Bestuursdienst

gemeente Groningen

**RAADSVOORSTEL:**
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2574559
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Voorkeursalternatief Stationsgebied

Groningen, 22 JUN 2011

Aan de raad,

**Sturen aan de voorkant.**
De visieontwikkeling voor het Stationsgebied is in een nieuwe fase aangeland. Het planproces verloopt via een aanpak, waarin uw raad in de gelegenheid is om mee te sturen aan de voorkant van het proces. Dit is tot dusver op uiteenlopende wijze gebeurd. In informele, opiniërende bijeenkomsten, met een excursie naar stationsgebieden elders in Nederland en op diverse besluitvormende momenten. Stapsgewijs brengt u zo de planvorming verder die zich voltrekt in een complexe planomgeving met betrokkenheid van diverse partijen met uiteenlopende verantwoordelijkheden. Ook nu ligt weer een besluit voor die de contouren van de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied zichtbaar moet maken. Met het voorliggende voorstel vragen we u om het voorkeursalternatief te beoordelen en aan te vullen waar u dat nodig vindt, om zo het vertrekpunt voor de volgende fase vast te leggen. Ook nu zien we weer uit naar de discussie met u over dit boeiende onderwerp.

**De context.**
Zoals u weet werken we nauw samen met andere partijen die een grote verantwoordelijkheid hebben voor de maatregelen die in het kader van het Regionaal Specifiek Pakket voor het station en de toeleidende sporen op stapel staan. De opgave valt uiteen in een tweetal hoofdonderdelen: de spoorse maatregelen voor de kortere termijn tot 2020 en de gebiedsontwikkeling voor de langere termijn tot 2040;

- 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 onderdelen waarop dit gebeurt, worden verderop in dit voorstel toegelicht.
- De ontwikkelingsvisie, waarvan de gemeente de trekker is en waarmee de functie van het stationsgebied als dynamo voor de economische ontwikkeling van de stad vorm moet krijgen. Het accent ligt daarbij op de ontwikkeling van de stationsomgeving in de periode 2020-2040. Met de ontwikkelingsvisie willen we invloed uitoefenen op het ontwerp van de bovengenoemde ingrepen op het station. We willen zo een goede uitgangssituatie creëren voor de toekomstige invulling van het stationsgebied. De eerste stap op weg naar dit toekomstbeeld en het instrumentarium om daar uitvoering aan te geven, ligt nu voor in dit voorstel voor

een voorkeursalternatief. Vertrekpunt in de methodiek van de door ons ingeschakelde adviseurs is een drietal extreme modellen. Niet om uit te kiezen, maar om het zoekgebied af te bakenen en een samenhangend alternatief voor de invulling van het stationsgebied op te stellen. Dit is een beproefde methodiek die bijvoorbeeld ook bij grote infrastructurele projecten wordt toegepast. Hierop hebben zij met toepassing van een beoordelingsinstrument een diepgaande en uitgebreide analyse verricht, die tot dit voorkeursalternatief heeft geleid. Op deze werkwijze hebben zij een toelichting gegeven in de informele bijeenkomsten van 1 februari en 21 juni jl.

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

**Informatieve bijeenkomsten raadscommissies.**
Wij hebben met u de planmethodiek met toepassing van een drietal modellen doorgenomen tijdens een tweetal informatieve bijeenkomsten met externe adviseurs. En wel op 1 februari en op 21 juni jl. Enkele onderwerpen waar we met u over gesproken hebben zijn:
- sloop hoek Parkweg.
U bent van mening dat, als nu al blijkt dat sloop van het hoekcomplex Parkweg/Emmaviaduct noodzakelijk is, dat dit dan ook duidelijk moet worden aangegeven. In onze ogen is dat te voorbarig. Dit inzicht hebben we nog niet. Het concept riep, zoals we hebben geconstateerd, te veel de suggestie op dat hier op voorhand een besluit over sloop wordt genomen. Dit is niet het geval. Deze aansluiting is onderwerp voor nadere uitwerking. De bestaande hoekbebouwing valt binnen het gebied, waarbinnen de oplossing voor deze kruising én de entree van het te ontwikkelen gebied aan de zuidzijde van het station moet worden gevonden. De oplossing hangt deels ook samen met de keuzes die nog bij de verdere uitwerking van de Zuidelijke Ringweg moeten worden gemaakt. Deze uitwerking moet immers meer zicht geven op de aansluiting van de ringweg op de onderliggende wegenstructuur van de stad, waaronder het Emmaviaduct. Dit voorkeursalternatief is wat ons betreft de inzet voor de discussie daarover. Uiteindelijk moet uit het herontwerp van de kruising Parkweg blijken of en in welke mate dit ingrepen in het bestaande woonblok met zich meebrengt. Wat dit laatste betreft, hebben we het conceptkaartbeeld aangevuld ter hoogte van de toekomstige kruising tussen de verlaagde Emmaviaduct en de Parkweg.

- knip Stationsweg.
Wij hebben aangegeven dat de "knip" voor autoverkeer er wat ons betreft komt, tenzij dit vanuit de verkeerseffecten op andere gebieden ongewenst is. Wij zijn bezig om deze effecten in beeld te brengen. Er is samenloop met de uitwerking van de plannen voor de Zuidelijke Ringweg. Ook op dit onderdeel is afstemming nodig. Een besluit over de "knip" is in het voorliggende voorstel niet nodig. Het model werkt zowel met als zonder knip. Van het verplaatsen van het busstation hebben we hoge verwachtingen wat betreft de afname van de verkeersdrukte op het voorplein. De keuze voor een knip zal dan ook eerder plaats moeten vinden op het niveau van het totale verkeerssysteem van de stad. De fractie van de VVD heeft ons gevraagd om aan te geven wanneer en op welke wijze de raad betrokken is geweest bij het voorstel voor de "knip". In onze opiniërende discussie van 10 februari 2010 heeft ons college zijn voorkeur hiervoor al kenbaar

gemaakt. In onze brief van 24 juni 2010, met als onderwerp de ontwerpopgave, hebben we een aantal stellingen opgenomen, waaronder stelling 6, waar we deze voorkeur opnieuw aan hebben gegeven. En teruggrijpend op de voorgaande discussie met u daarbij ook de constatering, dat u daarbij graag ook alternatieven in beeld gebracht wil hebben. In de ontwerpopgave is uw wens dan ook terug te vinden.

- doorgaande fietsverbinding.
U hebt opmerkingen geplaatst over de befietsbaarheid van de traverse. Aan de zuidzijde van het spoor is een daarvoor benodigde helling wellicht nog in te passen. Samen met ProRail zijn we tot de conclusie gekomen, dat het overbruggen van een hoogte van circa 8 m aan de voorzijde niet mogelijk is, anders dan met liften, roltrappen of een spiraalvormige baan. Die laatste is dan weer moeilijk inpasbaar. Alleen een fietstunnel kan een doorgaande fietsverbinding opleveren. De vraag is echter wat een dergelijke doorgaande fietsverbinding toevoegt aan de bestaande routes via Hereweg en Emmaviaduct vanuit de zuidelijke woonwijken naar de binnenstad. Bovendien verzwaart dit de druk op de Werkmanbrug. In het voorkeursalternatief wordt ook voorzien in een ontvangstdomein aan de zuidzijde van het station. Daar zullen dus ook stallingmogelijkheden worden gerealiseerd. Omrijden voor fietsers die het station als einddoel hebben is dus niet aan de orde.

**Participatie: consultatierondes.**
Na de presentatie aan uw commissies hebben we een consultatieronde gehouden, waarbij het concept-voorkeursalternatief in twee bijeenkomsten is voorgelegd aan de klankbordgroepen van bewonersorganisaties en belangengroepen. Afzonderlijk overleg is gevoerd met het OV-bureau. Over het algemeen waren de reacties op het concept positief en leverden tevens aandachtspunten op voor de uitwerking.
Daarnaast zijn we een intensief traject met ProRail ingegaan. Het accent lag daarbij op de ligging en uitvoering van de traverse die, zoals u weet, een essentiële rol moet vervullen in de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Het concept-voorkeursalternatief is daarbij leidend geweest, ook voor ProRail. Het OV-bureau heeft ook actief geparticipeerd in de workshops die door ProRail zijn georganiseerd.

- overleg OV-bureau.
Aan het OV-bureau is gevraagd of het toekomstige OV-model past in het voorkeursalternatief. Deze vraag is voor hem moeilijk te beantwoorden, omdat er onvoldoende zicht is op het buslijnennet na 2020. Dit is ook sterk afhankelijk van nog te nemen besluiten, o.a. over de treinverbinding Groningen-Heerenveen en fase 2 RegioTram. Het verplaatsen van het busstation naar de zuidzijde is volgens het OV-bureau een goed alternatief voor de streeklijnen die eindigen op het hoofdstation. De huidige situatie aan de noordzijde is niet toekomstvast. Het busstation voldoet niet aan de eisen van toegankelijkheid en op termijn niet aan de wetgeving hierover. Voor hét vervoersknooppunt van het noorden kan dit uiteraard worden aangemerkt als een grote omissie. Wordt wel voldaan aan deze eisen ter plekke, dan gaat dit ten koste van de capaciteit die nu al aan zijn grenzen zit. Aan de andere kant verwacht het OV-bureau bij een situering aan de zuidzijde hogere exploitatielasten voor de stadslijnen en de streeklijnen die ook de stad inrijden. Dit heeft te maken met de extra rijtijd vanuit de zuidkant via het Emmaviaduct richting de Herebrug. Ook de overstap tussen de tram en bus zou ongunstiger kunnen uitpakken bij een zuidelijke situering. Haltes langs de

Stationsweg kunnen mogelijk soelaas bieden. In het meest extreme geval zou een doorkoppeling over de sporen aansluitend op het te vervangen Herewegviaduct overwogen kunnen worden. Het OV-bureau is op dit moment doende om meer inzicht te krijgen in de overstapbewegingen tussen de bus en alle andere modaliteiten en hoe deze zich zullen ontwikkelen. Zowel voor als na de komst van de tram.

- overleg klankbordgroepen.
Ondanks het overwegend positieve commentaar op het voorkeursalternatief, waren er ook punten van kritiek. Vanuit de Fietsersbond vanwege onze conclusie, dat een doorgaande fietsverbinding over de passage niet uitvoerbaar is. Een doorgaande fietsverbinding is alleen mogelijk als hiervoor een fietstunnel wordt aangelegd.
De bewonersorganisatie Rivierenbuurt mist vooral een omvattende visie op het verkeers- en vervoerssysteem in de stad waar de ontwikkeling van het stationsgebied ingepast is. Gevreesd wordt voor aantasting van de leefbaarheid van de Rivierenbuurt door een opeenstapeling van plannen, die volgens de bewonersorganisatie niet op elkaar zijn afgestemd. Plannen, zoals die voor de Zuidelijke Ringweg en voor het stationsgebied. Dit uit zich ondermeer concreet in kritiek op onderdelen van het voorkeursalternatief. Zo heeft men twijfels bij de noodzaak tot verlaging van het Emmaviaduct. En ook voorziet men een extra verkeersdruk op de Parkweg.
Vanwege deze reacties hebben wij het noodzakelijk gevonden om nader in overleg te gaan met de bewonersorganisatie van de Rivierenbuurt.

**Aanpak knoop Groningen.**
Voor het spoorse deel werkt ProRail aan de uitwerking van het Programma Noord Nederland (PNN), het integrale pakket van spoorse maatregelen voortkomend uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP). Voor de ontwikkeling van het Stationsgebied is de uitwerking voor de knoop Groningen van belang. Hiervoor vervult de provincie de rol van (namens het ministerie van I&M) gedelegeerde opdrachtgever richting ProRail. Vanwege de omgevingseffecten van de maatregelen participeren wij intensief in het traject van planvorming zoals dat door ProRail is uitgezet.

Deze uitwerking bevindt zich in de planstudiefase, wat inhoudt, dat rond een aantal onderdelen alternatieven worden gegenereerd en gewaardeerd. Het gaat hierbij om de volgende onderdelen:
1. transfer
2. spoor
3. aanlanding tram op 1b
4. opstelterrein.

De alternatievenstudie betreft het spoordomein, inclusief de raakvlakken met de gebiedsontwikkeling. Het spoordomein valt uiteen in de onderdelen transfer (loopverbinding), spoor (de railinfrastructuur) en het opstelterrein. Transfer en opstelterrein hebben een groot raakvlak met de gebiedsontwikkeling. Voor de transfer is dat een tweezijdige relatie: vorm en dimensies zijn mede afhankelijk van de gebiedsontwikkeling; omgekeerd geven de functie en de inrichting van een transferverbinding richting aan de gebiedsontwikkeling. Opstellen is een voorwaardelijke relatie; tegen welke kosten is het opstelterrein (geheel of gedeeltelijk) vrij te maken en op welke wijze wordt dit gefinancierd. Elk onderdeel is een deelstudie

binnen de alternatievenstudie.

Deze alternatievenstudiefase is eind dit jaar afgerond. We gaan er vanuit, dat de meest opvallende raakvlakken met de gebiedsontwikkeling al eerder inzichtelijk worden om mee te nemen in onze ontwikkelingsvisie en -strategie voor de langere termijn. Deze raakvlakken zijn het meest prominent in de deelprojecten transfer en opstelterrein. Ook het deelproject spoor heeft uitkomsten die direct doorwerken in het programma van eisen, dat gaat gelden voor de vervanging van het Herewegviaduct. ProRail werkt op die onderdelen intensief samen met ons en de overige betrokken partijen, zoals de provincie en NS-Poort. Een belangrijk winstpunt in deze samenwerking is, dat afzonderlijke wensen, zoals een interwijkverbinding, gebundeld worden in de oplossing die ook voor de transfer nodig is. Dubbelgebruik leidt zo tot efficiënt ruimtegebruik en inzet van financiële middelen.

**Het voorkeursalternatief.**
Voor de beschrijving van het voorkeursalternatief in woord en beeld, verwijzen wij u kortheidshalve naar het bijgevoegde rapport "Groningen Stationsgebied, rapportage voorkeursalternatief". Zoals gezegd, vertrekpunt in de methodiek daarvoor waren een drietal extreme modellen. Hiermee werd het zoekgebied afgebakend waarbinnen een voor het Groningse Stationsgebied passende invulling moest worden gevonden. Het voorliggende voorkeursalternatief is daarvan de uitkomst geweest. Partijen in de Stuurgroep Stationsgebied hebben zich achter dit voorkeursalternatief geschaard.

Het voorkeursalternatief is geen plan, maar een stap op weg naar een visie. Een leidraad voor verdere invulling, waarbij nog veel momenten komen waarin u keuzes moet maken. Daarom heeft het voorkeursalternatief dus nog veel vrijheidsgraden. En zal dat ook moeten behouden. De leidraad moet immers lang mee en moet daarom ook voldoende flexibel zijn om nog onbekende toekomstige ontwikkelingen op te kunnen vangen. Het is een uitspraak over de ambitie voor het Stationsgebied. In de kern komt deze uitspraak neer op een besluit over de keuze voor een nieuw adres voor het Stationsgebied. En daarmee in essentie een keuze voor:

- de "schuine" traverse als meest ideale overstap tussen verschillende modaliteiten en als interwijkverbinding tussen zuidelijke wijken en het centrum;
- verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde voor de verlichting van de verkeersdruk aan de noordzijde en voor een betere functionaliteit (toegankelijkheid) van dit station;
- een duidelijk nieuw adres voor het Stationsgebied aan de zijde van de "Emmaboulevard" met een nieuwe stadsentree in de vorm van een stedelijke boulevard door verlaging van het Emmaviaduct tussen Parkweg en Julianaplein;
- een nieuwe stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde ter verlichting van de programmadruk op de noordzijde met de mogelijkheid voor gefaseerde ontwikkeling;
- transformatie van het Stationsplein van een verkeersplein naar een verblijfsplein.

**De verdere uitwerking tot een ontwikkelingsvisie.**
Voor het omzetten van dit voorkeursalternatief in een ontwikkelingsvisie en -strategie is

meer informatie nodig. Allereerst aan u de vraag uiteraard of u in het voorkeurs-alternatief als leidraad voor de verdere uitwerking nog zaken mist of anders wilt zien. Daarnaast moet aanvullend onderzoek worden verricht en zullen we waar mogelijk gebruik maken van bijdragen van derden die op onderdelen en op aanpalende terreinen werkzaam zijn. Het gaat o.a. om afstemming en informatie op het schaalniveau van de visie zelf of op een gedetailleerder niveau (o.a. planstudie ProRail, eisen NS ten aanzien van exploitatie stationsvoorzieningen) en op het hogere schaalniveau waaronder de zuidelijke ringweg en het daaraan gerelateerde stedelijke verkeerssysteem. In de vervolgfase willen we een verdere uitwerking van het model maken. Onder regie van ProRail zal een businesscase worden opgepakt voor de verplaatsing van het opstelterrein. De ontwikkelingsvisie, als instrument om toekomstige ontwikkelingen in dit gebied richting te geven, krijgt uiteindelijk vorm in een plankaart (stedenbouw en verkeer), een samenwerkings-overeenkomst op basis van marktconsultatie en een ontwikkelings-strategie (inclusief financieringsstrategie), waarbij de programmatische kansen (Cityhub) worden gerelateerd aan de fasering van de uitvoering. Het gebiedsconcept "Cityhub" zullen we voor dit doel verder programmatisch "laden", samen met de partijen die ook hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit concept. Het uiteindelijke resultaat van deze uitwerking verwachten we in het najaar. Zoals we met andere partijen, waaronder het Rijk, hebben afgesproken, zullen we dan aan het BO MIRT rapporteren of er in onze ogen perspectief is voor de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied en onder welke voorwaarden.

Wij vragen u om het voorkeursalternatief vast te stellen. Vanuit die keuze zullen wij dan verder gaan met het opstellen van een ontwikkelingsstrategie, die wij u in het najaar willen voorleggen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
het voorkeursalternatief voor de ontwikkeling van het Stationsgebied vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE

# Groningen Stationsgebied

## Rapportage Voorkeursalternatief

juli 2011

Movares | DeZwarteHond.

# Inhoud


Inleiding 03
Voorkeursalternatief 04

**Algemeen**
Referentiestation 06
CityHub Groningen 07

**Ruimtelijkheid**
Structuur van de stad 08
Relatie stad/landschap 09
Adressering 10
Verblijfskwaliteit 11
Intro Hub/Domeinen 12

**Infra Hub**
Hoofdstructuur 13
Ingrepen 14
Autoverkeer 15
Bus 16
Tram 17
Langzaam verkeer 18
Verkeersveiligheid 19
Overstapplaats 20
Functie passage 21

**Programma**
Flexibiliteit in dichtheid 22
Mixed Hub Begane Grond 23
Mixed Hub Verdieping 24

**Duurzaamheid**
Cultuurhistorie 25
Water en Groen 26
Levensloop 27
Toekomstvastheid 28
Milieukwaliteit 29

**Haalbaarheid**
Bouwfasering 30
Overlast bouw 31

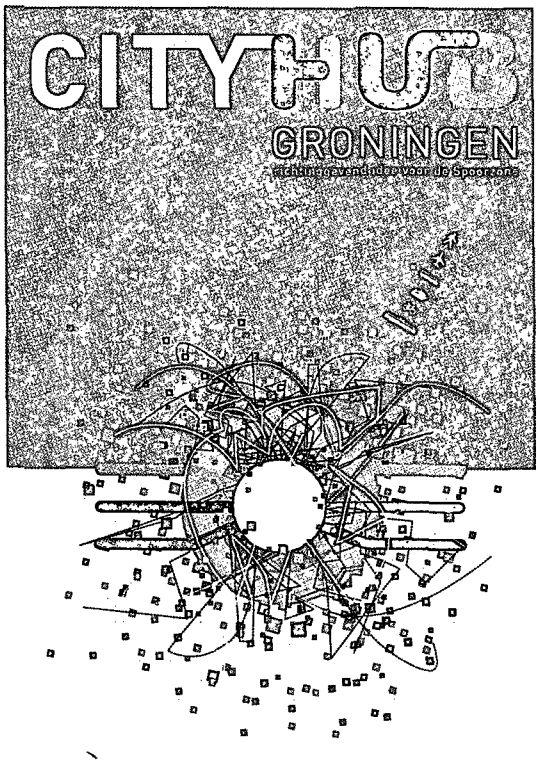
# Inleiding

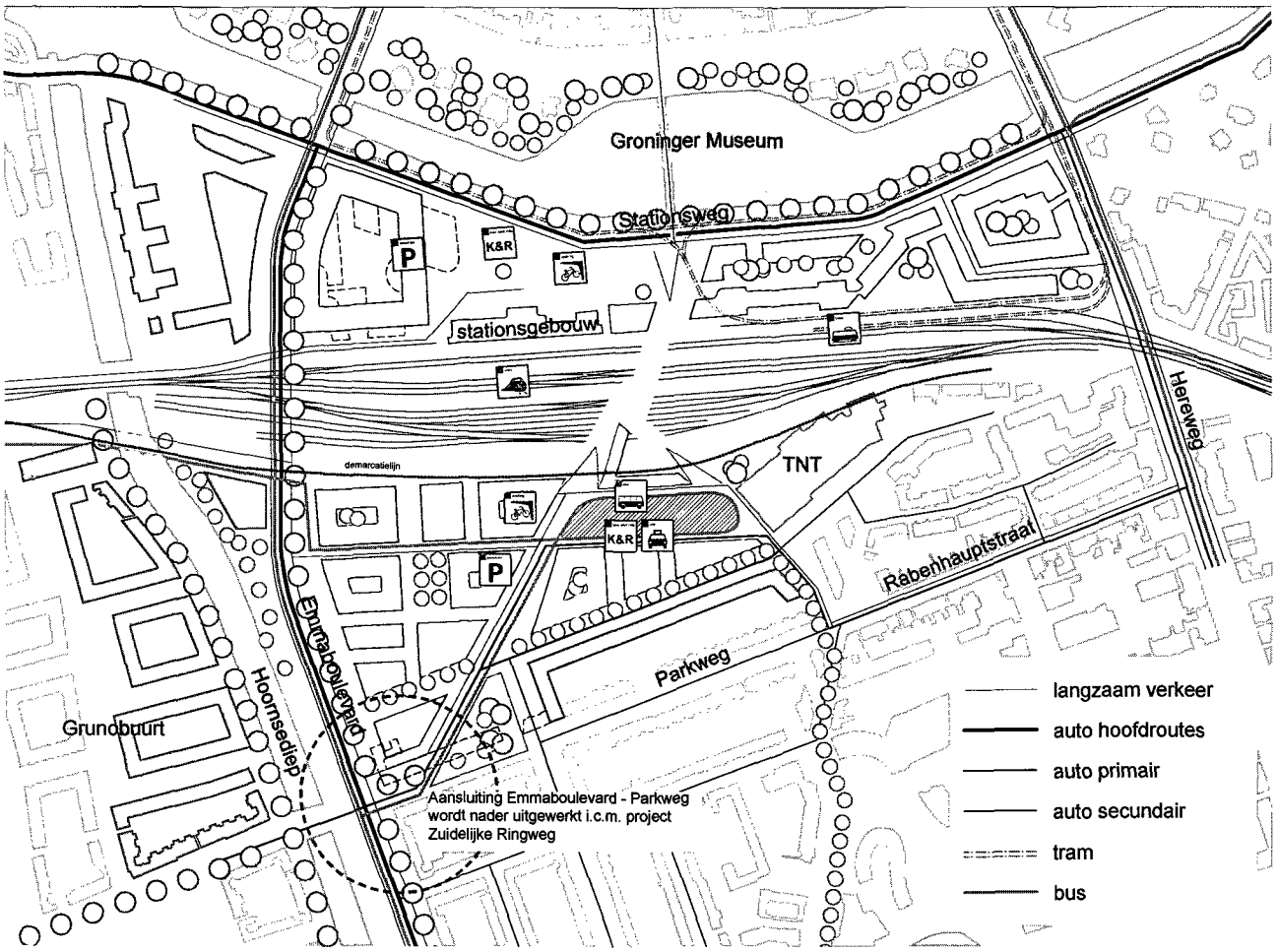
In juni 2010 heeft Movares in samenwerking met de Zwarte Hond de opdracht gekregen om een integrale visie te maken voor het stationsgebied van Groningen. De eerste fase van deze opdracht eindigt met de goedkeuring van een voorkeursalternatief. Dit is de fase waarin de visie zich op dit moment bevindt.

De eerste fase van de opgave begon met het opstellen van drie wezenlijk verschillende varianten. Deze drie varianten bepalen op eigen wijze het nieuwe adres voor Groningen.
Het eerste adres richt zich op de Stationssingel. Dit model is een zeer compact stationsgebied aan de noordzijde van de sporen, waarin de vele functies maximaal gestapeld zijn. Aan de zuidzijde ontstaat ruimte voor een groen en ontspannen woonmilieu.
Het tweede model richt zich naar het westen, naar het verlaagde Emmaviaduct. Door middel van een schuine traverse ontstaat er een directe link tussen het autoverkeer op de Emmaboulevard en het openbaar vervoer en langzaam verkeer van het stations- en centrumgebied.
Het derde model is het adres Werkmanplein waarbij de Diepenring verschuift naar het zuiden en het centrumgebied als het ware over de sporen wordt doorgetrokken. Hierdoor ontstaat een nieuw adres aan de zuidzijde van de sporen. Rond de traverse ontstaat een hoge dichtheid aan programma.

Om deze drie adressen goed met elkaar te vergelijken is een matrix opgesteld. De drie varianten zijn vergeleken op infrastructuur, ruimtelijkheid, programma, duurzaamheid en haalbaarheid, etc. Aan alle aspecten zijn punten toegekend en is de variant Emmaboulevard als meest kansrijke naar voren gekomen. Vervolgens is gekeken of de punten uit de andere twee modellen die hoog scoren in model Emmaboulevard kunnen worden geïmplementeerd. Uit deze afweging is het voorkeursalternatief naar voren gekomen.

In de tweede fase zal een ontwikkelingsstrategie geformuleerd worden waarbij de afhankelijkheden van de verschillende ontwikkelingen in kaart worden gebracht. Voor deze ontwikkelingsstrategie dienen de uitgangspunten zoals geformuleerd in CityHub Groningen als basis: van InfraHub, IntroHub, Mixed Hub en Creating Hub.





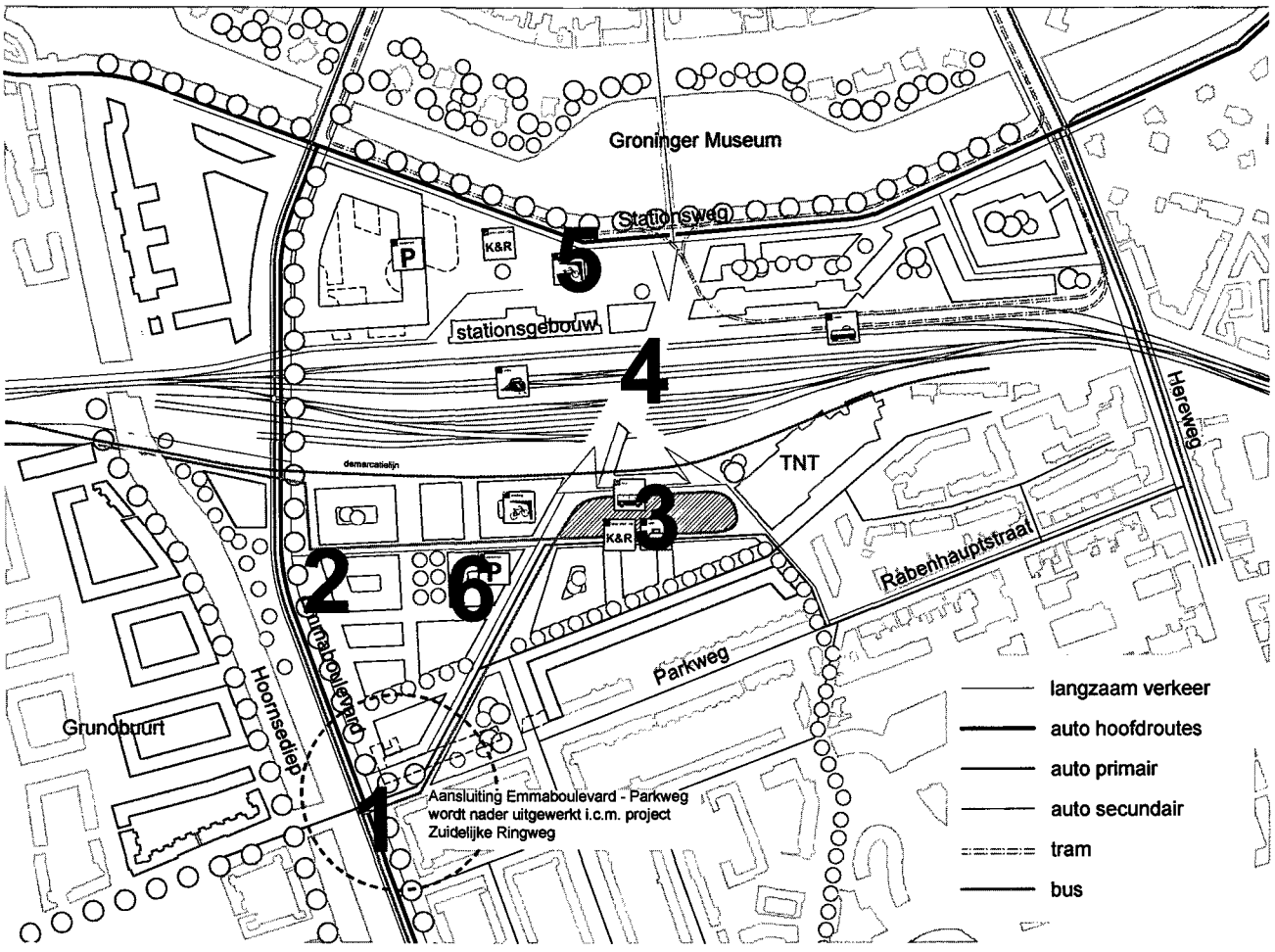

# Voorkeursalternatief

### Keuze voor een adres

Station Groningen groeit. In de komende decennia neemt het aantal reizigers sterk toe. Het openbaar vervoer breidt zich daardoor steeds verder uit. Er komen meer treinen en er komen nieuwe modaliteiten bij zoals de tram. Daarnaast is het aantal reizigers de afgelopen jaren ook al flink gegroeid en is de druk op het voorplein nu al te groot. Deze groei zorgt nu en in de toekomst voor een grote druk op het stationsgebied en vraagt om een nauwkeurige inpassing.
In het voorkeursalternatief wordt deze inpassing gevonden door een deel van het stationsprogramma naar de zuidzijde van het station te verplaatsen. 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 Emmaviaduct moet deze verlaagd worden en getransformeerd worden tot een stedelijke boulevard met veel groen. Het huidige viaduct vormt door zijn monofunctionele en verkeerkundige 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. Door het 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.

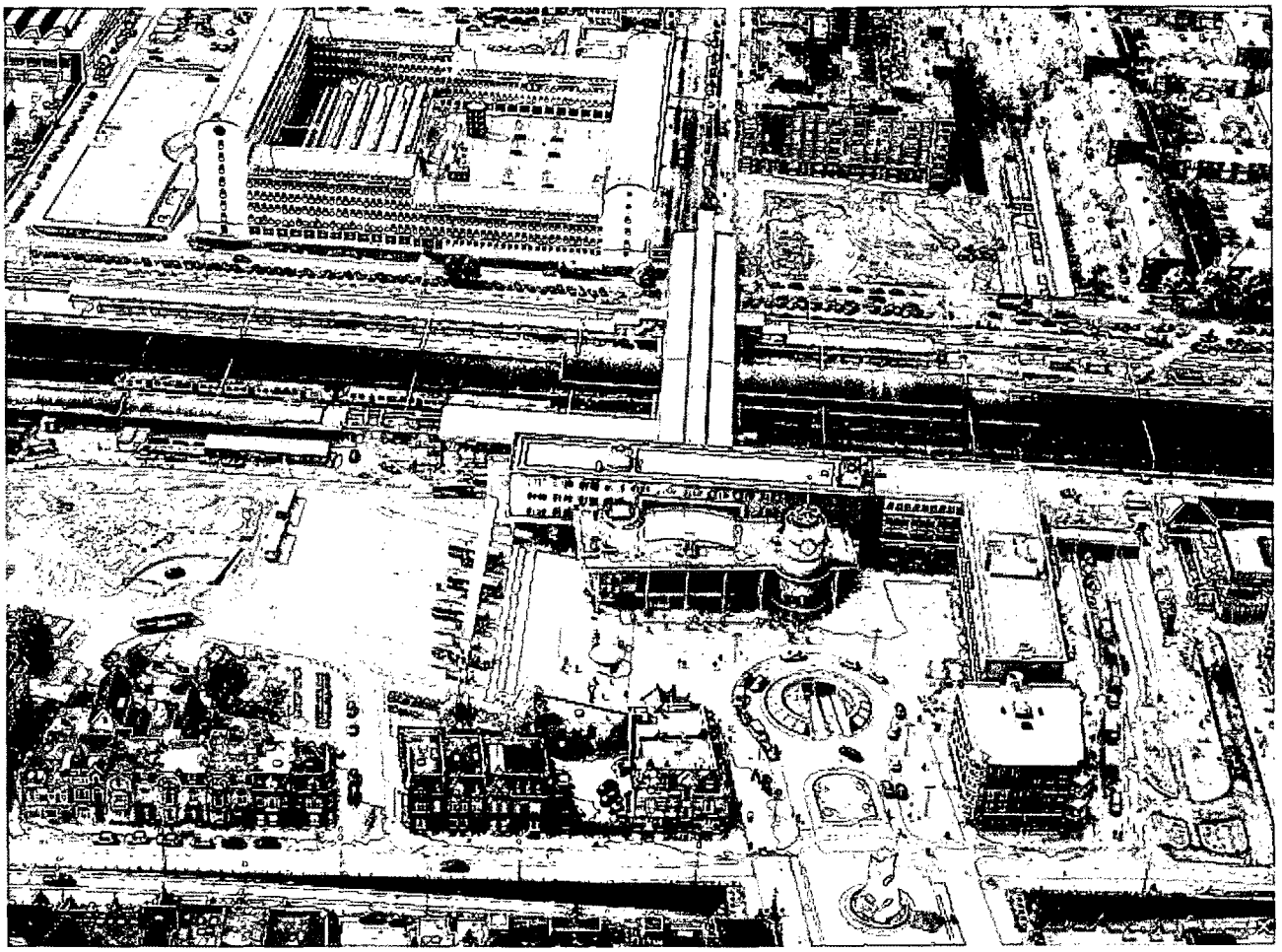
In het voorkeursalternatief krijgt het stationsgebied een adres aan de zuidzijde aan het verlaagde Emmaviaduct. Hierdoor wordt de wijk nabij de Rabenhauptstraat, Davidstraat en Hereweg ontzien.




Het station krijgt dus een noordelijk en een zuidelijk deel met een traverse die deze delen verbindt. Deze traverse dient tevens als interwijkverbinding tussen het centrum en de zuidelijke woonwijken. In het noordelijke deel bevindt zich de regiotram, 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.
In de volgende paragrafen wordt het voorkeursalternatief in verschillende deelaspecten verder toegelicht.

Vaststellen van het voorkeursalternatief betekent in essentie kiezen voor:

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



Algemeen

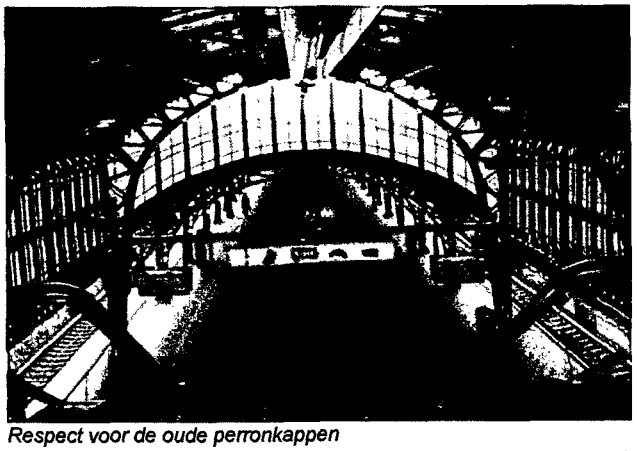
# Referentiestation Den Bosch

Het voorkeursalternatief voor het stationsgebied Groningen is goed te vergelijken met het station in Den Bosch. Ook dit station verbindt twee levendige stadsdelen met elk een eigen dynamiek. Naast de transferfunctie voor het station is de traverse in Den Bosch tevens de interwijkverbinding tussen het centrum en het Paleiskwartier. De traverse is levendig en biedt plaats aan een aantal kiosken en informatievoorzieningen.

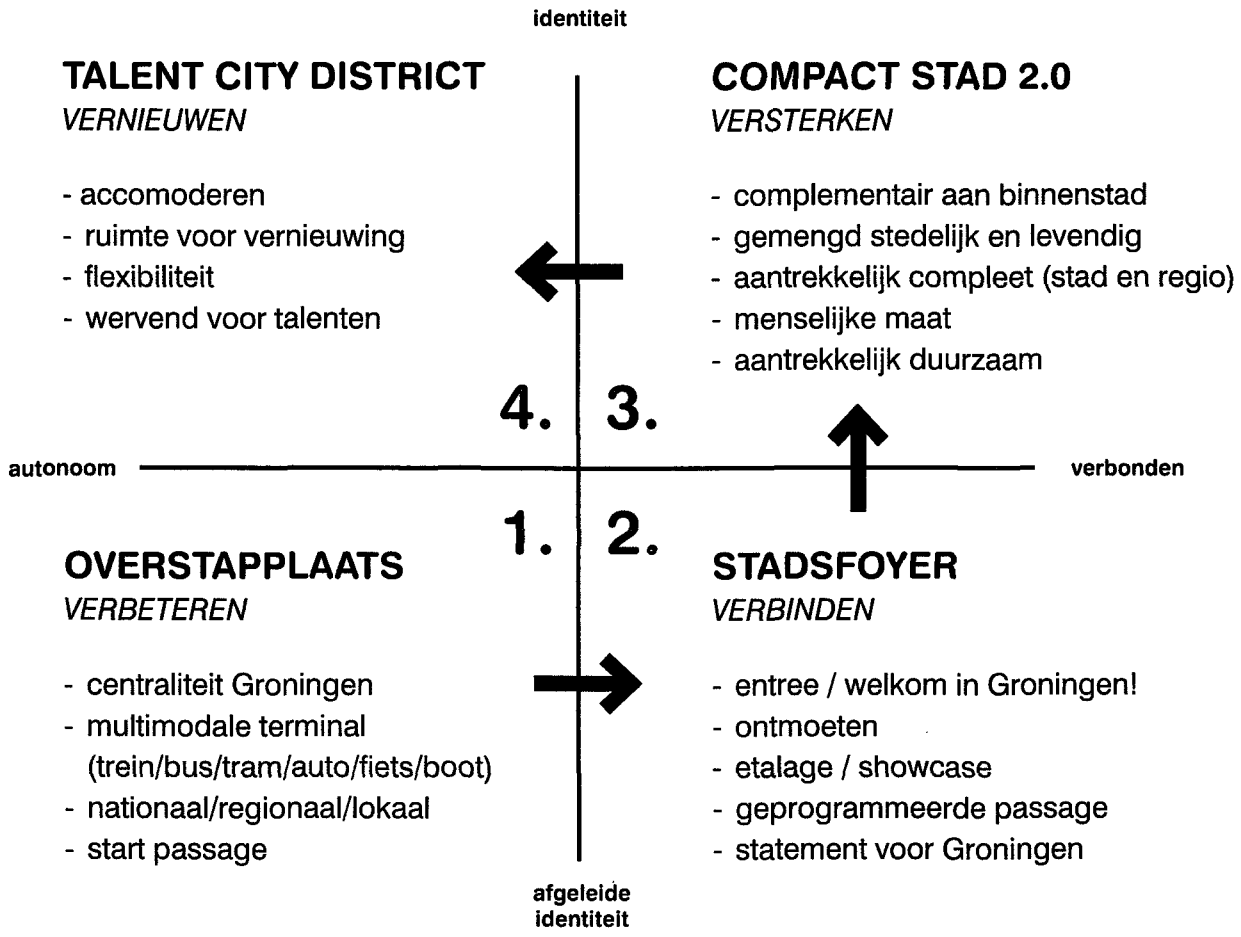
In Den Bosch is tevens erg zorgvuldig omgegaan met de historische kappen, een thema wat ook speelt bij de rijksmonumentale perronkappen in Groningen.

Daarnaast zijn de perrons in Groningen vrij smal wat mogelijk resulteert in een derde stijgpunt (nader onderzoek wijst dit uit). In Den Bosch is dit stijgpunt op een creatieve manier opgelost middels een tussenniveau.

*Tussenniveau voor derde stijgpunt*



*Respect voor de oude perronkappen*




*Vier kwadranten*

**Algemeen**

# CityHub Groningen

De vier kwadranten zijn:

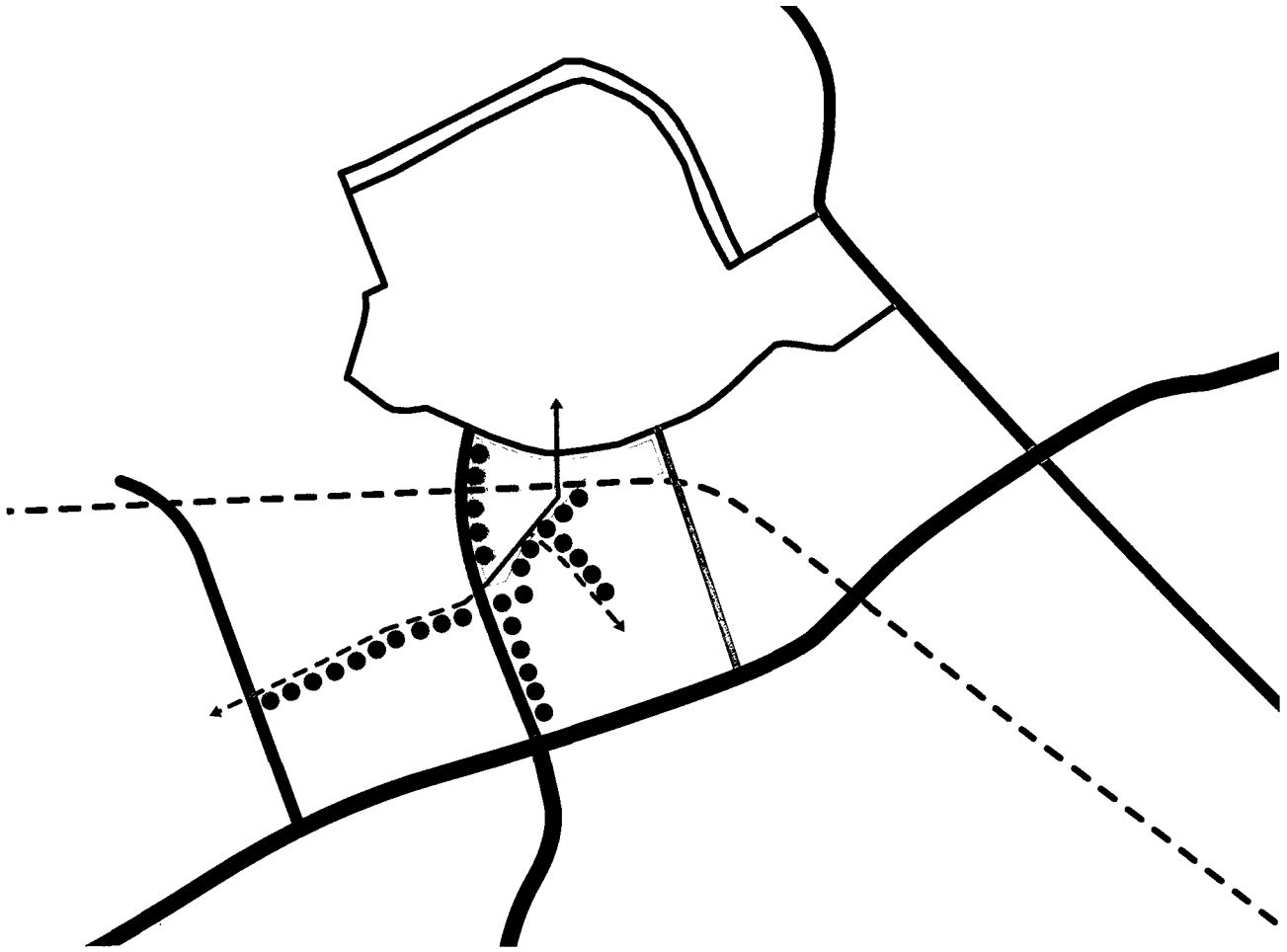
1. Overstapplaats; hier komen vele modaliteiten bij elkaar en worden nationale, regionale en lokale netwerken verbonden;

2. Stadsfoyer; in deze entree worden de kwaliteiten van Groningen, stad + ommelanden, zichtbaar

3. Compacte stad 2.0; levendige en aantrekkelijk complete stedelijkheid in aanvulling op de binnenstad met een menselijke maat

4. Talent City district; in deze aantrekkelijke stedelijke omgeving is er accommoderend vermogen om mee te gaan met de veranderingen in de tijd. Zo draagt het blijvend bij aan de aantrekkelijkheid van Groningen als City of Talent.

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



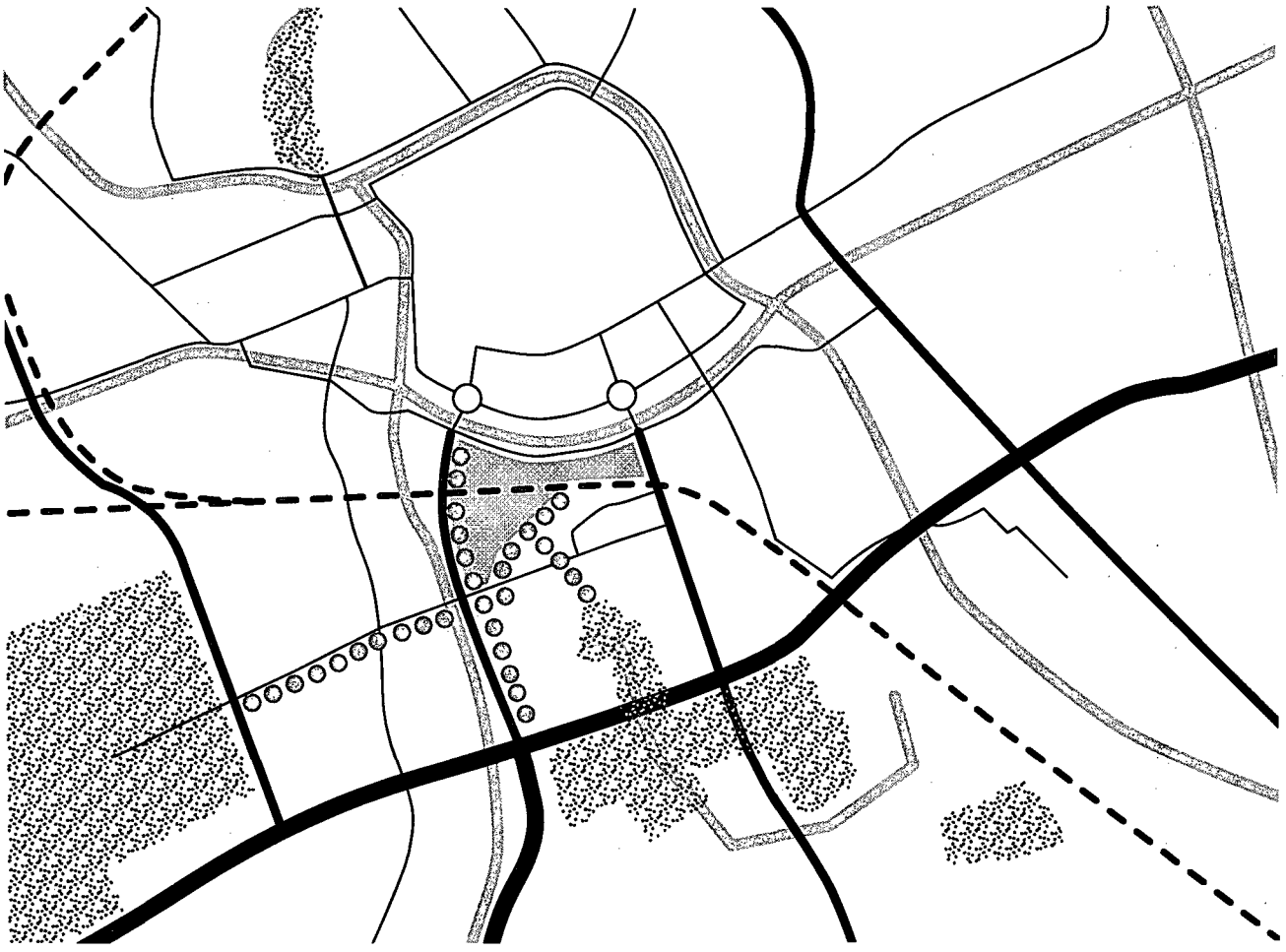
**Ruimtelijkheid**

# Structuur van de stad

Een wens vanuit de structuurvisie is om de lege ruimte aan de zuidzijde van het station te gebruiken om de intense stad in optima forma te realiseren: hoogstedelijk en multifunctioneel.

Naast gebouwd programma speelt ook de infrastructuur een grote rol voor de structuur van de stad. Groningen is goed bereikbaar met het openbaar vervoer maar ook met de fiets en met de auto door de snelwegen A7 en A28. Het stationsgebied is het punt waar al deze verschillende modaliteiten bij elkaar komen.

Het voorkeursalternatief brengt deze stedelijkheid aan de zuidzijde en voldoet dus goed aan de wens vanuit de structuurvisie en de Cityhub. Het voorkeursalternatief past ook goed in het huidige beleid. De functie van het Emmaviaduct is versterkt en de koppeling van het autoverkeer met het openbaar vervoer is optimaal zonder daarbij het verkeer op de binnenstadsring te frustreren.

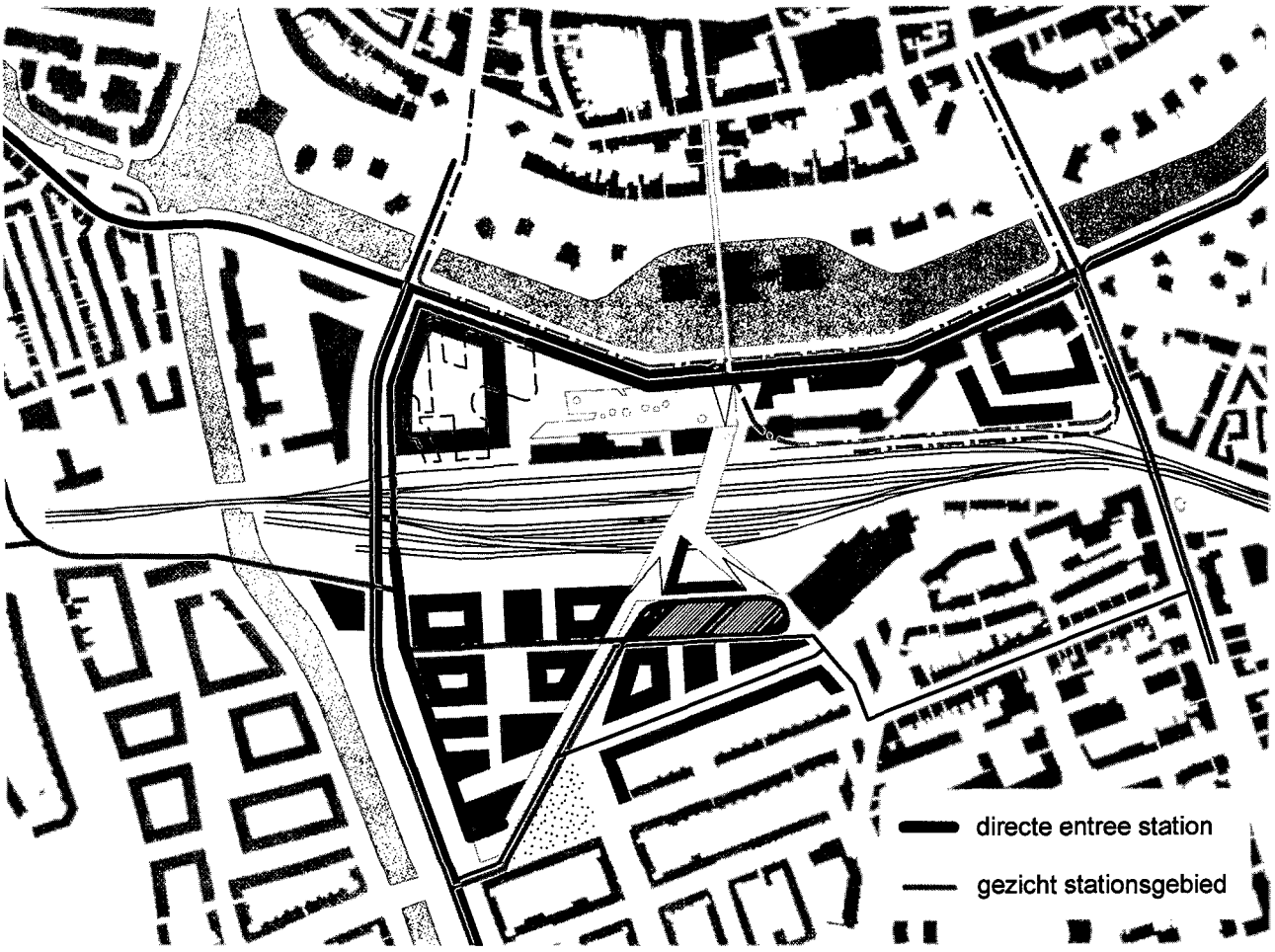


**Ruimtelijkheid**

# Relatie stad/ landschap

Een optimaal functionerend blauw-groen netwerk met goede onderlinge verbindingen is cruciaal voor de stad. Groningen hecht grote waarde aan de landschappelijke kwaliteiten van het buitengebied maar ook aan de kwaliteit van het Stadspark en het Sterrebos. De relatie tussen het stationsgebied en deze landschappen zijn een belangrijk uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Het voorkeursalternatief heeft enkele lineaire verbindingen met het landschap. Deze zijn vormgegeven door laanbeplanting langs de routes richting het Stadspark en het Sterrebos. In een verdere uitwerking worden deze verbindingen verder uitgewerkt en wordt substantieel groen binnen het plangebied toegevoegd.

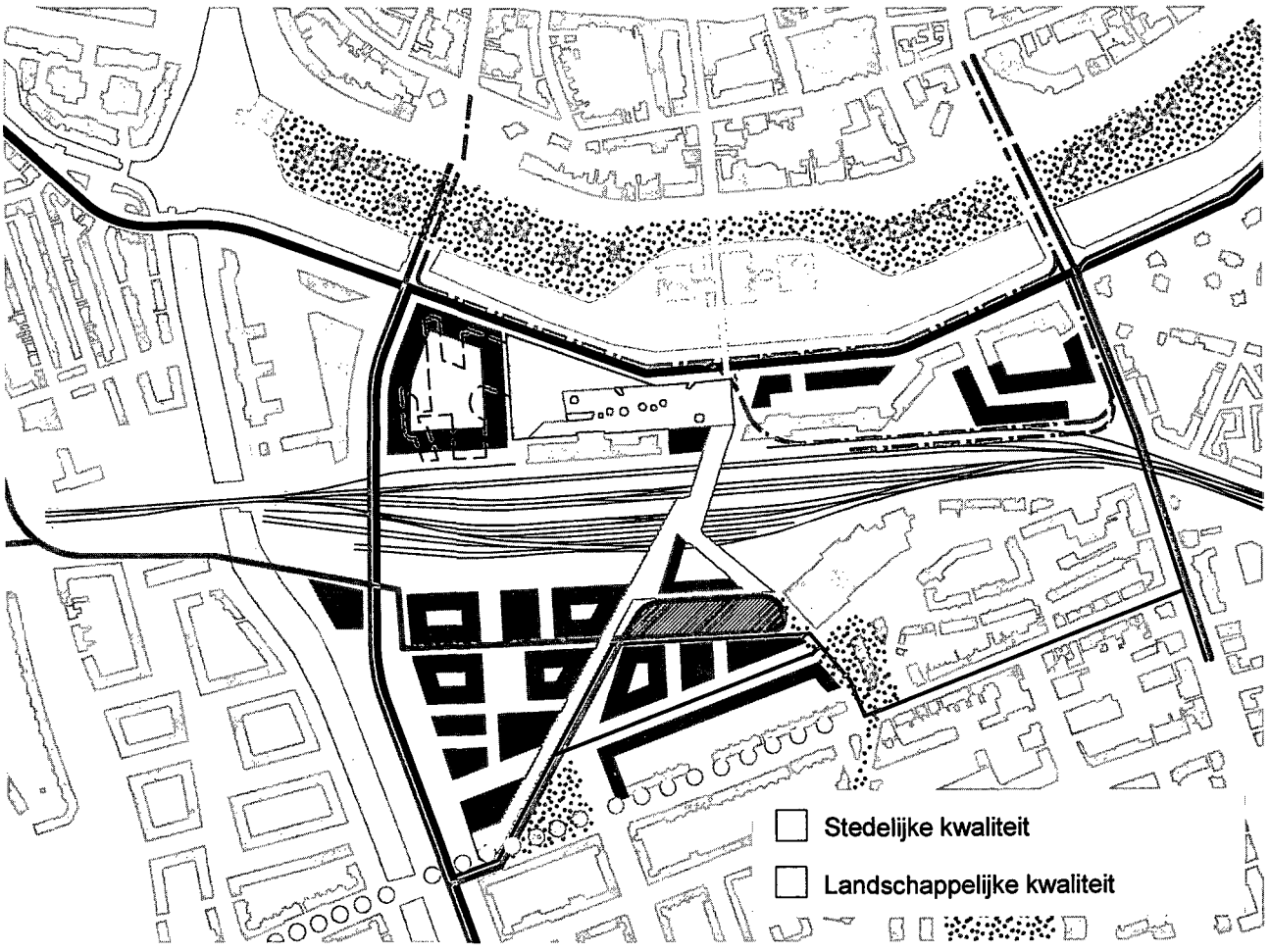



**Ruimtelijkheid**

# Adressering

De wens om de zuidzijde van het stationsgebied te transformeren tot een nieuw hoogstedelijk gebied hangt direct samen met een goed adres van het station aan de zuidzijde. Ook vanuit de binnenstad moet het stationsgebied een duidelijk adres krijgen. Niet alleen voor de OV-reiziger maar ook voor de automobilist die het station wil bereiken. Bezoekers moeten in één oogopslag weten waar het stationsgebied begint.

Het voorkeursalternatief maakt een duidelijk nieuw adres aan de Emmaboulevard. Hierdoor krijgt het stationsgebied twee gezichten. Eén gezicht aan de Stationsweg, gericht op de voetganger en een duidelijke relatie met de binnenstad. En één adres aan de Emmaboulevard met een relatie met de regio én gemotoriseerd verkeer.

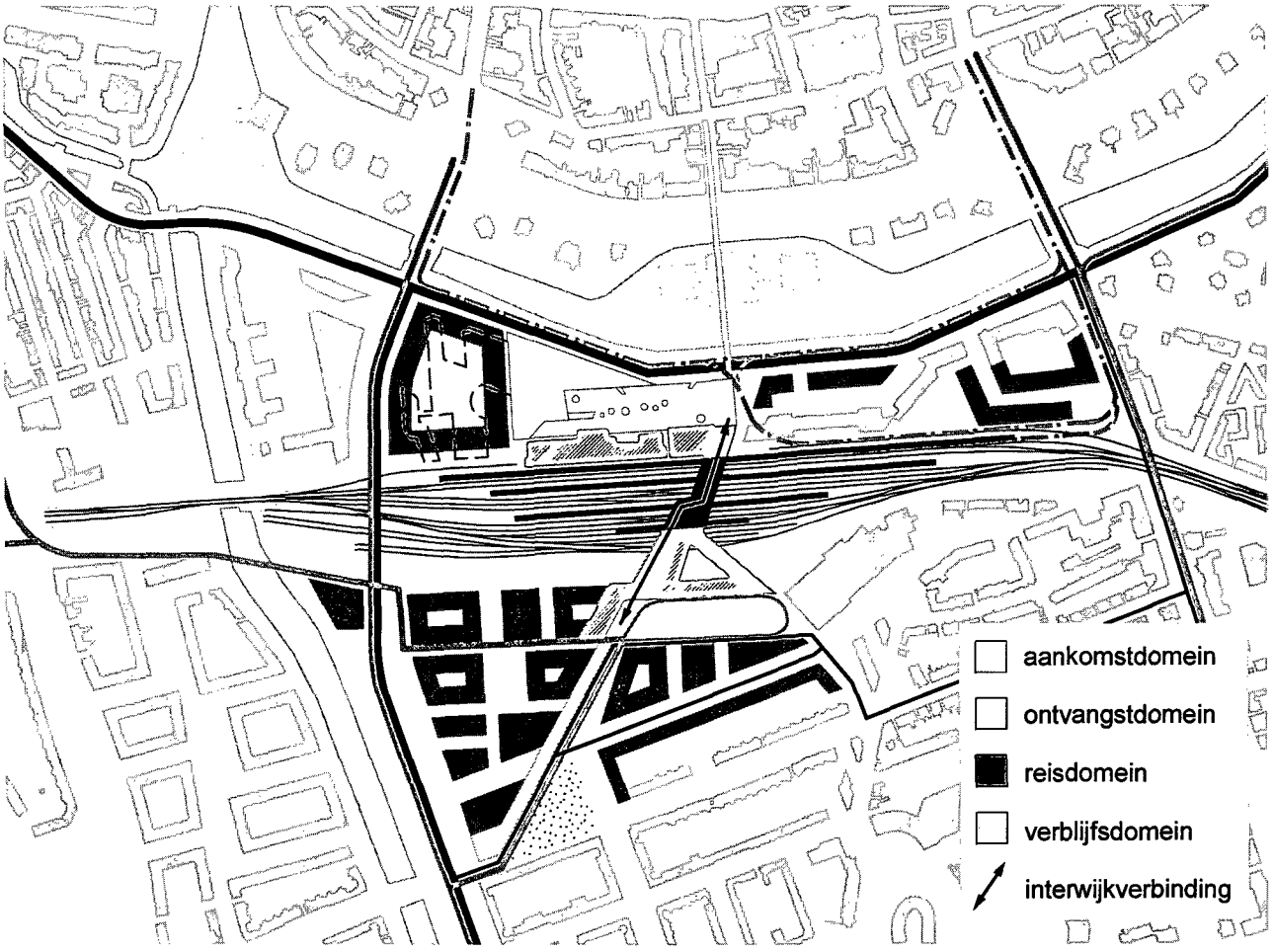



## Ruimtelijkheid

# Verblijfskwaliteit

De binnenstad is het visitekaartje voor Groningen. De structuurvisie hecht grote waarde aan aantrekkelijke en veilige verbindingen met de binnenstad. De voetganger staat hierbij centraal.
Een levendige en sociaal veilige verblijfskwaliteit ontstaat door een mix aan functies, een goede programmering van de plint en de mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte. Hierbij wordt er rekening gehouden met de menselijke maat.

In het voorkeursalternatief is er de mogelijkheid tot een goede programmering van de plint en de openbare ruimte. Doordat het busstation zich aan de zuidzijde bevindt neemt het verkeer op de Stationsweg ten opzichte van de huidige situatie af. Doordat het vele verkeer de noordzijde niet meer domineert ontstaat er ruimte om deze zijde opnieuw en duidelijk in te richten.




**Ruimtelijkheid**

# Intro Hub/Domeinen

In de Cityhub is de wens naar een goede Stadsfoyer geformuleerd. De stationsdomeinen zijn begrippen die gebruikt worden om de functies op het station te ordenen. De Stadsfoyer uit de Cityhub is de entree van de stad, een plek waar mensen elkaar ontmoeten, de etalage van de stad en een statement voor Groningen. Deze aspecten krijgen vorm in een ruime passage. In de Cityhub wordt expliciet de voorkeur uitgesproken voor een brede, geprogrammeerde traverse/ stationshal dat als nieuw beeldmerk voor de stad kan fungeren.

In het voorkeursalternatief is de traverse de verbinding tussen twee ontvangstdomeinen met ieder een eigen karakter. Daardoor wordt de oriëntatie van de reiziger helder en overzichtelijk.

De positie van de verschillende domeinen wordt op dit moment middels een aantal workshops binnen Prorail verder uitgewerkt.

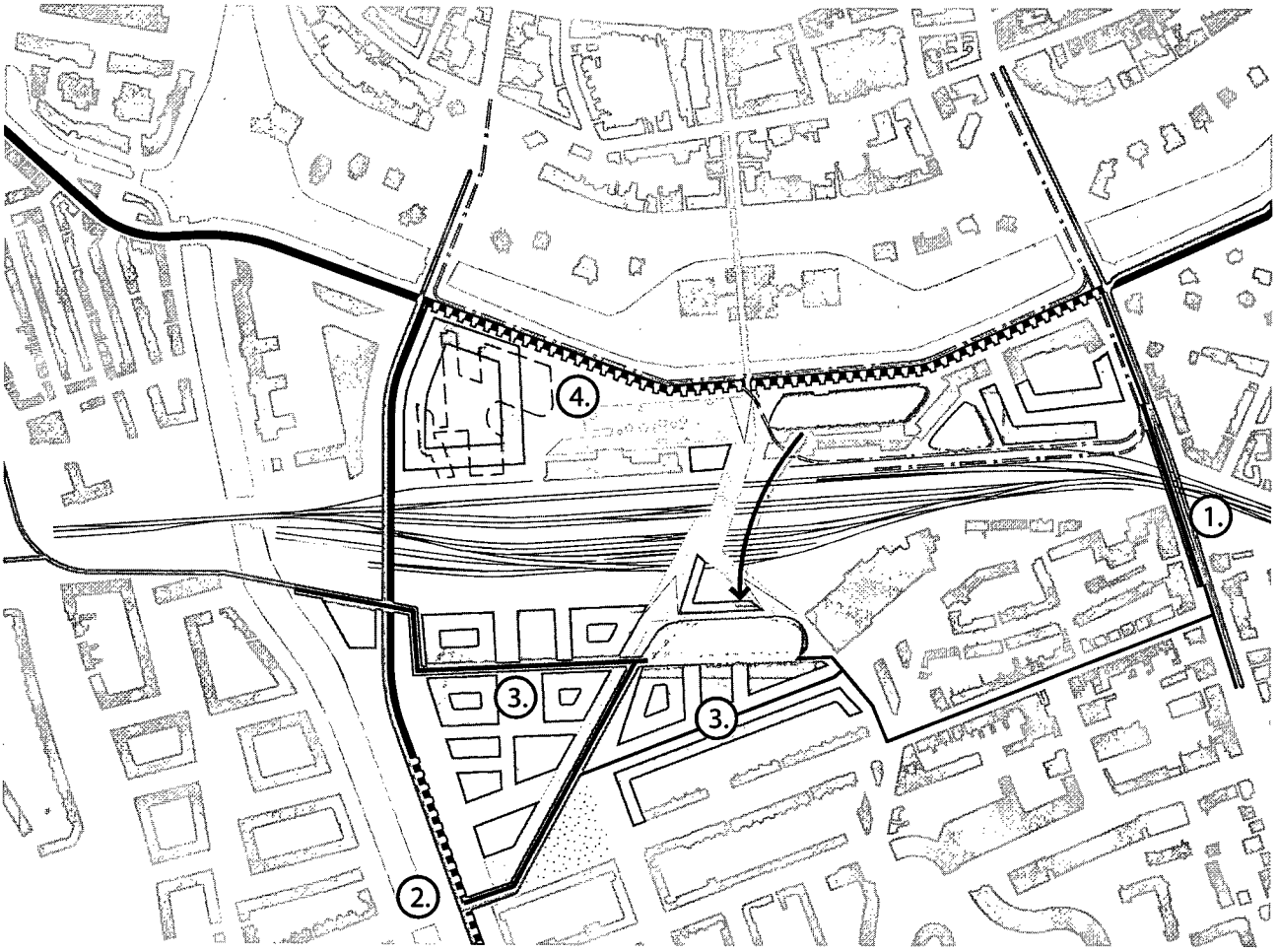
## Infra Hub

# Hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het model sluit aan bij de structuur zoals beoogd binnen het project Zuidelijke Ringweg Groningen. Dit betekent dat het accent van de ontsluiting van het station en de binnenstad komt te liggen op het Emmaviaduct (Emmaboulevard). Door het bus- en autoverkeer (P+R) naar de zuidzijde te brengen wordt er minder druk op de Stationsweg gelegd, die daarmee een verkeersluwer karakter kan krijgen. Dit betekent dat maatregelen worden getroffen om de route minder aantrekkelijk te maken voor het (doorgaande) verkeer, bijvoorbeeld door aanpassingen aan het profiel. Door deze keuzes zit het model ontwikkelingen in de omgeving niet in de weg, zoals bijvoorbeeld de aanlanding van de tram.

De kruisingen van de Emmaviaduct-ontsluiting nieuwe busstation, Stationsweg-Emmaboulevard en Stationsweg-Herebrug blijven aandachtspunten in de verkeersafwikkeling, omdat hier meerdere verkeersstromen samenkomen. Hier ligt nadrukkelijk ook een relatie met de plannen voor de Zuidelijke Ringweg.

De vormgeving van wegen en kruispunten zijn bepalend voor het functioneren van de structuur. In een nadere uitwerking zijn goede verkeerskundige analyses gewenst op hoger schaalniveau.




**Infra Hub**

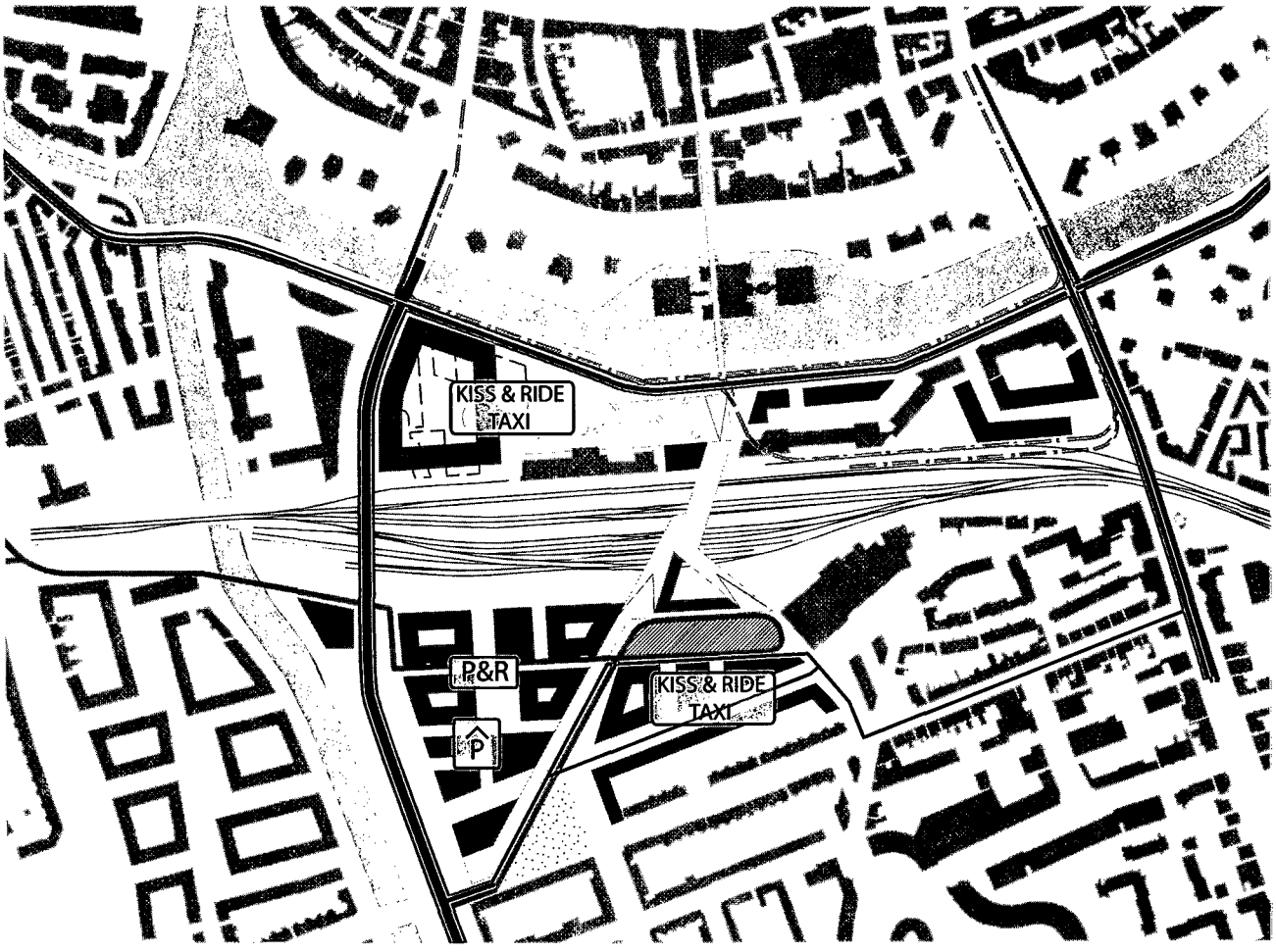
# Ingrepen

1. Vervanging Herewegspoorviaduct (uitgangspunt).

2. Verlagen van het Emmaviaduct/ Parkwegviaduct naar maaiveld vanaf A7 tot viaduct over sporen. Dit noemen we de Emmaboulevard.

3. Verplaatsen van het busstation en busbuffer naar de zuidzijde.

4. De Stationsweg wordt heringericht om het verblijfskarakter van de route voor het station te benadrukken.



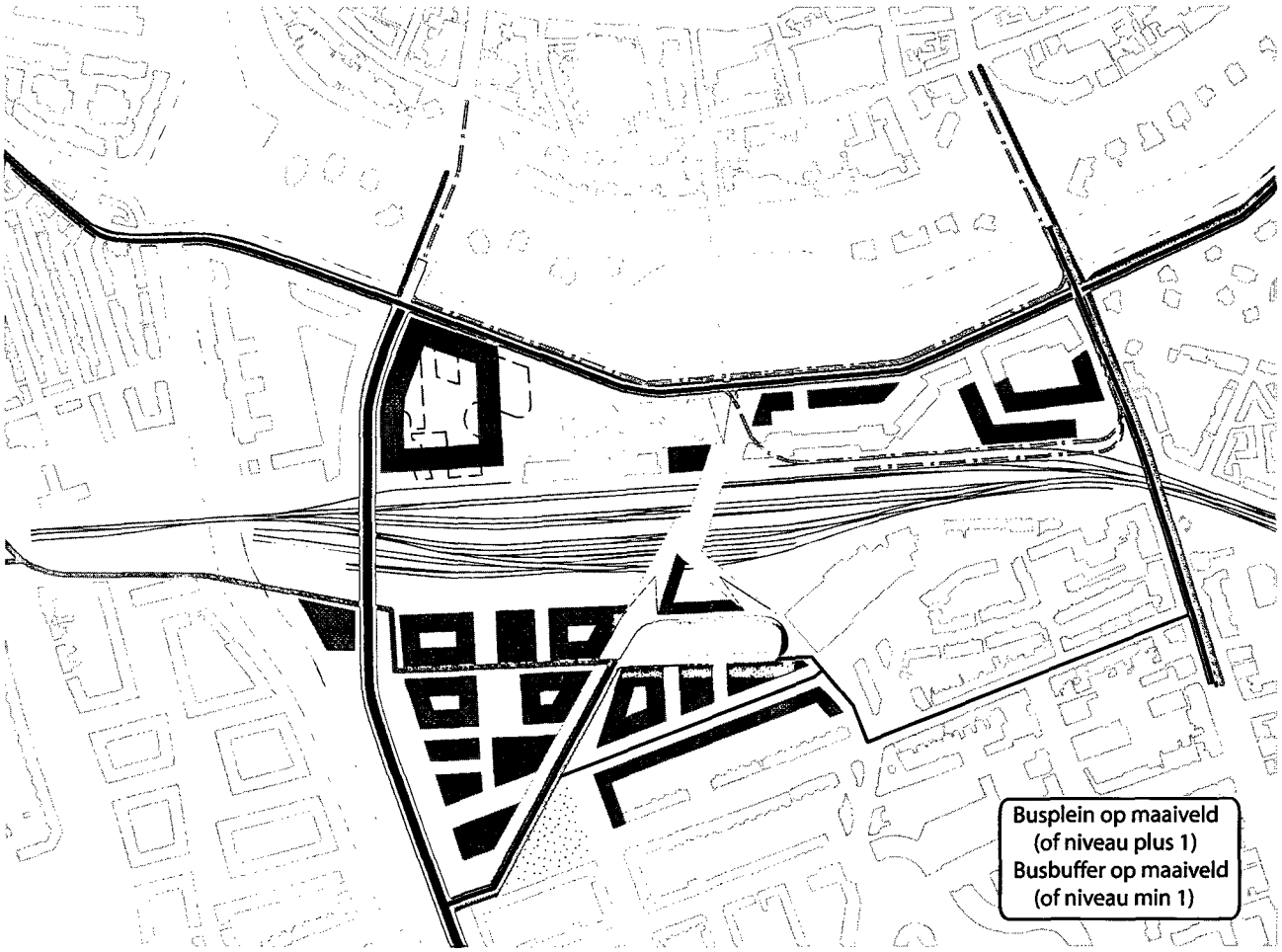

**Infra Hub**

# Gemotoriseerd verkeer en parkeren

Het gemotoriseerd verkeer blijft binnen het voorkeursalternatief aanwezig binnen het stationgebied. De Stationsweg blijft als verbinding aanwezig 'tussen' Emmaboulevard en Hereweg en kruist daarbij de langzaam verkeersroutes. Omdat het busstation naar de zuidzijde verplaatst is, is er wel een aanzienlijke afname van het verkeer op de Stationsweg.

Het verlagen van het Emmaviaduct naar Emmaboulevard heeft consequenties voor de verkeersafwikkeling en ontsluiting van de zuidelijke woonwijken. De kruispuntcapaciteit is hierin bepalend. Nader onderzoek moet inzichtelijk maken wat de effecten zijn, ook in relatie tot de aanpalende kruispunten (vb. Emmaboulevard-Stationsweg). Eventuele maatregelen ten aanzien van geluid (als gevolg van de verlaging) zijn binnen de gewenste ruimtelijke kwaliteit oplosbaar.
De ontwikkelingen aan de zuidzijde zijn aanleiding om P+R voor het station naar de zuidkant te verplaatsen en mogelijk te combineren met parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkelingen en eventuele parkeerplaatsen voor het centrum (Park + Walk).

De K+R aan de noordzijde komt nabij de huidige K+R-locatie te liggen. Voor deze locatie is het noodzakelijk een goede looproute te realiseren richting transferpunt. Bij nadere invulling van het programma aan de noordzijde dient de locatie wel te worden geoptimaliseerd.




## Infra Hub

# Bus

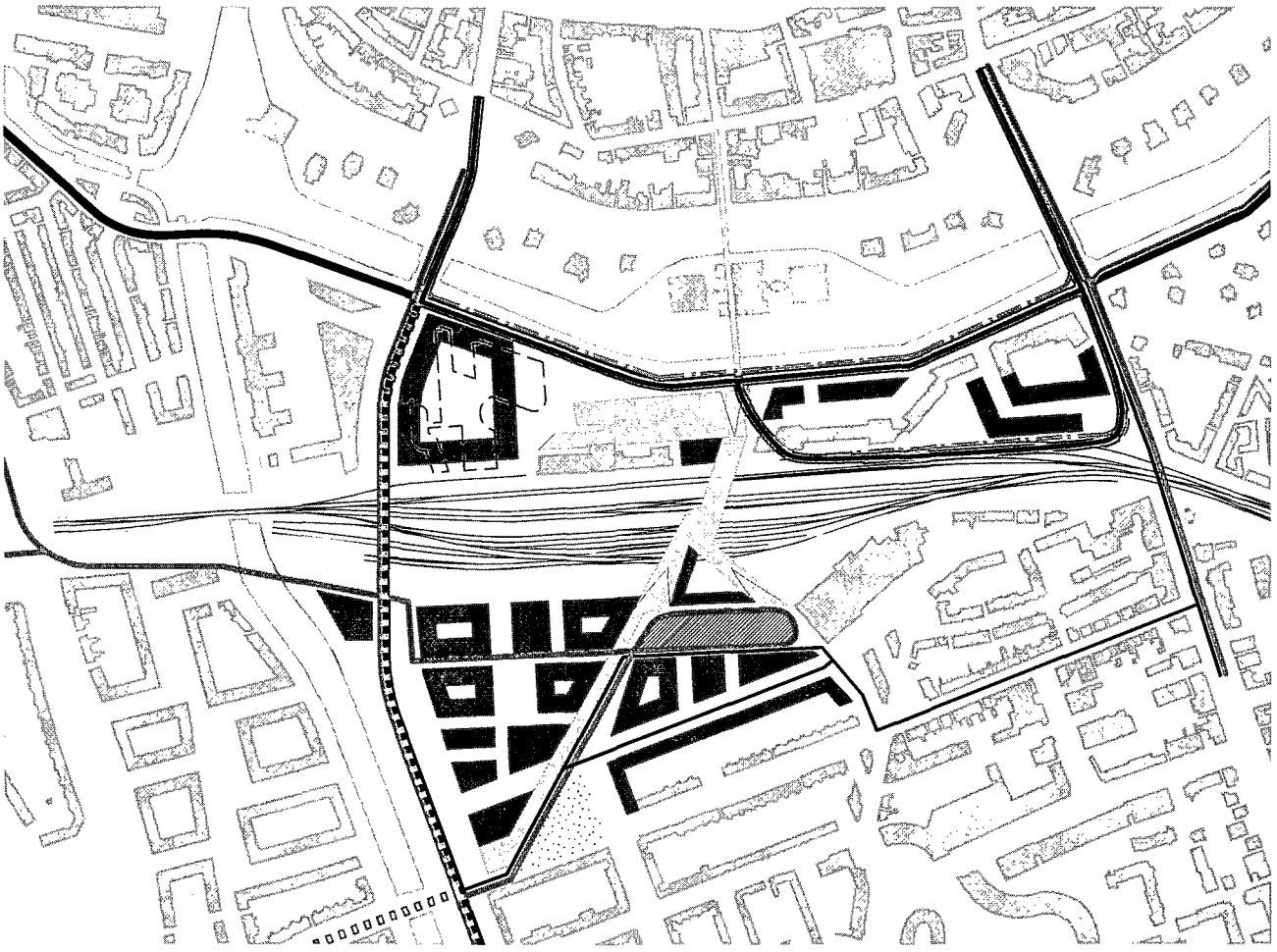
Het busstation wordt aan de zuidzijde zo dicht mogelijk tegen de nieuwe traverse gepositioneerd (op maaiveld of op een verhoogd maaiveld, nader uit te werken) ten behoeve van een gunstige transfer.
De busbuffer wordt nabij het busstation ingepast.De routes van en naar het busstation worden zoveel mogelijk gestrekt aangelegd, zowel vanaf de verlaagde Emmaboulevard, de doorgetrokken HOV-as Peizerweg en Hereweg.

Voor het busvervoer is een doorkoppeling gezien vanuit de huidige lijnvoering tussen het naar de zuidzijde verplaatste Busstation en de Hereweg (Herewegspoorviaduct) zeer gewenst. Busverbindingen van west naar oost (v.v.) moeten zonder die doorkoppeling anders gebruik blijven maken van de route Parkweg, Stationsweg, Emmaviaduct. Dit heeft een nadelige invloed op de exploitatie (langere rij-/reistijd, meer inzet van bussen en personeel, mogelijk minder aantrekkende werking op de reiziger) en effect op de verkeersafwikkeling op de verschillende kruispunten.

Als wordt gekozen voor een doorkoppeling van de bus (die ook te gebruiken is voor een tram) van noord naar zuid, moet in de uitwerking gezocht worden naar een nieuw tracé over de sporen tussen het busstation en de Herebrug.

Een andere optie is een ontsluiting door de Rivierenbuurt.via de Rabenhaupt- of Vechtstraat. Die laatste route heeft eveneens effecten op luchtkwaliteit en geluidsoverlast in de wijk. Een korte overstap tussen tram en bus, is te bereiken door aanvullende haltering van bussen aan de Stationsweg.

De veronderstelde nadelige gevolgen voor de exploitatie hangen echter sterk samen met het buslijnennet na 2020. Het onderzoek hiernaar wordt door o.a. het OV-bureau opgepakt. Dan wordt duidelijk of er inderdaad aanvullende maatregelen na verplaatsing van het busstation nodig zijn.

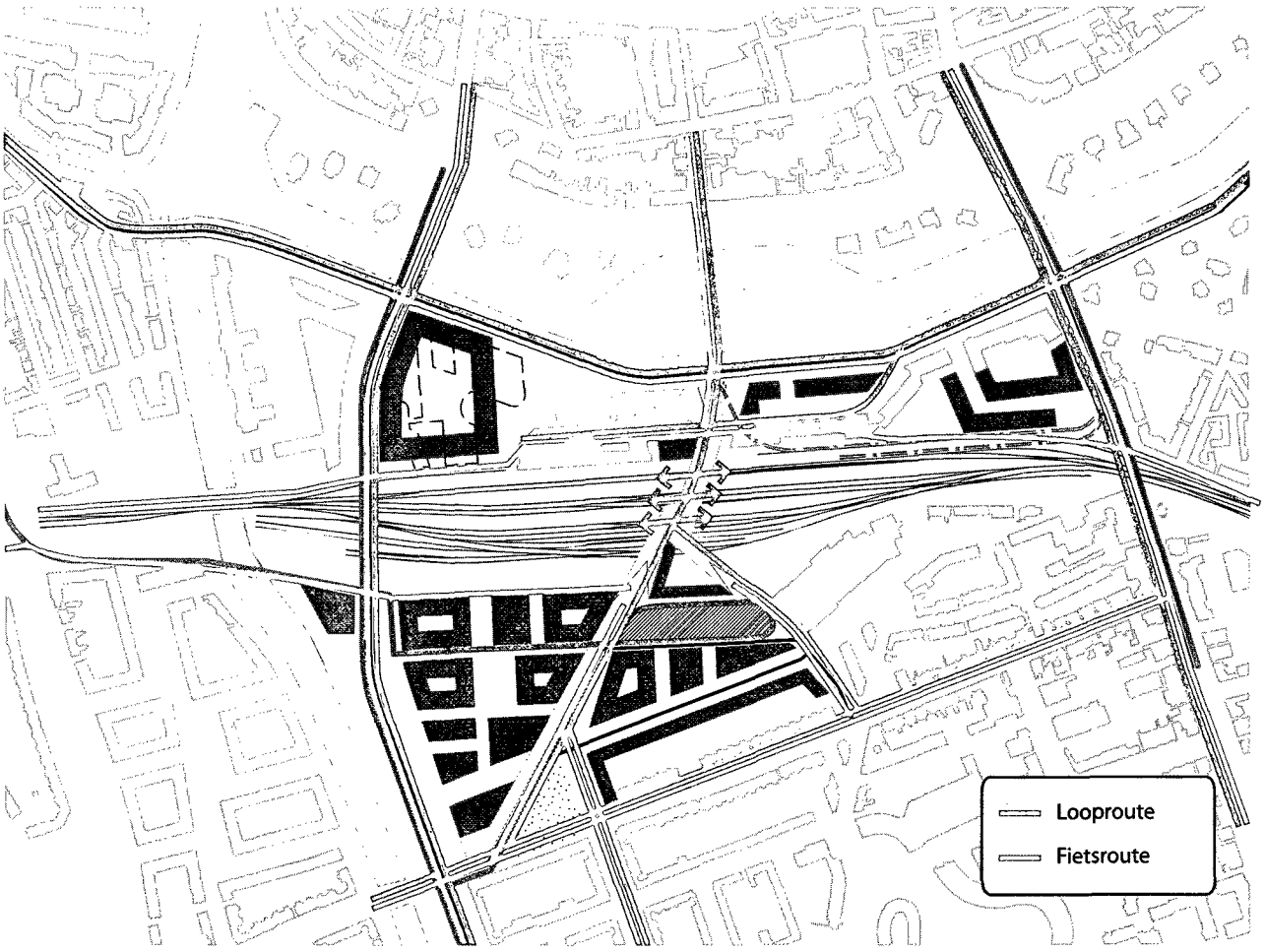


## Infra Hub

# Tram

De tram wordt overeenkomstig de plannen van het Projectbureau Regiotram Groningen aan de noordzijde ingepast over het Stationsplein en aangesloten op bestaand spoor om de koppeling met de regio mogelijk te maken.

Op langere termijn is een tramlijn naar het zuiden van de stad voorzien, richting Martiniziekenhuis. De lijnvoering van deze verbinding is mogelijk gekoppeld aan de nog nader te bepalen route voor de bus. Daarnaast kan de robuustheid van het tramnetwerk vergroot worden door een extra verbinding met de binnenstad over de Emmabrug richting Gedempte Zuiderdiep. In geval van calamiteiten of onderhoud aan de bruggen is er een alternatief.




**Infra Hub**

# Langzaam verkeer

De belangrijkste route voor langzaam verkeer tussen station en centrum loopt via de Werkmanbrug. Het belang van deze verbinding neemt toe door de toevoeging van een interwijkverbinding over het station. Deze noord-zuidverbinding wordt gekruist door de Stationsweg die nu een belangrijke barrière vormt op het gebied van afwikkeling en verkeersveiligheid.

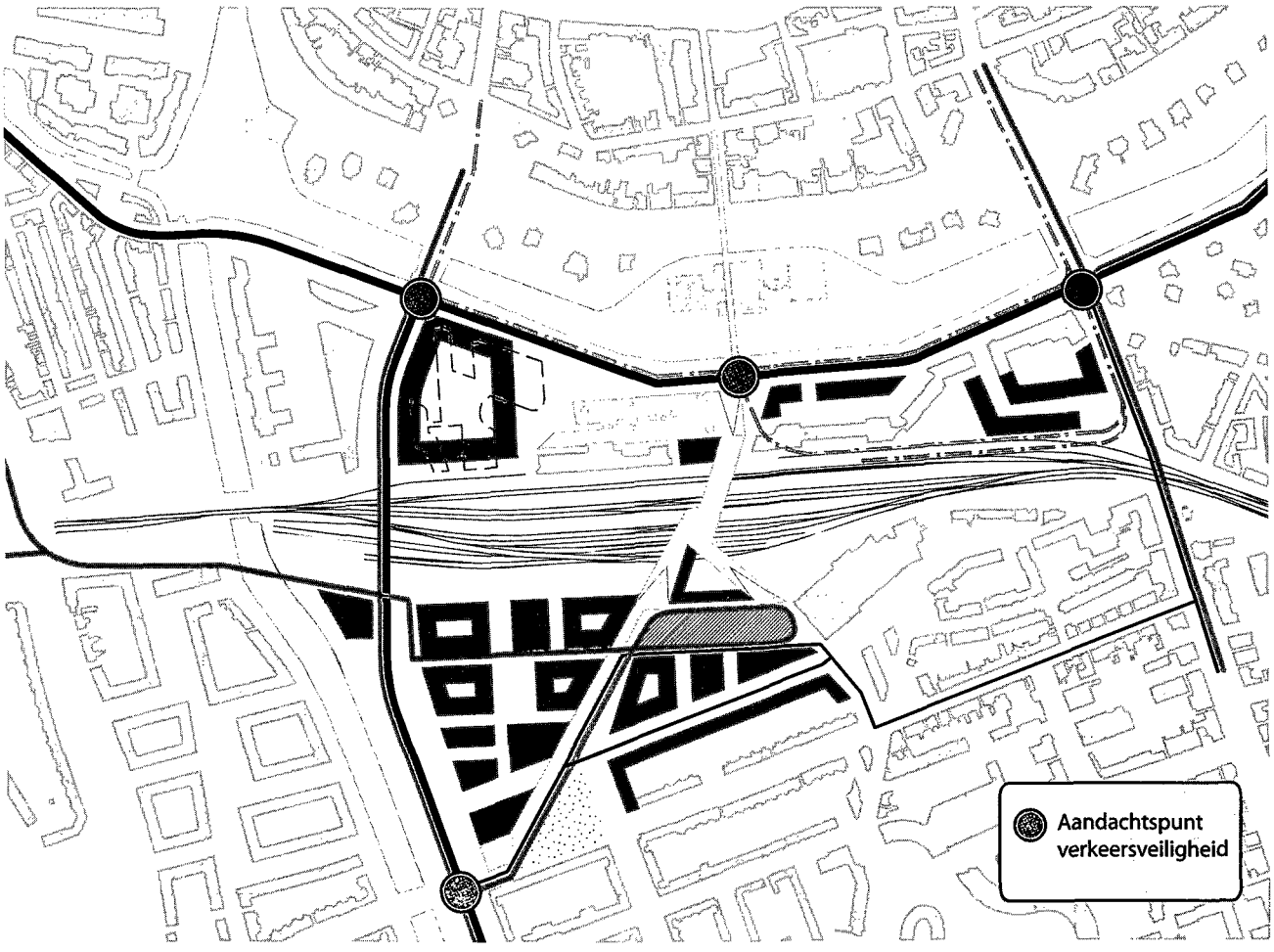
Met verplaatsing van het busstation en P+R naar de zuidzijde wordt de barrièrewerking van de Stationsweg verminderd.
Het aanblijven van verkeer op de Stationsweg draagt bij aan een levendige omgeving met sociale controle. De bestaande langzaam verkeersroutes worden in tact gehouden en versterkt.

De stallingsvoorzieningen voor de fiets worden ingepast op strategische plaatsen die aansluiten op de fietsroutes en zorgen voor korte loopafstanden naar alle modaliteiten. Er ontstaan mogelijkheden voor uitgebreide stallingen aan de zuidzijde door de volwaardige entree van het station die hier ontstaat met het busstation en het doortrekken van de passage.

De langzaam verkeersroutes verdienen aandacht bij de inpassing van de tram (kruisende bewegingen).

Het model gaat niet uit van een fietsverbinding over het station. Het te overwinnen hoogteverschil is niet inpasbaar in de directe relatie (gestrekte ligging toerit) met de binnenstad. Het inpassen hiervan heeft daarbij een ongewenste impact op de ruimtelijke kwaliteit. Bijkomend punt is de extra benodigde breedte van de traverse indien fietsers hier eveneens gebruik van maken en de relatie met kruisende voetgangersstromen richting perrons.

Voor een ondertunneling van de fietsverbinding is minder lengte nodig, echter de beschikbare afstand is nog immer onvoldoende voor een kwalitatief goede verbinding, net als de tunnel zelf. De meerwaarde van een dergelijke verbinding ten opzichte van de huidige routes over het Emmaviaduct en de Hereweg is daardoor niet tot nauwelijks aanwezig.

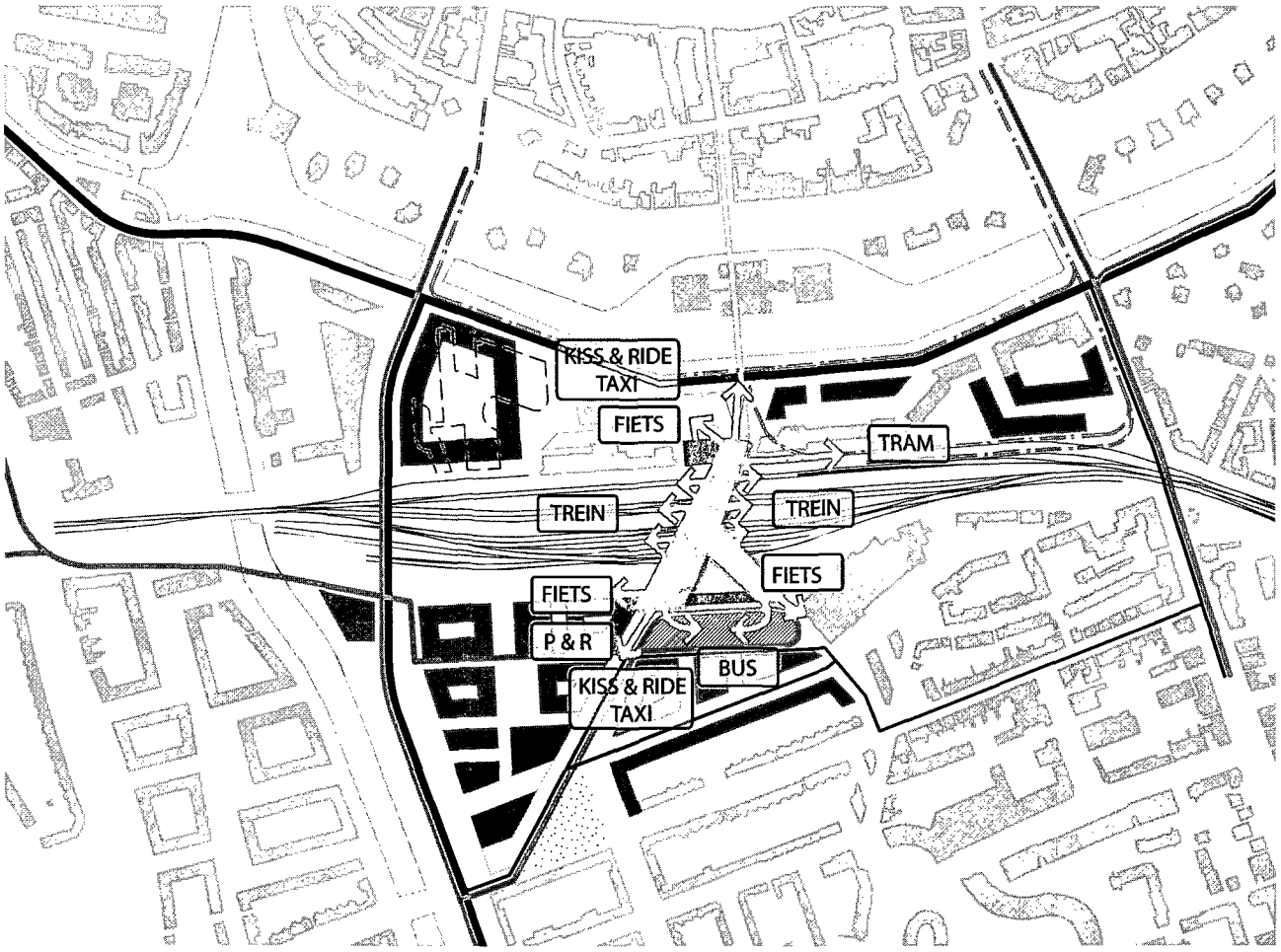



## Infra Hub

# Verkeersveiligheid

Voor de verkeersveiligheid is aandacht nodig voor de duurzaam veilige inrichting van een aantal kruispunten. Dit betreft met name het kruispunt van de Stationsweg met de Hereweg en de Emmaboulevard. Dit is ingegeven door de inpassing van de tram als extra modaliteit over het kruispunt.
Beide kruispunten zijn tevens onderdeel van belangrijke fietsroutes. Zo is de Hereweg één van de drukste fietsroutes van Groningen.

Het ontvlechten van de knoop aan de voorzijde door het verplaatsen van het busstation leidt tot een overzichtelijker voorplein aan de noordzijde met minder conflicten met langzaam verkeer.
Bij de inrichting van bus- en tramhaltes en toeleidende infra (bijvoorbeeld tramlus) dient eveneens rekening te worden gehouden met de belangrijkste loopstromen. Dit is onderwerp van nadere uitwerking.



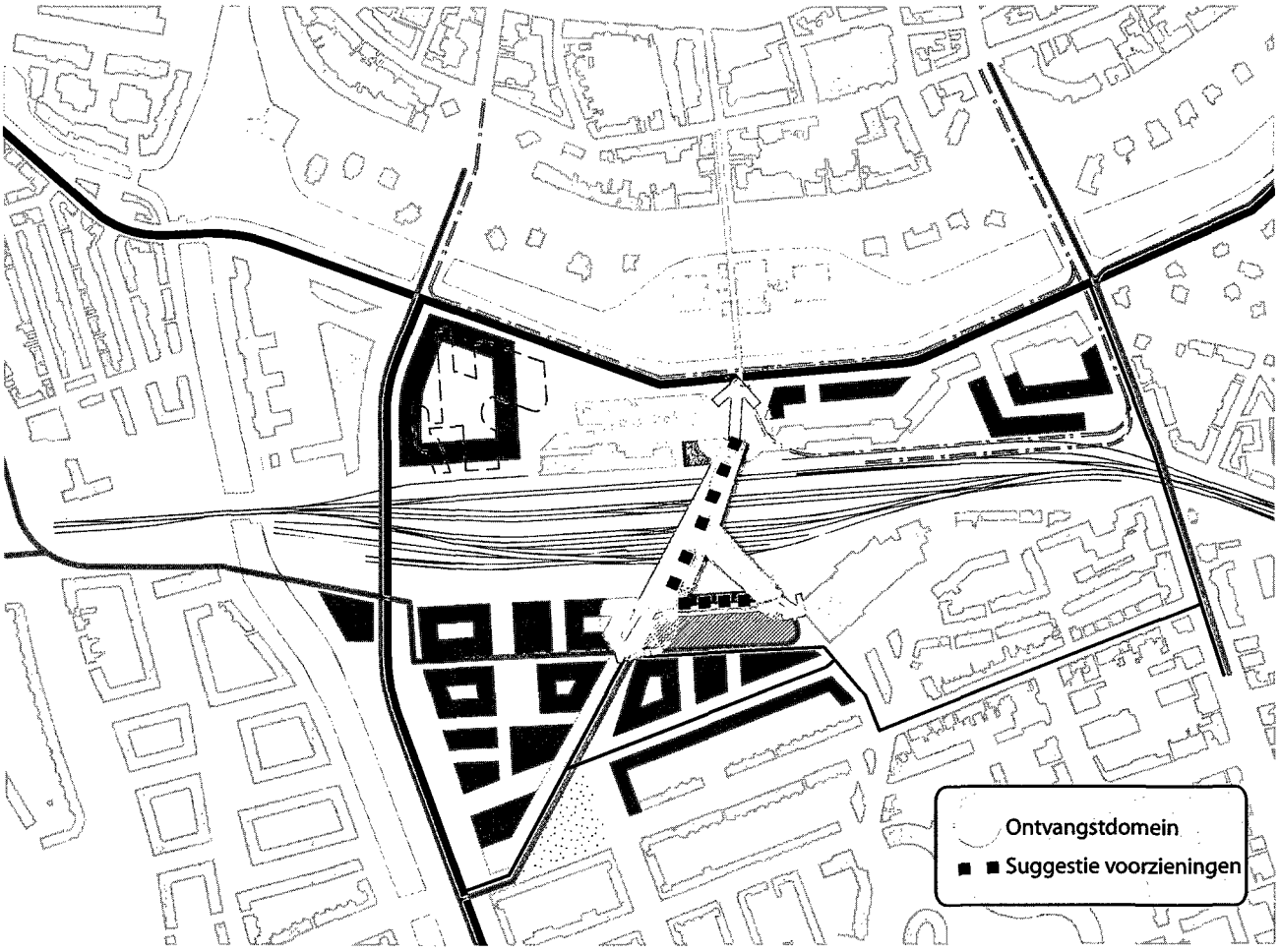

## Infra Hub

# Overstapplaats

Door de centrale ligging van de traverse zijn de loopafstanden tussen de modaliteiten gering. Door het maaiveld aan de zuidzijde omhoog te brengen hoef je minder te stijgen en maak je de afstanden korter.

Aandachtspunt is de fysieke loopafstand tussen de trams 1e fase (noordzijde) en de bussen (zuidzijde) van circa 200-250 meter. Door een goede belevingswaarde kan deze afstand mentaal worden 'ingekort'.

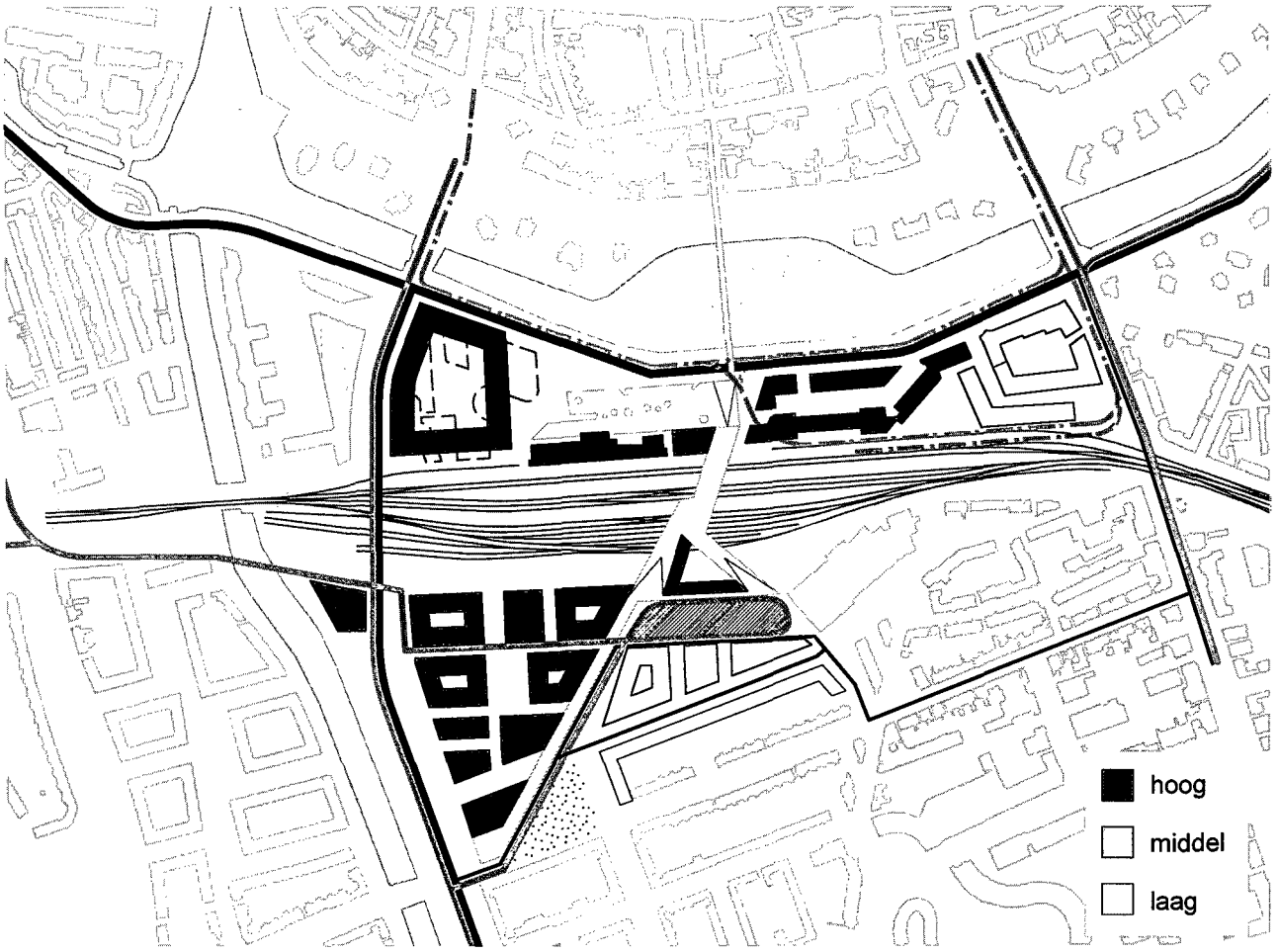
Bij een doorkoppeling van de tram naar de zuidzijde via het Herewegviaduct verbetert voor die lijnen de fysieke loopafstand.




## Infra Hub

# Functie traverse

De traverse krijgt naast de ontsluiting van de sporen ook een functie als interwijkverbinding tussen de zuidelijke woonwijken en de binnenstad. Uitgangpunt is een hooggelegen (over de sporen) ruime traverse, waarbij de reizigers en interwijkverkeer wordt gecombineerd.
Transparantie en zicht op de omgeving bevordert de oriëntatiemogelijkheden.
Eventueel kunnen op de traverse functies worden toegevoegd voor sociale veiligheid en het bedienen van de reiziger. Er dient een evenwicht te worden gevonden tussen de daarvoor benodigde breedte van de passage, de monumentale stationskappen en externe veiligheid (verblijfsruimte boven spoor).
De inpassing van de OVCP-poortjes vormt hierbij nog een aandachtspunt, evenals de halfuncties die aan beide zijden een prominente plek zullen krijgen.



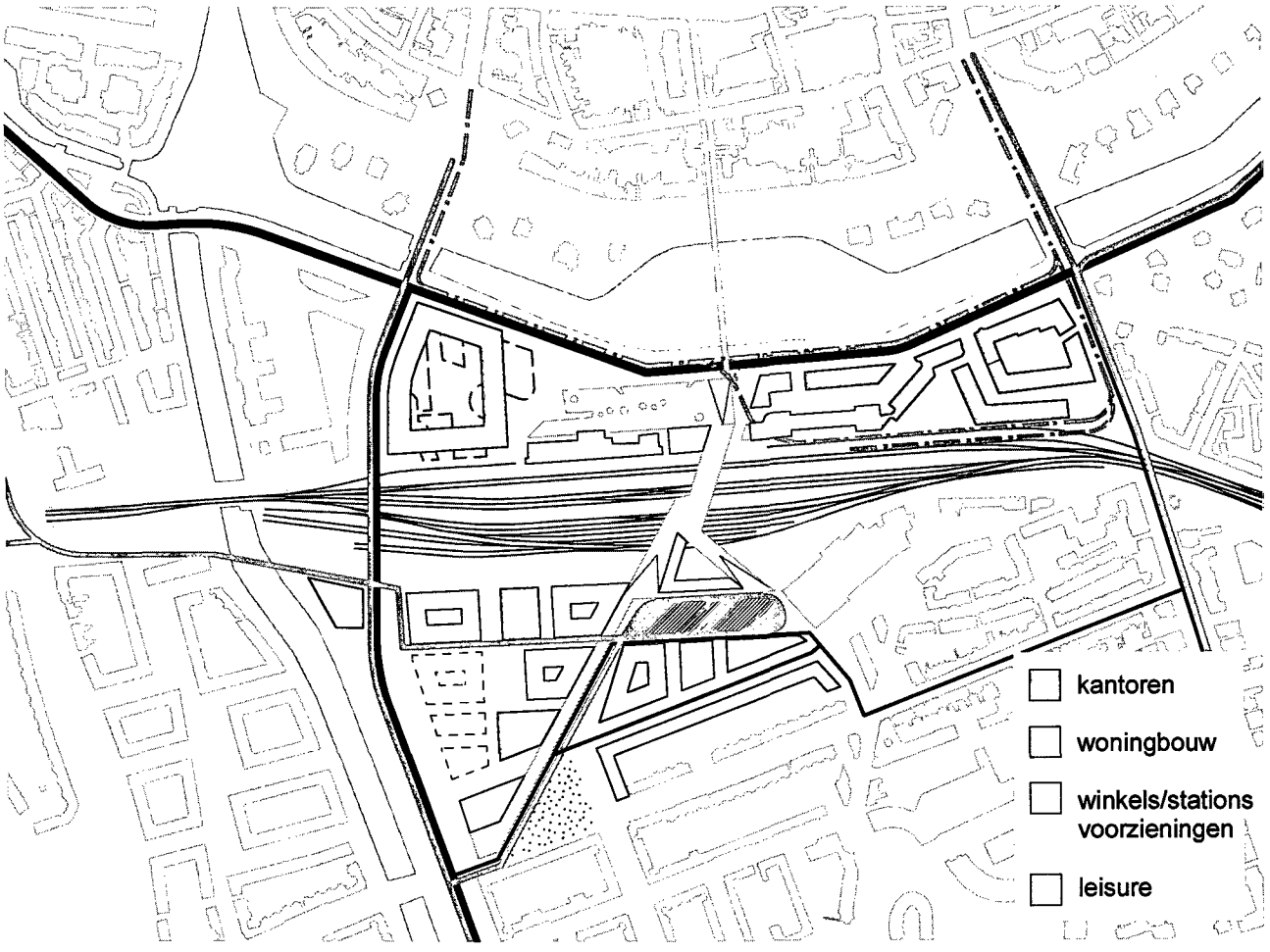

**Programma**

# Flexibiliteit in dichtheid

De Structuurvisie en de Cityhub zetten in op een hoge centrumstedelijke dichtheid in het stationsgebied. Flexibiliteit in dichtheid draagt bij aan de duurzaamheid van het model.

Het voorkeursalternatief heeft aan de zuidzijde een hoge dichtheid langs het Emmaviaduct en een lagere dichtheid richting de zuidelijke woonwijken. In de zone tussen het Emmaviaduct en de woonwijken is de dichtheid van programma tijdens het ontwikkelingsproces nog zeer flexibel.

Door het verplaatsen van de bussen naar de zuidzijde van het station, ontstaat aan de noordzijde ruimte om verder te verdichten en het stationsplein een duidelijke wand te geven.



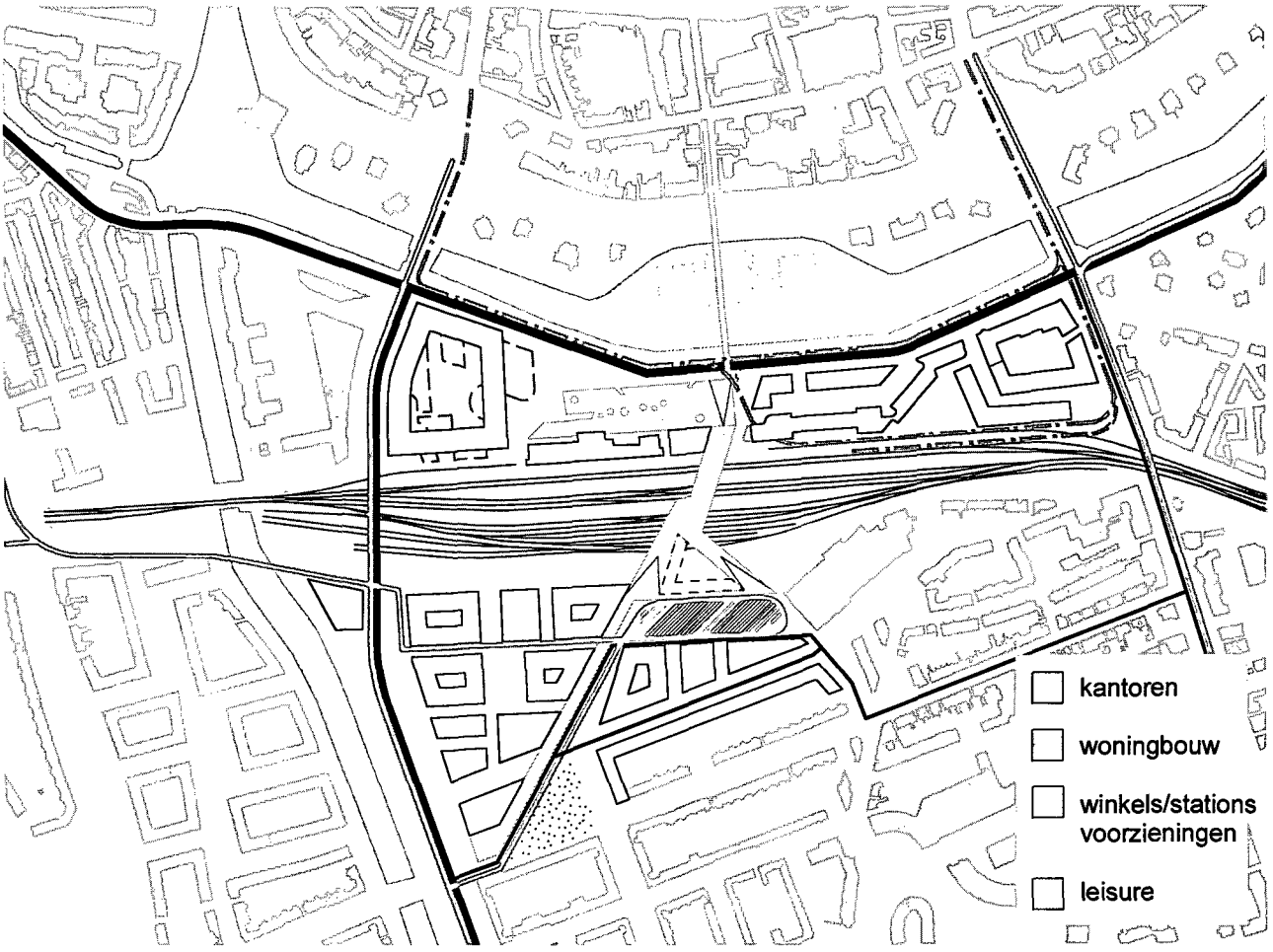

**Programma**

# Mixed Hub Begane Grond

Vanuit de Structuurvisie en de Cityhub bestaat de ambitie om het stationsgebied te transformeren tot een gebied met een grote mix aan programma dat additief is aan de rest van de stad.

Het voorkeursalternatief heeft een nieuw adres aan het Emmaviaduct en een deel van het stationsprogramma bevindt zich aan de zuidzijde. Hierdoor ontstaan er kansen voor ander programma aan de zuidzijde dan woningbouw. Net als de dichtheid verandert ook het programma van west naar oost. Zo liggen de grootstedelijke functies richting het Emmaviaduct en de woonfuncties richting de wijk.

Door de spreiding van de functies zoals bussen, trams, autoverkeer en (fiets)parkeren wordt het maaiveld niet meer gedomineerd door infra, maar onstaat er ruimte voor een levendige plint. Deze levendige plint draagt in grote mate bij aan de sociale veiligheid van het gebied.

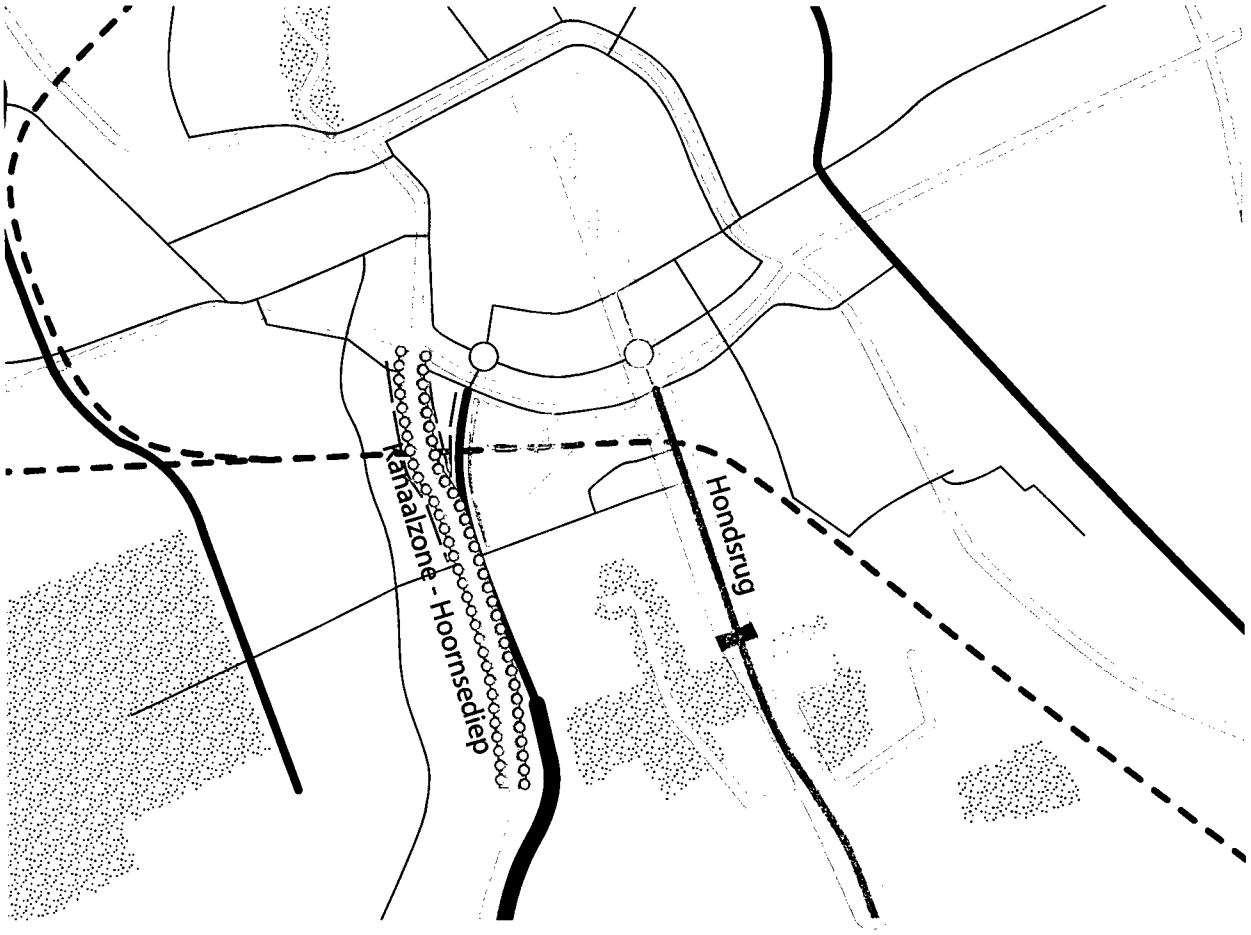



## Programma

# Mixed Hub Verdieping

Vanuit de Structuurvisie en de Cityhub bestaat de ambitie om het stationsgebied te transformeren tot een gebied met een grote mix aan programma dat additief is aan de rest van de stad.

In het voorkeursalternatief bevindt zich een grote mix aan programma op de verdieping. Aan de noordzijde zijn dit voornamelijk kantoren en aan de zuidzijde een grote mix van kantoren, wonen en leisure. Zowel het programma op de begane grond als het programma op de verdieping speelt een grote rol bij het vormen van een duidelijk adres aan de Emmaboulevard.



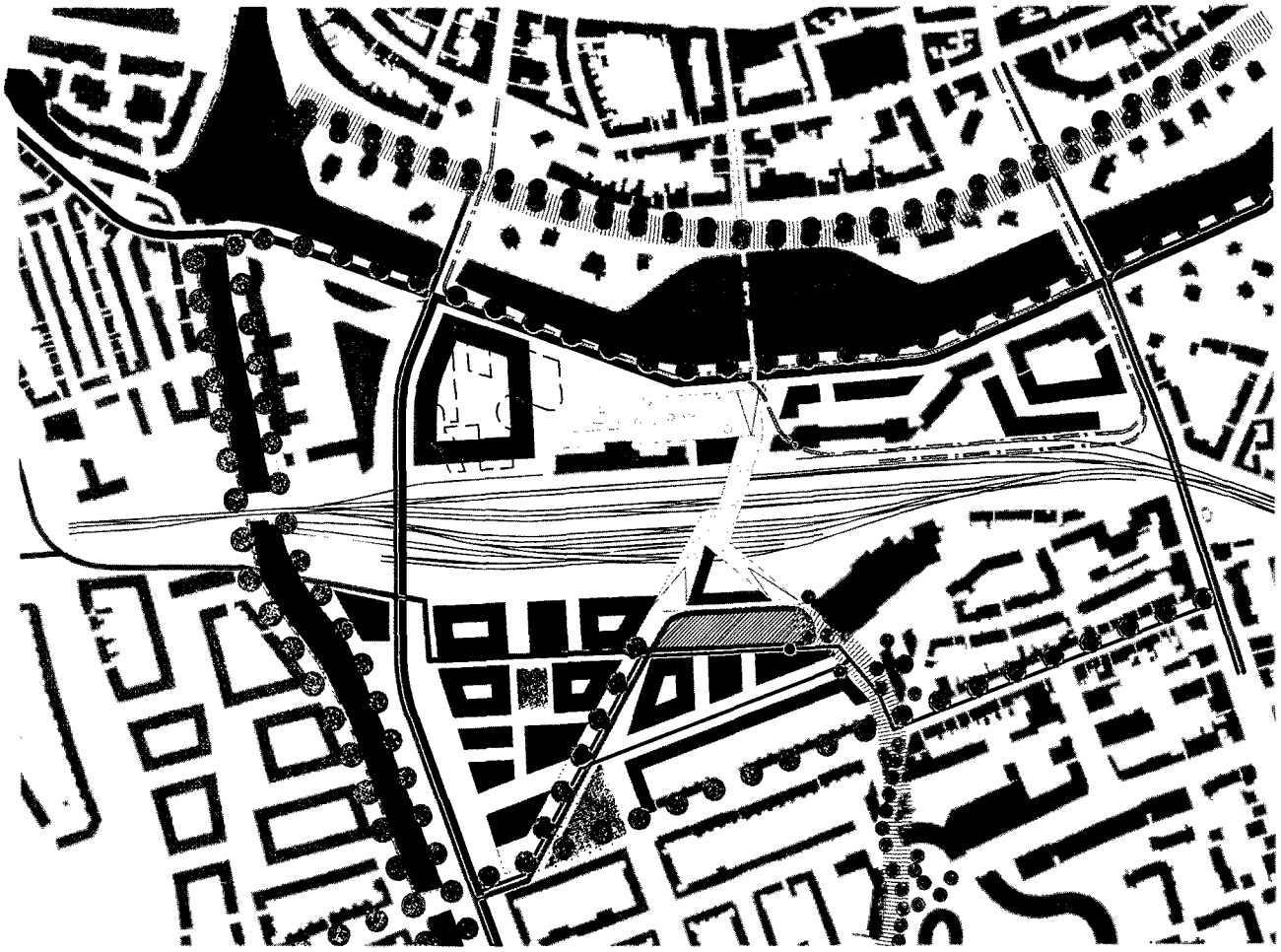

## Duurzaamheid

# Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt de ontstaansgeschiedenis en identiteit van de plek. Een belangrijk landschappelijk element in de ontstaansgeschiedenis van Groningen is de Hondsrug, waar de Hereweg over loopt. Deze oude lineaire structuur wordt nu zwaar belast door de verkeersfunctie van de Hereweg. Door het profiel aan te passen en het verkeer te stimuleren de nieuwe Emmaboulevard als invalsweg te gebruiken ontstaat hier meer ruimte om de oude structuur van de Hereweg tot haar recht te laten komen.

Met het adres aan de verlaagde Emmaboulevard worden ook de (contrasten) tussen de cultuurhistorische structuren zichtbaar. De westzijde van het gebied krijgt een meer grootschalig en zeer stedelijk karakter, dat aansluit op de karakteristiek van het kanaal en de invalsweg. Ook de kwaliteit van het Emmaviaduct wordt geupgrade van een stedelijke snelweg naar een stedelijke boulevard, met een levendige plint en ruime trottoirs.

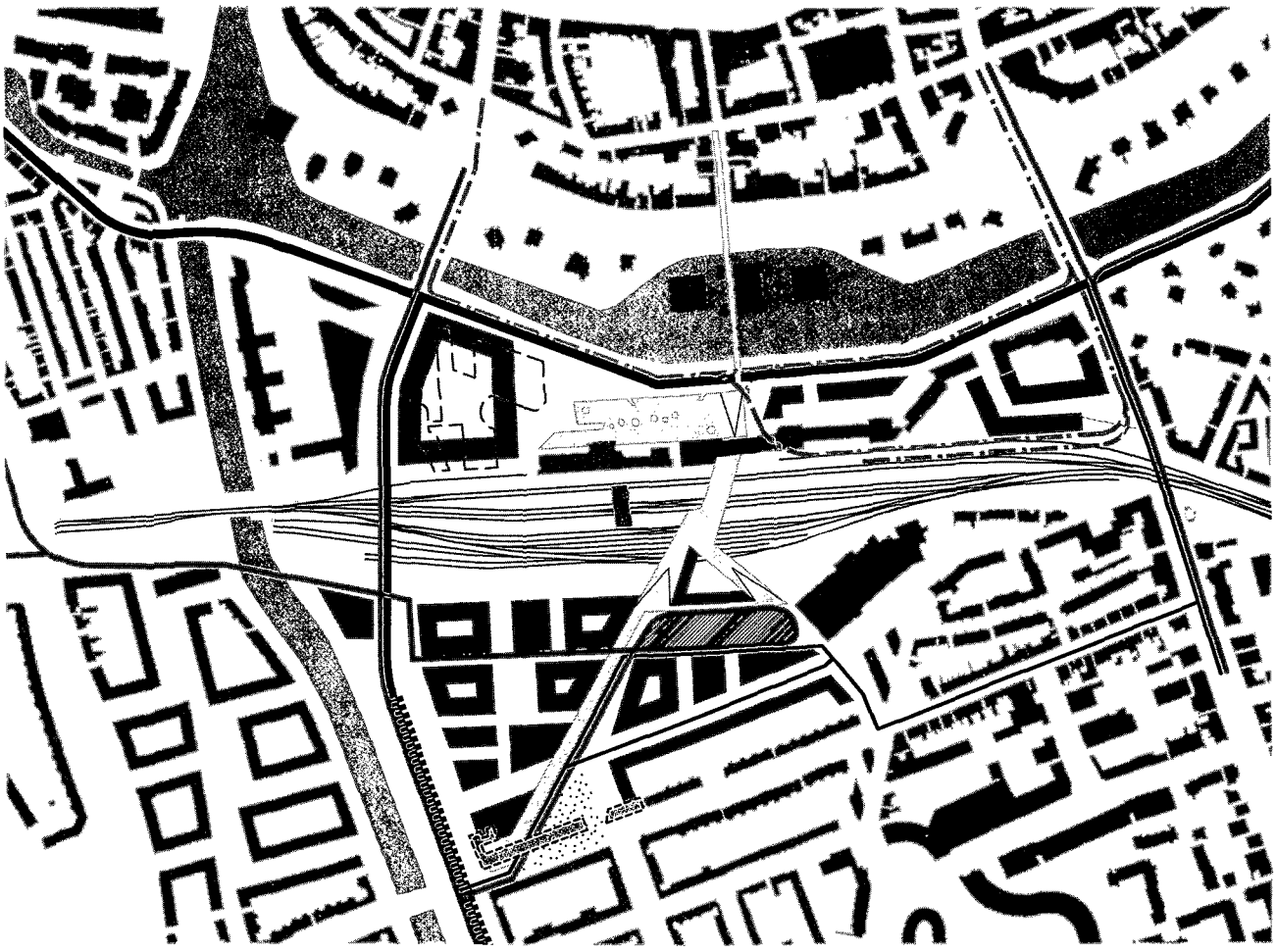
Gebouwde cultuurelementen als het stationsgebouw, de oude traverse en de perronkappen hebben hierbij monumentale waarde en worden in alle drie de modellen zo optimaal mogelijk ingepast.
In het voorkeursalternatief krijgt het monumentale stationsgebouw meer ruimte en waardering, door de pleinruimte die ervoor ligt te versterken.



## Duurzaamheid

# Water en groen

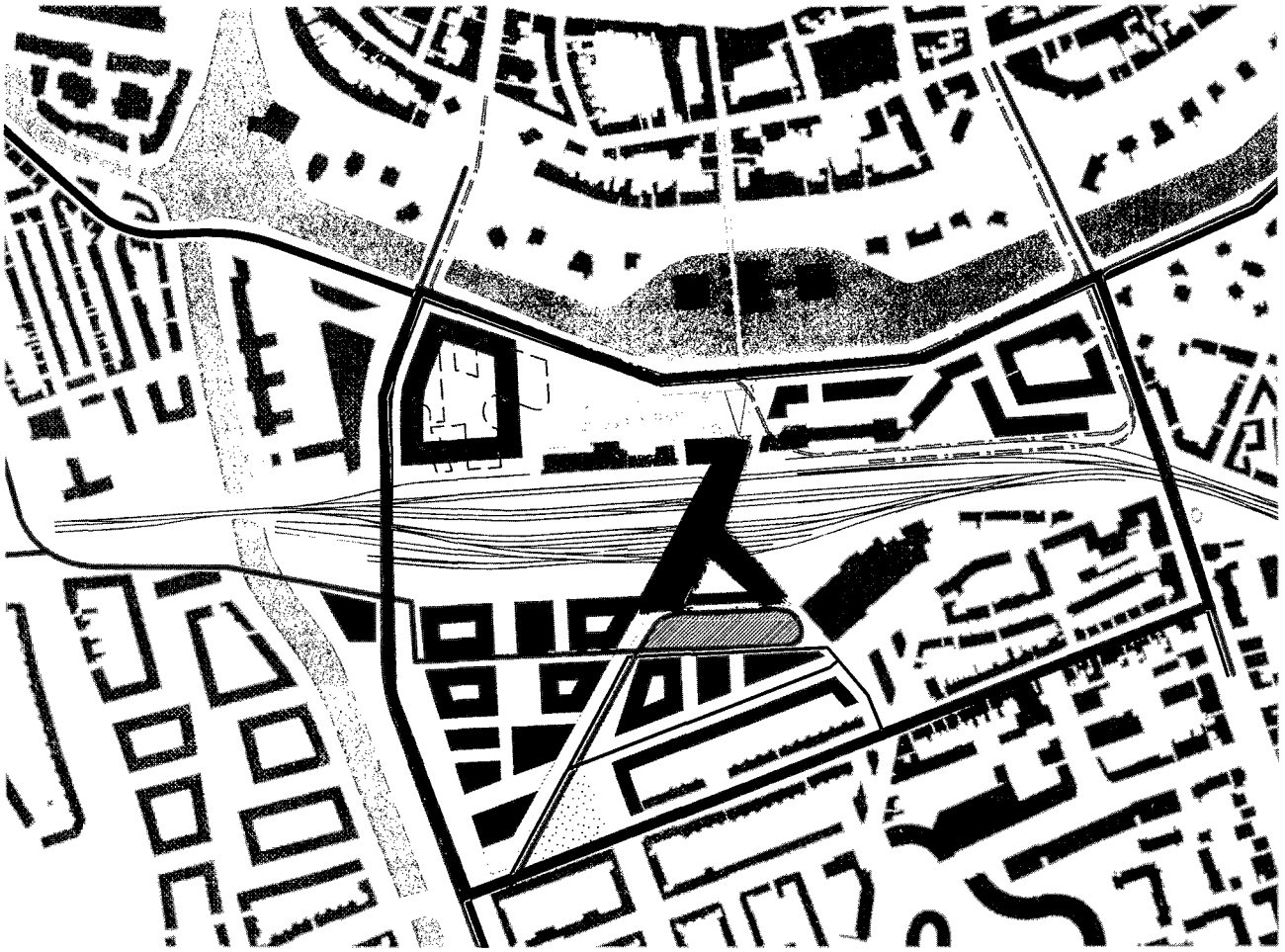
Een groen en/of blauwe inrichting van het gebied komt ten goede aan de ecologische kwaliteit, maar ook aan het verblijfsklimaat en de beleving van de openbare ruimte. In het stationsgebied richt het zich met name op deze laatste aspecten, maar op het gebied van duurzaamheid speelt het groen bovendien een belangrijke rol in het terugdringen van verhard oppervlak, waardoor minder retentie of rioolcapaciteit nodig is.
De inrichting van de openbare ruimte is niet uitgewerkt in het voorkeursalternatief, hier wordt benoemd dat een groene inrichting uitgangspunt is. Dit sluit aan op de visie op duurzaamheid in het stationsgebied waarin een belangrijke doelstelling het maken van een goede omgevingskwaliteit met groen en water is, als mogelijke dragers van de ruimtelijke kwaliteit. In het model is aangegeven welke de hoofdstructuren zijn waar het gaat om groen en water. Deze uiten zich vooral als groene laanstructuren welke een belangrijke meerwaarde leveren voor de identiteit en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast vindt door de adressering Emmaboulevard een oriëntatie op het water plaats (Hoornsediep), waar deze tot op heden achter barrières van infrastructuur ligt. Verder is er ruimte voor een belangrijke relatie met het water langs de Stationsweg (Verbindingskanaal).



## Duurzaamheid

# Levensloop

Het benutten van bestaande structuren en gebouwen is de beste insteek, behalve wanneer elementen de ontwikkeling van een een goed en toekomstvast model in de weg staat. In het voorkeursmodel is toegewerkt naar een minimale kapitaalvernietiging met een maximale kwaliteit. Hierbij blijft veel van de bestaande bebouwing en structuur behouden.
De sloop van het Emmaviaduct brengt een zodanige kwaliteitsverbetering teweeg met een goede gebiedsentree, dat deze vanuit het oogpunt van duurzaamheid verantwoord wordt geacht.
Aan de noordzijde zullen als gevolg van de tramlus ingrepen noodzakelijk zijn. Deze vormen input voor de ontwikkeling van het stationsgebied, en worden dus niet als gevolg gezien. Een aanpassing van het Hunzehuys is nodig t.b.v. een goede transfer. De aanlanding van de traverse is namelijk voorzien op de plek waar nu het westelijk deel van het Hunzehuys staat. Voor elementen als het stadsbalkon en het KPN-gebouw geldt dat een aanpassing wel degelijk de ruimtelijke kwaliteit verbetert, maar mogelijk in een latere fase pas aan de orde zal zijn. De suggestie is vast ingetekend, hierbij wordt uitgegaan van nieuwbouw op termijn waarbij meer voorzieningen opgenomen zijn in de plint om de kwaliteit en levendigheid op maaiveld te versterken. Deze wijzigingen zullen in een later stadium benoemd worden.

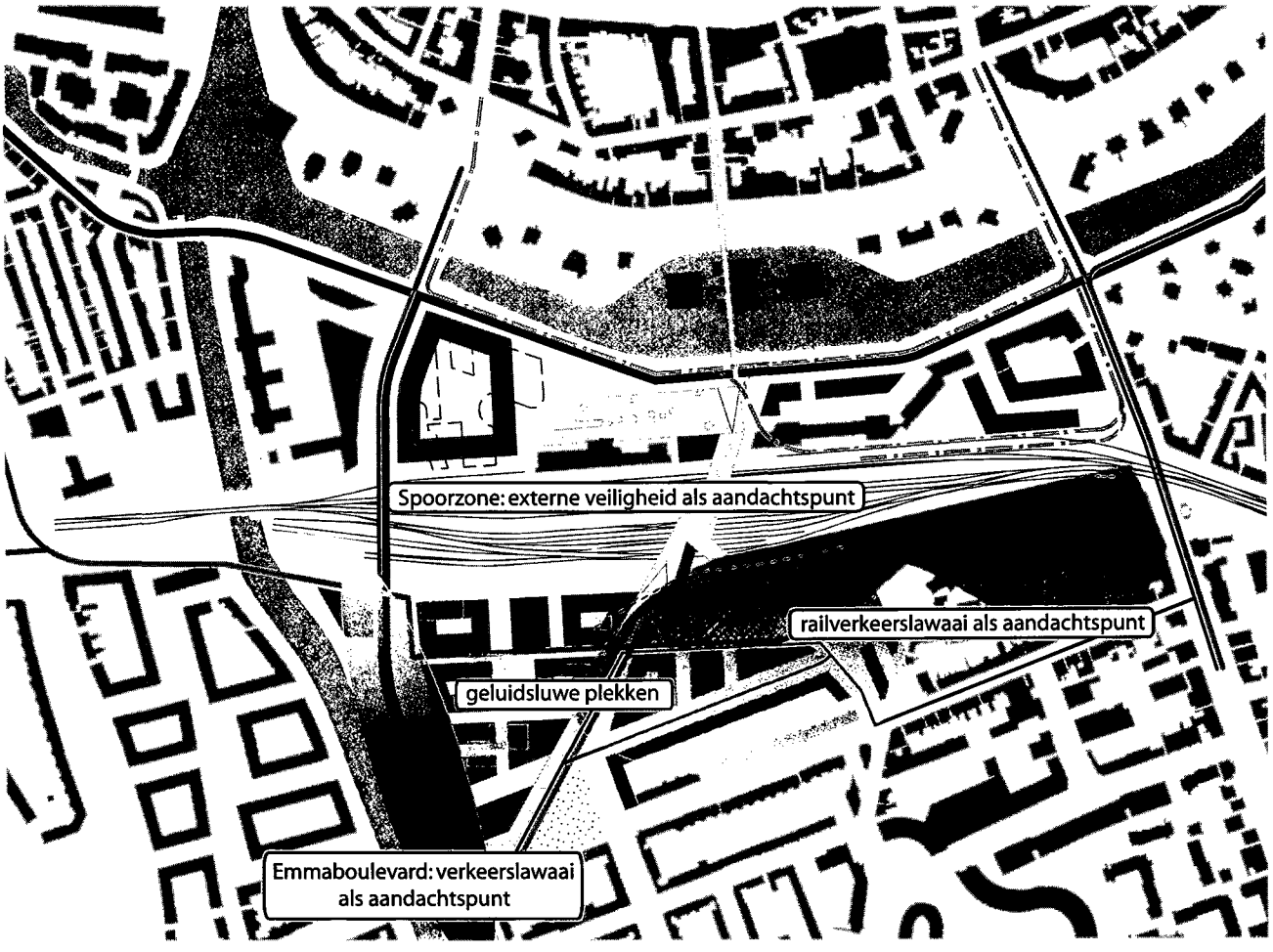


## Duurzaamheid

# Robuustheid

De robuustheid is van doorslaggevend belang voor de toekomstvastheid van de oplossing. Belangrijke onderdelen hiervan zijn de robuustheid van de verkeersstructuur en transfer. Het gaat dan om de mogelijkheid van verwerking van verdere groei en opvang van calamiteiten.Voor de verkeersstructuur geldt dat het aanwezige verkeerssysteem versterkt wordt door de ruime dubbele structuur in zowel oost-west richting als in noord-zuidrichting. Hierdoor kan tijdens werkzaamheden of in geval van calamiteit altijd een alternatief geboden worden, zowel op de schaal van de stad als voor de bereikbaarheid van het gebied zelf.
Met een verbeterde vlotte doorstroming kan bovendien een (onvoorziene) groei opgevangen worden.
Dat geldt ook voor de traverse. Waar het vanuit het oogpunt van sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit te verkiezen is één passage te maken, zal deze wel voldoende ruim vormgegeven worden om toekomstvast te zijn. Met de toevoeging van een tweede zuidelijke entree is bovendien een slimme fasering mogelijk.

De robuustheid en toekomstvastheid uit zich naast deze structuren ook in de mogelijkheid flexibel om te gaan met programma. De structuur is in staat aan te sluiten op verschillende marktvragen ten aanzien van dichtheid en programma.




## Duurzaamheid

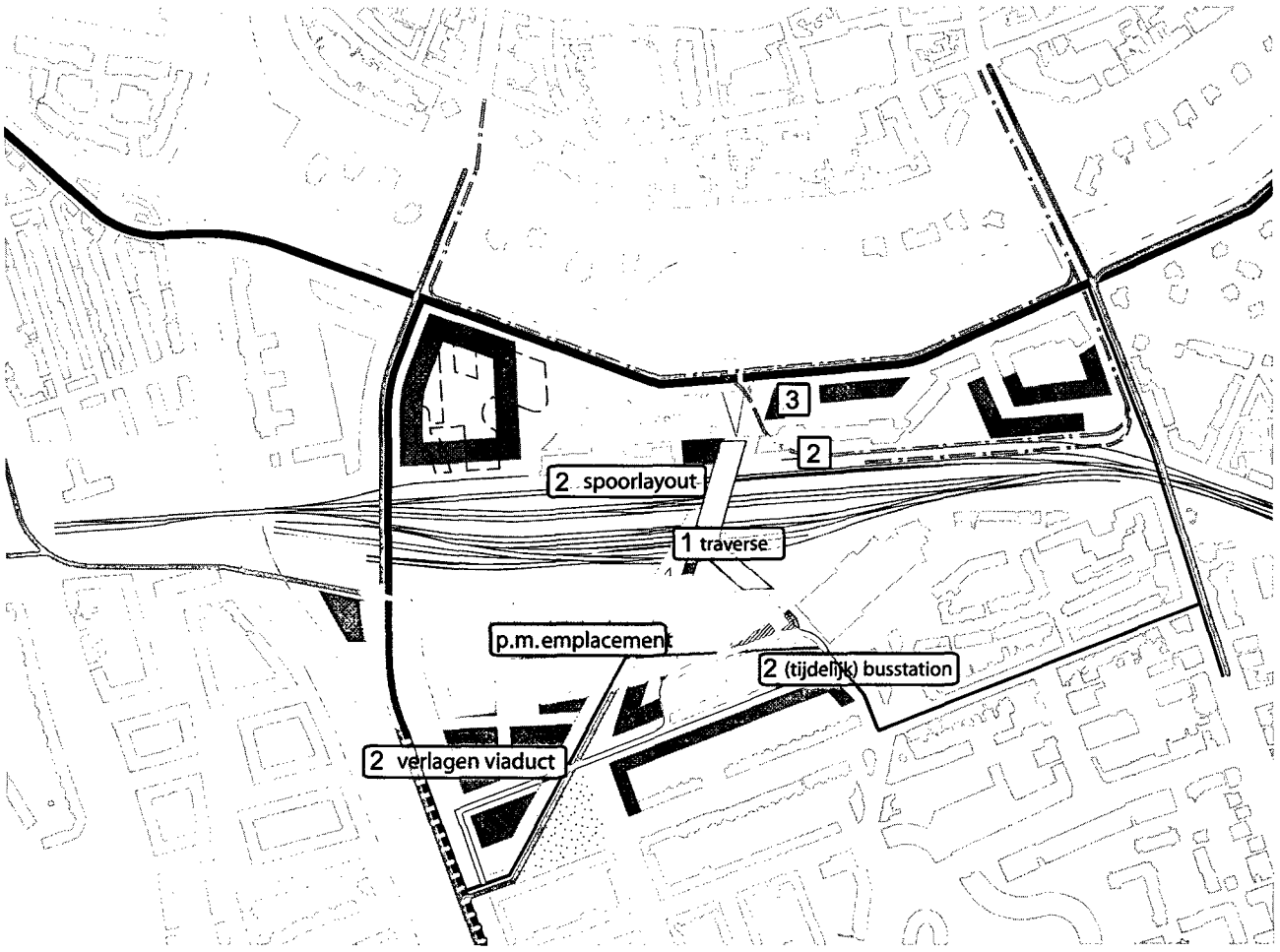
# Milieukwaliteit

In het stationsgebied wordt de milieukwaliteit bepaald door hinder van geluid en trillingen, (externe) veiligheidsrisico's en luchtverontreinigende stoffen.

Door de uitbreiding van het aantal treinbewegingen kan de overlast van railverkeerslawaai verder toenemen. Het railverkeerslawaai zal met name door bebouwing worden afgeschermd. In een latere fase zal dit verder vormgegeven worden. Bijvoorbeeld door het creëren van extra geluidsluwe plekken. In ieder geval zal de hinder aan de wettelijke normen moeten voldoen. Ook tijdens de fasering moet rekening gehouden worden met eventuele overlast. Tijdelijke maatregelen kunnen nodig zijn wanneer bijvoorbeeld wel programma wordt toegevoegd, maar tegen het spoor aan nog niet de definitieve situatie is gerealiseerd.
Het verkeerslawaai van de wegenstructuur is een ander aandachtspunt. Door het verlagen van het Emmaviaduct draagt het geluid minder ver, maar zal de belasting op de gevels aan deze weg waarschijnlijk toenemen. Een toename van verkeersintensiteit is in de toekomst te verwachten. Nader onderzoek in een later stadium is nodig. Dit geldt ook voor de luchtkwaliteit in het gebied.

Ten aanzien van externe veiligheid dient nader onderzoek verricht te worden. Hoge bebouwingsdichtheid en verblijfsfuncties op of aan het spoor mogen niet conflicteren met de (wettelijke) aanvaardbare risico's ten aanzien van de externe veiligheid.

Er zijn veel kansen om in het ontwerpstadium de ambitie van Groningen Energieneutraal te vertalen naar deze locatie.

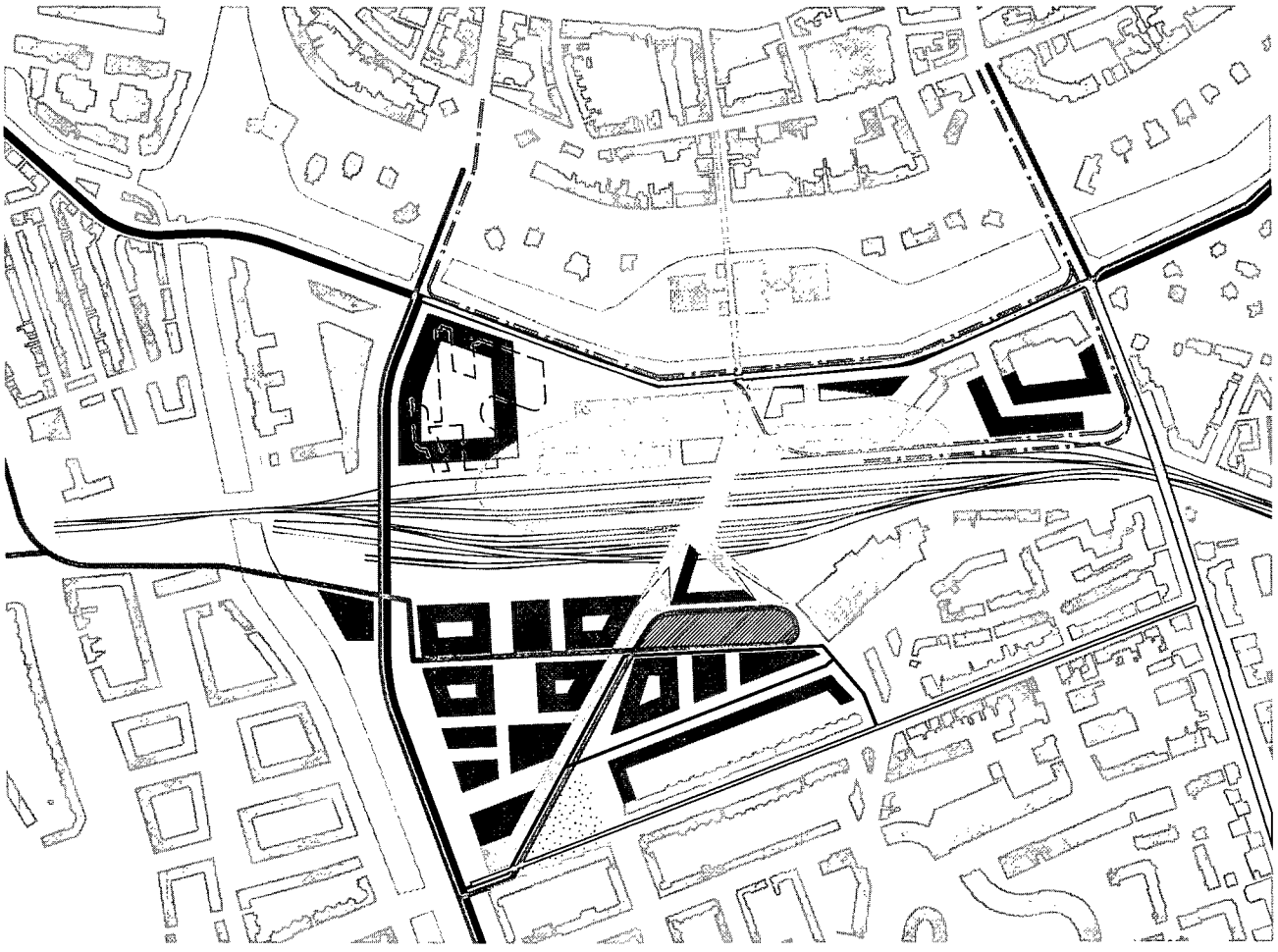



## Haalbaarheid

# Bouwfasering

Tijdens de bouw zal het stationsgebied de functie van verkeersmachine behouden. Het is zaak om de transfer in elke fase goed te laten functioneren. Dit betekent dat het spoor zelf in principe altijd beschikbaar is, maar dat ook de bereikbaarheid van de perrons goed geregeld is. De overstap naar voor- en natransport dient goed te zijn, net als de routes naar de omgeving.
Soms is het onvermijdelijk een voorziening tijdelijk buiten gebruik te stellen, bijvoorbeeld wanneer op dezelfde plek gebouwd wordt. Dit kan een busstation of fietsenstalling betreffen, maar ook bijvoorbeeld de kaartverkoop of een retailvoorziening. Tijdelijk zal deze dan een plek krijgen elders in het gebied.
Dan is het soms onvermijdelijk om tijdelijke voorzieningen te bouwen. Doel is dit te voorkomen bij de meest kostbare elementen.
Om de overlast en de kosten te beperken moet in een vroeg stadium naar de bouwfasering worden gekeken. Deze zal later uitgewerkt worden, maar er zijn nu een aantal fases te benoemen, waarbij de afhankelijkheden van bijvoorbeeld het opschonen van het emplacement zijn meegenomen.
Hierbij wordt eerst een deel van de nieuwe traverse aangelegd en de doorkoppeling van de sporen gerealiseerd, rekening houdend met de tramlus.
Het busstation kan dan ook naar het zuiden. Aandachtspunt is daar wel de verblijfskwaliteit in de eerste fase. De noordkant kan dan al definitief worden heringericht, met een goede entree en ordening van diverse programmafuncties.
Wanneer het emplacement vrijkomt kan ook de zuidkant verder ingericht worden.
De verlaging van het Emmaviaduct/Parkwegviaduct kan in principe in een vroeg stadium plaatsvinden, zodat ook de kruising met de Parkweg gelijkvloers wordt.

Samen met o.a. ProRail zal een gedetailleerde fasering uitgewerkt moeten worden, waarbij ook de raakvlakken met andere projecten, zoals Regiotram, Zuidelijke Ringweg, vervanging Herewegspoorviaduct en de 'knoop' als geheel geborgd worden.



## Haalbaarheid

# Overlast bouw

Grootschalige stedelijke ontwikkeling gaat altijd gepaard met overlast tijdens de bouw. Voor het station geldt dit in het bijzonder, omdat dit altijd in bedrijf dient te blijven.
Zelfs bij een slimme fasering ontstaan telkens nieuwe loopstromen, wat niet ten goede komt aan de overzichtelijkheid van het station en de transfer. Waarschijnlijk is dit wel oplosbaar op maaiveld.
Voor het verkeer in de verdere omgeving geldt dat de transformatie van het gebied bouwverkeer genereert. Belangrijker nog is dat de aanpassing van het Emmaviaduct de druk op het Herewegviaduct en de parallelle structuur van Parkweg en Stationsweg doet toenemen tijdens de aanpassingen aan het viaduct.
De vervanging van het Herewegspoorviaduct laat de druk aan de westkant op dezelfde wijze toenemen, dit valt echter buiten de scope van het voorkeursalternatief.

**Opdrachtegever**
Gemeente Groningen
Gerrit Lieffering

**Projectnummer**
MR101939/100504

**Versie**
Versie 1.7
juli 2011

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