beslissingsbevoegdheid. Een scheidslijn in verantwoordelijkheid tekent zich in dit speelveld af tussen de Knoop Groningen voor de korte termijn en de ruimtelijke inpassing en de stedelijke ontwikkeling van het gebied op de lange termijn. Korte en lange termijn moeten ondanks dit verschil in verantwoordelijkheid wel op elkaar afgestemd worden en blijven. Deze onderwerpen treffen elkaar op het vlak van de transfer (ligging en uitvoering met oog op loopstromen, overstap bus en interwijkverbinding), het uitplaatsen van het opstel terrein (programma en toekomstig busstation) en de inrichting van het voorplein. De ontwikkelstrategie vormt hierin de schakel en geeft ondersteuning bij het nemen van besluiten. Het principe “sturen aan de voorkant” beperkt zich zo niet alleen tot de visie zelf, maar zit ook besloten in de aard van het daarbij behorende planinstrument. Dit lichten we hierna toe.

Argumenten/afwegingen

In het Voorkeursalternatief heeft uw raad een aantal ambities voor de ontwikkeling van het stationsgebied bepaald. De weg naar het realiseren van deze ambities is uitgewerkt in een ontwikkelstrategie. Kern daarvan is een beslissingsondersteunend instrument (de beslisboom). Deze ontwikkelstrategie leggen wij aan u voor ter vaststelling. De uitgewerkte vorm hebben we u gepresenteerd in een gecombineerde commissievergadering van 20 juni 2012. Daar is door ProRail ook de stand van zaken van de plannen voor het station en het spoor uiteengezet.

Strategie in besluitvorming: beslisboom

Gezien de ontwikkelingstermijn, die kan uitlopen tot 2030/40, is bij de uitwerking van het Voorkeursalternatief niet gekozen voor één enkel uitgewerkt plan. Daarvoor zijn de omstandigheden waaronder ontwikkelingen plaats kunnen vinden te ongewis. Met de beslisboom als flexibel planinstrument kan worden hierop worden ingespeeld.

De rapportage valt uiteen in twee delen: de beschrijving van de ontwikkelstrategie en een bijlage met daarin een volledige opsomming en uitwerking van alle ontwikkelpaden die voortkomen uit een aantal essentiële keuzes. Keuzes die bepalend zijn voor de mate waarin de ambities uit het Voorkeursalternatief ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. In de ontwikkelstrategie zelf gaan we in op de ontwikkelpaden met de hoogste score op de ambities van het Voorkeursalternatief. De ontwikkelpaden geven de route aan naar de toekomst en maken inzichtelijk welke keuzes gemaakt moeten worden en wat daarvan de gevolgen zijn.

De beslisboom biedt inzicht in de samenhang, tijdstip en volgorde van keuzes. Daarbij wordt aangegeven welke interne en externe factoren van invloed zijn op het functioneren van het stationsgebied en mee moeten spelen bij de besluitvorming. De belangrijkste keuzes zijn:

- Spoorconfiguratie: handhaven perroneiland of doorgetrokken sporen over het perroneiland (keuze voor perroneiland al gemaakt)
- Transfer: tunnel of traverse, interwijkverbinding
- Parkwegviaduct: hoog of verlaagd tot Emmaboulevard
- Busstation: op hoogte of op maaiveld

Korte termijn: Aanpak Knoop Groningen: planuitwerking

De eerste twee punten (spoorconfiguratie en transfer) spelen op de korte termijn en zijn maatregelen binnen de Knoop Groningen, een pakket van infrastructurele maatregelen voor de spoorsector. Deels bekostigd uit rijksgeld (RSP: het Regionaal Specifiek Pakket) en deels uit regionale middelen (Raamwerk Regiorail). De provincie Groningen is namens het Rijk gedelegeerd opdrachtgever voor de uitvoering van de maatregelen. Provinciale Staten beslissen over de voorstellen met inachtneming van de wettelijke rol, van ProRail. Onze beslissingsbevoegdheid is begrensd. Door de deelname van ons college in het regiobestuur en in de Stuurgroep Stationsgebied oefenen we echter wel degelijk invloed uit. Uw opinie over deze onderwerpen is daarbij voor ons richtinggevend.

Deze planvorming van ProRail heeft inmiddels de fase van alternatievenstudie doorlopen. Voor het spoor is, zoals gezegd, inmiddels een keuze gemaakt voor een spoorconfiguratie. Een tweetal varianten van deze configuratie is nog onderwerp van onderzoek en besluitvorming. Hierover willen we u dan ook consulteren, voordat de besluitvorming hierover in de Stuurgroep (eind juni 2013) plaats vindt.

Ook voor de transfer wordt nog gestudeerd op een tweetal varianten. Deze planuitwerking is medio 2013 afgerond. Over de keuzemogelijkheden die hier nog voorliggen horen we ook graag uw mening in een opiniërend debat.

Verheugend is, dat ProRail inzet op de uitplaatsing van het opstel terrein. Transfer en opstel terrein zijn immers voorwaardenscheppend voor de gebiedsontwikkeling. De tot dusver gemaakte keuzes zijn hoopgevend voor de ambities die door u voor het gebied zijn vastgelegd.

Langere termijn: Gebiedsontwikkeling

Als de uitplaatsing van het opstel terrein tot de mogelijkheden behoort, biedt dat uitzicht op de volgende hoofdkeuzes: verlagen van Parkwegviaduct of niet en de keuze voor een laag of hoog gelegen busstation. Deze keuzes liggen wél binnen het bereik van uw directe beslissingsbevoegdheid. In de ontwikkelstrategie

zijn dit keuzes die op langere termijn pas aan de orde zijn, als de maatregelen voor de Knoop hun beslag krijgen. We verwachten dat deze keuzes pas na 2020 aan de orde zijn.

Scopewijziging Knoop: Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet vervangen worden. Hiervan hebben we u eerder op de hoogte gebracht. De Stuurgroep Stationsgebied heeft in december 2012 besloten het ontwerpvragestuk van het Herewegviaduct mee te nemen in de scope van de Knoop Groningen, met de opdracht aanvullende financiële afspraken te maken. Deze financiële afspraken vallen buiten de scope Knoop Groningen. De aanleiding tot dit besluit is gelegen in de nauwe verplechting met de wijzigingen in de spoorconfiguratie onder het viaduct. Qua ontwerp en uitvoering is er een directe logistieke samenhang in de werkzaamheden. We zullen u direct na de zomer een besluitnota voorleggen over het vervolg op de door ons verrichte verkenningen naar de vervangingsmogelijkheden voor het viaduct.

Groningen Bereikbaar

Naast de aanpak van de zuidelijke ringweg vormen de plannen van ProRail voor de Knoop en de aanleg van een tunnel ter vervanging van de spoorwegovergang Paterswoldsweg majeure uitvoeringsprojecten. De uitvoering ervan zal dan ook in het kader van Groningen Bereikbaar worden afgestemd.

Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen Assen

De onderhanden zijnde actualisatie van de netwerkanalyse Regio Groningen Assen zal ook zijn invloed hebben op het stationsgebied. Een onderdeel van deze actualisatie betreft de HOV-visie voor de regio. Recentelijk bent u door ons geïnformeerd over de stand van zaken van dit onderwerp. Met de aanleg van de HOV-as West 3^e fase zal de het Hoofdstation ook in een belangrijke rol blijven spelen in de bereikbaarheid van onze stad met de bus. Niet uitgesloten is dat deze rol verder wordt uitgebouwd.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Adviescommissie Verkeer en Vervoer (AVV)

De AVV heeft medio vorig jaar kennis genomen van de contouren van langetermijntoewijding van het stationsgebied. In het deze zomer verschenen advies ondersteunt zij de gekozen ontwikkelingsrichting (Voorkeursalternatief). Verder adviseert zij om de open ruimtes te koesteren, pleit zij voor royale open zichtlijnen (naar een nieuw busstation aan de zuidzijde) en een kwalitatief hoogwaardige architectonische vormgeving.

Bij een toekomstige discussie over het weren van doorgaand verkeer van de Stationsweg vraagt de commissie de gevolgen voor de Rivierenbuurt goed in beeld te brengen en mee te nemen in de afweging. Bij het vervangen van het Herewegviaduct acht zij een onderzoek of een busaansluiting op het hoogste punt van het viaduct zinvol is te realiseren. Daarmee zou een zuidelijk busstation over het spoor bereikbaar worden vanuit het noordoosten. Indien de intentie er is op de traverse te fietsen adviseert de AVV aandacht te besteden aan de veiligheid (scheiding fietser/voetganger). Vooralsnog is zij van mening dat de Herebrug en Emmabrug samen voldoende hoofdfietsstructuur bieden. De adviezen en overwegingen zullen wij betrekken bij de verdere planontwikkeling voor het gebied.

Klankbordgroepen

Klankbordgroepen van de bewonersorganisaties en belangengroepen zijn geconsulteerd. De klankbordgroepen hebben inzicht gekregen in de werking van het instrument de beslisboom. Hierdoor is ook voor hen duidelijk wat de planvorming voor het stationsgebied inhoudt en dat het een langdurig proces is.

De bewonersorganisatie Rivierenbuurt blijft op het standpunt dat een omvattende visie op het verkeers- en vervoerssysteem in de stad nodig is voor een zorgvuldige inpassing van de ontwikkeling van het stationsgebied en de andere grootschalige plannen voor de stad. De bewonersorganisatie vreest veel verkeersoverlast en onvoldoende doorstroming indien het besluit wordt genomen voor een verlaging van het Parkwegviaduct.

Financiële consequenties

Uitvoeringskosten

Voor het totale pakket van maatregelen voor de Knoop Groningen is 149 mln. euro beschikbaar. De dekking daarvan komt voort uit het RSP en het Raamwerk RegioRail. In dit budget wordt met ingrepen op het stationsvoorziening alleen rekening gehouden als deze noodzakelijk zijn vanwege de aanpassingen op het station zelf. Voor zover de gemeente daarin extra wensen heeft, zullen die ten laste van de gemeente zelf komen. De

kosten voor de vervanging van het Herewegviaduct zijn ook geen onderdeel van dit budget. In de begroting 2013 wordt een voorlopige kostenraming van 25-30 miljoen euro vermeld. Daarvan is 10 miljoen euro gedekt uit de risicobuffer grote projecten. De verwachting is dat een aanvullende gemeentelijke bijdrage van minimaal 10 miljoen euro nodig is. Dekking van de kapitaalslasten kan plaats vinden met de jaarlijkse vrijval van BCF-middelen (in 2015 en 2016 is dit 0,8 miljoen euro structureel).

Voor de toekomstige infrastructurele ingrepen zoals het verplaatsen van het busstation met een kortsluiting naar de noorzijde en het verlagen van net Parkwegviaduct die voortkomen uit de ambities van het voorkeursalternatief, zijn slechts grove indicaties beschikbaar. Voor gedetailleerde berekeningen is meer informatie nodig, die pas beschikbaar komt bij nader onderzoek. Voor de kosten van al deze maatregelen zal terzijner tijd dekking moeten worden gevonden.

Plankosten

Met de totstandkoming van de ontwikkelstrategie is voldaan aan de projectofferte die uw raad heeft vastgesteld op 22 januari 2010 (RO 09.2095607) en aan het stappenplan uit de aanvraag voor aanvullend plankrediet voor de ontwikkelingsvisie Stationsgebied van 24 november 2010 (RO 10.2407673). De laatste ging nog uit van een doorloop tot juli 2011. Ondanks deze langere doorlooptijd is de opdracht binnen het budget uitgevoerd.

Op basis van voorgaande wordt in de samenwerking gewerkt aan de inrichting van het vervoltraject. De gemeentelijke betrokkenheid krijgt daarbij op verschillende wijze vorm:

- *facilitaire rol*, zoals het organiseren en voorbereiden van de Stuurgroep en de kerngroep Stationsgebied;
- rol bij de *planuitwerking van de Knoop Groningen*: toetsend en inhoudelijke bijdragen; onderwerpen: Transfer, Spoor en Overeenkomsten (w.o. aanbestedingsstrategie).
- voorbereiding van de *uitwerking van de ontwikkelstrategie Stationsgebied* in deelprojecten. Prioriteit ligt bij onderzoek naar de mogelijkheden en voorwaarden voor verplaatsing van het busstation. Dit als input voor de maatregelen onder 2.

De gemeentelijke kosten voor 2013 worden gedekt uit het door u beschikbaar gestelde verzamelbudget voor interne plankosten voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg en spoorse projecten.

Realisering en evaluatie

Na fase 1 (voorkeursalternatief) en fase 2 (ontwikkelstrategie) dient zich nu fase 3 aan. Voor het onderdeel Knoop Groningen (de aanpak van het spoorse pakket en de ingrepen op het station) betekent dit, dat de planuitwerkingsfase is gestart. Onze focus ligt op de gehele bereikbaarheid van het stationsgebied, nu en in de toekomst. U begrijpt, dat de keuzes voortvloeiende uit de actualisatie van de netwerkanalyse daarop van grote invloed zullen zijn.

Samenhang en meerwaarde door samenwerking

Uit het proces tot dusver blijkt, dat het geheel van het Stationsgebied veel meer is dan de som der delen.

Het is in onze ogen essentieel de samenhang, die we tot dusver hebben aangebracht in de plannen voor de Knoop Groningen en de gebiedsontwikkeling, ook bij de planuitwerking vast te houden. De ontwikkelstrategie is daarbij een hulpmiddel en de focus ligt daarbij op het maatgevende moment: “de sprong over de sporen”.

Wat is er nodig om de samenhang te behouden en de rol van de gemeente als regisseur over het totaalbelang van het Stationsgebied te continueren? Een eerste aanzet voor de uitwerking van de onderwerpen uit de ontwikkelstrategie is daarvoor nodig. Dit kan zich dan beperken tot het niveau waarop do's en don'ts kunnen worden geformuleerd voor de onderdelen die de komende periode geconcretiseerd worden in de planuitwerkingsfase van de Knoop. Dat wil zeggen, dat we weten waar we nu al bij de uitwerking van de Knoop minimaal rekening mee moeten houden, als we bijvoorbeeld het busstation willen verplaatsen of het Parkwegviaduct willen verlagen. Dit inzicht is zeker nodig als ProRail bij zijn keuze voor een aanbestedingsstrategie (alliantiemodel, op hoofdlijnen vergelijkbaar met de aanpak van de tram), in een vroeg stadium de markt betrekt (aanbesteding 2015). In een dergelijk model worden de ontwerp oplossingen vanuit de markt aangedragen. Vooraf moeten dan ook de uitgangspunten scherp worden geformuleerd.

In samenspraak met onze partners werken we aan het overzicht van projecten, dat in het verlengde van deze ontwikkelstrategie moet uitmonden in een planning en een toedeling van verantwoordelijkheden. De aanknopingspunten daarvoor komen uit de paragraaf "Vervolg" (pag. 22) uit de ontwikkelstrategie en in de werkpakketten van ProRail voor de uitwerkingsfase van de Knoop Groningen. Daarbij gaat het om de projecten en acties zelf en de raakvlakken onderling en met externe projecten.

Hieronder vindt u een globaal overzicht van de vervolgstappen.

Knoop Groningen

Wat betreft het vervolg van de Knoop Groningen hebben we u eerder geïnformeerd over de doorloop van de planuitwerkingsfase. Deze is voor uw raad opgenomen in een tijdrotutabel die een dynamisch karakter zal hebben vanwege de zeggenschap van andere partijen en het verder vergroten van het inzicht gedurende het vervolg van dit planproces. Hiervoor is ons door ProRail de volgende globale planning voorgelegd.

Medio 2013:

- Het besluit voor de keuze van de voorkeursvariant sporen en het opstellen
- Vaststellen van de ambitie traverse
- Concept-samenwerkingsovereenkomst

Eind 2013:

- Uitvoeringsbeslissing
- Sluiten overeenkomsten (samenwerkings- en realisatieovereenkomsten)

Begin 2014:

- Start aanbestedingsprocedure (voorstel ProRail: alliantie)

Begin 2015:

- Start realisatie

Voor dit traject is ProRail verantwoordelijk, met de provincie in de rol van gedelegeerd opdrachtgever namens het Rijk. Van de gemeente is een actieve inbreng gewenst met het oog op de hiervoor geschetste samenhang tussen de diverse planniveaus en de door de gemeente gehanteerde planhorizon die verder ligt dan de maatregelen in de Knoop. Besluitvorming vindt in eerste aanleg plaats in de Stuurgroep Stationsgebied en vervolgens in Provinciale Staten. Waar de gemeente wel een opdrachtgeversrol vervult, is bij de vervanging van het Herewegviaduct. Deze is ondergebracht in het maatregelenpakket van de Knoop vanwege de inhoudelijke samenhang tussen het ontwerp van het viaduct en de spoorconfiguratie eronder en vanwege de logistieke inpassing van de vervanging in de uitvoering van dat pakket.

Uitvoering ontwikkelstrategie Stationsgebied

De sturing vanuit de ontwikkelingsvisie op de maatregelen in de Knoop is effectief gebleken. Voor de komende periode is de HOV-visie van grote invloed. Hierover wordt vóór de zomer in de RGA een besluit genomen. Inzet is daarbij dat bij het ontwerp van de Knoop (ontwerp spoorconfiguratie en ligging transfer) hiermee maximaal rekening wordt gehouden. Aansluitend daarop moet worden gewerkt aan het op gang brengen van de gebiedsontwikkeling.

2013

Mogelijkheden buskortsluiting noord-zuid

- expertmeeting (al verricht)
- mogelijkheden kortsluiting busverbinding over of onder de sporen
- exploitatie en investeringskosten

In nauwe samenhang met:

Studie verkeersas Julianaplein-Stationsweg (Emmaboulevard)

- regelstrategie
- aansluitingen
- doorstroming
- configuratie
- milieueffecten

Met als benodigde input van en in samenwerking met

- HOV visie Regio Groningen-Assen
- verkeersmodel Aanpak Ring Zuid

HOV-as West 3^e fase (keuze routing)

Hier gaat de voorkeur uit naar een no-regret maatregel, dat wil zeggen een dusdanige oplossing dat deze zowel voor een busstation aan de zuidzijde of handhaving aan de noordzijde functioneel blijft of tegen relatief geringe kosten functioneel te maken is. Vooral nog lijkt dit het geval te zijn bij een oplossing waarbij de vervoersas onder het Emmaviaduct door loopt. De haalbaarheid hiervan is, vanwege de aanwezige en te handhaven sporen, onderwerp van overleg met ProRail. De verantwoordelijk voor planontwikkeling en –uitvoering deze as ligt bij de gemeente

Masterplan fietsstalling en –routes (aanhakend bij transferstudie ProRail en vormgeving vertrek- en aankomstdomein)

In het kader van de transfer wordt ook samen met ProRail en NS bekeken op welke wijze de groeiende behoefte aan fietsparkeren moet worden opgevangen. Ook hier vormt de ontwikkelstrategie voor het stationsgebied het richtinggevend kader en is uw raad beslissingsbevoegd. Aan de uitvoering van deze plannen levert het rijk een bijdrage.

Raakvlakken met andere projecten

- Alternatief Ov-systeem/HOV visie RGA
- Wijkvisie Rivierenbuurt/Herewegbuurt
- Herijking Structuurvisie gemeente
- Groningen Bereikbaar
- Aanpak Ring Zuid
- HOV-as West
- Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Na 2013

Ruimtelijk functioneel ontwerp/visie op programmering

Door de voorgenomen uitplaatsing van het opstel terrein als maatregel in de Knoop kan de sprong over de sporen in de hiervoor beschreven aanpak sneller realiteit worden dan aanvankelijk werd gedacht. Dat betekent, dat we vroeger dan was voorzien moeten voorsorteren op de programmering van de zuidzijde om zo de kansen die voortvloeien uit de Knoop te kunnen benutten. We zijn daarvoor voor een belangrijk deel afhankelijk van marktinitiatieven. Om dergelijke initiatieven te kunnen accommoderen moeten we een ruimtelijk functioneel ontwerp Stationsgebied gaan opstellen. Daarin worden de hoofdontsluitingsstructuur en de stedenbouwkundige context van het gebied bepaald. We gaan daarbinnen uit van een organische ontwikkeling die meebeweegt met de ontwikkelingen in de markt.

Visie op tijdelijk gebruik Stationsgebied Zuid

Voor zover er geen programma is voor de zuidzijde en het opstel terrein beschikbaar is in 2019, zal er nagedacht moeten worden over tijdelijke gebruiksmogelijkheden.

No-regret maatregelen

- maatregelen huidig busstation
- invulling vrijkomend opstel terrein (bv. fietsparkeren)

Na 2020

Verlagen Parkwegviaduct tot Emmaboulevard
Verplaatsen busstation/herontwerp voorplein
Gefaseerde gebiedsontwikkeling

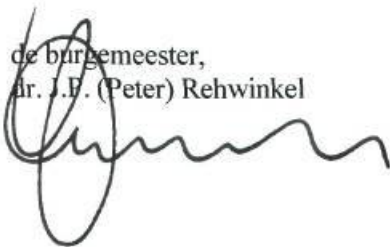
Betrokkenheid raad bij het vervolgtraject

In december 2012 heeft de raad besloten tot het instellen van een Begeleidingscommissie Stationsgebied. Doel van deze tijdelijke begeleidingscommissie is om de raad met adviezen zodanig te ondersteunen dat de raad op het juiste tijdstip over de juiste informatie kan beschikken, zodat de raad grip heeft en houdt op het project stationsgebied.

De begeleidingscommissie bepaalt daarin haar eigen werkwijze. Ons college faciliteert daarin waar nodig en mogelijk. Het raadsbehandelplan vormt daarvoor een kapstok. Voor de komende tijd ligt daarbij het zwaartepunt op de keuzes in het kader van de Knoop, zoals de ligging van de traverse (opiniërend) en de aanhaking aan de stad via het voorplein (besluitvormend).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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





59

BIJLAGE

Groningen Stationsgebied

Ontwikkelstrategie

April 2013
Eindversie

Woord vooraf

Het stationsgebied van Groningen is in beweging. Ontwikkelingen als de actualisatie van de netwerkanalyse Regio Groningen-Assen, een herijkte visie op de bereikbaarheid van de regio, een nieuwe lay-out voor de treinsporen, en ontwikkelingen in de verkeerstructuur op stedelijk niveau vragen om een nieuwe kijk op het stationsgebied. Groei in reizigersaantal, intensivering van bebouwing en openbare ruimte en een goede aansluiting met de omgeving zijn de ingrediënten om het gebied tot een hoogstedelijk nieuw deel van de binnenstad te maken dat functioneert als dé toplocatie van de regio en als schakel op (inter)nationaal niveau.

Er is in de afgelopen twee jaar met dit doel voor ogen veel onderzocht, verkend en geschetst. Waar eerst een trechtering van ambities heeft plaatsgevonden en een zogenaamd 'voorkeursadres' is benoemd, is daarna een verbreding in infrastructurele oplossingsmogelijkheden verkend. Het is nu tijd keuzes te maken en een duidelijk stap te zetten met een duurzame oplossing voor station, stad en regio. Het belangrijkste keuzemoment is de sprong naar het zuiden, waarbij ruimte ontstaat voor het nieuwe busstation en verdere stedelijke ontwikkeling. Voorwaarden hiervoor zijn een toekomstvaste verkeersoplossing die het mogelijk maakt een adres te realiseren en een goede verbinding over het spoor voor reizigers en omwonenden.

Deze ontwikkelstrategie vormt de afronding van de visie op het stationsgebied Groningen. Het omvat het standpunt van de gezamenlijke partijen en vormt het uitgangspunt voor de ontwikkeling, waarbij verschillende onderdelen een eigen tijdslijn kennen. Daarnaast biedt de ontwikkelstrategie handvatten voor het maken en afwegen van de verschillende keuzemogelijkheden binnen de huidige ambities én binnen de kaders van de nieuwe OV-visie. Deze ontwikkelingen en kansen worden aangegrepen om een eerste stap te zetten naar een nieuw, dynamisch en toekomstvast stationsgebied van Groningen.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	2
1 Proces ontwikkelvisie	4
Ontwikkelvisie	
Parallele ontwikkelingen	
2 Ambities en kader Stationsgebied	6
Stationsgebied als dynamo	
CityHub concept	
Duurzaamheid als drager van kwaliteit	
3 Adres & Voorkeursalternatief	8
Drie adressen voor het stationsgebied	
Voorkeursalternatief	
Sprong naar het zuiden	
CityHub in het voorkeursalternatief	
5 Strategie in besluitvorming	10
Keuzemomenten	
De eerste keuzes zijn al gemaakt	
6 Beslisboom & Wenspaden	13
De beslisboom	
Paden in de beslisboom	
Overgebleven wenspaden	
7 Voorwaarden & succesfactoren	18
Fasering	
Duurzaamheid	
Vervolg	
Colofon	24

1 | Proces ontwikkeling

De Gemeente Groningen heeft samen met haar partners Provincie Groningen, het Ministerie van I&M, ProRail en NS de ambitie om de komende jaren het stationsgebied als overstapmachine, tussen de verschillende schaalniveau's en netwerken (stedelijk, (boven)regionaal, (inter)nationaal), vorm te geven. Van het stationsgebied wil het de schakel maken in de gewenste verbinding tussen de binnenstad van Groningen en de ten zuiden van het spoor gelegen gebieden. Deze dienen, als onderdeel van het stationsgebied, eveneens tot ontwikkeling te komen. De combinatie Movares | De Zwarte Hond heeft een visie gevormd voor het stationsgebied, waarbinnen de (OV-) knoop en de samenbindende openbare ruimte rondom het station ontwikkeld kan worden tot een nieuw, aanvullend en inspirerend stadsdeel. De opgave is hiermee drieledig:

1. Goed functionerend vervoersknooppunt
2. Duurzame gebiedsontwikkeling
3. Verbinding Noord-Zuid

Ontwikkelvisie

De ambities voor het stationsgebied zijn neergelegd in de Structuurvisie 'Stad op Scherp, CityHub, in de Ontwerpogave op basis van de Verkenning Stationsgebied en het onderzoek naar de Verkeersmachine Station Groningen. Deze ambities zijn geprojecteerd op het stationsgebied en uiteengezet in een ontwikkelvisie. Deze bestaat uit twee onderdelen; het *voorkeursalternatief* en de *ontwikkelstrategie*.

Voorkeursalternatief

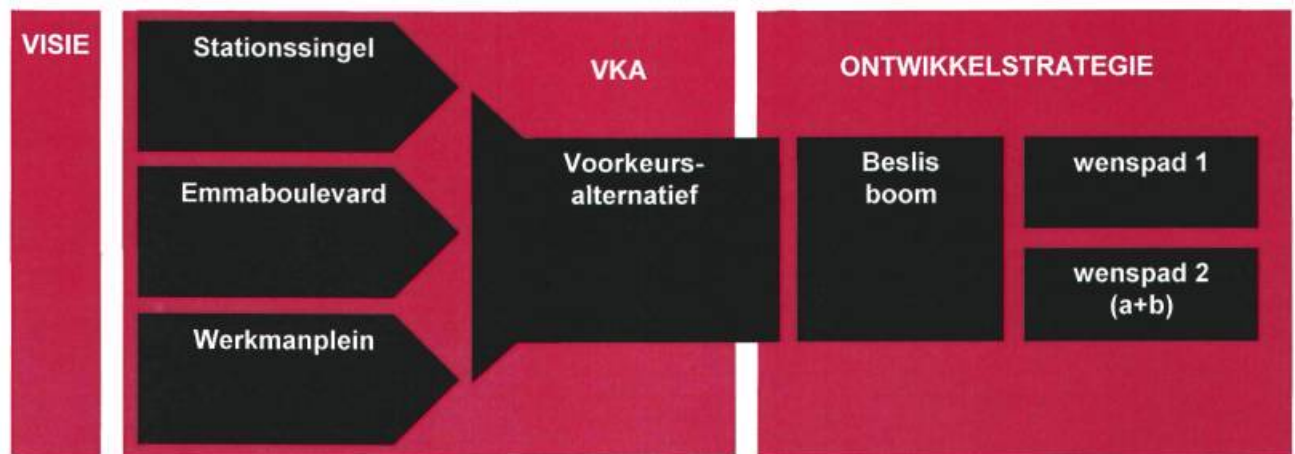
Vanuit de opgave die is opgesteld door de gemeente en haar partners heeft Movares | De Zwarte Hond drie wezenlijk verschillende scenario's (adressen) opgesteld voor de toekomst van het Groningse stationsgebied. Hierin hebben de ambities op uiteenlopende wijze gestalte gekregen, waarna de drie adressen zijn vergeleken op infrastructuur, ruimtelijke inpasbaarheid, programma, duurzaamheid haalbaarheid, etc. Uit de gezamenlijke afweging van de drie adressen is één voorkeursalternatief (VKA) ontwikkeld, waarin de meest positieve elementen van de adressen elkaar versterken in een integraal toekomstbeeld. Dit voorkeursalternatief is vervolgens bestuurlijk vastgesteld. Dit is het startpunt voor de tweede fase binnen de ontwikkelvisie, de ontwikkelstrategie, geweest.

Ontwikkelstrategie

Het voorkeursalternatief vormt de basis voor de zogenaamde *beslisboom*. In deze beslisboom wordt een aantal essentiële beslispunten benoemd waar een vertakking in ontwikkelmogelijkheden ontstaat. Deze beslispunten zijn wezenlijk voor de verdere invulling van het voorkeursalternatief, maar zullen op verschillende momenten in de tijd genomen dienen te worden, vanwege samenhang met andere projecten, noodzakelijke onderzoeken, financieringen etc.

Om de ambities van het voorkeursalternatief te verwezenlijken is een integrale aanpak voor het samenwerkingsverband van alle stakeholders nodig, waarmee de ambities telkens verder worden

aangescherpt en afgewogen tegen de ontwikkelingen die spelen in deze dynamische omgeving. Hiervoor is de ontwikkelstrategie opgesteld die de koers en randvoorwaarden voor de uitwerking van het voorkeursalternatief aangeeft.



Abbeelding 1: Het proces van de ontwikkelvisie: van eerste visie via drie adressen en het voorkeursalternatief naar wenspaden

Parallele ontwikkelingen

De ontwikkelingen in het stationsgebied reiken verder dan de ambities van de gemeente Groningen alleen. Grote investeringen in het kader van het zogenaamde Regio Specifiek Pakket van de Zuiderzeelijn vormen een aanjager voor de toekomstige gebiedsontwikkeling. Een aantal grote infrastructurele ontwikkelingen heeft een direct raakvlak:

- Keuze voor een nieuw OV-systeem in combinatie met doorkoppelingen van regionale treinen.
- HOV-as Peizerweg.
- Aanpak Ring Zuid, en dan vooral met oog op de bereikbaarheid van het Stationsgebied (de directe aansluiting op het Parkwegviaduct-Julianaplein).
- Project Knoop Groningen (traverse studie, spoorconfiguratie en uitplaatsing opstelsterrein, ProRail)
- Spoorinfra gerelateerd:
 - Opwaardering/frequentieverhoging internationale spoorverbinding Groningen - Bremen
 - Spoor aansluiting Veendam, frequentieverhoging Zuidbroek-Hoogezand-Groningen
 - Frequentieverhoging/spoorverdubbeling Leeuwarden-Groningen
 - Frequentieverhoging Zwolle-Groningen

2 | Ambities en kader Stationsgebied

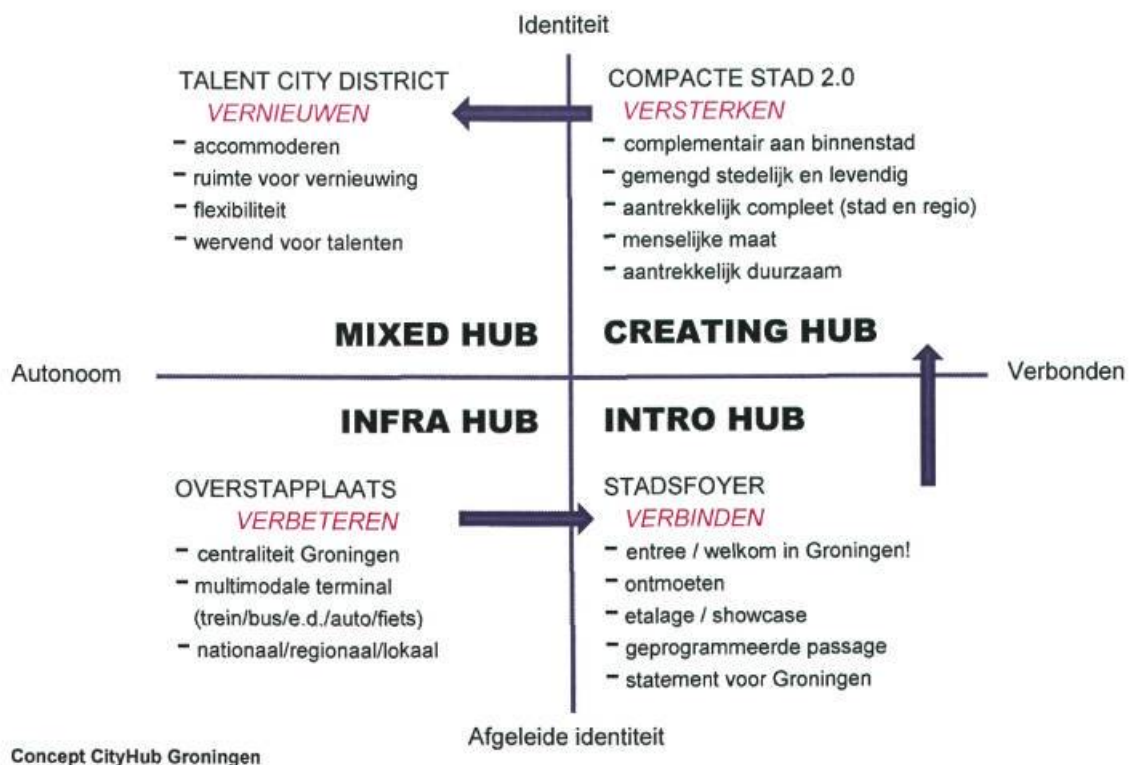
Stationsgebied als dynamo

In de structuurvisie van Groningen (Stad op Scherp, 2008) is de ambitie geformuleerd om als stad en als belangrijke stedelijke regio een stevigere rol te spelen in Noordwest-Europa. De potentie is hiervoor aanwezig: onderwijsinstellingen en een hoog opleidingsniveau, waardoor Groningen een City of Talent is. In de structuurvisie zijn zes topvoorzieningen – de zogenaamde dynamo's – benoemd, waar de grootste kansen liggen voor de socio-economische doorontwikkeling van de stad. Eén van die dynamo's vormt het stationsgebied. De plannen voor het stationsgebied sluiten goed aan op de doelen uit de Rijks-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het landelijke economische beleid - in lijn met de SVIR - gericht op ontwikkeling van stedelijke regio's met topsectoren.

CityHub concept

Concire heeft met de gemeente en een aantal Groningse stakeholders de potentie van de spoorzone verkend en vastgelegd in een gebiedsconcept. Een richtinggevend idee voor de programmering onder de naam 'CityHub Groningen'. Het concept wordt geladen door vier lagen:

(1) in de basis een uitstekende verkeersmachine (InfraHub), (2) daarbij vormt het ook een zeer belangrijke entree van de stad, waar Stad en Ommelanden zich kunnen presenteren (IntroHub), (3) programmatisch kan het, na uitplaatsing van het opstel terrein, een aanvulling vormen en zelf onderdeel worden van de binnenstad (MixedHub) en (4) mee ademen met de vraag en trends (CreatingHub). Die gelaagde opbouw wordt gezien als programmatische ontwikkelstrategie.



Duurzaamheid als drager van kwaliteit

Uitgangspunt is dat de wijze waarop duurzaamheid wordt uitgewerkt een wezenlijke bijdrage moet leveren aan de kwaliteiten van het stationsgebied, niet alleen voor nu maar ook voor later. Het gebied is ook vanuit duurzaamheidsoogpunt een unieke locatie: alle milieuaspecten spelen hier een rol. De ontwerpogaven voor het stationsgebied zijn als volgt gedefinieerd:

- a. Energieneutraal
- b. Een goede omgevingskwaliteit, passend bij dit gebied
- c. Verbetering van de omgevingskwaliteit rondom het Stationsgebied
- d. Een optimale overstapmachine, gericht op maximaal gebruik van het OV
- e. Cradle to cradle als inspiratiebron.

3 | Adres & Voorkeursalternatief

Drie adressen voor het stationsgebied

De ontwikkelvisie die is opgesteld door Movares | De Zwarte Hond richt zich op het creëren van een nieuw adres voor Groningen. Hiertoe zijn drie uiteenlopende (extreme) scenario's verkend, elk met een kenmerkend adres.



Afbeelding 2: De drie adressen Stationssingel (links), Emmaboulevard (midden) en Werkmanplein (rechts)

De drie adressen hebben na uitgebreide analyses en afwegingen met de partners geleid tot het voorkeursalternatief: een schematische weergave waarin de ambities op samenhangende en elkaar versterkende wijze verder kunnen worden ingevuld.



Afbeelding 3: Voorkeursalternatief

Voorkeursalternatief

In het vastgelegde voorkeursalternatief krijgt het station een noordelijk en een zuidelijk deel met een traverse die deze delen verbindt. Het zuidelijk stationsgebied krijgt net als bij het scenario Emmaboulevard een adres aan de zuidwestzijde aan het verlaagde Parkwegviaduct, waardoor de Emmaboulevard ontstaat.

Met het voorkeursalternatief is gekozen voor ontwikkeling van het stationsgebied met de volgende hoofdelementen:

1. Het verlagen van het Parkwegviaduct;
2. Duidelijk adres aan de Emmaboulevard;
3. Verplaatsen van het busstation incl. kortsluiting van noord naar zuid;
4. Schuine traverse voor essentiële overstap en interwijkverbinding;
5. Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein;
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.

In het noordelijke deel bevindt zich de langzaam verkeerroute richting het centrum, een kiss&ride, parkeergarage, een fietsenstalling en het stationsgebouw. In het zuidelijke deel bevindt zich het busstation, taxistandplaats, kiss&ride, fietsenstalling en een grootschalige parkeervoorziening. De traverse krijgt hiermee verschillende functies:

- bereikbaar maken (ontsluiting) van de perrons
- transferverbinding tussen het busstation aan de zuidzijde en de overige ketenvoorzieningen
- interwijkfunctie tussen het centrum en zuidelijke woonwijken
- gebiedsontwikkeling mogelijk maken door het opheffen van de barrière van de sporen

Sprong naar het zuiden

De sprong over het spoor, waarbij het zuidelijk stationsgebied is aangesloten op het noordelijk deel en de omgeving en het gebied ontwikkeld kan worden, is wezenlijk in de ontwikkeling van het voorkeursalternatief. Aanvankelijk was deze sprong pas op lange termijn voorzien, maar komt inmiddels nadrukkelijker in beeld nu de verplaatsing van het opstel terrein voor 2020 een realistische optie lijkt bij de aanpak van de Knoop Groningen. Daarbij is het van groot belang het voorkeursalternatief als eindbeeld in gedachten te hebben bij alle stappen (zie schema CityHub bldz.6) die de komende jaren worden gezet in het stationsgebied.

5 | Strategie in besluitvorming

Keuzemomenten

Het voorkeursalternatief betreft een schematisch toekomstbeeld richting 2030. In de tussenliggende periode zullen keuzes worden gemaakt en zal een veelvoud aan (infrastructurele) realisaties het beeld bepalen.

Hiervoor is een aantal keuzemomenten van doorslaggevend belang, die een sprong in de ontwikkeling betekenen en waarbij het voorkeursalternatief meer en meer gestalte krijgt. Het belangrijkste (keuze)moment in het voorkeursalternatief is de 'sprong' naar het zuiden, waarbij de zuidkant wordt ontsloten via de traverse. En het busstation en stedelijke ontwikkeling een plaats krijgen in de ruimte tussen het spoor en de Rivierenbuurt. De hogere ambities van onder andere de CityHub kunnen pas worden waargemaakt wanneer deze sprong is gemaakt. Om goed te anticiperen op de te maken keuze(s) kan het volgende beeld geschetst worden van de belangrijkste invloedsfactoren en bijbehorende ontwikkelingen in de besluitvorming:

Externe invloedsfactoren

De externe invloedsfactoren zijn de projecten die van (grote) invloed zijn op het functioneren van (elementen binnen) het stationsgebied en daarmee op de realisatie van het voorkeursalternatief. Deze projecten zijn:

1. Zuidelijke Ringweg: keuzes voor aansluitingen van radialen vanuit de regio naar de binnenstad;
2. Doorkoppeling van regionale treindiensten;
3. Inpassing van een nieuw OV-systeem in het stationsgebied;
4. HOV-as Peizerweg: het doortrekken van de HOV-as naar het stationsgebied;
5. Uitplaatsing van het opstel terrein.
6. Visie verkeer waarbij de externe bereikbaarheid van de stad wordt georganiseerd.

Interne invloedsfactoren

De (deel)projecten die binnen het stationsgebied van invloed zijn betreffen:

7. Het adres: Emmaboulevard en ruimtelijk programma. De verlaging van het Parkwegviaduct en omvorming naar een stadsboulevard en het realiseren van hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit langs de Emmaboulevard;
8. De traverse: de inpassing van een traverse over de sporen ter ontsluiting van de nieuwe spoorconfiguratie en als interwijkverbinding tussen Rivierenbuurt en binnenstad.
9. Het busstation: de verplaatsing van het busstation van de noord- naar de zuidzijde.
10. De Stationsweg: de functie van de Stationsweg als verdeelweg en de 'barrièrewerking' ervan tussen de binnenstad en het stationsgebied.

De eerste keuzes zijn al gemaakt

Spoorconfiguratie

Een tweede aspect dat van invloed is op het realiseren van een passage over (of onder) de sporen, is de wijziging in de spoorconfiguratie die de 'oversteekbaarheid van het spoor' binnen het station bepaalt. Het programma Noord Nederland is hierin een aanjager. Dit heeft alles te maken met de wijze waarop men in de toekomst de treindiensten faciliteert en doorkoppelt. Deze keuze is van essentieel belang voor de ontsluiting van de perrons en de transfer tussen trein en bus onderling en dus bepalend voor de ligging van de traverse en de organisatie van de modaliteiten hier rondom heen.

Ook in deze keuze zijn flinke stappen gezet. Bij aanvang van de ontwikkelvisie werd uitgegaan van doorkoppeling van de regionale treinen via de sporen 2 en 3. Inmiddels is de gewenste ontwikkelrichting gericht op doorkoppeling van treinen via spoor 4 en 5. Dit betekent het handhaven van een perroneiland aan de noordzijde van het emplacement (tegen het stationsgebouw aan). Het huidige perroneiland wordt mogelijk zelfs vergroot ten behoeve van de transfer.

Ontwikkeling noord- en zuidzijde

De beperkte doorstroming van de Stationsweg heeft een negatief effect op het functioneren van het busstation. De weg vormt momenteel ook een barrière in de route van het stationsgebied naar de binnenstad.

Het busstation kan in de huidige situatie niet voldoen aan de toegankelijkheidseisen. De aanpassingen die nodig zijn om hieraan te voldoen betekenen een groter ruimtebeslag of minder haltes dan het huidige busstation.

Een op termijn toenemende druk op het voorplein leidt ook tot verdergaande onveiligheid, slechte beleving en bereikbaarheid van het stationsgebied, waarmee de ruimtelijk-economische potentie van het gebied nadelig wordt beïnvloed

Bij het voorkeursalternatief is mede daarom al uitgegaan van de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde. Voortschrijdend inzicht bevestigt het beeld, dat aan de zuidkant meer ruimte beschikbaar is waardoor het busstation aan de eisen van toegankelijkheid kan voldoen en een prettig en overzichtelijk busstation gerealiseerd kan worden. De alsmaar groeiende fietsenstallingsopgave kan beter over zuid en noord verdeeld worden en op een meer ontspannen manier worden ingepast in combinatie met een duidelijke entreefunctie op het plein aan de noordzijde. Aan de noordzijde ontstaat door het (deels) wegvallen van de ruimteclaim van de bussen ruimte voor het creëren van een aantrekkelijk ontvangstdomein met ruimte om te ontmoeten en te verblijven.

Hiermee wordt de sprong naar het zuiden in gang gezet, wat de verdere ontwikkeling van de zuidzijde stimuleert. Dit gebeurt mede onder invloed van de nu noodzakelijke transferverbinding naar het zuiden, die gecombineerd kan worden met de interwijkverbinding voor gebruikers uit de omgeving van het station. Het maken van de sprong naar het zuiden is hiermee benoemd als de enige wenselijke uitkomst van dit keuzemoment. Het moment waarop de sprong gemaakt wordt is echter nog onzeker en is van verschillende factoren afhankelijk.

De sprong naar het zuiden heeft vergaande consequenties voor de busexploitatie en de verkeerskundige en ruimtelijke inpassing. Hoe langer wordt gewacht met het anticiperen op het ontwikkelen van de zuidzijde, hoe moeilijker de sprong is te maken of hoe lastiger het wordt om de benodigde structuren goed in te passen en te faseren. De planvorming voor de Knoop gaat immers door. Externe invloedsfactoren bieden

kansen, maar ook belemmeringen voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Bij uitstel van de 'sprong' naar het zuiden wordt de kans om de gestelde ambitie van overstapmachine en verbindende schakel met de rest van de stad waar te maken steeds problematischer.

Ontwikkeling aan de Emmaboulevard

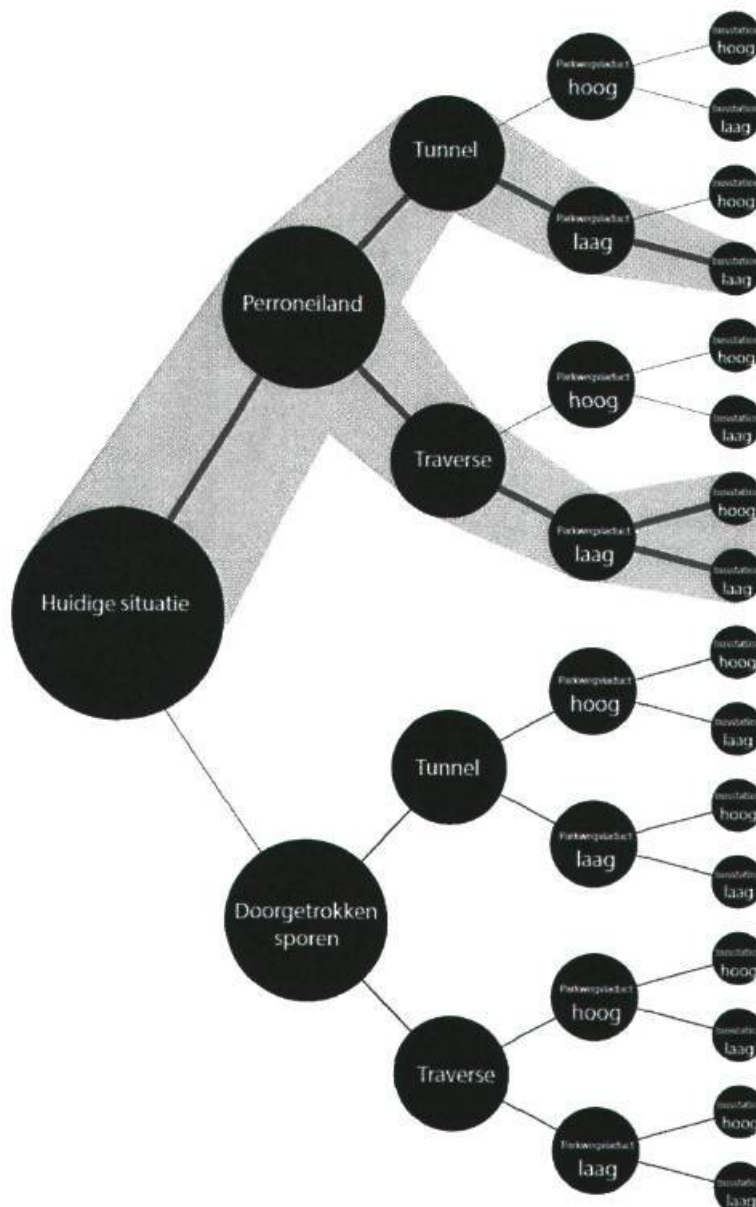
De realisatie van het adres aan de westzijde van het stationsgebied is (mede) afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt in de aanlanding van de HOV-as, de aansluitingen vanuit het centrum op de zuidelijke ringweg en de impact die dit heeft op het Parkwegviaduct. Daarnaast is een belangrijke voorwaarde dat het opstel terrein aan de zuidzijde van het station is uitgeplaatst. Alleen dan is de ruimte beschikbaar voor het invullen van het adres aan de Emmaboulevard.

De lopende projecten worden als kansen gezien, die kunnen leiden tot een versnelling in de totstandkoming van het voorkeursalternatief.

6 | Beslisboom & Wenspaden

De beslisboom

Om de gestelde ambities te realiseren is een afwachtende houding onwenselijk. Bij elke te maken keuze moet het effect op het stationsgebied duidelijk zijn. Hiertoe is de beslisboom uitgewerkt. Met dit instrument kunnen de consequenties van de verschillende keuzemogelijkheden in kaart worden gebracht en wenspaden worden uitgestippeld. De beslisboom geeft inzicht in de effecten van de vier belangrijkste keuzes in relatie tot de gebiedsontwikkeling, aan noord én zuidzijde.



Afbeelding 4: Schematische weergave van de beslisboom

Er zijn vier belangrijke keuzemogelijkheden te identificeren die leiden tot meerdere paden, alle uitgezet zijn in een beslisboom (zie afbeelding 5). De beslisboom verkent welke keuzes leiden tot een juiste en coherente oplossing, ook wanneer een bepaalde keuze anders blijkt te worden ingevuld. Individuele keuzes zijn niet per se onwenselijk, maar bepaalde combinaties van keuzes wel. In de rapportage van de beslisboom zijn de effecten op Infrastructuur, Ruimtelijkheid, Programma, Milieu/ duurzaamheid, Haalbaarheid en het CityHub concept benoemd, passend bij het detailniveau van de beslisboom. Samenhangende paden die tot een goede integrale invulling van het voorkeursalternatief leiden noemen we wenspaden. Zo kan blijken dat een andere keuze tot een goede of mogelijk zelfs betere oplossing leidt. Dit biedt de gemeente en haar partners in het stationsgebied een handvat om tijdig te kunnen reageren en invloed uit te oefenen op de besluitvorming. Hiermee wordt als het ware nog eens een aantal elementen, die nu de besluitvormingstrajecten in gaan, getoetst op de juiste afweging binnen het wensbeeld van het voorkeursalternatief. Welk pad er ook bewandeld wordt binnen de beslisboom, ze vallen allen binnen de gestelde ambitie en het voorheen vastgestelde voorkeursalternatief.

De vier genoemde keuzemogelijkheden zijn:

- 1 *Spoorconfiguratie: Doorgetrokken sporen of perroneiland*
- 2 *Transfer: traverse of tunnel*
- 3 *Parkwegviaduct: hoog of verlaagd tot Emmaboulevard*
- 4 *Busstation: Op hoogte of op maaiveld*

Paden in de beslisboom

1. Spoorconfiguratie: duidelijke voorkeur perroneiland

De studie naar de meest wenselijke spoorconfiguratie van ProRail leidt tot een duidelijke voorkeur voor de zogenaamde variant B3, met B2 als alternatief. Deze variant met breed perroneiland en inprikkende sporen aan de westkant kent een aantal belangrijke voordelen:

- Er is ruimte voor een goede inpassing van de transfer
- Er ontstaan meer gelijkvloerse uitstap- en overstapmogelijkheden en kortere looproutes.
- Door de teruggedragen transfer kan een goede invulling van het plein worden gerealiseerd, zonder dat het in tweeën wordt gesplitst door de trappartij van de passage.
- Het perroneiland /plein krijgt een goede beëindiging
- Er is meer levendigheid / reuring in nabijheid van het monument
- Het stationsgebouw (monument) wordt beter benut, omdat de westvleugel meer betekenis krijgt.
- Het Hunzehuys hoeft niet direct gesloopt te worden; er is ruimte om een traverse achter het gebouw aan te laten landen. Vanuit ruimtelijk oogpunt is sloop wel wenselijk.
- Het model lijkt toekomstvaster; het is beter voorbereid om een eventuele uitbreiding van het OV op te vangen en biedt meer westelijk kansen voor ontsluiting van het Suikerunie-terrein via de Peizerweg.

Deze keuze is breed gedragen door de partners en het kwaliteitsteam. Hiermee is de keuze voor de doorgetrokken sporen 2 en 3 niet meer aan de orde.

2. Traverse of tunnel

De samenhang van de keuze voor een transfer (traverse of tunnel) hangt nauw samen met de keuze voor de spoorconfiguratie. Binnen de spoorconfiguratie van B3 (keuze 1) is een westelijke ('links') en een oostelijke ('rechts') passage denkbaar. Wat de meest wenselijke variant is, wordt op een aantal aspecten onderzocht in samenhang met het voorkeursalternatief, inclusief interwijkverbinding en stationsorganisatie, alvorens een voorkeur wordt uitgesproken. Hiermee valt ook de keuze voor een tunnel of een traverse samen. Voor beide liggingen van de passage is de mogelijkheid bovenlangs via een traverse of onderlangs via een tunnel nog in beeld. Een tunnel en traverse kennen ieder belangrijke voor- en nadelen, onder meer

bij de aansluiting op de omgeving. In de linkervariant geldt bovendien het monumentale seinhuis als extra aandachtspunt. Hierbij is de ambitie dat het station een goede noordelijke en zuidelijke entree krijgt, maar ook een rol speelt in de interwijkfunctie. Zowel bij een tunnel als traverse is een verlenging denkbaar op het moment dat het opstel terrein uitgeplaatst is. Aspecten die ook meespelen zijn het kunnen behouden van de monumentale perronkappen en een eventuele fietsverbinding onder de sporen door.

3 Parkwegviaduct: voorkeur verlaagd tot Emmaboulevard

Met deelstudies naar het Parkwegviaduct en de mogelijkheden tot inpassing van de verkeersoplossing met een verlaagde Emmaboulevard is met de kennis van nu een voorkeur ontstaan voor het verwijderen van het Parkwegviaduct. Breder vervolgonderzoek t.a.v. inpassing en omgevingskwaliteit moet aantonen dat door het verwijderen geen verslechtering ontstaat voor de omgeving (1^e lijns bebouwing) en het kruispunt met de Parkweg in het bijzonder.

Fysiek gezien is handhaving van het Parkwegviaduct wel inpasbaar, echter het vraagt een complexe en constructief dure oplossing. Bovendien geldt dat het maken van een nieuw adres, optimaal in relatie tot de omgeving, wezenlijk onderdeel is van het voorkeursalternatief. Dit zal in een uitwerking met instandhouding van het Parkwegviaduct niet optimaal gerealiseerd kunnen worden.

4 Busstation op hoogte of op maaiveld

Het busstation kan aan de zuidzijde ontspannen aangelegd worden op maaiveld of op hoogte met parkeermogelijkheden eronder. De eerdere keuzes voor de hoogte van het Parkwegviaduct en de keuze voor de transfer zijn van grote invloed op deze laatste keuze. Ook ambitie voor de stedelijke ontwikkeling met intensieve bebouwing in de verdere toekomst heeft hier nadrukkelijk mee te maken. Dit is een ruimtelijk-functionele ontwerpogave.

In geval van een zogenaamd visgraatstation, waarbij de bussen naast elkaar staan, is het wenselijk dat de voetgangers op hetzelfde niveau als de bussen staan; bij een eilandperron, is een voetgangersverbinding op een ander niveau dan de bussen wel denkbaar voornamelijk vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid.

Overgebleven wenspaden

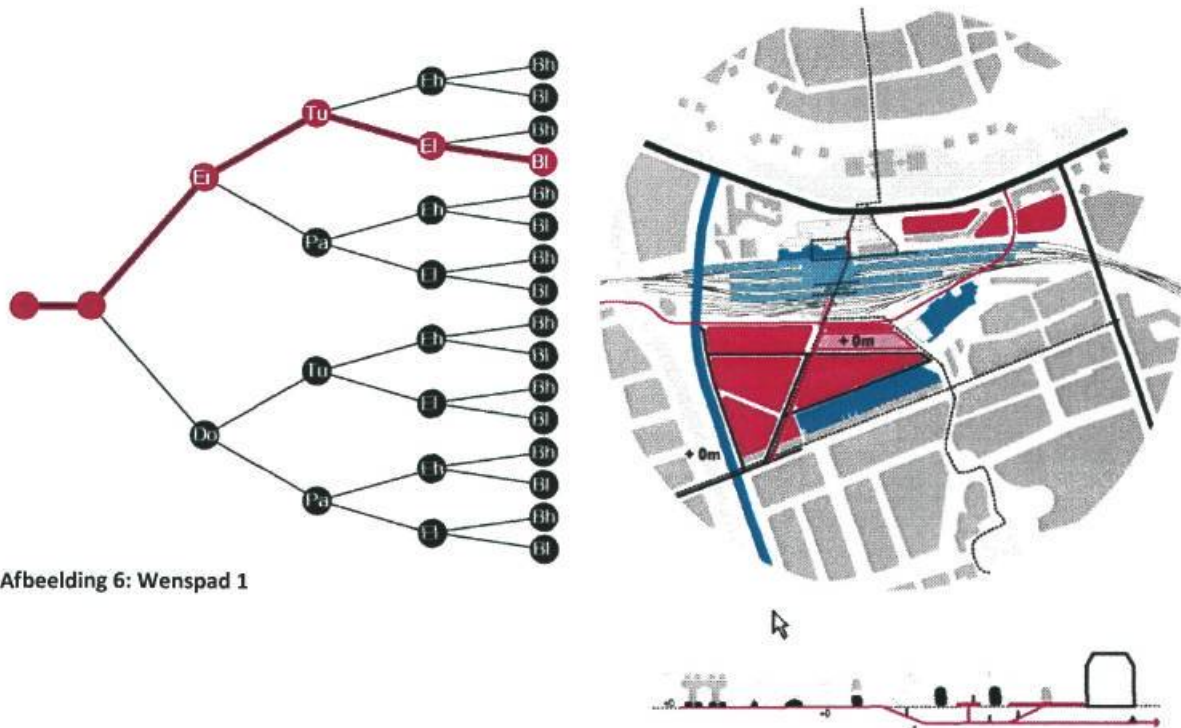
Met de duidelijke voorkeur voor een perroneiland en een verlaagd Parkwegviaduct zijn er twee wenspaden over, waarbij binnen de laatste nog een klein onderscheid gemaakt kan worden. Andere wenspaden zijn wel nog een 'terugvaloptie' wanneer de formele besluitvorming op deze aspecten anders uitpakt.

	Spoorconfiguratie		Transfer		Emmaboulevard		Busstation	
	Doorgetrokken	Eiland	Tunnel	Passerelle	Hoog	Maaiveld	Hoog	Maaiveld
Wenspad 1								
Wenspad 2a								
Wenspad 2b								

Afbeelding 5: overgebleven wenspaden

Wenspad 1

Dit pad gaat uit van het perroneiland, gecombineerd met een perrontunnel onderlangs (links of rechts). Omdat er geen traverse met trappen en liften hoeft te worden ingepast, is het eenvoudiger om de perronkappen te handhaven en kan eventueel een fietskoppeling tussen noord en zuid ontstaan (iets wat bij een traverse niet denkbaar is in verband met het te overbruggen hoogteverschil). De tunnel kan zelfs eventueel doorgetrokken worden naar het voorplein toe en bijvoorbeeld aangesloten worden op een fietsenstalling. De IntroHub is iets lastiger te organiseren omdat er in/op de transfer geen overzicht over de locatie of stad mogelijk is. Het Parkwegviaduct wordt verlaagd tot de Emmaboulevard, zodat het adres optimaal ontwikkeld kan worden. Het busstation sluit hier logisch op aan; op maaiveld.

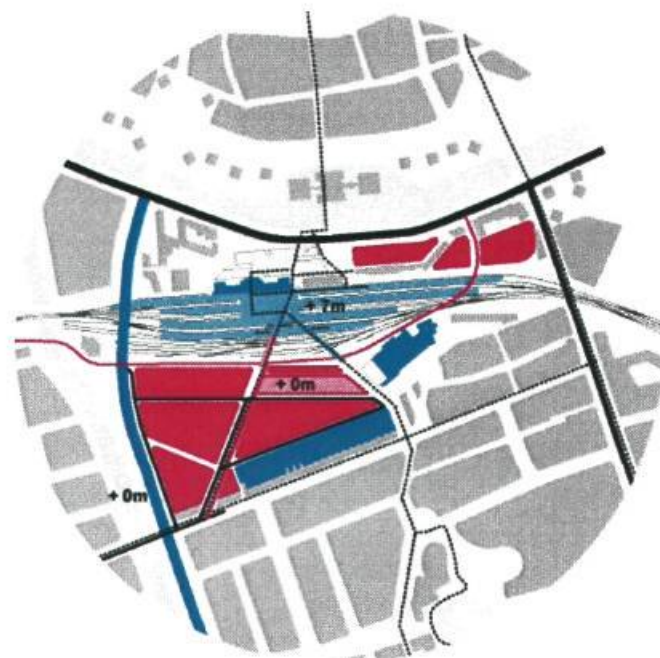
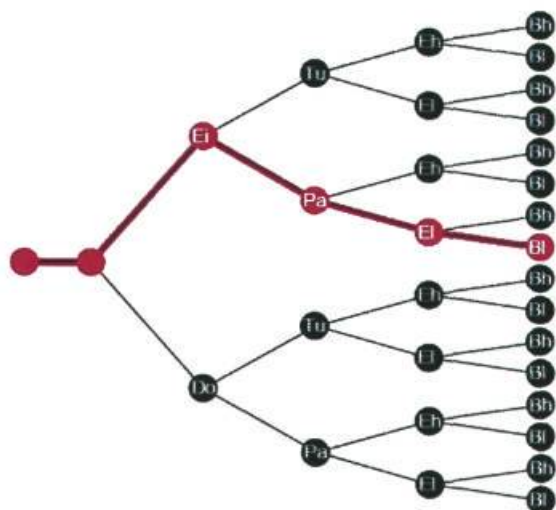


Afbeelding 6: Wenspad 1

Met de realisatie van de perrontunnel is een aparte traverse voor het interwijkverkeer geopperd, om een lange doorgetrokken tunnel te vermijden. De komst van deze interwijk wordt daarmee onzekerder vanuit oogpunt van financiering. De interwijkverbinding is voorwaardelijk voor de ontwikkeling van het stationsgebied. Bovendien zal ter wille van de transfer tussen bus en trein een goede aansluiting van de perrons op de zuidzijde gemaakt moeten worden, wanneer het opstel terrein is uitgeplaatst. De toegenomen verkeersfunctie op maaiveld zal op een goede manier ruimtelijk ingepast moeten worden in samenhang met de bestaande (bebouwings-) structuren

Wenspad 2a & 2b

Net als het eerste wenspad gaat dit pad uit van het perroneiland, in dit geval gecombineerd met een passerelle die een dubbelfunctie vervult; transfer met aansluiting op de perrons en de interwijkverbinding tussen beide zijden van het stationsgebied en de daaraan gelegen stadswijken. Het Parkwegviaduct wordt verlaagd tot de Emmaboulevard, met het adres op maaiveld. De hoogteligging van het busstation kan zowel hoog (2a) als op maaiveld (2b) op een goede manier worden ingepast.



Afbeelding 7: Wenspad 2b



De traverse zal het monumentaal ensemble van stationsgebouw en perronkappen aantasten. Dit vraagt bijzondere aandacht. Wel ontstaat door de keuze voor de spoorconfiguratie (optie 'B3' waarbij aan de oostzijde een zeer ruim perroneiland ligt), de mogelijkheid om de aanlanding van de traverse ten zuiden van de rooilijn van het stationsgebouw te realiseren. Hiermee wordt de noodzaak tot sloop van het Hunzehuys uitgesteld en zal eventueel pas op termijn (na de sprong naar het zuiden) een goede ontvangst- en pleinruimte gerealiseerd worden.

7 | Voorwaarden & succesfactoren

Fasering

Voor het realiseren van de eerste stap van het CityHub concept, de InfraHub, ligt het gezamenlijk initiatief bij de gemeente Groningen en haar partners. Voor de hierna volgende stappen is de gemeente nadrukkelijker voortrekker. In het proces van deze eerste en doorslaggevende fase zijn er nog diverse onzekerheden. Ambities van diverse stakeholders lopen soms uiteen, net als de planningen van de verschillende trajecten. Daarbij is de planhorizon voor de gehele gebiedsontwikkeling het jaar 2040, terwijl voor de meeste infra-ingrepen de oplevering rond 2020 gepland staat. Toch kan juist door al deze ontwikkelingen, de gebiedsontwikkeling in delen naar voren gehaald worden en zal de noodzaak tot ontwikkeling van de zuidzijde en het luwer maken van de noordzijde ten behoeve van de verblijfskwaliteit eerder aan de orde zijn. Om deze redenen worden de elementen met de meeste urgentie hier benoemd.

Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is de economische motor van het Noorden. Ongeveer 1/3 deel van de bevolking en van de werkgelegenheid van heel Noord-Nederland bevinden zich in deze regio. Een slechte bereikbaarheid kan een blokkade vormen voor de economische ontwikkeling. Daarom zet regio Groningen-Assen sterk in op het verbeteren van de bereikbaarheid per auto, fiets en OV.

De aanleiding voor actualisatie van de netwerkanalyse is enerzijds het niet doorgaan van de RegioTram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem en anderzijds gewijzigde externe factoren (onder meer economische, demografische en technologische ontwikkelingen) die mogelijk onvoorziene mobiliteitseffecten opleveren. De actualisatie zal resulteren in een herijkte visie op het gebied van de bereikbaarheid van en binnen de Regio Groningen-Assen met daaraan gekoppeld een bijgesteld meerjaren investeringsprogramma (MIP).

(Tijdelijk) busstation

Of het busprogramma op het voorplein voor de middellange termijn gehandhaafd kan worden, is afhankelijk van de uitkomsten van de Netwerkanalyse. De bereikbaarheid ervan is sterk afhankelijk van met name de verkeersdruk op de Stationsweg (en de kruispunten Hereweg en Werkmanbrug). Op dit moment is het echter al niet meer mogelijk om aan de eisen van haltetoegankelijkheid te voldoen op het busstation vanwege de beperkte ruimte. Bovendien is het doel gesteld om het stationsgebied op te waarderen en op het voorplein een goede verblijfskwaliteit met ruimte voor loopstromen te realiseren.

De keuze voor een nieuw OV-systeem kan leiden tot een versnelde noodzaak van het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde.

Het beste is om dit ineens op de beoogde definitieve locatie te doen, hiervoor dient aan de volgende voorwaarden te zijn voldaan:

1. een transferverbinding naar de zuidzijde
2. ruimte voor het nieuwe busstation, zoals bij uitplaatsing van het opstel terrein

3. busverbinding naar Hereweg / Stationsweg

Daarbij kan het busstation goed aangesloten worden op de nieuwe HOV-as Peizerweg (vrije verbinding) en ligt het niet meer klem tussen drie zwaar belaste kruispunten (Emmaviaduct-Stationsweg, Werkmanbrug-Stationsweg en Hereweg-Stationsweg) waardoor de kwaliteit van het OV kan worden bevorderd. Nadeel is dat de afstand (transfer) tussen de bus, een eventueel nieuw OV-systeem aan de noordzijde en deels de trein toeneemt. Dit is echter min of meer inherent aan een grotere knoop bij een groeiend OV.

Naast de voordelen voor het OV profiteert ook het langzaam verkeer tussen binnenstad en station van het verlichten van de verkeersbelasting op het kruispunt Werkmanbrug – busstation (verbetering oversteekbaarheid en veiligheid). Ook het verkeer op de parkeerverdeelring/interwijkverbinding over de Stationsweg kan beter worden afgewikkeld.

Voor de verplaatsing van het (tijdelijke) busstation naar de zuidzijde dienen twee voorwaarden gerealiseerd te worden:

- Het busstation dient een goede transferverbinding voor de reizigers te krijgen, die direct als interwijkvoorziening dienst kan doen.
- Er moet een goede verbinding voor het busverkeer zijn in alle richtingen. Het OV-bureau Groningen-Drenthe ziet dit ook als wenselijk. Dat betekent ook een directe verbinding vanaf het busstation richting de kruising Hereweg/Stationsgebied (de kortsluiting). Een *exploitatie studie van de bus* heeft laten zien dat met een kortsluiting de Dienst Regeling Uren (DRU's) voor de bus beperkt worden en een goede doorstroming over de Emmaboulevard richting stationsgebied mogelijk is. Bovenal zorgt een tweede ontsluiting voor een veel minder kwetsbaar, en dus robuuster, systeem. De inpasbaarheid en haalbaarheid van deze kortsluiting dient onderzocht te worden. Deze kortsluiting kan op meerdere manieren worden gerealiseerd, echter alle mogelijkheden kennen flinke inpassingsopgaven.

Indien het niet mogelijk is om in de eerste fase aan deze voorwaarden te voldoen, moet verkend worden op welke wijze op de huidige locatie aan de noordzijde een opwaardering van het busstation mogelijk en wenselijk is voor een meer langdurig gebruik.

Passage naar zuidzijde

Voor elke ontwikkeling aan de zuidzijde is het een voorwaarde dat er een goede verbinding komt van de zuidzijde naar het station. Ook hiervoor geldt dat dit het beste direct de eindvoorziening kan zijn, die onderdeel uitmaakt van het eindbeeld. Indien het niet mogelijk is de definitieve traverse te realiseren zal toch een volwaardige tijdelijke traverse aangelegd moeten worden om de zuidkant te ontsluiten. Dit heeft niet de voorkeur vanuit duurzaamheid.

Verkeer

Met de autonome mobiliteitsgroei en de ontwikkelingen in het centrum- en stationsgebied van Groningen is er de noodzaak om op relatief korte termijn ingrepen te doen om het verkeer soepeler af te kunnen wikkelen. Een visie autostructuur waarbij de externe bereikbaarheid van de stad mogelijk anders georganiseerd wordt, kan hieraan bijdragen. In samenhang met de ontwikkelingen van de Zuidelijke Ringweg kan daarmee verder inzicht verkregen worden in de mogelijkheden voor verkeer in het stationsgebied.

Ook een *verkeerskundige verkenning van het kruispunt Emmaboulevard-Parkweg* liet zien dat om tot een goede afwikkeling te komen van verkeer aan de zuidzijde, een kortsluiting aan de oostzijde (voor bussen) noodzakelijk is.

Op korte termijn (in de komende jaren) is het zaak ten minste de doorstroming op de stationsweg te verbeteren of de verkeersdruk te verminderen. Daarnaast zal de bereikbaarheid van het zuidelijk stationsgebied op orde moeten zijn zodra hier ontwikkelingen gaan plaatsvinden en/of het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst.

Programma

In de logische ontwikkelvolgorde, zoals benadrukt in het CityHub concept, staat de realisatie van InfraHub voorop, een goede organisatie van hét knooppunt van Noord Nederland. In de visie zijn vingeroefeningen gedaan voor het programma, de exacte vulling is echter marktafhankelijk en zal pas in een later tijdsbestek meer realiteitswaarde kunnen krijgen.

Duurzaamheid

Energie en bebouwing in het stationsgebied Groningen

- Een duurzame gebiedsgerichte aanpak t.a.v. energie, door de mix van functies in een relatief compact, intensief bebouwd gebied te benutten. Uitwisseling warmte en energie (bv warmte overschot van kantoren inzetten bij verwarming van woningen) in combinatie met goed geïsoleerde gebouwen en kleinschalige energie opwekking zorgt voor een neutraal of positief energietoestand van het gebied.
- De gebouwen zijn maximaal aanpasbaar, zodat ze geschikt zijn voor verschillende functies bij een veranderende marktvraag. De relatie tot bijvoorbeeld een geluidswerende functie van bebouwing langs het spoor is hierbij een aandachtspunt.
- Meervoudig ruimtegebruik is in deze dynamische stationsomgeving uitgangspunt. Hierbij wordt nadrukkelijk de ondergrond betrokken, zoals in de gemeentelijke visie 'De stad verdiept' is aangegeven. Diverse programmatische functies zullen de openbare ruimte op elk moment van de dag verlevendigen, maar er ook voor zorgen dat de voorzieningen goed benut worden.
- Vanzelfsprekend worden duurzame materialen toegepast, zowel in bebouwing als in de openbare ruimte en infrastructuur.

Groen en water

- Voldoende ruimte voor groen(structuren) in de openbare ruimte: op (verhoogd) maaiveld, maar ook op daken en gevels t.b.v. het leefklimaat en waterretentie. Het groene karakter vormt ook een toegevoegde waarde voor bezoekers en partijen die zich hier willen vestigen.
- Actief betrekken van bewoners en gebruikers van het gebied bij het groen, bijvoorbeeld door gezamenlijke daktuinen aan te leggen.
- Link met het Hoornsediëp, fysiek en/of ruimtelijk; het adres van de Emmaboulevard omvat het verwijderen van het Parkwegviaduct, maar ook het realiseren van bebouwing met een programmatische mix, georiënteerd op deze stadsentree. Een vorm van 'waterfrontontwikkeling', passend bij de schaal van het Hoornsediëp met de Grunobuurt aan de overzijde. De kadestructuren worden groen ingericht en zijn toegankelijk voor passanten en verblijf. Doordat er ook aan de noordzijde ruimte ontstaat zijn hier ook kansen voor het vergroenen, verbreden en/of verlagen van de kades aan het Verbindingskanaal.
- Diverse verblijfsplekken worden gedefinieerd, verbonden met het fijnmazig langzaam-verkeersnetwerk in het stationsgebied. De dynamiek van het stationsomgeving wordt hierbij benut voor het creëren van contrasten en een prettig en levendige sfeer. Milieuoverlast of risico's van externe veiligheid worden in eerste instantie door maatregelen beperkt, de plekken daarna zodanig benut dat ze de barrière van het

spoor niet vergroten, bijvoorbeeld door hier groen of openbare ruimte te creëren of logistieke voorzieningen.

Effecten op de omgeving

- De ontwikkeling van het stationsgebied levert een belangrijke bijdrage aan de omgevingskwaliteit van het gebied rondom. De Rivierenbuurt zal door afscherming van geluid en door levendigheid een prettiger klimaat krijgen, bovendien is het door de ontwikkeling veel beter aangesloten op de binnenstad.
- De verlaging van het Parkwegviaduct zorgt dat het geluid minder ver de wijk (Rivierenbuurt, maar ook Grunobuurt) in draagt, maar heeft een negatief effect op de eerstelijns bebouwing, hier dient de nodige aandacht voor te zijn.
- De Grunobuurt krijgt door de verlaging van het Parkwegviaduct een beter adres aan het Hoornsediep, het krijgt een overzijde, waar het eerst tegen een achterkant van infrastructuur aankeek. In de verdere ontwikkeling zal ook deze buurt verder betrokken worden om tot een goede invulling van het (dubbelzijdig) adres te komen.

Deze genoemde elementen zullen met name na de eerste fase verder gestalte kunnen krijgen. Het is echter zaak hier al op te anticiperen en ook de duurzaamheidsaspecten steeds verder te concretiseren. Bij elke stap in de ontwikkeling is het bovendien van belang om de stakeholders te benoemen en te betrekken, in het bijzonder omwonenden. Het betrekken van deze (toekomstige) gebruikers levert niet alleen meerwaarde voor de omgeving, maar ook tot optimaal gebruik en betrokkenheid in de toekomst.

Duurzaamheid is nu al integraal onderdeel van de ontwikkeling

Flinke winst is in de komende jaren al te behalen door het optimaliseren van de overstapmachine, gericht op stimulering van het OV-gebruik. Ook de keten van voor- en natransport wordt in de eerste fase al flink opgewaarderd. Een belangrijke opgave op dit aspect is de prioritering en inpassing van voorzieningen voor langzaamverkeer: goede routes voor fietser en voetganger, goede stallingsvoorzieningen en toegankelijkheid voor de gehele transfer, ook voor mindervaliden.

Door het toevoegen van een interwijkverbinding wordt het netwerk voor langzaam verkeer fijnmaziger, waardoor het langzaam verkeer gestimuleerd wordt. Met de verbeterde verkeerscirculatie zal qua leefomgeving, met name geluid veel verbeteren. Wel vormen als genoemd het verkeersgeluid aan de Emmaboulevard (eerste lijns bebouwing) luchtkwaliteit bij de kruising Parkweg / Emmaboulevard hierbij een aandachtspunt.

De eerste fase wordt bepaald door infrastructurele aanpassingen. Hierbij is het enerzijds wenselijk gebruik te maken van bestaande structuren, anderzijds is het vooral van belang te kijken naar de toekomst. Door de infrastructuur van (langzaam)verkeer en transfer zodanig uit te voeren dat deze voorbereid is op een groei die groter is dan de huidige trends, dus ofwel uitgevoerd met overmaat ofwel op eenvoudige wijze uit te breiden is, is deze toekomstvast. De bebouwing kan hierbij op meer organische wijze groeien, waarbij het zich voegt naar deze hoofdstructuur en de kansen die deze biedt ten volle benut.

Bij het realiseren van deze structuren is fasering een belangrijk aandachtspunt. Tijdelijke voorzieningen, zoals een busstation, die een flinke investering kosten of die niet op enige manier hergebruikt kunnen worden zijn onwenselijk. Door de verschillende keuzemomenten in deze ontwikkelstrategie te verbinden wordt dit zoveel mogelijk voorkomen. Toch zijn tijdelijke voorzieningen niet altijd te voorkomen, immers in

elke fase dient het station niet alleen functioneel in orde te zijn, maar is het ook het visitekaartje van de stad en het vertrekpunt.

Vervolg

Om de wenspaden succesvol te kunnen belopen en tot een goede fasering te komen, is een aantal onderwerpen buiten het kader van deze opdracht naar voren gekomen, die verder onderzoek vragen:

- De ambitie van de stationsdomeinen van het station met daarbij de transfer, commercie, fietsstallingen, voetgangers, etc. en de mogelijke invulling (waar komt wat)
- Verdere uitwerking van de transfer: Er is nu een voorkeur uitgesproken voor de B3 variant. Binnen dit scenario is een linker en een rechter variant denkbaar, wat in samenhang met de keuze voor een tunnel of traverse bekeken moet worden. In de linker variant (tunnel) geldt een risico voor het monumentaal seinhuis. Ook gaat de tunnel uit van een laaggelegen busstation. De B3 variant kent een belangrijk voordeel in de mogelijkheden tot handhaving van het monumentaal ensemble van stationsgebouw, het eilandperron en de perronkappen. Anderzijds heeft een meer rechts gelegen traverse belangrijke voordelen, zeker in relatie tot de interwijkverbinding.
- De toegankelijkheid van de binnenstad en de ontsluiting via de zuidelijke ringweg zijn cruciaal in het laten werken van de verkeersmachine en het stationsgebied. Daartoe dient er goed gekeken te worden naar een strategie voor de as van de Zuidelijke Ringweg tot het centrum, inclusief de OV-functie. In het project Zuidelijk Ringweg (ARZ) wordt dit deels meegenomen. Hierbij is juist ook de inpassing en de uitstraling van de as van belang. Dit is immers (net als het station) een visitekaartje van de stad.
- De samenhang van de exploitatie van de diverse OV-modaliteiten voor stad en regio, moet verder uitgewerkt worden om inzicht te krijgen de juiste plaatsing van de verschillende OV mogelijkheden. De keuze voor een nieuw OV-systeem is hierop van grote invloed.
- Een kortsluiting aan de oostzijde voor de bus lijkt gewenst om de zuidzijde verder te ontwikkelen. Zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig bepaalt dit de haalbaarheid van de verschillende wenspaden. Tevens is er een relatie met de spoorconfiguratie.
- Past het constructief en ruimtelijk en wat zijn de kosten en verkeerskundige consequenties? Te denken valt aan een varianten onderzoek ontsluiting stationsgebied: Parkweg kruispunt, Emmaboulevard vs. nulsituatie.
- De kwaliteit van de fietsverbindingen van noord naar zuid en de algehele ontsluiting van de noordzijde van het station.
- De kosten voor het verwijderen van het Parkwegviaduct, inclusief milieugevolgen, versus het instant houden en op hoogte brengen van de aansluitingen.
- Voor een integrale verdiepingsslag van voornoemde bullits kan gedacht worden aan het opstellen van een ruimtelijk functioneel ontwerp (RFO).

Los van de inhoudelijke vraagstukken is het essentieel dat elke stap in het proces interdisciplinair opgepakt wordt. Daarbij is het goed mogelijk de verschillende vervolgstappen in eerste instantie zelfstandig te benaderen, waarbij elk een verbetering zal opleveren ten opzichte van de vorige fase.

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Groningen
Gerrit Lieferring
Projectnummer: MR101939
Versie: Eindversie
April 2013

Movares

Movares Utrecht Postbus 2855
3500 GW Utrecht
Gebouw Smakkelaarsburcht
Leidseveer 10
3511 SB Utrecht
T 030 265 55 55
F 030 265 55 62
E-mail: info@movares.nl
Internet: www.movares.nl

De Zwarte Hond

De Zwarte Hond Rotterdam
Postbus 25160
3001 HD Rotterdam
Rotterdam Building
Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
T 010 240 90 30
F 010 240 90 25
E-Mail: info@dezwarthond.nl
Internet: www.dezwarthond.nl

Bijdrage CityHub hoofdstuk 2:

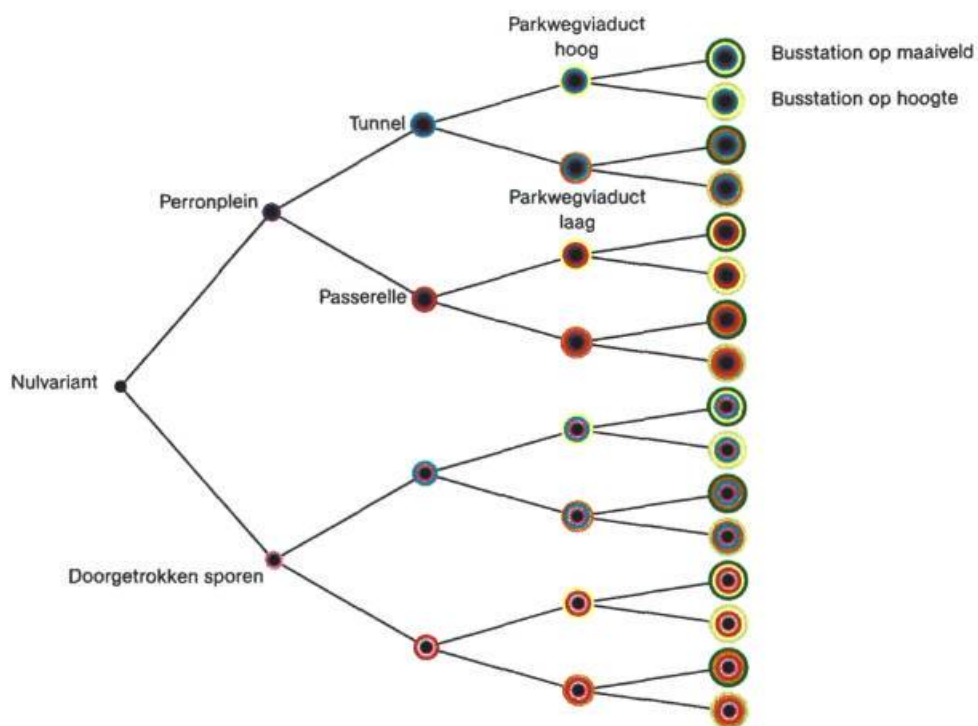
Concire

1e Goudsewagenhof 4
3011 RM Rotterdam
Telefoon 010 240 3510
Fax 010 240 3525
<http://www.concire.nl/>
info@concire.nl

Groningen Stationsgebied

Rapportage Beslisboom

Maart 2013
v2.5



Maart, 2013

Voorwoord

Voor u ligt de Rapportage Beslisboom – Stationsgebied Groningen. Dit document dient als basis voor de Ontwikkelstrategie. De beslisboom geeft houvast en biedt inzicht in de te nemen keuzes en de gevolgen die uit een bepaalde keuze voortvloeien. De gemeenteraad heeft in juli 2011 het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld waarin de lange termijn ambities zijn uitgesproken voor het Stationsgebied.

Naarmate het project in de tijd vordert moeten er keuzes worden gemaakt. Dit betekent ook dat andere keuzes afvallen: kiezen is verliezen. Met de beslisboom als uitgangspunt is het helder en inzichtelijk welke keuzes gemaakt dienen te worden om het gewenste eindresultaat te bereiken.

In deze rapportage wordt de werking van de beslisboom nader toegelicht. Op het moment van schrijven zijn er voor het stationsgebied reeds keuzes gemaakt. Het gaat te ver om deze allemaal te benoemen. De belangrijkste keuzes op hoofdlijnen in relatie tot de beslisboom zijn als volgt:

- Binnen de scope van de Knoop Groningen wordt het huidige opstel terrein verplaatst naar de Rouaanstraat (grondgebied gemeente Haren). Dit betekent dat er ruimte vrijkomt aan de zuidzijde van het station.
- Uit de spooralternatievenstudie van ProRail zijn twee varianten overgebleven. Te weten variant B2 en B3. In beide spoorconfiguraties blijft het perroneiland behouden.

De keuze is gevallen voor behoud van het perronplein. De beslisboom laat zien dat doorgetrokken sporen (over het perronplein) nu niet meer mogelijk is. Voor de leesbaarheid van dit document is de toelichting van deze varianten niet meegenomen (zie beslisboom pag. 26).



Inhoud

Inleiding	05
1. Vooraf	06
Voorkeursalternatief	07
Verkeerskundige analyse	09
Transferstudie	12
Spoorconfiguratie	14
Opstellen	16
Cityhub	18
Conclusie	22
2. Methodiek	23
3. Beslisboom	26
Keuze 1: Spoorconfiguratie	32
Keuze 2: Transfer	36
Keuze 3: Hoogte Parkwegviaduct	42
Keuze 4: Hoogte Busstation	53
Colofon	71



Inleiding

In juni 2010 heeft De Zwarte Hond in samenwerking met Movares de opdracht gekregen om een ontwikkelingsvisie te maken voor het stationsgebied van Groningen. De eerste fase van de opdracht is in de zomer van 2011 geëindigd met de vaststelling van een voorkeursalternatief. De tweede fase bestaat uit aanvullend onderzoek op het gebied van verkeer en het opstellen van de zogenaamde 'beslisboom'. Voor u ligt de rapportage van de beslisboom. Deze rapportage dient als basis voor de ontwikkelstrategie.

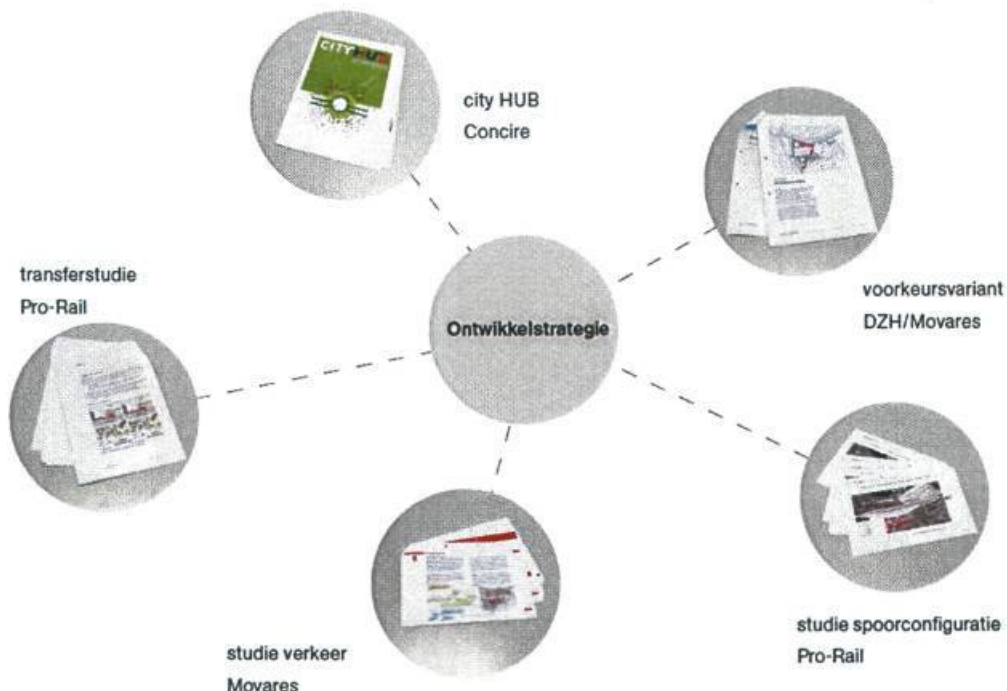
Doel:

Het herstructureren van een stationsgebied is geen gemakkelijke opgave. Het is een proces wat lange tijd duurt en waar veel stakeholders bij betrokken zijn. De vele stakeholders hebben eigen belangen en streven verschillende ambities na. Tot voor kort werden deze ambities vaak samengevat en uitgewerkt in een wervend eindbeeld. De vraag is of zo'n wervend eindbeeld nog de oplossing geeft voor deze herstructureringen. De toekomst is onzeker en de markt en maatschappij veranderen snel. Dit kan ontwikkelingen in gevaar brengen maar ook kansen genereren voor zaken die voorheen onhaalbaar leken. Het is dus veel belangrijker om een goede strategie te hebben waarbij breed gedragen, heldere ambities het uitgangspunt zijn. Het doel van dit document is dan ook om beleidsmakers van de gemeente Groningen een houvast te geven voor de toekomst. Het document maakt inzichtelijk wat de

essentiële keuzes zijn en in welke volgorde deze gemaakt moeten worden. Daarbij blijven ook de minder optimale eindsituaties in beeld. Zo is op elk moment in het proces duidelijk wat een keuze betekent op de nog overgebleven eindsituaties. Op deze manier kan men gezamenlijk toewerken naar de hoogst haalbare ambitie voor het stationsgebied van Groningen.

Leeswijzer:

Het eerste hoofdstuk van dit document gaat over de onderzoeken die vooraf gingen aan het opstellen van deze beslisboom. Kort worden de Voorkeursvariant (Movares/De Zwarte Hond), Verkeersstudie (Movares/De Zwarte Hond), Spoorconfiguratie (ProRail), Transfer (ProRail) en de Cityhub (Concire) beschreven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie. Hoofdstuk 2 beschrijft de gehanteerde methodiek die gebruikt is om te komen tot de 'beslisboom'. Hoofdstuk 3 bestaat uit de beslisboom. Deze is opgedeeld in vier paragrafen die elk een essentiële keuze behandelen. Vervolgens wordt er een advies gegeven over de vervolgstappen naar de toekomst.



1. Vooraf

Voorkeursalternatief

(door: De Zwarte Hond i.s.m. Movares)

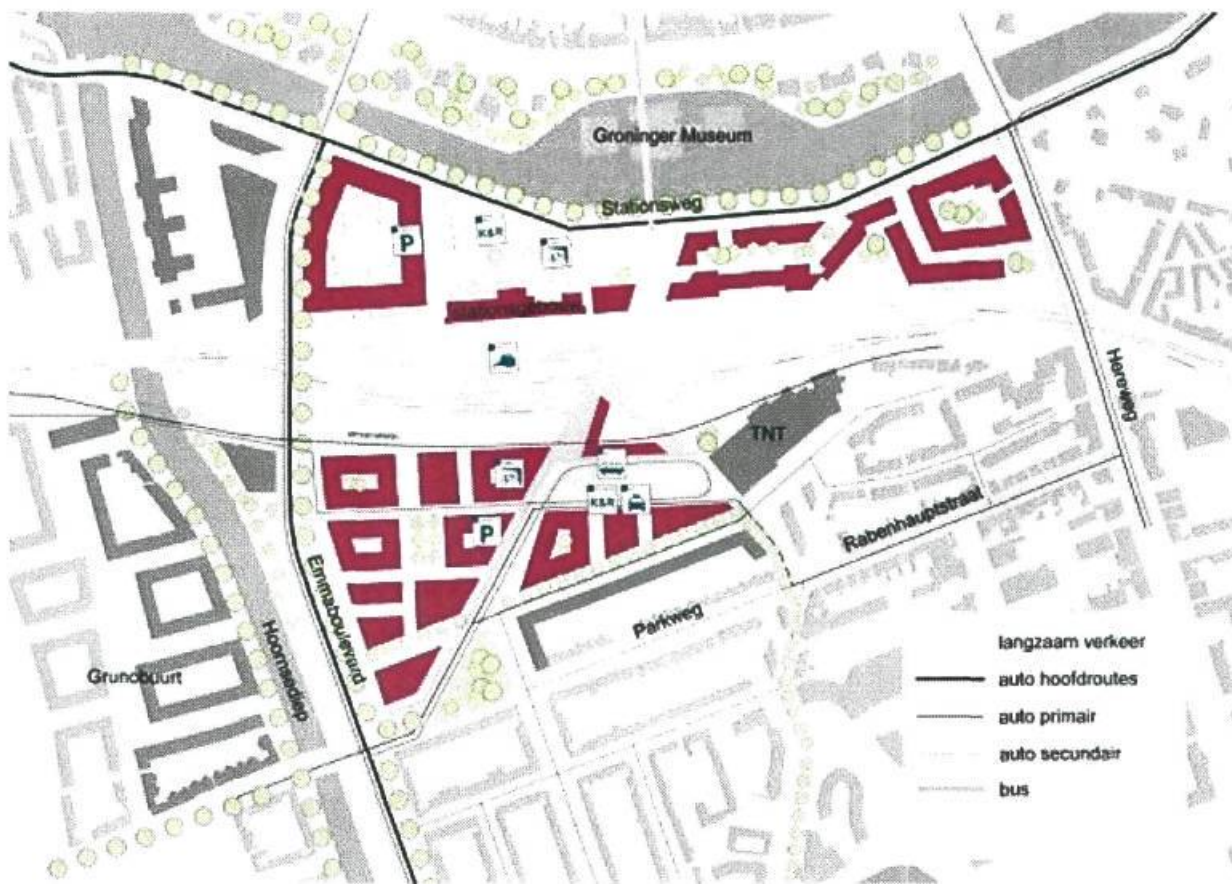
In de periode juni 2010 en juli 2011 zijn De Zwarte Hond en Movares bezig geweest met de afweging van drie wezenlijk verschillende modellen voor het stationsgebied. Het stationsgebied heeft in elk van de drie modellen een verschillend adres en verschillende ruimtelijke inbedding van het stationsprogramma in het plangebied; 'Stationssingel, Emmaboulevard en Werkmanplein'. In juli 2011 is er bestuurlijk gekozen voor het adres 'Emmaboulevard' als voorkeursalternatief.

Keuze voor een adres

Station Groningen groeit. In de komende decennia neemt het aantal reizigers sterk toe. Ook in de voorgaande jaren is het aantal reizigers flink gegroeid en is de druk op het voorplein groot. Deze groei zorgt nu en in de toekomst voor een toenemende druk op het stationsgebied en vraagt om een nauwkeurige inpassing. In het voorkeursalternatief wordt deze inpassing gevonden door een deel van het stationsprogramma te verplaatsen naar de zuidzijde van het station. Hierdoor ontstaat niet alleen een levendige zuidzijde, maar komt aan de noordzijde van het station ruimte vrij om nieuw programma toe te voegen en de openbare ruimte te transformeren van verkeers-, naar verblijfsgebied.

Om een goed adres te kunnen maken aan het Parkweg/ Emmaviaduct moet deze getransformeerd worden tot een stedelijke boulevard met veel groen. Het huidige viaduct vormt door zijn monofunctionele en verkeerskundige vormgeving een scheiding in het profiel. Hierdoor wordt de ruimtelijke kwaliteit van het profiel teniet gedaan. Tevens slaat men, in de beleving vanaf het viaduct, een deel van de stad over en begint de beleving van de stad Groningen pas op de kruising met de Stationssingel.

Het Parkweg/Emmaviaduct is echter dé aanrijroute voor de binnenstad en het stationsgebied en moet hoge verkeersintensiteiten kunnen verwerken. Door het Parkweg- en Emmaviaduct te verlagen wordt deze kwaliteit weer zichtbaar in de vorm van twee stedelijke wanden, het Hoornsediep en een belangrijke stadsboulevard. Vanaf de Zuidelijke Ringweg rijdt men de stedelijke structuur binnen. Het eerste stedelijke knooppunt bevindt zich op de kruising met de Parkweg. Dit vormt het adres van het zuidelijke stationsgebied en de gelijkvloerse kruising zorgt voor een goede ontsluiting van het gebied.



In het voorkeursalternatief krijgt het stationsgebied een adres aan de zuidzijde aan het verlaagde Parkweg/ Emmaviaduct.

Het station krijgt dus een noordelijk en een zuidelijk deel met een passerelle die deze delen verbindt. Deze passerelle dient tevens als interwijkverbinding tussen het centrum en de zuidelijke woonwijken. In het noordelijke deel bevindt zich een langzame verkeersroute richting het centrum, een kiss&ride, parkeergarage, een fietsenstalling en het stationsgebouw. In het zuidelijke deel bevindt zich het busstation, taxistandplaats, kiss&ride, fietsenstalling en een grootschalige parkeervoorziening.

Vaststellen van het voorkeursalternatief betekent in essentie een bestuurlijke keuze voor:

1. Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct
2. Duidelijk adres aan de nieuwe Emmaboulevard
3. Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid
4. Schuine passerelle voor essentiële overstap en interwijkverbinding.
5. Transformatie van stationsplein van verkeers- naar verblijfsplein.
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.

Verkeerkundige analyse

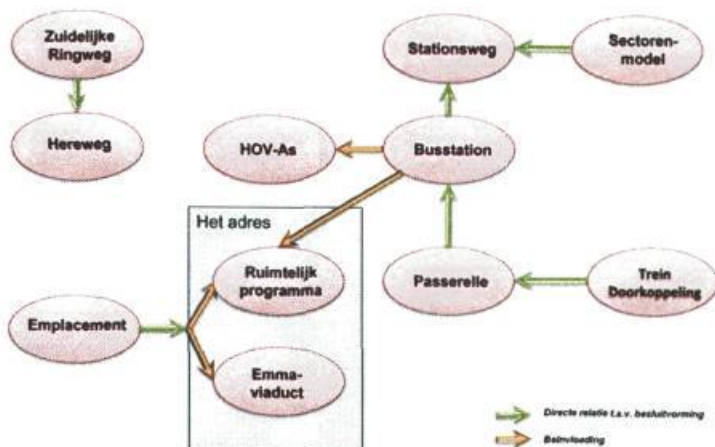
(door: Movares i.s.m. De Zwarte Hond)

De integrale visie op het Stationsgebied Groningen heeft geleid tot een Voorkeursalternatief, waarin de basis is gelegd voor de ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied. In essentie wordt er, met het vaststellen van het voorkeursalternatief, gekozen voor:

1. Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct;
2. Duidelijk adres aan de nieuwe Emmaboulevard;
3. Verplaatsen van het busstation incl. doorkoppeling van noord naar zuid;
4. Schuine passerelle voor essentiële overstap en interwijkverbinding;
5. Transformatie van stationsplein van verkeersnaar verblijfsplein;
6. Ontwikkeling zuidzijde: van hoogstedelijk aan de Emmaboulevard naar stedelijk richting de zuidelijke woonwijken.

De realisatie van het Voorkeursalternatief heeft consequenties voor het functioneren van het verkeerssysteem rondom het stationsgebied. Door middel van een kwalitatieve verkeerkundige analyse is onderzocht in hoeverre het Voorkeursalternatief voldoet aan de functionele eisen vanuit de rapportage 'De Verkeersmachine Station Groningen', wat de consequenties zijn van (te maken) keuzen (beslisboom) en eventuele afwijkingen ten opzichte van de Verkeersmachine. De focus is daarbij gelegd op de essentiële onderdelen van de Verkeersmachine, te weten het busstation, de Stationsweg en het Parkwegviaduct. Deze studie is deels parallel met de beslisboom uitgevoerd, waardoor de keuzevolgorde en het onderlinge beïnvloeden van projecten goed naar voren is gekomen. Dit wordt onder meer in de verkeerkundige analyses benoemd en toegelicht. Aan de verkeerkundige analyses liggen mede de analyses naar de Parkwegkruising (gelijkvloers) en de exploitatiemodellen voor de locatie van het busstation (twee losse rapportages) ten grondslag. De verkeerkundige analyse heeft in hoofdlijnen de volgende punten naar voren gebracht:

- Het verlagen van het Parkwegviaduct met de inpassing van een gelijkvloers kruispunt op de locatie van de kruising met de Parkweg is ruimtelijk verkeerkundig mogelijk. De verlaging heeft wel consequenties voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Tevens betekent het verlagen de introductie van een barrière voor langzaam verkeer tussen Grunobuurt en Rivierenbuurt.



Er zijn op deze punten maatregelen noodzakelijk om de toename van de 'overlast' weg te nemen. Gedacht moet worden aan maatregelen langs de weg en aan woningen en het bevorderen van de oversteekbaarheid (bijvoorbeeld middels een regelstrategie)

- De Stationsweg vervult voor de levendigheid van het stationsgebied een belangrijke functie. Mede om deze reden wordt de Stationsweg niet verdiept aangelegd. Door het verplaatsen van het busstation verdwijnt een belangrijk knelpunt in de afwikkeling en daarmee een deel van het conflict met langzaam verkeer tussen station en Werkmanbrug enerzijds en gemotoriseerd verkeer over de Stationsweg anderzijds. Om deze reden en vanwege de nieuwe functie die de Stationsweg mogelijk gaat vervullen na realisatie van het plan Aanpak Ring Zuid, is er geen noodzaak om de Stationsweg te knippen. De barrièrewerking tussen stad en station blijft door het handhaven van de Stationsweg op maaiveld wel aanwezig
- De levensvatbaarheid van het busstation aan de zuidzijde is in belangrijke mate afhankelijk van de ontsluiting in alle richtingen. Zowel voor de afwikkeling van het verkeer op de Emmaboulevard en dan met name de gelijkvloerse kruispunten Parkweg en Emmabrug alsmede de exploitatie van het busverkeer is een kortsluiting over de sporen naar de noordoostzijde noodzakelijk.

Alternatief vervoersysteem

Voor de totstandkoming en uitwerking van het voorkeursalternatief richting ontwikkelstrategie is geen rekening gehouden met een alternatief voor de RegioTram. De ontwikkelstrategie is door de Stuurgroep Stationsgebied wel getoetst aan de meest voor de hand liggende vervoersalternatieven. Conclusie hierbij is dat de ambities zoals verbeeld in het voorkeursalternatief niet heroverwogen hoeven te worden. Wel dat mogelijke maatregelen, zoals het verplaatsing van het busstation, sneller (bij een groot ruimtebeslag) uitgevoerd kan worden of dat het voorlopig wordt uitgesteld (huidig of minder ruimtebeslag vanwege andere lijnvoering, meer vervangend transport per spoor etc.).

In relatie tot de keuze voor een ander vervoerssysteem is de meest optimale ligging van het busstation een onderwerp van onderzoek voor de korte termijn geworden.

	Zuidelijke Ringweg	Sectorenmodel	Alternatief vervoerssysteem	Passerelle	Busstation noord	Busstation zuid	Busstation zuid, doorkoppeling	Ruimtelijk programma	HOV-as Peizerweg	Emmaboulevard
Stationsweg	●	●	●	●	●	●	●	○	○	●
Emmaviaduct	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●
Busstation	○	●	●	●	●	●	●	○	○	○
Zuidelijke Ringweg	■	●	○	○	○	○	○	○	○	●
Sectorenmodel	○	■	○	○	○	○	○	○	○	●
Alternatief vervoerssysteem	○	●	■	●	●	○	○	○	○	●
Passerelle	○	●	●	■	●	●	●	○	○	○
Busstation noord	○	●	●	●	■	○	○	○	○	○
Busstation zuid	○	○	○	○	○	■	○	○	○	○
Busstation zuid, doorkoppeling	○	○	○	○	○	○	■	○	○	○
Ruimtelijk programma	○	○	○	○	○	○	○	■	●	●
HOV-as Peizerweg	○	○	○	○	○	○	○	○	■	●
Emmaboulevard	●	○	○	○	○	○	○	○	○	■

Beïnvloedingsmatrix

- Directe invloed
- Indirecte invloed
- Beperkte tot geen invloed

Transferstudie

(door: ProRail)

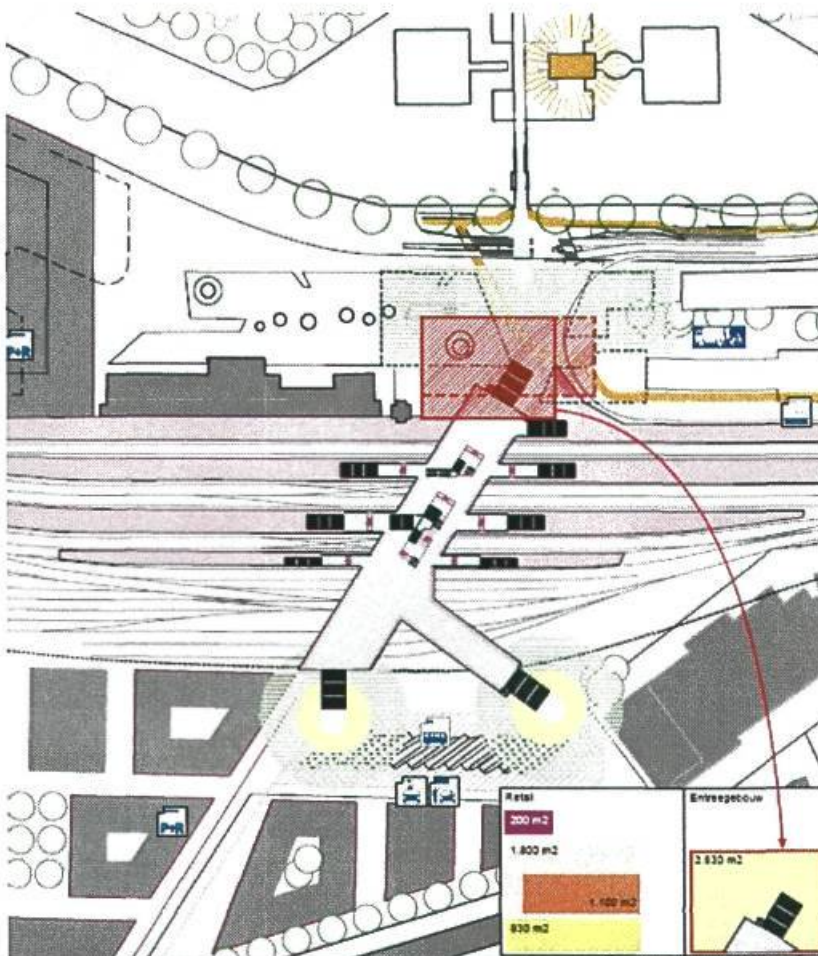
De regio Assen-Groningen en de provincie Groningen hebben de ambitie de komende jaren een verdere verbeteringsslag uit te rollen voor het treinproduct. Naast verhoging van de frequentie op een aantal lijnen, is de grootste verandering het aan elkaar koppelen van de treindiensten uit Roodeschool en Delfzijl aan de treindiensten uit Nieuweschans en Veendam ("De doorkoppeling"). Om dit mogelijk te maken is een aanpassing van de knoop Groningen nodig. Deze strekt zich uit van station Groningen tot en met de splitsing van de baanvakken naar Zuidbroek en Zwolle aan de oostkant van de stad Groningen.

In het Programma Noord-Nederland (PNN, koepelorgaan management spooraanpassingen Noord-Nederland) is voor de doorkoppeling uitgegaan van het doortrekken van de sporen 2 en 3 in het station Groningen. Daarmee verdwijnt het huidige perronplein en kunnen de loopstromen in het station niet meer gelijkvloers afgewikkeld worden. Voor het ongelijkvloers afwikkelen van de reizigersstromen is als eerste concept, een passerelle over het gehele emplacement onderzocht. Dit op basis van een bestuurlijk vastgestelde wens uit oktober 2010 en een beoogd onderzoeksresultaat in het najaar van 2011.

De passerelle sluit aan op de ontwikkelingen geschetst in de voorkeursvariant van de gemeente Groningen. De aanlanding bevindt zich op het voorplein, omdat binnen de contouren van het station geen ruimte is. De passerelle in deze transferoplossing voorziet in een goede afwikkeling van treinreizigers en interwijk voetgangersverkeer. Zowel in de huidige situatie, als in de situatie met een busstation aan de zuidzijde. Consequenties van deze oplossing zijn:

- De aanlanding/stationsentree op het voorplein vraagt veel ruimte, omdat het ontvangstdomein van het station met bijbehorende functies verschuift naar het voorplein. Dit heeft een ruimtelijke contour tot gevolg die een veel grotere ruimtelijke impact heeft dan in de ontwikkelvisie is voorzien.
- De loopstromen op het voorplein en in het station zijn nu diffuus. In de toekomst worden de loopstromen sterk gebundeld en geconcentreerd op één punt op het voorplein.
- De inpassing van de stationsentree maakt al in 2018 een ingrijpende verbouwing van het voorplein noodzakelijk.
- De inpassing van deze stationsentree is een zeer complexe opgave vanwege de impact op het monumentale stationsgebouw en het stadsbalkon.

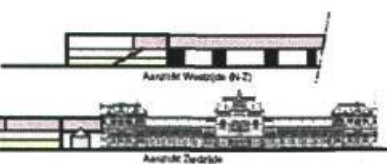
- De aanlanding op het voorplein betekent een nieuwe functie voor het monumentale stationsgebouw omdat de huidige functies verschuiven naar de nieuwe stationsentree.
- De investeringskosten van de passerelle met stationsentree (exclusief entree zuidzijde) bedragen € 74 mlj +/- 30% bandbreedte incl. BTW p.p. 2011.
- De kosten gerelateerd aan deze integrale verbouwing van station en stationsplein kunnen naar verwachting niet gefinancierd worden vanuit de momenteel beschikbare budgetten.



Groningen Transfer

Knelpunten na verplaatsing busstation
b OVCPoortjes op traverse 27 juni 2011

- | | | | |
|--|-----------------------------------|--|-----------------------------|
| | Aankomstklein | | Retail 830 m² BVO-erfdeel |
| | Orbuingstermin, totaal 2.536 m² | | Retail 200 m² BVO-erfdeel |
| | Reactoren | | Retail 1.800 m² BVO-erfdeel |
| | Verblijfsruimten, totaal 1.803 m² | | Retail 1.100 m² BVO-erfdeel |
| | Leegveranderingsruimte | | |
| | OVCP poortjes / barrier | | |

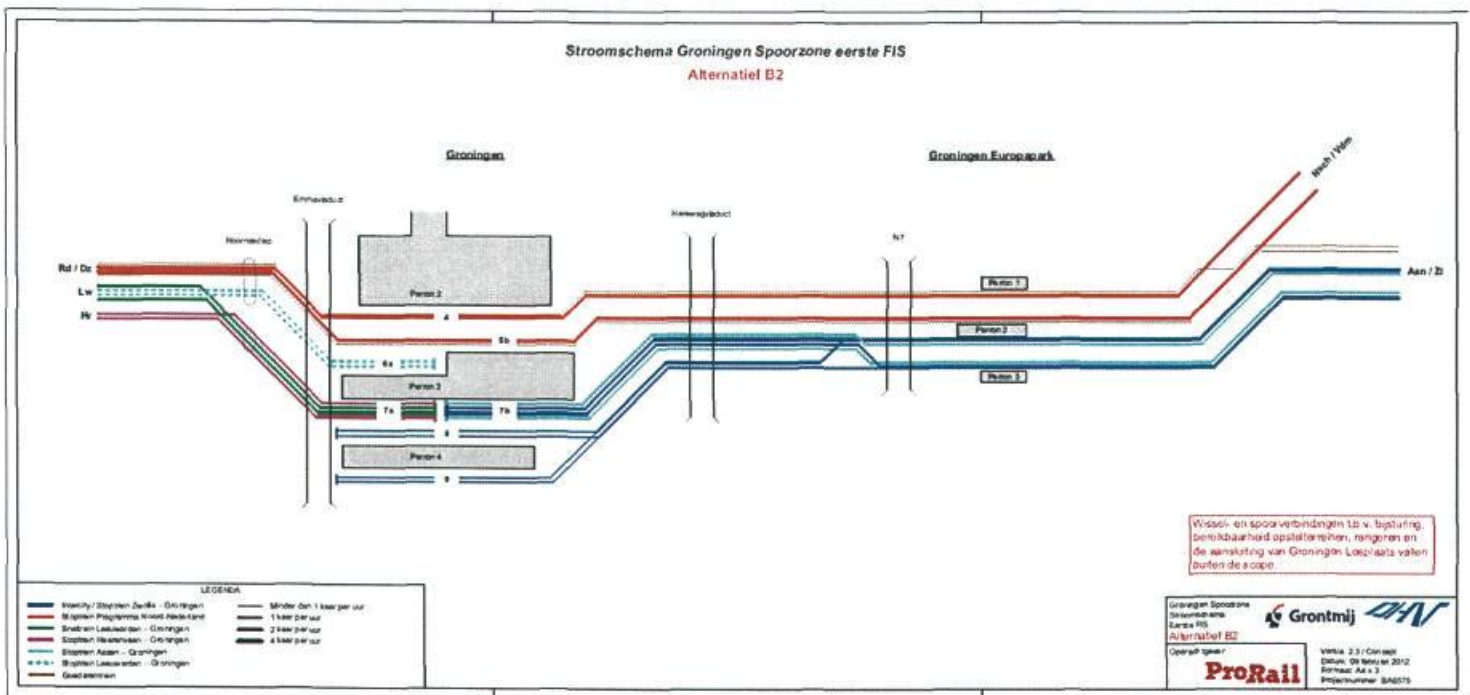
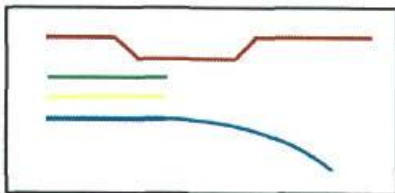


Spoorconfiguratie

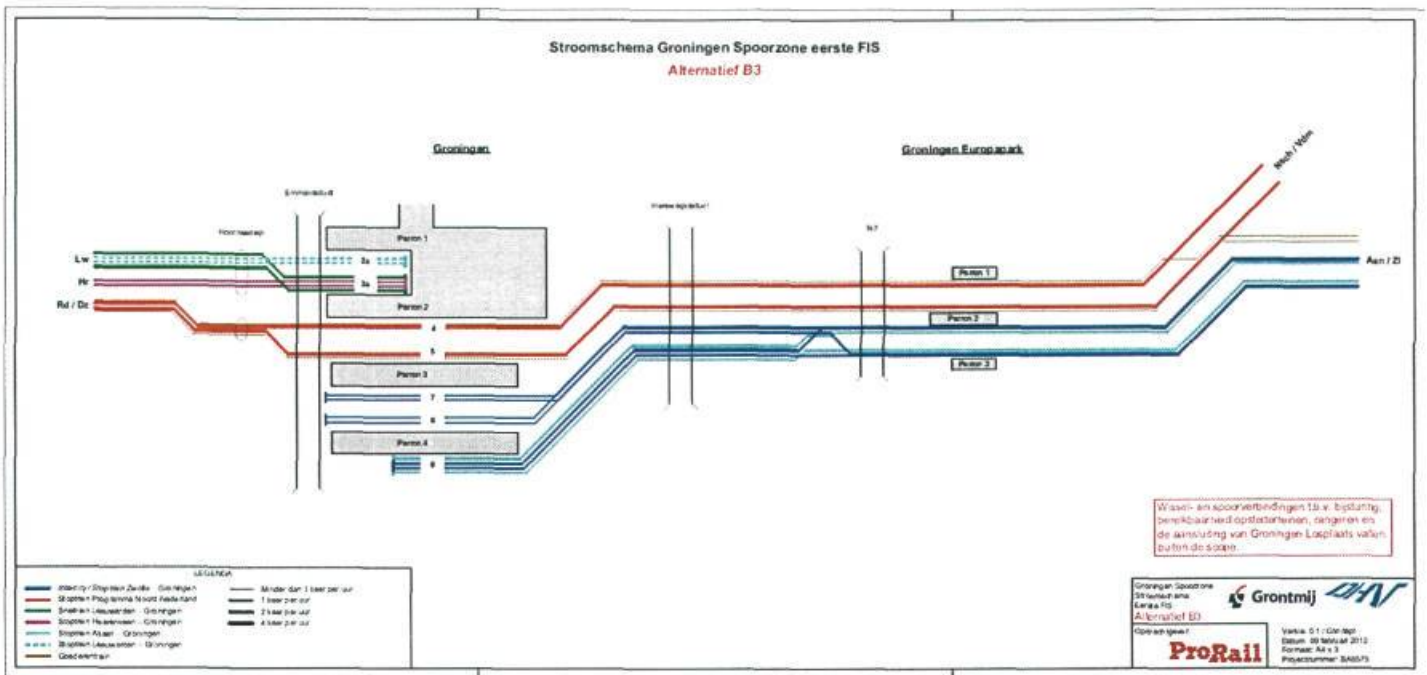
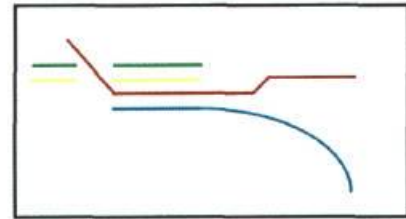
(door: ProRail)

In het voorjaar van 2011 is gezamenlijk met vervoerders en lokale overheden door ProRail een 8-tal alternatieven ontwikkeld voor de spoorconfiguratie. De studieresultaten laten zien dat de spoorconfiguratie B gegeven de gewenste treindiensten en de mogelijkheden voor verbetering van met name de transferruimte nabij het stationsgebouw de voorkeur heeft. Spoorconfiguratie B3 geeft een betere spoorprestatie en een compactere transfer dan configuratie B2. Gezien de verwachte kosten van een in spoorconfiguratie B3 vereiste vrije kruising nabij de overweg Peizerweg ligt deze momenteel nog buiten de financiële haalbare alternatieven.

- **Alternatief B2.** Spoorconfiguratie B2 gaat uit van handhaving van het perronplein en het bieden van extra transferruimte tussen het stationsgebouw en de sporen. De huidige sporen 2 en 3 worden als het ware verschoven naar de huidige sporen 4,5, en 6. Op deze wijze kan het perronplein behouden blijven en blijft het stationsgebouw haar functie behouden.



- **Alternatief B3.** Gedurende de studie is het subalternatief B3 ontwikkeld. Dit alternatief combineert twee eerder onderzochte spooropstellingen. Het biedt een gelijkvloerse uit/overstap voor veel regionale treindiensten ten koste van een fly-over ter plaatse van de overweg Peizerweg richting Groningen-Noord. Hiermee biedt het alternatief kansen voor de weginfrastructuur aan de westzijde van Groningen.



Opstellen

(door: ProRail)

Het aanbieden van een goed treinproduct is slechts een deel van het totale proces. Naast het rijden van een goede dienstregeling vinden nog tal van ondersteunende processen plaats. Materieel moet technisch onderhouden worden. Het moet gereinigd worden en het moet "geparkeerd" kunnen worden indien het niet gebruikt wordt voor de dienstregeling. Het grootste gedeelte van deze aanvullende processen vinden thans plaats op het opstel terrein welke aan de zuidzijde grenst aan het station.

Doordat het nieuwe treinproduct voorziet in meer treinen, neemt ook de noodzakelijke ruimte voor deze ondersteunende processen toe. Daarnaast is het de ambitie van de gemeente om het gebied rond het station te herstructureren.

Onderzocht is of het mogelijk is het bestaande opstel terrein (1), in een gewijzigde lay-out, te blijven gebruiken. Er is hier echter onvoldoende ruimte voor de totale capaciteitsvraag.

Door de verschillende sporenlay-out van bovengenoemde spooralternatieven is het niet mogelijk om het bestaande opstel terrein op een zelfde manier aan te sluiten. Zo ligt het bijvoorbeeld voor de hand om in het ene alternatief de treinen van de lokale vervoerder te faciliteren, terwijl het andere alternatief de voorkeur uitgaat om de ruimte aan de landelijke vervoerder beschikbaar te stellen.

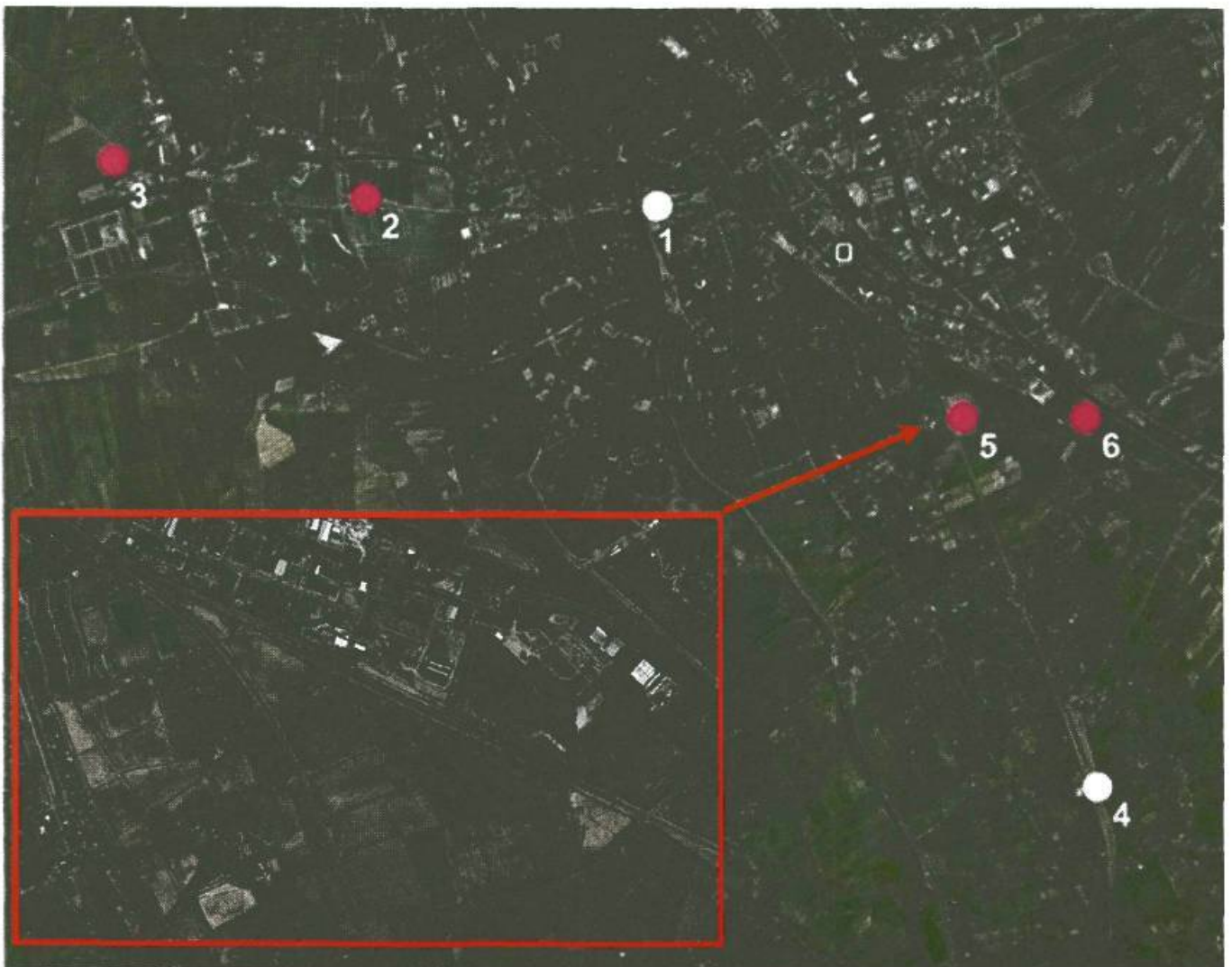
Daarom is onderzoek verricht naar de mogelijkheid van volledige verplaatsing naar een andere locatie. Hierbij komt de ruimte van het huidige opstel terrein beschikbaar voor de door de gemeente geambieerde ontwikkeling van de stationsomgeving.

Voor deze uitplaatsing zijn een aantal locaties verder onderzocht. Ten westen van Groningen is onderzoek verricht naar het voormalige gebied van de Suikerunie en de daaraan grenzende vloeivelden (2).

Verder weg naar het westen is het gebied "Westpoort" bij Hoogkerk onderzocht (3).

Ten zuiden van Groningen is gekeken naar de bestaande locatie bij Onnen (4). Daarnaast zijn de gebieden "Rouaanstraat" (5) en "Bronlanden" (6) bij de studie betrokken.

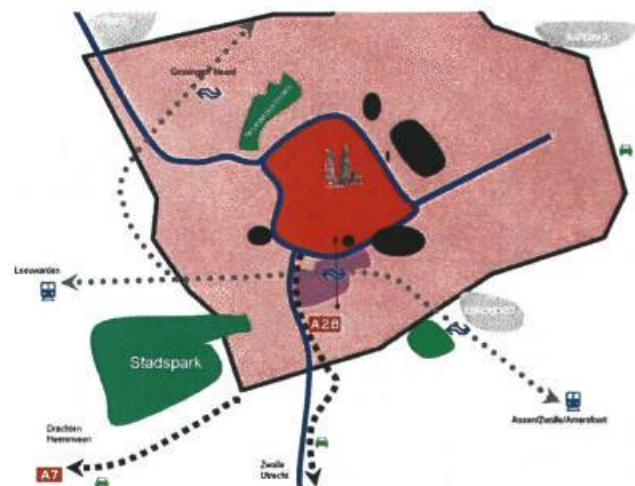
Op 26 september 2012 is het Planuitwerkingsbesluit voor de Knoop Groningen door Provinciale Staten bekrachtigd. Onderdeel van dit besluit is de verdere uitwerking van een opstel- en behandelsterrein voor treinen voor zowel de landelijke vervoerder (NS) als regionaal vervoerder (Arriva). Dit terrein is geïdentificeerd ten zuiden van het Euroborg stadion rondom de Duinkerkenstraat, maar is gelegen in de gemeente Haren. Het geprojecteerde terrein stond tot heden bekend als 'De Vork', maar wordt vanaf nu het Opstelsterrein Rouaanstraat genoemd. De Provincie Groningen is inhoudelijke opdrachtgever van de werkzaamheden die onder aansturing van ProRail uitgevoerd gaan worden.



Cityhub

(door: Concire)

In de zomer van 2010 is er een richtinggevend idee geformuleerd voor de spoorzone rond het Centraal Station in Groningen. Deze toekomstige gebiedsontwikkeling omvat het spoorse deel, voorplein en het gebied tussen de spoor- en de Rivierenbuurt aan de zuidzijde, dat is inclusief het opstel terrein dat op termijn zal verdwijnen. Deze opgave is uitgevoerd om de potentie van dit gebied voor Groningen vast te leggen en daarmee ook de positionering ten opzichte van andere ontwikkellocaties in Groningen, zodat er in de stad bewust gekozen kan worden voor de programmering van de stad, centrum- en binnenstedelijke en perifere locaties.



Het stationsgebied Groningen is een belangrijke aanjager voor stedelijke en regionale ontwikkeling. Centraal gelegen in de stad, tegen de binnenstad aan, met ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en goed ontsloten met de auto en trein, zowel lokaal, regio- als nationaal. Naast de fysieke zal ook de sociaal-economische betekenis van het stationsgebied voor de stad Groningen en de regio verder toenemen. Om de unieke betekenis van het stationsgebied voor stad en regio te benoemen is het gebiedsconcept opgesteld in samenwerking met belangrijke Groningse partijen.

CITY HUB Groningen

De spoorzone moet in ieder geval een kwalitatief hoogwaardige en aangename overstapplaats (INFRA) worden. Daarnaast is het een belangrijke centrale entree en welkom voor de stad. Maak de kwaliteiten die de stad en regio rijk is zichtbaar in de Stadsfoyer (INTRO). Als derde stap in de ontwikkelstrategie ontwikkelt de spoorzone zich tot Compacte stad 2.0: een levendige en aantrekkelijk complete stedelijkheid in aanvulling op de binnenstad met een menselijke Groningse maat

(MIXED CITY). Op basis van deze voorgaande stappen kan het Talent City district ontstaan; in deze aantrekkelijk stedelijke omgeving is er accommoderend vermogen om mee te gaan met de veranderingen in de tijd. Zo kan de CITY HUB een belangrijke bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van Groningen als City of Talent.

Het CITY HUB Groningen is als concept opgebouwd uit vier lagen, die in de tijd gestapeld de CITY HUB zullen vormen: 1. INFRA HUB, 2. INTRO HUB, 3. MIXED HUB en 4. CREATING HUB. De vier lagen zijn dus ook de vier stappen in de ontwikkelingsstrategie.



Het gebiedsconcept: CITY HUB Groningen

Op deze plek ontmoeten Groningen, de regio en Nederland elkaar en presenteert Groningen zich. Het is een nieuw aantrekkelijk en levendig binnenstedelijk gebied, een podium waar ideeën, ondernemers en burgers elkaar kunnen ontmoeten en verrijken. De plek heeft een blijvend accommoderend vermogen voor nieuwe initiatieven, zowel functioneel, ruimtelijk als in de tijd.

De CITY HUB is opgebouwd uit 4 lagen:

1. (OVERSTAPPLAATS)
 2. (STADSFoyer)
 3. (COMPACTE STAD 2.0)
 4. (TALENT CITY DISTRICT)
- INFRA HUB**
INTRO HUB
MIXED HUB
CREATING HUB

Samen vormen zij de CITY HUB Groningen, waar binnen iedere laag/hub zijn eigen herboom heeft die meerwaarde creëert voor deze plek en Groningen!

In de navolgende bladzijden werken we de CITY HUB in de vier lagen verder uit.



Programma Inspiratiematrix

Om nog meer gevoel bij de 4 lagen van de CITY HUB Groningen te krijgen zijn in onderstaande inspiratiemix de vier HUBS horizontaal en verticaal geconfronteerd. Horizontaal worden verkeersstromen verbonden op deze plek (Infra), Voor Groningen is dit een belangrijk bronpunt en verwelkomt zij hier de reizigers in de stad en omgeving (Intro), om er vervolgens programma aan te koppelen (Mixed), zodat er een milieu ontstaat dat kan meeademen met de veranderende vraag (Creating).

Verticaal geeft op eenzelfde wijze een klimmende mate van verbinding met Groningen aan. Van mobiliteitsknooppunt Groningen CS (Infra), entree van Groningen en ommelanden (Intro), naar een volgende unieke plek in de ring om de binnenstad (Mixed), die de aantrekkelijkheid van Groningen nog groter maakt (Creating).

Door horizontaal met verticaal te confronteren, waarbij horizontaal leidend is en verticaal dienend, bouwt de CITY HUB zich van linksonder (Infra knooppunt) naar rechtsboven (Dynamisch ademend stadsdeel) op en op de diagonaal vormt zich het programma.

Eerste uitwerking van de CITY HUB als concept

Het verplaatsen van de busterminal naar de zuidzijde van de sporen is een oplossing voor het ruimtegebrek dat ontstaat door de ruimtevraag van andere functies, zoals het fietsparkeren, maar vooral vanwege de ambitie om de aanhechting van het station aan de binnenstad vooral een verblijfskarakter te geven. Wat zijn op termijn de consequenties van deze keuze voor de aantrekkelijkheid en potenties van de zuidelijke entree van het stationsgebied? Door nu vroegtijdig na te denken over de consequenties van dit soort keuzes, kunnen deze bewust en inzichtelijk gemaakt worden. Dit wordt vanuit verschillende disciplines bekeken. Dan wordt er bijvoorbeeld bij de uitleg van de busterminal ook gelet op de invloed die dit heeft op de gewenste stedelijkheid van dit gebied.

Conclusie

Er komt een spreekwoordelijke Vermeer op de markt! Dat was een belangrijke conclusie van de workshop in het kader van de CITY-HUB. De stad zal zich moeten uitspreken wat de ambities zijn voor deze plek. Dat zijn strategische keuzes, die de ruimte geven aan de vier verschillende maar gestapelde lagen binnen de CITY-HUB. Voor welke toekomstperspectieven staan de vier HUBS en op welke wijze kunnen die gefaseerd doorgroeien, zodat de volle potentie van deze plek benut wordt.

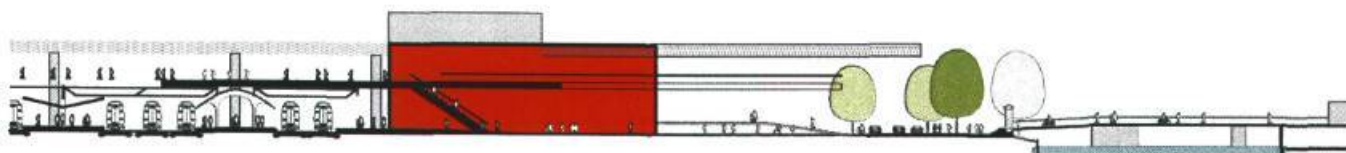
CITY HUB GRONINGEN	1. Infra FUNCTIONEEL VERBINDEN verkeersstromen 06.00-24.00 uur	2. Intro PLEK VERSTERKEN bronpunt 06.00-24.00 uur	3. Mixed PROGRAMMATISCH VERBINDEN publiekstrekker dag/nacht	4. Creating VERNIEUWING ACCOMMODEREN nieuw domein 7/7
4. Creating <i>Wervend voor ondernemend Groningen</i>	Transferfuncties uitwisselings- programma Krachtig bronpunt	Ontmoetingsplek Verblijfsfuncties Hergebruik oude station Compacte Groningse kwaliteiten	Zakelijk en dienstencentrum Lifescience/energie Kansen voor kenniswerkers EKP: bronpunt voor nieuwe talent	TALENTCITY SPOT Flexibiliteit in ruimte, tijd en bestemming t.b.v. nieuwe ideeën trends, talent en ondernemerschap
3. Mixed <i>Unieke Groningse plek (in de ring)</i>	Pauze/wacht- programma	Congres, expo, vergaderen en educatie UMCG / RUG / Hanze HS Transfer en commercie op bronpunt	COMPLETE(RE) COMPACTE STAD 2.0 Werken, verblijven retail en wonen Aantrekkelijke drukte	Duurzaam accommoderen van wervende dynamiek Aanvullende grootschalige centrumstedelijke functies/diensten
2. Intro <i>Groningse kracht</i>	Wachtruimte	FOYER Homepage / showcase Groningen en ommelanden	Menselijke maat Etalage/frontdesk Groningse instellingen en ondernemingen Startpunt routes	Compact duurzaam stedelijk Short- en longstay wonen en werken ook expats Regio-warenhuis
1. Infra <i>Groningen CS</i>	OVERSTAPPLAATS Snelle multimodale lokaal-nationaal uitwisseling	A28 parking t.b.v. CS en binnenstad Zicht op Groningen Snelle routes	Meet & Greet Afspreken en zakelijk ontmoeten Langzame routes	Duurzame mobiliteitsknoop Langzame routes naar binnenstad en omliggende wijken
Zone	Voor- en achterzijde station met snelle passage Parking en Perrons bus, auto/taxi en fiets/scooter	Aantrekkelijk dynamisch verblijfsgebied rond station, wachten en ontmoeten met Gronings beeldmerk	Lokaal en nationaal goed verbonden, buiten de Diepenring en binnen de Ring uniek deel van de binnenstad	Karakteristiek flexibel te programmeren openbare en semi- openbare ruimte
HUB	Spil	Display	Switchboard	Brand

Conclusie

Een spoorconfiguratie middels doorgetrokken sporen (spooralternatief A2) en een transfer middels een passerelle waren randvoorwaarden bij het opstellen van de voorkeursvariant. De gemeente heeft deze randvoorwaarden bij aanvang van het ontwerptraject meegegeven aan De Zwarte Hond/Movares. De keuze voor deze randvoorwaarden kwam voort uit de wens om de treinen door te laten rijden en de passerelle te laten fungeren als INTROhub voor Groningen. De passerelle is de plek waar de reizigers Groningen binnenkomen en waarvandaan de stad Groningen beleefd wordt. Zien en gezien worden zijn belangrijke begrippen om de INTROhub te doen slagen. De transferstudie van ProRail laat echter zien dat de aanlanding van de passerelle en het daarbij horende stationsprogramma van de NS veel ruimte op het voorplein vraagt. Doordat ProRail tegelijkertijd een onderzoek heeft gedaan naar de mogelijke spoorconfiguraties werd het duidelijk dat het behoud van een zogenaamd perronplein ook tot de mogelijkheden behoort. Dit perronplein biedt onder andere ruimte aan een eventuele aanlanding van de transfer en biedt kansen voor de programmering van het oude stationsgebouw.

De verkeerskundige analyse groepeert de verkeerskundige keuzes en zet deze uit in de tijd. Opmerkelijk is dat de keuze voor een passerelle al is genomen terwijl de opties voor de spoorconfiguratie nog open liggen.

Er is dus veel onderzoek gedaan op verschillende schaalniveaus en door verschillende partijen. Zo heeft ProRail de transfer bekeken op het kleine schaalniveau van trappen, liften en OV-chipkaart poortjes terwijl Concre een programmaontwikkeling heeft geschetst voor de komende 30 jaar. In de beslisboom komen deze verschillende onderzoeken bij elkaar.



Doorsnede over passerelle en nieuwe stationshal

2. Methodiek

Methodiek

De verschillende onderzoeken hebben inzichtelijk gemaakt dat er gedurende het proces vier belangrijke keuzes moeten worden gemaakt:

1 Spoorconfiguratie: Doorgetrokken sporen of perronplein

Uit het onderzoek van ProRail is gebleken dat het doortrekken van de treinen op meerdere manieren mogelijk is. Tot de start van het onderzoek is er uitgegaan van het doortrekken van alle sporen maar uit het onderzoek is gebleken dat ook het behoud van een (deel van) het perronplein een mogelijkheid is. Voor het perronplein zijn meerdere varianten denkbaar maar voor de beslisboom wordt uitgegaan van de twee wezenlijk verschillende modellen; de optie 'doorgetrokken sporen' en 'perronplein'.

2 Transfer: Passerelle of tunnel

Nadat de keuze is gemaakt voor een spoorconfiguratie is het noodzakelijk de perrons te verbinden middels een transfer. Vooralsnog is er uitgegaan van een passerelle maar door een motie vanuit de Raad om de fietsverbinding nogmaals te bekijken is ook de tunnel als mogelijke optie meegenomen. Een tunnel is echter niet per definitie een mogelijke fietsverbinding.

3 Parkwegviaduct of Emmaboulevard

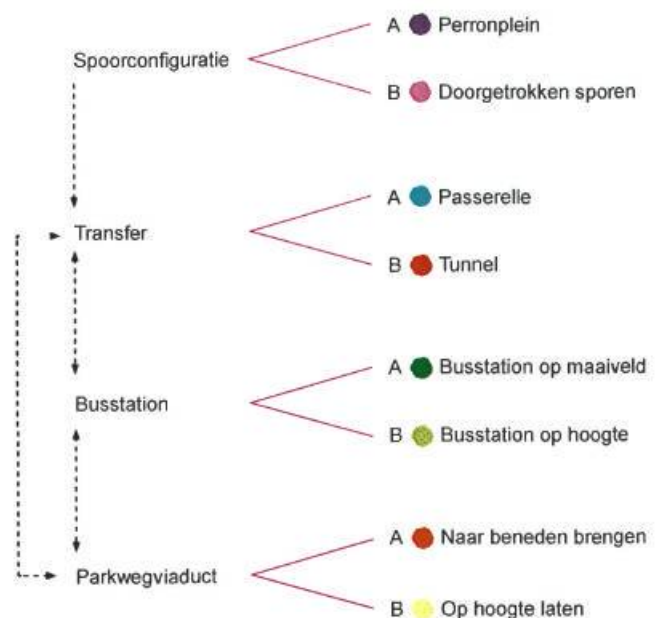
Een keuze die sterk afhankelijk is van de keuzes die gemaakt worden in het project Zuidelijke Ringweg is de keuze voor een hoog of laag Parkwegviaduct. Uitgangspunt voor de voorkeursvariant is het maken van een adres voor het stationsgebied aan het verlaagde Parkwegviaduct; de Emmaboulevard. Door het Parkwegviaduct naar beneden te brengen ontstaat een stedelijk weefsel wat nauw aansluit op de buurten daaromheen. Ook bij een hoog Parkwegviaduct is het mogelijk om dit adres te creëren. Het stationsgebied ligt dan echter op hoogte en is een stedelijk eiland op zichzelf.

4 Busstation: Op hoogte of op maaiveld

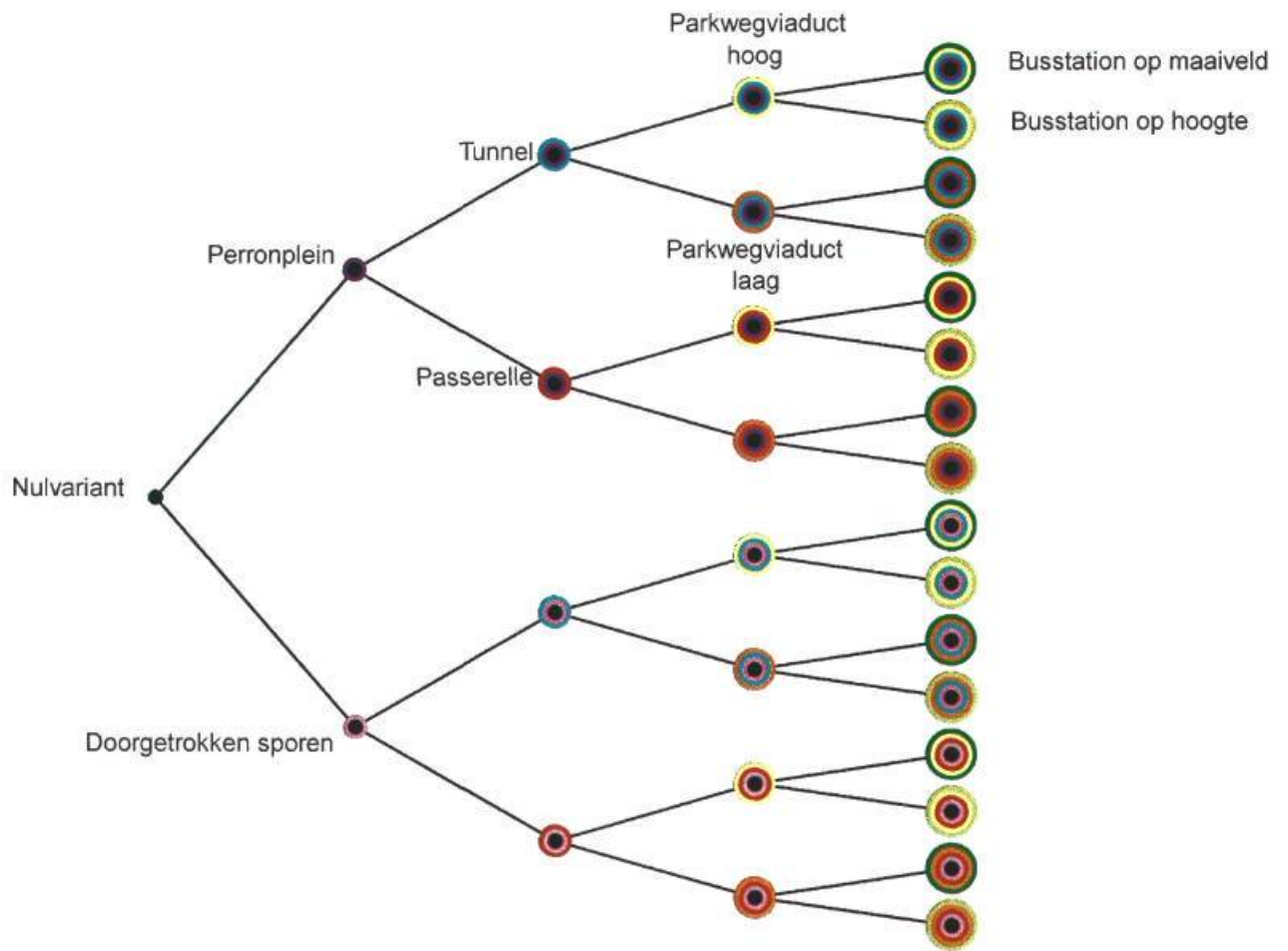
De groei van het aantal reizigers en de komst van meer programma zullen ervoor zorgen dat het huidige busstation in de toekomst uit haar voegen zal groeien. Een verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde is dan onvermijdelijk. Het busstation kan op een relatief eenvoudige en goedkope wijze aangelegd worden op maaiveld of op hoogte met parkeermogelijkheden eronder. De eerdere keuzes voor de hoogte van het Parkwegviaduct en de keuze voor de transfer zijn van grote invloed op deze laatste keuze. Grote hoogteverschillen zorgen namelijk voor lange, steile hellingbanen in het gebied.

Deze keuzes staan in een chronologische volgorde en zijn direct met elkaar verbonden. Zo kan er geen keuze gemaakt worden voor een transfer terwijl de spoorconfiguratie nog niet bekend is. Dit geldt ook voor de keuze voor een hoog of laag busstation. Het maken van deze keuze is in hoge mate afhankelijk van de hoogte van het Parkwegviaduct/ Emmaboulevard. Natuurlijk kan het Parkwegviaduct al in een eerder stadium naar beneden gebracht worden maar zolang de stap naar het zuiden nog niet is gemaakt biedt de verlaging nog geen voordelen voor het stationsgebied.

Door deze vier keuzes in de tijd achter elkaar te zetten ontstaan er in de beslisboom 16 theoretische eindbeelden (zie afbeelding). Niet alle 16 uitkomsten zijn kwalitatief even goed. In het volgende hoofdstuk worden alle keuzes en alle mogelijke tussen- en eindmodellen beschreven op vijf aspecten; infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, milieu/duurzaamheid en haalbaarheid. De modellen die het beste de gezamenlijke ambities verwezenlijken worden in de ontwikkelstrategie aangewezen als 'hoge-ambitie-modellen'. Dit is niet één model maar een range van modellen die voldoen aan het geldende ambitieniveau. De ambities kunnen in een weerbarstige tijd naar beneden bijgesteld worden. De beslisboom laat dan duidelijk zien welke 'hoge-ambitie-modellen' of 'wenspaden' er wel of niet meer mogelijk zijn na het maken van een bepaalde keuze. Zo is in de eerste fase van het proces al duidelijk wat de invloed van een keuze of het bijstellen van de ambitie betekent voor de nog mogelijke eindmodellen.



Vier keuzes en afhankelijkheden



Vier keuzes zorgen voor zestien 'theoretische' eindbeelden

3. Beslisboom

Beslisboom

Afstemming ruimtelijke – programmatische ambitie

Wat zijn de consequenties van ruimtelijke keuzes voor de programmatische ambities van het gebied in relatie tot de CITY HUB Groningen? Uitgangspunt is de (gefaseerde) uitplaatsing van het grootste deel van het huidige spooreplacement, zodat er ruimte ontstaat aan de zuidzijde van het spoor.

- De vier keuzes in de beslisboom hebben een aantal consequenties, die beoordeeld zijn aan de hand van de volgende afwegingen:
- Mate van stedelijkheid, programmatisch en ruimtelijk of zijn de buitenruimtes dominant in schaal en functie?
- Is het gebied straks onderdeel van de stad, voegt het een nieuwe dimensie aan de stad toe, is het een deel van de binnenstad met een nieuwe voorkant van het station aan de zuidzijde, of blijft het de andere kant van het spoor?
- Is het een Groningse plek en welke rol speelt het monumentale stationsgebouw daarin?
- De mate waarin verbindingen worden gelegd, zowel intern als met de omgeving
- Flexibiliteit in relatie tot de ontwikkelingen in de tijd.

Vroeg in het proces te nemen ruimtelijke keuzes kunnen de programmatische potentie van het gebied op langere termijn sterk beïnvloeden. Het wordt belangrijk gevonden dat de gebiedspecifieke kwaliteiten, die het gebied uniek maken in de stad Groningen en de Noordelijke regio, goed worden benut. Er is maar één stationsgebied waar zoveel verschillende modaliteiten bij elkaar komen, dicht gelegen en goed verbonden is aan het centrum en regio. Daarom is inzicht in de keuzes met hun consequenties belangrijk.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

De beslisboom bestaat uit een reeks van abstracte plankaarten waarin de keuzes en de ruimtelijke gevolgen van de keuzes stapsgewijs inzichtelijk worden gemaakt. De plankaarten zijn nadrukkelijk geen ontwerpen maar slechts schematische weergaven van een keuze. In een overzicht van de boom is weergegeven op welk punt de schematische kaart zich bevindt. Daarnaast geeft de schematische doorsnede de consequenties van de keuzes op de hoogteverschillen aan. In de doorsnede zijn de hoogteverschillen goed inzichtelijk gemaakt. De dikke, roze stippellijn in de schematische kaart van de bestaande situatie geeft aan waar deze doorsnede is genomen. Ook de doorsneden zijn schematisch weergegeven en tonen niet de werkelijke hoogtes van de planonderdelen.

Een belangrijk moment in de beslisboom is de uitplaatsing van het opstel terrein en het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde. Het wel of niet uitplaatsen van het opstel terrein is geen keuze maar het niet verplaatsen van het opstel terrein betekent dat de beslisboom na de tweede keuze stopt. Er is dan sprake van een verkorte beslisboom (zie pagina 30). In de verkorte beslisboom is het onmogelijk het hoogste ambitieniveau nog te halen.

Door de groei van het aantal reizigers is het mogelijk dat er in de toekomst onvoldoende ruimte beschikbaar is voor het busstation aan de noordzijde. Op dat moment is het noodzakelijk het opstel terrein te verplaatsen en te zoeken naar oplossingen aan de zuidzijde. De 'stap naar het zuiden' wordt gemaakt en de volledige beslisboom is van toepassing.

Voor de hoge ambitie van de Cityhub geldt hetzelfde. Wanneer de stap naar de zuidzijde niet wordt gemaakt is er geen plek voor de CREATINGhub/MIXEDhub in het stationsgebied van Groningen. De tweede stap, de INTROhub is dan het hoogst haalbare.

In dit hoofdstuk worden de keuzes één voor één beschreven aan de hand van vijf aspecten; infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, milieu/duurzaamheid en haalbaarheid. Vervolgens worden de abstracte plankaarten die daarbij horen beschreven en getoond.

Infrastructuur

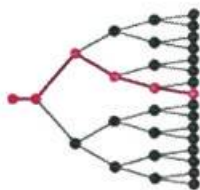
Het stationsgebied is in belangrijke mate het domein van de reiziger. Een stationsgebied dat voor de reiziger goed functioneert is van essentieel belang voor het stationsgebied als dynamo van de stad en de regio en als katalysator voor de ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom het stationsgebied. Binnen het stationsgebied zijn grote ingrepen voorzien, zoals het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde en het verlagen

van het Parkwegviaduct, die van invloed zijn op de reiziger, de vervoersknoop en het functioneren van het verkeerssysteem rondom het stationsgebied.

De keuzes in de beslisboom zijn vanuit verkeerskundig oogpunt beoordeeld op het functioneren van de knoop (transfers, bereikbaarheid), de interactie met de omgeving (bereikbaarheid per modaliteit) en vanuit de beleving van de reiziger: kan deze zich eenvoudig (comfort, gemak) door de knoop verplaatsen? Daarnaast heeft het verkeerssysteem een belangrijke relatie met de ruimtelijkheid en milieu, waarbij de barrièrewerking van infrastructuur en verkeersoverlast (lucht en geluid) een belangrijke rol speelt.

Ruimtelijkheid

De herstructurering van het stationsgebied heeft ruimtelijk grote consequenties. De beleving van het station wordt grotendeels bepaald door de ruimtelijke opzet van het gebied. Zo betekent de spoorconfiguratie veel voor de verblijfskwaliteit van de ruimte achter het stationsgebouw. Maar indirect bepaalt het ook de aanlanding van de transfer wat weer bepalend is voor de verblijfskwaliteit van het voorplein. Ook de keuze tussen een tunnel of passerelle heeft ruimtelijk veel consequenties. Zo heeft een tunnel geen schadelijke gevolgen voor de monumentale perronkappen. Daarentegen geeft de passerelle de reiziger een weids zicht op de stad. De zuidzijde van het stationsgebied is nu een vrijwel leeg gebied. Nieuwe ontwikkelingen zullen dit beeld totaal veranderen. De hoogteligging van deze ontwikkelingen bepalen de ruimtelijk verhoudingen tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt. De hoogteligging van het Parkwegviaduct heeft ruimtelijke gevolgen voor een



veel groter deel van de stad. Bij een lage ligging verbetert de beleving van de entree van de stad. En daarnaast ontstaat er een nieuw stedelijk profiel waarbij de kwaliteit van het Hoornsdediep een nieuwe betekenis krijgt.

Programma

Het huidige stationsprogramma bevindt zich voornamelijk aan de noordzijde van de sporen in het oude stationsgebouw en het Hunzehuys. Na de verplaatsing van het opstel terrein komt er aan de zuidzijde rond het nieuwe busstation ruimte vrij om te ontwikkelen. Na de verplaatsing van het busstation komt er ook aan de noordzijde ruimte vrij. Totdat de stap naar de zuidzijde wordt gemaakt is er beperkte ruimte op en rond het voorplein aan de noordzijde.

Bij de eerste twee keuzes spelen voornamelijk het stationsprogramma, de programmering van het oude stationsgebouw, het Hunzehuys en het voorplein een grote rol. De verblijfskwaliteit van het voorplein is een belangrijke factor in de aansluiting op de stad. De INFRAhub en de INTROhub worden gerealiseerd. In de laatste twee keuzes gaat het om de ontwikkeling van een groter gebied. Dan wordt de mate van stedelijkheid bepaald en in meer of mindere mate de laatste twee stappen van de Cityhub gerealiseerd; de MIXEDhub en de CREATINGhub.

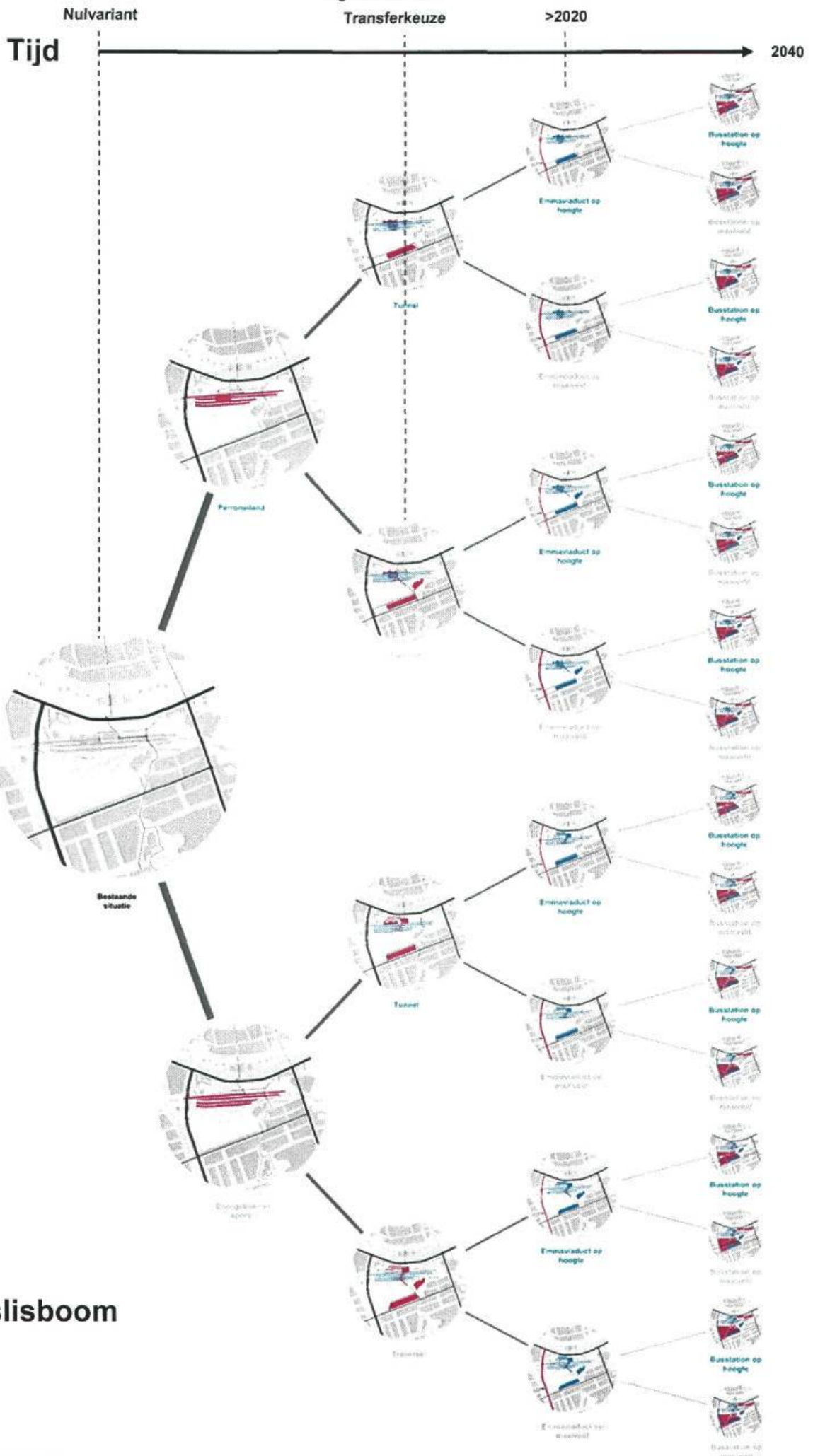
Milieu/duurzaamheid

Groningen kent hoge duurzaamheidsambities en de duurzame ontwikkeling van het stationsgebied is dan ook een voorwaarde. In het traject van de voorkeursvariant en van de beslisboom zijn die duurzaamheidsaspecten benoemd welke relevant zijn in deze fase. De te maken keuzes in de beslisboom zijn vooral relevant voor de milieuaspecten als geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Om deze reden kent de invulling van duurzaamheid nu een accent op deze onderwerpen. In een expertmeeting waarbij ook de gemeente Groningen vertegenwoordigd was zijn deze (milieu)aspecten behandeld.

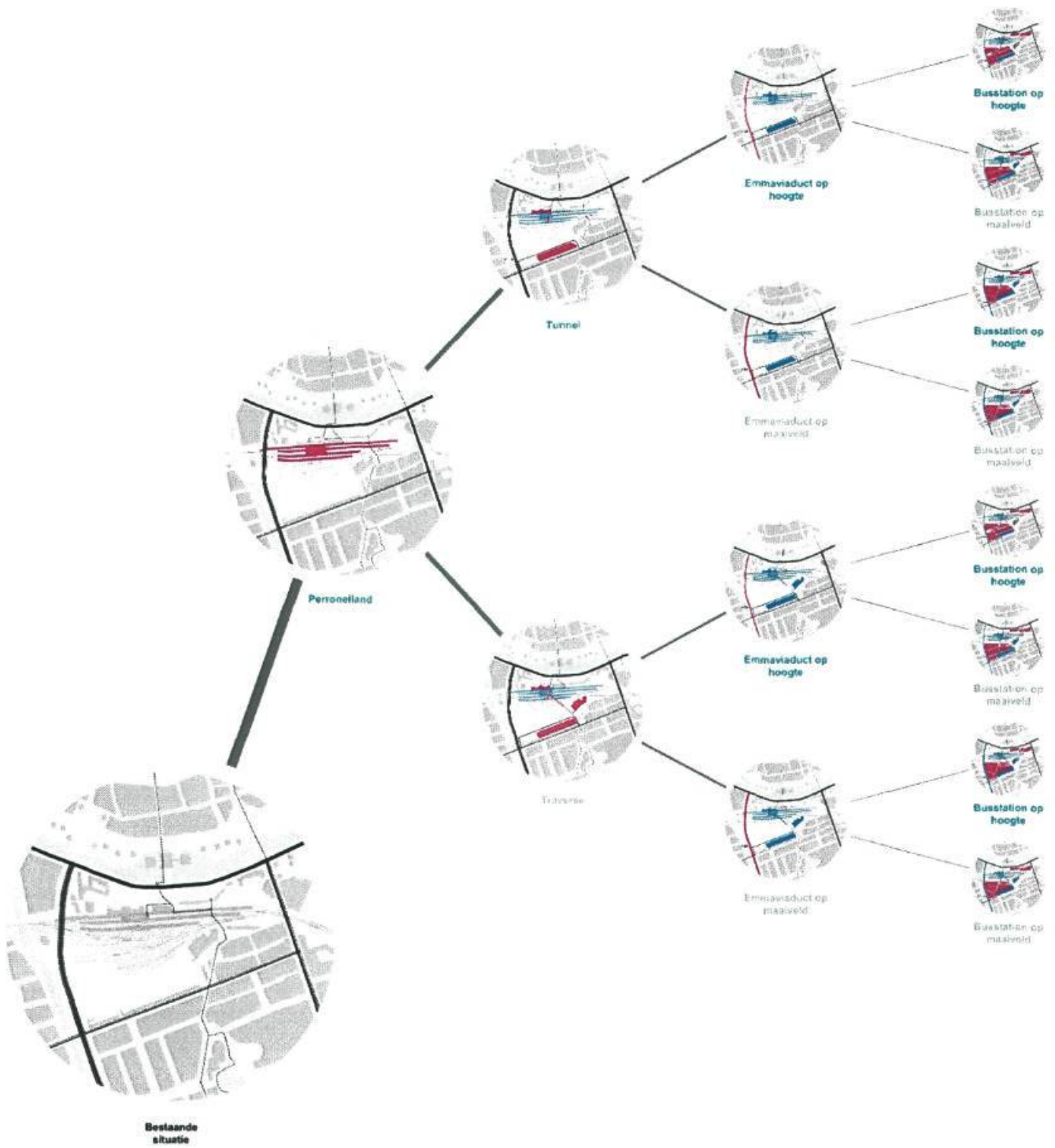
Dit wil niet zeggen dat dit de belangrijkste duurzaamheidsaspecten zijn voor het vervolg van het ontwikkeltraject. Zo zullen in een volgende fase voor de afstemming met de omgeving en de verdere invulling van het gebied weer andere duurzaamheidsaspecten van groot belang zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inpassing, energie, adaptatie, sociale duurzaamheid, inrichting, groen en water e.d.

Haalbaarheid

Het is moeilijk om in dit stadium al uitspraken te doen over de exacte haalbaarheid van de modellen. Omdat de markt en de economie aan verandering onderhevig is, is het gissen naar exacte bedragen voor ontwikkelingen die pas over 20 jaar plaats gaan vinden. Het is wel mogelijk om uitspraken te doen over de globale fasering en de flexibiliteit in het bouwproces.

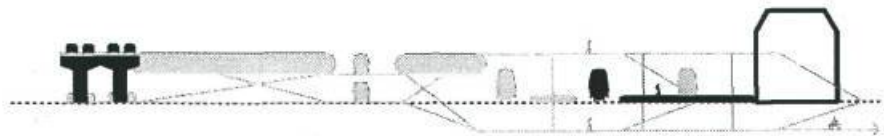
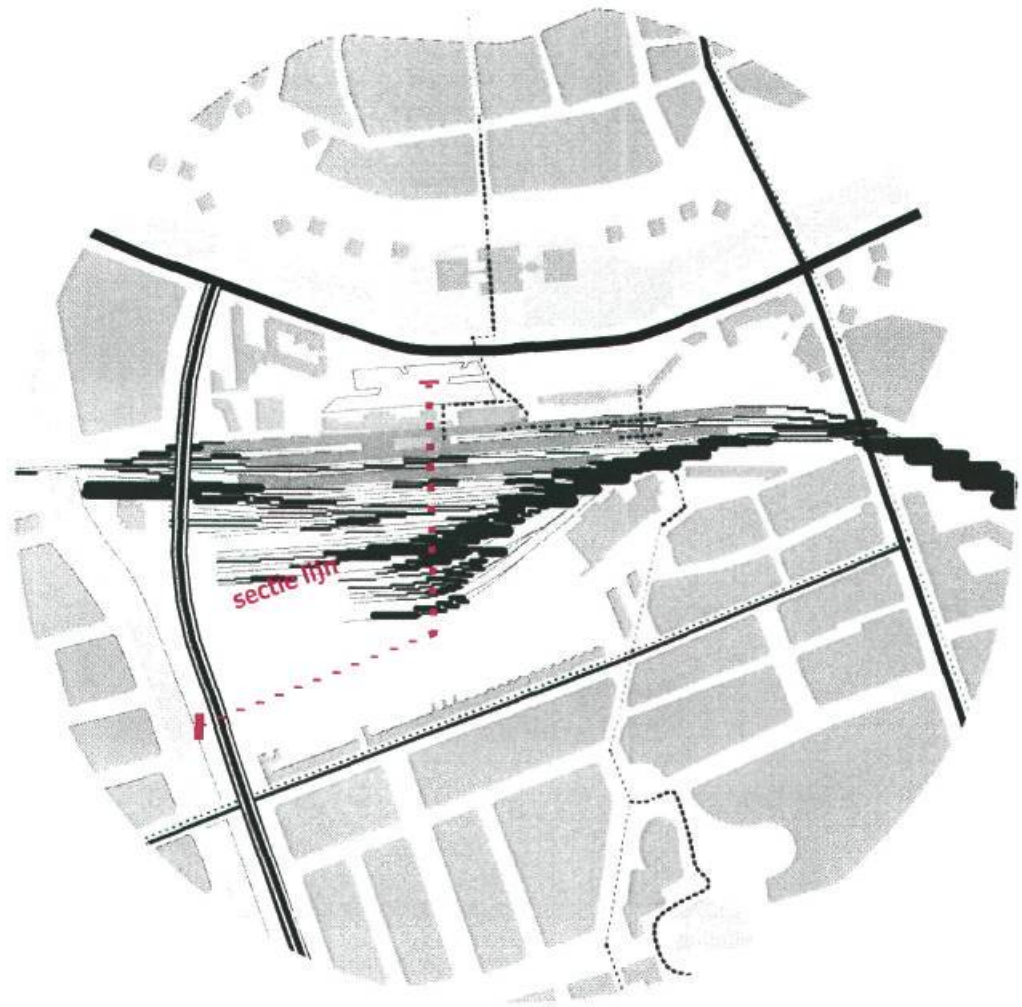


Beslisboom

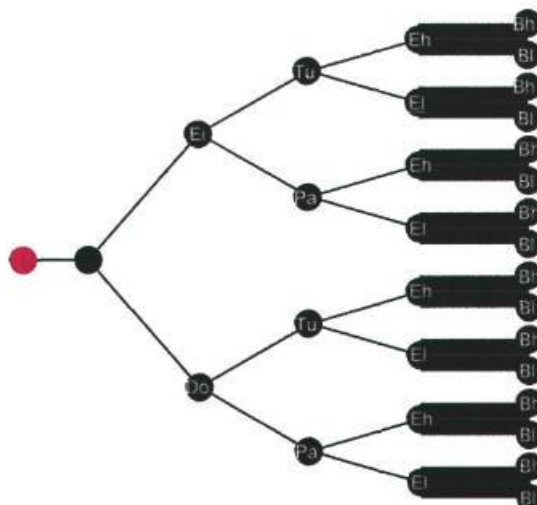


Beslisboom met ontwikkelpaden met behoud perroneiland

Bestaande situatie



- Ei** Perronplein
- Do** Doorgetrokken sporen
- Tu** Tunnel
- Pa** Passerelle
- Eh** Emma- en Parkwegviaduct hoog
- Ei** Emma- en Parkwegviaduct laag
- Bh** Busstation hoog
- Bl** Busstation laag



Keuze 1

Spoorconfiguratie

In de eerste helft van 2011 heeft ProRail een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het toekomstige spoorprogramma op station Groningen te faciliteren. Dit heeft geresulteerd in een tweetal spoorconfiguraties. Beide configuraties hebben organisatorische en ruimtelijke voor- en nadelen. Deze worden nog nader onderzoek verder uitgewerkt.

Eén van de vier oorspronkelijke opties betrof de 'doorgetrokken sporen'. De overige drie spoorconfiguraties zijn varianten op het perronplein. Deze drie varianten generen alle drie op een andere manier ruimte achter het oude stationsgebouw. In alle varianten met een perronplein is het mogelijk de transfer en de interwijkverbinding aan te landen achter het stationsgebouw.

Voor de beslisboom zijn de vier configuraties teruggebracht tot twee ruimtelijke principes; de 'doorgetrokken sporen' en 'het perronplein'. De huidige situatie bestaat uit een perronplein waar spoor 1 tot en met 4 aan liggen en een zuidelijk eilandperron met spoor 5 en 6. Deze wordt (indien nodig) uitgebreid met een eilandperron voor de sporen 7 en 8.

Infrastructuur

De keuze voor de wijze van doorkoppelen (spoorconfiguratie) is direct van invloed op de inpassing en aanlanding van de traverse (en de organisatie van de modaliteiten daar omheen).

Een perroneiland betekent dat de doorgaande treinen niet op elk perron kunnen halteren. Voor de reizigers en voetgangers geldt dat een perroneiland met bij de transfer (trein-trein) als voordeel heeft dat er (voor de meeste overstaprelaties) geen hoogte hoeft te worden overwonnen. Anderzijds kunnen wel langere loopafstanden ontstaan. Bij de keuze voor een perroneiland is het inpassen van een interwijkverbinding voor de fiets lastig realiseerbaar. Bij een perroneiland is enkel een verbinding over de sporen tussen de Rivierenbuurt en het perroneiland nodig. De fietsers zouden daarmee aanlanden op het eilandperron, tussen de reizigers. Een interwijkverbinding voor de fiets, over het station, dient dan separaat te worden ingepast en vergt extra investeringen. De voetganger moet voor de interwijkverbinding altijd over het perroneiland heen tenzij ook hiervoor extra investeringen gedaan worden.

De gevolgen ten aanzien van de passerelle en transfer komt in keuze 2 aan de orde.

Ruimtelijkheid

Bij een spoorconfiguratie middels doorgetrokken sporen is er geen ruimte achter het stationsgebouw om op de perrons aan te landen. De aanlanding van de transfer en de interwijkverbinding ligt op deze manier vanzelfsprekend op de plek van het Hunzehuys en op een deel van het voorplein/stadsbalkon. Grootschalige aanpassingen aan het voorplein zijn dan ook nodig. In het geval van een perronplein kan de aanlanding van de transfer en de interwijkverbinding een plek krijgen op het eiland aan de zuidzijde van het stationsgebouw. Dit heeft als voordeel dat hiervoor geen ruimte nodig is op het voorplein.

Programma

Het huidige station van Groningen functioneert als kopstation waarbij de perrons gelijkvloers worden ontsloten middels een perronplein. Het perronplein fungeert als aankomstdomein en hier bevinden zich enkele paviljoens met stationsgerelateerd programma. Indien alle sporen doorgetrokken worden verdwijnt de Groningse identiteit van het kopstation en moet er ruimte gezocht worden aan de noordzijde om het stationsprogramma uit de paviljoens een nieuwe plek te geven.

De aanlanding van de transfer is bepalend voor de programmering van het oude stationsgebouw en het Hunzehuys. Op een perronplein is voldoende ruimte om de transfer achter het oude stationsgebouw te laten landen. Op die manier kan het Hunzehuys in eerste instantie behouden blijven en kan het oude stationsgebouw in gebruik blijven als stationsgebouw. Het perronplein blijft de functie van ontvangstdomein houden. Bij de doorgetrokken sporen zullen de transfer en de interwijkverbinding landen ter plaatse van het Hunzehuys. Omdat de loopstromen dan niet meer langs het oude stationsgebouw zullen lopen en het stationsgebouw niet meer aan het ontvangstdomein ligt is er behoefte aan een nieuw stationsgebouw en zal het oude stationsgebouw een nieuwe bestemming moeten krijgen.

Milieu/Duurzaamheid

De keuze voor doorgekoppelde sporen biedt meer ruimte voor het inpassen van goederenvervoer (vervoer gevaarlijke stoffen). Dit in verband met de veiligheidsmarges die moeten worden aangehouden ten aanzien van gevelafstanden. Uitgangspunt bij deze doorkoppeling is dan ook dat de gevaarlijke stoffen één van de centraal gelegen sporen gebruikt. Bij een doorgaande verbinding aan de zuidzijde moeten grotere gevelafstanden of grotere investeringen aan de bebouwing plaatsvinden om dicht op het spoor te mogen bouwen. Ook trillingen en geluidsoverlast spelen een grotere rol bij het perronplein en de zuidelijk gelegen bebouwing.

Haalbaarheid

De configuratie van de doorgetrokken sporen heeft als gevolg dat de transfer en de interwijkverbinding op het voorplein aanlanden. Dit betekent al heel vroeg in het proces aanpassingen aan het voorplein, sloop van het Hunzehuys en de bouw van een eventueel nieuw stationsgebouw. Dat zorgt voor grote investeringen in het begin van het proces. Een perronplein heeft als voordeel dat het bestaande stationsgebouw in combinatie met de juiste transfer in gebruik kan blijven of zelfs vertrekt kan worden als stationsprogramma. Er zijn geen nieuwe gebouwen nodig en het voorplein kan nog enige tijd blijven bestaan zonder dat er grote investeringen nodig zijn.

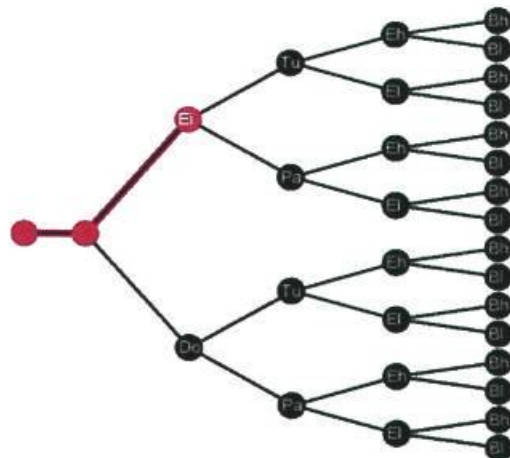
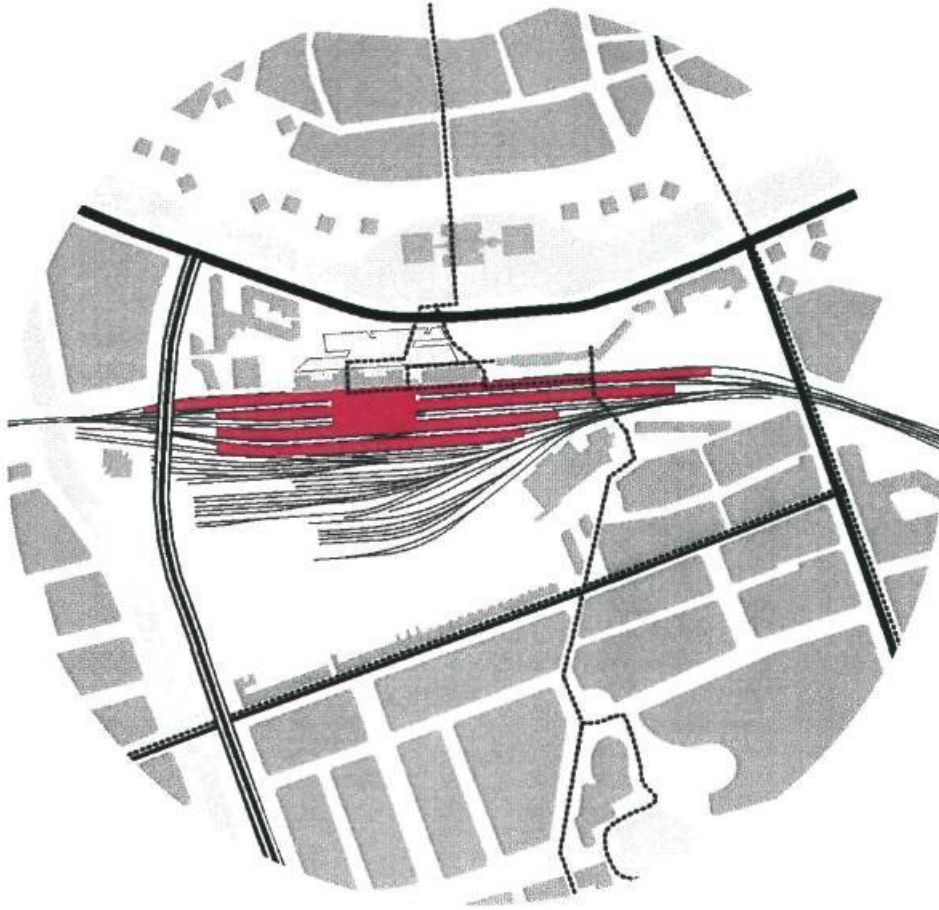
Het is minimaal de ambitie en opgave om de spoorzone te verbeteren en uit te breiden als overstapplaats. Dat is gezien het extra toe te voegen OV-programma, zeker ruimtelijke al een hele uitdaging voor de verschillende partijen. De keuze die rondom de perronindeling moet worden gemaakt mag geen belemmering vormen voor de toekomstige ambities van het gebied.

Het stationsgebied als INFRA Hub; het hoofdoel is een prettige en efficiënte overstap tussen de verschillende modaliteiten. Voor de reiziger zal het eilandperron bij een overstap de minste barrières opleveren.

De inpassing van de verkeersmachine concentreert zich in de eerste instantie aan de noordzijde van de spoorzone. Belangrijk is een goed stationsgebouw met een mooi stadsplein als ontvangstruimte voor de stad. Deze moet dan niet gedomineerd worden door opstelplaatsen van fietsen, bussen en taxi's. Afhankelijk van de ruimtebehoefte van de verkeersmachine zit in deze keuze dus ook de afweging om de sprong over het spoor naar het zuiden te maken met een deel van het OV-programma. Dat biedt een extra uitdaging om de reizigers snel, overzichtelijk en comfortabel te laten overstappen. In deze eerste fase zal het emplacement nog niet uitgeplaatst zijn, dat betekent grotere loopafstanden en een grotere ruimtelijke en ontsluitingsdruk op de strook tussen de sporen en de Rivierenbuurt. Bij de sprong over het spoor is de navolgende keuze tunnel en passerelle ook noodzakelijk, bovendien liggen er dan mogelijkheden voor een grote (later uit te breiden) parkeervoorziening als P&R, uniek gekoppeld aan de snelweg!

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein



Infrastructuur

- Doorgekoppelde treinen alleen aan de zuidzijde
- Veel gelijkvloerse overstappen, langere loopafstanden, minder hoogteverschillen
- Loopstromen mogelijk direct naast stationsgebouw en/of door het oude stationsgebouw
- Interwijkverbinding 'over' het station (ternzij extra investeringen gedaan worden)

Ruimtelijkheid

- Ruimte om transfer aan zuidzijde van het stationsgebouw te laten landen (geen directe aantasting Hunzehuys en Stadsbalkon)
- (Deels) behoud van het dubbele kopstation; koppeling tussen ten minste het kantperron en het eerste eilandperron

Programma

- Ruimte voor het stationsprogramma op het perronplein
- Flexibele aanlanding van de transfer op perronplein mogelijk; grotere kansen voor de programmering van het monumentale stationsgebouw
- Stationsgebouw behoudt zijn huidige functie

Milieu, duurzaamheid

- vervoer gevaarlijke stoffen over centraal gelegen sporen (4/5/6), meest gunstige variant voor ontwikkeling aan beide zijden, maar levert waarschijnlijk wel wat beperkingen voor ontwikkeling, nader te onderzoeken
- Trillingen en geluidsbelasting op gevels programma zuidzijde
- Mogelijk gebruik van bestaande structuren

Haalbaarheid

- Geen grote investeringen in de beginfase

INFRA-Hub; Dat betekent voor de bovenregionale lijnen dat Groningen kopstation is (blijft) en dit gevoelsmatig het karakter als bestemming versterkt. Ook blijft dan de prominente positionering van het monumentale stationsgebouw intact, dat levert bij een eilandperron extra toegevoegde waarde aan Groningen als bestemming. Wellicht kan het weer de ontvangst/wacht/verblijfsfunctie krijgen, die het gezien de kracht/pracht verdient, niet alleen aan de spoorzijde maar ook aan de route naar de stad.

INTRO-HUB; De keuze voor een eilandperron voor het huidige karakteristieke stationsgebouw draagt bij aan het zijn van een Groningse plek, als kopstation en door de routing vanuit deze keuze. Aankomen in Groningen. De foyer-functie van de INTRO Hub als wachtruimte en prelude van de stad, kan aan de binnenstadzijde worden gekoppeld aan het stationsgebouw en het stationsplein met Gronings programma of een showcase daarvan.

MIXED & CREATING HUB; Deze twee lagen worden samengenomen, omdat ze niet verschillen in de mate van stedelijkheid maar vooral in flexibiliteit in gebruik en programmering in de tijd. Voor de MIXED Hub is een goede ontvangst, verknoping en afwikkeling van de verschillende modaliteiten in en aan de voor- en straks nieuwe andere zijde een voorwaarde. Eiland-perron of doorgaande sporen zijn voor deze laag minder relevant.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Keuze 2

Transfer

Infrastructuur

Voor alle spoorconfiguraties is een traverse noodzakelijk om de zuidelijke sporen, het zuidelijke deel van het stationsgebied (met ontwikkelingen en modaliteiten) en de Rivierenbuurt te bereiken. De spoorconfiguratie is bepalend voor de keuze van het type traverse, de ligging, de aanlanding en daarmee het ruimtegebruik op de voorpleinen (noord- en zuidzijde). Ook de positionering van de modaliteiten rondom de traverse (transfer) in relatie tot de maximale loopafstanden worden beïnvloed door de keuze.

Een passerelle kent een groter te overbruggen hoogteverschil dan een perrontunnel. Dit vanwege het stijgen tot boven de bovenleidingen. De moeite die de reiziger moet doen om de verbinding over/onder de sporen te bereiken is daarom bij een tunnel minder groot. Anderzijds biedt een passerelle meer ruimte voor een open inrichting wat het comfort en gevoel van veiligheid vergroten. Een tunnel maakt de inpassing van een fietsverbinding mogelijk. Bij een passerelle is dit, gelet op het te overwinnen hoogteverschil ruimtelijk niet mogelijk. Tevens is het mogelijk om een ondergrondse fietsenstalling aan de tunnel te koppelen.

Ruimtelijkheid

Gelijktijdig met het onderzoek naar de spoorconfiguraties is ProRail bezig met het onderzoeken van de transfer. In eerste instantie was dit onderzoek gericht op de aanlanding van een passerelle op het voorplein (ter plaatse van het Hunzehuys/ Stadsbalkon) maar met de nieuwe inzichten in de spoorconfiguraties is ook een aanlanding aan de zuidzijde van het stationsgebouw (op het perronplein, achter het oude stationsgebouw) een optie. Door de wens vanuit de politiek om de fietsverbinding nogmaals te bekijken is naast de passerelle ook de tunnel als mogelijke optie meegenomen.

De tunnel heeft als ruimtelijk voordeel dat deze de monumentale waarde van de kappen en het stationsgebouw niet aantast. Deze kunnen volledig behouden blijven. De stijpunten van een passerelle doorsnijden de monumentale kappen. Daarnaast komt de passerelle dichtbij het monumentale stationsgebouw te liggen waardoor de beleving van het gebouw wordt bemoeilijkt.

Programma

Beide transfermogelijkheden, een tunnel en een passerelle, kunnen geprogrammeerd worden. In een tunnel is dit echter kostbaarder dan op een passerelle. Een passerelle heeft als voordeel dat vanaf de passerelle de reiziger een aangenaam uitzicht heeft over het stationsgebied en de aangrenzende delen van de stad.

Het toevoegen van programma op de passerelle kan de zichtlijnen en het uitzicht verstoren.

Bij de passerelle is het mogelijk deze in een vroeg stadium al door te trekken naar de zuidzijde. Dit biedt kansen voor de programmering van het EKP gebouw en eventuele andere ontwikkelingen aan de zuidzijde. Bij de doorgetrokken sporen zal de transfer landen ter plaatse van het Hunzehuys en deels op het voorplein. Dit zorgt in een vroeg stadium voor aanpassingen aan het stadsbalkon en sloop van het Hunzehuys. Het Hunzehuys en het stadsbalkon zijn in gebruik als (bewaakte) fietsenstallingen. Bij het verwijderen van deze bebouwing moet er een nieuwe plek gevonden worden voor dit programma.

Milieu, duurzaamheid

Bij een tunnel is meer grondverzet noodzakelijk en neemt het risico op het roeren van de verontreinigde grond toe. Bovendien is een verstoring van de grondwaterstroming (in deze vervuilde bodem) denkbaar. Dit zou nader onderzocht moeten worden voor we hier uitspraken over kunnen doen. Wel kan gesteld worden dat dit risico bij een passerelle veel geringer is.

De aantasting van de monumentale kappen die onvermijdelijk is bij een passerelle is ook vanuit duurzaamheidsoogpunt ongewenst.

Een passerelle biedt op het gebied van duurzaamheid meer kansen op het gebied van energie, enerzijds is minder kunstverlichting nodig, er is direct daglicht, anderszijds kan een overkapping van de passerelle voorzien worden van zonnepanelen en mogelijke afvang van HWA voor het spoelen van toiletten etc.

Haalbaarheid

De keuze tussen een tunnel en een passerelle heeft met name gevolgen voor het wel of niet vroegtijdig realiseren van een interwijkverbinding. Zolang het opstelsterrein nog aanwezig is zal er een langere transfer nodig zijn voor een interwijkverbinding dan in de eindsituatie. Een langere tunnel aanleggen die vervolgens ingekort moet worden is niet duurzaam, en ook niet haalbaar. Bij een passerelle is dit eenvoudiger te realiseren.

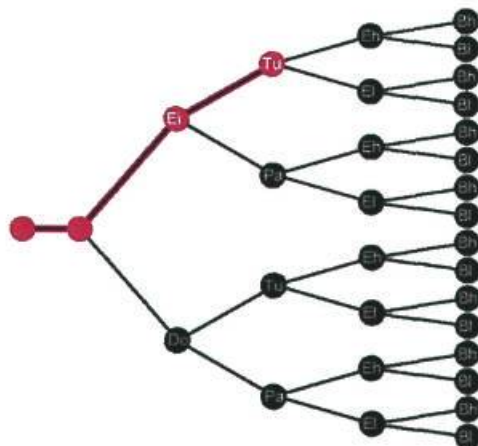
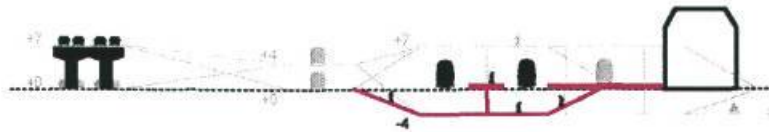
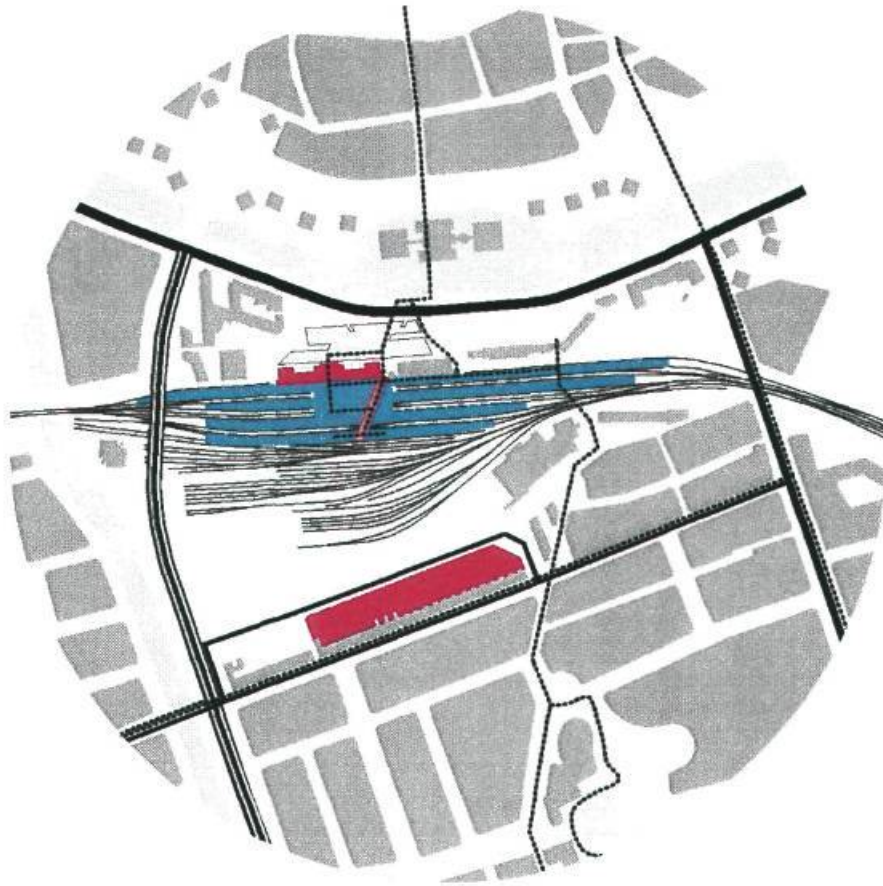
Een tunnel heeft als voordeel dat deze uitgebreid kan worden met een fietsverbinding die uitkomt in de fietsenstalling. Deze interwijkverbinding is van grotere waarde dan de passerelle waarbij de fiets aan de hand meegenomen dient te worden.

Een passerelle heeft ook gevolgen voor de monumentale waarde van de perronkappen. Deze moeten bij de komst van een passerelle gedeeltelijk verwijderd en of doorbroken worden.

Er moet een keuze worden gemaakt tussen het aanleggen van een tunnel of een passerelle. Dit om de verbinding tussen het noordelijke en zuidelijk deel van het station, evenals een verbinding met en tussen de perrons te realiseren. Een verbinding onderdoor of bovenlangs bepaald de mate waarin de reiziger uitzicht heeft op Groningen. Een snelle, overzichtelijke en comfortabele overstap tussen verschillende modaliteiten is erg belangrijk. Zo moet de fysieke en mentale barrière tussen de verschillende modaliteiten zo klein mogelijk zijn. De routes die in combinatie met de keuze in 1. mogelijk zijn, hebben invloed op de afwikkeling van de verkeerstromen tussen vervoersmodaliteiten en mogelijke combinaties met doorgaande langzaam verkeersroutes tussen noord- en zuidzijde van de stad via het stationsgebied, maar zijn vooral voor de INTRO Hub van belang.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Perronplein Tunnel



Infrastructuur, verkeer

- Interwijkverbinding fietsverkeer mogelijk (bij doortrekken van tunnel)
- Koppeling tunnel en ondergrondse fietsstalling mogelijk
- Relatief beperkt hoogteverschil bij transfer
- Beleving reiziger negatief t.o.v. passerelle

Ruimtelijkheid

- Alle vrijheid voor toekomstige verbetering van de verblijfskwaliteit van het voorplein
- Tunnel landt aan op het perronplein; geen ruimtevraag op voorplein (zie keuze spoorconfiguratie)
- Monumentale waarde van kappen en stationsgebouw blijft volledig behouden.
- De beleving bij aankomst wordt gehinderd doordat men zich meteen een moment onder de grond bevindt, dit heeft effect op het gebrek aan daglichttoetreding (ontwerpopgave) en het gebrek aan uitzicht op de omgeving.

Programma

- Vanuit de tunnel geen uitzicht op de stad
- Programma in tunnel kostbaar
- Geen interwijk in eerste fase dus geen vroegtijdige kansen EKP-gebouw en ontwikkelingen zuidzijde (N.B. Aanlanding van de passerelle vindt plaats op terrein EKP-gebouw)
- Aanlanding tunnel op perronplein; geen sloop Hunzehuys in eerste fase

Milieu, duurzaamheid

- Graven in (verontreinigde) grond, mogelijke verstoring grondwaterstromen

Haalbaarheid

- In eerste fase nog geen interwijkverbinding en dus minder kansrijke ontwikkelingen aan de zuidzijde

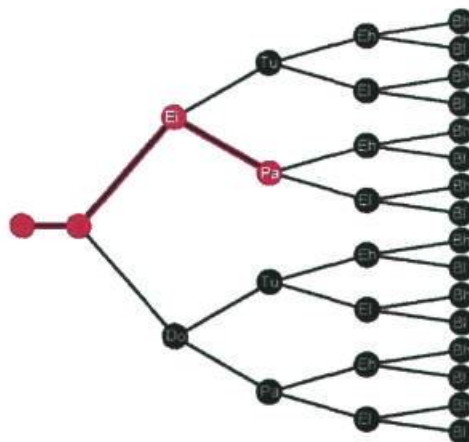
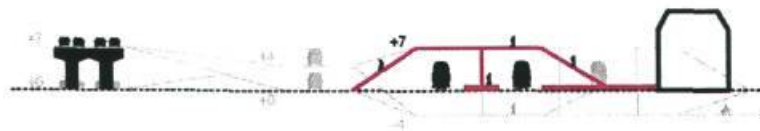
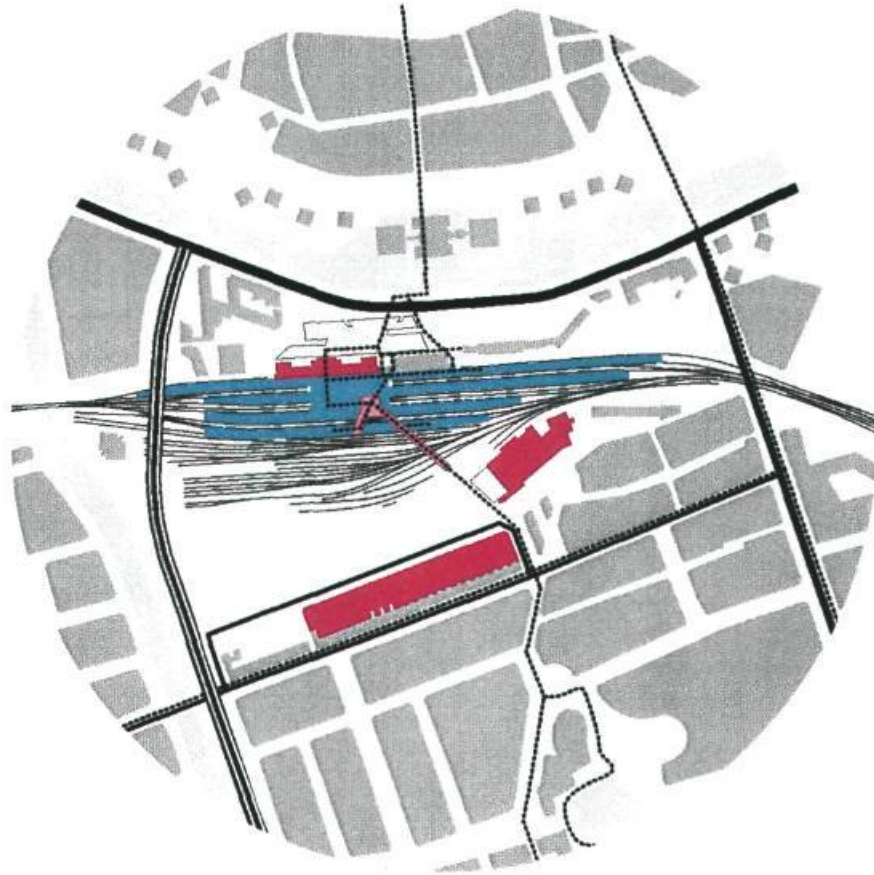
INFRA-HUB; een tunnelvariant levert door het te overbruggen hoogte verschil (4 meter en passerelle 7 m) de minste barrière op voor een snelle overstap. Wel brengt de aanleg van een tunnel hogere kosten met zich mee dan bij de aanleg van een passerelle. Met de tunnel is er minder flexibiliteit in de tijd bij gewijzigde inzichten.

INTRO-HUB; De keuze voor een tunnel begeleidt de reiziger in de passage van dit gebied, met veel minder relatie met de omgeving. De beleving begint aan het einde van de tunnel waarschijnlijk net buiten het gebied.

MIXED & CREATING HUB; op basis van onderliggende hubs is de tunnel minder gewenst.

Relatie Cityhub – Copyright Concise

Perronplein Passerelle



Infrastructuur, verkeer

- Geen goede combinatie met interwijkverbinding voor fietsers
- Relatief groot hoogteverschil bij transfer
- Beleving reiziger positief t.o.v. tunnel

Ruimtelijkheid

- Alle vrijheid voor toekomstige verbetering van de verblijfskwaliteit van het voorplein
- Passerelle landt aan op het perronplein; geen ruimtevraag op voorplein (zie keuze spoorconfiguratie)
- Monumentale kappen worden doorsneden en de beleving van het stationsgebouw bemoeilijkt
- Aangename beleving vanaf de passerelle; uitzicht op de stad en de perrons

Programma

- Vanaf de passerelle goed uitzicht op de stad; de stad presenteert zich en de reiziger voelt zich welkom
- Programma op passerelle minder kostbaar dan in tunnel. Programma test de zichtlijnen echter wel aan
- Meteen interwijk in eerste fase dus vroegtijdige kansen EKP-gebouw en ontwikkelingen zuidzijde
- Aanlanding passerelle op perronplein; geen sloop Hunzehuys in eerste fase

Milieu, duurzaamheid

- Energiewinning uit dakconstructie, minder energieverbruik door daglichttoetreding

Haalbaarheid

- In eerste fase direct interwijkverbinding en dus kansrijke eerste ontwikkelingen aan de zuidzijde
- Passerelle is goedkoper dan tunnel per m2

INFRA-HUB; de aanleg van een passerelle is minder ingrijpend, geeft door het grotere bereik de mogelijkheid om op korte termijn de zuidzijde van de spoorzone te programmeren. Dit kan op korte termijn versterkend werken voor het gebied (parkeren en OV terminal zuid).

INTRO-HUB; De verbinding via de passerelle heeft direct betekenis. Een overzicht vanaf een hoger standpunt biedt de kans op een directe oriëntatie op Groningen, het gebied en de omgeving: "ik ben er, daar moet ik naar toe en welkom in Groningen". De bezoeker krijgt in deze ontvangstruimte van de stad al een prelude van de kwaliteiten van Groningen, ommelanden en de regio.

Ook het voormalig post distributiecentrum kan in de route worden opgenomen en zo bij deze ontwikkelingen worden betrokken, en als (reeds beschikbare) aanjager dienen voor de ontwikkeling aan de zuidzijde.

MIXED & CREATING HUB; Voor deze Hubs moet de verbinding door het gebied met de omgeving vanzelfsprekend zijn. Aansluiting op de belangrijkste ontsluitingshoogte (verhoogd of op maaiveld) van de omgeving is daarbij uitgaanspunt. Daarnaast is de sprong over het spoor met de uitplaatsing van een deel van het emplacement een feit.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Keuze 3

Parkwegviaduct

Verkeer, Infrastructuur

In de huidige situatie is het Parkwegviaduct een belangrijke ontsluitingsweg voor het centrum van Groningen, het stationsgebied en de Rivierenbuurt. De weg ligt op hoogte en loopt vanaf de A28/A7 (knooppunt Julianaplein) rechtstreeks naar het centrum. Nabij de Parkweg is een ongelijkvloerse aansluiting aanwezig voor de ontsluiting van de Rivierenbuurt en de Grunobuurt. Het belang van de ontsluitende functie van het Parkwegviaduct voor het centrum van de stad neemt verder toe met het opwaarderen van de zuidelijke ringweg (Aanpak Ring Zuid) en het vervallen van de aansluiting Hereweg op de zuidelijke ringweg. Daarnaast wordt er programma toegevoegd aan het stationsgebied (zuidzijde). Dit betekent in de toekomst een toename van verkeer op het Parkwegviaduct. Dit wordt verder versterkt door de voorziene afsluiting van de Herebrug voor gemotoriseerd verkeer, waardoor extra druk komt te liggen op de kruising Emmaviaduct-Stationsweg.

Het verlagen van naar een Emmaboulevard heeft consequenties voor de kruisingsvlakken. De ongelijkvloerse kruising met de Parkweg komt te vervallen en wordt gelijkvloers. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het stationsgebied en voor de binnenstad, omdat de capaciteit op dit punt afneemt (geen vrije doorstroming meer richting binnenstad). Een nadeel is dat een extra barrière voor langzaam verkeer wordt geïntroduceerd. Daar waar dit verkeer in de huidige situatie de doorgaande verkeersstroom tussen binnenstad en Julianaplein ongelijkvloers kruist, vindt dit bij een Emmaboulevard op maaiveld plaats. Het doorbreken van de ruimtelijke barrière wordt daardoor vervangen door een extra verkeersbarrière tussen Rivierenbuurt en Grunobuurt.

De inpasbaarheid van het kruispunt is zowel ruimtelijk als verkeerskundig inpasbaar (Verkeersanalyse Voorkeursalternatief en Verkeersanalyse kruispunt Parkweg – Emmaboulevard) op de huidige locatie. Met behulp van regelstrategieën is het mogelijk verkeersstromen (langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer regionale en lokale verkeersstromen) te prioriteren. Mogelijk kan het ruimtegebruik van het kruispunt worden teruggebracht door het slim in zetten van regelstrategieën op hoger schaalniveau, waardoor het verkeer meer verspreid het centrum kan bereiken en dus verkeerskundig minder beslag wordt gelegd op de Emmaboulevard.

Het handhaven van het Parkwegviaduct en het op hoogte brengen van de bebouwing erlangs biedt mogelijkheden voor grootschalig parkeren onder het 'nieuwe maaiveld'. De entree tot het gebied wordt verschoven van de Parkweg naar 'halverwege het nieuwe programma'. Dit

betekent de introductie van een kruispunt op hoogte en nieuwe hellingbanen als entree naar het gebied. De aansluiting Parkweg komt hiermee te vervallen en verschuift naar de nieuwe aansluiting (T-kruispunt). Op dit T-kruispunt dient het fietsverkeer (noord-zuid) te worden ingepast en moet ook de ontsluiting van het busstation aan de zuidzijde worden opgenomen. Mogelijk neemt als gevolg van deze nieuwe ontsluitingsroute voor de Rivierenbuurt en Grunobuurt het verkeer over de Paterswoldseweg toe. Dit komt omdat voor een deel van het verkeer uit de Grunobuurt en Rivierenbuurt een andere route voordelen oplevert. Hierbij dient eveneens rekening te worden gehouden met het nieuwe knooppunt Julianaplein.

Ruimtelijkheid

De hoogte van het Parkwegviaduct speelt een belangrijke rol bij het maken van het gewenste zuidelijke adres van het stationsgebied. Belangrijk bij het maken van het adres is de positionering van de bebouwing met woningen en/of publieksfuncties aan de weg. Bij handhaving van het Parkwegviaduct op hoogte bevindt ook de bebouwing aan de weg zich op hoogte. Bij een laag Parkwegviaduct (de 'Emmaboulevard') loopt de bebouwing samen met de weg geleidelijk omhoog. Bij de verlaagde Emmaboulevard begint het adres bij de kruising met de Parkweg. De Rivierenbuurt gaat geleidelijk over in het stationsgebied. Bij een hoog Parkwegviaduct is er een abrupte overgang van de Rivierenbuurt naar het stationsgebied. Het stationsgebied ligt hoger dan de wijk waardoor de zuidzijde van het stationsgebied een eiland vormt in de stad. In de huidige situatie ligt het Parkwegviaduct op hoogte. Dit komt de verblijfskwaliteit op het profiel van het Hoornsediep niet ten goede. De woningen hebben weinig tot geen relatie met het water en het profiel wordt gedomineerd door infrastructuur en verkeer, op maaiveld en op hoogte. Het verlagen van het Parkwegviaduct brengt hierin verandering. Het profiel wordt een stedelijk profiel en er ontstaat de mogelijkheid tot het aanplanten van bomen en de (zicht)relatie met het water wordt hersteld.

Programma

De keuze voor een hoog of een laag Parkwegviaduct hangt nauw samen met de keuze voor de hoogte van het busstation. Bij een hoge weg en/of een hoog busstation ontstaat een tweede maaiveld. Onder het tweede maaiveld is ruimte voor grootschalige parkeervoorzieningen en een buffervoorziening voor de bus. Een stationsgebied op hoogte sluit qua schaal minder goed aan op de schaal en maat van de

Rivierenbuurt maar vormt een 'eigen eiland' in de stad. Door de grote parkeervoorzieningen is er op het tweede maaiveld grootschaliger programma mogelijk.

Een verlaagd Emma- en Parkwegviaduct creëert programmeringskansen voor de hele Emmaboulevard. Bij een verhoogde weg ligt ook de entree tot het stationsgebied op hoogte. Als blijkt dat door de nieuwe aansluiting dit deel van de weg herbouwd moet worden is ook de ruimte onder de weg te benutten voor nieuw (parkeer)programma.

Milieu, duurzaamheid

Groen

Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct naar een boulevard geeft de ruimte voor de introductie van een groene loper richting het centrum door de mogelijkheid tot het plaatsen van groen (bijvoorbeeld laanbeplanting) langs de weg en eventueel in de middenberm. Het groen heeft een ruimtelijke waarde, maar levert ook een bijdrage aan het leefmilieu van het gebied. Ook de relatie met het water kan door het op maaiveld brengen van deze verkeersader goed worden versterkt. Dit geldt voor zowel de bewoners van de Rivierenbuurt als voor de weggebruikers.

Lucht

In de huidige situatie wordt ter plaatse van het Parkwegviaduct voldaan aan de normen van de luchtkwaliteit (er wordt in het rekenmodel geen rekening gehouden met de hoogte van de weg. Met het toenemen van de intensiteiten (o.a. Aanpak Ring Zuid, ontwikkeling stationsgebied) ligt het in de verwachting dat de luchtkwaliteit afneemt. De omvang van de afname is niet bekend; dit is afhankelijk van de te verwachten intensiteiten, ontwikkeling van technologie (schonere auto's) etc. Hiervoor is nader onderzoek noodzakelijk.

Bij de introductie van de nieuwe kruispunten met verkeersregelinstanties op de Emmaboulevard of op het Emmaviaduct moet worden uitgegaan van een verhoogde stagnatie van verkeer. Dit betekent een hogere waarde voor de berekende uitstoot ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Geluid

Voor de geluidsbelasting geldt voor de bebouwing aan het Parkwegviaduct dat voor de bovenste bouwlaag hoge waarden van toepassing zijn. Een toename van verkeer als gevolg van de 'autonome' ontwikkelingen betekent naar verwachting dat een overschrijding zal gaan optreden bij de eerstelijns bebouwing alsmede een toename van de geluidsbelasting op achterliggende bebouwing. Dit laatste in verband met de hoge ligging van de weg, waardoor het geluid makkelijker over de eerstelijns bebouwing heen gaat. Het verlagen van het viaduct heeft in hoofdzaak een negatief effect op de geluidsbelasting van de eerstelijns bebouwing. Aanvullende maatregelen zijn mogelijk noodzakelijk om binnen de geldende normen te blijven voor de huidige situatie, maar zeker richting toekomstige intensiteiten.

Het nieuwe kruispunt bij de Parkweg met ontsluiting van het stationsgebied via de Parkweg leidt op de Parkweg mogelijk tot overschrijding van de geluidsnormen, waardoor aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Dit geldt ook voor een nieuw kruispunt op hoogte.

Duurzaamheid

De toekomstbestendigheid en daarmee mede de duurzaamheid zijn in belangrijke mate afhankelijk van de inpassing. De maatregelen aan de weg, panden enzovoorts zijn afhankelijk van toekomstige invulling van de omgeving. Goede afstemming hiertussen is essentieel om op de juiste wijze investeringen te kunnen doen.

Het intensieve gebruik van de stationsomgeving (in alle windstreken) is een duurzame ambitie. Dubbel grondgebruik sluit hier goed op aan. Met een verhoogd Parkwegviaduct zijn er meer mogelijkheden hiervoor, maar in de huidige situatie is er geen toegevoegde waarde. Daarnaast is de levensverwachting van het Parkwegviaduct beperkt, dus instandhouding hiervan

is op zichzelf geen duurzame ambitie, tenzij onderzoek naar de renovatie en aanpasbaarheid anders uitwijst. De mogelijkheden voor een goede inpassing op maaiveld leveren meer mogelijkheden voor een goede ruimtelijke kwaliteit, daarom heeft dit vanuit het oogpunt van duurzaamheid toch de voorkeur, onder voorwaarde van een goede verkeersdoorstroming.

Dubbel grondgebruik kan zich juist ook uiten in de invulling van het gebied, met een verhoogd maaiveld; De programmatische invulling zal doorslaggevend

zijn in de toepassing van andere vormen van dubbel ruimtegebruik, zoals gestapelde functies, verschillend gebruik in tijd, gedeelde voorzieningen, enzovoort.

Haalbaarheid

Het verlagen van het Parkweg/Emmaviaduct is een kostbare ingreep. Het op hoogte laten lijkt goedkoper maar dit moet verder onderzocht worden. De kosten zijn mede afhankelijk van de plannen voor de Zuidelijke Ringweg en de technische staat van het viaduct. Ook het maken van de nieuwe entree en het kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep. De kans bestaat dat dit deel van het Parkwegviaduct volledig herbouwd moet worden. Het is dan ook mogelijk dat een verlaging van het Parkweg/Emmaviaduct uiteindelijk goedkoper is dan de realisatie van een nieuw kruispunt op hoogte.

Als een deel van de OV-terminal met een ruime parkeervoorziening aan de zuidzijde wordt gerealiseerd, dan is de ontsluiting vanaf het Emmaviaduct en snelweg A7/A28 naar deze voorzieningen belangrijk.

Is dit dan de zuidelijke hoofdentree van de binnenstad met een eigen foyer en passage naar de overzijde of is het de zijdeur voor de spoorzone met een zwaartepunt van de programmering op de huidige plekken? Als nieuwe hoofdentree moet er ook ruimte zijn voor een nieuw verblijfsgebied met programma, binnen en buiten.

De positionering van de zuidzijde wordt dus belangrijk. Hier parkeren de automobilisten uit de regio die Groningen gaan bezoeken en hun (inter)nationale reis begint er. Als ook de bussen aan deze zijde hun terminal krijgen, dan wordt de entree van het station aan de zuidzijde wellicht de belangrijkste entree voor de grootste stroom reizigers.

Als er ruimte gecreëerd is aan de zuidzijde dan kan op of aan de grote parkeer- en ov-terminal een publiekstrekker gekoppeld worden. In de vorm van bijvoorbeeld een zalen/congres/expo/educatievoorziening. Om te voorkomen dat bezoekers niet verder komen dan deze bestemming dan moeten deze stromen via de foyer van de stationszone lopen om zo nadrukkelijk ook te worden uitgenodigd om Groningen te bezoeken.

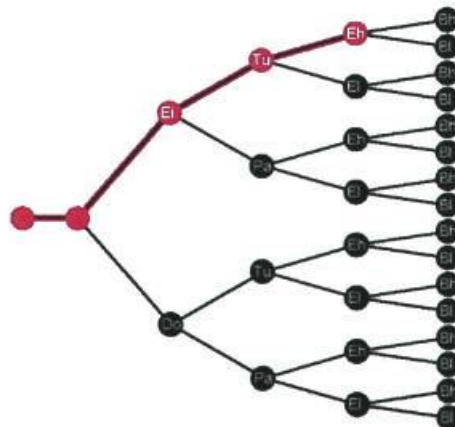
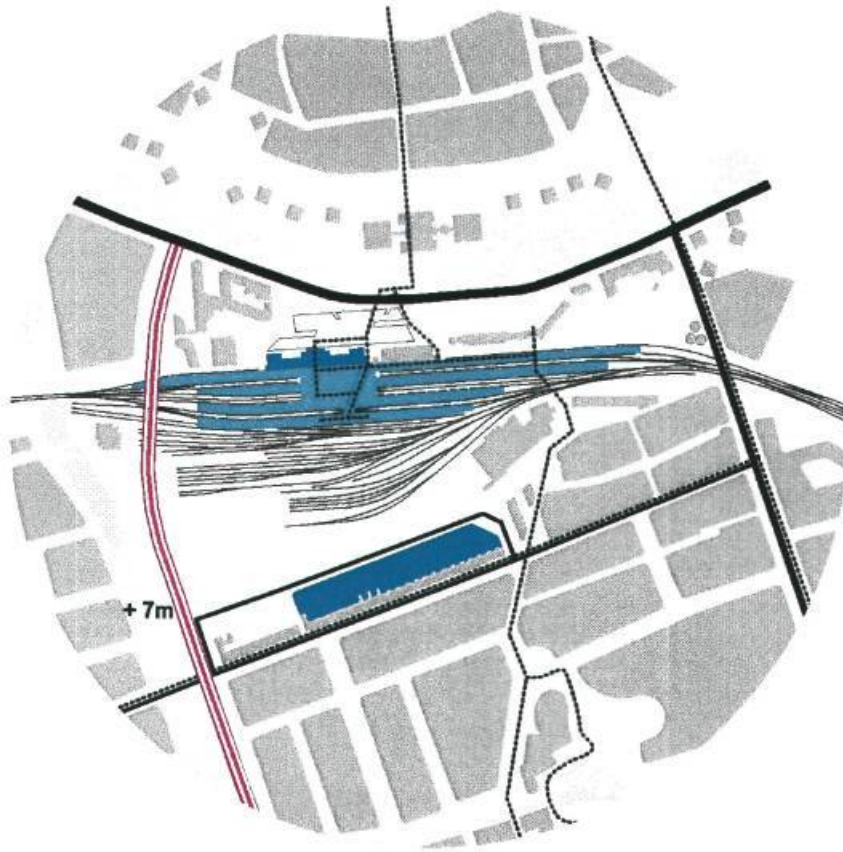
Nu wordt de keuze voor het karakter van dit gebied principieel:

- Satelliet naast de binnenstad; wordt benut als centraal bronpunt met de huisvesting van een aantal complementaire grootschalige functies waarvoor de aanwezigheid van deze zware verkeersknoop in het hart van Groningen van belang is. Dan wordt de uitnodiging/begeleiding naar de rest van de stad en omlandende wezenlijk om bezoekers te verleiden het gebied te verlaten. De schaa sprong met omgeving/Rivierenbuurt ligt op de grens van het gebied.
- Uniek stukje Groningen; gemengd stedelijk verblijfsgebied, waarin gewerkt en gewoond kan worden in een aantrekkelijke verblijfsomgeving. De schaa sprong tussen de transferfuncties en de andere minder grootschalige stedelijke functies zitten in het gebied.

Deze keuze is ook nauw verbonden met keuze 4.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein
Tunnel
Parkwegviaduct hoog



Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt binnen nieuw ruimtelijk programma stationsgebied
- Ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeren op maaiveld, onder de (hooggelegen) bebouwing (nieuw maaiveld op +1)
- Omrijbeweging Grunobuurt - Parkweg/Emmaviaduct
- Parkweg als 'woonstraat'

Ruimtelijkheid:

- De verblijfskwaliteit langs het Parkwegviaduct blijft onveranderd; de kwaliteit van het Hoornsediep wordt niet beter benut
- Alleen ter plaatse van het stationsgebied is er sprake van een stedelijk profiel aan één zijde van de weg; door middel van een ventweg langs het Parkwegviaduct
- Ter plaatse van de Parkweg is er een moeilijk op te lossen overgang van een laag maaiveld (Rivierenbuurt +0m) naar een hoog maaiveld (Stationsgebied +7m); dit resulteert in een moeizame relatie tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt

Programma

- Hoge weg en hoge toegang zorgen voor tweede maaiveld; onder het tweede maaiveld ruimte voor parkeren en busbuffer
- Grootschalige parkeermogelijkheden maken grootschalig programma mogelijk
- Adres van het stationsgebied op hoogte; stationsgebied is 'eigen eiland' in de stad
- Bij nieuwbouw weg kan ruimte onder de weg worden gebruikt

Milieu, duurzaamheid

- Toename geluidsbelasting eerstelijns en achterliggende bebouwing Parkweg/Emmaviaduct (autonoom)
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
- Beperkte ruimte introductie 'nieuw' groen bij het adres aan het Parkweg/Emmaviaduct
- Dubbel grondgebruik mogelijk onder het viaduct

Haalbaarheid

- Nieuw kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep; mogelijk moet er een geheel nieuw Parkwegviaduct gebouwd worden

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel uit, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaalsprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootschalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaalsprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

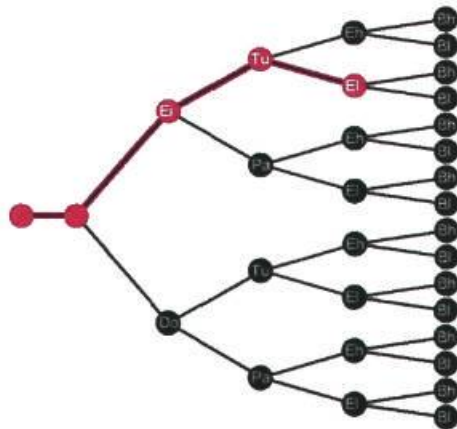
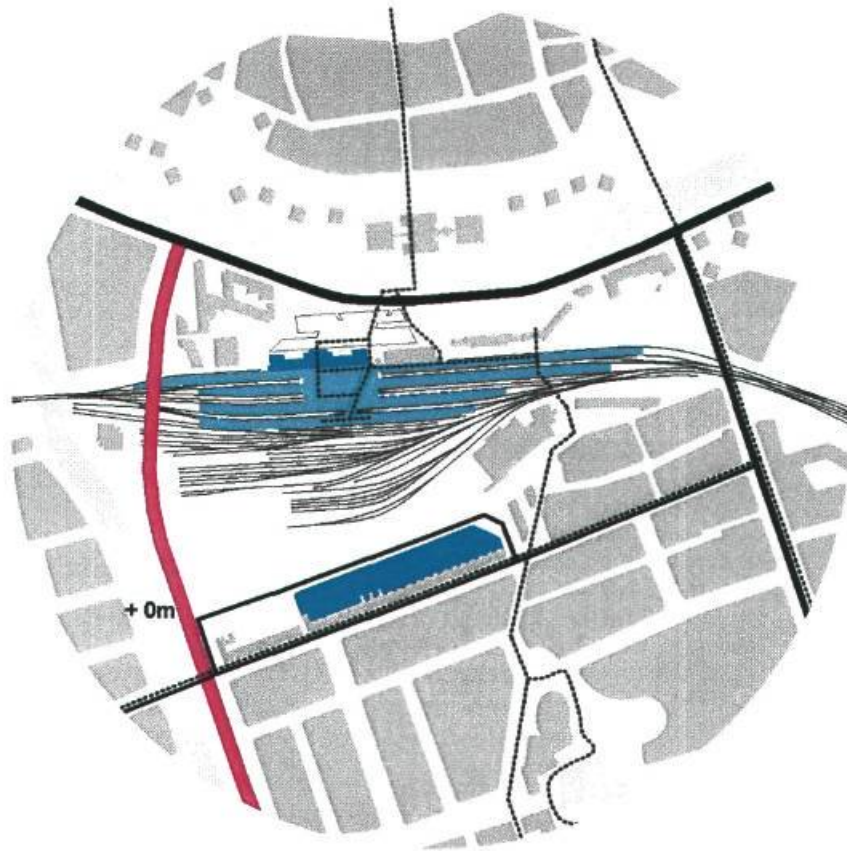
MIXED & CREATING-HUB; De ruimte aan de zuidzijde van de spoorzone biedt de mogelijkheid om een nieuwe (aanvullende) Groningse stedelijk plek te realiseren naast of zelfs onderdeel van de binnenstad. Er is ruimte om initiatieven te accommoderen. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de ambities van stad en ommelanden. Om tot een aantrekkelijke stedelijke mix te komen zullen er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt om de verblijf- en belevingskwaliteit te borgen. Emmaviaduct hoog, betekent dat het gebied hoog ontsloten wordt en dat het een stedelijk adres wordt.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein

Tunnel

Parkwegviaduct laag



Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt Parkweg
- Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeeroplossing op maaiveld of ondergronds
- Parkweg als wijkontsluitingsweg

Ruimtelijkheid

- De verblijfskwaliteit langs de Emmaboulevard (het verlaagde Parkweg/Emmaviaduct) verbetert; er ontstaat een stedelijk profiel en de kwaliteit van het Hoornsdediep wordt beter benut
- Vanaf het Julianaplein is er sprake van een stedelijk, groen profiel met een ventweg voor de ontsluiting van aanliggende bebouwing
- De bebouwing loopt geleidelijk langs de Emmaboulevard mee omhoog
- De entree van het stationsgebied ligt op het kruispunt van de Emmaboulevard en de Parkweg. Hier komen lokaal en regionaal verkeer bij elkaar
- Bij een laag Parkweg/Emmaviaduct neemt de geluidsbelasting op de bebouwing toe. Dit heeft mogelijk ruimtelijke gevolgen doordat er geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.

Programma

- Het adres van het stationsgebied loopt geleidelijk met de weg omhoog
- Er is slechts op een klein gedeelte sprake van een tweede maaiveld
- Grote programmeringskansen Emmaboulevard

Milieu, duurzaamheid

- Forse toename geluidsbelasting eerstelijns bebouwing Emmaboulevard en eerste woningen Parkweg
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
Diverse mogelijkheden aanplanting groen(structuur), mede in relatie tot kadestructuur.

Haalbaarheid

- Verlagen van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct is een kostbare ingreep

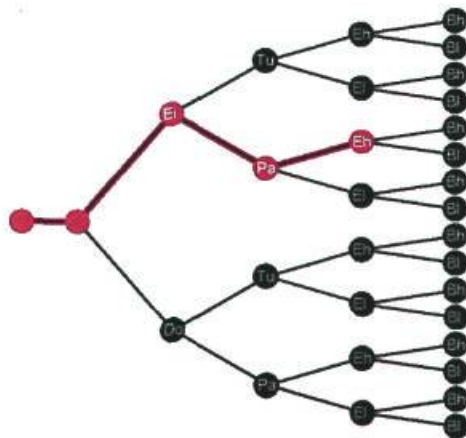
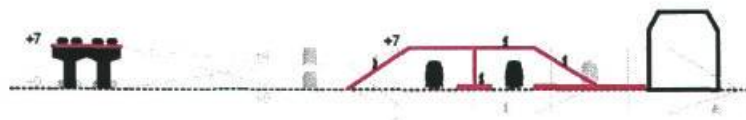
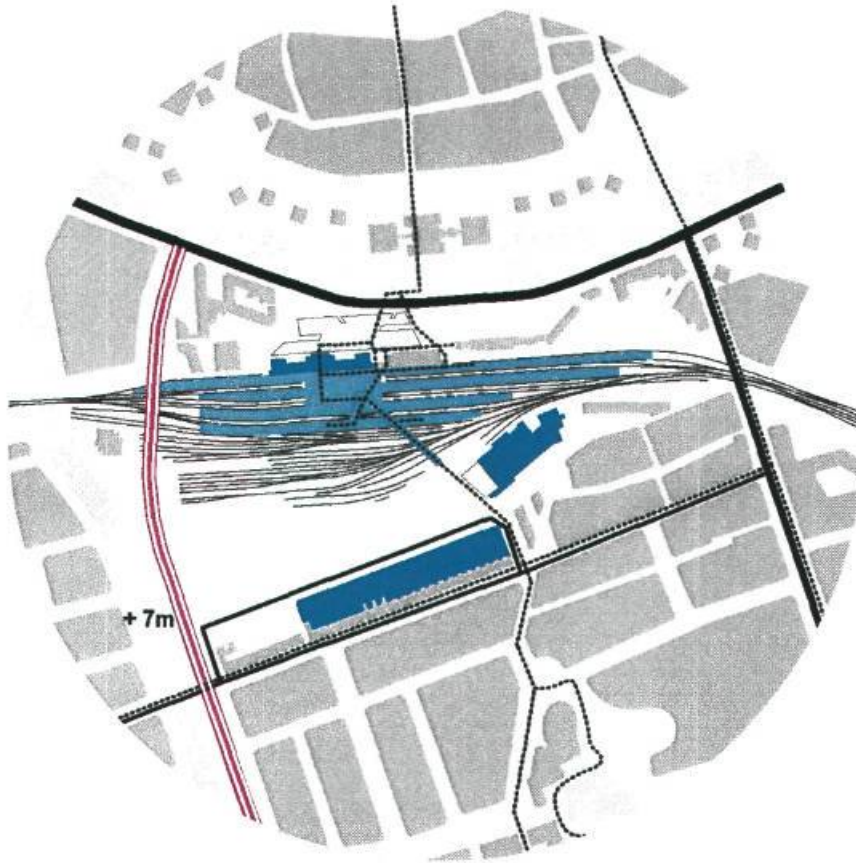
INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel uit, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaalsprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootschalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaalsprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; zie HOOG; Emmaviaduct laag, betekent dat het gebied vanaf maaiveld ontsloten kan worden en het gebied daarmee ook beter aansluit op de omliggende wijken en deze belangrijke stad-as. De schaalsprong zit dan elders in het gebied.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

- Perronplein
- Passerelle
- Parkwegviaduct hoog



Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt binnen nieuw ruimtelijk programma stationsgebied
- Ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeren op maaiveld, onder de (hooggelegen) bebouwing (nieuw maaiveld op +1)
- Omrijbeweging Grunobuurt - Emmaviaduct
- Parkweg als 'woonstraat'

Ruimtelijkheid:

- De verblijfskwaliteit langs het Parkweg/Emmaviaduct blijft onveranderd; de kwaliteit van het Hoornsediep wordt niet beter benut
- Alleen ter plaatse van het stationsgebied is er sprake van een stedelijk profiel aan één zijde van de weg; door middel van een ventweg langs het Parkwegviaduct
- Ter plaatse van de Parkweg is er een moeilijk op te lossen overgang van een laag maaiveld (Rivierenbuurt +0m) naar een hoog maaiveld (Stationsgebied +7m); dit resulteert in een moeizame relatie tussen het stationsgebied en de Rivierenbuurt

Programma

- Hoge weg en hoge toegang zorgen voor tweede maaiveld; onder het tweede maaiveld ruimte voor parkeren en busbuffer
- Grootchalige parkeermogelijkheden maken grootchalig programma mogelijk
- Adres van het stationsgebied op hoogte; stationsgebied is 'eigen eiland' in de stad
- Bij nieuwbouw weg kan ruimte onder de weg worden gebruikt

Milieu, duurzaamheid

- Toename geluidsbelasting eerstelijns en achterliggende bebouwing Parkweg/Emmaviaduct (autonoom)
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
- Beperkte ruimte introductie 'nieuw' groen bij het adres aan het Parkweg/Emmaviaduct
- Dubbel grondgebruik mogelijk onder het viaduct

Haalbaarheid

- Nieuw kruispunt op hoogte is een kostbare ingreep; mogelijk moet er een geheel nieuw Parkwegviaduct gebouwd worden

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaalsprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootchalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaalsprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

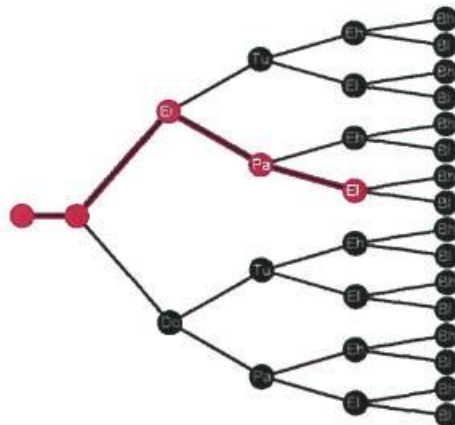
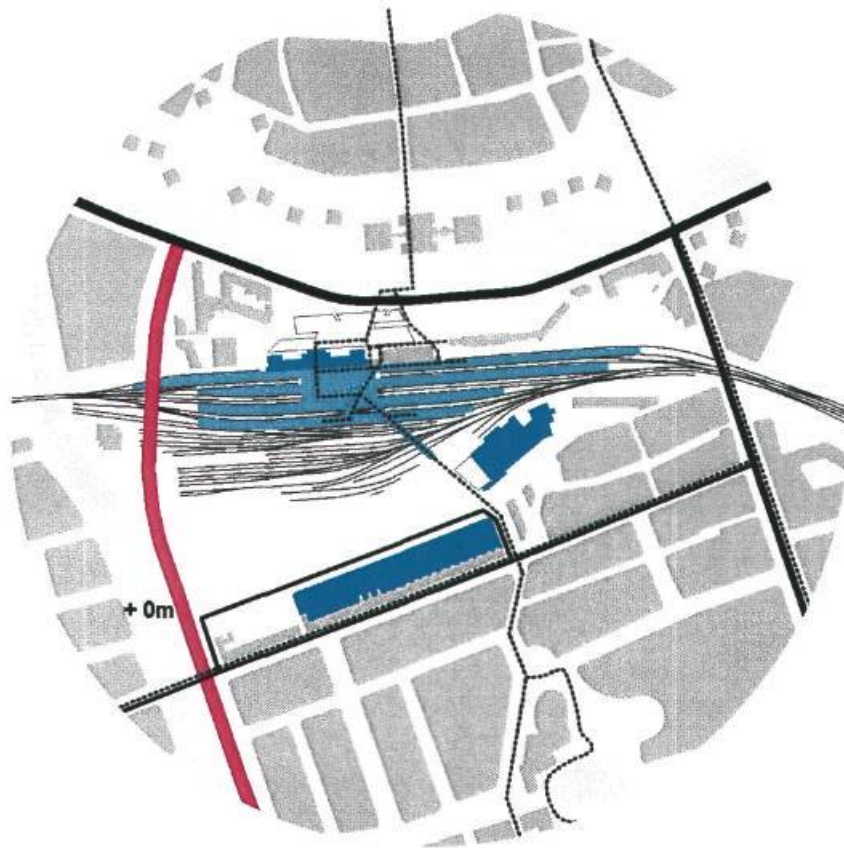
MIXED & CREATING-HUB; De ruimte aan de zuidzijde van de spoorzone biedt de mogelijkheid om een nieuwe (aanvullende) Groningse stedelijk plek te realiseren naast of zelfs onderdeel van de binnenstad. Er is ruimte om initiatieven te accommoderen. Initiatieven die een bijdrage leveren aan de ambities van stad en ommelanden. Om tot een aantrekkelijke stedelijke mix te komen zullen er duidelijke keuzen moeten worden gemaakt om de verblijf- en belevingskwaliteit te borgen. Emmaviaduct hoog, betekent dat het gebied hoog ontsloten wordt en dat het een stedelijk adres wordt.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein

Passerelle

Parkwegviaduct laag



Verkeer, Infrastructuur

- Introductie nieuw kruispunt Parkweg
- Gelijkvloerse kruising langzaam verkeer met (regionaal) auto- en busverkeer
- Parkeeroplossing op maaiveld of ondergronds
- Parkweg als wijkontsluitingsweg

Ruimtelijkheid

- De verblijfskwaliteit langs de Emmaboulevard (het verlaagde Emmaviaduct) verbetert; er ontstaat een stedelijk profiel en de kwaliteit van het Hoornsediep wordt beter benut
- Vanaf het Julianaplein is er sprake van een stedelijk, groen profiel met een ventweg voor de ontsluiting van aanliggende bebouwing
- De bebouwing loopt geleidelijk langs de Emmaboulevard mee omhoog
- De entree van het stationsgebied ligt op het kruispunt van de Emmaboulevard en de Parkweg. Hier komen lokaal en regionaal verkeer bij elkaar
- Bij een laag Parkweg/Emmaviaduct neemt de geluidsbelasting op de bebouwing toe. Dit heeft mogelijk ruimtelijke gevolgen doordat er geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.

Programma

- Het adres van het stationsgebied loopt geleidelijk met de weg omhoog
- Er is slechts op een klein gedeelte sprake van een tweede maaiveld
- Grote programmeringskansen Emmaboulevard

Milieu, duurzaamheid

- Forse toename geluidsbelasting eerstelijns bebouwing Emmaboulevard en eerste woningen Parkweg
- Afname luchtkwaliteit door hogere stagnatie verkeer (VRI) ten opzichte van autonome ontwikkeling
Diverse mogelijkheden aanplanting groen(structuur), mede in relatie tot kadestructuur.

Haalbaarheid

- Verlagen van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct is een kostbare ingreep

INFRA-HUB; Een makkelijke ontsluiting van het gebied is het voornaamste punt, hoog of laag maakt eigenlijk niet veel, als de verbindingen ten behoeve van de verdere reis/bestemming maar helder zijn.

INTRO-HUB; waar kom je binnen en waar zit de schaalsprong met het omliggende gebied? Dat is afhankelijk of het een satelliet wordt met complementaire (grootschalige) functies of een nieuw stuk Groningse stedelijkheid. Als satelliet is het een bestemming, als nieuw stuk Groningen een verblijfsgebied met een unieke mix van stedelijke functies. Emma-viaduct hoog of laag heeft met de schaalsprong te maken. Hoog betekent meer stedelijkheid en een verhoogd maaiveld.

MIXED & CREATING-HUB; zie HOOG; Emmaviaduct laag, betekent dat het gebied vanaf maaiveld ontsloten kan worden en het gebied daarmee ook beter aansluit op de omliggende wijken en deze belangrijke stad-as. De schaalsprong zit dan elders in het gebied.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Keuze 4

Busstation

Verkeer, Infrastructuur

De doorontwikkeling aan de noordzijde met de inpassing van een alternatief vervoerssysteem legt een hoge claim op het verkeerskundig functioneren van de Stationsweg en het busstation. De oversteekbaarheid voor langzaam verkeer tussen binnenstad en stationsgebied (v.v.) komt onder grote druk te staan. Met het oog op de functie van de Stationsweg voor de stad Groningen en het stationsgebied; interwijkverbinding, verdeelfunctie (uitwisseling tussen Hereweg en Emmaviaduct/ Parkwegviaduct) en parkeerverdeeling en het verbinden van de Rivierenbuurt, stationsgebied en binnenstad is het noodzakelijk dat de sprong naar het zuiden wordt gemaakt. Het verplaatsen van het busstation is een belangrijke voorwaarde om de kwaliteit van het OV op peil te houden. Vanuit het oogpunt van exploitatie, verkeersdruk aan de westzijde (kruispunt Parkweg) en de robuustheid van het bussysteem is een kortsluiting naar de noordoostzijde noodzakelijk.

De inpassing van het busstation is dus beoogd aan de zuidzijde van het station. Deze inpassing kan op maaiveld of op hoogte worden gerealiseerd, het benodigde ruimtegebruik varieert hierin. Belangrijk is hierin inzicht te hebben, zodat de benodigde ruimte kan worden vrijgemaakt (voorwaarde). Belangrijke afweging hierin is de aansluiting op de omgeving (ruimtegebruik en ontsluiting) en de transfer.

Op hoogte

Bij het op hoogte realiseren van het busstation is het mogelijk om op hetzelfde oppervlak (eronder) een busbuffer te realiseren. Vanuit het oogpunt van het comfort voor de reiziger verdient het aanbeveling om de overstap op gelijke hoogte plaats te laten vinden, omdat hoogteverschillen leiden tot een extra weerstand in de overstap. Een busstation op hoogte sluit daarom beter aan op een traverse over de sporen dan op een perrontunnel. Bovendien heeft een gelijkvloerse overstap een positief effect op het 'overzicht' van de reiziger ten aanzien van de transfer.

Een busstation op hoogte betekent tevens dat moet worden gelet op de aansluiting op de ontsluitende wegen van het stationsgebied; moeten er hellingbanen worden ingepast of kan de aansluiting volledig op hoogte plaats vinden (met daaronder eventueel parkeervoorzieningen)?

Maaiveld

Een busstation op maaiveld dient bij een kortsluiting naar de noordoostzijde (over of onder de sporen) aan de zuidzijde een hellingbaan te worden ingepast. Een doorkoppeling middels een tunnel ligt in het geval van een busstation op maaiveld meer voor de hand omdat het te overwinnen hoogteverschil meer beperkt is en daardoor minder beslag op de ruimte legt (met name aan de noordoostzijde). De busbuffer die ook op maaiveld gerealiseerd zal worden heeft een negatieve invloed op het beeld en de ontwikkelpotentie van het gebied. Een busstation op maaiveld sluit anderzijds wel goed aan op de verlaagde Emmaboulevard.

Ruimtelijkheid

De hoogte van het busstation bepaalt de aansluiting op de Rivierenbuurt, de transfer en het Parkwegviaduct. De kwalitatieve keuze voor het wel of niet verhoogd aanleggen van het busstation hangt dus af van de eerdere twee keuzes (hoogte Parkwegviaduct en type transfer). Grote hoogteverschillen tussen de verschillende elementen hebben lange hellingbanen tot gevolg. De minimale maat voor de hellingbaan bepaalt de ligging van het busstation in het gebied. Een busstation op hoogte zorgt ook voor een helling richting de Rivierenbuurt. Een ontspannen busstation op maaiveld betekent een minder stedelijk gebied. Een busstation op hoogte veroorzaakt een barrière naar de Rivierenbuurt en vormt zo een hoogstedelijk eiland in de stad.

Een verhoogd maaiveld heeft wel als voordeel dat er onder het tweede maaiveld (+4m) ruimte is voor ruimtevrageprogramma zoals parkeren, busbuffer en een fietsenstalling. Indien het stationsgebied op maaiveld (+0m) opgelost wordt kan de ontwikkeling per plot gefaseerd worden. Elke plot regelt dan zijn eigen parkeerbehoefte.

Programma

De hoogte van het busstation bepaalt in belangrijke mate de aansluiting op de omgeving. Met name de aansluitingen op het Parkwegviaduct c.q. Emmaboulevard en de Rivierenbuurt zijn van invloed op de programmering van het gebied. Een goede aansluiting op de Rivierenbuurt biedt kansen voor lokaal programma zoals een bakker of een kinderdagverblijf. Een goede aansluiting op het Parkwegviaduct biedt daarentegen kansen op grootschalig regionaal programma. Door een busstation op hoogte ontstaat er een tweede maaiveld. Onder het maaiveld is ruimte voor de busbuffer en grootschalige parkeermogelijkheden. Door dit dubbel ruimtegebruik is er meer ruimte voor programma en ook grootschaliger programma zoals bijvoorbeeld een congrescentrum is mogelijk.

Milieu, duurzaamheid

Belangrijk voor de realisatie van het busstation is de toekomstvastheid. Gesteld wordt dat alleen de mogelijkheid tot doorkoppeling (een rechtstreekse busverbinding) over de sporen heen toekomstvast is. Deze doorkoppeling over de sporen zal beter aansluiten op een hooggelegen busstation. Een doorkoppeling middels een tunnel sluit daarentegen beter aan op een laaggelegen busstation. Deze opties vormen in beide gevallen een lastige inpassingsopgave.

Bij het hooggelegen busstation wordt uitgegaan van dubbel grondgebruik, het maaiveld wordt benut voor de busbuffer, maar ook voor parkeren. Dit biedt mogelijkheden voor hoge dichtheden en een aantrekkelijk (verhoogd) maaiveld.

Bij het busstation op maaiveld zal meer infrastructuur samenvallen met de verkeersruimte voor voetgangers. Daarnaast ligt het voor de hand om het parkeren voor het nieuwe gebouw programma ondergronds te realiseren. Dit laatste zal weer leiden tot verstoring van de (vervuilde) grond en de grondwaterstromen. Vanuit duurzaamheid kan dit ook als kans gezien worden, omdat verontreinigde grond wordt verwijderd. Anderzijds zal met het verhoogde maaiveld de noodzaak de grond in te gaan nauwelijks aanwezig zijn, wat meer mogelijkheden biedt voor een functiegerichte aanpak van de bodemsanering, bijvoorbeeld door afscherming van de bodemverontreiniging.

Ten aanzien van de milieuaspecten heeft de keuze voor het busstation met name een relatie met de hellingbanen (stagnatiefactor) en geluidsbelasting (hoogte van belasting op gevel). Bij het hooggelegen maaiveld met busstation is het zo dat er een afschermende werking uitgaat van de verhoging, voor de hellingbaan voor de bus én voor het spoorgeluid.

Voor het geluid geldt verder dat in de dagsituatie het meeste geluid van de bussen overstemd wordt door het treingeluid. Toch is het een aandachtspunt; 's-Nachts (wanneer ook het aantal busbewegingen beperkt is) én op korte afstand van de busbanen.

Haalbaarheid

Het op hoogte bouwen van het Parkwegviaduct en/of het busstation biedt zowel kansen als bedreigingen. De kansen hebben te maken met het onverdiept aanleggen van grote parkeervoorzieningen bovenop de aanwezige vervuilde grond. De grote parkeervoorziening veroorzaakt ook de bedreiging. Grote parkeervoorzieningen vragen

om grote investeringen en een goede samenwerking tussen eigenaren. Tijdens de bouw en tijdens het beheer. Het proces om tot overeenstemming te komen kost veel tijd en vervolgens moet er in korte tijd veel ontwikkeld worden omdat de projecten constructief met elkaar verbonden zijn. Een flexibele fasering is dus niet meer mogelijk. De grote parkeervoorziening zorgt er wel voor dat er groot programma naar het gebied toegetrokken kan worden. Programma dat zowel gebruik maakt van de aanwezigheid van het OV als van de goede bereikbaarheid per auto. Dit grootschalige programma kan een aanjager zijn voor het gebied en Groningen mogelijk (inter)nationale bekendheid geven. De terugverdien mogelijkheid van grootschalig parkeren is ook groter maar doordat het moeilijker realiseerbaar is brengt het wel een risico met zich mee.

Het naar beneden brengen van het Parkwegviaduct en/of een verlaagd busstation zorgt ervoor dat het proces van ontwikkelingen eenvoudiger verloopt. Per plot kan de grond uitgegeven worden en elke partij realiseert zijn parkeerplaatsen op eigen terrein. Doordat het parkeren minder efficiënt opgelost wordt is er minder ruimte voor programma en zijn de verdiensten minder groot.

Deze keuze bepaald in hoge mate het karakter van het gebied. Naast de omvang van de busterminal, hebben ook het grote aantal verkeersbewegingen rond de OV-terminal en de busontsluiting tussen de noord- en zuidzijde van de sporen wezenlijke invloed. Het faseringsvraagstuk speelt daarbij ook een rol, de OV-terminal zal voor de overige programmering/ontwikkeling uit naar de zuidzijde verplaatsen. Koppeling met het voormalige EKP-gebouw behoort tot de mogelijkheden.

Voor deze keuze moet de afweging gemaakt hoe het deel van de stevige verkeersstromen ingepast kunnen worden. Een prominent aanwezige busterminal en/of grootschalige parkeervoorziening is niet goed voor de verblijfswaarde van een gebied. De keuze voor een verhoogd maaiveld met daaronder de parkeerfunctie en een deel van de OV-functies ligt voor de hand met op het verhoogde niveau een centraal stedelijk ontmoetingsplein, ligt dan voor de hand.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent weinig hoogteverschil; Emmaviaduct en busstation liggen beide op hoogte
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Goede aansluiting op regionaal verkeer; goede kansen voor grootschalig regionaal programma
- Matige aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; hoogteverschil moeilijk oplosbaar
- Optimaal dubbelgebruik doordat hele gebied op hoogte ligt

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

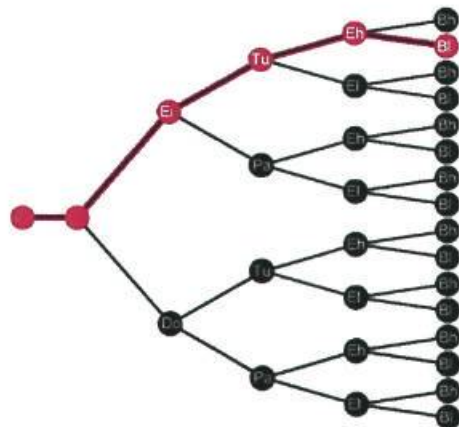
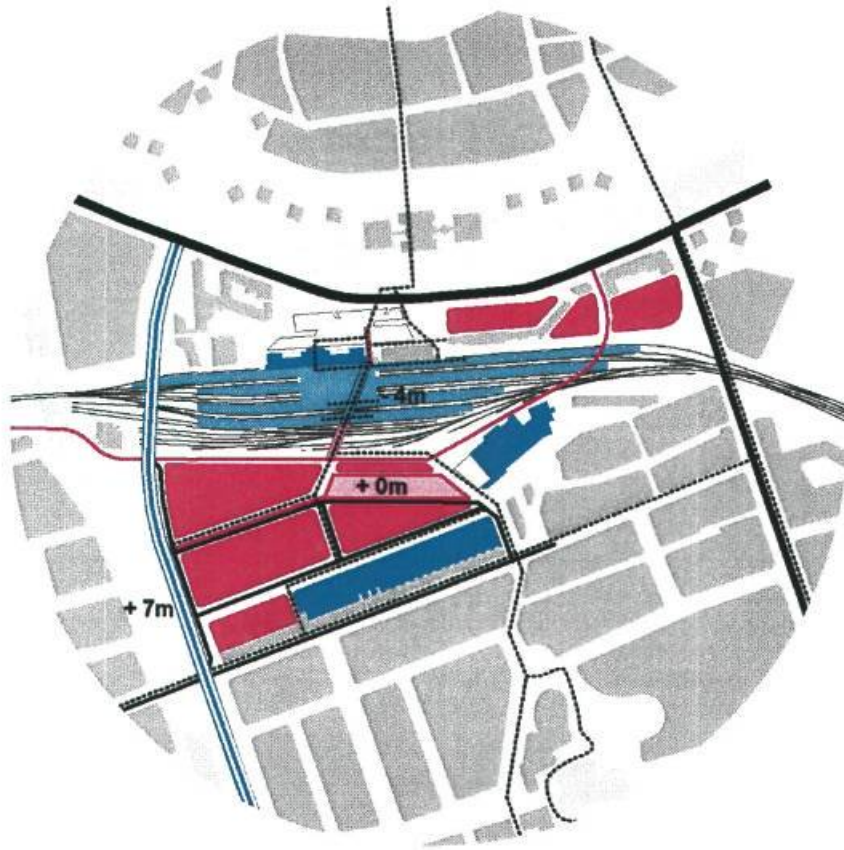
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct hoog
Busstation laag



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus kent gering hoogte verschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; gering hoogteverschil / groot hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Door het grote hoogteverschil tussen busstation en Parkwegviaduct ontstaan lange hellingbanen. Dit heeft een oostelijke ligging van het busstation en nadelige gevolgen voor de verblijfskwaliteit tot gevolg

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Redelijke aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk naast verhoogd Parkwegviaduct

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan onder het spoor

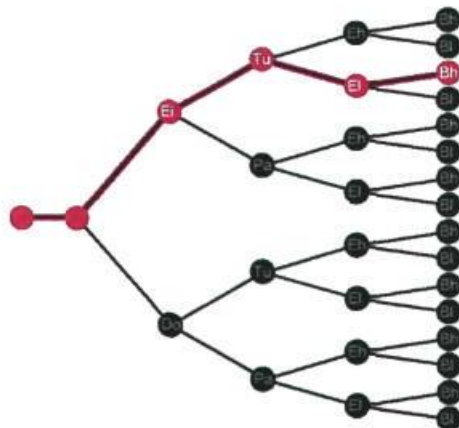
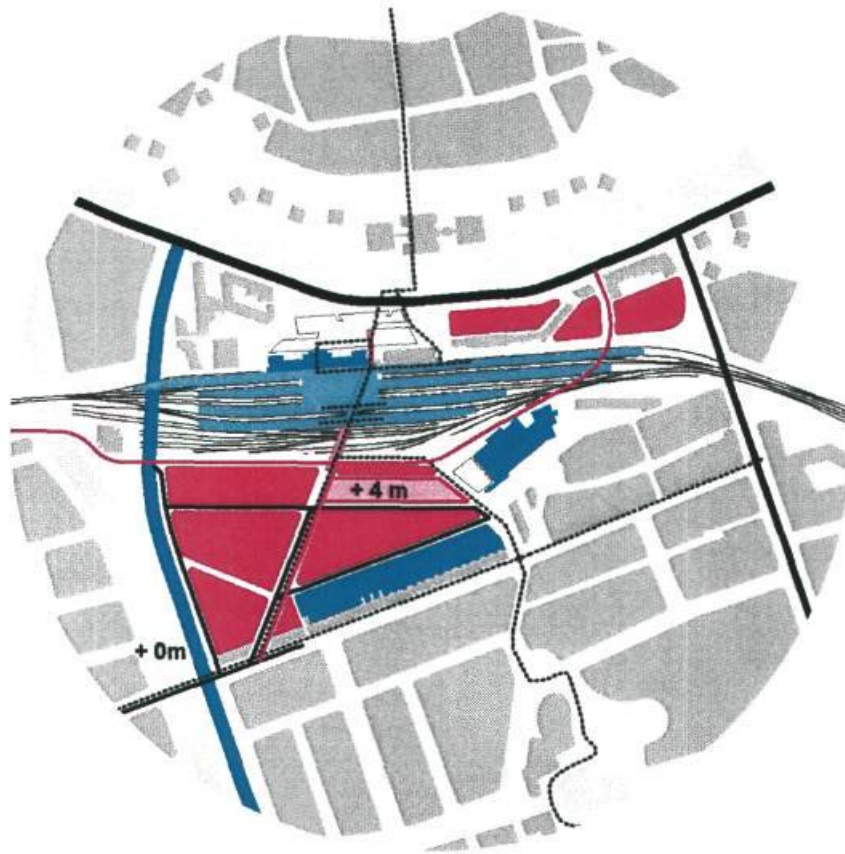
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct laag
Busstation hoog



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent een gering hoogteverschil van 4 m; Parkwegviaduct ligt op maaiveld en busstation ligt op hoogte; lange hellingbaan
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk op en rond busstation

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

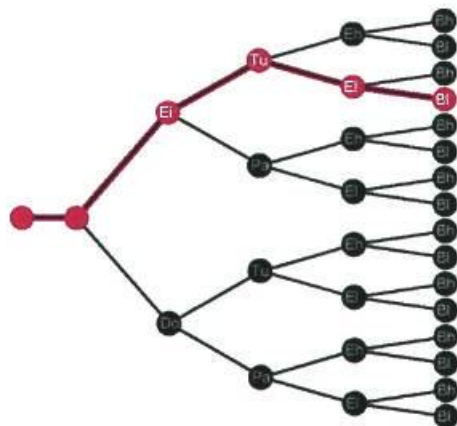
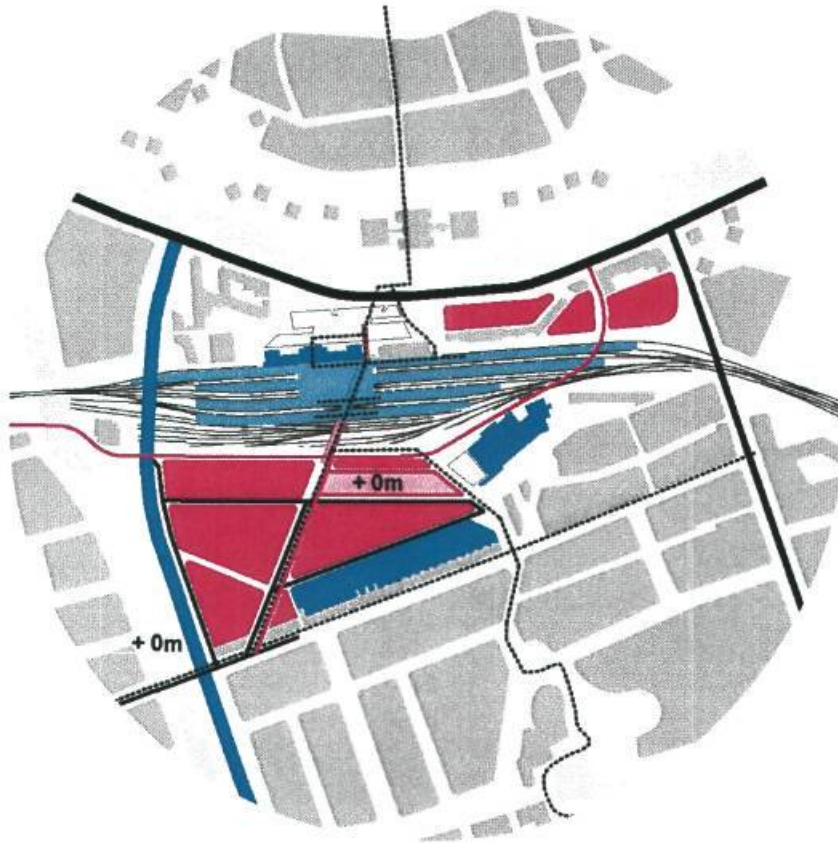
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Perronplein Tunnel
Parkwegviaduct laag
Busstation laag



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; geen hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Entree naar het gebied kent geen hoogteverschil; stationsgebied is goed aangesloten op de stad

Programma

- Matige aansluiting op regionaal verkeer; matige kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; geen hellingbanen
- Geen dubbel ruimtegebruik mogelijk

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

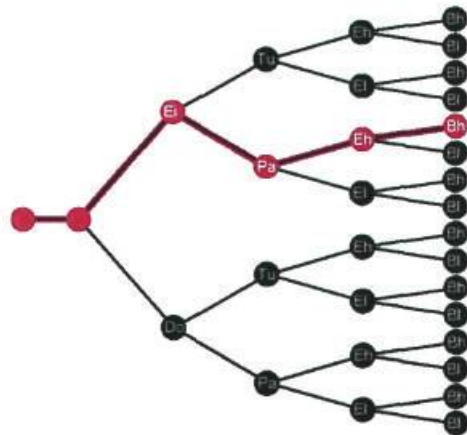
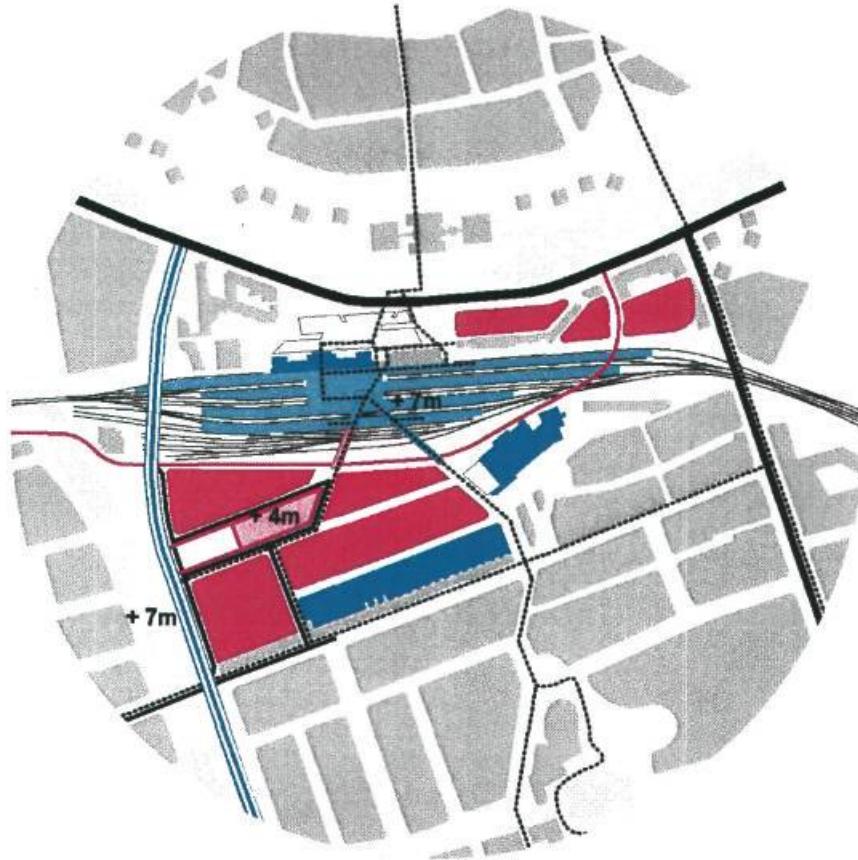
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct hoog
Busstation hoog



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent weinig hoogteverschil; Emmaviaduct en busstation liggen beide op hoogte
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Goede aansluiting op regionaal verkeer; goede kansen voor grootschalig regionaal programma
- Matige aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; hoogteverschil moeilijk oplosbaar
- Optimaal dubbelgebruik doordat hele gebied op hoogte ligt

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

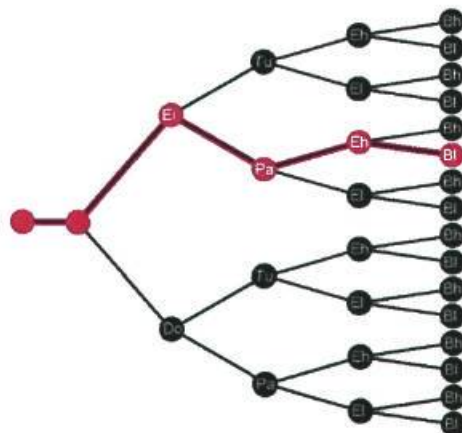
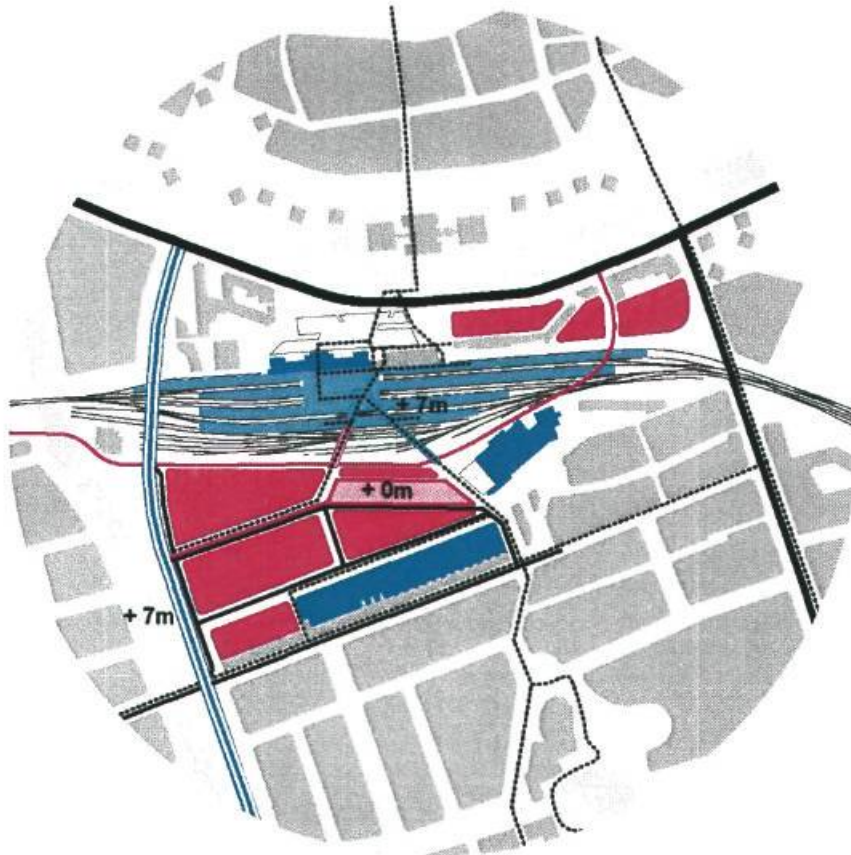
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct hoog
Busstation laag



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus kent groot hoogte verschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; groot hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Door het grote hoogteverschil tussen busstation en Parkwegviaduct ontstaan lange hellingbanen. Dit heeft een oostelijke ligging van het busstation en nadelige gevolgen voor de verblijfskwaliteit tot gevolg

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor *grootschalig regionaal programma*
- Redelijke aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk naast verhoogd Parkwegviaduct

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

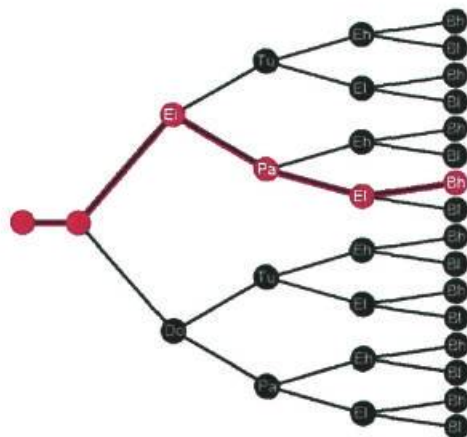
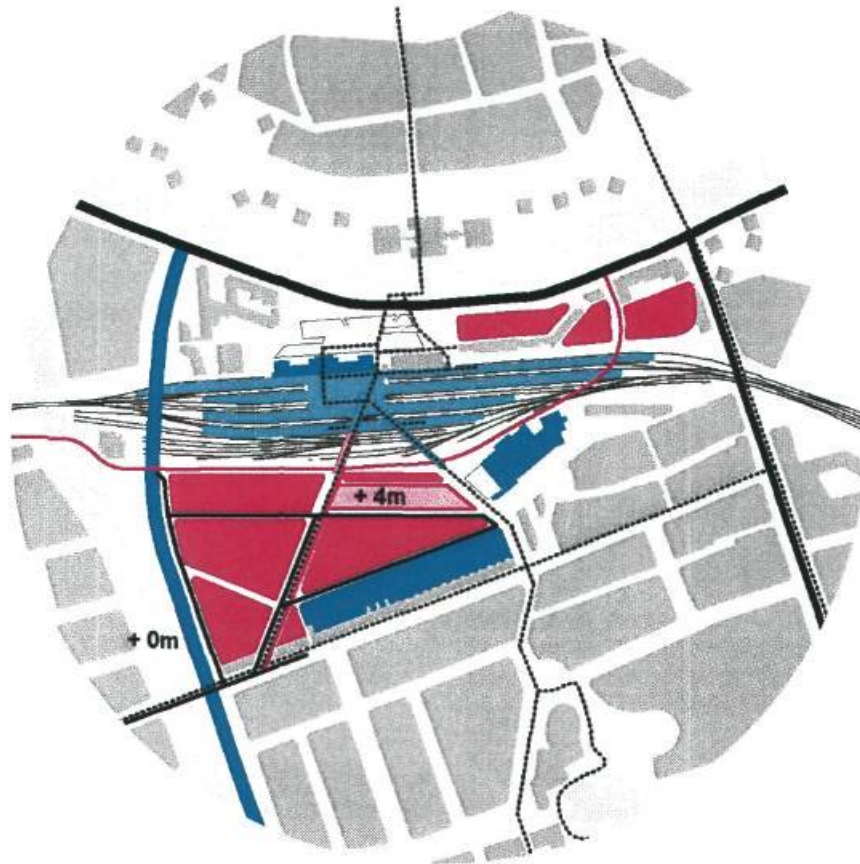
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct laag
Busstation hoog



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent gering hoogteverschil (transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op hoogte; gering hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Dubbelgebruik locatie: parkeermogelijkheden onder busstation i.c.m. busbuffer
- Busstation sluit aan op doorkoppeling over spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling onder het spoor

Ruimtelijkheid

- Aansluiting met de Rivierenbuurt door middel van lange hellingbanen; nadelig gevolg voor verblijfskwaliteit
- Entree naar het gebied kent een hoogteverschil van 4m; Parkwegviaduct ligt op maaiveld en busstation ligt op hoogte; lange hellingbaan
- Het hele stationsgebied vormt een 'eigen eiland' in de stad

Programma

- Redelijke aansluiting op regionaal verkeer; redelijke kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt
- Dubbel ruimtegebruik alleen mogelijk op en rond busstation

Milieu, Duurzaamheid

- Logisch dubbel ruimtegebruik
- Eenvoudigere mogelijkheden voor afscherming van (spoor)geluid

Haalbaarheid

- Mogelijkheid voor grootschalig programma door grote parkeermogelijkheden
- Risicovolle ontwikkeling door complexe eigendomsgrenzen
- Projecten zijn constructief met elkaar verbonden
- Hoog busstation is kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus over het spoor voordeliger dan onder het spoor

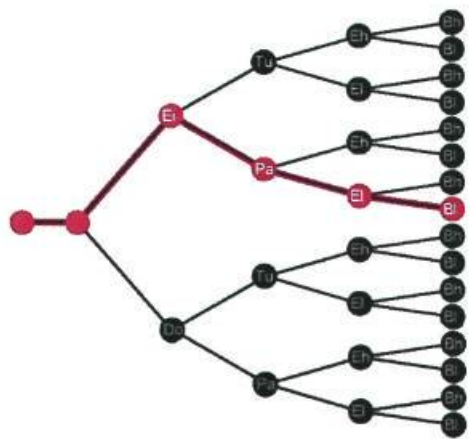
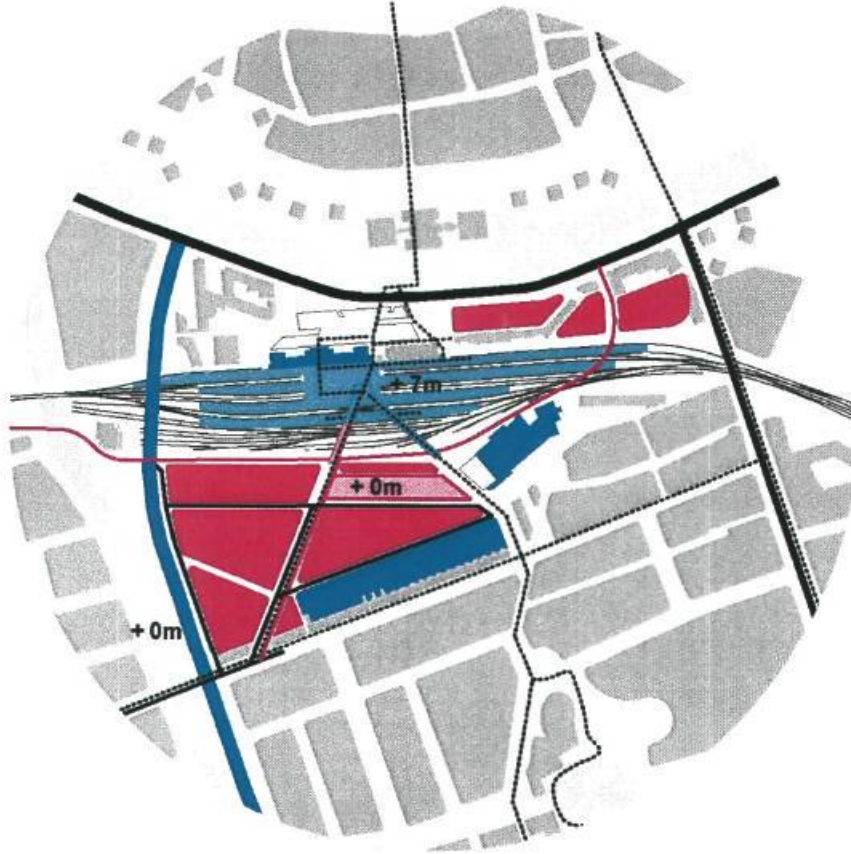
INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze heeft vanwege zijn omvang en invloedssfeer een enorme impact op het karakter van het gebied. Er is waarschijnlijk te weinig ruimte voor een nieuw stuk stad, zo wordt de keuze gemaakt voor grootschalig transferprogramma.

Relatie Cityhub - Copyright Concre

Perronplein Passerelle
Parkwegviaduct laag
Busstation laag



Verkeer, Infrastructuur

- Transfer trein/bus (v.v.) kent groot hoogteverschil (weinig transparante transfer)
- Koppeling Parkwegviaduct – busstation op maaiveld; geen hoogteverschil tussen Parkwegviaduct en busstation
- Busstation sluit aan op doorkoppeling onder spoor; veel hoogteverschil bij doorkoppeling over het spoor

Ruimtelijkheid

- Ontspannen overgang tussen Rivierenbuurt en stationsgebied doordat beide gebieden op maaiveldniveau liggen
- Entree naar het gebied kent geen hoogteverschil; stationsgebied is goed aangesloten op de stad

Programma

- Matige aansluiting op regionaal verkeer; matige kansen voor grootschalig regionaal programma
- Goede aansluiting op lokaal programma Rivierenbuurt; geen hellingbanenz
- Geen dubbel ruimtegebruik mogelijk

Milieu, Duurzaamheid

- Relatie hoogteligging busbaan en geluidsbelasting op gevel, m.n. in het noordelijk deel van het ontwikkelgebied
- Meer mogelijkheden voor benutting van water en groen(structuren) in de openbare ruimte
- Toekomstvastheid (doorkoppeling) is erg lastig te realiseren.

Haalbaarheid

- Eenvoudig ontwikkelproces doordat parkeren op eigen terrein wordt opgelost
- Laag busstation is minder kostbare ingreep
- Doorkoppeling bus onder het spoor minder voordelig dan over het spoor

INFRA-HUB; Voor deze laag staan de goede overzichtelijke en snelle verbindingen centraal, hoog of laag is een afgeleide daarvan, mede in relatie tot de keuze van tunnel/passerende.

INTRO-HUB; Afhankelijk van de positionering van het gebied als satelliet of nieuw stuk Groningen, zie keuze 3.

MIXED & CREATING-HUB; deze keuze in combinatie met een verhoogd maaiveld biedt meer ruimte voor toekomstige stedelijke ontwikkelingen.

Relatie Cityhub - Copyright Concire

Opdrachtgever Gemeente
Groningen Dhr.Gerrit Lieferring

Projectnummer
110304

Versie Versie 2.5
Maart 2013

Movares

Postbus 2855
3500 GW Utrecht Gebouw
Daalse Kwint Daalseplein 101
3511 SX Utrecht
T 030 265 55 55
F 030 265 55 62

E-mail info@movares.nl

Internet www.movares.nl

DeZwarteHond.

Groningen
Postbus 1102
9701 BC Groningen
Hoge der A 11
9712 AC Groningen
T 050 313 40 05
F 050 318 54 60

Rotterdam
Postbus 25160
3001 HD Rotterdam Rotterdam
Building Aert van Nesstraat 45
3012 CA Rotterdam
T 010 240 90 30
F 010 240 90 25

E-mail info@dezwartehond.nl

Internet www.dezwartehond.nl