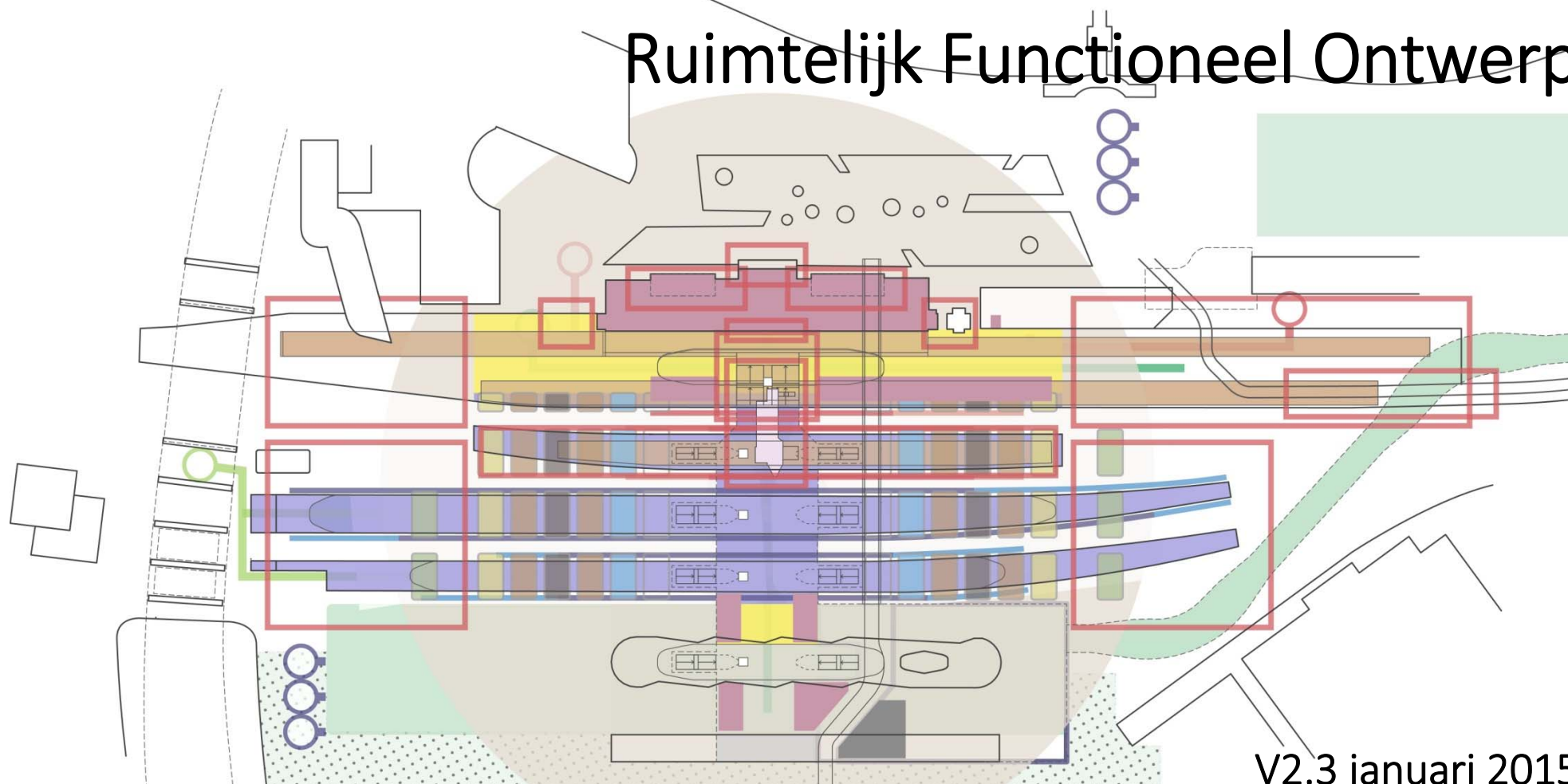


Station Groningen

Ruimtelijk Functioneel Ontwerp



V2.3 januari 2015

	Naam	Paraaf	Datum
Opgesteld	R G M Stringa v1.0		december 2014
	R G M Stringa v2.0		december 2014
	ProRail, tekstueel		januari 2015
Gecontroleerd			
Vrijgave	I Kodde		

Van: ProRail
 Projectmanager: E. Kassies
 Auteur: Movares Nederland BV / R.G.M.Stringa
 Kenmerk: EDMS#3686179 – v1C
 Versie: 2.3
 Datum: januari 2015
 Status: DEFINITIEF

Inhoud

1	Leeswijzer	4
2	Inleiding	5
	2.1 Achtergrond	
	2.2 Stakeholders	
	2.3 Scope	
3	Uitgangspunten	6
	3.1 Startpunt	
	3.2 Views	
	3.3 Scenario's	
	3.4 Stationsconcept	
4	Monumentwaarde	12
5	Basislay-out	16
	5.1 Transfer	
	5.2 Reizigersvoorzieningen	
	5.3 Logistieke voorzieningen	
	5.4 Installaties	
6	Omgeving	29
	6.1 Ketenvoorzieningen	
	6.2 Zuidentree	
7	Duurzaamheid	34
8	RFO Ontwerpscope	36
	8.1 Ambities	
	8.2 Arrangement	
9	RFO Projectscope	37
	9.1 Ambities	
	9.2 Arrangement	
	Bijlage 1	
	Bijlage 2	

1 Leeswijzer

Voor u ligt de rapportage van het Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) voor een vernieuwd hoofdstation Groningen. De aanpassingen aan het station vormen onderdeel van het project “Groningen Spoorzone”.

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

In deze rapportage wordt verslag gedaan van het zogeheten Ruimtelijk Functioneel Ontwerp (RFO) voor de benodigde maatregelen op het hoofdstation. Het zwaartepunt in het RFO ligt op het *functioneel* ontwerp van een goede basis lay-out, waarin alle eisen van belanghebbenden een passende vertaling hebben gekregen. De *ruimtelijke* component komt aan de orde daar waar de uitwerking van grote invloed is op het optimaal functioneren van het station. Het RFO spreekt zich dus alleen op hoofdlijnen uit over de na te streven beeldkwaliteit. Wel worden in de vorm van ruimtelijke verkenningen optimale condities aangereikt voor het realiseren van ruimtelijke kwaliteit bij latere uitwerking. De gedetailleerde opstelling van beeldeisen vindt plaats in een ambitiedocument.

In hoofdstuk 2 wordt het project nader toegelicht en in context geplaatst. In hoofdstuk 3 worden uitgangspunten en aanpak besproken. In hoofdstuk 4 wordt toegelicht hoe de monumentwaarde van het station tot leidend thema is vertaald. Hoofdstuk 5 beschrijft en onderbouwt de nieuwe basislay-out voor station Groningen. Hoofdstuk 6 beschrijft de inpassing in de omgeving. Hoofdstuk 7 tenslotte geeft aan welke mogelijkheden er zijn om niet alleen een toekomstvast maar ook in andere opzichten duurzaam station te realiseren.

Er is getracht om deze rapportage zo bondig mogelijk te formuleren. Beschrijvingen die wel relevant zijn, maar niet noodzakelijk in de hoofdtekst hoeven worden gelezen zijn daarom in kaders naast de hoofdtekst geplaatst. Waar zinvol zijn naast ontwerpkeuzes ook suggesties opgenomen, die in het ambitiedocument een uitwerking kunnen krijgen.



Afb: foto's bestaande situatie hal, perronplein



2 Inleiding

Het 19^e eeuwse station Groningen is het eindpunt van de geëlektrificeerde lijn uit Zwolle en van de lijnen uit Leeuwarden, Delfzijl/Roodeschool en Nieuweschans/Veendam. Het station krijgt een hoge klantwaardering, met name vanwege het monumentale karakter en de gelijkvloerse transfer.

2.1 Achtergrond

De aanpassingen op het station zijn nodig om de uitvoering van het Spoorplan Noord Nederland mogelijk te maken. Het betreft het doortrekken van regionale lijnen, waardoor een ongelijkvloerse verbinding tussen de perrons noodzakelijk wordt. Ook zijn er meer perrons nodig. Daar wordt ruimte voor gemaakt door het opstelsterrein te verplaatsen naar elders.

In 2014 is door de samenwerkende partijen besloten voor een perrontunnel annex interwijkverbinding in de as van het monumentale hoofdgebouw. In een transferstudie van bureau Karres en Brands (2013) is aangegeven hoe de omgeving zich gaandeweg laat aansluiten op de aanpassing, waarbij het zuidelijk stationsgebied zich kan ontwikkelen in lijn met de vastgestelde Ontwikkelingsstrategie 2013.

Het RFO behandelt de inpassing, de ruimtelijke samenhang en impact van de verschillende functies van de OV-knoop in de fysieke ruimte. Doel van het RFO is om de nieuwe lay-out van station Groningen vast te leggen, ten behoeve van een heldere vraagstelling aan de markt voor realisatie van het project. De beeldeisen worden vastgelegd in een ambitiedocument.

2.2 Stakeholders

In nauwe samenwerking met belanghebbenden zijn in 2013 en 2014 de alternatievenstudie en de variantenstudie voor het project Spoorzone Groningen vastgesteld.

Bij de opstelling van dit RFO is aan de belanghebbenden ruimte geboden om de na te streven doelen te bevestigen en om hun processen en bijbehorende eisen en wensen gedetailleerd toe te lichten. De volgende stakeholders participeren in het project Groningen Spoorzone met de aangegeven hoofddoelen:



Afb: foto's bestaande situatie 1^e perron, stadsbalkon richting binnenstad



-
- Provincie Groningen: verbeteren treinproduct Noord-Nederland (PNN),
 - Gemeente: scheppen randvoorwaarden ontwikkelen stationsgebied,
 - OV Bureau: creëren hoogwaardige OV-knoop,
 - NS Stations: creëren/handhaven aantrekkelijk station,
 - NS Reizigers/NedTrain: rendabel treinproduct naar/in Noord Nederland,
 - Regionaal Vervoerder: rendabel regionaal treinproduct Noord Nederland,
 - ProRail: faciliteren verbetering treinproduct Noord Nederland (PNN).

2.3 Scope

Bij de opstelling van het RFO zijn een projectscope en een ontwerpscope onderscheiden. De ontwerpscope betreft alle onderdelen die samenhangen met een goed functioneren van de OV knoop in zijn omgeving en de anticipatie op de stedelijke ontwikkeling. Het deel van de maatregelen waarvoor financiering is geregeld, vormt de projectscope.

De projectscope voor het deelproject “Transfer” op het hoofdstation van Groningen, en daarmee de projectscope van het RFO, omvat:

- perrontunnel inclusief trappen, roltrappen en liften naar treinperrons, busperron, noordelijke en zuidelijke toegang,
- verwijderen betonnen kap Julia's, aanpassing perronkappen (als gevolg van aanpassing perrons, seinzichtbaarheid, aanleg perrontunnel, e.d.),
- verwijderen kappen oostzijde perronplein,
- nieuwe perron- en sporenkappen op de nieuwe trein- en busperrons en ter aanvulling van bestaande kappen,
- perronmeubilering (stationsoutillage),
- aanpassing (doorgang in) noord- en zuidgevel van de stationshal,
- reizigersvoorzieningen,
- bustunnel,
- busperron met 6 halteplaatsen,
- ondergrondse rijwielstalling aan zuidzijde,
- fietstunnel tussen stadsbalkon en zuidelijke rijwielstalling,
- aanleg fietspad Lodewijkstraat – Hunzehuys,
- voorzieningen voor logistiek, afvalverwerking, expeditie,
- personeelsverblijf onderhoud- en schoonmaakpersoneel,
- technische ruimte voor stationsinstallaties,
- verwijderen van tijdelijke winkels en aangroeisels seinhuis.

3 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten voor het RFO en de gevolgde werkwijze.

3.1 Startpunt

Het RFO is de uitwerking van de voorkeursvariant uit de variantenstudie "Transfer". Ruimtelijk startpunt voor het RFO is het sporenplan B4 uit het deelproject "Spoor". Het sporenplan gaat uit van het vrijmaken van een breed 1^e perron. Het sporenplan maakt een treinhaltering mogelijk die in combinatie met een in de as van het hoofdgebouw gesitueerde perrontunnel optimale transferverbindingen biedt. Voor de gehanteerde perronbreedtes is input vanuit de loopstroom-studies verwerkt. De belangrijkste aanpassingen ten opzichte van de sporenlay-out in de variantenstudie zijn:

- verbreding 1^e eilandperron met 2m in noordelijke richting,
- verbreding 2^e eilandperron met 1,4m aan zuidzijde,
- versmalling 3^e eilandperron met 1,4m aan noordzijde.

Deze aanpassingen zijn verwerkt in de onderleggers voor het RFO en getest in de loopstroomstudies. In volgende fasen wordt deze maatvoering verder geoptimaliseerd in relatie tot te handhaven monumentale elementen.

3.2 Views

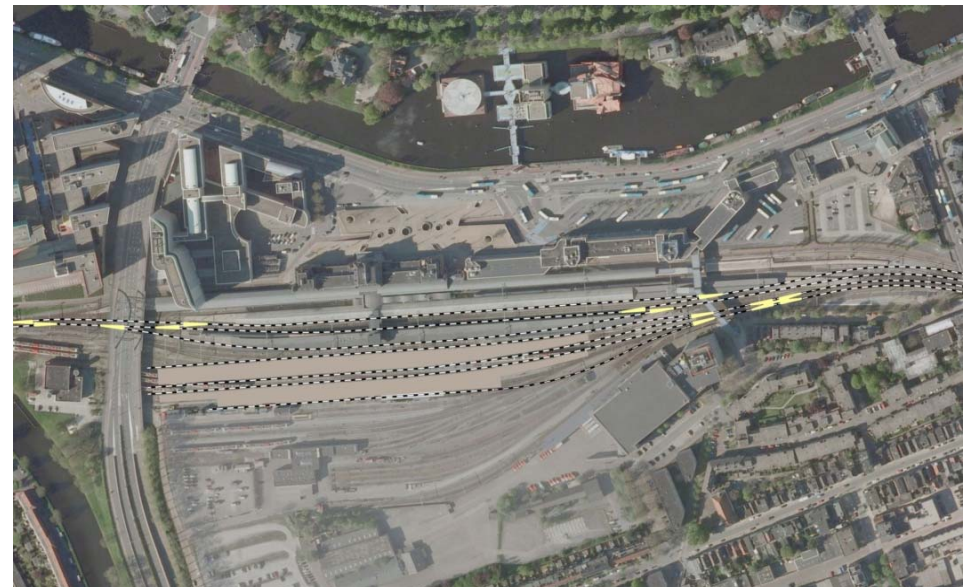
Er is voor gekozen om het RFO op te bouwen vanuit verschillende views (invalshoeken), met eigen belanghebbenden en specifieke karakteristiek:

- monumentale elementen,
- basislay-out en dimensies van transfer, inclusief ovcp en interwijk,
- reizigersvoorzieningen,
- logistieke en technische voorzieningen.

In kleine atelierssessies zijn per view de wensen en eisen besproken en voorkeursposities bepaald voor programma-onderdelen die ruimte vragen. Vooral de verschillende processen per view zijn uitgebreid besproken, van de routines die worden doorlopen bij het ondernemen van een reis tot de afspraken aangaande logistiek, schoonmaak en afvalverwerking. In de



Afb: sporen in stationsomgeving bestaande en nieuwe situatie



ateliersessies zijn per view ontwerpkeuzes gemaakt, die in deze notitie worden toegelicht en onderbouwd.

Kern van het RFO is een ruimtelijk en functioneel optimaal presterend arrangement van de per view benodigde voorzieningen. Het belangrijkste ordeningsprincipe is meegegeven vanuit de variantenstudie; symmetrie op de hoofdas van het monumentale station, voor zover dit een optimale prestatie op de andere aspecten niet in de weg staat.

In verkenningen zijn alle onderdelen van het arrangement getest op maximale potentie voor een hoogwaardige architectonische uitwerking. De ambities met betrekking tot deze uitwerking zijn opgenomen in het ambitiesdocument.

De tekeningen van het optimale arrangement, een toelichting en een bijbehorende kostenraming vormen samen het RFO. Het RFO is de referentie voor de planuitwerking; het mag anders, mits beter en binnen de op basis van het RFO vastgestelde doelen, randvoorwaarden en budgetten.

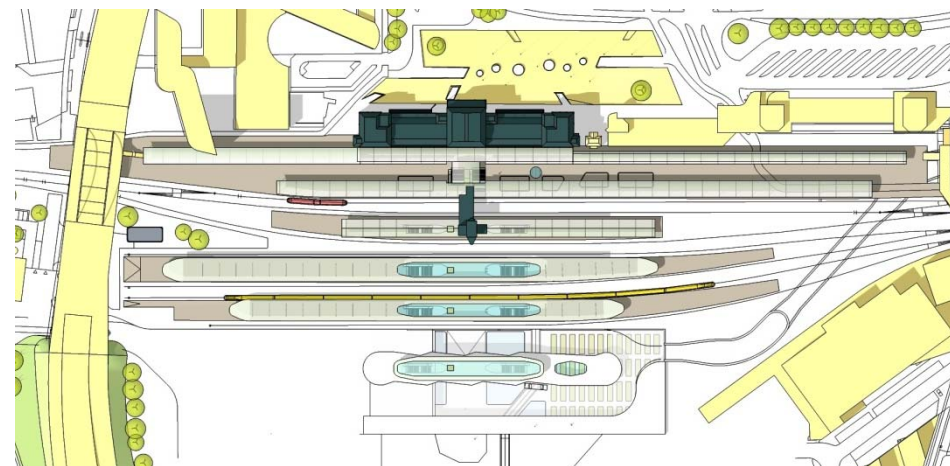
3.3 Scenario's

Van twee scenario's is tijdens het ontwikkelproces van het RFO aangetoond dat ze in de nieuwe basislay-out van de stationsknoop toekomstvast worden gefaciliteerd:

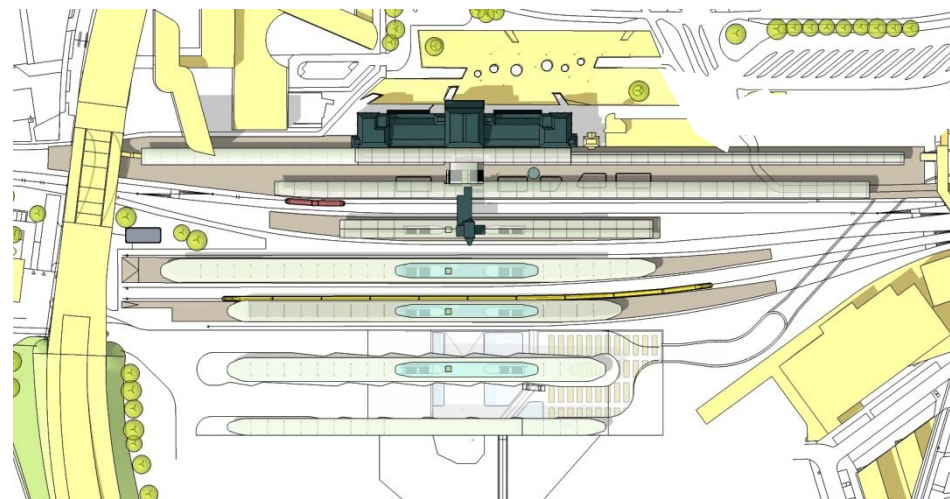
- korte termijn scenario: busstation op huidige locatie, aan de zuidzijde enkele HOV-haltes en bescheiden zidentree,
- langere termijn scenario: busstation aan zuidzijde, volwassen zidentree, gebiedsontwikkeling aan zuidzijde in gevorderd stadium.

De stationsknoop is een knooppunt van meerdere modaliteiten. Voor het toetsen van de belasting van het systeem is voor elk scenario een herkomst-en-bestemmingen-matrix opgesteld met de voetgangersverplaatsingen in het stationsgebied tussen de verschillende modaliteiten en de omgeving.

Het RFO is waar nodig aangepast op de testresultaten van de prestatie in de twee scenario's, met de ochtendspits als referentie.



Afb: scenario korte termijn met HOV haltes aan de zuidzijde.



Afb: scenario langere termijn met integraal busstation aan de zuidzijde (gevorderde gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde niet nader ingevuld).

3.4 Stationsconcept

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

Het stationsconcept is uitgangspunt voor aanpassingen op station Groningen. De locatiespecifieke vertaling laat ruimte voor integratie van lokale karakteristieken.

Locatiespecifieke uitwerking

In Groningen is sprake van een omgevingsdomein, een ontvangstdomein en een reisdomein, verbonden door een loopverbindingszone. De functies met een langere verblijfstijd kunnen als verblijfsdomein worden aangemerkt.

Het omgevingsdomein geeft plaats aan de traditionele voorpleinfuncties van het station: de ketenvoorzieningen, ondersteuning van de herkenbare icoonwaarde van het station en de overgang tussen het station en de stad. In Groningen is de huidige situatie bijzonder, omdat het “voorplein” wordt ingenomen door het Stadsbalkon, met een enigszins opgetild en geplooid maaiveld louter geschikt voor voetgangers. De fietsenstalling bevindt zich onder het plein. De overige ketenvoorzieningen zijn daar omheen gerangschikt.

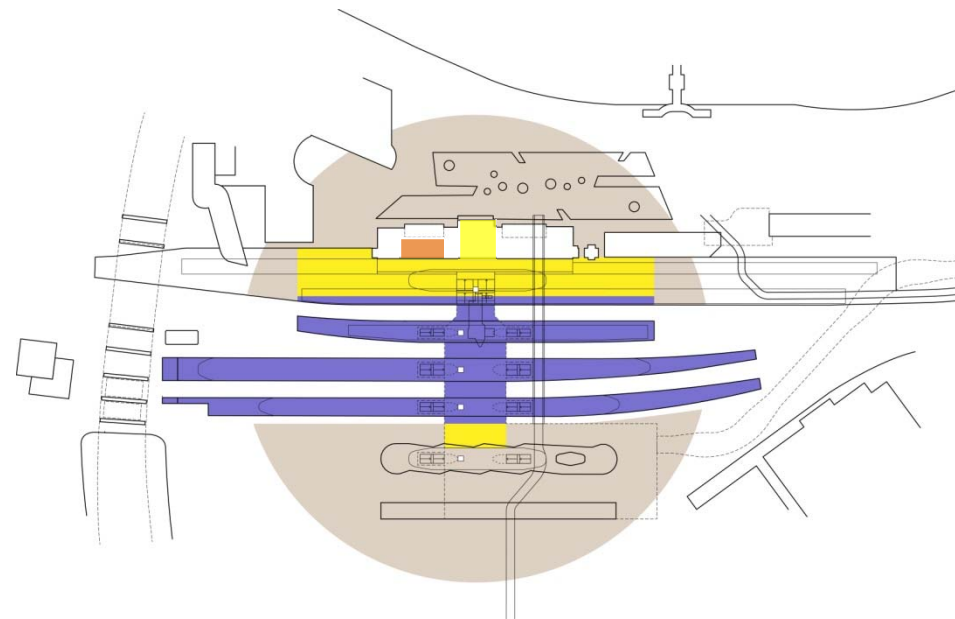
Deze situatie wordt voorlopig gehandhaafd. De ambitie is om het plein te zijner tijd aan te passen en te verbeteren met behoud van (de constructie van) het stadsbalkon.

De ruimte die in de nieuwe spoorconfiguratie wordt vrij gespeeld op het perronplein, buiten het voor de transfer benodigde centrale deel, laat zich prima voegen bij het omgevingsdomein. Daarmee ontstaat een kans om de flanken opnieuw in te richten met nieuwe begrenzingen en raakvlakken. In de oostelijke flank bijvoorbeeld wordt het fietspad verlegd over het huidig perron, waarmee een ongelijkvloerse kruising met de buscorridor bereikt wordt. Tussen fietspad en spoorbak dient een hekwerk geplaatst te worden. Vorm en dimensies dienen te worden afgestemd met de eventuele geluidsvoorziening die hier mogelijk in overleg met de omgeving gewenst is.

De essentie van de gekozen variant voor sporen en transfer op het hoofdstation is dat er veel ruimte vrijvalt rond het stationsgebouw om het station weer onderdeel van de stad te laten zijn, te laten doorspoelen met reizigers en stedelingen en mogelijk lokale functies te integreren. Bij die opvatting past de gedachte van een ontvangstdomein dat zich niet alleen in de hal aanbiedt, maar ook op het nieuwe perronplein.

De aan het noordelijk ontvangstdomein gerelateerde functies zijn voor een reeds opgenomen in het bestaande gebouw. Ontvangstdomeinfuncties die nog op het perronplein een plek moeten krijgen zijn kaartverkoopautomaten en reizigersinformatie aan de oostelijke en de westelijke toegangen, alsmede zitwachgelegenheid, ruimte voor ontmoeten. Conform basisstation zijn benodigd: 45m² zitwachtruimte, 450m² stawachtruimte, ontmoetingsplek, ruimte voor oriëntatie op reis en stad, toiletten en een nader te bepalen aantal kaartverkoopautomaten. Voorstel is om daarvan de zitwachtruimte, de oriëntatie en de ontmoetingsplek op te nemen in de stationshal en de stawachtruimte op het perronplein te situeren. Kaartautomaten kunnen plaats krijgen op de huidige plekken in de stationshal en nabij de twee doorgangen langs het gebouw.

Aan de zuidzijde is voor het korte termijnscenario een bescheiden ontvangstdomein voorzien op passageniveau, met alleen reizigersinformatie en kaartverkoopautomaten. Zodra de zuidzijde van het station verder tot ontwikkeling komt, zal aan de zuidentree een ontvangstdomein moeten worden ingericht van gelijke importantie als dat aan de noordzijde. Daartoe worden aanvullend 15m² zitwachgelegenheid gewenst, ca75m² beschut wachten en enkele vierkante meters oriëntatie en ontmoeten. In het RFO is voor wachten, ontmoeten, kaartverkoop en reisinformatie een zone



Afb: domeinentekening nieuwe situatie: omgevingsdomein grijs, ontvangstdomein geel, verblijfsdomein oranje, reisdomen blauw.

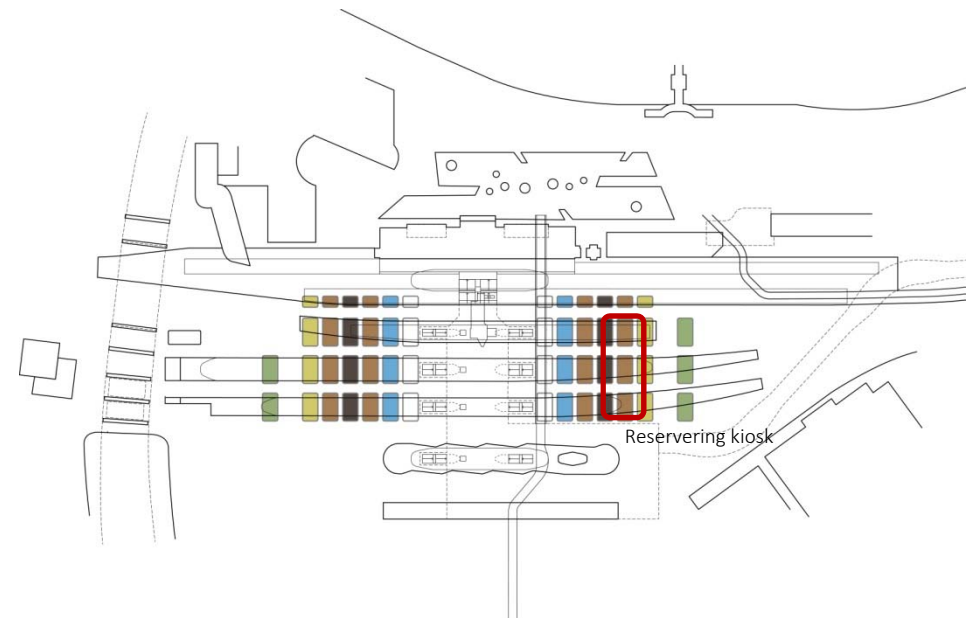
gereserveerd op tunnelniveau tussen opgangen busperrons en treinperrons voor ca100m2 halfuncties.

Per definitie vormen de opstapperrons en de stationspassage het reisdomein van het station. In het reisdomein ligt het accent op de logische en adequate afwikkeling van transferbewegingen, ondersteund door optimale informatie over de reis en de te volgen route.

Het deel van het perronplein langs het nieuwe spoor 1 (het huidig spoor 4) behoudt de perronfunctie en behoort dus tot het reisdomein. Het raakvlak tussen het langgerekt ontvangstdomein en het lang gerekt reisdomein vraagt bijzondere aandacht. Het onderscheid kan worden verhelderd met objecten op het raakvlak, onderscheid in materialisatie en logica van het gebruik van de perronkappen. De inrichting van het reisdomein vindt plaats conform de visie stationsoutillage.

Op de grootste stations is het verblijfsdomein een afgescheiden zone waar niet-stationsgebonden retail een plek vindt, zoals bijvoorbeeld modewinkels op Amsterdam Centraal. In die zin is er op Groningen geen verblijfsdomein voorzien. Wel verwacht NS op den duur verblijfsvoorzieningen verspreid over het perronplein te situeren.

De loopverbindingszone maakt deel uit van alle domeinen, verbindt de domeinen en is de drager waaromheen het station wordt georganiseerd. De loopverbindingszone is altijd herkenbaar en voorziet primair in een snelle, veilige transfer. In Groningen vervult het station straks ook een belangrijke functie in het verbinden van het noordelijk en zuidelijk stationsgebied. Het stationsconcept laat ruimte om daarmee rekening te houden bij de vormgeving van de loopverbindingszone. De route wordt specifiek als openbare route vormgegeven en is verbonden met het stedelijk netwerk. Bijvoorbeeld door integratie van lokale, stedelijke karakteristieken en het doorvoeren van het openbare karakter, die het vanzelfsprekende gebruik als stedelijke route ondersteunen.



Afb: aanzet veldentekening perrons nieuwe situatie: consistentie en symmetrie

4 Monumentwaarde

Het stationsgebouw is rijksmonument. Het seinhuis, de aansluitende passerelle en alle perronkappen zijn gemeentelijk monument. Iedere aanpassing aan deze onderdelen is van invloed op de monumentstatus van het complex, vraagt uiterste zorgvuldigheid en het doorlopen van procedures. Op verschillende plaatsen zijn er ook mogelijkheden om de monumentale karakteristiek van het totale ensemble te versterken. Ze worden in deze paragraaf kort toegelicht.

Gebouw

Het stationsgebouw is 15 jaar geleden voor een belangrijk deel in oorspronkelijke staat teruggebracht en gerenoveerd. In 2013 verscheen de Waardestelling Station Groningen (Kees Tak e.a., 2013). Daarin is een aantal aanbevelingen opgenomen voor kleine aanpassingen binnen het gebouw en verbetering van de inpassing in de omgeving. Partijen hebben aangegeven de aanbevelingen uit de waardestelling waar mogelijk te implementeren. **Die gelegenheid doet zich voor bij inpassing van voorzieningen** en bij tussentijdse aanpassingen van stationsretail. De op het reizen gerichte voorzieningen zullen een plaats aan de hal houden of krijgen. In de vleugels wordt gedacht aan retail die zich ook aan de perronzijde manifesteert. De intentie is om deze functies ook aan de noordgevel meer dan in de huidige situatie leesbaar te laten zijn vanuit de buitenruimte, opdat het gebouw rondom meer tot leven komt. Ter plaatse van de hal moet een **ingrijpende aanpassing van de zuidgevel** plaatsvinden om de transferstroom vanuit de stationspassage aan te sluiten op de stationshal. De **noordelijke toegangen dienen geoptimaliseerd** te worden tot herkenbare, uitnodigende stationsentrees. Speciale aandacht vraagt de klimaatbeheersing bij intensivering van transfergebruik van de hal.

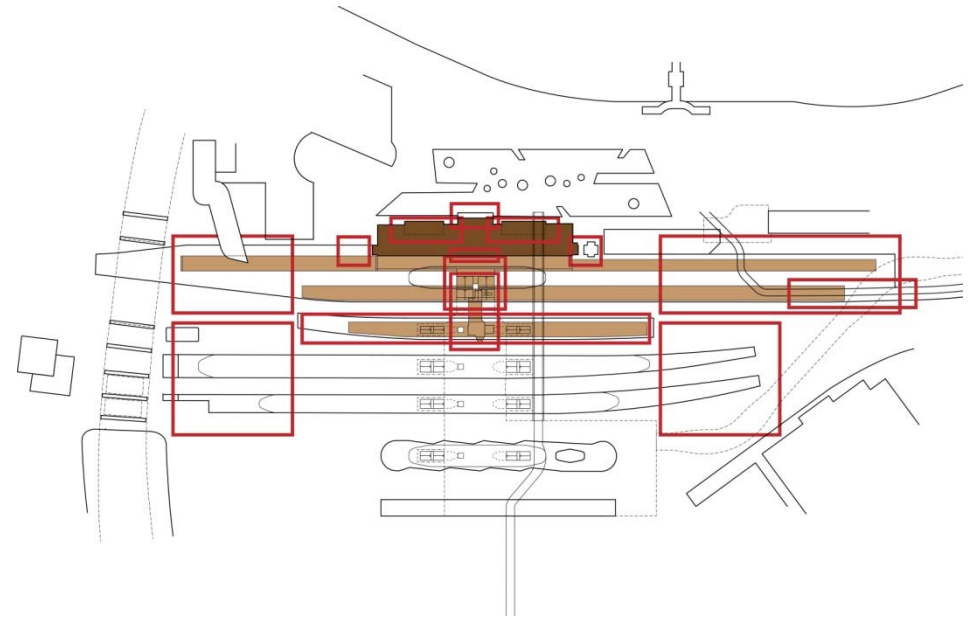
Door het verdwijnen van sporen ontstaat de mogelijkheid om aan de westzijde het oorspronkelijk daar aanwezige paviljoen weer terug te bouwen, in oorspronkelijke of hedendaagse vorm. Dit is geen voorwaarde voor het goed functioneren van de OV-knoop, maar een suggestie om functies onder te kunnen brengen (reizigersvoorzieningen, logistieke voorzieningen, e.d.).

Kappen

Bij de bouw van de perrontunnel dient een deel van de kappen tijdelijk te worden weggenomen. Het is **uitgangspunt om de bestaande kappen in hun**

In de hele opzet van het nieuwe station Groningen speelt de monumentstatus een centrale rol; de keuze voor het model met een stationspassage in de as van het gebouw is bepaald door de monumentstatus. Daarom dient de impact van de transferpassage in het hart van de hal, de symmetrische uitleg, de ruimte rondom het hoofdgebouw niet te worden verstoord door nuances op het concept. Het RFO is dan ook de meest directe uitwerking van dit basisconcept.

Aan de noordgevel moeten functies niet alleen meer op de bordessen, maar ook op de openbare ruimte op het stationsbalkon worden gericht, om de relatie tussen station en buitenruimte te verbeteren. Een interessante optie is het uitvlakken van de niveauverschillen tussen stadsbalkon en bordestrap. Aangezien de rand van het stadsbalkon de helft van het jaar goed op de zon ligt, kunnen hier terrassen worden ingericht, wat de stedelijke allure en het gebruik van het moment ten goede komt.



Afb: overzicht maatregelen op monumentensaspect (zie tekst)

oorspronkelijke vorm terug te plaatsen. Tussen hoofdgebouw en Julia's wordt de **betonnen luifel verwijderd.** Het paviljoen komt daardoor weer los te staan van het gebouw, zoals dat bedoeld is geweest. Voor een goed functioneren van het monumentale ensemble als geheel kan het interessant zijn om in de flanken van het perronplein functies te integreren en daar zo nodig de kappen op aan te passen. Omdat hier een ontwerp-opgave ligt in relatie met de inrichting van de stationsomgeving is deze optie in het kader van het RFO alleen op hoofdlijnen onderzocht, maar **het RFO houdt de mogelijkheid om kappen aan te passen open.**

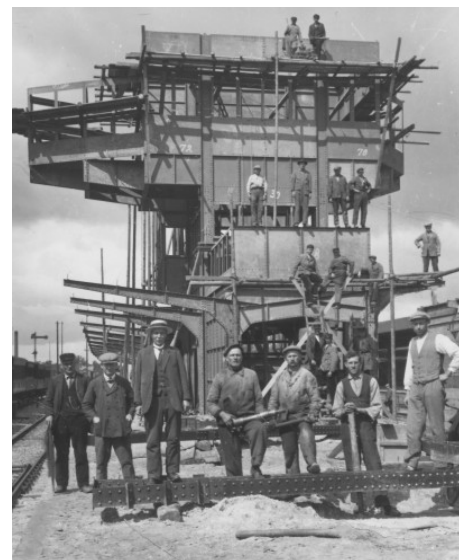
De bestaande kap over het huidige perronplein markeert het toekomstig scharnierpunt van het station, de overgang van ontvangstdomein naar reisdomein, waar oriëntatie op de reis en omgekeerd op de stad functioneel mogelijk is en ruimtelijk ondersteund wordt. Op dit scharnierpunt is zicht op het stationsgebouw, de kappen en andere monumentale elementen gewenst, en omgekeerd overzicht op het station. Er ligt een ontwerp uitdaging in het zodanig benutten van monumentale delen dat een passende allure wordt bereikt. **Tussen de monumentale kappen is een nieuwe kap mogelijk** om het noordelijk stijgpunt te beschutten en het functioneren van het perronplein te bevorderen.

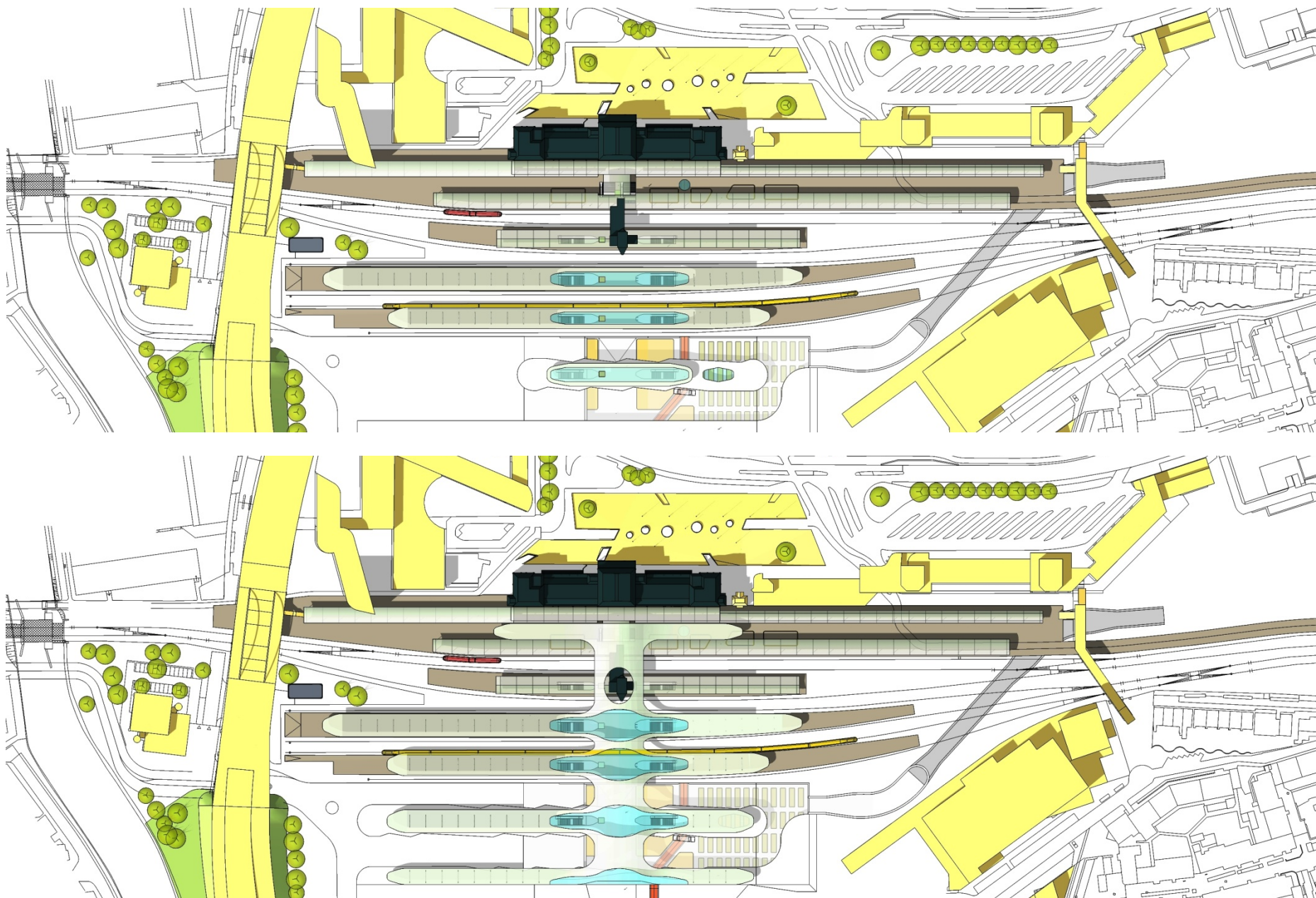
De kap op het huidige eilandperron is een samenhangend geheel met het monumentale seinhuis. Het is in het sporenplan niet mogelijk om het bestaande perron met de bestaande kap integraal te handhaven. Perron en kap moeten worden ingekort en met name aan de westzijde worden aangepast of vervangen vanwege de kromming van het perron. Overigens wordt het perron vanwege de nieuwe spoorlay-out ook nog verbreed in noordelijke richting. Of de kap wordt aangevuld ter plaatse van deze verbreding, is een ontwerp-vraagstuk en wordt door het RFO niet onmogelijk gemaakt. De intentie is om zoveel mogelijk van de kap te handhaven en aan te vullen.

De maat van de nieuwe perronkappen is afgeleid van de maat van het centrale transfergebied. De vormgeving van de nieuwe kappen in relatie tot de monumentale kappen is een ontwerp-opgave, waarvan de pretentie omschreven is in het ambitiedocument. Zowel perronkappen als kappen gecombineerd met een sporenkap op de as van het station zijn mogelijk. Een en ander zoals geïllustreerd op de volgende pagina.



Afb: foto's bouw kappen en bouw seinhuis





Een integrale sporenkap is ruimtelijk en functioneel niet onmogelijk, maar financieel nog niet haalbaar. Vanuit monumentenoptiek is er geen aanleiding voor een integrale sporenkap. Deze dient zijn ratio te vinden in de schaal en allure van de ontwikkeling in het zuidelijk stationsgebied.

Seinhuis

Uitgangspunt is om het seinhuis, zonder de huidige aangroeisels, en de passerelle integraal terug te plaatsen op de huidige positie. Het **vinden van een passende functie** voor het seinhuis is belangrijk; het louter om monumentwaarde handhaven, is geen beleid binnen de spoorsector. De gebruikswaarde kan worden vergroot door een **goede entree vanaf het perroneiland** aan te bieden. De aanlanding van seinhuis/passage is onderdeel van de ontwerpopgave op het noordelijk scharnierpunt.

Groen

Oorspronkelijk was het station ingebed in een parkachtige setting. De directe stationsomgeving is mettertijd versteend geraakt. **Een groene inrichting is gewenst** voor de gebieden die vrijvallen buiten het voor de transfer benodigde stationsgedeelte. Het biedt referentie naar de oorspronkelijke situatie, waarin het stationsgebouw vrij stond in een lommerrijke omgeving.

Samenvatting ontwerpkeuzes monumenten

- aanbevelingen uit de waardestelling worden waar kan geïmplementeerd,
- de betonnen luifel ter plaatse van de Julia's wordt verwijderd,
- de monumentale kappen worden gehandhaafd,
- buiten het centrale transfergebied is aanpassing van kappen mogelijk,
- uitgangspunt is om zoveel mogelijk onderdelen van seinhuis en passage met een functie te behouden en vanaf het perronplein te ontsluiten,
- suggestie: de zone tussen de bestaande kappen op het perronplein kan ter weerszijden van de noordelijke toegang tot de stationspassage worden aangevuld met een nieuwe kap,
- suggestie: aan de westzijde kan het oorspronkelijk paviljoen worden herbouwd indien ruimtelijk en functioneel gewenst en financieel mogelijk,
- suggestie: gebieden in de luwte van de transfer krijgen groene inrichting.

Het bestaande seinhuis vormt een ensemble met de derde perronkap en de passerelle naar het perronplein. De geklonken staalconstructies hebben een markante, stoere uitstraling, maar ook een stevige aanlanding op perronniveau met bijbehorend ruimtebeslag. Het geheel is beschermd als gemeentelijk monument. Een deel van de monumentwaarde hangt samen met de positie van het seinhuis in de as. Daarmee geeft het seinhuis informatie over vroegere opzet en gebruik van het station. Het seinhuis moet ten behoeve van de aanleg van de perrontunnel mogelijk tijdelijk verwijderd worden.



5 Basislay-out

In dit hoofdstuk wordt de ordening van transfer en de belangrijkste stations-gerelateerde voorzieningen besproken.

5.1 Transfer

Routing

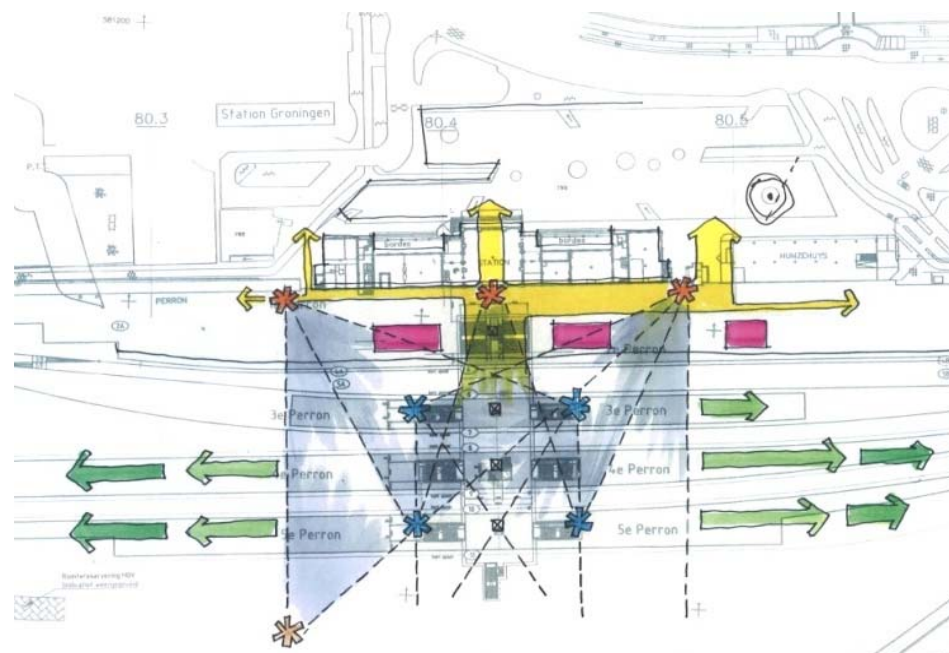
De centrale positie van de stationstunnel is gekozen om het gebruik van de stationshal te bevorderen voor zowel de reizigers als interwijkers. Doel is dan ook om de **routes op de hoofdentree te concentreren**, vanuit de binnenstad via de Werkmanbrug, vanaf het busstation en vanuit de fietsenstallingen. Dat neemt niet weg dat ook de beide doorgangen aan weerszijden van het gebouw belangrijke toegangen blijven, met name voor reizigers die met de bus of met de fiets komen. In het korte termijnscenario blijven waarschijnlijk veel busreizigers gebruik maken van de oostelijke doorgang. Pas in het langere termijn scenario wordt het gebruik van deze doorgang kleiner. De basislay-out van de transfer gaat dan ook uit van een begrijpelijke en overzichtelijke stationsorganisatie op **drie noordelijke entrees** (door de stationshal en langs weerszijden van het gebouw). De trap vanaf het Emmaviaduct blijft voorlopig gewoon in gebruik. Datzelfde geldt voor een van de trappen naar de blauwe brug aan de oostzijde, die voorlopig blijft bestaan en in de ontwikkeling van de zuidzijde wordt meegenomen. Tussen de entrees en de stationstunnel dient op het perronplein **een obstakelvrije zone voor de loopstroom** beschikbaar te zijn. Een **breedte van ca10m** is als goed beoordeeld in de loopstroomstudies, met een ontspannen druktebeeld. Ook vanaf de **centrale zuidelijke entree** dient overzicht op de transfer te zijn, zowel vanaf de entree als vanaf de perrons van het busstation en omgekeerd.

Vanuit de behoeften aan overzicht ontstaat het thema van een gebied dat alle relevante zichtlijnen (op stijgpunten en perrons) bedient ten behoeve van een logische transfer: een min of meer rechthoekig **centraal transfergebied op de as van het stationsgebouw**.

Stationspassage

Voor de stationspassage en het noordelijk stijgpunt met een breedte van **ca20m** een optimum gevonden tussen transfercapaciteit en respect voor

Vanuit de belangrijkste benaderingsrichtingen kan de logica van het gebruik van de monumentale stationsentree worden bevorderd, door het verzachten van de obstakelwerking van het huidige stadsbalkon. De gemeente heeft samen met de NS en Provincie oplossingen in onderzoek om de oversteek tussen Werkmanbrug en stadsbalkon te verhelderen en om het stadsbalkon aan de randen en op de belangrijkste looproutes vloeiender aan te laten sluiten op omliggende bestrating.



Afb: het centrale transfergebied

Overigens wordt de overzichtelijkheid van het station beperkt door de altijd aanwezige intercity's die op Groningen hun eindstation hebben. Het verdient daarom aanbeveling om ook met andere middelen dan zichtlijnen oud en nieuw te verbinden en de hoofdropzet van het station te verduidelijken. Voorgesteld wordt om daarbij gebruik te maken van monumentale elementen en perronkappen.

monumentale onderdelen. Bij deze breedte kunnen monumentale onderdelen van perronkappen en de bestaande kap over het perronplein in oorspronkelijke vorm worden teruggeplaatst. Tevens heeft de opgang met deze maat dezelfde breedte als de stationshal, wat ruimtelijk mooi aansluit. In een loopstroomonderzoek van juli 2014 is geconcludeerd dat deze breedte goed functioneert voor de gehele passage in beide scenario's.

Om het brievenbuseffect van een brede passage te vermijden wordt ter plaatse van spoorkruisende delen een ruime maat gekozen van **bruto 3,6m vrije hoogte**.

OVCP

De landelijk vervoerder heeft te kennen gegeven de toegang tot de perrons waar hun treinen halteren met OV-chippootjes te willen beheersen. De concessieverlener voor het regionaal vervoer heeft deze behoefte niet en wil de regionale treinen zonder poortjes toegankelijk houden. De gemeente tenslotte wenst een obstakelvrije interwijkverbinding. In een variantenstudie is gekozen voor het model waarin de poortjes worden gesitueerd ter weerszijden van een doorgaande, obstakelvrije loopverbinding. Zodoende ontstaat een functioneel **in drie zones gelede passage**.

In het loopstroomonderzoek blijkt het situeren van de liften in een van de zijtraveeën van de passage congestie tot gevolg te hebben. Daarom worden de **liften vrij in de passage** gesitueerd ook in de modellen met OVCP (in het midden of aan de zijkant, maar in ieder geval met **per lift eigen OV-chippootjes** (deze kunnen op passage- of perronniveau worden geplaatst).

In alle gevallen is het de wens van belanghebbenden om de visuele impact van de poortjes zoveel mogelijk te beperken door de **toepassing van lage poortjes**, zoals die ook op andere monumentale stations zijn toegepast.

Naast poortjes voor de landelijk vervoerder worden check in – check out paaltjes (cico's) toegepast voor de regionaal vervoerder. De positie van deze cico's blijkt grote invloed te hebben op de loopstromen. De plaatsing vraagt dus zorgvuldige afweging, de juiste afstand tot de stijpunten en vooral een.

De maat van 3,6m is voldoende groot om het “brievenbuseffect” te beperken en zelfs nog afwerkingen toe te voegen. Daarnaast komt het vloerniveau van de passage bij deze hoogte ca 5,6m onder bovenkant spoor (BS) en dus ca 6,3m onder perronniveau (bij een kolomvrije overspanning van ca20m). Deze maat is de maximale maat die comfortabel kan worden overbrugd met trappen in 2 steken en met 1 tussenbordes, waardoor de lengte van de stijpunten beperkt blijft. Op perronniveau komen de stijpunten dan niet onnodig ver uit elkaar te liggen, wat weer gunstig uitpakt op het druktebeeld op de perrons, ter weerszijden van de stijpunten. Met verdere uitwerking van de vormgeving kan gespeeld worden met de hoogte in de passage ter plaatse van de perrons. De hoogtebeleving wordt mede beïnvloed door trapgaten en vides waarvan de vormgeving nog vrij is (mits ook op perronniveau aan de ontwerpvoorschriften van ProRail wordt voldaan, rekening wordt gehouden met beschutting tegen weersinvloeden, etc.). In de RFO tekeningen is een eerste suggestie opgenomen.

De ruimtelijk en functioneel onderzochte modellen zijn:

- *afsluiten gehele station: dit principe is ongewenst vanwege verstoring van de interwijkfunctie. Tevens is het ongewenst om het regionaal vervoer achter de poortjes te hebben. Dit model vervalt.*
- *poortjes op perronniveau: dit principe is niet realistische vanwege de beperkt beschikbare ruimte op perronniveau en strijdig met verwachtingen van reizigers. Dit model vervalt.*
- *afsluiten passage ter plaatse van de zuidelijke perrons: dit principe vraagt een bescheiden plaatselijke verbreding van de tunnel, maar is ongewenst vanwege de verstoring van de interwijkfunctie van de passage.*
- *inlengterichting opsplitsen van passage met aan de ene zijde interwijk en aan de andere zijde transfer (model Hilversum / Breda): in Groningen vormen de stijpunten door de forse maat van de roltrapbakken een groot obstakel, waardoor veel maat benodigd is tussen het interwijkdeel en het transferdeel. Dit model zou dus veel extra ondergronds oppervlak vragen en is tevens ongewenst vanwege verstoring van de symmetrie op de hoofdas van het station. Dit model vervalt.*
- *in lengterichting opsplitsen van passage met interwijk in het midden en ter weerszijden daarvan poortjes naar perrons: deze variant geeft het beste vorm aan de doelen van belanghebbenden, is ruimtelijk en functioneel aantrekkelijk, maar heeft een groter ruimteslag (ter weerszijden van het middendeel van de passage is 10m bufferruimte benodigd tussen poortjes en – terugliggende – aanlanding roltrappen).*



Verkenning varianten OVCP, met rechts de voorkeursvariant (3 traveeën over de gehele lengte van de passage)



Verkenning verschillende posities (in het midden, aan de zijanten) voor kolommen en voor liften in de voorkeursvariant, voorsnog heeft het schema links de voorkeur.

logische positie, die geen verwarring geeft ten opzichte van de incheckpoortjes van NS

Door de **gehele passage in drie zones** te geleiden, dus ook ter plaatse van het eerste eilandperron, wordt ruimte geboden voor plaatsing van cico's of poortjes. Het resultaat is overzichtelijkheid en consistente inrichting op zowel passage- als perronniveau.

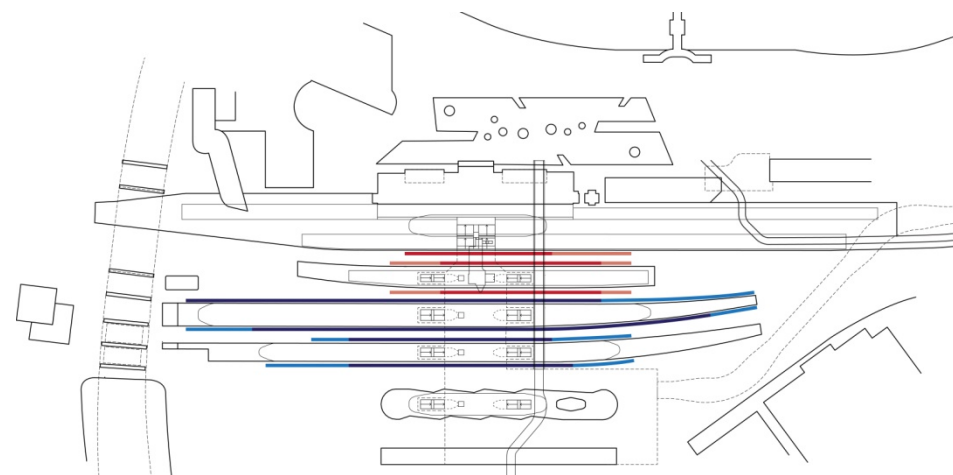
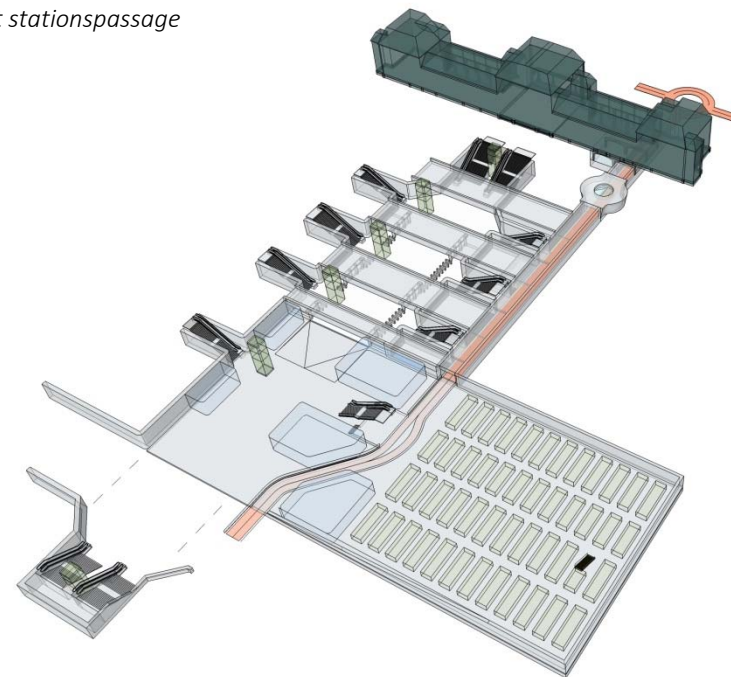
Een passage met traveematen van respectievelijk **7m – 20m – 7m** voldoet qua gewenste transfercapaciteit en vrije interwijkverbinding. Er vanuit gaande dat poortjes op de traveematen worden gesitueerd is de afstand tussen poortjes en de aanlanding van (terugliggende) roltrappen bij deze maatvoering ca 10m. De exacte maatvoering van de stationspassage kan in een vervolgstadium nader geoptimaliseerd worden.

Stijgpunten

De benodigde capaciteit en dus breedte van de stijgpunten is fors, vanwege de karakteristieke zeer drukke ochtendspits op station Groningen. Aangezien de treinen vrijwel symmetrisch op de as van de stationspassage kunnen halteren is de belasting van stijgpunten aan weerszijden ongeveer gelijk. In de variantenstudie was daarom al besloten tot een **symmetrische organisatie van roltrap en trap per stijgpunt**. Deze configuratie is overgenomen in het RFO. Ook de breedte van de stijgpunten is overgenomen uit de variantenstudie. De stijgpunten naar het busperron worden toekomstvast gedimensioneerd op dezelfde maat als de stijgpunten naar de intercityperrons. Binnen het gehele centrale transfergebied komen **alle stijgpunten in lijn, symmetrisch op de stationsas** (om het monumentale karakter van het stationsgebouw te benadrukken).

Het stijgpunt aan de noordzijde landt aan in de hoofdas van het station. Tussen het stijgpunt en de stationshal moet voldoende spoelruimte gelaten worden. Het loopstroom-onderzoek wijst uit dat de maatvoering op deze plaats kritisch is. Voldoende transfercapaciteit kan geboden worden met **minimaal 10m obstakelvrije ruimte tussen stijgpunt en stationshal**. Op het noordelijk scharnierpunt komen rond het stijgpunt veel functies en elementen samen. De integrale vormgeving ervan vormt een van de belangrijkste ontwerpopgaven in het stationsproject.

Afb: opzet stationspassage



Afb: haltering treinen

Een vergelijkbaar scharnierpunt dient zich aan bij de zudentree: ook daar dienen veel functies een passende onderlinge positie te krijgen. Er is voor gekozen om zowel voor het noordelijk als voor het zuidelijk scharnierpunt in het RFO geen ontwerp aan te reiken, maar **condities voor een hoogwaardige architectonische uitwerking** te waarborgen met een basislay-out.

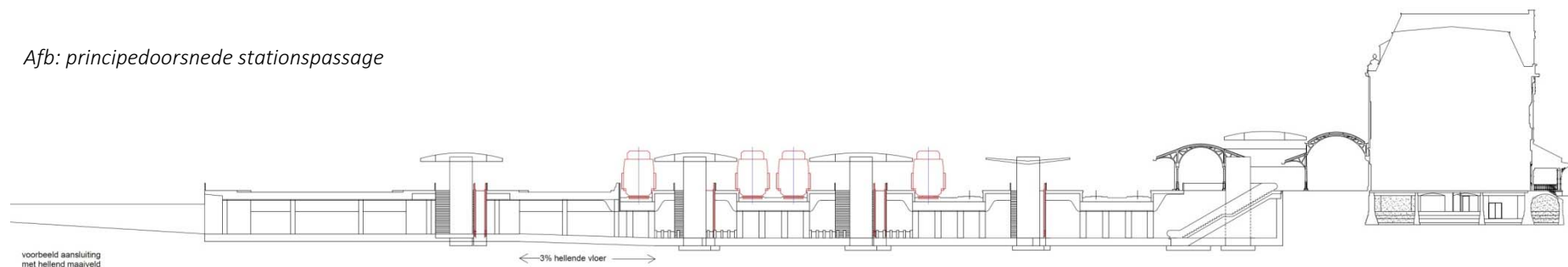
Zudentree

Bij de opstelling van het RFO zijn verschillende mogelijkheden verkend voor overbrugging van het hoogteverschil tussen de stationspassage en het maaiveld, in samenhang met fietstunnel en fietsenstalling. In het RFO wordt er vanuit gegaan dat het passageniveau met **3% mag stijgen** vanaf de laatste spoorbak in de zone van het (toekomstig) busstation, zodat nog maar ca 2,5m overbrugd hoeft te worden met de zuidelijke entree. De basislay-out die hier wordt gepresenteerd laat daar verschillende varianten voor open, die beschouwd kunnen worden in samenhang met stedelijke ontwikkeling en routing.

Perrons

In het sporenplan is de perronbreedte bepaald, mede op basis van resultaten van de loopstroomstudies. De perrons zelf worden eenvoudig uitgevoerd en **ingericht conform de visie stationsoutillage**, alle op gelijke wijze en zoveel mogelijk symmetrisch op de hoofdas. De maatvoering van de velden uit de visie dient te zijn afgestemd met traveematen van perronoverkappingen. Op alle perrons wordt **minimaal 2,8m obstakelvrije ruimte langs de perronkant** aangehouden. Ter plaatse van de stationspassage laat dit voldoende ruimte voor nader te bepalen inpassing van ruime daglichtvides.

Afb: principedoorsnede stationspassage



Afb: voorbeelden van zudentrees

In het sporenplan is de lengte van de perrons precies wat nodig is om de treinen conform CRS te laten halteren. Dat levert op sommige plaatsen vertandingen op, die om esthetische en praktische redenen ongewenst zijn. Daarnaast is het vanuit de optiek van toekomstvastheid aan te bevelen om de perrons op maximale lengte in te passen. In de verdere uitwerking zal de vorm van de perrons geoptimaliseerd worden. In de tekeningen van het RFO zijn daar reeds voorstellen voor opgenomen.

Samenvatting ontwerpkeuzes transfer

- routes zijn gericht op de hoofdentree,
- er is sprake van drie noordelijke entrees, waartussen een obstakelvrije zone van 10m, en één centrale zuidelijke entree,
- 10m obstakelvrije ruimte tussen noordelijk stijgpunt en stationshal,
- de passage is 19 à 20m breed en bruto 3,6m hoog,
- toepassing van poortjes voor NS-deel OVCP,
- de gehele passage is in drie zones geleed van 7-20-7m, dus bij OVCP 34m,
- symmetrie: roltrap en trap per stijgpunt, liften vrij in passage,
- stijpunten in lijn, symmetrisch op stationsas,
- tussen spoorzone en perron busstation stijgt het vloerniveau van de stationspassage met een helling van 3% (circa 60 cm),
- condities voor een hoogwaardige architectonische uitwerking,
- perrons ingericht conform de visie stationsoutillage,
- minimaal 2,8m obstakelvrije ruimte langs de perronkant,
- suggestie: er wordt een centraal transfergebied onderscheiden,
- suggestie: de as wordt ondersteund door de vorm van de perronkappen.

5.2 Reizigersvoorzieningen

Op de hoofdloopstroom worden reizigersvoorzieningen aangeboden (niet-commercieel) en wordt de transfer ondersteund met retail (commercieel).

Niet-commerciële voorzieningen

Uitgangspunt is om de **servicebalie voor alle vervoerders gezamenlijk in de stationshal** aan te bieden, bij voorkeur aan een gemeenschappelijke balie. De positionering en omvang van wachtvoorzieningen is reeds onder Stationsconcept besproken. Reisinformatie en bewegwijzering zullen conform de visie stationsoutillage een plek krijgen. Bagagekluizen kunnen een plek krijgen in het bestaande stationsgebouw, op de kop van het Hunzehuys of aan het perronplein.

Reizigerstoiletten zijn reeds aanwezig in het Hunzehuys. **Ook in het zuidelijk ontvangstdomein dienen toiletten opgenomen te worden.**

Vanuit de streefambitie om in Groningen “het verblijfsstation van het noorden” te realiseren, is de visie op branching samen te vatten als volgt:

- de monumentale hal als trots van de stad en het noorden: stationsvoorzieningen die het noorden representeren en die aantrekkelijk zijn voor het interwijkverkeer,
- monumentale hal als entree van het station: centraal aanbieden van reisinfo van alle vervoerders,
- vervolg renovatie stationsgebouw (1999): creëren nieuwe te verhuren ruimtes in het bestaande gebouw,
- bij toekomstige investeringen in het stationsgebouw zo veel als mogelijk is de aanbevelingen uit de Waardestelling inzetten,
- verblijfsstation: toevoegen stationsvoorzieningen voor de reiziger met meer tijd
- stationsvoorzieningen bij gebruik nieuwe zuidentree,

In het project wordt gestreefd naar balans tussen ruimte voor transfer en ruimte voor voorzieningen. In de loopstroomstudies is duidelijk geworden dat een goede positie van voorzieningen niet alleen in kwaliteit maar ook in fluiditeit kan bijdragen aan een heldere, logische transfer. In het RFO wordt een zone langs het stationsgebouw voor transferbewegingen vrijgehouden (getest is een netto breedte van 10m en die voldoet) en aan de perronzijde de vereiste netto 4,2m voor de perronfunctie. In de zone daartussen kan programma van NS Stations worden ingepast, mits overzicht op de belangrijkste zichtlijnen wordt gewaarborgd.

Commerciële voorzieningen

NS Station heeft de ambitie om Groningen tot verblijfsstation van het noorden te ontwikkelen. Het station doorloopt daarbij verschillende stadia naar gelang de ontwikkeling van de zuidzijde. Daarom geeft NS Stations scenario's voor de branchering en kwantificering van de commerciële voorzieningen in verschillende ontwikkelstadia. Binnen het stationsgebouw blijft het bestaande volume reizigersvoorzieningen in gebruik. De opgave binnen het bestaande gebouw is met name een betere relatie met de omgeving, zoals het gebruik van ruimte voor terrassen op het stadsbalkon of in een daartoe vrij te houden zone langs de zuidgevel op het perronplein. In de maximale variant is, aanvullend op de binnen het stationsgebouw aanwezige capaciteit, **ca 620m² bvo commercie op het perronplein** voorzien.

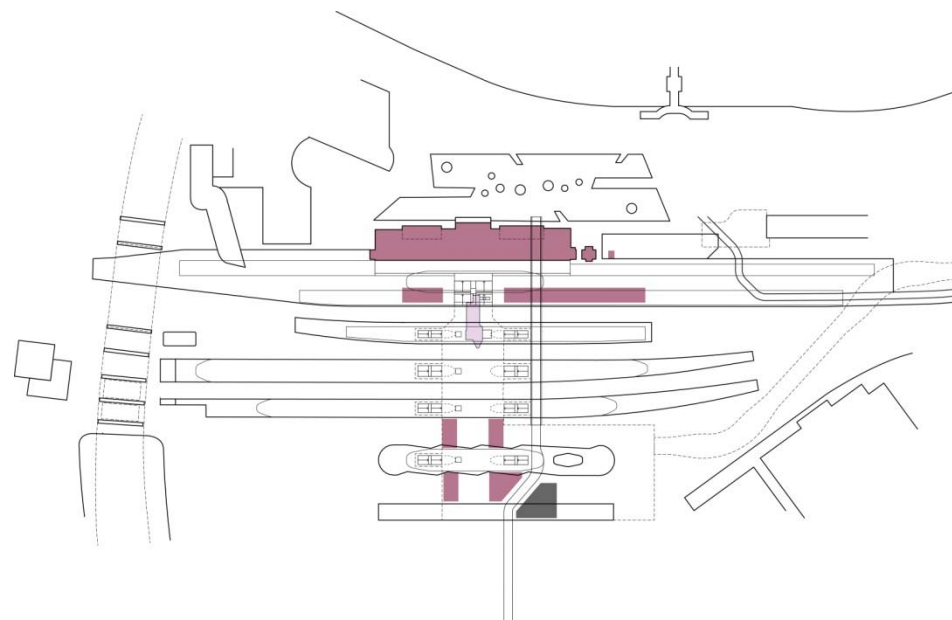
Aan de zuidzijde geven alleen HOV-haltes nog weinig aanleiding om het programma te herverdelen. In het langere termijnscenario is de totale potentie **aan de zuidzijde maximaal 500m² bvo**. Genoemde capaciteit is exclusief eventuele aan de rijwielstallingen gekoppelde commerciële activiteit (fietsenhandel, fietsenmaker). De westelijke zones gelegen onder het busplein biedt kansen tot verdere uitbreiding. Er komt **geen commercie in het spoorkruisend deel** van de passage.

In het RFO wordt het onder voorwaarden mogelijk gemaakt om genoemde capaciteit in een **zone van circa 12m op het perronplein** te situeren.

Uitgangspunt is **transparantie**, bijvoorbeeld met paviljoens als zelfstandige eenheden, als het ware geschoven onder de monumentale perronkappen, waar tussendoor de zichtlijnen tussen entrees, stijpunten en treinen worden vrijgehouden. De uiteindelijke vormgeving dient in latere ontwerpfasen verder te worden onderzocht, samen met het integrale ontwerp van niet-commerciële reizigersvoorzieningen, stationsoutillage, informatie, groen, verlichting en materialisatie.

Daar waar de landelijk vervoerder halteert is een **reservering voor een kiosk op de eilandperrons** gemaakt. Plaatsing van een kiosk op het Arrivaperron dient niet onmogelijk te zijn, maar wordt nog niet voorbereid. De vierkante meters van een eventueel te realiseren perronkiosk zijn overigens niet opgenomen in de 620m² bvo.

Herinrichting van de westelijke hoek van het Hunzehuys, waar nu toiletten zitten, voor reizigersvoorzieningen die niet aan de hoofdloopstroom hoeven te zijn geplaatst, is een te onderzoeken optie. Dit kan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied rond de oostelijke stationstoegang verbeteren.



Afb: zonering commerciële voorzieningen (paars)

Samenvatting ontwerpkeuzes voorzieningen

- servicebalie voor alle vervoerders gezamenlijk in de stationshal,
- de behoefte van NS Stations bedraagt in het korte termijnscenario circa 620m² bvo commercie op het perronplein, en in het lange termijnscenario maximaal 500m² bvo aan de zuidzijde,
- er komt geen commercie in het spoorkruisend deel van de passage,
- in een zone van circa 12m breedte op het perronplein is ruimte voor circa 620m² stationsvoorzieningen, in transparante paviljoens waartussen voor transfer en monumentwaarde relevante zichtlijnen worden vrijgehouden,
- langs het gebouw netto circa 10m breedte transferzone aanhouden,
- op de twee zuidelijke eilandperrons wordt een reservering voor een standaard perronkiosk opgenomen,
- suggestie: nieuwe toiletten in het zuidelijk ontvangstdomein situeren,
- suggestie: de westelijke hoek van het Hunzehuys inrichten met functies die een betere uitstraling hebben dan de bestaande situatie,
- suggestie: commercie in zuidentree op niveau stationspassage situeren.

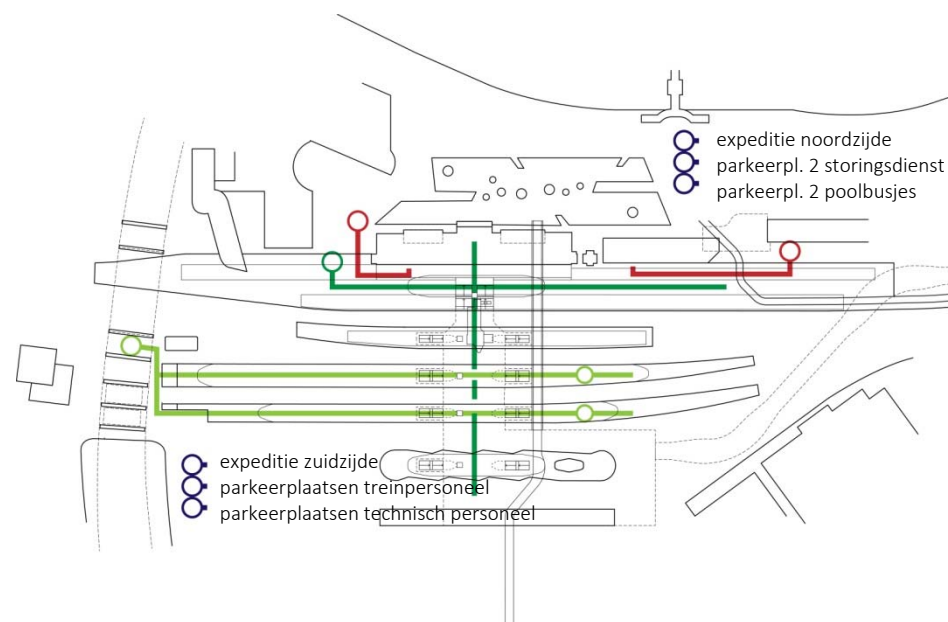
5.3 Logistieke voorzieningen

Op stationsknoop Groningen hebben verschillende stakeholders een aantal processen te doorlopen die op het station gefaciliteerd moeten worden. Het RFO waarborgt dat de benodigde ruimte op de goede plek beschikbaar is.

Bereikbaarheid voor treinpersoneel (NSR en Arriva)

In het logistieke proces van de vervoerders dient een sociaal veilige bereikbaarheid van de stationslocatie gegarandeerd te zijn. Daarnaast dient het voor personeel van beide vervoerders mogelijk te zijn om zonder al teveel omloopbewegingen gebruik te maken van pauzeruimten en sanitaire voorzieningen. Voorlopig is de parkeervoorziening aan de zuidzijde van het station beschikbaar voor personeel. Het RFO faciliteert voor personeel een **sociaal veilige route tussen het parkeerterrein en de zuidelijke toegang**.

Voor vervoer van treinpersoneel tussen Rouaanstraat en hoofdstation wordt uitgegaan van een pendelsysteem en/of een systeem met poolauto's. In de



Afb: Plattegrond stationslocatie met aanduiding routes en plaatsen, cq plaats te geven in het omgevingsdomein: lichtgroen afvalstroom keerpuntreiniging, donkergroen afval dagelijks onderhoud station, rood aanvoer goederen station, blauw reserveringen voor technisch en treinbediend personeel (mee te nemen in vormgeving en inrichting omgevingsdomein)

Bij aanleg van sporen, perrons en de HOV-baan verdwijnen mogelijk parkeerplaatsen die nu door treinpersoneel gebruikt worden. Een deel is niet meer nodig, vanwege de verhuizing van het opstelterrein. In de logistieke hof is ruimte voor meerdere parkeerplaatsen. Het aantal benodigde NS parkeerplaatsen in de nieuwe situatie is nog niet bekend.

flanken van het stationsgebied zijn daartoe plaatsen voor busjes beschikbaar. Het meest geschikt zijn **2 gereserveerde plaatsen nabij de westelijke K&R locatie**.

De **bestaande ruimten voor de vervoerders blijven in gebruik**, dus in het hoofdgebouw ruimten voor NSR en ruimten in het Hunzehuys voor Arriva. De stationspassage voorziet in korte looplijnen tussen perrons en deze ruimten. Bij voor publiek afgesloten perrons (nachtelijke uren) zijn de liften beschikbaar voor treinpersoneel. Op de koppen van de eilandperrons is bovendien een kortsluitverbinding beschikbaar.

Storingsverwerking (NSR en Arriva)

In de toekomstige situatie zijn onderhoud en service gehuisvest op het opstelterrein aan de Rouaanstraat. Op het hoofdstation is dan een kleine voorziening gewenst voor de storingsdienst voor zowel Arriva (die een wegwachtaanpak heeft voor de storingsdienst) als voor NS (met een lokale post voor NedTrain). De **voorzieningen voor storingsmonteurs van NedTrain worden geclusterd met de ruimte voor het onderhoudspersoneel**, bereikbaar vanaf de perrons en **met de auto bereikbaar vanaf de busbaan**. Ook voor Arriva kan een parkeerplaats beschikbaar worden gesteld bereikbaar vanaf de busbaan. De concessieverlener HOV en de wegbeheerder hebben aangegeven dat dit medegebruik van de HOV-busbaan onder voorwaarden mogelijk is (geen obstructie bussen, verkeersveilig in- en uitvoegen).

Keerpuntreiniging (NSR en Arriva)

Keerpuntreiniging betreft in de nieuwe situatie alleen de NS, want is voor Arriva niet meer aan de orde, omdat alle regionale treinen straks doorrijden op Groningen. De treinen waar keerpuntreiniging op plaats vindt halteren aan kopsporen. De eilandperrons met de kopsporen zijn onderling dus zonder kruising van sporen bereikbaar, alsmede conflictvrij bereikbaar vanuit de ruimte onder en rond het Emmaviaduct. Omdat daar in de nieuwe situatie veel ruimte vrij valt, worden **opslag van schoonmaakmaterialen en de pers-container onder het Emmaviaduct** gesitueerd. Voor tussenopslag wordt momenteel ruimte onder de zgn. blauwe brug gebruikt. In de nieuwe situatie is een vergelijkbare voorziening voor **tussenopslag op de perrons** nodig. Het programma stationsoutillage kent geen standaard voorziening voor het

tijdelijk plaatsen van rolcontainers dus dient deze ontworpen te worden op een wijze die voldoet aan de ruimtelijke kwaliteit die voor perrons wordt nagestreefd.

Voor het onderhoudspersoneel is een pauzeruimte benodigd die gedeeld kan worden met ander functies. Deze **personeelsruimte wordt gesitueerd in de wigvormige ruimte** die vrij valt in het westelijk emplacement en die aansluit op het gebied rond het Emmaviaduct. Bevoorrading voor trein- en perrongerelateerde schoonmaakdiensten vindt plaats via dezelfde route als de toegang voor storingspersoneel.

Onderhoud station (NS Stations)

Interactie van reizigersstromen en logistieke stromen (materialen, machines, afval, etc) dient te worden vermeden. Daarom worden in het RFO voorzieningen voor opslag en afval gesitueerd buiten het gebied waar reizigers komen. Tevens **wordt op drie plaatsen ruimte geboden voor opslag** van schoonmaakmateriaal en (schrob-)machines: in het hoofdgebouw (in de bestaande kelder), op perronniveau (onder het Emmaviaduct), op passageniveau (bij de installatieruimte), zodat het gebruik van reizigersliften beperkt kan blijven tot venstertijden buiten de spits.

Afsluitbaarheid (ProRail)

Perrons en stationsgebouw zijn gedurende enkele uren in de nacht gesloten. Om de stationspassage conform de wens van de gemeente 24/7 open te kunnen laten, zijn de **perrons ter plaatse van de stijgpunten afsluitbaar**. Als lage poortjes kunnen worden toegepast, voldoen deze niet als afsluiting en zijn hekken of rolluiken benodigd. Een bijzondere voorziening is noodzakelijk; **personeel moet nog te allen tijde toegang kunnen hebben tot het perron**.

Bevoorrading winkels

Voor de winkels aan de noordzijde blijft **bevoorrading plaatsvinden als in de huidige situatie**, vanuit dezelfde parkeerposities en gebruik makend van de twee opslagruimten /magazijnen in de kelder van het hoofdgebouw en in het Hunzehuys. Er zijn geen nieuwe magazijnen voorzien omdat er in het bestaande stationsgebouw nog ruimte is. Bij de stedenbouwkundige

De nieuwe situatie in Groningen gaat fors afwijken van de bestaande situatie – ook voor het operationeel proces van beheer en onderhoud. Er komen veel m2 te onderhouden station bij, er komen liften en roltrappen, etc. Er zal een nieuwe beheersovereenkomst komen. Daarin moet worden meegenomen dat het perronplein beschikbaar blijft als interwijkverbinding als de stationshal is gesloten. Dit vraagt om een beheersvorm die de sociale veiligheid van de interwijkroute en van de route van treinbedienend personeel gedurende de sluitingsuren waarborgt.

herinrichting van het omgevingsdomein in de flanken van het perroneiland kan eventueel een nieuwe positie voor laden en lossen worden geïntegreerd.

In beginsel wordt emballage en dergelijke afgevoerd met dezelfde rolwagens die de bevoorrading verzorgen. Overig afval van het station wordt opgeruimd aan de westzijde van het perronplein (op niet te grote afstand van het stationsgebouw), waartoe er een **drietal (liefst ondergrondse) containers voor gescheiden afvalinzameling** komt. Bij deze afvalverzamelpunten kunnen ook de rolcontainers geplaatst worden die in de huidige situatie nog in het ontvangstdomein geplaatst zijn.

Eventuele winkels aan de zuidzijde worden vanaf de zuidzijde bevoorraad. Daartoe is hetzij een goederenlift (bij toepassing stijgpunten) hetzij een goede route op maaiveld benodigd (bij geplooid maaiveld). Een en ander inclusief opstelruimte en eventuele tussenopslag voor expeditieverkeer. De bevoorrading dient bij de inrichting van het zuidelijk stationsgebied gewaarborgd te worden.

Logistieke hof

Voor verschillende processen voor verschillende stakeholders blijkt het gebruik van de locatie onder het Emmaviaduct interessant. In het RFO wordt daarom gekozen voor een **“logistieke hof”, waarin alle logistieke functies worden opgenomen** die het station betreffen. De onderdoorgangen van het Emmaviaduct kunnen ten behoeve van opslag e.d. worden dichtgezet met bijvoorbeeld terugliggende gazen gevels en in de scheg (wigvormige ruimte tussen sporen) is plaats voor personeelsverblijven. De ontsluiting van de logistieke hof vindt onder voorwaarden plaats vanaf de HOV-busbaan. Aandachtspunt zijn de bereikbaarheid en de beveiliging van de VL Post. In het RFO is een oplossingsrichting vastgelegd die startpunt kan zijn voor verdere uitwerking in afstemming met planvorming HOV-baan west, busstation en gebiedsontwikkeling.

Samenvatting ontwerpkeuzes processen

- er is een sociaal veilige route tussen parkeerterrein en zuidelijke toegang,
- er zijn 2 gereserveerde plaatsen voor poolbusjes bij de westelijke K&R, bestaande ruimten voor de vervoerders blijven in gebruik,



Afb: logistieke hof (verloop HOV baan indicatief)

De bereikbaarheid van de logistieke hof dient te zijn afgestemd met (de beveiliging van) de voorzieningen voor de VL-Post. Speciale aandacht vragen de optimale bereikbaarheid van zowel parkeerfaciliteiten als de inrit van vrachtwagens (voor de perscontainers, maar ook voor kleine bevoorrading van schoonmaakmiddelen, e.d.): de toegang loopt deels via de HOV-corridor, die te allen tijde vrij moet blijven. Dat stelt eisen aan de toegangsbeveiliging, etc.

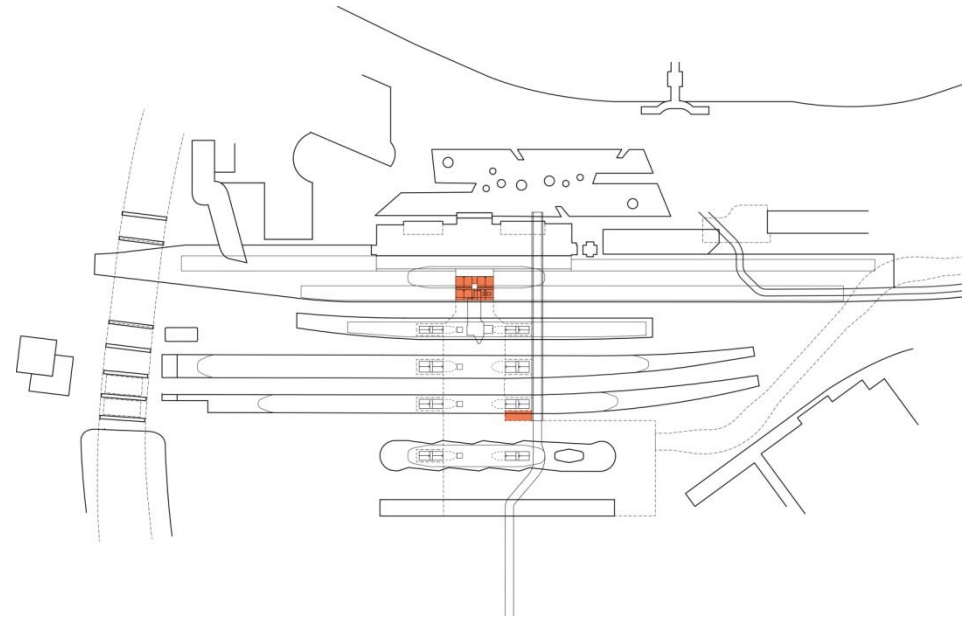
- voorzieningen voor storingsmonteurs worden geclusterd met de ruimte voor het onderhoudspersoneel, met de auto bereikbaar vanaf de busbaan
- perscontainer en opslag van schoonmaakmaterialen zijn gesitueerd onder het Emmaviaduct,
- op de perrons zijn voorzieningen voor tussenopslag van afval,
- personeelsruimte wordt gesitueerd in de scheg,
- er is op drie plaatsen opslag van materiaal en materieel,
- perrons zijn bij stijpunten afsluitbaar, maar voor personeel doorgankelijk
- bevoorrading aan de noordzijde vindt plaats als in de huidige situatie,
- aan de noordwestzijde komen drie ondergrondse afvalcontainers,
- winkels aan de zuidzijde worden vanaf de zuidzijde bevoorrad,
- er komt een logistieke hof, bereikbaar vanaf de HOV-baan.

5.4 Installaties

Veel van de huidige stationsinstallaties zijn opgenomen in de kelder van het bestaande gebouw (met name Telecom) en onder de bestaande passage.

De installaties die nu in de kelder van het hoofdgebouw zijn gesitueerd behoeven bescheiden aanpassing voor realisatie van het RFO. Het betreft met name **aanpassingen ter plaatse van de fietstunnel**. Het gaat dan om het verleggen, groeperen en ordenen van kabels en leidingen, zodat de fietstunnel er onderdoor kan worden gevoerd. Daarbij dient aandacht te zijn voor het borgen van de vluchtroutes in de kelder.

De voorzieningen voor stijpunten, verlichting en overige stationsinstallaties zijn nog niet gespecificeerd. Maar in ateliersessies is de voorkeur uitgesproken voor een installatieruimte op passageniveau om alle installaties voor stijpunten en verlichting op te nemen en een **spookruisend kabels- en leidingentracé** voor perroninstallaties en installaties ten behoeve van liften en roltrappen. Als de stationspassage gefaseerd vanuit noord naar zuid kan worden aangelegd ligt het voor de hand om de **installatieruimte aan de noordzijde op passageniveau** te situeren (onder en rond het noordelijk stijgpunt). De installatieruimte is dan in de vroegste bouwphase in eindkwaliteit beschikbaar. Bij andere bouwwijzen kan een installatieruimte aan de zuidzijde juist interessanter zijn (onder het busstation). Gezien de wenselijke afstanden tussen liften, roltrappen, ovcp poortjes en



Afb: mogelijke posities installatieruimte

installatieruimten wordt er voor gekozen om beide opties te gebruiken en later te bepalen welke de primaire installatieruimte wordt.

De stroomvoorziening vindt nu plaats vanuit een ruimte onder het Emmaviaduct. De laagspanninginstallatie daar is aan vervanging toe. Maar tevens is in het vernieuwde station meer vermogen benodigd. De voorkeur gaat uit naar een nieuwe positie dicht bij de as van het station, om het spanningsverlies te minimaliseren. De **laagspanningsinstallatie wordt opgenomen in de installatieruimte of bij het paviljoen** in de logistieke hof.

Samenvatting ontwerpkeuzes installaties

- op passageniveau worden 2 nieuwe installatieruimtes gerealiseerd,
- laagspanningsinstallatie komt in de installatieruimte of bij het paviljoen,
- er is een spoorkruisend kabeltracé, met verdeelkasten op perronniveau.

6 Omgeving

6.1 Ketenvoorzieningen

De situering van ketenvoorzieningen vormt een belangrijk raakvlak, zowel ruimtelijk als in de vorm van loopstromen door het stationsgebied.

Bus

Aan de noordzijde is voor in het korte termijnsценario de bestaande situatie uitgangspunt, dus met het busstation op de huidige plaats en met de uitstaphaltes ten noordwesten en ten noordoosten van het station. Dat impliceert dat op de korte termijn de looproutes naar deze locaties gefaciliteerd blijven. Daarin wordt in het RFO voorzien.

Voor het RFO zijn de kansrijke varianten voor een mogelijk busstation aan de zuidzijde verkend (eilandperron, dubbel eilandperron, visgraatstation) in relatie tot stationspassage, ontvangstdomein, et cetera. Uitgangspunt is dat een toekomstig **busstation met anderhalf eilandperron** wordt uitgevoerd. Het **HOV-busperron is de eerste fase** voor dit zuidelijk busstation. Busperrons en bustunnel worden uitgevoerd conform de modellen 1 en 2 uit de busstudie van Movares (i.o.v. provincie, 2014). Het busstation wordt **op gelijke wijze als de treinperrons ontsloten**. Een alternatief met drie stijgpunten, wordt niet onmogelijk gemaakt. Om de integraliteit van de knoop te benadrukken, komen **busperrons op dezelfde hoogte als de treinperrons** te liggen.

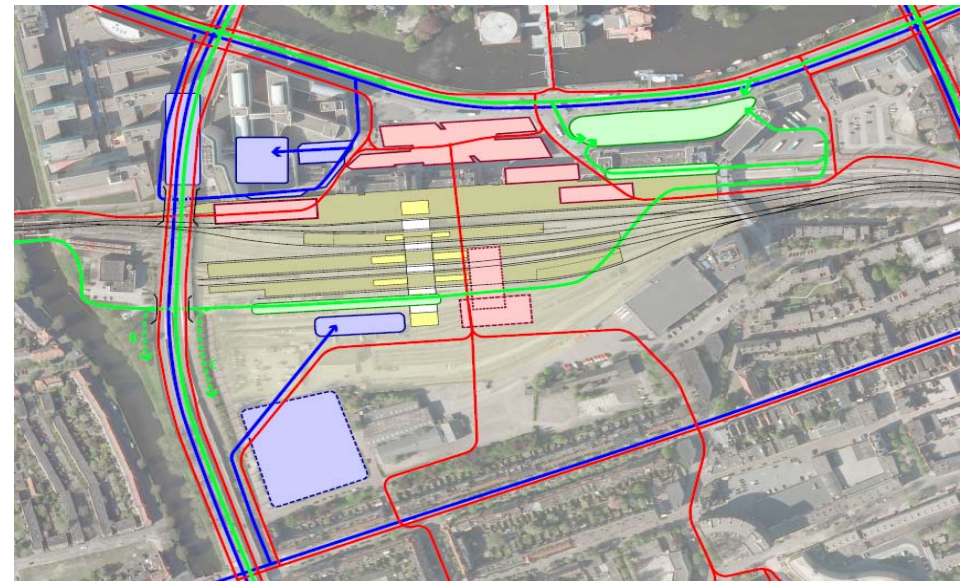
Voor treinvervangend vervoer moet dichtbij het station bus-opstelruimte aangeboden kunnen worden op een logische en vooral vindbare plek. Op de korte termijn wordt **treinvervangend vervoer langs de Stationsweg** afgewikkeld, met als mogelijk alternatief een busstrook langs de oostelijke kop van het perroneiland. Zodra het busstation naar de zuidzijde verplaatst dient opnieuw gekeken te worden naar de beste positie voor het treinvervangend vervoer, aan noord- of zuidzijde en afhankelijk van de gekozen oplossingen voor het busstation.

Auto

In de huidige situatie is er beperkt ruimte voor K&R en taxi. De locaties zijn lastig vindbaar vanuit het station. Er zijn verschillende mogelijkheden verkend

De gemeente en de provincie hebben naar aanleiding van het stopzetten van de regio tram de openbaar vervoerstrategie herzien. Er wordt nu ingezet op een goed functionerend HOV-netwerk, waarvoor vrije HOV-corridors gerealiseerd worden. Het hoofdstation is ook voor het HOV een belangrijk knooppunt, waar drie corridors samenkomen, die ter plaatse van het station met een spoorkruisende tunnel worden verbonden. Daarmee dient zich de mogelijkheid aan om aan de zuidzijde van het station al op korte termijn enkele HOV-haltes te situeren. In het langere termijnsценario kunnen de HOV-haltes worden uitgebreid tot een volledig busstation, mits een plek wordt gevonden voor de benodigde bufferruimte.

Afb: positionering ketenvoorzieningen



voor een betere inrichting van het omgevingsdomein met gebruik van het westelijk deel van het perronplein. Een interessante optie is om autoverkeer een voorrijdflus in de noordwestflank aan te bieden van Stationsweg, onder het Emmaviaduct door en dan via het Prof. Van Hallstraat weer terug naar de Stationsweg. Aan deze route kunnen taxi, K&R en P&R worden aangeboden. Met taxi's op het perronplein kan zelfs een zeer aantrekkelijke OV-knoop waardige overstap worden aangeboden, waarin de oorspronkelijke kappen ook nog betekenis kunnen hebben. De voorgestelde route is vooralsnog lastig in te passen in de zone direct rond en onder het Emmaviaduct, waar niveauverschillen en eigendomsverhoudingen complicerend zijn. De haalbaarheid van dit voorstel kan de komende jaren worden verkend in de uitwerking van het noordelijk omgevingsdomein. **Voor de kortere termijn blijven K&R en taxi op de huidige plekken gesitueerd.**

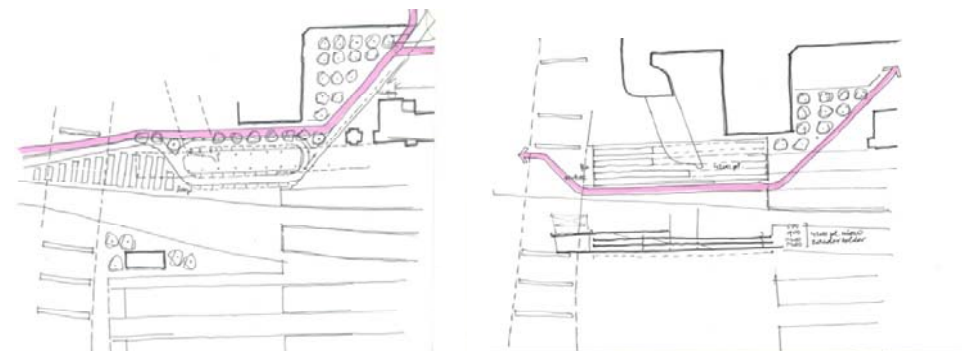
Zodra een zuidentree beschikbaar komt moet ook autoparkeren aan de zuidzijde een plek krijgen. Uitgangspunt is dat eventueel P&R aan de zuidzijde geïntegreerd wordt met stedelijk programma. Het K&R aan de zuidzijde kan de druk op het noordplein wat verminderen. Vermoedelijk zal in het langere termijnsceario de helft van K&R verkeer aan de noordzijde en de helft aan de zuidzijde worden afgewikkeld. In het stedenbouwkundig plan zal hierop worden geanticipeerd.

In alle gevallen geldt dat de **parkeer- en taxicapaciteit vooralsnog gelijk blijft aan de bestaande capaciteit.**

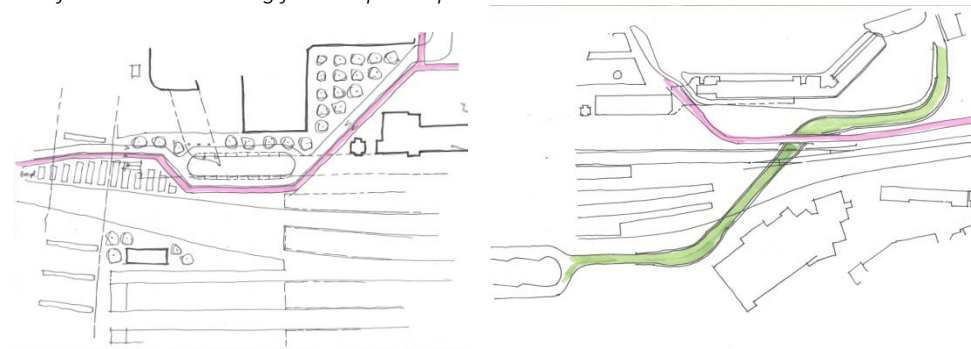
Fiets

Het noordelijk stationsgebied is goed bereikbaar voor fietsers. Voor een goede aanhechting van het zuidelijk stationsgebied op het stedelijk netwerk wordt een fietstunnel geïntroduceerd vanaf het stadbalkon, onder het stationsgebouw door naar het zuidelijke entreegebied van het station. De tunnel loopt strak langs de stationspassage, maar alleen **aan de zuidzijde heeft de fietstunnel fysieke en ruimtelijke relatie met de passage.**

De komende decennia groeit de totale gewenste stallingcapaciteit in het stationsgebied tot ca 17.500 plaatsen. Het zwaartepunt van de behoefte ligt aan de noordzijde van het station. In werkateliers is geconcludeerd dat aan de noordzijde in totaal ca12.500 plaatsen te realiseren zijn, verdeeld over



Afb: Studies inrichting flanken perronplein



stadsbalkon, fietsflat, bestaande bewaakte stalling en ca **2.200 plaatsen op de oostflank van het perronplein en maximaal 1.450 plaatsen op de westflank..**

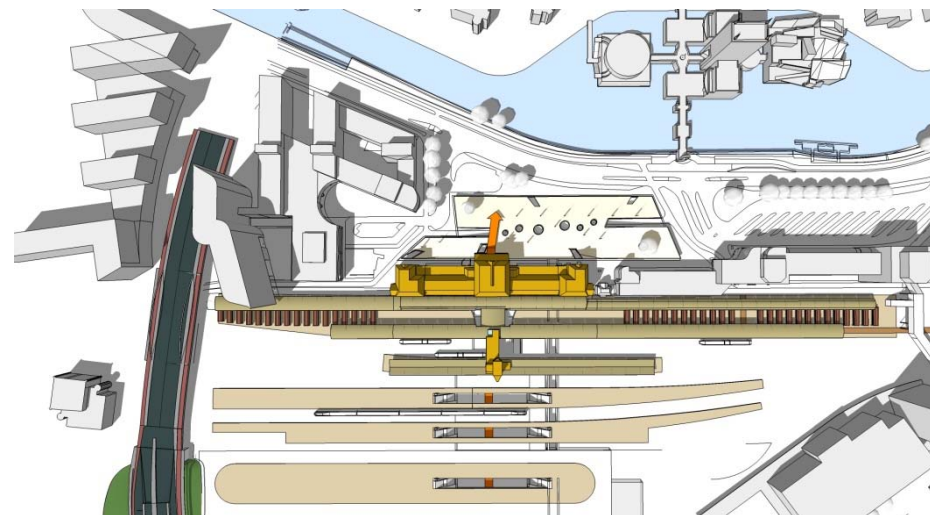
Aan de zuidzijde is een gebouwde fietsenstalling voorzien onder het busplatform, ontsloten vanaf de fietsroute door de fietstunnel. De stalling is dan ook gesitueerd op fietstunnelniveau – ca 1m hoger dan de stationspassage. Met vides en vensters in de zuidgevel van de half verdiepte bak worden condities geschapen voor een aangename ruimtelijke kwaliteit.

De fietstunnel zal er voor zorgen dat de zuidelijke stalling overloopt voor het stadsbalkon en het stallen op de flanken. **De zuidelijke stalling voorziet in ongeveer 4.500 (bij 75% dubbellaagsrekken) tot 5.000 plaatsen (bij 100% dubbellaags rekken).** In de basislay-out is het RFO robuust genoeg om verschillende exploitatievarianten voor rijwielstallingen te kunnen faciliteren.

Als de zuidzijde tot ontwikkeling komt kan aanvullende stallingscapaciteit gevonden worden op maaiveld of geïntegreerd met bebouwing.

Samenvatting ontwerpkeuzes ketenvoorzieningen

- lange termijnperspectief is een zuidelijk busstation met 1,5 eilandperron (een middeneiland en een zij-perron,
- het HOV-busperron is eerste fase van een mogelijk zuidelijk busstation,
- het busstation wordt op dezelfde manier ontsloten als de treinperrons,
- de busperrons liggen op dezelfde hoogte als de treinperrons,
- de busopstelplaats voor treinvervangend vervoer is aan de Stationsweg,
- voorlopig blijven taxi, K&R en P&R op de huidige locatie,,
- de parkeer- en taxicapaciteit blijft gelijk aan de bestaande capaciteit,
- alleen aan de zuidzijde heeft de fietstunnel fysieke en ruimtelijke relatie met de passage,
- een zuidelijke stalling onder het busplatform voorziet in 4.500 – 5.000 plaatsen ,
- er passen 2.200 stallingsplaatsen op de flanken van het perronplein.



De fietstunnel is gepland strak langs de westzijde van het oostelijk risaliet van het stationsgebouw. Op die plek is het doorbreken van de kelder van het stationsgebouw constructief haalbaar en sluit de fietsroute mooi aan op de fietsroute in het stadsbalkon. In het kader van het RFO is nog eens bekeken of er kwaliteitswinst te halen is uit het functioneel en ruimtelijk samenvoegen met de stationspassage. Er zijn verschillende redenen om niet te kiezen voor een combinatie.

- *de fietstunnel en de stationspassage hebben een verschillende vloerhoogte,*
- *tussen fietstunnel en stationspassage moeten stijgpunten nog een plek krijgen. Omdat roltrappen worden toegepast, vormen de stijgpunten serieuze obstakels, waardoor de afstand tussen transferpassage en fietstunnel groot wordt: er ontstaat een zone van ca 10m breed niemandsland, dat noch voor de fietstunnel, noch voor de transferpassage een verbetering van kwaliteit inhoudt,*
- *een fysieke doorgang tussen fietstunnel/stadsbalkon en stationspassage is ongewenst, omdat de hoofdloopstroom dan verbrokkelt en niet meer in staat is om noodzakelijke functies op te nemen.*

Op grond van deze overwegingen en de bijbehorende ontwerpverkenningen wordt er voor gekozen om de fietstunnel als een functioneel zelfstandige tunnel uit te werken. Constructief en uitvoeringstechnisch wordt er natuurlijk wel winst behaald bij gelijktijdige realisatie van fietstunnel en passage.

6.2 Stationsentree

In een transferstudie van Karres en Brands is de gewenste relatie tussen stad en station in beeld gebracht. Het RFO is consistent met dit onderzoek.

Noordzijde

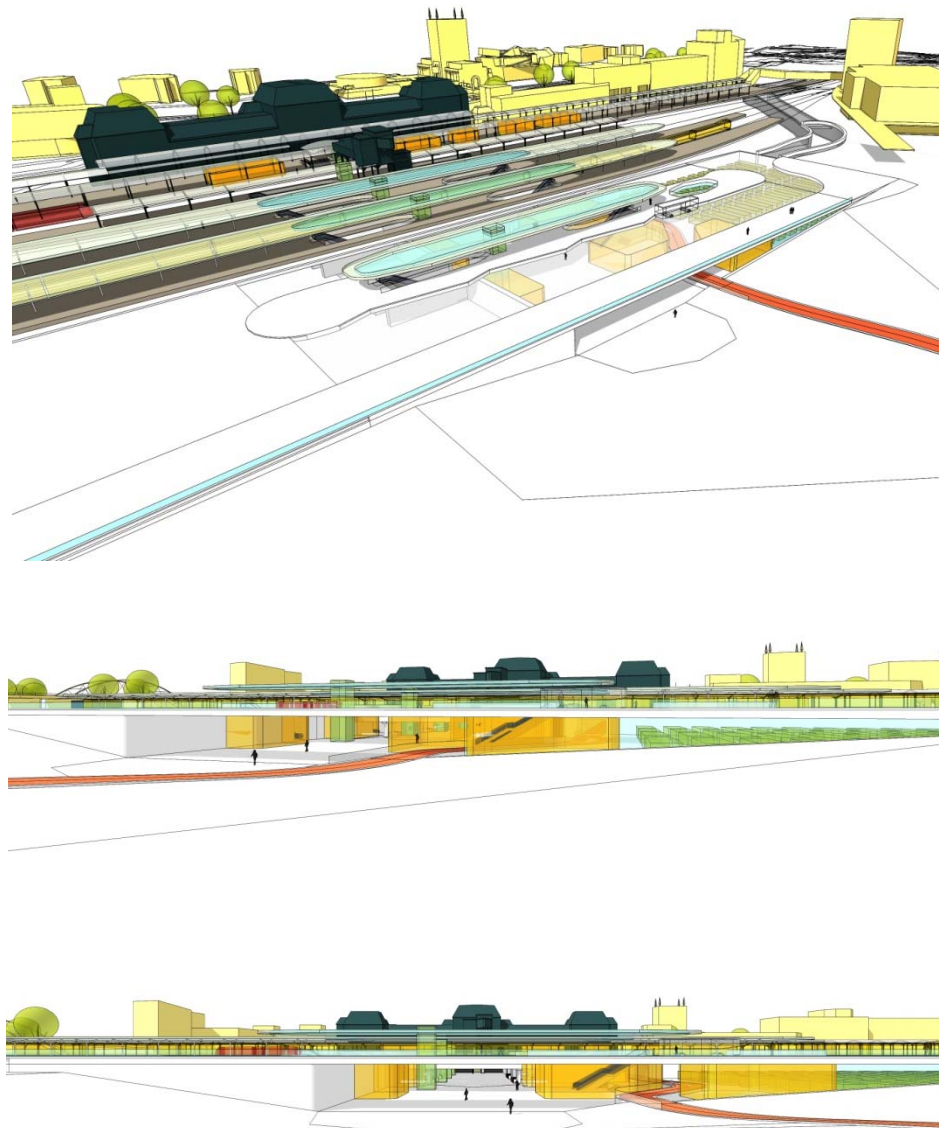
De aansluiting van het station op de omgeving staat omschreven onder de paragraaf transfer: routes worden zoveel mogelijk **geconcentreerd op de hoofdentree** van het station, ondersteund met nader te bepalen aanpassingen op het stadsbalkon. Daarnaast **blijven de doorgangen ter weerszijden in gebruik**, zeker de doorgang richting het busstation. Volgens de loopstroomanalyses zal deze doorgang ook na verplaatsing van het busstation een belangrijke toegang blijven.

De komende jaren wordt gestudeerd op de integraal beste inrichting voor het noordelijk omgevingsdomein, met of zonder busstation en met varianten voor het rijwielstallen. Het RFO legt geen belemmeringen op deze studies. Omgekeerd functioneert het RFO ook prima in het korte termijnsceario met het busstation aan de noordzijde.

Zuidzijde

Onderzocht is welke varianten mogelijk zijn om op korte termijn (met alleen HOV-haltes) en op langere termijn (met een volledig busstation aan de zuidzijde) een zuidelijke toegang aan te bieden, waarin alle bij een stationsentree behorende voorzieningen een plek kunnen krijgen. Met name het vorderend inzicht van busstudies en fietsstudies maakte uitgebreide ontwerpverkenningen noodzakelijk.

De **voorkeursvariant OVCP blijkt de beste mogelijkheden te bieden** voor een robuuste interface, waarop **verschillende vormen zudentree** kunnen worden aangesloten: een entree in de vorm van een geplooid maaiveld, dan wel een entree met trappen, roltrappen en liften (en tussenvormen). Het RFO spreekt zich verder niet uit over de wijze waarop het station zich aan de zuidzijde manifesteert omdat de schaal, vorm en allure van kappen, luifel, gevels, buitenruimten in samenhang met de programmering van het zuidelijk

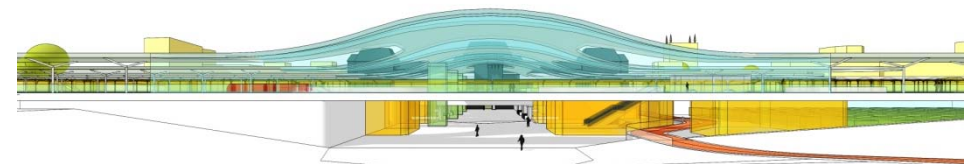
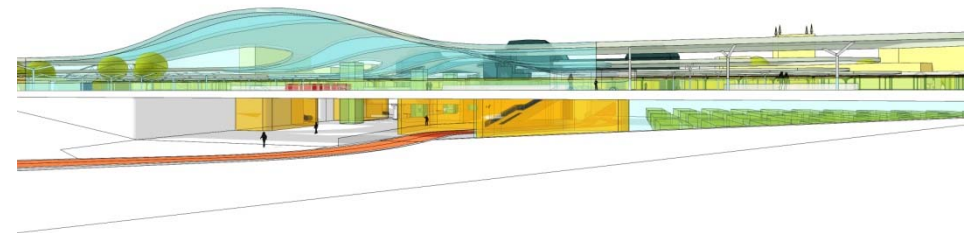
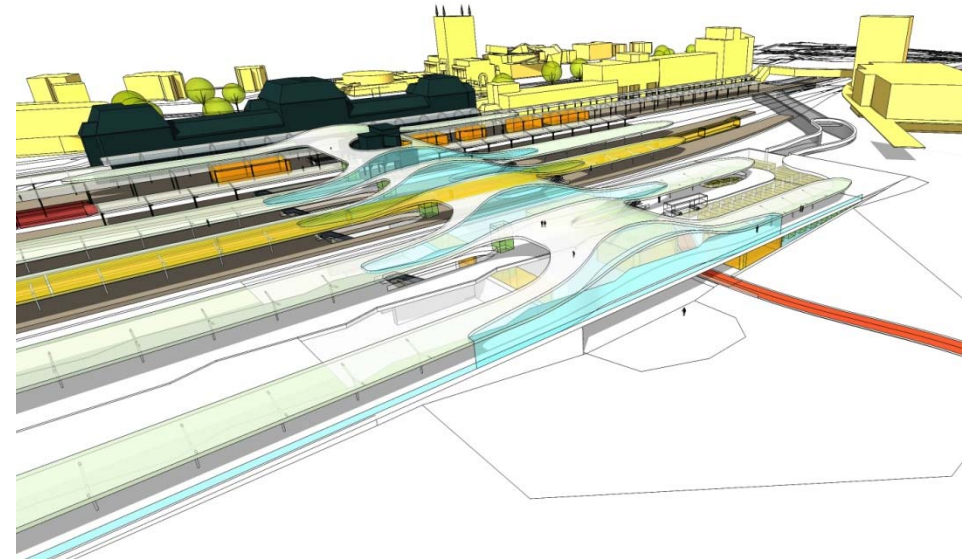


Afb: suggesties zuidzijde projectscope

stationsgebied als integrale ontwerpopgave voor volgende fasen wordt gezien.

Samenvatting ontwerpkeuzes entrees

- routes aan de noordzijde worden geconcentreerd op de hoofdentree, ook de doorgangen ter weerszijden van het stationsgebouw blijven in gebruik,
- de stationspassage wordt in 2 traveeën doorgetrokken tot onder het busplatform (midden en oostelijke travee), waarbij in de toekomst een westelijke travee toegevoegd kan worden om extra ruimte te creëren voor stationsvoorzieningen in de zudentree,
- de doortrek van de traveeën houdt varianten open voor de aansluiting op maaiveld,
- de precieze stationsmanifestatie aan de zuidzijde dient in samenhang met de stedelijke invulling vorm te krijgen.



Afb: suggesties zuidzijde mogelijke ambitie langere termijn

7 Duurzaamheid

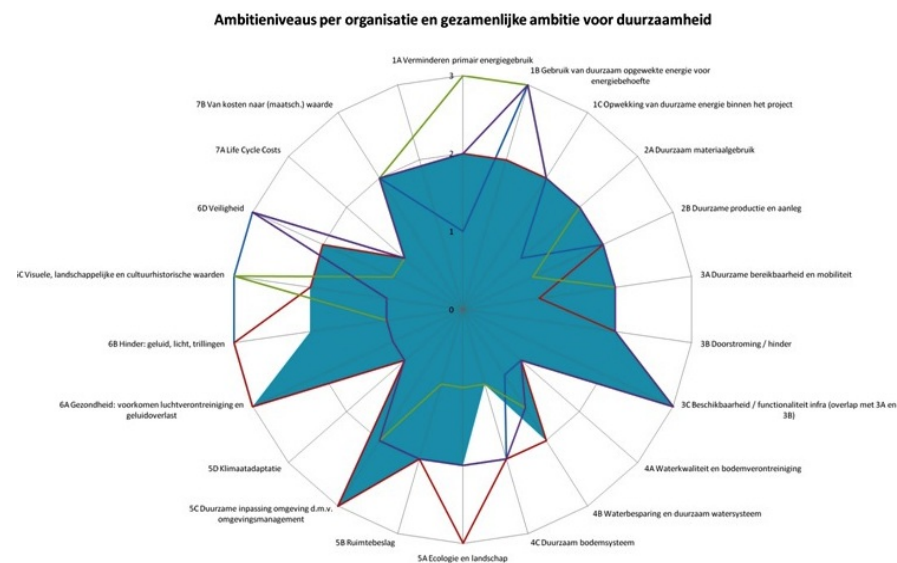
Belanghebbenden delen de ambitie om de toekomstige transferoplossing op Groningen hoofdstation een op alle gebieden duurzame oplossing te laten zijn. Ter toetsing van de duurzaamheid van stations hanteert de spoorsector de Stationsscan Duurzaamheid. De gezamenlijk geformuleerde wens is dat iedere aanpassing op een station tot een verbetering van de score op het thema Energie leidt, en dat op de overige 4 thema's van de scan minimaal een voldoende wordt gehaald. Dit beleid geldt ook voor de aanpassingen op station Groningen, met de kanttekening dat een belangrijk deel van de score wordt bepaald door (het energiegebruik van) het bestaande stationsgebouw, waarvan aanpassing buiten de projectscope valt. Ook speelt mee dat in de bestaande situatie geen sprake is van liften en roltrappen en in de nieuwe situatie wel. De consequenties daarvan worden meegewogen in de toets. Tegelijk ligt hierin een uitdaging om met aanvullende maatregelen optimaal duurzaam resultaat te behalen.

Gezamenlijk met de belanghebbenden is de duurzaamheidsambitie voor Groningen aangescherpt, en is bedacht met welke maatregelen deze ambities waargemaakt kunnen worden. Dit is integraal voor Spoor en Transfer gedaan. Voor de meeste thema's is niveau 2 gekozen, dat wil zeggen dat er bovenwettelijke inspanningen gedaan worden om een duurzaam resultaat te behalen.

Een deel van de ideeën kan zonder nader onderzoek worden meegenomen in het ontwerp, bijvoorbeeld energiebesparing door het optimaal benutten van daglicht. Voor een ander deel is nader onderzoek van de haalbaarheid nodig, bijvoorbeeld voor energieopwekking met zonnecellen. Na uitvoering van de haalbaarheidsonderzoeken volgt een advies over de aan te brengen focus in de veelheid van maatregelen die geopperd zijn.

De maatregelen worden vertaald in (functionele) eisen en/of incentives bij de aanbesteding. Het totaal aan eisen en incentives dient de geformuleerde ambities waar te maken en tot evenwicht tussen de drie p's van duurzaamheid (people, planet, profit) te leiden.

Partijen zijn het er over eens dat de expliciete implementatie van duurzame maatregelen een ontwerpuitdaging is, en de afweging vergt van meerdere factoren. Iedere maatregel moet daartoe afzonderlijk tot een sluitende business case leiden binnen vigerende randvoorwaarden per stakeholder.



Ambitieniveaus: per organisatie en gezamenlijk

Voor niveau 1, 2 en 3 geldt:

- Niveau 1: voor dit onderwerp worden de vigerende wet- en regelgeving en ontwerpvoorschriften gehanteerd en worden er geen aanvullende ambities op het gebied van duurzaamheid gesteld.
- Niveau 2: voor dit onderwerp willen we bovenwettelijke duurzame prestaties neerzetten.
- Niveau 3: voor dit onderwerp willen we het meest duurzame resultaat bereiken.

De kleuren in de figuur staan voor de ambities van de volgende partijen:

- Blauw: gemeente Groningen
- Rood: provincie Groningen
- Groen: NS Stations
- Paars: ProRail
- Turquoise gevuld: gezamenlijk ambitieniveau

Ter inspiratie worden de volgende suggesties meegegeven, rijp en groen en in willekeurige volgorde:

- efficiënte keuze van stijgpunten (roltrappen, liften),
- energie-efficiënte verlichting,
- optimale sociale veiligheid optimaliseren met daglicht en overzicht,
- optimale daglichttoetreding versus kunstlicht (perrons, passage),
- slimme oplossing voor vervoer personeel tussen station en opstelterrein,
- toepassen van geluidsabsorberend materiaal tegen perronkanten,
- Urban Heat Effect beperken door vermijden van donkere verhardingen,
- integratie van groenvoorzieningen,
- toepassing van groen daken (sedummosbedekkingen),
- integratie van zonnecellen in perronkappen,
- inpassen van grijswatercircuit voor toiletten en tappunten op perrons,
- toepassing van gecertificeerd duurzame materialen.

Genoemde suggesties kunnen bijdragen aan het bereiken van een optimale score op de deelaspecten van de stationsscan. Minimum eis is het behalen van een voldoende als totaalresultaat op de stationsscan.

8 RFO Ontwerpscope

De doelen die de verschillende stakeholders nastreven zijn geïnventariseerd vanuit de verschillende views en vertaald in ontwerpkeuzes. Deze zijn over elkaar gelegd en samengevoegd tot een arrangement voor de ontwerpscope.

8.1 Ambitie

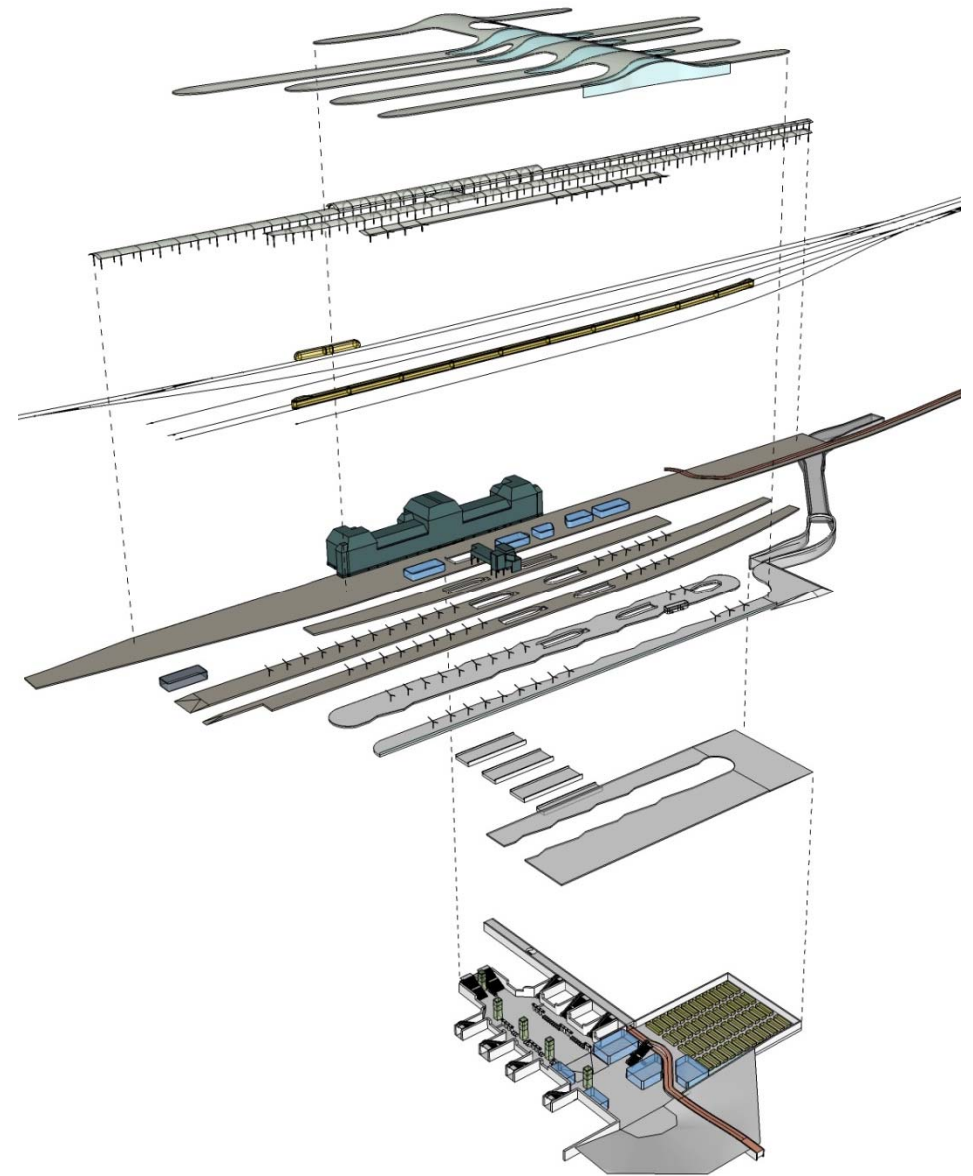
De ontwerpscope betreft de gehele stationslocatie, met uitzondering van de verwachte gebiedsontwikkeling in de stationsomgeving. Daar zijn ook varianten voor verkend, maar alleen om te testen of stationspassage, fiets- en bustunnel inpasbaar zijn. De ambitie voor het eindbeeld van de stationslocatie is een goed functionerende OV-knoop, waarin het monumentaal stationsgebouw centraal staat, ingepast wordt in een monumentwaardige setting en katalysator kan zijn voor een vitaal stedenbouwkundig programma conform de visie City Hub van gemeente en NS.

8.2 Arrangement

Basis voor de ontwerpscope is het langere termijn scenario. In het arrangement zijn de volgende bouwstenen opgenomen:

- aanpassing sporen en perrons (plus bovenleidingen, beveiliging, etc),
- 3 beukige stationspassage met OVCP,
- functionele en ruimtelijke aanpassingen stationsgebouw,
- zuidelijke stationsentree met entree en ontvangstdomein,
- busstation zuidzijde, HOV-banen, bustunnel (bufferruimte pm),
- voorzieningen ondersteunend aan transfer en interwijk,
- kappen voor trein- en busperrons,
- rijwielstallingen noord en zuid, met fietstunnel verbonden,
- met ketenvoorzieningen ingevulde flanken perronplein,
- interwijkroute op de as van het station, bereikbaar vanaf Werkmanbrug,
- logistieke hof onder en rondom het Emmaviaduct,
- stationsoutillage.

De status van het RFO voor wat betreft de *ontwerpscope* is die van een voorbeelduitwerking van het eindbeeld dat kan groeien uit de elementen die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Doel van de verkenningen in de ontwerpscope was om de toekomstvastheid te illustreren van oplossingen die op de kortste termijn gerealiseerd kunnen worden.



9 RFO Projectscoop

De projectscoop van het RFO betreft die onderdelen die onder regie van ProRail gerealiseerd worden en waarvoor de financiering is geregeld. De projectscoop kan in de tijd aangepast worden, bijvoorbeeld als voor flankerende projecten in de spoorzone besluitvorming en financiering rond zijn en de stuurgroep besluit om deze aan de scope toe te voegen.

9.1 Ambitie

De projectscoop betreft de stationsknoop, gegeven HOV-haltes aan de zuidzijde. De ambitie voor de projectscoop is het faciliteren van het beoogde OV-product (met ingang van eind 2020) en het creëren van toekomstvaste condities voor de ontwikkeling van het stationsgebied.

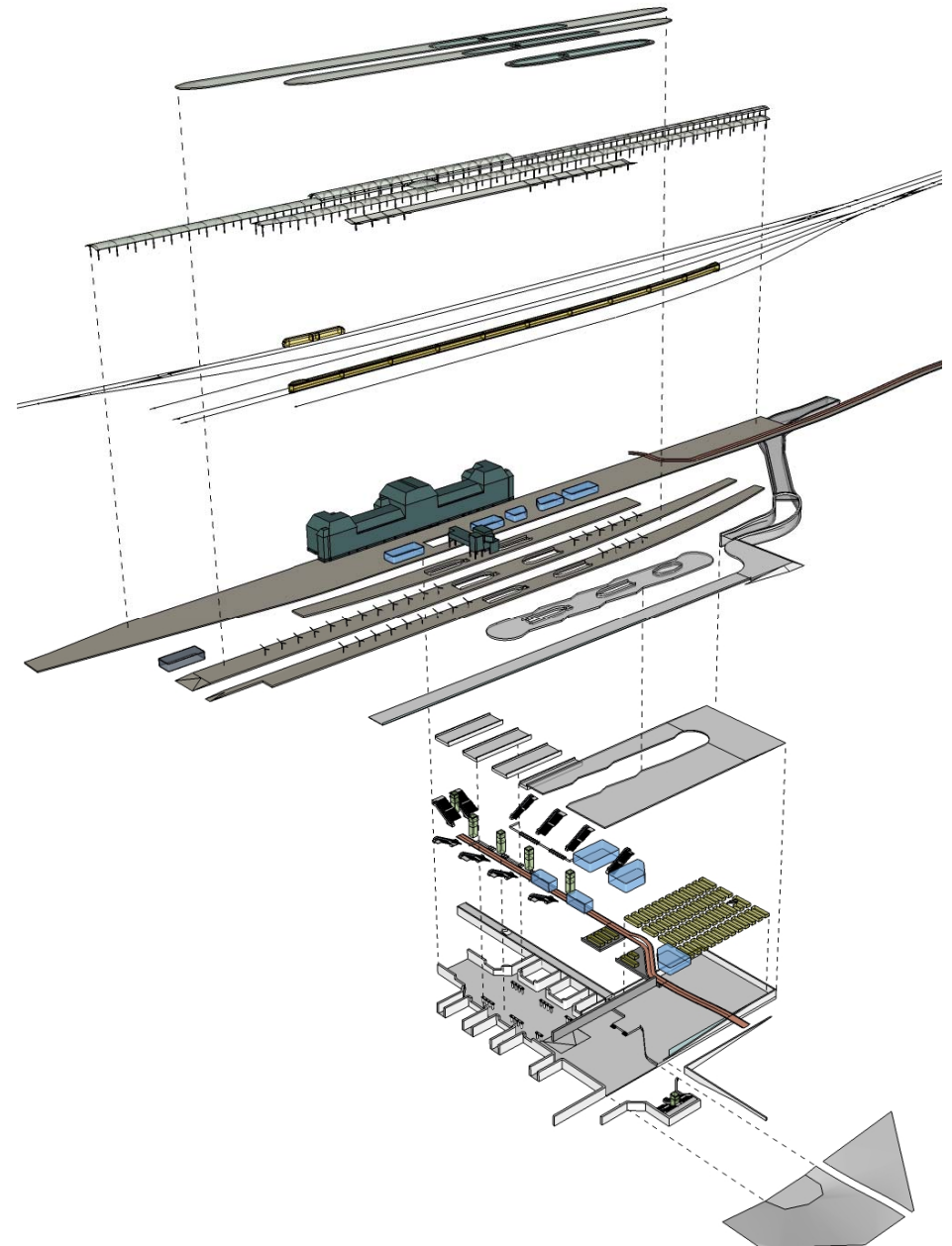
9.2 Arrangement

Basis voor de projectscoop is het kortere termijn scenario. In de projectscoop zijn de volgende bouwstenen opgenomen:

- aanpassing sporen en perrons (plus bovenleidingen, beveiliging, etc),
- 3 traveeën stationspassage met OVCP, scharnierpunten noord en zuid,
- interwijkroute op de as van het station,
- aanpassing entrees in noord- en zuidgevel van bestaand stationsgebouw,
- voorzieningen ondersteunend aan transfer (met uitzondering van retail),
- handhaven (deels inkorten) monumentale kappen,
- handhaven seinhuis en passage met entree vanaf perronplein,
- perronkappen voor treinperrons,
- beschutting stijgpunten en vide busperron,
- HOV-banen, bustunnel, HOV-haltes eilandperron op busplatform,
- fietstunnel, fietsenstalling zuidzijde,
- logistieke hof onder en rondom het Emmaviaduct,
- stationsoutillage.

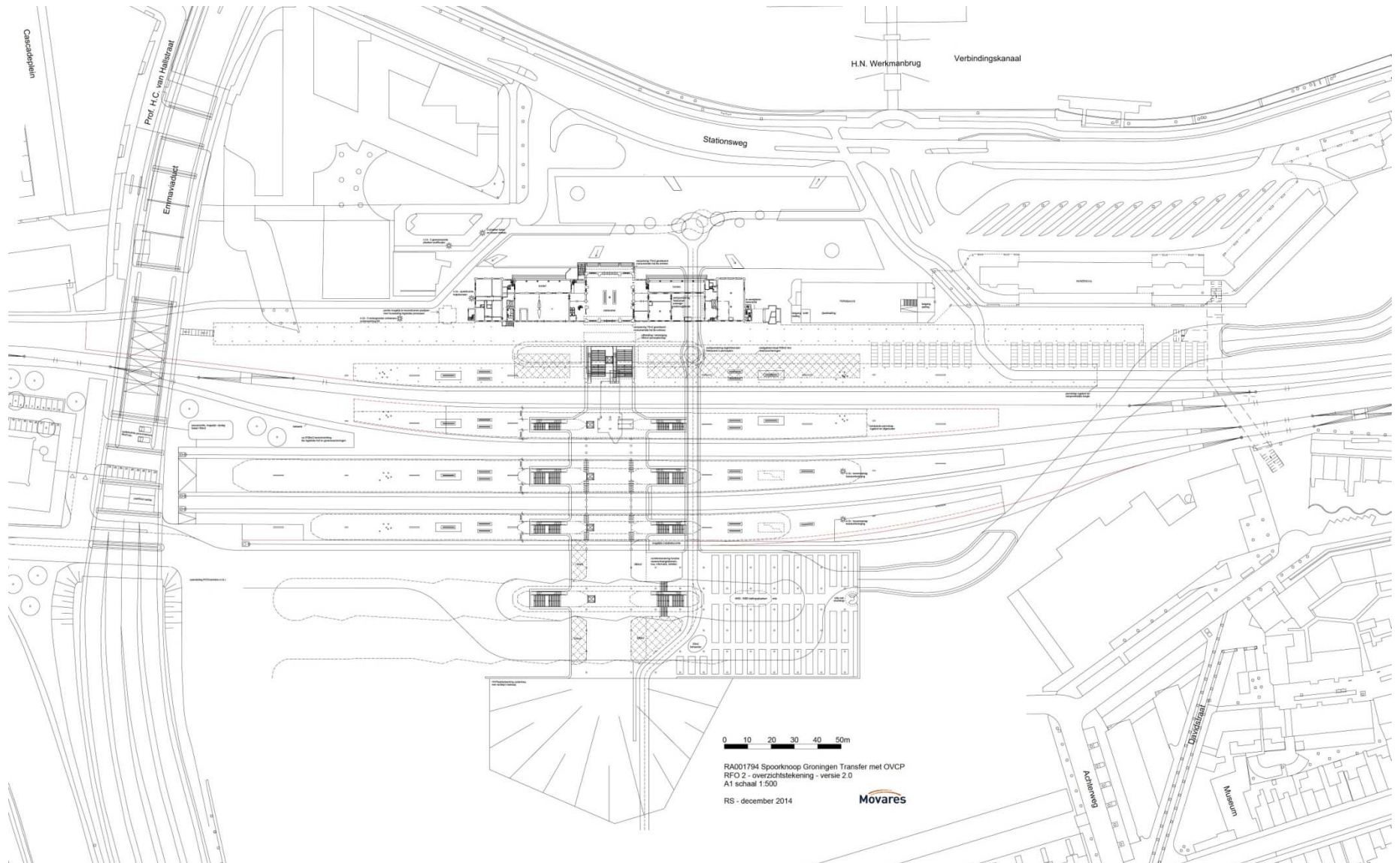
De status van het RFO voor wat betreft de *projectscoop* is de definitie van een toekomstvaste en duurzame basislay-out, die:

- maat en positie van transfergerelateerde elementen vastlegt,
- een herkenbare interwijkverbinding in zich opneemt,
- een goede organisatie van logistieke functies waarborgt,
- voldoende ruimte laat voor een passende vormgeving en inpassing van transfer ondersteunende voorzieningen op korte en langere termijn.



Bijlage 1

Ter toetsing van de ruimtelijke inpassing, prestaties en kosten, is onderstaande tekening opgesteld, als een mogelijke uitwerking van het RFO (ontwerpscope).



Bijlage 2

Ter toetsing van de mogelijkheden tot verbetering van de reizigersvoorzieningen zijn bijgevoegd de ambities en uitgangspunten van NS voor de vernieuwing van het Hoofdstation.



Uitgangspunten en ambitie Hoofdstation Groningen

1. Inleiding

De komende jaren gaat er veel veranderen rond het voor velen zo vertrouwde Hoofdstation Groningen. Het station, op dit moment één van de hoogst gewaardeerde stations van Nederland, moet aangepast worden om de groei van het aantal reizigers aan te kunnen en regionale treinen door te koppelen. Deze 'uitbouw' biedt de uitgelezen kans om te moderniseren en ervoor te zorgen dat het Hoofdstation ook de komende decennia aantrekkelijk blijft.

NS bereidt de verbouwing van het Hoofdstation voor in nauwe samenwerking met de gemeente Groningen, de provincie Groningen, ProRail en het Rijk in het project Groningen Spoorzone. Iedere partij heeft daarin zijn eigen verantwoordelijkheid en rol. NS is vervoerder, maar ook eigenaar van het monumentale stationsgebouw en de reizigersvoorzieningen in Groningen. Ook het beheer van het stationsgebouw, het perronplein, de perrons en de reizigerstunnel valt grotendeels onder verantwoordelijkheid van NS. Uiteraard in samenwerking met ProRail, de gemeente en lokale vervoerders.

NS heeft bij de uitvoering van haar taken één centraal doel: de reis van deur tot deur voor de reiziger zo soepel en aangenaam mogelijk laten verlopen. Het station van aankomst of vertrek is in deze reis een belangrijke schakel en bepaalt in belangrijke mate hoe de reiziger de reis met het openbaar vervoer ervaart. Daarom investeert NS samen met de andere partners in een kwalitatief hoogwaardig Hoofdstation.

Deze notitie bevat een korte samenvatting van de ambities en uitgangspunten van NS voor de vernieuwing van het Hoofdstation.

2. De reiziger en het station

Het belang van uitnodigende stations voor Nederland

Er was een tijd waarin stations vooral tochtig, onverwarmd en functioneel waren. Men ging er alleen heen om de trein te halen. Reizigers vonden stations sfeerloos, weinig uitnodigend en een onaangename plek om te wachten. Dit paste niet bij de doelstelling van Nederland om van het openbaar vervoer een aantrekkelijke vorm van reizen te maken, zodat het een serieuze concurrent van de auto kon worden.

De landelijke dekking van het spoor en de inmiddels 410 NS stations spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van stedelijke gebieden. Dagelijks gebruiken honderdduizenden mensen de trein om te reizen naar werk, school, vrienden, culturele bezienswaardigheden, winkels etcetera. Het spoor en de NS stations dragen op deze manier sterk bij aan de economie en de ruimtelijke ordening van Nederland. En aan duurzaamheid, want vervoer per spoor betekent minder auto's op de weg en dat vermindert de milieuvervuiling.

Werk aan de winkel: een beter treinproduct...

De afgelopen jaren heeft NS al volop ingezet op het verbeteren van het treinproduct en daar gaan we de komende decennia mee door. Doelstelling is reizigers comfortabel, veilig en op tijd te vervoeren. Dat doen we door de reistijd van deur-tot-deur te verkorten, het reisgemak te verhogen en de reiziger meer de regie te geven over de eigen reis. Eén van de manieren waarop we dat concreet maken is door continu in verbinding te staan met de reizigers, zodat we er als NS voor hen kunnen zijn op het moment dat zij dat wensen.

...en aantrekkelijkere stations waar het wachten op de trein geen belemmering is

De stations en hun omgeving hebben een grote impact op de ervaring van de reizigers. Het bepaalt voor een groot deel of ze de reis als comfortabel en prettig ervaren. Dat is ook niet zo gek, want de stations vormen een belangrijke knoop in de deur-tot-deur reis. Reden te meer om de Nederlandse stations klaar te maken voor de toekomst. Als eigenaar van de stations wil NS er daarom voor zorgen dat op de stations alles te vinden is dat bij het leven van 2025 hoort. Dat is onder andere comfort en plezier. Zodat het wachten op de trein geen belemmering, meer is. Stations veranderen in multifunctionele reis- en verblijfplaatsen, daar werken we hard aan. En met resultaat: de Stationsbelevingsmonitor¹ wijst uit dat Rotterdam Centraal na oplevering in 2013 gestegen is van ver onderin naar station nummer 1 van Nederland. Groningen staat sinds de renovatie van 2000 en de uitbreiding van de stationsvoorzieningen stevast in de top 3 als sfeervol en uitnodigend station.

¹ De Stationsbelevingsmonitor is een onderzoek van NS Stations en ProRail naar de beleving van het station door reizigers. De SBM leveren NS en ProRail inzichten op waarmee zij de dienstverlening aan reizigers op het station en perron kunnen verbeteren. Het onderzoek wordt jaarlijks afgenomen onder 80.000 reizigers. Er wordt gemeten op vrijwel alle stations in Nederland. Vragenlijsten worden op het perron afgenomen. In het onderzoek worden uitspraken gedaan op stationsniveau.

3. Hoofdstation Groningen anno 2014

Het Hoofdstation wordt zeer gewaardeerd door reizigers. Zij ervaren het monumentale stationsgebouw en het perronplein als sfeervol en uitnodigend. Bovendien voelt de reiziger zich op Hoofdstation Groningen erg veilig en is het prettig dat het een compact station is met snelle routes.

Toch zijn er ook verbeterpunten en aandachtspunten:

- Beter benutten van sfeer en beleving: de stationshal is prachtig gerestaureerd, maar wordt nauwelijks gebruikt;
- Het voorplein met het stadsbalkon vormt een fysieke en visuele barrière tussen het stationsgebouw en de stad;
- Betere oriëntatie: de huidige bebouwing op het perronplein wordt weliswaar als uitnodigend ervaren, maar maakt het plein donker en belemmert het overzicht over het station;
- Meer beschutting: het station heeft veel tochtige plekken met beperkte beschutting.

Deze verbeterpunten komen voort uit cultuurhistorisch onderzoek van het Hoofdstation Groningen door Tak Architecten, uit analyses van loopstromen en uit het klantoordeel van reizigers in de Stationsbelevingsmonitor.



Resultaten van de Stationsbelevingsmonitor voor het Hoofdstation van Groningen.

4. Ambities Hoofdstation Groningen: goede voorzieningen en benutten monument

Hoofdstation Groningen: hét verblijfstation van het Noorden

De ambitie van NS is om van Hoofdstation Groningen hét verblijfstation van het Noorden te maken. Een station waar je eenvoudig en snel je weg naar de trein kunt vinden, maar waar je ook graag komt om af te spreken en waar de stationsvoorzieningen je ondersteunen bij je reis. Het monumentale stationsgebouw en het ruime perronplein met voorzieningen daarachter spelen een hoofdrol in deze ambitie. Deze beide elementen maken het Hoofdstation een uniek station met veel potentie.

Keuzes voor reizigersvoorzieningen op basis van de klantwens-piramide

Om van het Hoofdstation hét verblijfsstation van het Noorden te maken, moeten we zorgvuldige keuzes om de hoge waardering voor het station te behouden. Voor een goed inzicht in de wensen van reizigers hanteert NS Stations de klantwens-piramide, gebaseerd op de piramide van Maslov.

De wensen van de reizigers in de klantwens-piramide.

De klantwens-piramide geeft aan welke voorzieningen op het station tot de basisbehoeften horen. Dat zijn bijvoorbeeld de reisinformatie, het toilet, een plek om te zitten en een warme kop koffie. Daarnaast geeft de piramide aan welke voorzieningen een grote bijdrage leveren aan een (nog) positievere beleving van de reis en het station. Van de basisvoorzieningen verwacht de reiziger niet anders dan dat deze aanwezig en in orde zijn (schoon, heel, veilig, snel en gemakkelijk). Ervaring heeft geleerd dat de voorzieningen in de hogere lagen van de piramide aantoonbaar bijdragen aan een hoge waardering van de reiziger. Dat zijn de 'satisfiers'. De piramide laat met het icoon voor monument zien dat we in Groningen met het stationsgebouw een troef in handen hebben.

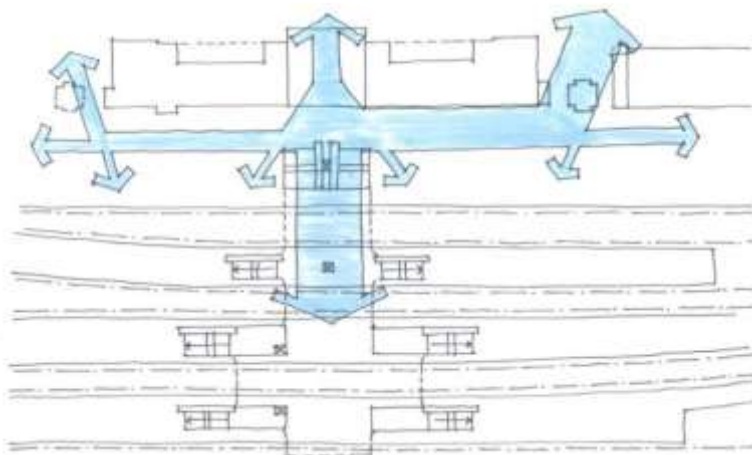
We gebruiken de klantwens-piramide al jaren bij de planning en inrichting van stations en de monitoring (4-jaarlijkse enquêtes onder reizigers op het station) daarvan. De resultaten daarvan bevestigen de theorie. We streven er daarom naar dat alle lagen van de klantwens-piramide op het station van Groningen een plek krijgen om zo een zo hoog mogelijke waardering te krijgen.



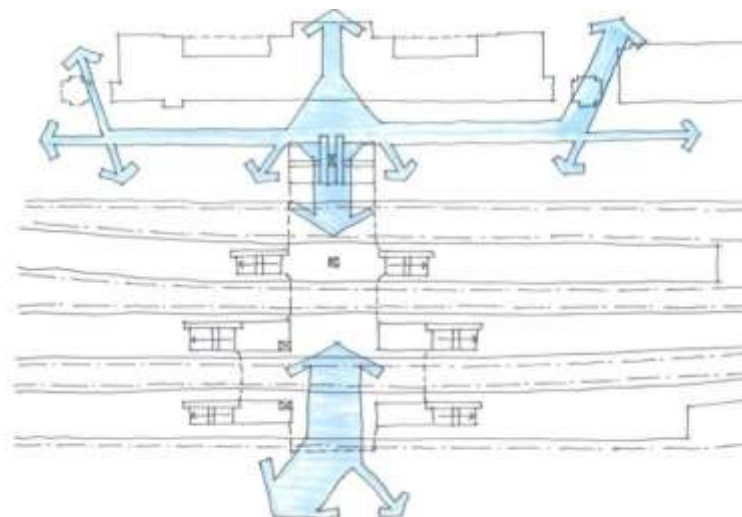
De klantwens-piramide voor waardering van stations.

Stationsvoorzieningen: daar waar de reiziger ze in Groningen nodig heeft en verwacht

Om alle lagen uit de klantwens-piramide een plek te kunnen geven, is nodig dat de voorzieningen uitnodigend zijn en dat het aanbod divers is. Dan zullen reizigers er gebruik van maken. Voorwaarde om voorzieningen uitnodigend te maken is dat ze op de juiste plek liggen. De basis voor het bepalen van die plek ligt in de toekomstige loopstromen. De breed gedeelde wens het stationsgebouw weer haar oorspronkelijke functie als ontvangsthal terug te geven, was een belangrijke reden te kiezen voor een reizigerstunnel in de as van het gebouw met de ingang er recht achter. Die keuze bepaalt in grote mate de loopstromen over het station. Deze staan hieronder in de schetsen uit het RFO met blauwe pijlen weergegeven.



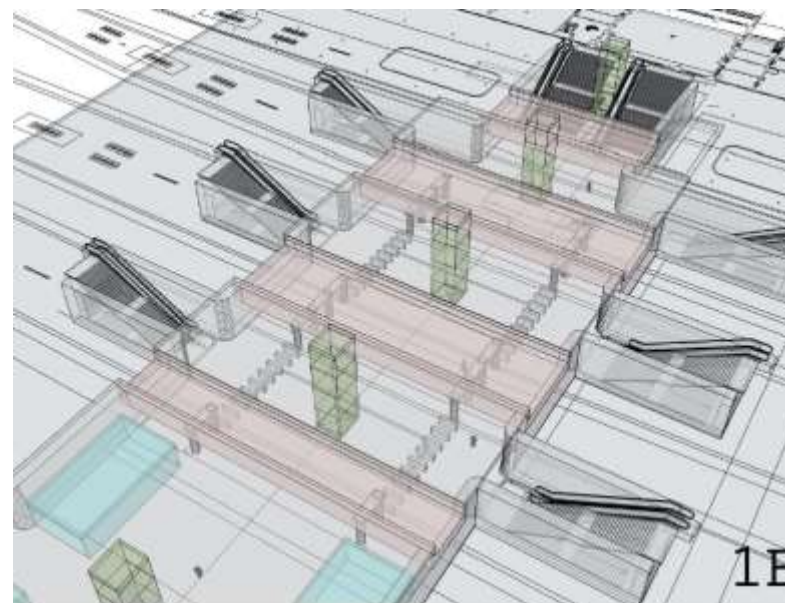
Loopstromen op korte termijn



Loopstromen langere termijn, busstation verplaatst naar de zuidzijde

De *juiste plek* voor voorzieningen is daar waar de reiziger de voorzieningen nodig heeft. Dat draagt bij aan de klantbehoeftes *snelheid, gemak en comfort*. Zo heeft een overstappende reiziger voorzieningen nodig in de loopstroom tussen de twee treinen; bijvoorbeeld in een tunnel (Rotterdam CS). Groningen is echter vaker een begin- of eindpunt van een reis, net als Leeuwarden, Maastricht en Den Haag. Treinreizigers komen veelal via de hoofdentrees (stationshal of Julia's) het station binnen. Daarbij willen ze eerst (1) geïnformeerd worden: waar en hoe laat vertrekt mijn trein, hoeveel tijd heb ik nog? Vervolgens (2) maken ze gebruik van voorzieningen om zich voor te bereiden op de reis: toilet, wachtruimtes en stationswinkels. Ze gaan (3) naar de trein wanneer het tijd is. De plek in Groningen waar de reiziger stationsvoorzieningen nodig heeft is daarom in de zone tussen de informatievoorzieningen (bij de hoofdentrees) en de route naar de vertrekkende trein (de voetgangerstunnel en de perrons). Voorwaarde voor een divers aanbod is dat er voldoende reizigers gebruik kunnen en willen maken van de winkels. Dit betekent dat het station niet alleen voldoende reizigers moet hebben, maar ook dat de winkels zijn gelegen op de juiste plek: toegankelijk, geclusterd en uitnodigend voor iedereen.

Klantvriendelijkheid: in korte tijd de juiste keuze kunnen maken dankzij clustering
 Reizigers hebben ook baat bij een compacte *clustering van stationsvoorzieningen*. De meeste reizigers hebben niet veel tijd op het station: in korte tijd willen ze het aanbod in zich opnemen en een keuze kunnen maken. Een compacte clustering is klantvriendelijk en draagt bij aan de klantbehoefte van 'snelheid en gemak'. En daarnaast moeten de voorzieningen *toegankelijk* zijn voor de reiziger. Niets zo vervelend als wanneer het toilet of je favoriete broodje alleen toegankelijk is na het inchecken bij de vervoerder waar jij helemaal niet mee moet reizen. Omdat op het Hoofdstation meerdere vervoerders rijden (NS en Arriva) is het van belang dat er goed op wordt gelet dat de stationsvoorzieningen toegankelijk zijn voor reizigers van *alle* vervoerders. Perronplein en stationsgebouw lenen zich daar uitstekend voor. In de reizigerstunnel zouden voorzieningen door het ontwerp van tunnel in de delen achter de poortjes komen. Die zouden daarmee automatisch niet voor alle reizigers toegankelijk zijn.



Op dit bovenaanzicht van de voetgangerstunnel (variant liften midden) is te zien dat grote delen van de wanden van de tunnel achter de poortjes zitten. Winkels op die plekken zouden niet voor iedereen toegankelijk zijn.

Bovenstaande maakt duidelijk waarom we er voor kiezen geen voorzieningen in het spoorkruisende deel van de voetgangerstunnel aan te leggen. Een clustering van stationsvoorzieningen in het stationsgebouw en op het perronplein komt het meest tegemoet aan de wensen van de reizigers en sluit aan bij de wens de stationshal in ere te herstellen. Dat wil niet zeggen dat er helemaal geen voorzieningen in de reizigerstunnel komen. Daarover meer in het tekstdeel over de zuidentree op pagina 10.

Benutten en versterken van het sfeervolle, monumentale ensemble: ook met colour locale

Het is de uitdaging station Groningen zo in te richten dat de bestaande kwaliteiten van het station optimaal worden benut. Het monumentale stationsgebouw en de mooie hal dragen bij aan de bovenste laag van de klantwens-piramide: *de beleving*. In de hal komen voorzieningen gericht op het informeren van reizigers (bus en trein) en op het interwijk-verkeer dat via de hal en de voetgangerspassage zal lopen. We hopen daarnaast dat lokale partners bereid zijn om samen met NS de beleving van de stationshal te versterken zoals dat elders ook al gebeurt. Bijvoorbeeld door een mooi meeting point in te richten waar reizigers elkaar treffen. Daarbij denken we aan het aanbieden van typisch Groninger producten. Maar ook een samenwerking met bijvoorbeeld culturele instellingen kan de ontvangsthal nog meer een eigen identiteit geven.

Waarom geen winkels in de voetgangerspassage?

- Niet uitnodigend: verkeerde plek en moment in de klantreis van de reiziger;
- Niet toegankelijk voor iedereen: gescheiden reisdomeinen Arriva en NS en plaatsing OVCP;
- Niet klantvriendelijk: cluster wordt namelijk opgebroken waardoor geen snel overzicht en snelle keuze mogelijk is;
- Financieel niet haalbaar: bovenstaande leidt tot stationsvoorzieningen die weinig gebruikt zullen worden waardoor de benodigde investeringen niet gedaan kunnen worden;
- Fysiek niet haalbaar: plaatsing OVCP en benodigde ruimte voor reizigersstromen laat weinig (wellicht geen) plekken over in de passagewand voor stationsvoorzieningen.



De Stationshal: Welkom op het station, welkom in Groningen!



NS Stations heeft ervoor gekozen te investeren in hoogwaardige stationsvoorzieningen. Het is goed op te merken dat de huidige winkels op het perron van Groningen tijdelijke winkels zijn. Ze zijn gebouwd voor een korte periode van 15 jaar. Een zorgvuldig ontwerp voor het nieuwe perronplein met de voorzieningen moet ook de bestaande kwaliteiten van het monumentale station versterken. Er ontstaat een plein met mooi ontworpen transparante paviljoens die zichtlijnen over het station begeleiden. Niet een aaneengesloten blok zoals nu op het perronplein staat. Op het nieuwe perronplein hebben reizigers goed overzicht over de sporen en perrons.

Rondom de ingang van de voetgangerspassage ligt de focus op stationsvoorzieningen voor de reizigers met weinig tijd. Aan de flanken van het perronplein en het stationsgebouw liggen ook voorzieningen voor de reiziger met meer tijd. Daar kunnen reizigers op een terras rustig genieten van een hapje en een drankje.

Door het bundelen van loopstromen over het perronplein, door en langs het stationsgebouw kunnen wellicht ook de leegstaande ruimtes van het monumentale stationsgebouw weer een goede invulling krijgen. Daar zetten we als NS op in. We kijken daarbij goed wat de meest geschikte locatie is voor voorzieningen. Een voorbeeld van een zijde die we zouden willen 'activeren' is de westkant bij de Kiss & Ride en de fietsenflat.

Stedenbouwkundige inpassing monumentale stationsgebouw: route stad-station

Met de restauratie van het monumentale station en de stationshal is de architectonische kwaliteit weer in ere hersteld. Door de aanleg van de voetgangerstunnel wordt deze hal straks weer door veel meer reizigers en stadjsers gezien en ervaren. Een zorgvuldige en hoogwaardige inrichting van het perronplein maakt dat het monument straks beter tot zijn recht komt aan de stationzijde. De verschuiving in loopstromen biedt kans om de huidige leegstand in het gebouw op te lossen: te voorzien van goede reizigersvoorzieningen (op de juiste plek). Uit ervaring met de huidige AH to go en de Starbucks blijkt dat met wat extra aandacht en



- 1) Voorziening voor langer verblijf. Referentie: Stationshuiskamer Rotterdam.
- 2) To Go: alles voor onderweg
- 3) Voorziening voor kort verblijf
- 4) Divers winkelaanbod

extra financiële inspanning de monumentale ruimtes zo ingericht kunnen worden dat de monumentale elementen goed tot hun recht komen. Alle bovengenoemde punten geven invulling aan de aanbevelingen van de waardestelling van TAK Architecten.

We zijn daarnaast voornemens het stationsgebouw aan de voorzijde ook meer te openen. Daarmee bedoelen we niet dat we de voorgevel ingrijpend aanpassen, maar wel dat we de ramen meer openen door de ruimtes anders in te laten richten en dat we voorzieningen meer richten op het voorplein. Het Stadsbalkon ligt een groot deel van het jaar in de zon, dat biedt wellicht een mooie kans ook daar een terras aan te leggen.

Andere aanbevelingen van TAK Architecten hebben te maken met het voorplein en de samenhang tussen stationsgebouw en kappen. Dat laatste punt krijgt een eerste uitwerking in het ambitiedocument 'Mooi' (werktitel). Dat de stedenbouwkundige inpassing van het gebouw nog niet optimaal is, delen alle partijen. Door de ligging van het busstation, de fietsenstalling en de inrichting van het voorplein, lopen reizigers op weg naar de treinen ook in de nieuwe situatie nog altijd voor een deel om het gebouw heen. Samen met gemeente Groningen en andere partners in Groningen Spoorzone onderzoeken we dan ook hoe we met beperkte ingrepen als het ware de 'rode loper van en naar de stad uit kunnen rollen' en een aantrekkelijker verbinding met de Werkmanbrug kunnen maken. Dit sluit aan bij de Waardestelling van Tak Architecten. Daarin wordt ook aangegeven waar je op stedelijk niveau nog verbeteringen kan aanbrengen: Zorg dat loopstromen beter verdeeld worden, maak het voor bezoekers uit de stad aantrekkelijker en logischer om door de hal van het stationsgebouw heen te lopen in plaats van om het gebouw heen. Dit is een opgave voor met name de gemeente Groningen, maar is essentieel voor de verlevendiging van het monument en voor de versterking van *de beleving* van de reiziger.

Zuidentree

Aan de zuidzijde komt een nieuwe entree naar het station. Dat is tevens de ingang van de interwijkverbinding. Op termijn zal de zuidentree meegroeien met de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel dat door het verplaatsen van het opstel terrein ontstaat. Ook het besluit al dan niet het busstation naar de zuidzijde te verplaatsen heeft invloed op de zuidentree omdat het in belangrijke mate de loopstromen bepaalt. Dat is goed zichtbaar op de schetsen op pagina 5.

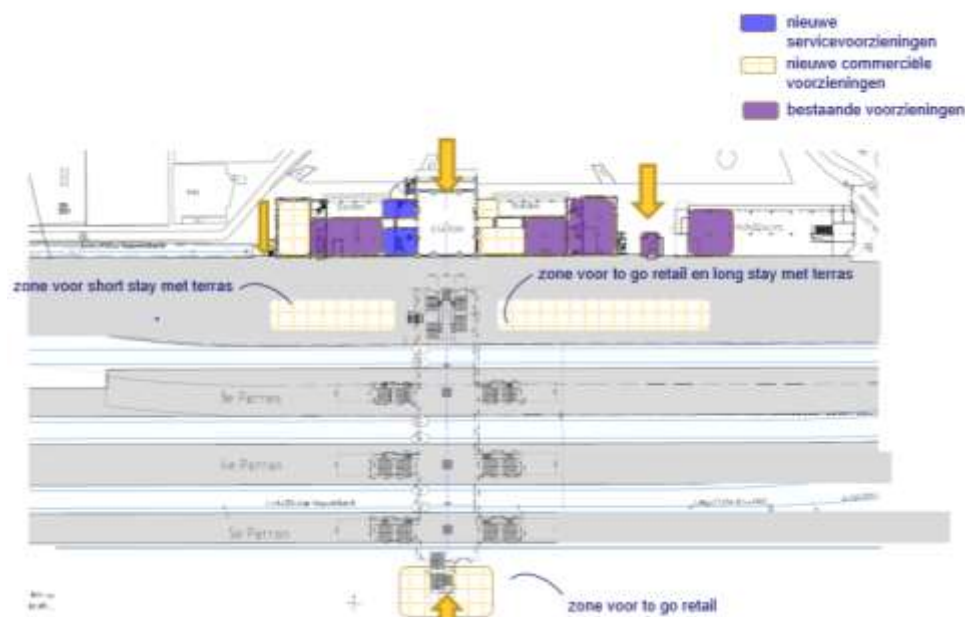


Voorzieningen aan de zuidzijde: breed aanbod en ruime openingstijden

Met onze partners in het project Groningen Spoorzone hebben we onderzoek gedaan naar de mogelijkheid een spoorkruisende fietstunnel en een ondergrondse fietsenstalling aan de zuidzijde van het station aan te leggen. Als resultaat hiervan zijn de fietstunnel en een ondergrondse fietsenstalling voor 5000 fietsen in de plannen opgenomen.

Om te bepalen welke voorzieningen we kunnen en willen aanbieden aan de zuidzijde werken we bovenstaande uit in scenario's. Op basis van de plannen voor de fiets- en busvoorzieningen wordt een passend retailprogramma gerealiseerd. Dit programma kan op basis van de huidige inzichten nog variëren van ca. 100 tot 500 vierkante meter. Het is onze gezamenlijke wens om met het openen van de voetgangerstunnel, ook een eerste winkel te openen aan de zuidzijde, omdat dit positief bijdraagt aan de klantbeleving en de sociale veiligheid. De verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde kan de zuidentree een belangrijke impuls geven uit te groeien tot een gelijkwaardige stationsentree. Dat is ook gebeurd bij Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal en staat gepland in Zwolle. Bij verhuizing van het busstation verhuizen de voorzieningen bij het huidige busstation sowieso mee.

Het station biedt ook kansen een extra impuls te zijn voor de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde. Het Ruimtelijke Functioneel Ontwerp doet geen definitieve uitspraak over het bovengronds of ondergronds realiseren van het programma aan die kant. Het kan aantrekkelijk zijn een deel van het programma bovengronds te realiseren. Maar uiteindelijk zullen de voorzieningen daar komen waar de reiziger ze nodig heeft. Samen met ProRail, gemeente en provincie gaan we de komende jaren de ambities voor de zuidentree verder invullen.



Voorzieningen nu (paars) en de nieuwe voorzieningen (blauw en geel/wit)

5. Samengevat: propositie Groningen stationsvoorzieningen

- De stationsvoorzieningen van Groningen liggen in twee clusters. Een cluster aan de noordzijde en een cluster (groeïend in de toekomst) aan de zuidzijde. Beide bevinden zich tussen de hoofdentrees van het station en de voetgangerspassage.
- Cluster noordzijde: dit is het hoofdcluster waar het aanbod het meest divers is. Stationsvoorzieningen komen in het stationsgebouw en op het perronplein.
 - Stationshal: de voorzieningen in de stationshal richten zich op het informeren van de reiziger (bus en trein) en op het interwijkverkeer.
 - Stationsgebouw en perronplein: optimaal gebruik maken van de kwaliteiten van monument en ruime plein. Dit wordt de plek waar je alle voorzieningen geclusterd vindt (aan en op het plein) en waar het aangenaam is om te verblijven en te wachten. Rondom de ingang van de voetgangerspassage ligt de focus op stationsvoorzieningen voor de reiziger met weinig tijd. Aan de flanken van het perronplein en het stationsgebouw liggen ook voorzieningen voor de reiziger met meer tijd en bijvoorbeeld de toiletten.
- Cluster zuidzijde: de uitgangspunten voor dit cluster bepalen we begin 2015. Het cluster begint klein en kan in de toekomst meegroeien wanneer het busstation wordt verplaatst en het nieuwe stadsdeel zich ontwikkelt.
- Aanbod stationsvoorzieningen: het aanbod van de stationsvoorzieningen is nog niet bekend, dit verandert mee met het behoeften van de reizigers. Het zal in alle gevallen een divers aanbod zijn dat tegemoet komt aan alle lagen van de klantens-piramide.
- Hoeveelheid stationsvoorzieningen: het huidige aanbod (in omvang) is precies goed voor het huidige station Groningen. De omvang van stationsvoorzieningen groeit evenredig met het aantal reizigers, niet meer. Omdat nog niet bekend is of het busstation verplaatst, is de precieze verdeling over noord en zuid nog niet bekend.
- Met deze propositie kan station Groningen voorzien in iedere klantbehoefte uit de klantens-piramide
- Groningen wordt hét verblijfstation van het Noorden. Daar gaan we voor!