

'MOOI'

december 2014
NL Architects

in opdracht van het Kwaliteitsteam Stationsgebied Groningen:
Stadsbouwmeester Groningen, Niek Verdonk
Provinciaal Bouwmeester, Linda Noorman
Bureau Spoorbouwmeester, Jos van den Hende



Voorwoord

Dit ambitiedocument behoort bij het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO), zoals dat door ProRail en Movares met de samenwerkende partners NS, Provincie Groningen en de gemeente Groningen (samen Groningen Spoorzone) is opgesteld voor de transformatie van het stationsgebied. Het ambitiedocument is gerelateerd aan het RFO en is hier in feite onderdeel van; eenvoudig gezegd laat het RFO zien welke ingrepen er bij de transformatie plaatsvinden, terwijl het ambitiedocument een impressie geeft van hoe deze ingrepen eruit kunnen komen te zien, voor zo ver niet verwoord en verbeeld in het RFO. Het ambitiedocument is nadrukkelijk geen ontwerp of plan; het verbeeldt de ambitie voor de ruimtelijke kwaliteit van de ingrepen en zal in de definitieve versie als een toetsingsdocument dienen voor het ontwerp en de aanbesteding van de verbouwing van het hoofdstation.

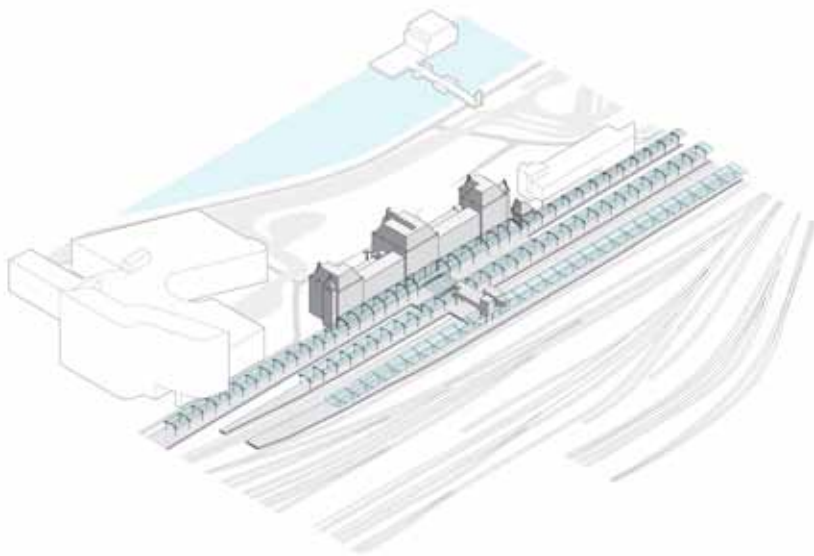
Van een definitieve versie is echter nog geen sprake. Het hier voorliggende document is een eerste proeve in het verwoorden van de ruimtelijke ambitie voor de transformatie van het stationsgebied. Het document is op initiatief van het Kwaliteitsteam Stationsgebied in nauw overleg met de met de partijen van Groningen Spoorzone en in samenwerking met NL Architects opgesteld. Samen met het RFO beschrijft het ambitiedocument de opgave voor het ontwerp van station en stationsomgeving. Het bevat enerzijds ruimtelijke ambities – over het beeld en de kwaliteit van de ruimtes – anderzijds programmatische ambities – welke functie heeft het station straks in de stad en welk programma geeft daar op verschillende plekken op het station c.q. in het stationsgebied invulling aan? Belangrijk vertrekpunt is, dat deze eerste versie als een beginpunt wordt gezien van een document, dat zich in de komende periode kan specificeren en concretiseren tot een helder toetsingsdocument.

Om de ambities voor het stationsgebied helder te verwoorden en verbeelden is de opgave voor transformatie opgedeeld in acht ruimtelijke thema's, die hier los van elkaar worden behandeld – al is er natuurlijk nauwe samenhang tussen de thema's en overlappen de ruimtelijke opgaven elkaar letterlijk en figuurlijk. Elk thema wordt op een vergelijkbare manier in woord en beeld gebracht: een tekening toont de ingreep door een bestaande en nieuwe situatie te verbeelden, een 3D-visualisatie geeft een indruk van de beoogde ruimtelijke kwaliteit, en (eventueel) aanvullende referenties zorgen voor herkenbaar vergelijkingsmateriaal voor bijvoorbeeld ruimtelijke oplossingen of materiaalgebruik. Daarnaast zorgt een korte tekst per thema voor de benoeming van de relevante ontwerpogave en de bijbehorende ambitie.

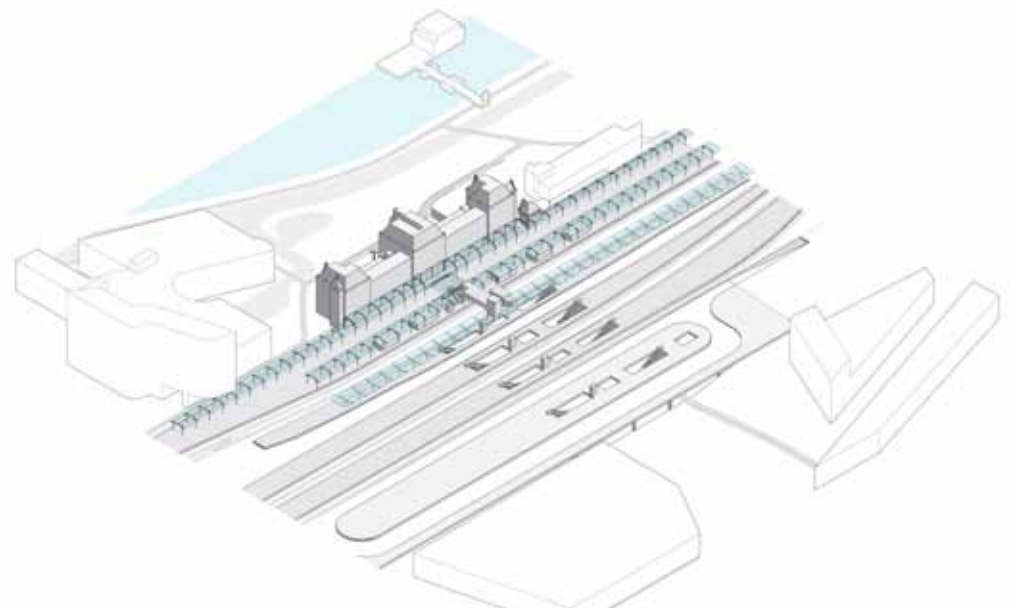
Gezien de fase van het complexe en grootschalige project, is het niet verwonderlijk dat er nog geen definitief ambitiedocument ligt. Een aantal belangrijke beslissingen, bijvoorbeeld over het verplaatsen van het busstation en het programma voor de zuidzijde van het station, moet nog worden genomen. Deze beslissingen beïnvloeden natuurlijk de gehele opgave, maar hebben nadrukkelijk gevolg voor twee belangrijke ruimtelijke thema's, namelijk: de nieuwe perronkappen (of stationskap) en de zuidzijde van het station in relatie tot de (gewenste) omliggende hoogstedelijke ontwikkeling. Bij deze punten worden daarom meerdere modellen behandeld: de ruimtelijke effecten van het basismodel worden zichtbaar, maar tevens wordt duidelijk wat de gevolgen zijn van een aantal varianten op dit basismodel. In de verbeelding van de verschillende modellen is er, vooral voor de helderheid van de beelden, vanuit gegaan dat het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst en middels een perronmodel parallel aan de treinsporen wordt gelegd. Het kwaliteitsteam heeft zich altijd uitgesproken voor de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde, maar is zich er natuurlijk van bewust dat het besluit over deze verplaatsing nog niet is genomen. Hoewel de modellen dus vooruit lopen op een aantal besluiten, is er door het kwaliteitsteam op basis van deze ruimtelijke verkenningen toch een voorzichtige eerste voorkeur uitgesproken voor enkele modellen, gemotiveerd vanuit de gedeelde ambitie voor het stationsgebied. Bij de behandeling van de perronkappen en de zuidzijde van het station worden de modellen toegelicht en het voorkeurmodel gemotiveerd. De modellen zullen uiteindelijk voor de definitieve versie van het ambitiedocument moeten uitmonden in eenduidige oplossingen, zodat hiervoor eveneens een heldere en bij de opgave als geheel passende ambitie kan worden neergelegd.

Met deze eerste verbeelding van de ruimtelijke ingrepen vormt het ambitiedocument een beginpunt voor het onderkennen, benoemen en waarborgen van de beoogde kwaliteit voor het stationsgebied. Van de beelden gaat een stimulerende kwaliteit uit; ze laten zien wat de potentie van de transformatie is en wat de waarde is van een ambitieuze houding ten opzichte van complexe ruimtelijke opgave. Wij hopen dat het document inspiratie kan bieden om de opgave van het stationsgebied op het kwaliteitsniveau te tillen dat het verdient.

Het Kwaliteitsteam Stationsgebied Groningen,
Jos van den Hende, Bureau Spoorbouwmeester
Linda Noorman, Provinciaal Bouwmeester
Niek Verdonk, Stadsbouwmeester



Bestaande situatie - Dubbel kopstation



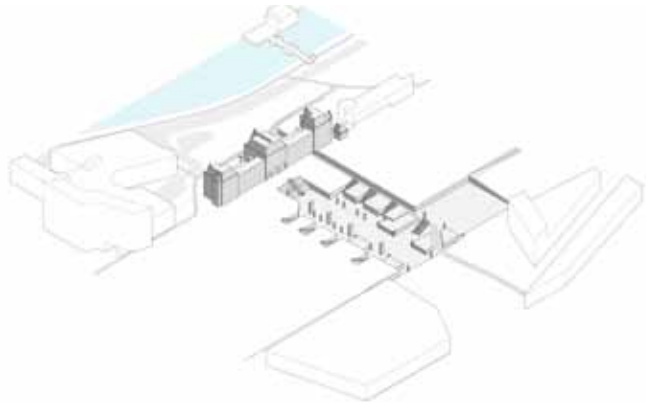
Toekomst - Openbaar vervoersknooppunt 'Cityhub'

Inhoudsopgave

1. Kappen als verbindend element
2. Perrontunnel en fietstunnel
3. Station zuidzijde
4. Fietsenstalling zuidzijde
5. Seinhuis, monumentale kappen
6. Stationsplein perronzijde
7. Stationsgebouw als hart van het station
8. De aansluiting van het stationsgebouw en stationsplein op de stad

Indeling

1.



Positie in 'Cityhub'
+
ambitiepunten

2.



Rendering

3.



Referenties

1. Kappen als verbindend element

Ambitiecriteria:

- Hoogwaardige droogstand reiziger
- Verbinding noord- en zuidzijde station
- Overkapping als identiteitsdrager (karakteristiek voor Groningen)
- Overtuigende relatie overkapping met monumentale context (seinhuis, kappen, stationsgebouw)
- Uitstraling overkapping naar zuidzijde
- Oriëntatie en (door)zicht op perronniveau

Met de transformatie van het station van Groningen wordt de groei van het 'kappenlandschap' boven de sporen gecontinueerd. De vraag is, hoe? Naast de primaire ambitie om reizigers een hoogwaardige droogstand te bieden, heeft de opgave voor de overkapping van de sporen tevens effect op de uitstraling van het stationsgebied als geheel, en daarmee op de stad. Het is dus de ambitie om de overkapping niet alleen functioneel te maken, maar deze eveneens betekenis te geven, als een verbindend element tussen de (historische) noordzijde en de (nieuwe) zuidzijde van het station. Het moet een beeldmerk worden dat het gebied identiteit geeft, als een herkenbare plek op stedelijk niveau, zodat het knooppunt van openbaar vervoer als een geheel te ervaren is.

De nieuwe kappen (of stationskap) moeten een overtuigende relatie aangaan met de bestaande monumentale kappen en het seinhuis, die gerespecteerd en gehandhaafd dienen te worden en die een duidelijk verhaal vertellen over de ontwikkeling van het station in Groningen. Interventies met respect voor de monumentale waarden zijn op functionele gronden mogelijk. De nieuwe overkapping is eigentijds, maar verhoudt zich op een zorgvuldige manier tot de maat en schaal van de monumentale kappen en onderdelen van het station. Hiermee moet worden voorkomen dat er een opdeling ontstaat tussen het huidige station en de uitbreiding ervan. Binnen de monumentale context zou een symbiose moeten ontstaan tussen de oude kappen en de nieuwe overkapping.

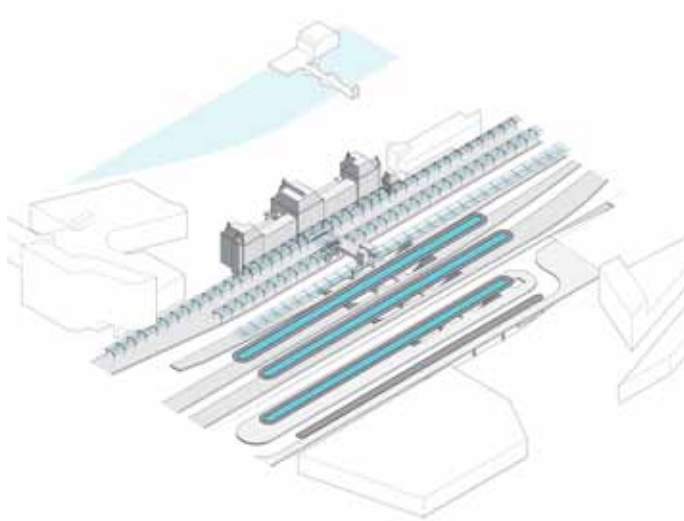
Een belangrijk uitgangspunt voor de overkapping is dat deze voldoende doorzicht en oriëntatie op het niveau van de perrons en het stationsplein aan de perronzijde biedt. Het is de ambitie om met de overkapping de hoofdas van stationsgebouw, plein, perrontunnel en de entree zuidzijde ruimtelijk te ondersteunen en te verduidelijken. Tevens dient de overkapping zo veel mogelijk het zicht op de treinen en het stationsgebouw te waarborgen, waardoor een natuurlijke oriëntatie ontstaat. Daarnaast zal de overkapping van de nieuwe perrons bijdragen aan het kwaliteitsniveau en de uitstraling van de zuidzijde. De kappen moeten wat betreft schaalbeleving, materiaalgebruik en detaillering zowel de toon zetten als ook aansluiten op de gewenste stedelijkheid van het te ontwikkelen gebied ten zuiden van het station.

Drie (basis)modellen kunnen invulling geven aan bovengenoemde ambities.

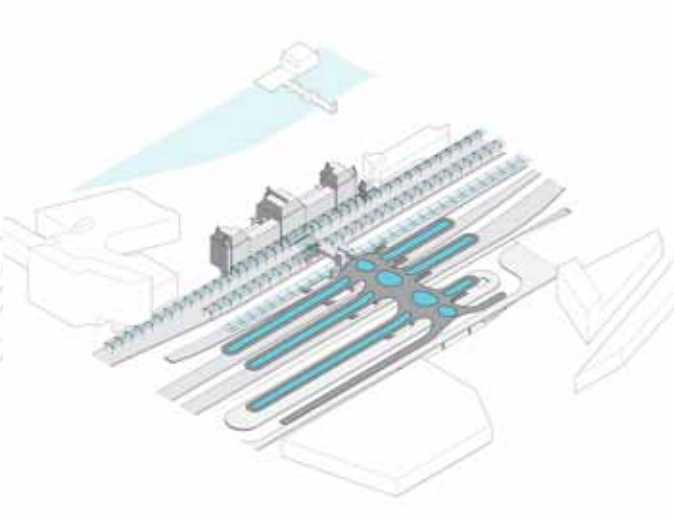
Model 1

Model 2

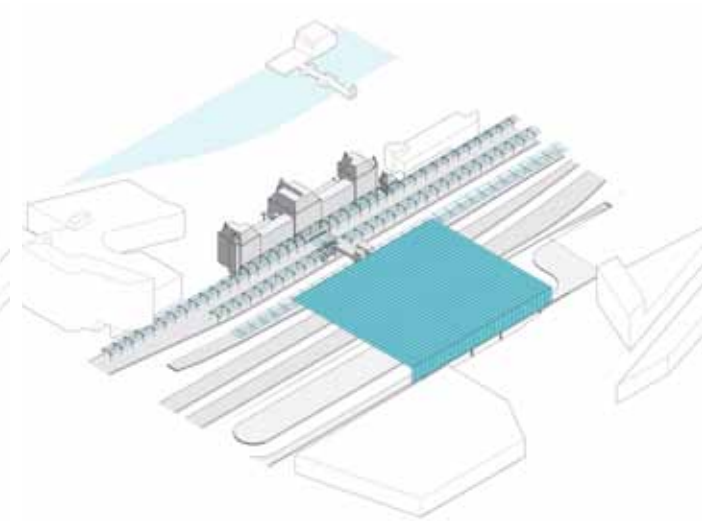
Model 3



Perronkappen



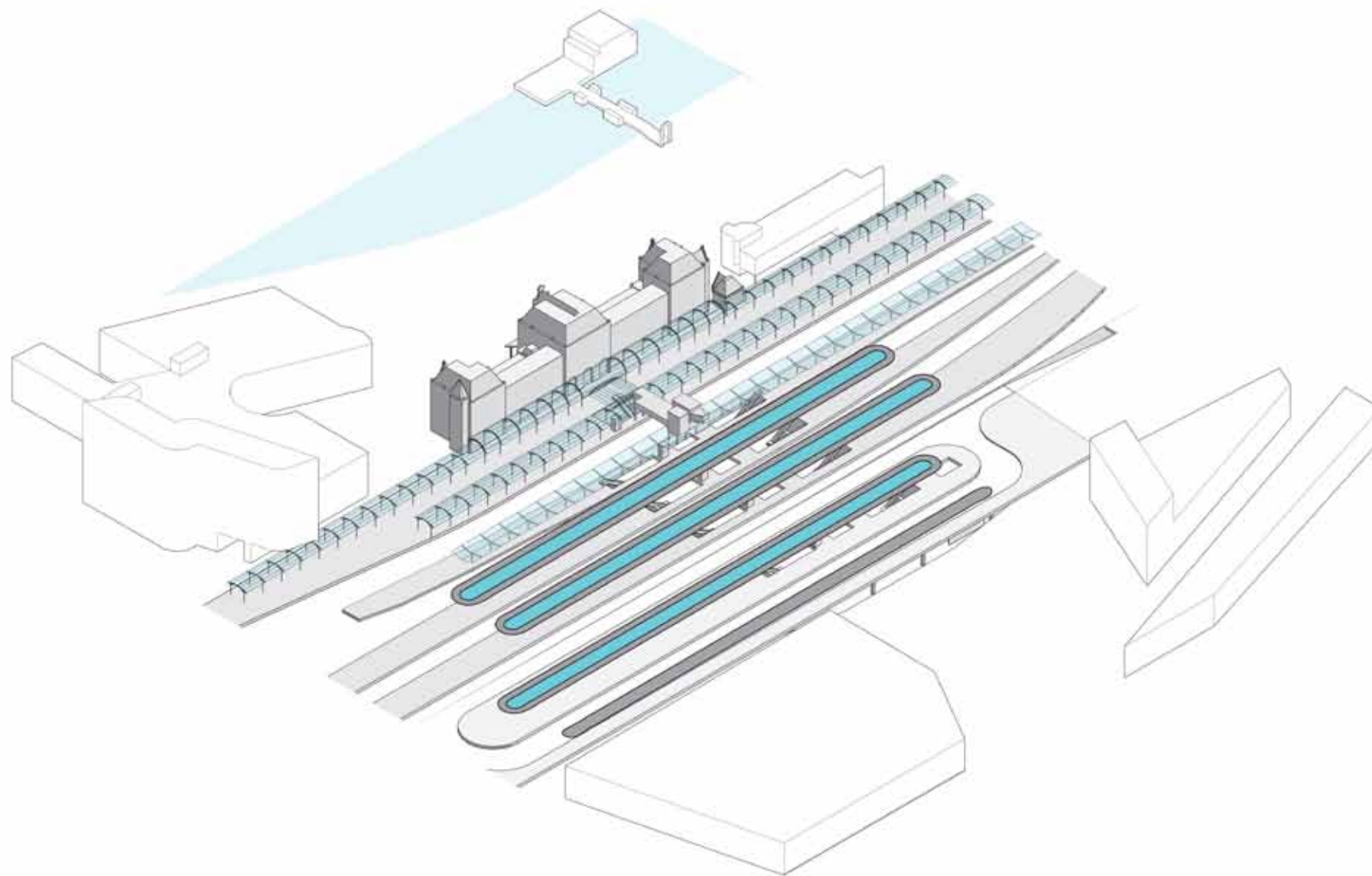
Perronkappen +
'ruggengraat'



Stationskap

Model 1 - Perronkappen

Het eerste model bestaat uit het voortzetten van perronkappen, parallel aan de bestaande monumentale kappen. Hiermee kan de continuïteit in de ontwikkeling van het station worden verbeeld; iedere uitbreiding van het station is afleesbaar door verschillende 'generaties' van perronoverkappingen. In dit model lijkt het moeilijk om met louter en alleen perronkappen een eenheid te realiseren en om het station een herkenbare uitstraling te geven die past bij de ambities voor de ontwikkeling van de zuidzijde.



- Perronkappen - droog staan - verbindende factor - uitstraling aan zuidzijde -



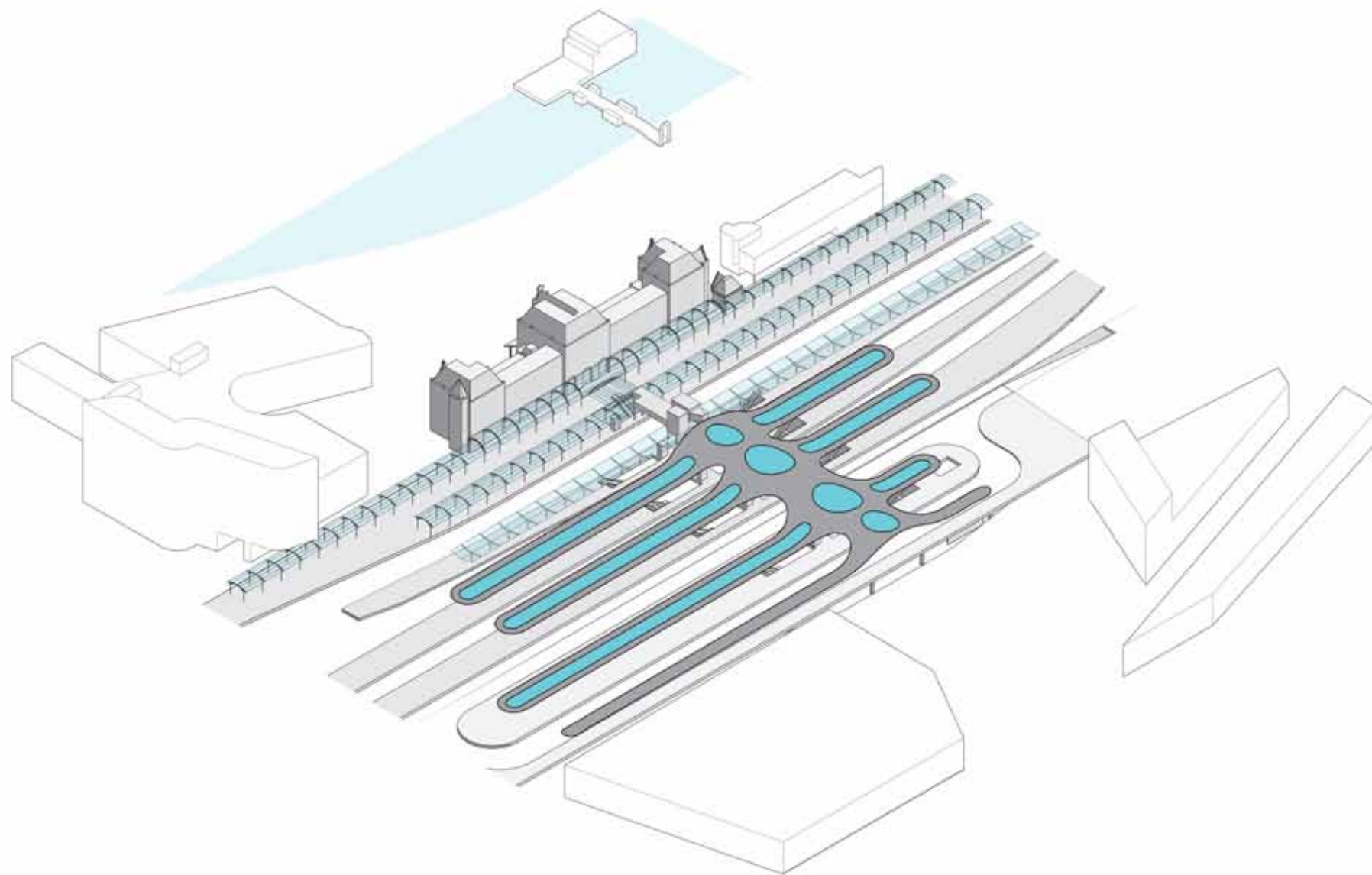
- Perronkappen - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -



- Perronkap Station Utrecht Centraal -

Model 2 - Perronkappen + 'ruggengraat'

Het tweede model gaat eveneens uit van perronkappen, maar legt ter plaatse van de perrontunnel haaks op de kappen een verbinding, waardoor een 'ruggengraat' ontstaat, of een (hoogte)accent. Hiermee wordt de oriëntatie vergemakkelijkt en kan een krachtig beeld ontstaan. De verhouding van een ruggengraat-model tot de bestaande kappen is complexer dan in het eerste model. De toegevoegde waarde zit evenwel meer in de ritmering van kolommen (grotere overspanningen) en in de afscherming van ondergelegen vides op perronniveau naar de tunnel.



- Beeld perronkappen met Ruggegraat -



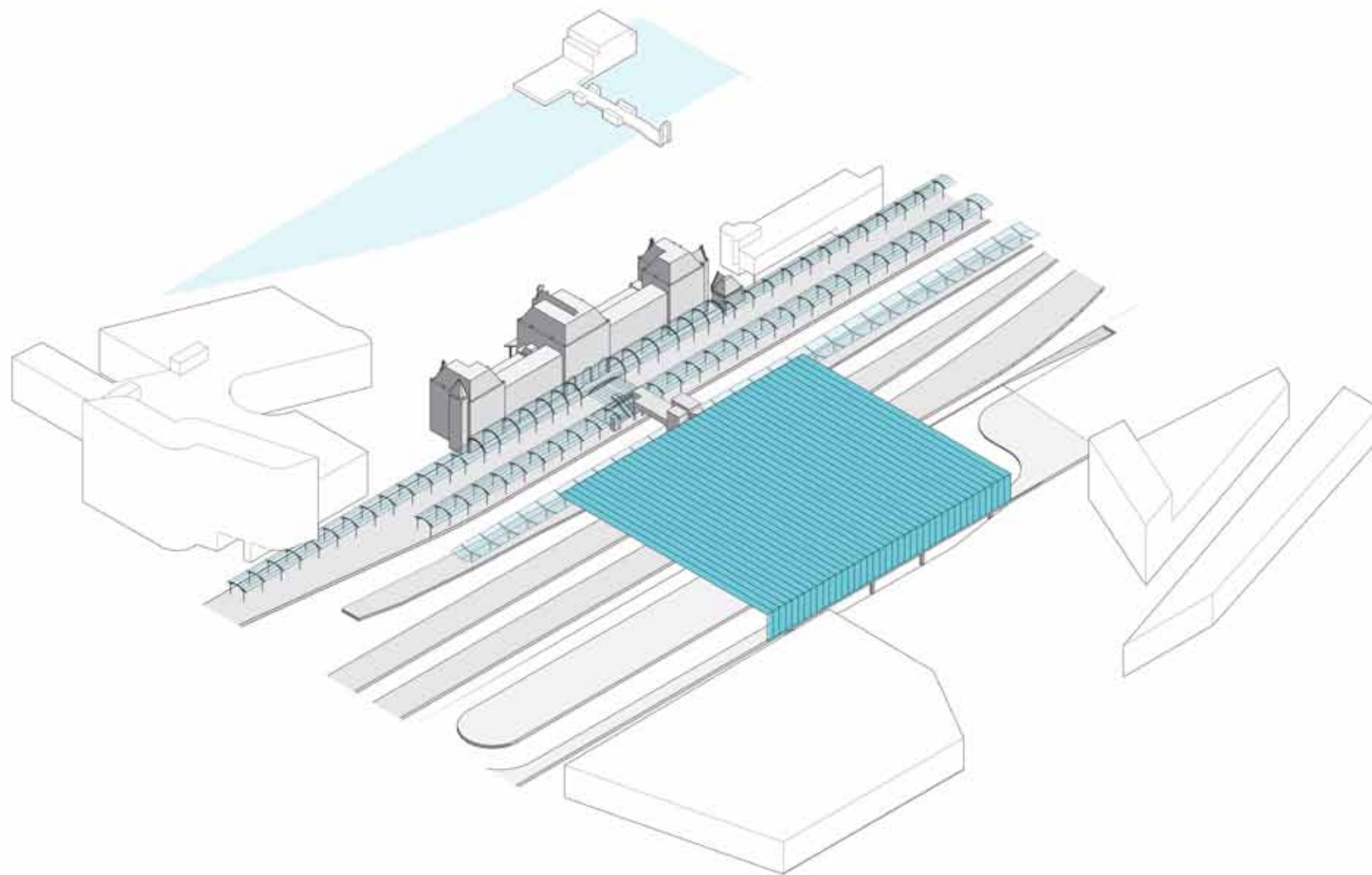
- Beeld perronkappen met Ruggegraat - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -



- Station Graz Oostenrijk - ruggengraat -

Model 3 - Stationskap

Het derde model heeft niet de individuele perrons als uitgangspunt voor overkapping, maar het geheel van nieuwe sporen en busstation (zuidzijde), waardoor een 'stationskap' ontstaat. De stationskap kan veel zeggingskracht hebben als verbindend element en als identiteitsdrager. Door de schaal en hoogtemaat ervan is een zorgvuldige afstemming en aansluiting op de bestaande, monumentale kappen en het seinhuis essentieel. Het model biedt veel overzicht op het niveau van de perrons en creëert tegelijk een krachtige uitstraling voor de ontwikkeling van de zuidzijde. Hoewel de verbeelding van de modellen slechts een eerste ruimtelijke verkenning betreft, lijkt dit derde model vooralsnog het beste de ambities te ondersteunen en verdient het daarmee op dit moment de voorkeur van het kwaliteitsteam.





- Stationskap - zicht vanaf busstation richting stationsgebouw -



- Stationskap = gevel - zicht vanaf zuidplein richting busstation -



- Stationskap Station Rotterdam Centraal - verbindende factor-



- Stationskap Station Rotterdam Centraal - stationskap = gevel -



- Stationskap Station Rotterdam Centraal - een overzichtelijke ruimte -



- Station Salzburg Oostenrijk - Mix van oud en nieuw -



- Station Salzburg Oostenrijk - Mix van oud en nieuw -



- Station Salzburg Oostenrijk - Mix van oud en nieuw -

2. Perrontunnel en fietstunnel

A. Perrontunnel

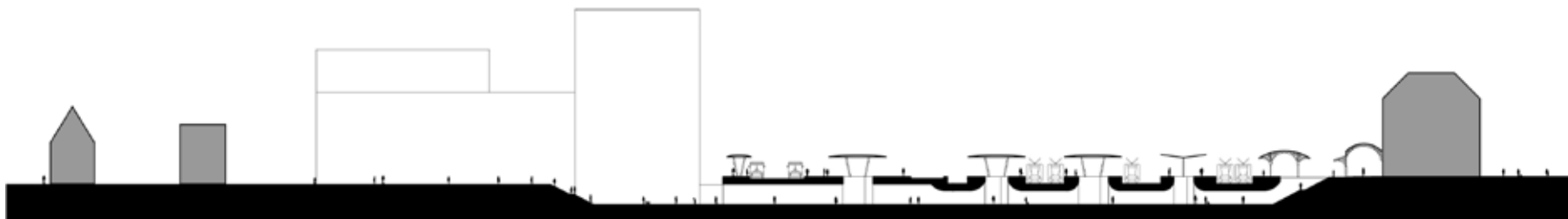
Ambitiecriteria:

- Hoogwaardige interwijk-verbinding
- Zo veel mogelijk daglicht
- Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde
- Overtuigende zichtrelaties
- Hoogwaardig materiaalgebruik (warme, natuurlijke materialen)

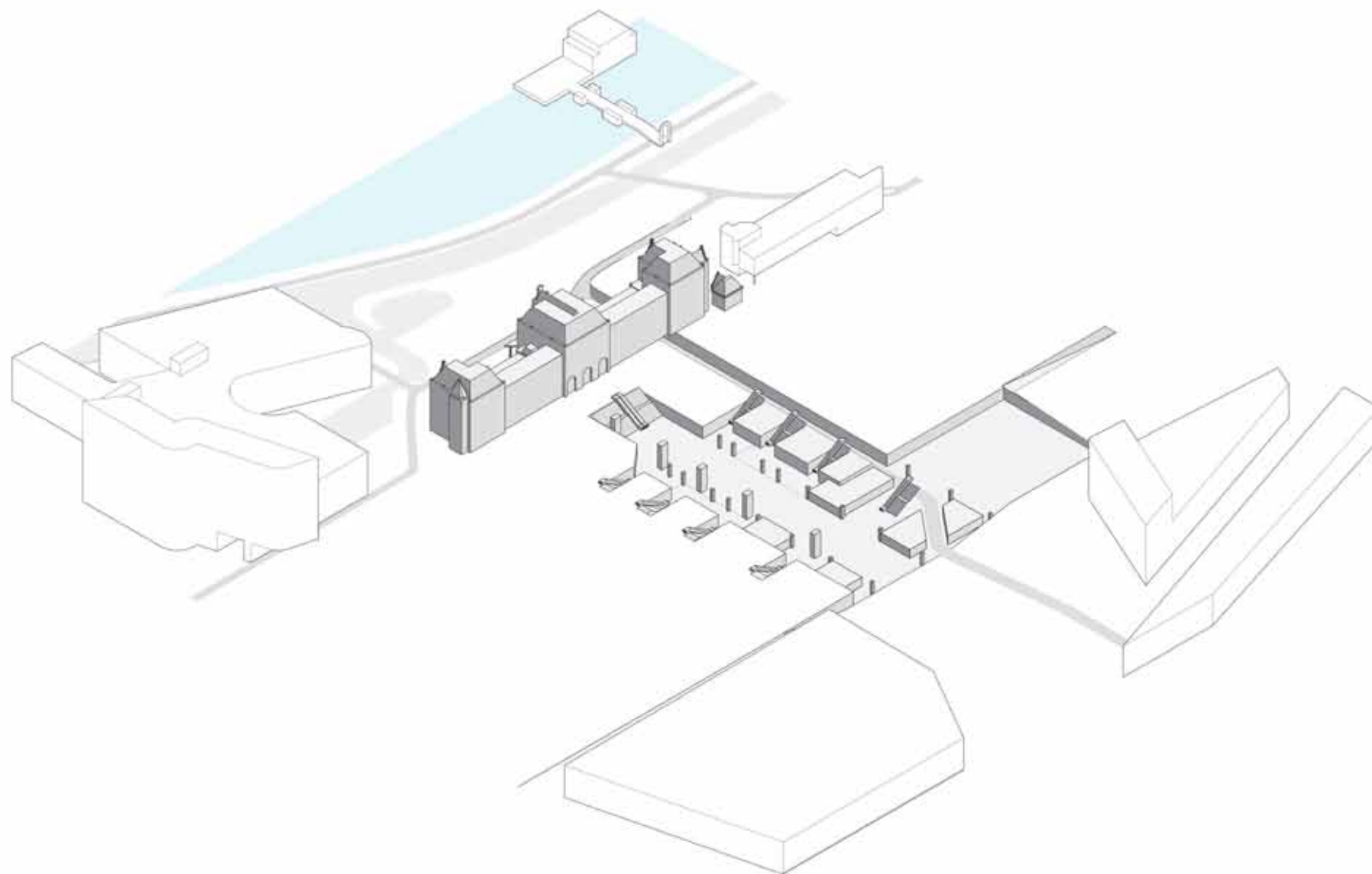
Centraal in het nieuwe stationsgebied en haaks op het stationsgebouw wordt een nieuwe perrontunnel aangelegd. De tunnel zorgt niet alleen voor de ontsluiting van de perrons en het (nieuwe) stationsplein, maar krijgt ook een functie als interwijk-verbinding. Dit gegeven voedt de ambitie om de tunnel ruimtelijk vrij te houden en om de constructie (kolommen), de liften en de OVCP-toegangen in de 'zijbeuken' van de tunnel te positioneren. Het middendeel legt daarmee een vloeiende verbinding tussen het stationsgebouw op het stationsplein en de zuidelijke entree van het stationsgebied.

Het uitgangspunt voor de tunnel is om zo veel mogelijk daglicht binnen te laten. Het is de ambitie om de ruimte tussen de spoorbakken open te werken, zodat er tussen de sporen grote lichtbanen de tunnel binnenkomen en er minder een 'tunnel-gevoel' ontstaat. De tunnel kan zo meer beleefd worden als een open, transparante ruimte onder de spoorbakken, met goede zichtrelaties met de perrons. De overspanningen (bruggen) die nodig zijn om de perronzijden boven de openingen naar de tunnel met elkaar te verbinden en de liften te ontsluiten, moeten zo licht en slank mogelijk zijn en moeten passen bij de vormgeving van de perrons.

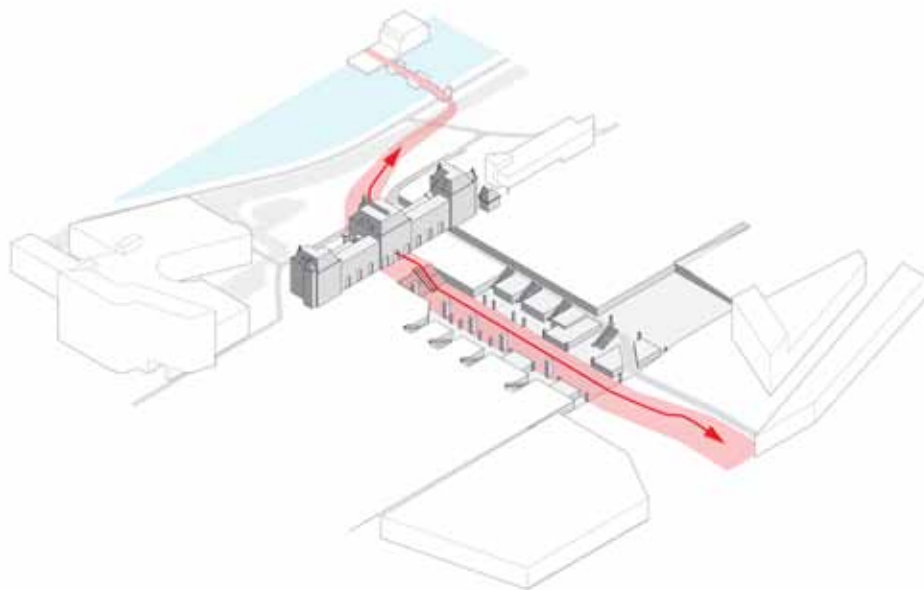
De kwaliteit van de tunnel kan worden vergroot door een zorgvuldige keuze in passende, hoogwaardige, warme en natuurlijke materialen, die een relatie leggen met de omgeving zodat een bij Groningen passende aankomst wordt gerealiseerd. Hiermee wordt voorkomen dat er een 'binnenwereld' ontstaat. Het materiaal van de vloer kan doorlopen in het plein of het maaiveld aan de zuidentree van het station. Een zorgvuldige relatie tussen de tunnel, de zuidentree als ook de fietstunnel en de fietsenstalling dient gewaarborgd te zijn.



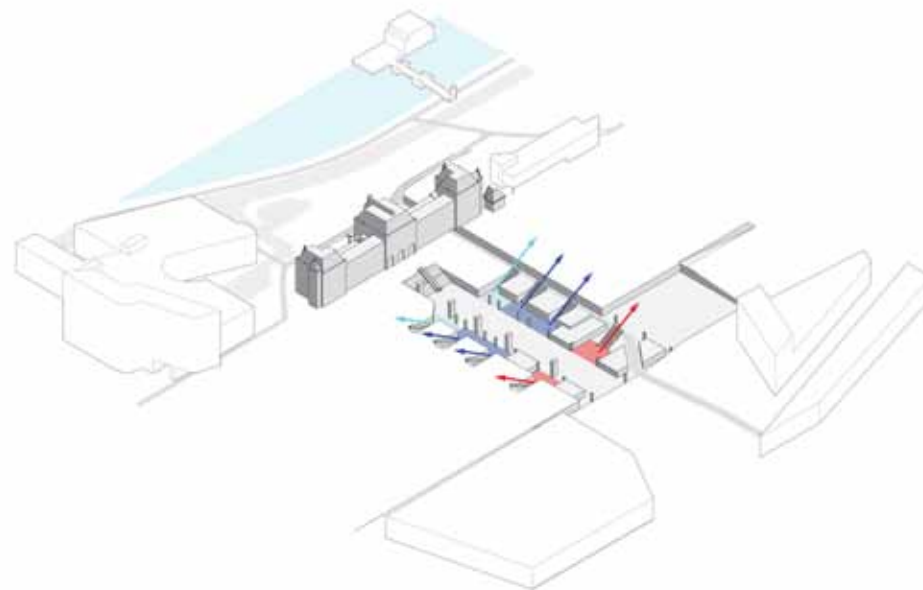
- Doorsnede over perrontunnel (bij 'verdiept plein') -



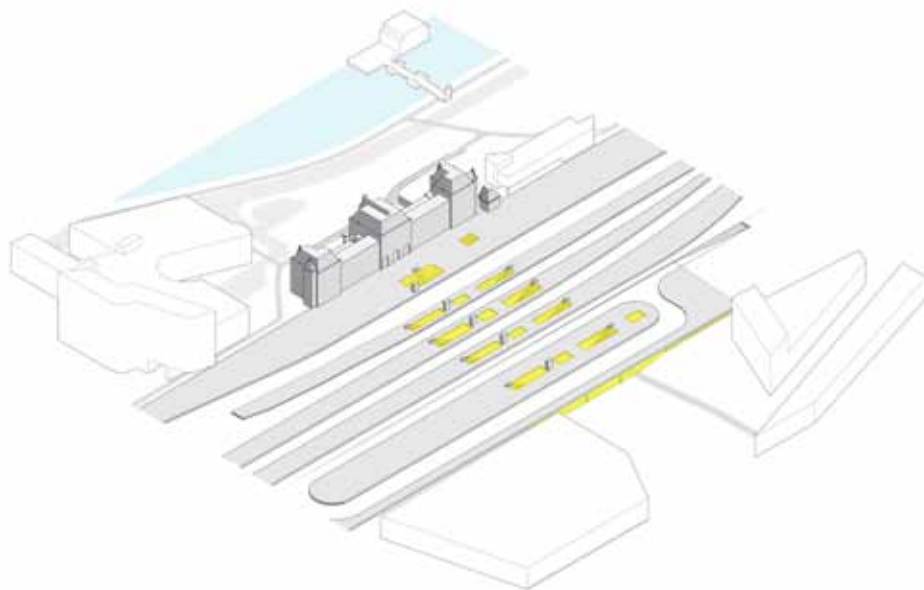
- Perrontunnel in opengewerkte tekening -



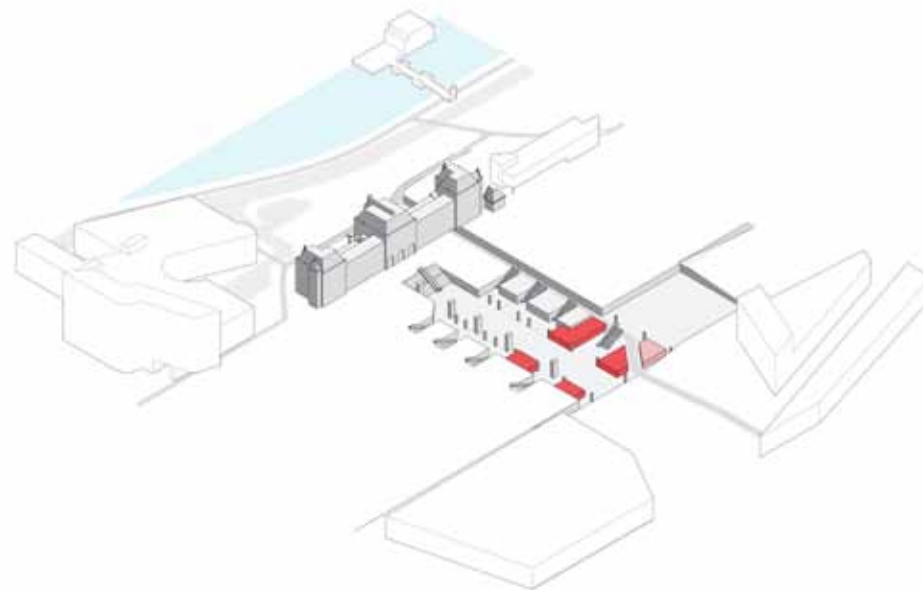
- Interwijk-verbinding -



- Zone vervoerders in tunnel -



- Daglicht in tunnels-



- Winkels en beheerdersloge in tunnel -



- Zicht op zuidzijde in de richting van de zuidentree perrontunnel - vrije doorgang interwijk-verbinding -



- Doorkijk vanuit perrontunnel op fietspad en fietsenstalling -



- Zicht op vide, perron en dak in perrontunnel - zichtrelaties, lucht en daglicht -



- Perrontunnel Station Rotterdam Centraal - vergelijkbare afmetingen - warme materialen -



- Perrontunnel Station Rotterdam Centraal - zichtrelaties, lucht en daglicht -



- Stationskap Station Rotterdam Centraal - relatie tunnel en perron -



- Perrontunnel Station Arnhem Centraal - perronkap is ook dak tunnel - grote openingen -

2. Perrontunnel en fietstunnel

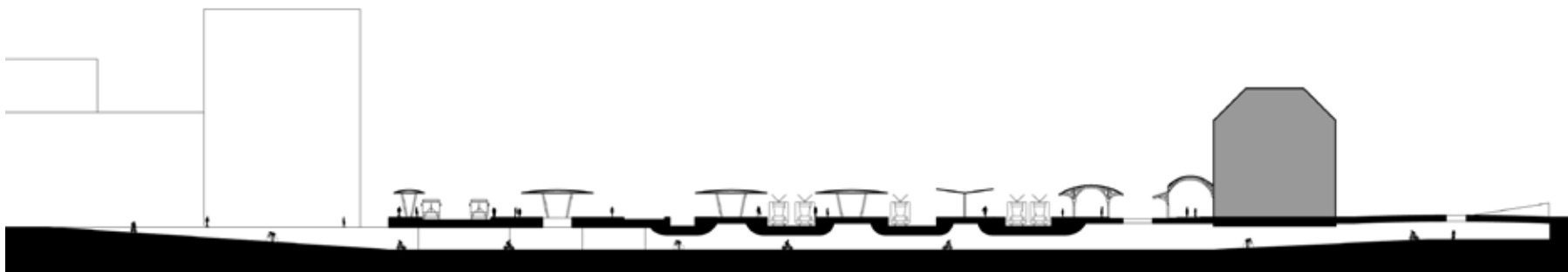
B. Fietstunnel

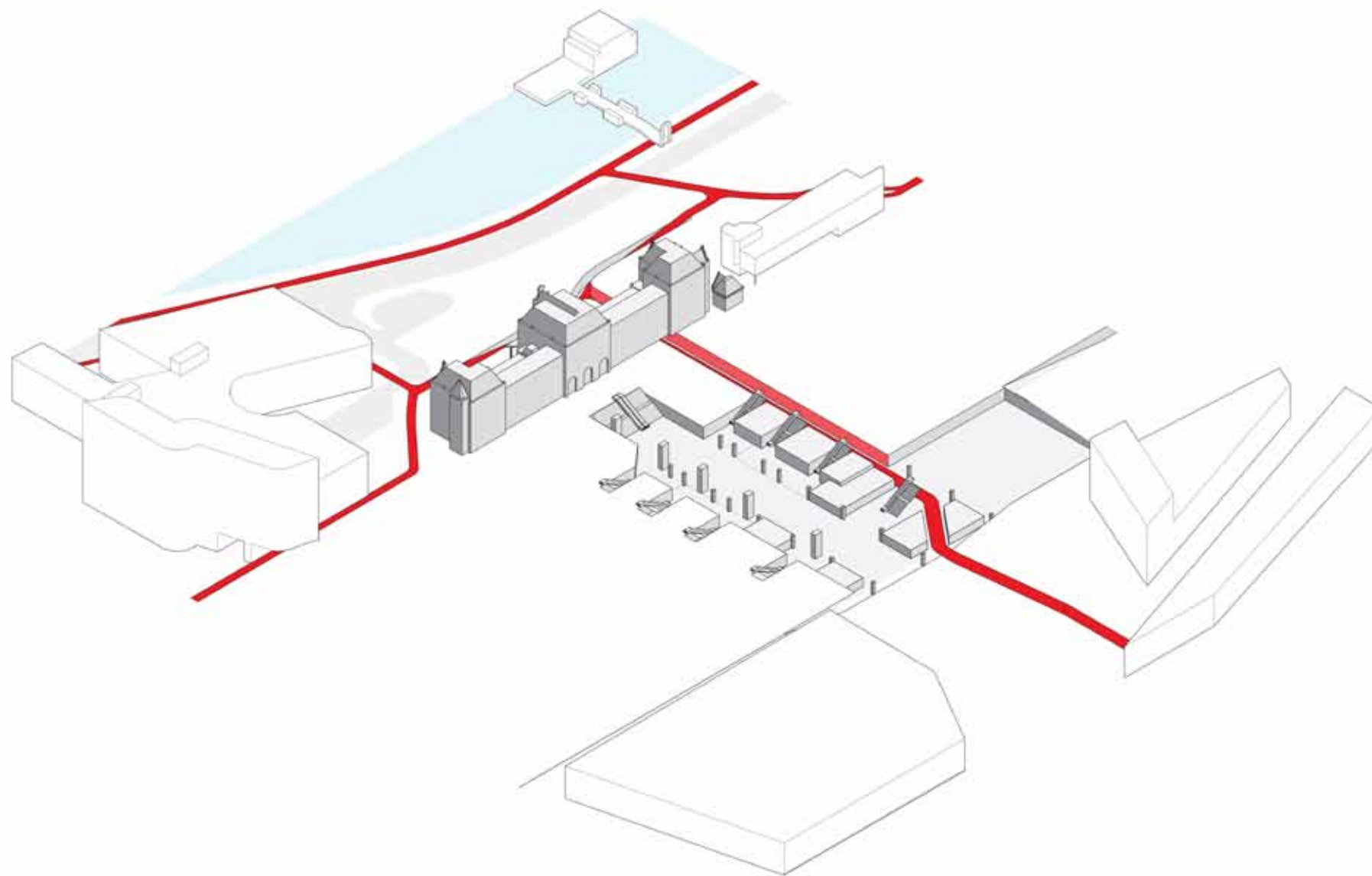
Ambitiecriteria:

- Opdelen lengte fietstunnel, ervaring verschillende trajecten in plafond
- Daglichtopeningen waar mogelijk
- Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde
- Zicht op fietstunnel (beheerder)
- Hoogwaardig materiaalgebruik

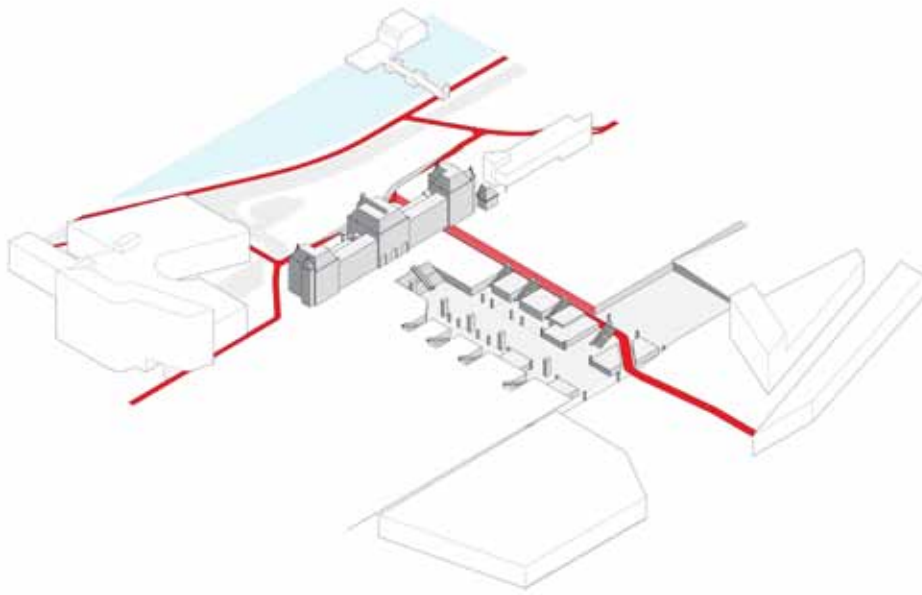
Parallel aan en naast de perrontunnel wordt een fietstunnel aangelegd. Deze fietstunnel is lang en doorkruist verschillende zones: de fietsenstalling aan de zuidzijde, de sporen, het stationsplein, het stationsgebouw, om uiteindelijk in de bestaande stalling van het stadsbalkon uit te komen. Omdat de fietstunnel op weinig plekken van daglicht kan worden voorzien, is het de ambitie om de verschillende 'trajecten' van de fietstunnel herkenbaar te maken, zonder dat tunnel een aaneenrijging van verschillende korte tunnels wordt. De ruimtelijke structuur van de perrontunnel kan hiervoor leidend zijn; het creëren van hoogteverschillen in het plafond van de tunnel en het spelen met licht kunnen bijvoorbeeld de spoorbakken herkenbaar maken, waarmee wordt voorkomen dat een lange monotone tunnel ontstaat. Het begin van de tunnel bij de fietsenstalling heeft daarentegen weer meer relatie met het maaiveld, de zuidentree en de ruimtelijke opbouw van de stalling. Zicht op de tunnel vanuit de stalling is een belangrijk aandachtspunt vanwege de sociale veiligheid. Het traject onder het stationsgebouw, waar historische gewelven de ruimte overspannen, biedt de mogelijkheid om een aan het monumentale station gelieerde kwaliteit te creëren. Een opening in het plein aan de perronzijde waardoor daglicht tot in de fietstunnel komt en het stationsgebouw vanuit de tunnel zichtbaar wordt, kan de beleving en de ruimtelijke kwaliteit van dit deel vergroten. Daar waar openingen gerealiseerd kunnen worden, kan een relatie worden gelegd met andere onderdelen van het station.

De ruimtelijke opbouw van de fietstunnel kan dus aansluiten op die van de perrontunnel en de kwaliteit in afwerking eveneens. Met het doos-in-doos-principe (de buitenconstructie van de tunnel met daar binnenin een afbouw-pakket) kan een hoogwaardige afwerking ontstaan die de tunnel onttrekt aan het utilitaire karakter ervan en de route kwaliteit geeft. Ook kan het naar boven toe wijken van de wanden bijdragen aan de ruimtelijke beleving van de tunnel. De wanden, de inrichting en de verlichting kunnen worden gebruikt om een kwalitatief hoogwaardige fietstunnel te realiseren. Essentieel voor de fietstunnel is de koppeling met de perron/interwijk-tunnel aan de zuidzijde. Door deze open ruimte wordt de tunnel visueel verkort en ontstaat er een goede zichtrelatie met de perron/interwijk-tunnel, waardoor het 'zien-en-gezien-worden' de sociale veiligheid vergroot.

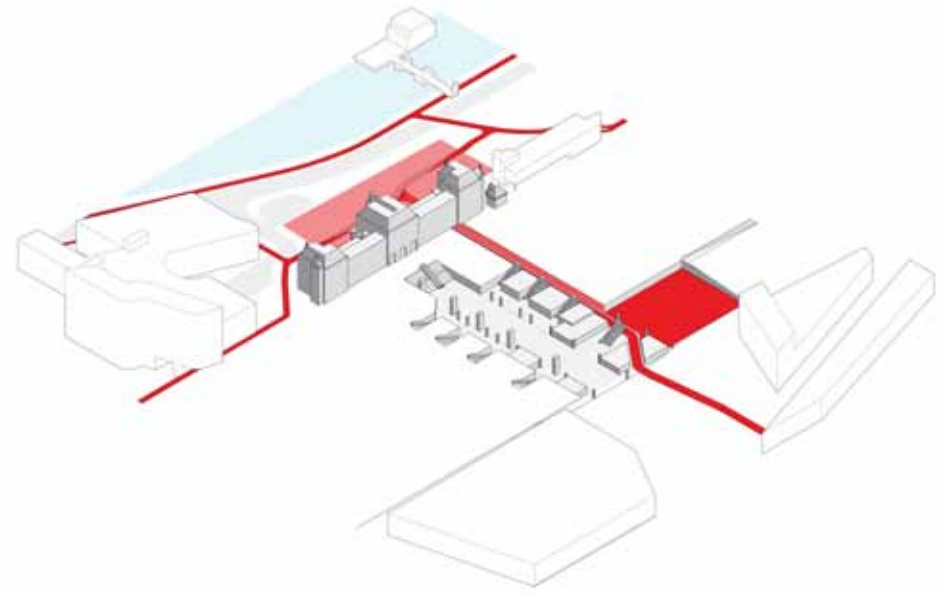




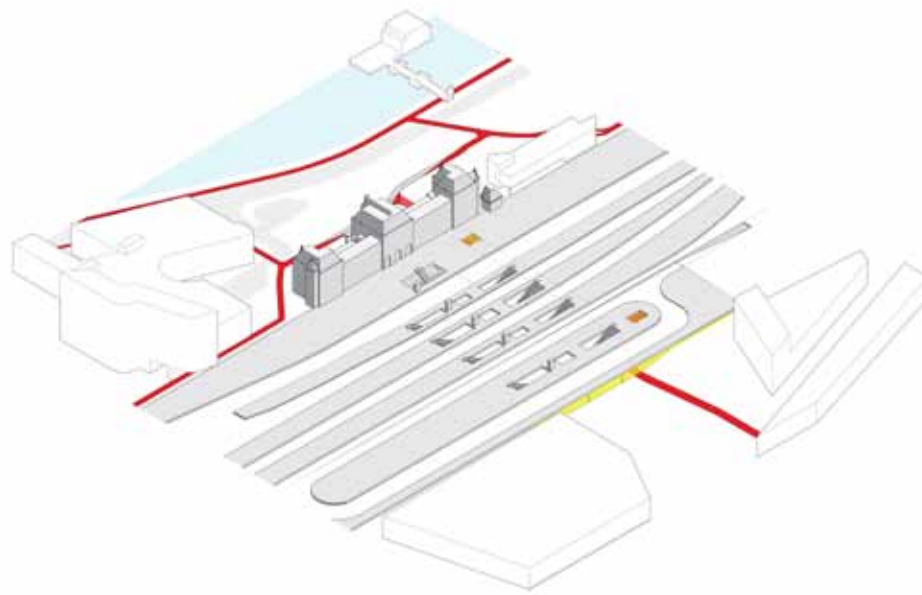
- Fietstunnel als onderdeel van fietsnetwerk -



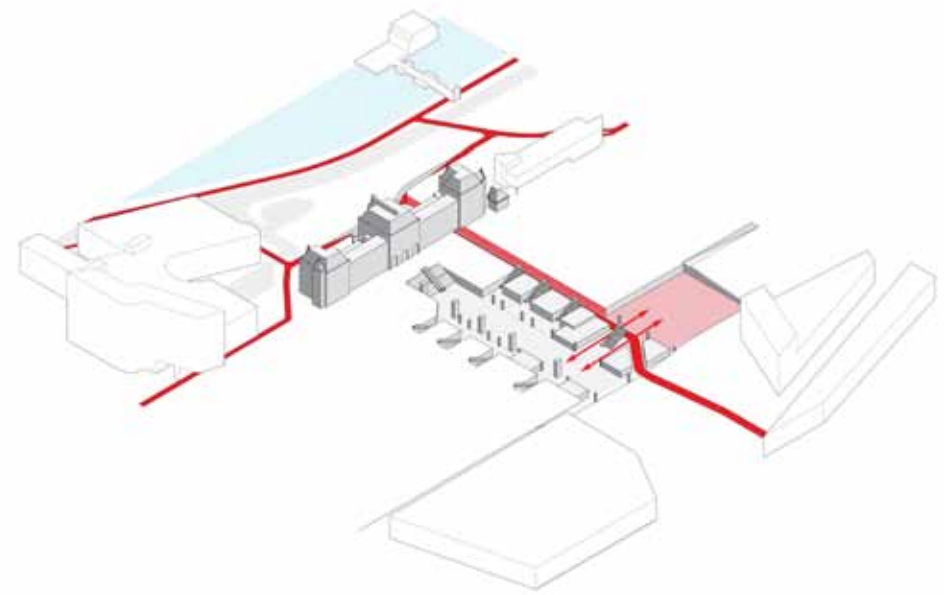
- Fietstunnel - als interwijk-verbinding -



- Fietstunnel - verbinding tussen rotonde stadsbalkon en fietsenstalling zuid -



- Fietstunnel - dakopeningen t.b.v. zonlicht en relatie met perrons -



- Fietstunnel - afbuigen fietstunnel naar toegang perrontunnel -



- Fietstunnel - zonering fietstunnel zichtbaar in plafond - relatie met fietsenstalling en perrontunnel -



- Fietstunnel - zicht op stadsbalkon - open verbinding met stationsplein - mogelijk kunst tegen dichte wand -



- Fietstunnel Wassenaar - kunstwerk tegen lange dichte wand -



- Fietstunnel Station Amsterdam Centraal - kunst gerelateerd aan stad -

3. Station zuidzijde

Ambitiecriteria:

- Volwaardige entree, passend bij identiteit en uitstraling gehele station
- Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde
- Uitstraling dynamiek station op omgeving (voor gewenste stedelijke karakter)
- Letterlijk ruimte laten voor gebiedsontwikkeling zuid

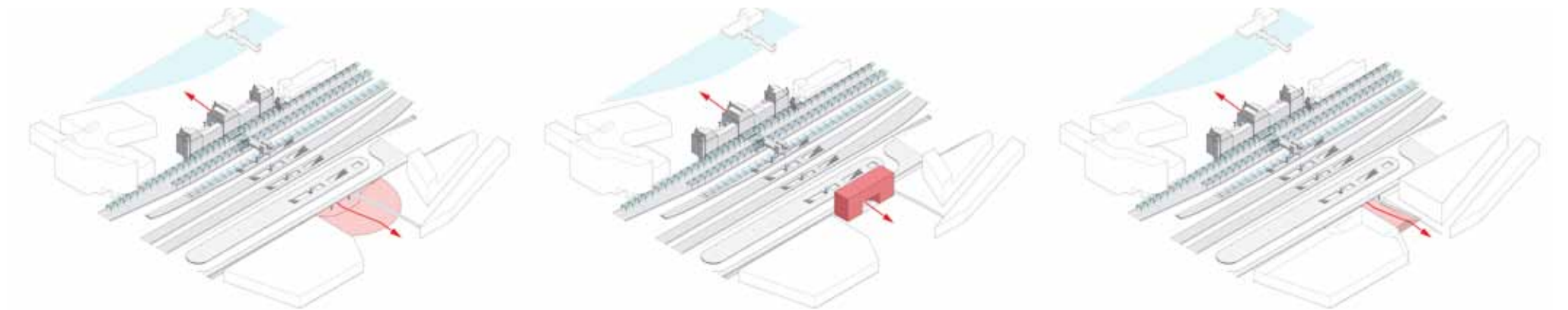
Door de transformatie van het station en de aanleg van een centrale perron- en interwijk-tunnel krijgt het Hoofdstation een volwaardige entree aan de zuidzijde. Hoewel de ontwikkelingen aan de zuidzijde nog niet helder vorm hebben gekregen, zijn er door de Stuurgroep Groningen Spoorzone duidelijke ambities voor de zuidelijke entree geformuleerd. Allereerst dient de zudentree, ook in een mogelijk tijdelijke situatie ten opzichte van de ontwikkeling van het busstation, een volwaardige, herkenbare en bij de identiteit van het gehele station passende uitstraling te krijgen. Nauwe samenhang met de oplossing voor de overkapping is dus vanzelfsprekend. Op het niveau van het station is het daarbij de ambitie om een ruimtelijk zorgvuldige relatie te leggen met de fietsenstalling, als ook met het busstation (op het niveau van de perrons) en toekomstige commerciële ruimtes daaronder. Andersom is het de ambitie om de entree aan de zuidzijde een volwaardig onderdeel te maken van de stedelijke ontwikkeling ten zuiden van het station. Er dient een overtuigende relatie te zijn tussen de perron-interwijk-verbinding en het te ontwikkelen stedelijk gebied ten zuiden van het station. Uitgangspunt voor het ontwerp van de zudentree is dat de levendigheid van het (bus)station, de perron/interwijk-tunnel en de fietstunnel – kortom, het gebruik van en het leven in het station – uitstraalt op het gebied ten zuiden van het station, zodat hier het gewenste hoogstedelijke karakter wordt bereikt. Daarnaast moet de oplossing voor de zudentree en het aangrenzende plein letterlijk voldoende ruimte laten voor de gewenste stedelijke ontwikkeling, en zal er uiteraard gezocht moeten worden naar ontwikkelingen aan de zuidzijde die de dynamiek versterken en de levendigheid vergroten.

Het vertrekpunt voor de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het station is een gemixt stedelijk gebied met een bij de binnenstad passende dichtheid en een bij de gunstige ligging aan het station passende dynamiek, zoals verwoord in de visie op het gebied als CITY HUB. Drie modellen verbeelden bovengenoemde ambitie.

Model 1

Model 2

Model 3



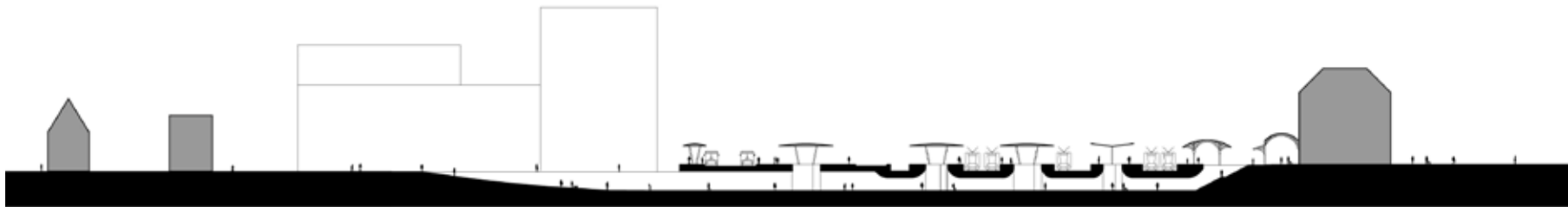
'Kom'

Stationsgebouw

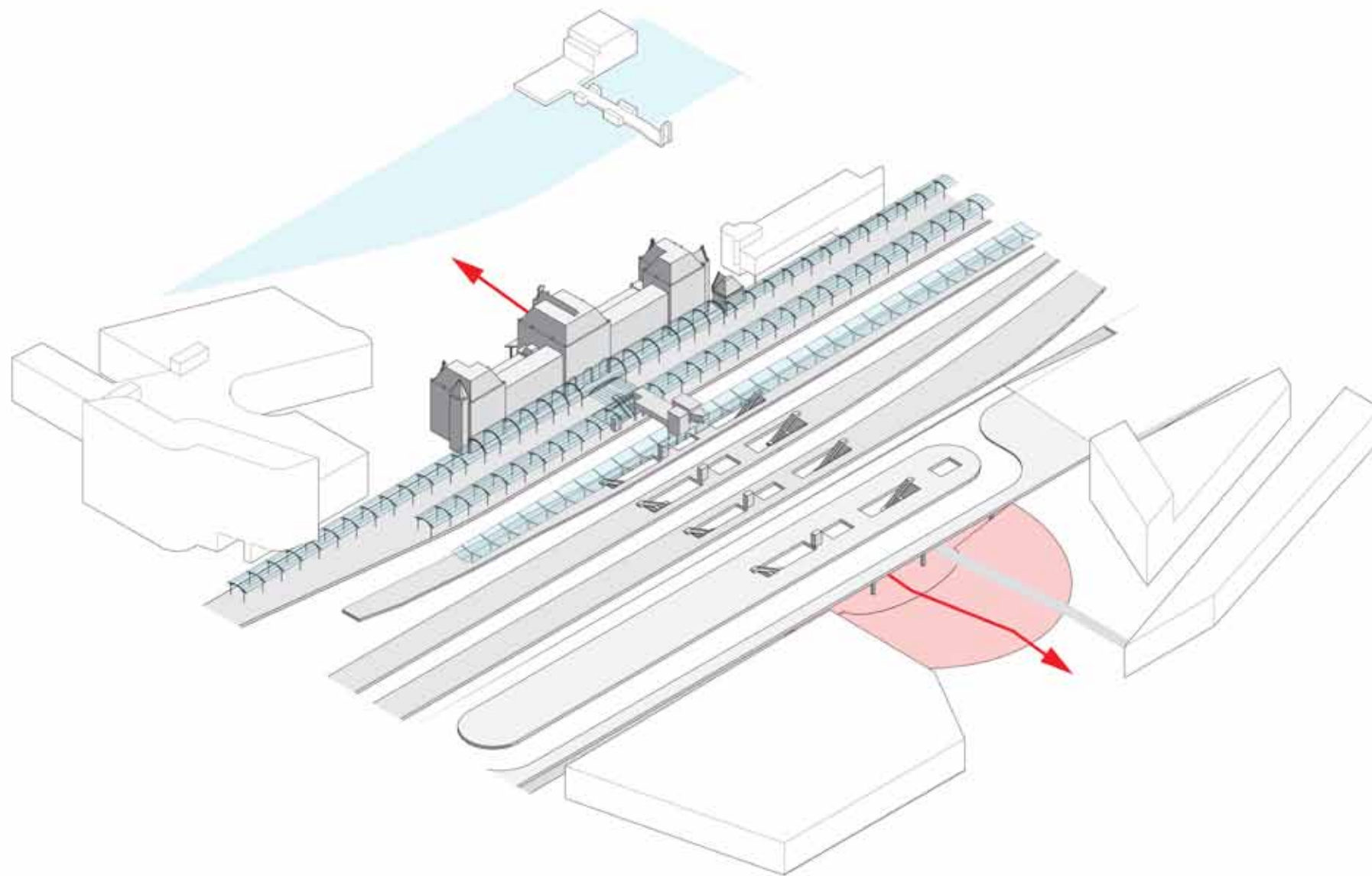
Verdiept plein

Model 1 - 'Kom'

Het eerste model gaat uit van een plein dat langzaam in niveau afdaalt, waardoor een soort (halve) 'kom' ontstaat waarbinnen voetgangers en fietsers zich richting station kunnen bewegen. De bebouwing kan zich rondom de kom positioneren. Dit model legt een duidelijke relatie op het maaiveld-niveau en zorgt voor een vloeiende overgang naar het niveau van de tunnel. Door de vloeiende overgang heeft de kom echter een groot ruimtebeslag. De kom 'snoept' veel af van de ontwikkelruimte aan de zuidzijde, en daarmee van de ontwikkelpotentie van het gebied. Deze oplossing lijkt zodoende minder passend bij de ambities voor de ontwikkeling op zuid.



- Doorsnede perontunnel 'kom' - hellingbaan fietser = hellingbaan voetganger -



- 'Kom' - perron en fietstunnel samen in een uitgang -



- plein Station Apeldoorn - grote afstand tot ontwikkelingen in de omgeving -



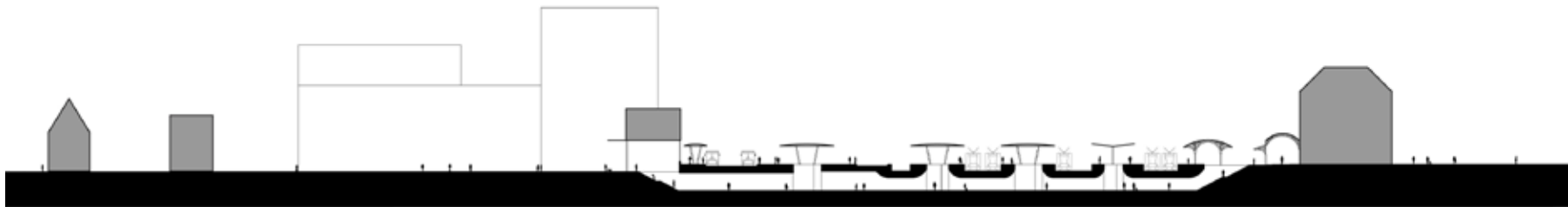
- plein Station Hilversum Centraal - stationsgebouw zichtbaar - groot ruimtebeslag -



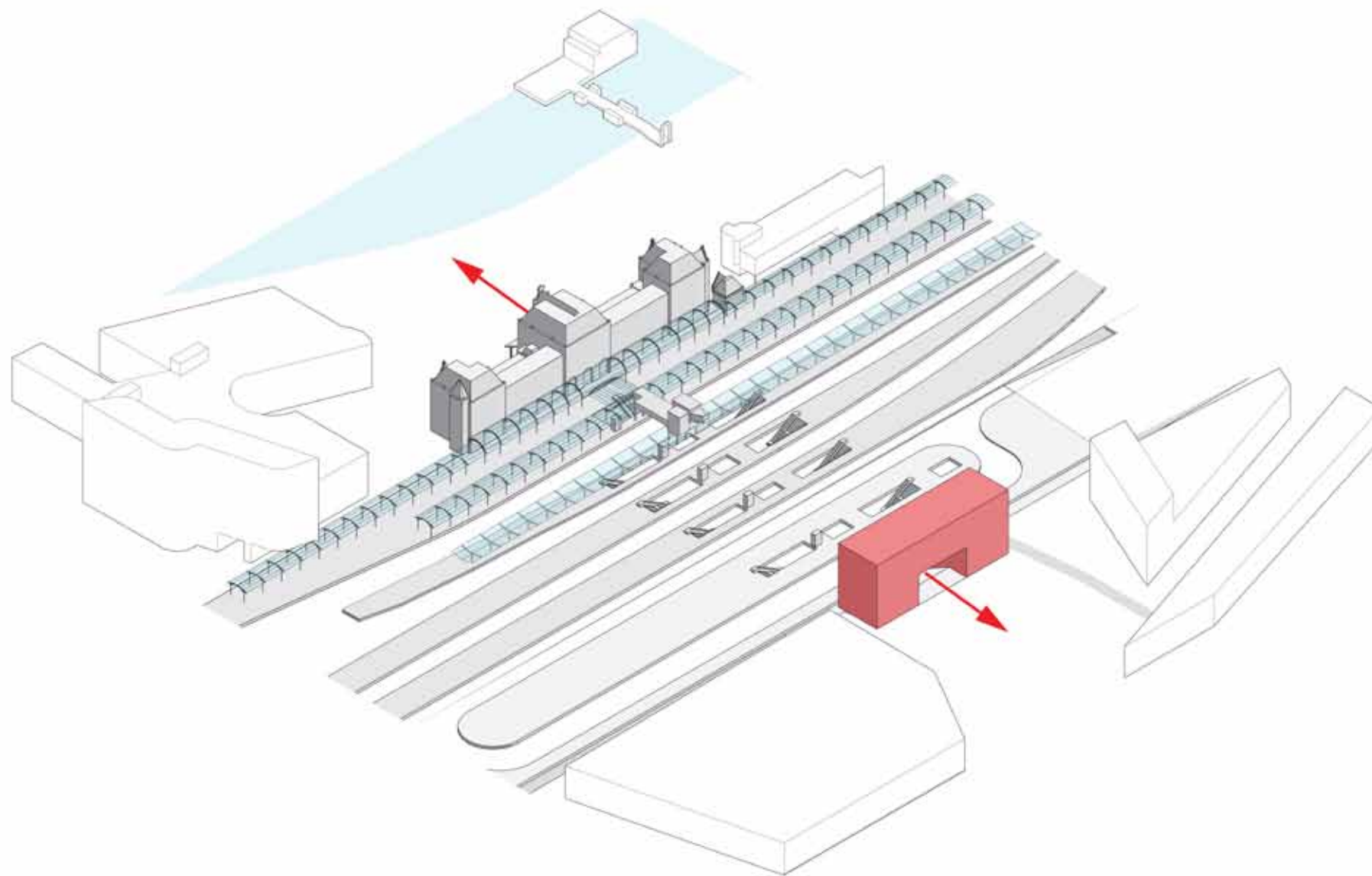
- Beeld vanaf zuidzijde 'kom' - groot 'park' plein -

Model 2 - Stationsgebouw

Het tweede model gaat uit van een stationsgebouw als afsluiting van de tunnel en overgang naar het stedelijk gebied. Het gebouw zorgt voor een heldere begrenzing van de stedelijke ruimte, maar ontnemt het zicht op het station vanuit het zuiden. In het gebouw worden de niveauverschillen tussen tunnel en omgeving met behulp van (rol)trappen en liften opgelost. Het niveauverschil van de fietsroute wordt opgelost door een 'sneede' in het maaiveld te maken. In dit model worden fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden, deze oplossing verlengd als het ware de fietsverbinding.



- Stationsgebouw - doorsnede over perrontunnel - trappen aan beide zijden -





- Beeld plein op maaiveld met stationsgebouw - entree perrontunnel en fietstunnel gescheiden -



-Hoekenrodeplein bij Station Amsterdam Bijlmer Arena - stedelijk plein met stationsentree in gebouw -



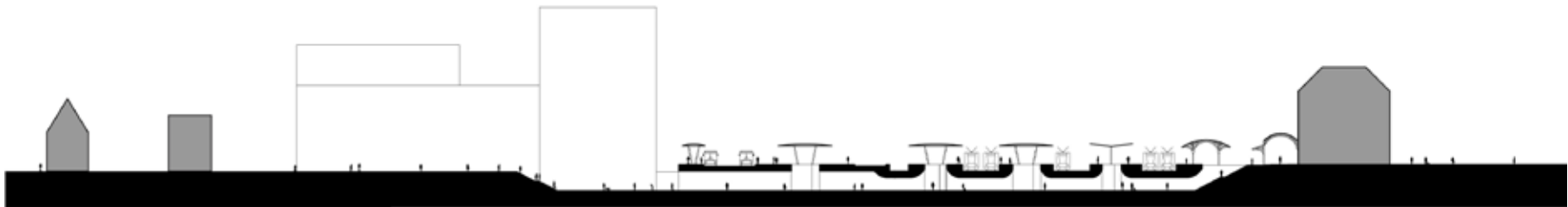
- Station Hilversum - entree perrontunnel en fietstunnel gescheiden -



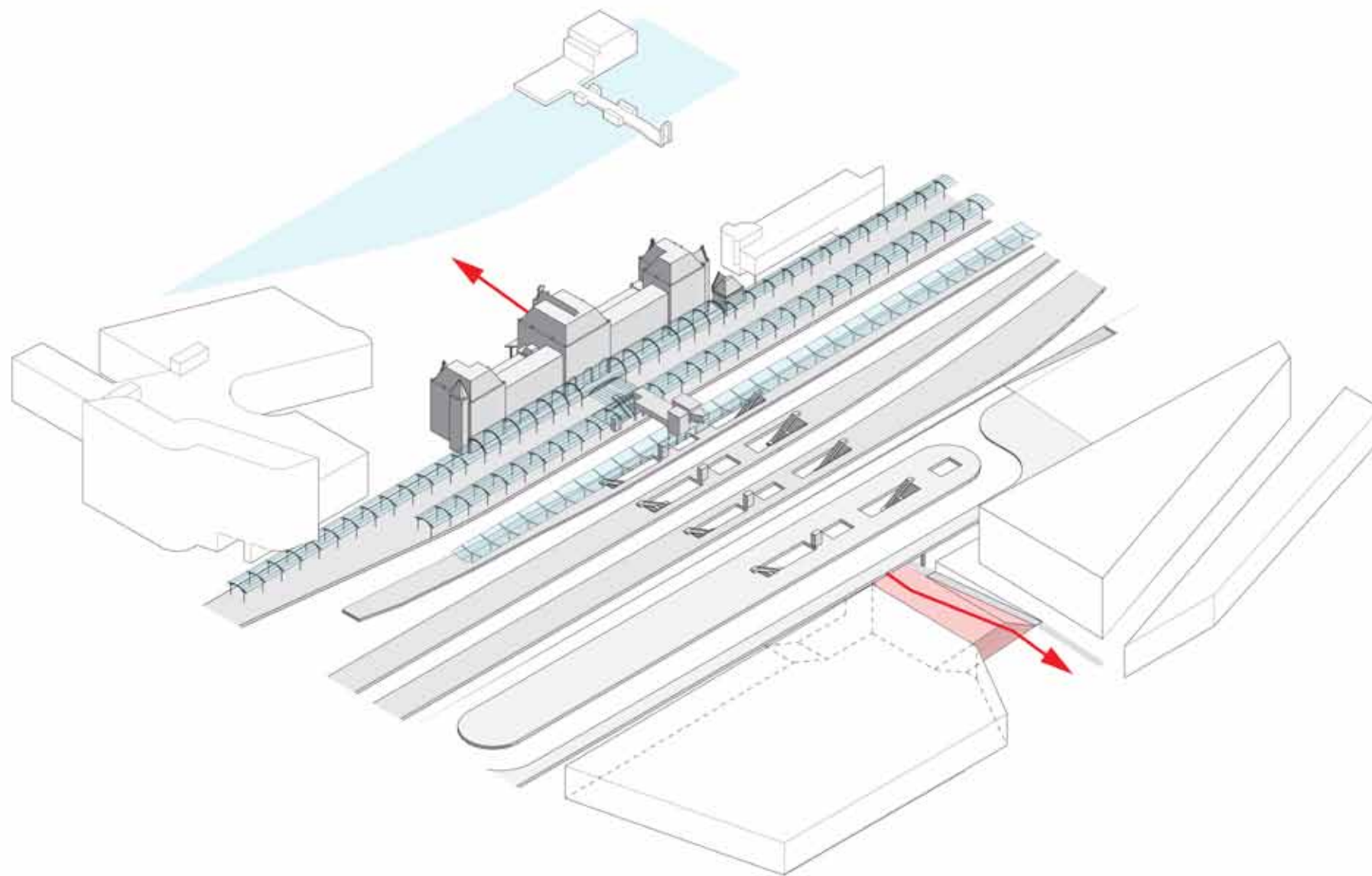
-Hoekenrodeplein bij Station Amsterdam Bijlmer Arena - gebouw als poort naar perrontunnel -

Model 3 - Verdiept plein

Het derde model gaat uit van een 'verdiept plein', een combinatie van de eerste twee modellen, waardoor er ruimte ontstaat voor de fietser om langzaam af te dalen, maar er tevens een plein op het niveau van de stad ontstaat, waaromheen bebouwing gerealiseerd kan worden. Dit heeft evenwel effect op de plinten van de bebouwing langs het deel van de kom, waarbinnen het niveauverschil moet worden opgelost. De gebouwen moeten toegankelijk zijn op twee verschillende maaiveld-niveaus, zoals bijvoorbeeld aan het Harm Buitenplein bij Stations Groningen Europapark het geval is. Door de positionering van het verdiepte plein heeft de stationsoverkapping, samen met eventuele bebouwing langs de kom, effect op de uitstraling van de zuidzijde van het station. Dit model zorgt aan de ene kant voor licht en lucht ter plaatse van de overgang van tunnels naar buiten, voor een directe aansluiting van stadsfuncties op de tunnel, voor een mooie overgang van station naar omgeving, terwijl het tegelijkertijd ruimte laat voor ontwikkelingen op zuid. Ook bij deze modellen geldt dat de verbeelding slechts een eerste ruimtelijke verkenning betreft. Evenwel is op basis van de tekeningen, beelden en referenties voorlopig een voorkeur ontstaan voor het derde model, dat het beste lijkt aan te sluiten op de ambities voor de ontwikkeling van het gebied ten zuiden van het station.



- Verdiept plein - doorsnede over perrontunnel - stedelijk plein op tunnel niveau -





- Verdiept plein - gebouwen met entree's op twee niveau's - vogelvluchtperspectief



- Verdiept plein - gebouwen met entree's op twee niveau's -



- Harm Buitenplein en Station Groningen Europapark - entrees op 2 niveau's - tunnel op (verdiept) maaiveldniveau -

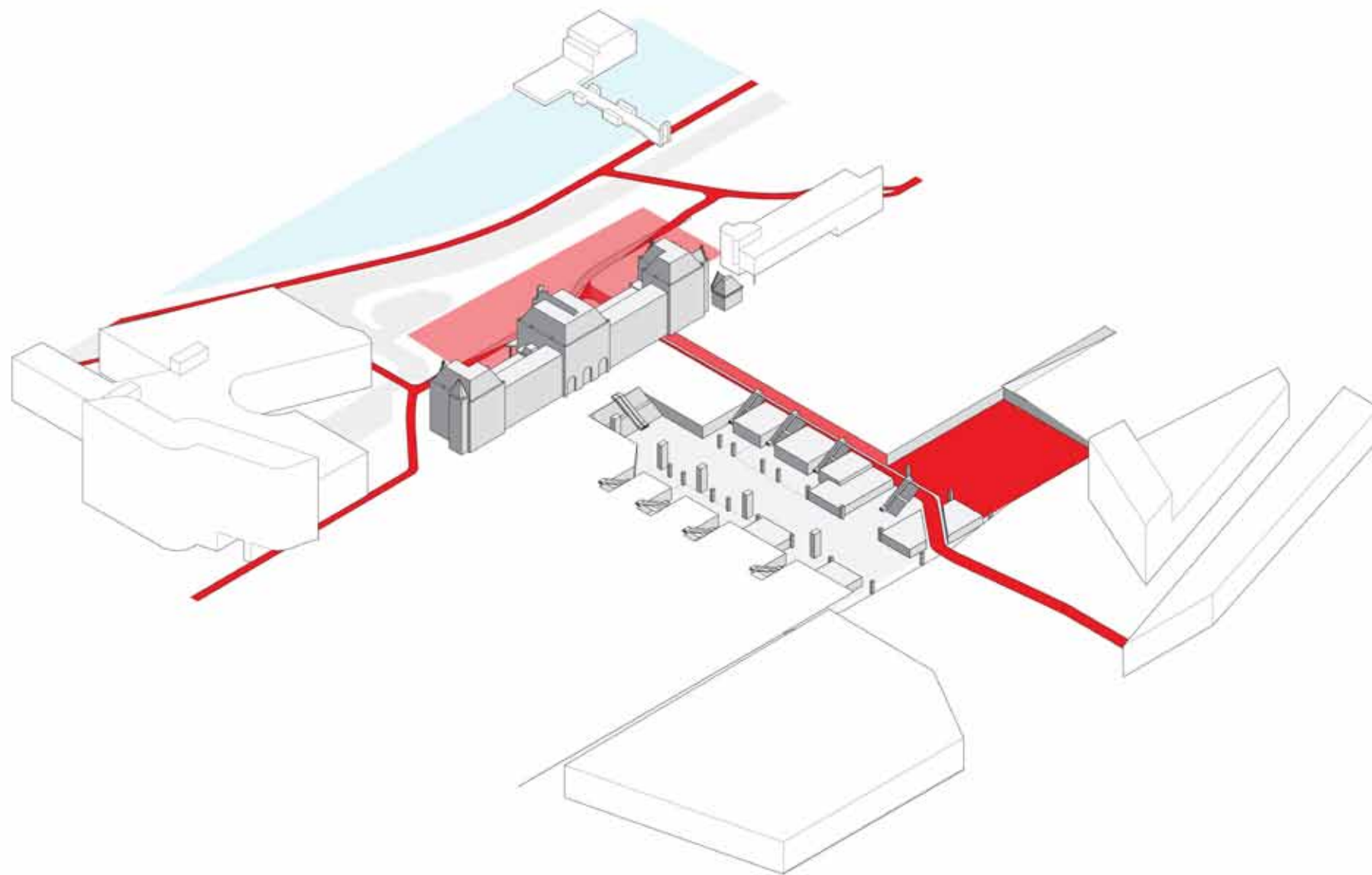
4. Fietsenstalling zuidzijde

Ambitiecriteria:

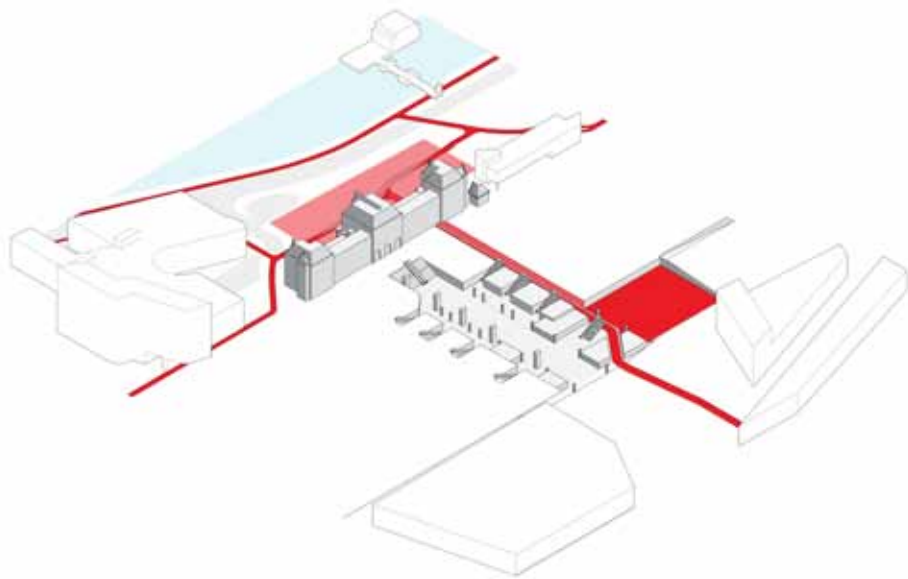
- Overtuigende relatie tunnels, fietsenstalling, entree en plein zuidzijde
- Zicht op tunnel en fietsenstalling vanuit omgeving
- Daglicht
- Transparantie, overzichtelijkheid stalling (enkel- vs dubbellaagse rekken)
- Hoogwaardig materiaal- en lichtgebruik; stalling als etalage Groningen fietsstad

De ruimtelijke ambitie voor de fietsenstalling aan de zuidzijde wordt grotendeels bepaald door een goede relatie met zowel de fietstunnel als de zuidentree. Een zekere overmaat bij aankomst in de fietsenstalling zorgt voor een overgang van de fietstunnel in de stalling, waarbij er goed zicht is op de tunnel vanuit de stalling. Ook vanuit de omgeving geldt dat zicht op tunnel en stalling de ambitie bepalen; de stalling vormt een belangrijke ruimtelijke schakel tussen de omgeving en de fietstunnel. Transparantie en overzichtelijkheid bevorderen de kwaliteit van de tunnel zowel als de stalling. Bovendien draagt zicht op de fietsenstalling bij aan het karakter van de Groningen als fietsstad.

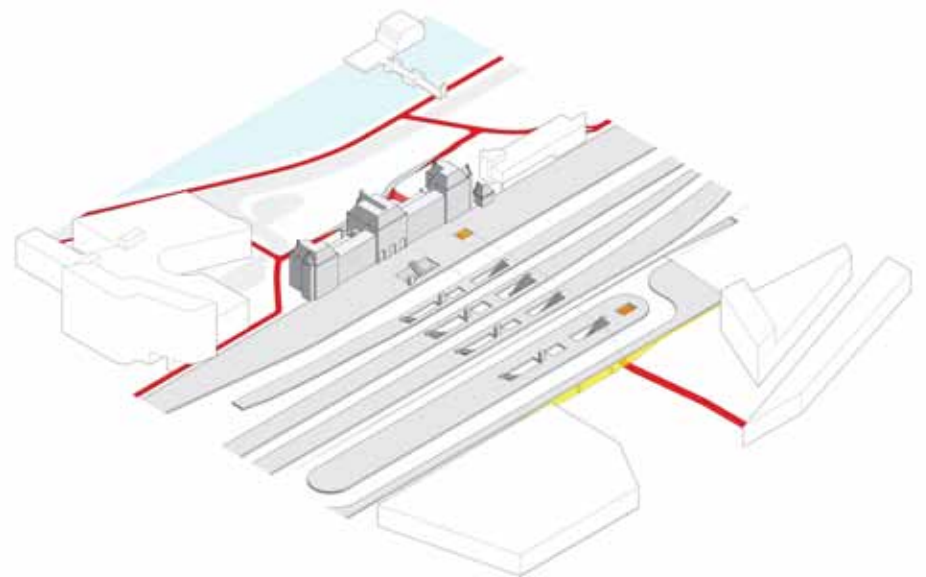
Het oplossen van de hoogteverschillen in deze zone dienen bovengenoemde ambitie te ondersteunen. De stalling vormt een scharnier op de route vanuit de stad naar de zuidentree; er kan een relatie worden gelegd met de vloer van de perrontunnel en het maaiveld, eventueel met de vloer van de fietstunnel. De fietsen kunnen, ook in het beeld, een bijdrage leveren aan de beleving van de zuidentree. Om het overzicht in de stalling te vergroten, moet de inrichting van de stalling bijdragen aan goede zichtlijnen en ruimtes tussen de fietsenrekken, zodat een overtuigende ruimtelijke relatie tussen stalling, fietstunnel en zuidentree ontstaat. Ook het gericht toepassen van fietsenrekken van slechts een laag kan hieraan bijdragen, zodat er gemakkelijk overheen gekeken kan worden. Ook in afwerking kan een relatie worden gelegd met de fietstunnel en perrontunnel, zodat het gevoel van een kelder wordt vermeden, vooral in de ruimtelijke overgangen tussen tunnel, stalling en zuidentree. Het is de ambitie om door middel van licht- en kleurgebruik bij te dragen aan de kwaliteit en overzichtelijkheid van de fietsenstalling.



- Fietsenstalling zuidzijde -



- Fietsenstalling zuidzijde - voor busreizigers en nationaal treinvervoer -



- Fietsenstalling zuidzijde - daglichttoetreding door hoogteverschil maaiveld en busperron -



- Fietsenstalling zuidzijde - open relatie met fietstunnel en doorzicht naar perrontunnel -



- Doorkijk vanuit perrontunnel op fietspad en fietsenstalling -



- Fietsenstalling Station Haarlem Centraal - extra ruimte in hoofdroute -



- Fietsenstalling Station Groningen Europapark - relatie met verdiept stationsplein -

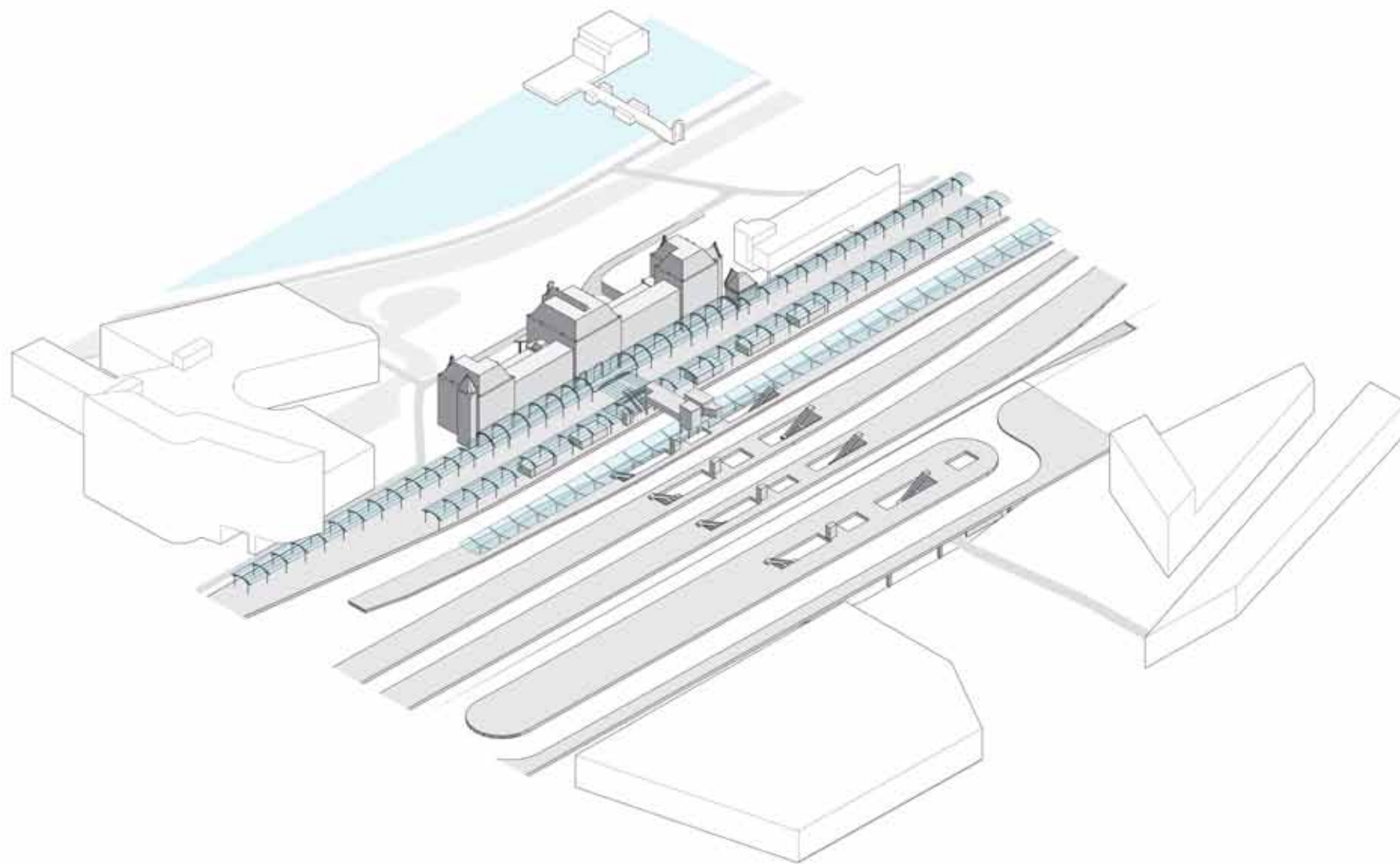
5. Seinhuis en monumentale kappen

Ambitiecriteria:

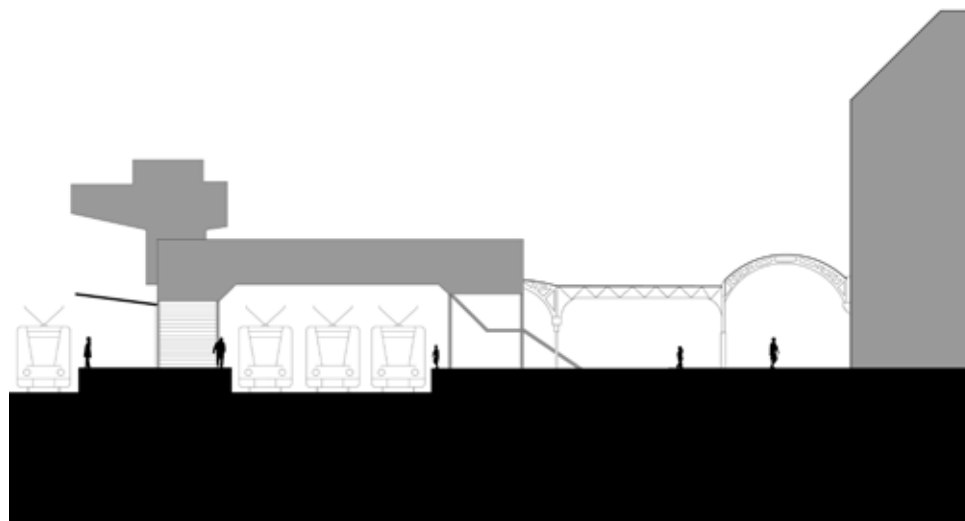
- Zorgvuldige en monumentwaardige omgang seinhuis en kappen
- Overtuigende relatie seinhuis en kappen met stationsplein (perronzijde) en opgang perrontunnel
- Herbestemming seinhuis en kappen
- Typisch Groningse vertrek- en ontvangstsfeer

Een zorgvuldige en monument-waardige omgang met het seinhuis, de bijbehorende traverse en de bestaande kappen behoort bij de ambitie van de vernieuwing van het stationsgebied. Een typisch Groningse ontvangst kan hiermee worden versterkt. Herbestemming van seinhuis en traverse kan een belangrijke rol vervullen in de ambitie om de levendigheid rond het stationsplein en het stationsgebouw te vergroten. Het seinhuis en de traverse hebben een historische relatie met de perrons en kunnen op die manier, in de nieuwe situatie, eveneens een functionele relatie houden. Seinhuis en traverse zouden een goede ruimtelijke relatie met het plein kunnen hebben, zodat ze programmatisch onderdeel kunnen zijn van de functies rond het stationsplein en het stationsgebouw. Behoud en handhaving van het seinhuis en de traverse in deze zone, in samenhang met het plein en de stationshal, vormen de monumentale context waarbinnen deze ontwikkeling gestalte kan krijgen. Interventies met respect voor de monumentale waarden zijn op functionele gronden mogelijk. De verhouding van het seinhuis, de traverse en de kappen van het plein tot de nieuwe ontsluiting vanuit de perrontunnel dient overtuigend te worden opgelost, met respect voor de maten en verhoudingen van de monumentale constructies. Dat geldt eveneens voor de relatie van het seinhuis en de traverse met de nieuwe overkapping.

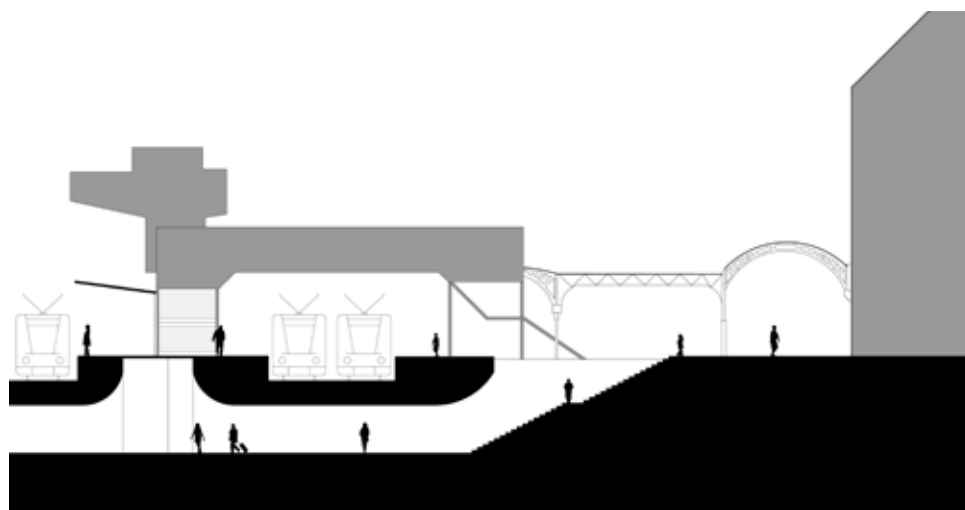
Ook voor de monumentale perronkappen geldt dat een nieuwe identiteit moet worden bepaald ten opzichte van het functioneren van het station. De kappen verliezen hun waarde als droogstand langs de sporen, maar kunnen rond het stationsplein een nieuwe functie vervullen. De monumentale kappen dienen gerespecteerd en gehandhaafd te worden, maar vanuit functionele overwegingen kunnen interventies mogelijk zijn. De zone van de kappen kan op de flanken van het plein, parallel aan de dicht te storten spoorbakken, bijvoorbeeld ruimte bieden aan fietsenstallingen, waarmee de typisch Groningse kwaliteit om je fiets dichtbij de trein te parkeren nog eens versterkt wordt. Ook kan wellicht aan de westzijde op de voormalige perrons ruimte worden geboden aan taxistandplaatsen en kiss & ride plekken onder de kap, met droogloop naar het stationsplein, zodat de relatie tussen verschillende vormen van vervoer wordt vergroot. De ambitie is om nieuw gebruik voor de oude perronkappen te stimuleren. Het gebruik van het stationsplein en de positionering van commerciële functies onder de kappen valt hier eveneens onder (zie punt 6B).



- Nieuwe situatie - kappen, seinhuis en traverse verliezen oorspronkelijke functie -



- Seinhuis met traverse bestaand - 3 sporen -



- Seinhuis met traverse nieuwe situatie - 'poten' van traverse zweven boven toegang tunnel -



- Perronkappen onlosmakelijk verbonden met het stationsgebouw -



- Dak perronkappen reeds aangepast i.v.m. lichtere ruimte -



- Seinhuis met traverse - van 3 naar 2 sporen -



- Traverse komt uit op huidige perronplein -



- Zicht op trap perrontunnel stationsplein - met gedraaide traverse -

6. Stationsplein perronzijde

Ambitiecriteria:

- Plein rondom stationsgebouw, gebouw op plein
- Overtuigende relatie plein met monumentale onderdelen
- Beleving aankomst Groningen (oriëntatie, doorzicht, overzicht)
- Verschil karakter plein en perrons
- Zorgvuldige positionering en transparante uitvoering paviljoens
- Monumentale kappen als inspiratiebron paviljoens

6A. Plein

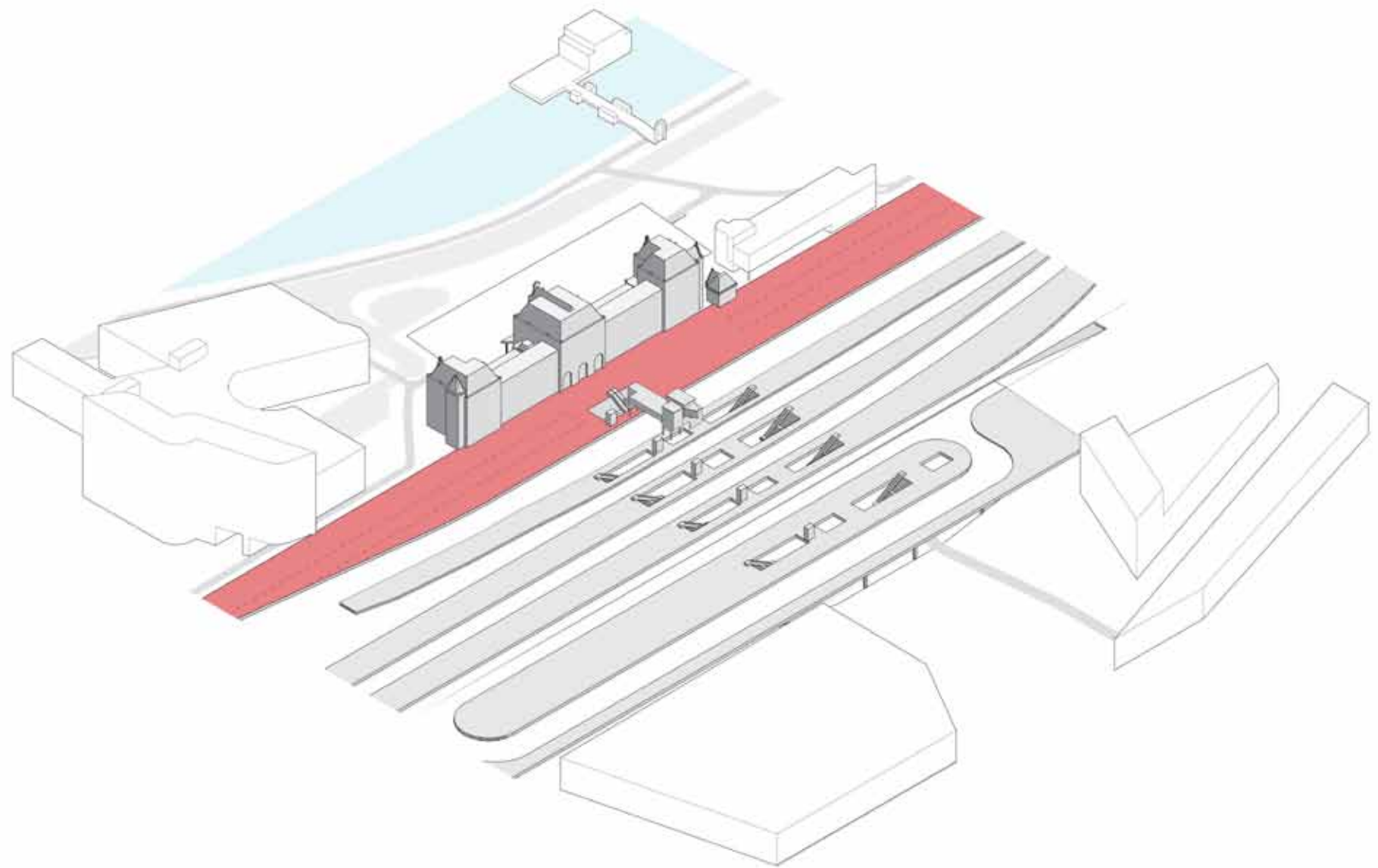
Omdat er met opschuiven van de sporen extra verblijfsruimte ontstaat ten zuiden van het stationsgebouw, komt het gebouw aan beide zijden aan een plein te liggen. De ambitie is om de ervaring van het stationsgebouw op (en niet alleen aan) een plein te stimuleren. Niet alleen de ruimte ten noorden van het stationsgebouw wordt als plein gezien, ook aan de zijde van het perron ontstaat een plein. In het hart van dit plein bevindt zich de toegang van de perrontunnel, terwijl daaromheen plek is voor functies aan het plein. Essentieel voor de afwerking van het stationsplein en de dicht te storten spoorbakken is kortom dat de gehele ruimte als plein functioneert, met verblijfsruimtes zowel als ruimte voor loopzones, terwijl een subtiel onderscheid tussen het plein en de voormalige spoorbakken de historische situatie afleesbaar kan houden. Dit kan ook de relatie met de monumentale kappen versterken. Uitgangspunt is dat gehele gebied rondom het stationsgebouw als plein en openbare ruimte functioneert, waarmee de ambitie ontstaat dat dit in afwerking en vormgeving wordt ondersteund. Voor het functioneren van het plein moet wellicht de afdekking van de monumentale perronkappen worden aangepast, zodat er meer licht op het stationsplein kan doordringen. Met respect voor de monumentale waarden van het ensemble zijn aanpassingen op functionele gronden mogelijk. Maar het verwijderen van de huidige paviljoens tussen de kappen zal veel licht onder de kappen terugbrengen.

De trap naar de perron/interwijk-tunnel vormt een scharnierpunt in het stationsplein: hier komt de reiziger voor het eerst op een plein in de stad. Ruimtelijk hoort de trap ook bij het plein; het plein de trap moeten samen een herkenbare ruimte vormen. Het plein moet bijdragen aan de beleving van aankomst in Groningen en kan wat karakter en uitstraling betreft wezenlijk verschillen van de eilandperrons, ook al halteert er een trein aan de zuidzijde van het plein. De ambities voor het 'station op het plein' hebben natuurlijk ook invloed op het Stadsbalkon, dat bij punt 8 wordt behandeld.

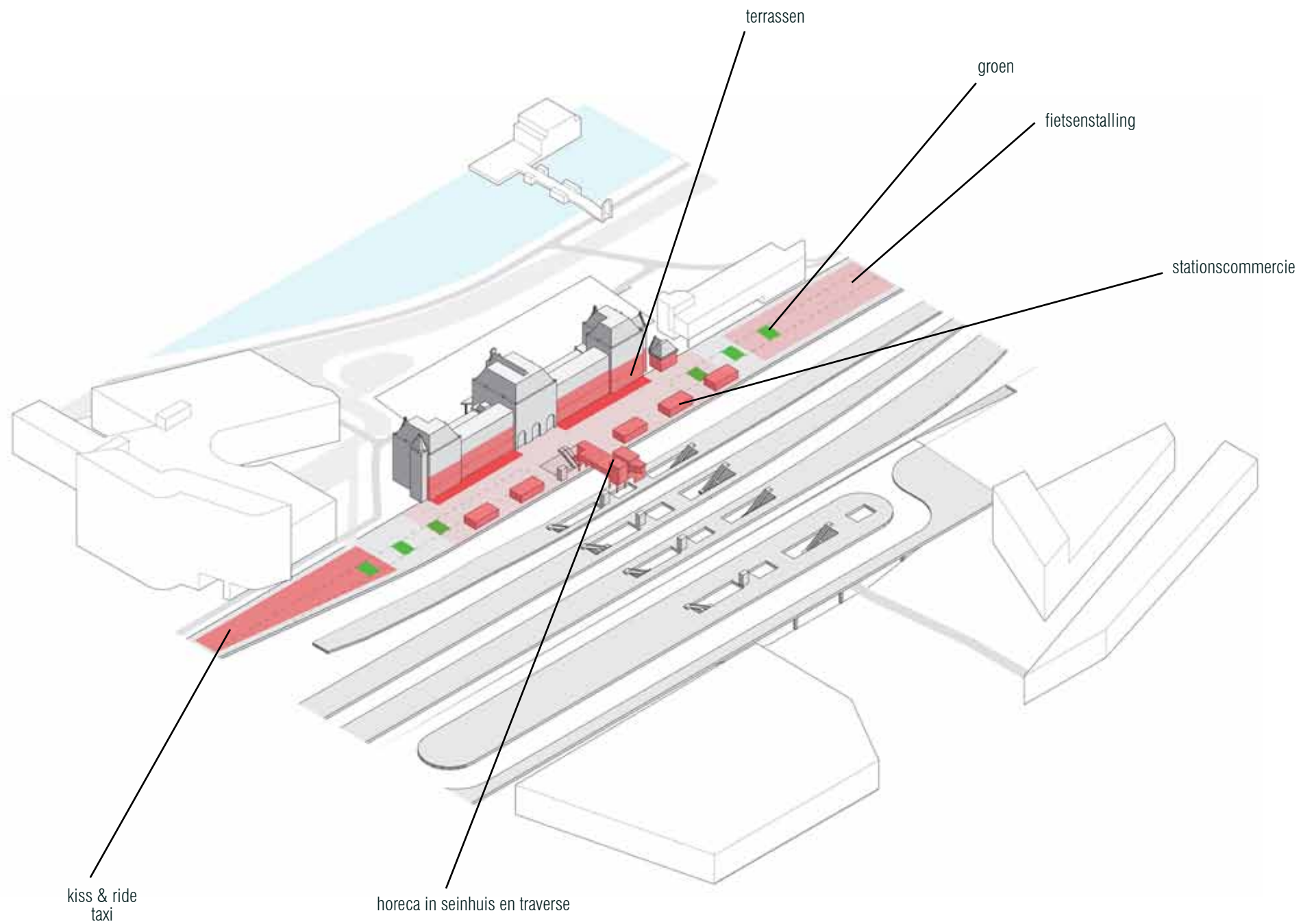
6B. Paviljoens

Ook in de ambitie voor de paviljoens met commerciële functies speelt het functioneren van het stationsplein een belangrijke rol. De ambitie wordt gevormd door een zorgvuldige positionering en vormgeving van de paviljoens, die het karakter van het plein en de ruimtelijke relatie van het plein met de perrons en de overkapping, ondersteunen. Vanaf het plein dient er zicht te zijn op de treinen, voldoende ruimte om een overzichtelijke relatie met de perrons en de nieuwe overkapping te creëren, als ook moeten er voldoende doorzichten zijn die voorkomen dat de paviljoens een aaneengesloten winkelstraat vormen. De paviljoens kunnen zo veel mogelijk in de ruimte van de tweede historische perronkap worden geschoven, maar de positionering dient gerelateerd te zijn aan de ruimtelijke kwaliteit, het functioneren van het plein en de beleving van het historische stationsgebouw. Voor de positie van de paviljoens onder de tweede kap is het noodzakelijk dat de ruimte die ontstaat door het versmallen van de spoorbak van drie naar twee sporen, (deels) wordt toegekend aan het stationsplein c.q. aan het perron aan noordzijde van de sporen.

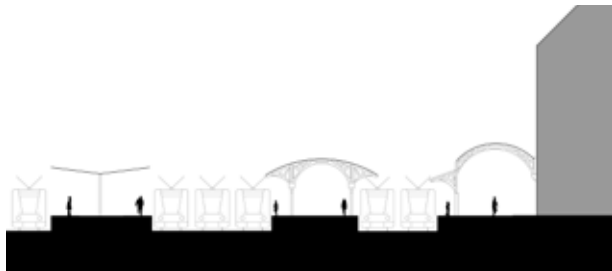
De paviljoens zijn alzijdig transparant, hebben een goede relatie met de monumentale context en hebben geen 'achterkant', aangezien ze van alle zijden benaderbaar zijn. Ook is het belangrijk dat de paviljoens zo goed mogelijk worden afgestemd op monumentale constructies van de perronkappen. De paviljoens zouden een relatie moeten aangaan met het plein, alsmede met de indeling zoals die wordt bepaald door de structurerende monumentale onderdelen, passend binnen de context van het bestaande station, als ook binnen de vernieuwing. De paviljoens moeten zich goed verhouden, wat maat en schaal betreft, tot de aanwezige ruimtelijke kwaliteit; de constructie van de voormalige perronkappen kan het uitgangspunt voor de paviljoens vormen, waar enkel nog transparante wanden aan toegevoegd hoeven te worden. De monumentale kappen kunnen inspiratie bieden voor een specifiek binnen deze context te ontwikkelen paviljoen. Ook worden lage stellingen en schappen in de paviljoens geëist, zodat er zicht door de paviljoens mogelijk is. Belangrijk voor het ontwerp van de paviljoens is dat eventuele installaties en voorzieningen voor het functioneren van de paviljoens worden mee-ontworpen.



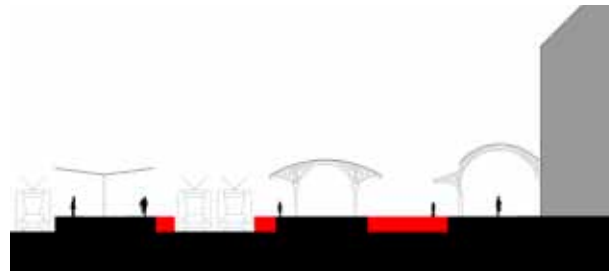
- Stationsplein aan perronzijde -



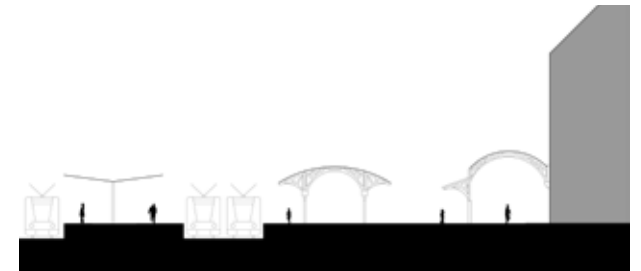
- Stationsplein aan perronzijde met alle functies -



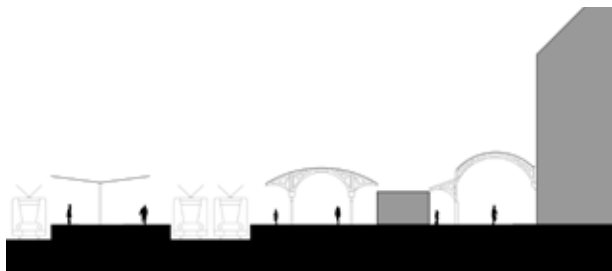
- Bestaande spoorbakken - beperkte ruimte naast gevel stationsgebouw -



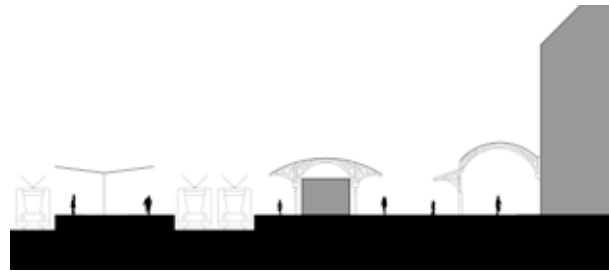
- Dichtleggen spoorbakken - er ontstaat ruimte voor een stationsplein rondom het stationsgebouw -



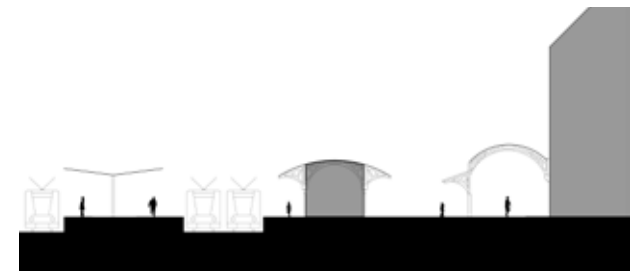
- Nieuwe situatie - stationsplein perronzijde - perronkappen verliezen hun functie -



- Positie huidige stationscommercie -



- Mogelijke positie paviljoens - onder perronkap - grote open ruimte, zonlicht dringt diep onder perronkappen door -



- Mogelijke positie paviljoens - perronkap is dak paviljoens - glazen wanden tussen kolommen -



- Stationsplein aan perronzijde - zicht in richting seinhuis -



- Stationsplein aan perronzijde - zicht in richting Emmaviaduct -



- Windsor, Engeland - gebouw met kappen zorgt voor uniek karakter - interieur of exterieur -



- Markthallen Amsterdam - nieuwe functie - bestaand dak met nieuwe glazen wanden -



- Markthallen Amsterdam - nieuwe functie - bestaand dak met nieuwe glazen wanden -



- London St Pancras - voorbeeld van vol galzen gevel voor paviljoens -



- High Line New York -



- sfeerbeeld van open 'buiten' stationscommercie als marktkraam -



- Referentie voor vloer stationsplein zoals oorspronkelijk -



- paviljoens onder voormalige paardentramstalling station Haarlem -

7. Stationsgebouw als hart van het station

Ambitiecriteriën:

- Nauwe relatie tussen stationsgebouw en plein (relatie binnen-buiten, toegankelijkheid station)
- Zorgvuldige en monumentwaardige omgang stationsgebouw
- Levendigheid stationsgebouw en plein (zichtbaar, ervaarbaar)
- Verbreden functies (ook niet stationsgebonden)
- Welkom stationshal, stimuleren route door hal
- Samenhang zuidentree stationsgebouw, functies hal, route over stadsbalkon

7A. Relatie stationsgebouw met stationsplein

Nu het stationsgebouw ook functioneel weer middenin het stationsgebied komt te liggen, ontstaat de ambitie om de relatie tussen het stationsgebouw en het stationsplein (noord en zuid) zo veel mogelijk te stimuleren. Er dient een betere relatie te zijn tussen binnen en buiten, de toegankelijkheid van het gebouw moet worden vergroot, waardoor de functies in het stationsgebouw ook aan de buitenzijde zichtbaar worden en te ervaren zijn. De functies in het gebouw moeten erop gericht zijn zich meer dan nu het geval is, naar buiten te presenteren, ook in relatie tot de hoeken van de hal, de bordessen aan de noordzijde, en vooral ook aan de zijde van het perron. Het monumentale gebouw dient gerespecteerd te worden, maar het verbeteren van de toegankelijkheid is mogelijk, indien dit bijdraagt aan de ambitie om de relatie tussen het stationsgebouw en de omgeving te vergroten.

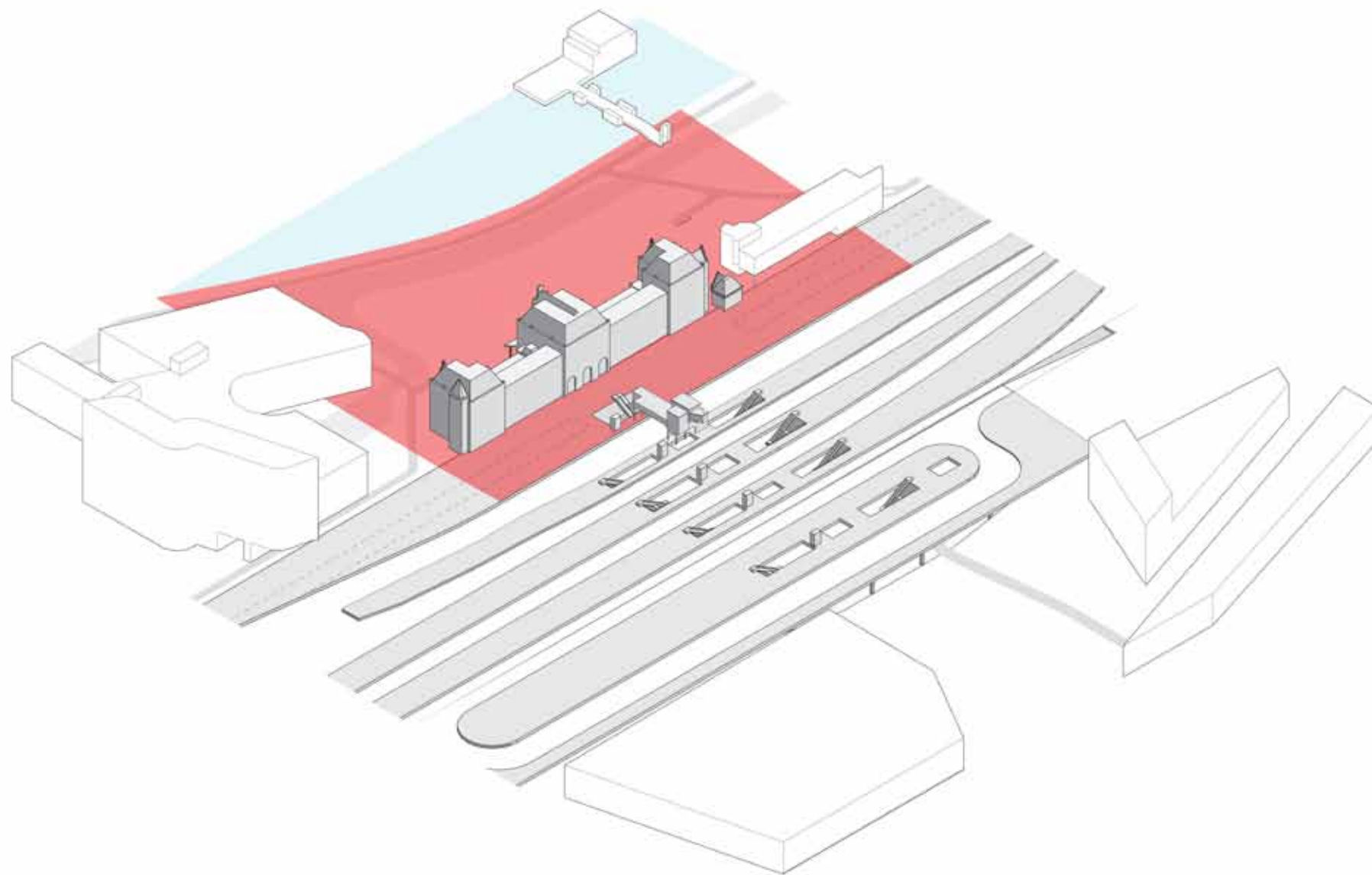
7B. Activeren stationsgebouw en stationshal

Met een goed ontsloten stationsgebouw en stationshal ontstaat ruimte om nieuwe, bijzondere en typisch Groningse functies onder te brengen in het stationsgebied. De ambitie is om functies naar het station te halen die bijdragen aan de levendigheid in en om het stationsgebouw. Terrassen aan het stationsplein en op de bordessen kunnen het gebruik van het station intensiveren. Er wordt ingezet op het onderbrengen van functies met een lokaal karakter, die bijdragen aan de ambitie om het gebruik en de beleving van het station, ook buiten de spijtijden, te vergroten. Het gebouw dient te worden verrijkt met functies die het gebruik van het stationsgebouw verbreden en die het stationsgebied als geheel activeren. Ook het herbestemmen van het seinhuis en de traverse kan hieraan bijdragen. Is er op basis van de kwaliteit van het station programma te vinden dat een aanvulling kan zijn op de huidige functies van NS, is er op de verdieping van het stationsgebouw nog ruimte voor bijzondere, niet aan het reizen gelieerde functies, zoals logies of een vergader-accommodatie?

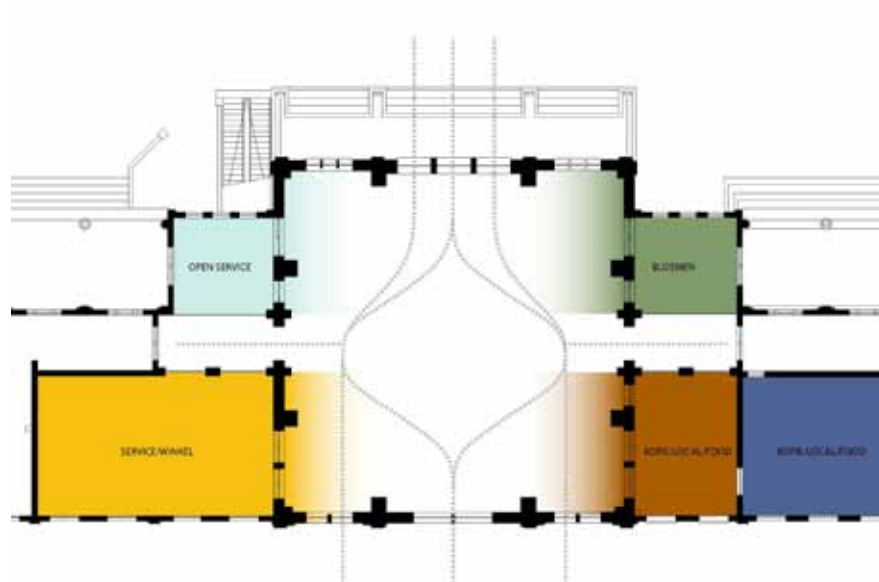
Het zichtbaar maken van de functies aan de hal kan bijdragen aan de ambitie om het stationsgebouw en de stationshal te activeren. Kan de hal worden verlevendigd met de functies die er nu aan grenzen? De voorzieningen en informatie van NS kunnen eveneens onderdeel worden van het gebruik van de hal. Bezoekers van de stad worden hier welkom geheten en kunnen worden geïnformeerd over toeristische en culturele activiteiten. Met respect voor de monumentale waarden van het gebouw kunnen interventies plaatsvinden, in zoverre deze bijdragen aan de functionele verbetering en verdere programmering van het stationsgebouw.

7C. Voetgangersstromen door de hal

Omdat het stationsgebouw intensiever gebruikt zal worden ligt het voor de hand om de toegangen te verbeteren. Hoewel het aantal toegangen tot de stationshal aan de noordzijde toereikend is, moet de toegang aan de zuidzijde van de stationshal worden verbeterd. Ook de wijze waarop de toegangen worden vormgegeven draagt bij aan de doorstroming van reizigers door de hal. Het toegankelijk maken van de zuidentree van de hal dient zorgvuldig te worden afgestemd op de monumentale waarden van het monument. Interventies met respect voor het monument zijn mogelijk; deze kunnen in stijl van het monument worden vormgegeven, dan wel als moderne toevoeging, als onderdeel van de huidige vernieuwing. De interventie dient de ambitie te ondersteunen om reizigers te stimuleren de route door de stationshal te nemen. Nauwe samenhang tussen de toegankelijkheid van de zuidentree, de functionaliteit van de hal als ook de aantrekkelijkheid van de route van het stationsgebouw over het stadsbalkon naar de museumbrug, de H.N. Werkmanbrug, is in deze ambitie belangrijk.



- Stationsgebouw centraal op stationsplein -



- Hal Station Groningen - winkels gebruiken hal als uitbreiding - looproute blijft vrij -



- Openingen naar zijruimtes zijn of etalages of zelfs dichtgeplakt -



- Bloemenstal breidt uit in de hal -



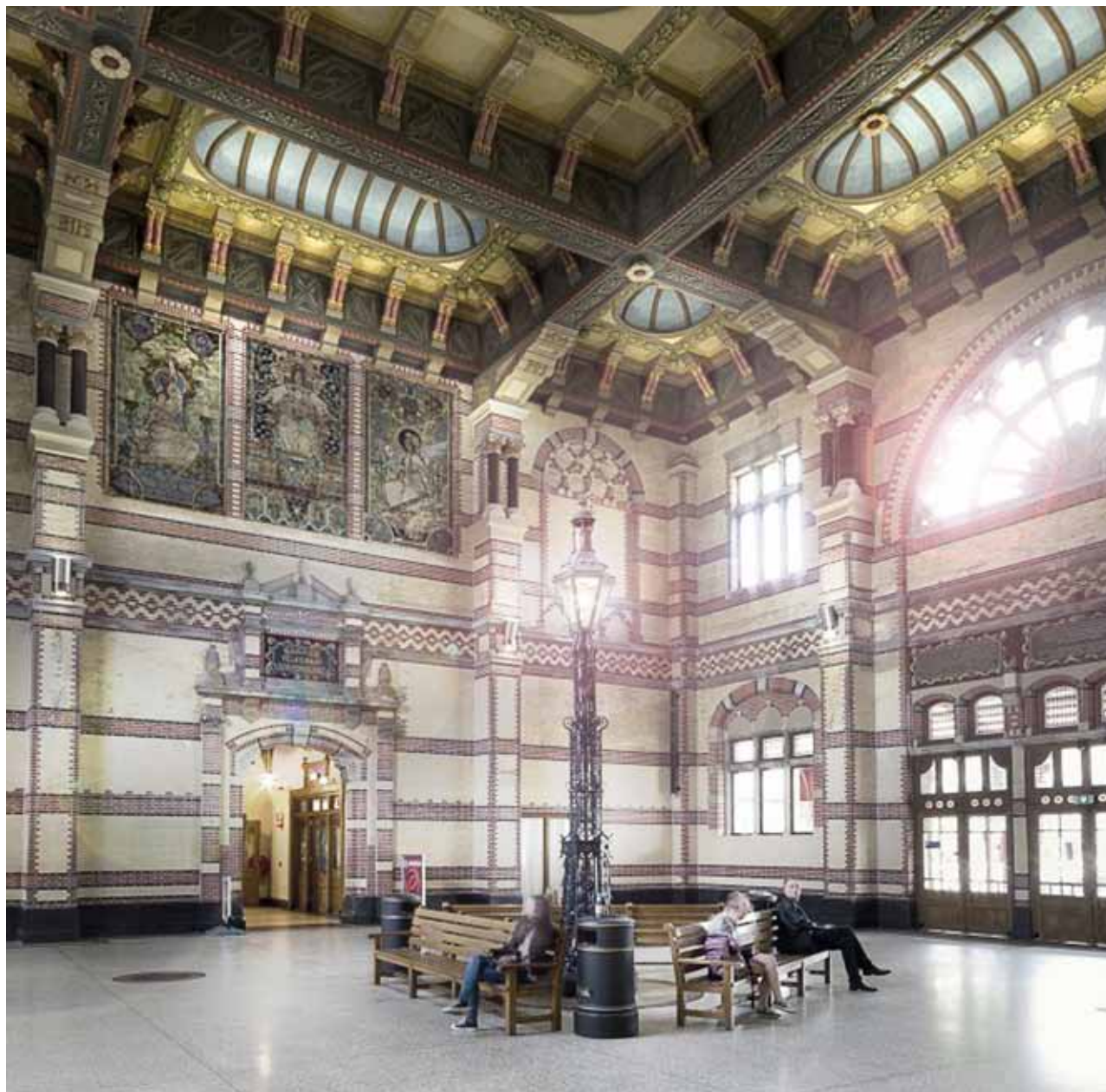
- Boekwinkel breidt uit in de hal -



- Café heeft terras in de hal -



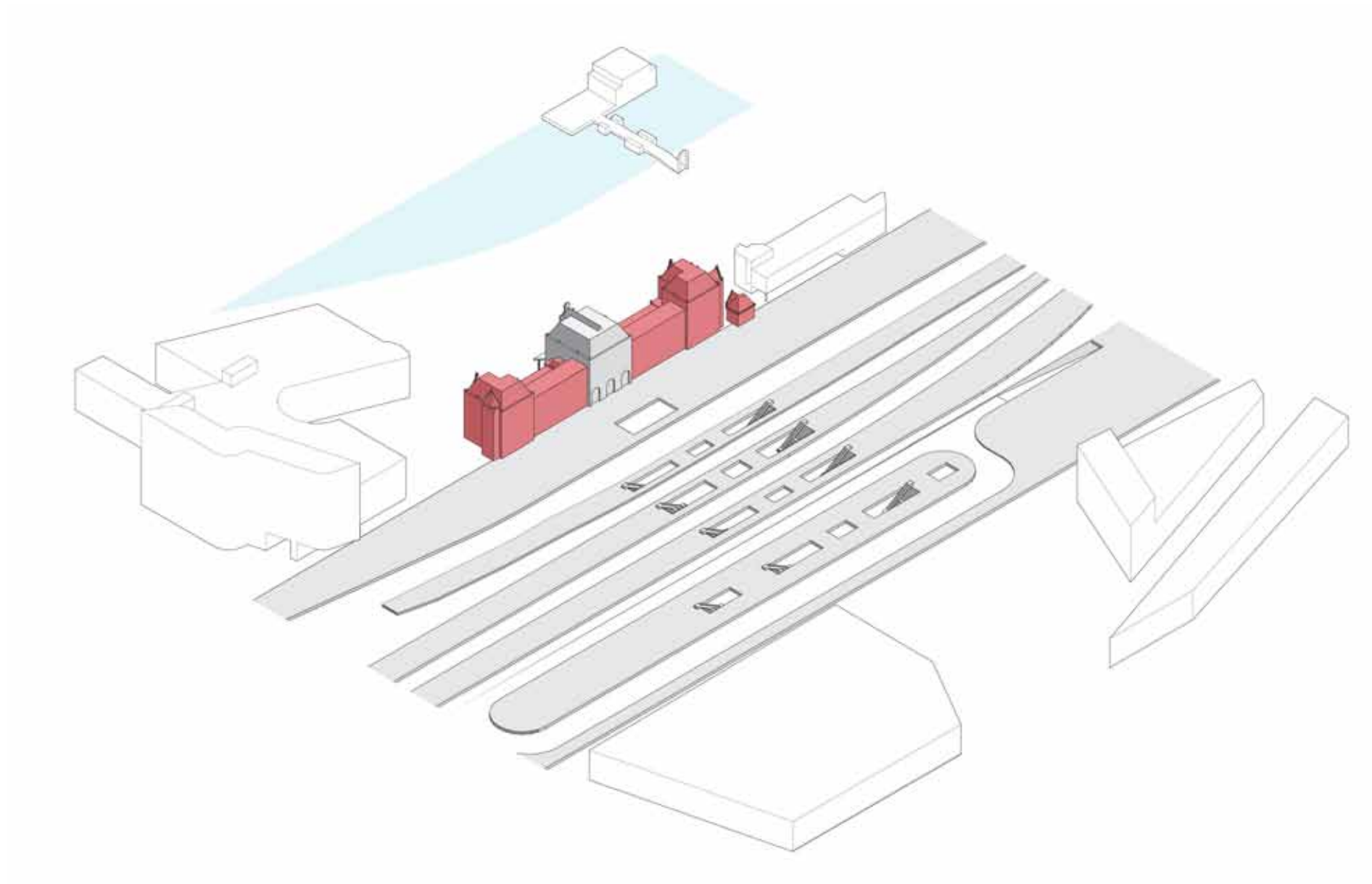
- Gezamenlijke informatie balie in de hal -



- Monumentale maar lege stationhal -



- Door activiteiten gaat de hal weer leven en wordt het aantrekkelijker gemaakt om te verblijven -





- Bordes voorkant station - geen activiteit op bordes -



- Bordes voorkant station - activeren d.m.v. terras, bloemenzaak - een afwerking vloer stationsplein -

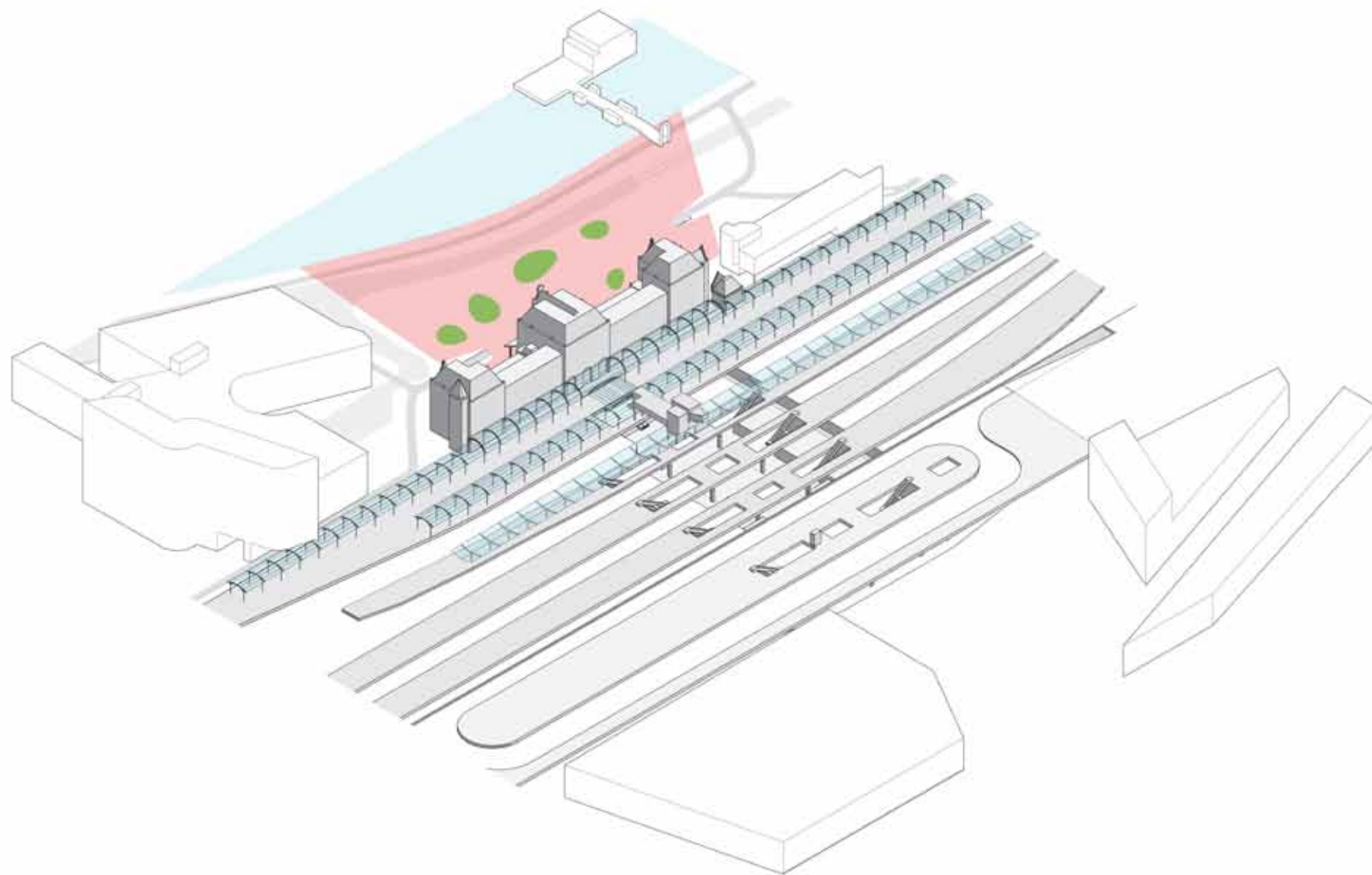
8. Aansluiting station op stad

Ambitiecriteria:

- Verbetering route stationsgebouw naar H.N. Werkmanbrug
- Aansluiting stadsbalkon op omgeving
- Scheiden voetgangersstromen en fietsroutes
- Plein van gevel tot water
- Primaat bij voetganger op plein
- Aanlanding brug op plein
- Vergroenen plein

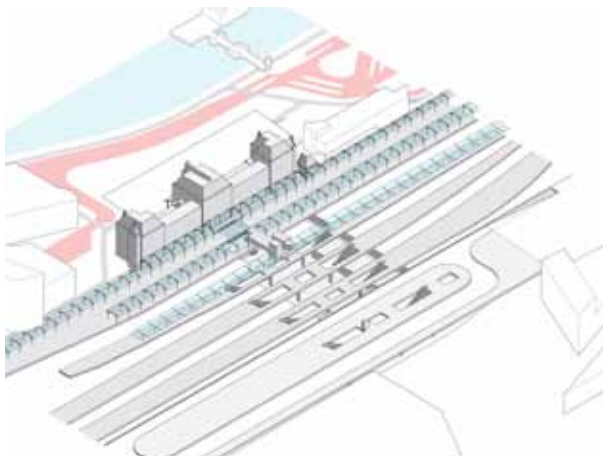
Een belangrijke ambitie voor de inbedding van het station in de stad is de verbetering van de route van de hoofdentree van het stationsgebouw over het stadsbalkon naar de H.N. Werkmanbrug. De verbetering van de aansluiting van het stadsbalkon op de omgeving is hierin een belangrijk vertrekpunt, waarbij structurele aanpassing van het stadsbalkon noodzakelijk kan zijn. De omgeving dient een heldere route van de brug naar het station te creëren. Ook de verbetering van de infrastructuur biedt hiervoor voldoende kansen. Als het busstation naar de zuidzijde wordt verplaatst, ontstaat meer ruimte om de ambities te verwezenlijken.

Om het stadsbalkon goed te laten aansluiten op de omgeving, wordt aan de noordzijde van het stationsgebouw een stationsplein geambieerd dat van het stationsgebouw tot het water van de zwaai kom loopt. Het hoogteverschil tussen stadsbalkon en omgeving moet worden opgelost, waarbij voorkomen moet worden dat het monumentale stationsgebouw nog meer 'onder water komt te staan' doordat de plint en zelfs trapopgangen niet meer afleesbaar zijn. Het primaat op het plein ligt bij de voetganger. De fiets- en voetgangersstromen worden al voor dit plein ontvlecht; de fietsers benaderen het stadsbalkon vanuit de oostzijde, voetgangers hebben alle ruimte om gemakkelijk het stationsgebouw te bereiken in een vanaf de H.N. Werkmanbrug helder diagonaal georiënteerde route. De aanlanding van de brug op het stationsplein, dat in principe direct aan de voet van de brug begint, verdient zorgvuldig te worden vormgegeven. De Stationsweg kan door het verplaatsen van het busstation van karakter veranderen; de infrastructuur en het gemotoriseerde verkeer zijn minder dominant, hetgeen in ontwerp en vormgeving van het plein kan worden benadrukt. De inrichting en afwerking van het plein dienen bovengenoemde ambitie te ondersteunen; het plein kan een groener karakter krijgen, zodat de verblijfskwaliteit wordt vergroot.

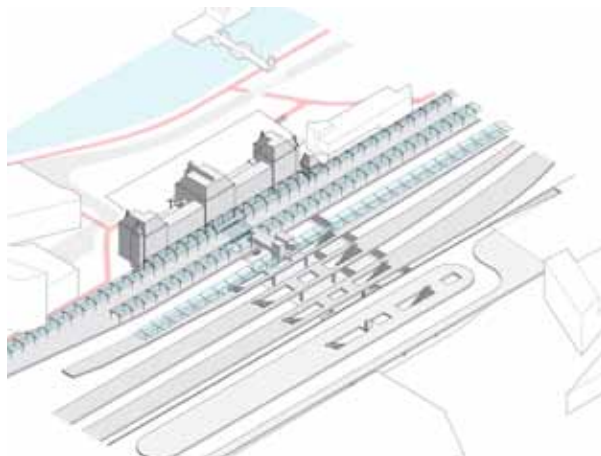


- De aansluiting van het stationsgebouw en stationsplein op stad -

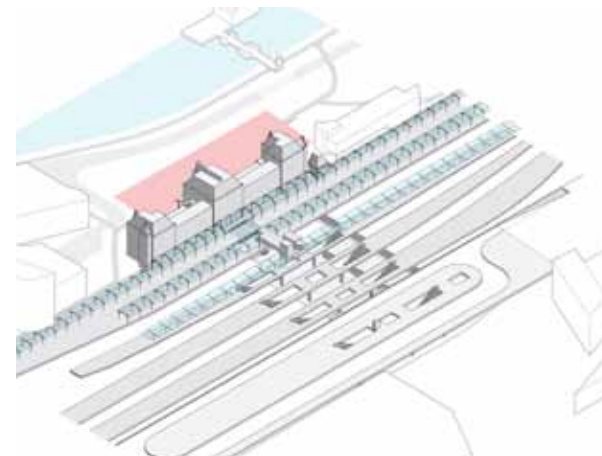
bestaand



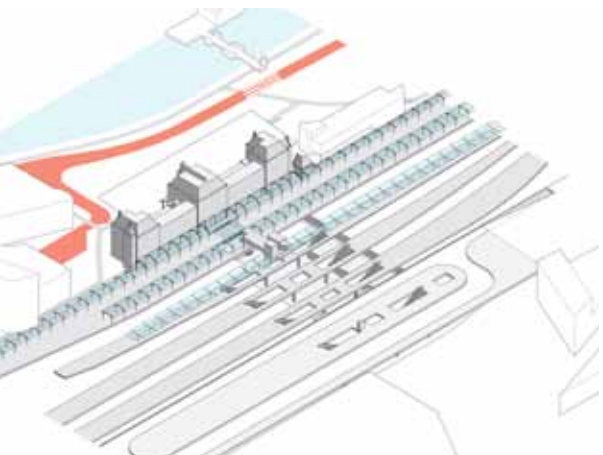
bestaand



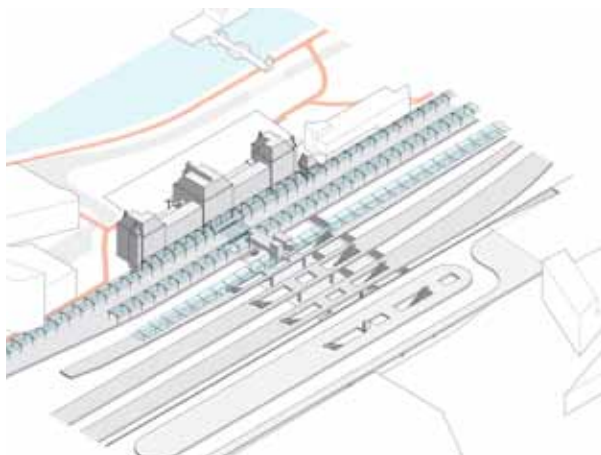
bestaand



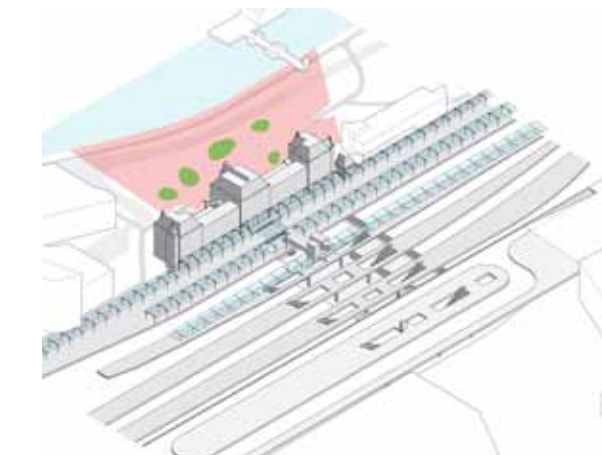
toekomst



toekomst



toekomst



- Door verplaatsen busstation en bustunnel wordt het verkeer minder dominant -

- Omleggen fietsroutes - fietsers slaan vanaf de H.N. Werkmanbrug linksaf, voetganger lopen rechts ongehinderd naar het station -

- Doortrekken plein naar het water - verwijderen objecten op plein in looproute -



- Drukke weg, fietspad en objecten op het stadsbalkon blokkeren de doorgang naar het stationsgebouw -



- Verplaatsen busstation, verleggen fietsroute, verwijderen objecten op het stadsbalkon -

