

Ontwerpverkenning Stationsgebied Noordzijde

Christiaan Kwantes
14 december 2023

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS





Beelden vernieuwd hoofdstation Groningen: Koen van Velsen



Van voorplein voor mensen...



1940



1965

...naar parkeerterrein voor auto's....



1986

...naar parkeerterrein voor fietsen.....



2013

...naar barrières...

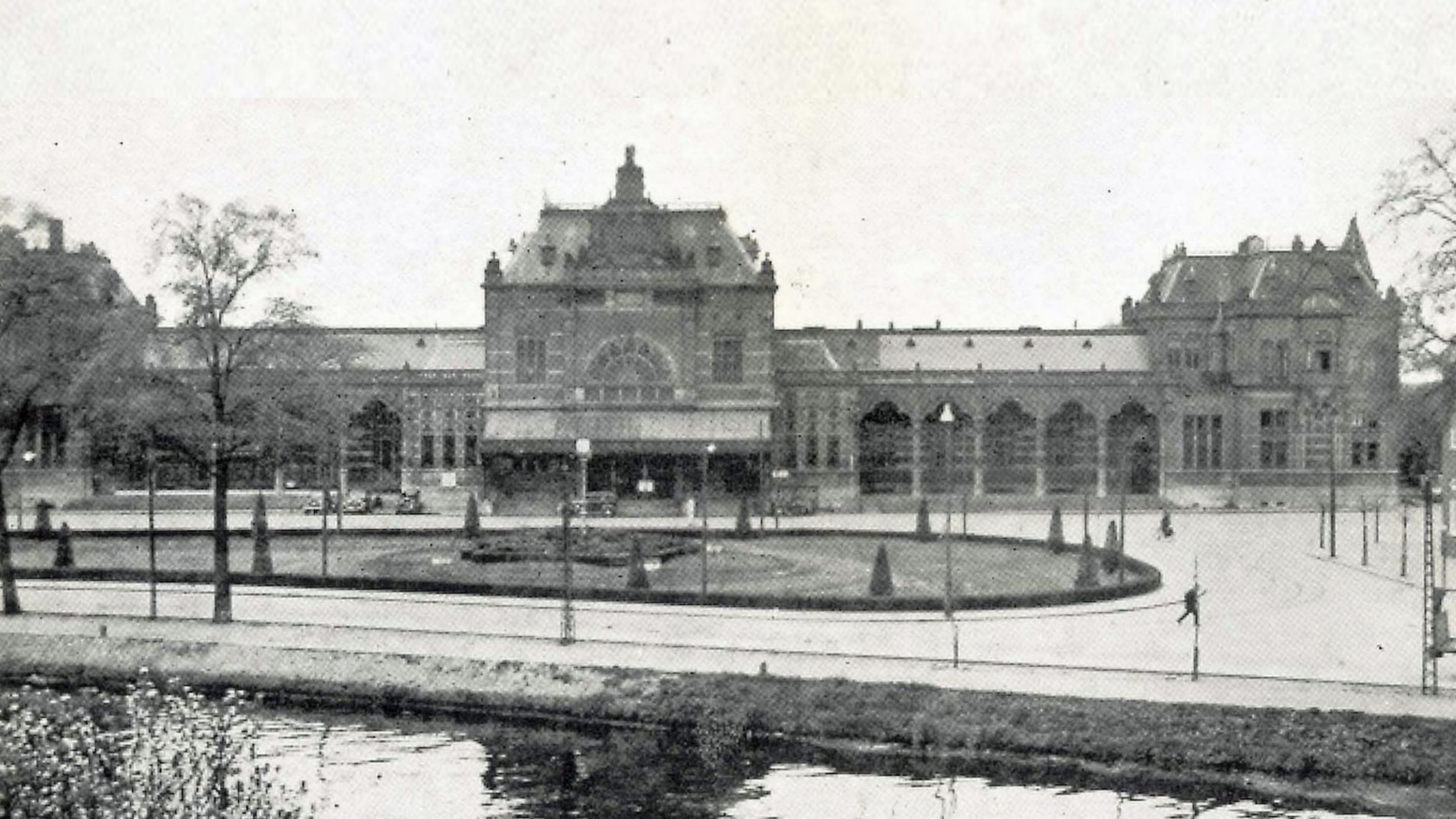


2023

?

toekomst





Gouden kans voor Groningen

Mobiliteit en infra: vandaag plannen voor 2040

- Toekomstvaste oplossingen voor iedereen
= vóór de muziek uit lopen, hoge ambitie
- Maatregelen die héle stad verder helpen (groter plaatje)
- Samenhang tussen mobiliteitsoplossingen
- Versnellen duurzame mobiliteitstransitie (wandelen, fiets)
- Meer vergroening (klimaatadaptief)
- Versterken sociale inclusie ('iedereen kan meedoen')
- Gezondheid stimuleren 8- tot 80+ : wandelen en fietsen



Gouden kans voor Groningen

Mobiliteit en infra: vandaag plannen voor 2040

- Toekomstvaste oplossingen voor iedereen
= vóór de muziek uit lopen, hoge ambitie
- Maatregelen die héle stad verder helpen (groter plaatje)
- Samenhang tussen mobiliteitsoplossingen
- Versnellen duurzame mobiliteitstransitie (wandelen, fiets)
- Meer vergroening (klimaatadaptief)
- Versterken sociale inclusie ('iedereen kan meedoen')
- Gezondheid stimuleren 8- tot 80+ : wandelen en fietsen



Gouden kans voor Groningen

Mobiliteit en infra: vandaag plannen voor 2040

- Toekomstvaste oplossingen voor iedereen = vóór de muziek uit lopen, hoge ambitie
- Maatregelen die héle stad verder helpen (groter plaatje)
- Samenhang tussen mobiliteitsoplossingen
- Versnellen duurzame mobiliteitstransitie (wandelen, fiets)
- Meer vergroening (klimaatadaptief)
- Versterken sociale inclusie ('iedereen kan meedoen')
- Gezondheid stimuleren 8- tot 80+ : wandelen en fietsen



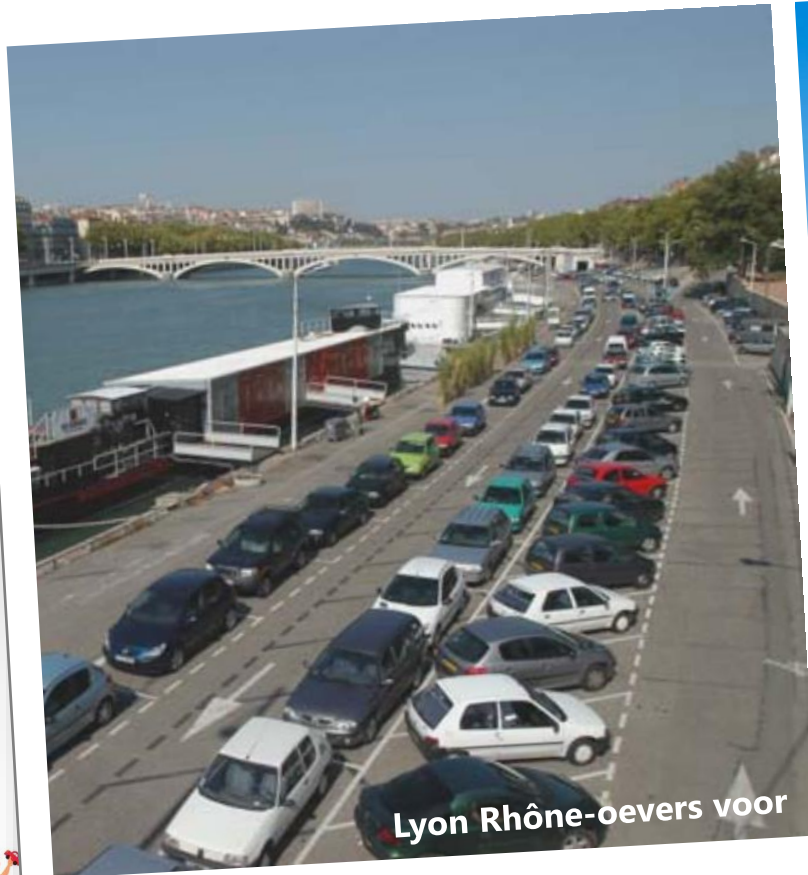
Gouden kans voor Groningen

Mobiliteit en infra: vandaag plannen voor 2040

- Toekomstvaste oplossingen voor iedereen = vóór de muziek uit lopen, hoge ambitie
- Maatregelen die héle stad verder helpen (groter plaatje)
- Samenhang tussen mobiliteitsoplossingen
- Versnellen duurzame mobiliteitstransitie (wandelen, fiets)
- Meer vergroening (klimaatadaptief)
- Versterken sociale inclusie ('iedereen kan meedoen')
- Gezondheid stimuleren 8- tot 80+ : wandelen en fietsen



Durf groot te dromen over de mobiliteit van morgen...

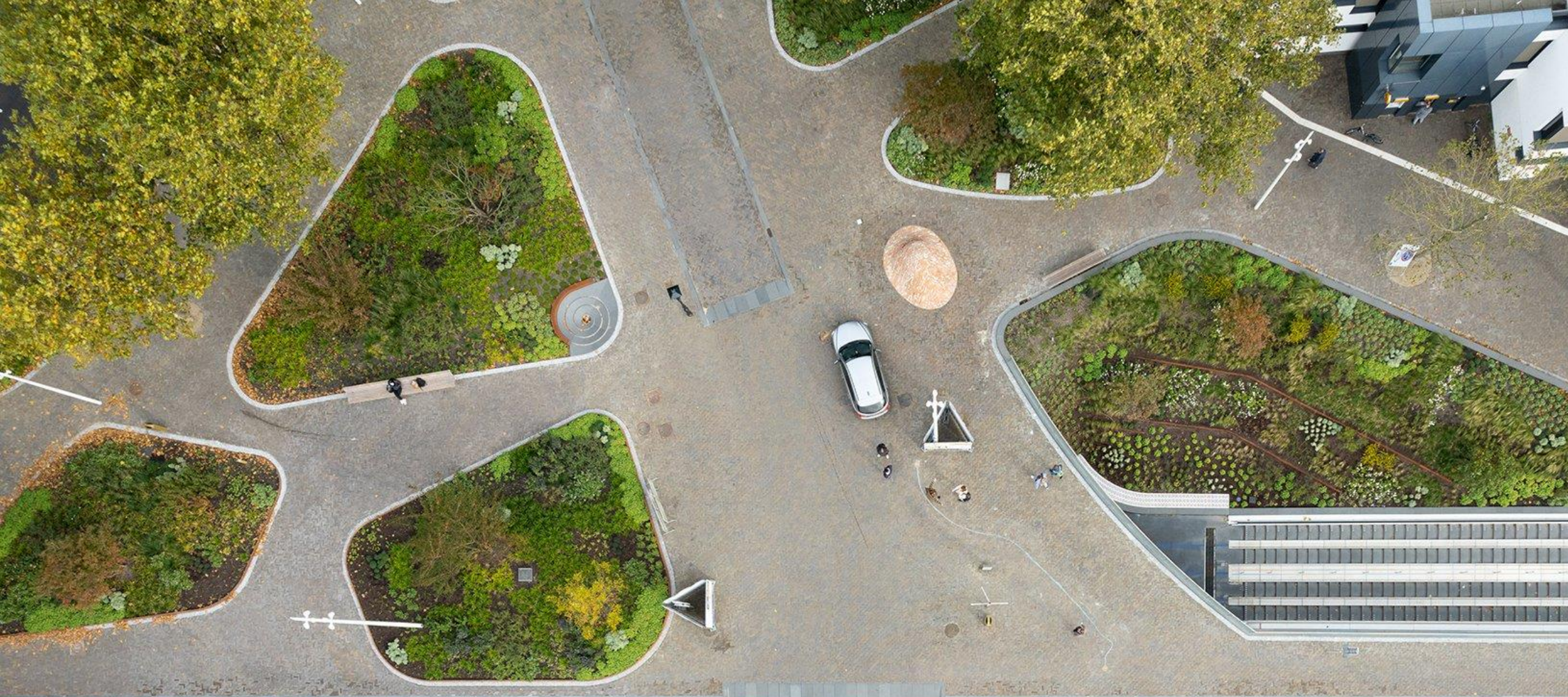


Lyon Rhône-oeveren voor



Lyon Rhône-oeveren na





**Werkwijze: van bouwstenen
richting samenhangend toekomstbeeld**

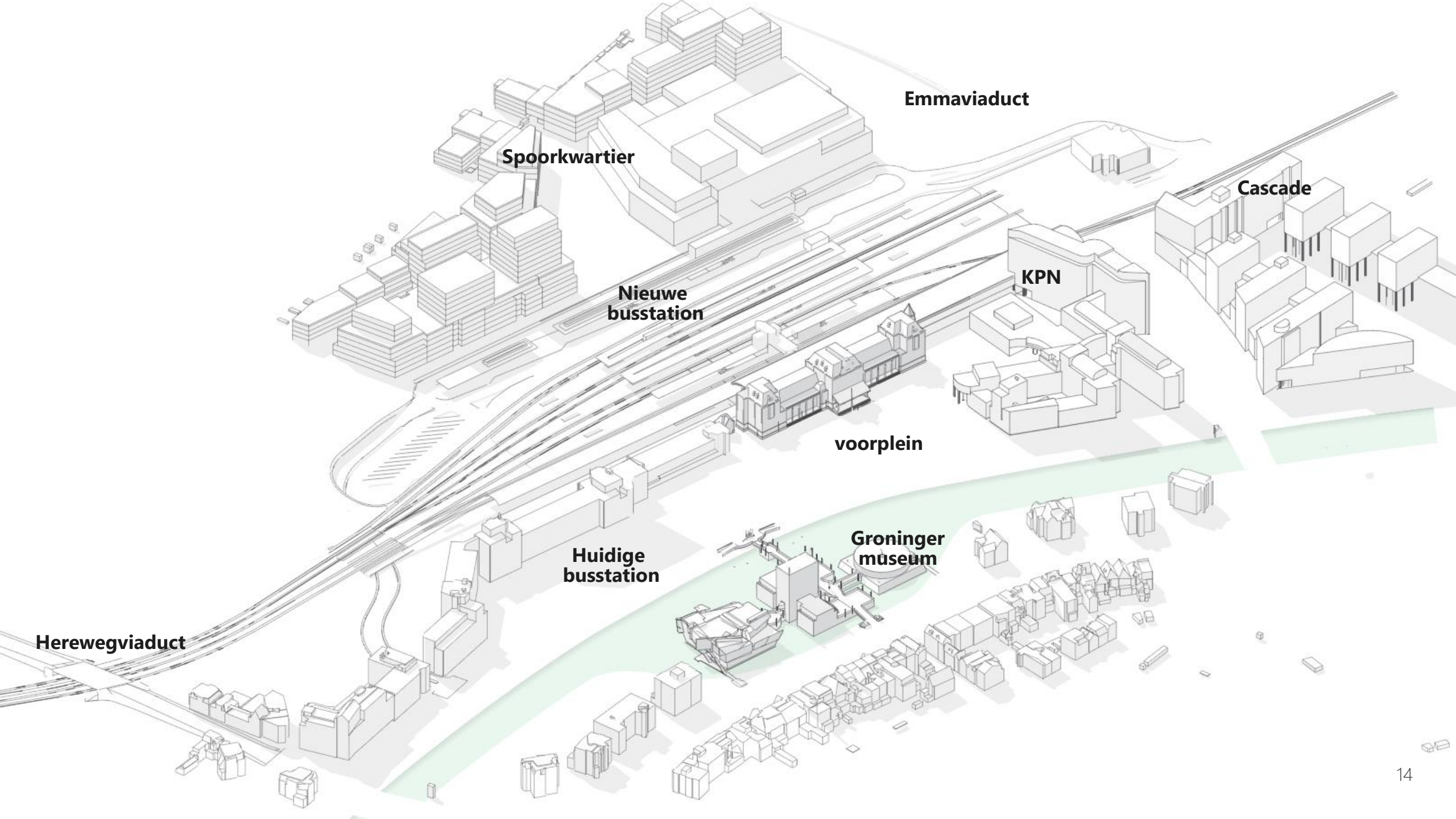


Werkwijze: van bouwstenen richting samenhangend toekomstbeeld

Bouwstenen mobiliteit

- Deelkeuzes binnen o.a. verblijven, wandelen, fietsen, OV, auto en logistiek
- Sommige bouwstenen matchen onderling goed, andere minder
- Soms versterken elkaar zelfs, of moeten altijd gekoppeld
- Let op: vaak doorwerking naar hogere schaalniveaus (ook kans: keuzes in Stationsgebied helpen de hele stad verder)





Emmaviaduct

Spookkwartier

Cascade

Nieuwe busstation

KPN

voorplein

Huidige busstation

Groninger museum

Herewegviaduct

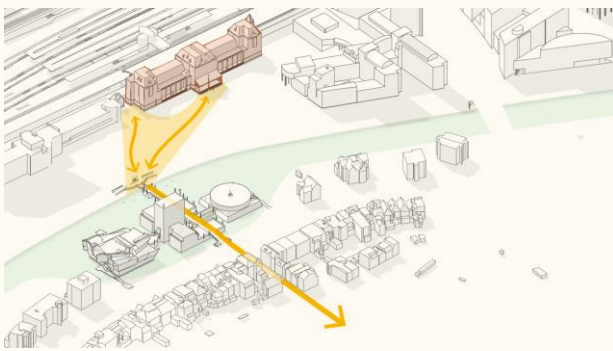
<p>Focus op (wandel) transferfunctie</p> <p>Stationsgebied wordt ingericht vanuit transferfunctie, o.a. maximaal faciliteren wandelroute treinstation-centrum ('gouden driehoek').</p> <ul style="list-style-type: none"> + Efficiënte verkeersmachine - Mist ruimtelijke potentie (gebouw, water, groen) 	<p>Combi transfer met verblijven</p> <p>Naast (wandel)transferfunctie wordt verblijven, flaneren en recreatie een belangrijke functie: verblijven bij een reispaleis met een paleistuin. Naast de 'gouden driehoek' ook een 'groene paleistuin' bij het gebouw.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Aantrekkelijke entree stad + Herwinnen publieke ruimte - Complexere ontwerpraag 	<p>Vanuit zuid recht op Stationsweg</p> <p>Nieuwe fietstunnel loopt vanuit zuid rechttoe en takt aan op Stationsweg. Wandelars uit station ri centrum kruisen fietsstroom nabij Stationsweg</p> <ul style="list-style-type: none"> + Logisch en direct netwerk - Korte en te steile helling - Conflict wandelroute 	<p>Vanuit zuid splitsen in o-w-takken</p> <p>Nieuwe fietstunnel splitst vanuit zuid in westelijke en oostelijke hellingbaan. Wandelars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets + Keuzevrijheid fietsers - 2 hellingen nodig 	<p>Menging van bussen en fietsers</p> <p>30 km/u structuur voor de gehele Stationsweg waarbij op het oostelijke deel bussen meerijden als gast (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Inrichting helder, continu + Minder ruimtebeslag - Onveilig voor fietsers
<p>Stationsweg: alles op maaiveld</p> <p>Stationsweg als centrumplek voor iedereen, waar fietsers en wandelaars elkaar kruisen, met oogcontact verkeren en soms op elkaar moeten wachten. Vanaf maaiveld aantakken van allerlei functies.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Continue publieke ruimte + Meer stedelijke reuring - Wandel en fiets kruisen 	<p>Stationsweg: fiets op -1</p> <p>Aanleggen van fietstunnel in Stationsweg om Stationsplein volledig wandelgebied te maken. Aangrijpen voor ondergronds aantakken fietsentunnel naar zuidzijde station</p> <ul style="list-style-type: none"> + Efficiënte verkeersmachine - Sociale onveiligheid - Minder leesbare stad 	<p>Grote clusters, focus noordzijde</p> <p>83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), onder voorplein (4.000), inpandige, bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Clusteren is efficiënt beheer - Minder vergoed voorplein - Afhankelijk keuze oostplein 	<p>Grote clusters, noord-zuid verdeeld</p> <p>60% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), in Muziekgebouw (4.000, in dubbelgebruik), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), inpandige bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Beter 1/2-verdeling n-z + Kans dubbelgebruik op fiets - Afhankelijk keuze oostplein 	<p>Bus/fiets scheiden, fiets weerszijde</p> <p>Aparte businfra (Zrichtingen) met aan weerszijden fietspaden (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Inrichting helder + Extra overstek fietsers - Nog meer ruimtebeslag
<p>Stationsweg: hoofdverdeler fiets</p> <p>Diepenring 30 km/u-hoofdverdeler voor fiets, ook Stationsweg. Vanuit west/ Suikerkruisje aanlanden via Eldersingel. Vanuit zuidoost nieuw Helperzooipad via Parkweg. Van Hallpad en Lodewijkstr. als buitroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> + Kleine straatjes rustiger + Heldere hoofdstructuur - Drukke fietsroutes 	<p>Fijnmazig verdunnen fietsroutes</p> <p>Fietsnetwerk met fijnmazige, gelijkwaardige routes. Bij station soort o-w-ladder van Stationsweg en Van Hallpad-Lodewijkstr. Andere verbindingen takken hierop aan.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verdunning van fietsstromen - Drukte smalle straatjes - Meer hinder wandelaars 	<p>West direct naast stationsgebouw</p> <p>K&R/taxi conform huidige plannen plaatsen in stationsgebied, west direct naast het stationsgebouw. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Dicht bij de treinen - Auto op Stationsweg/plein - Kruist fiets Van hallpad 	<p>Onder KPN, in/uit via Stationsweg</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij - Auto op Stationsweg/plein - Vergt aanpassingen KPN 	<p>100% exclusief fiets/wandel</p> <p>De Stationsweg wordt volledig ingericht op wandel en fiets. Alleen onthefing voor nood-hulpdiensten en logistiek. Materiaalgebruik en inrichting primair voor wandel-fiets.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Optimale verblijfskwaliteit - Bussen op andere plek
<p>Pragmatisch en verspreid oplossen</p> <p>83% van alle P aan noordzijde: Nieuwe stalling onder spoor (6.000), herbenutten -1 deel stadsbalkon (2.500), handhaven Hunzehuysstalling (2.000), oostperron (2.200), volledig huidig +1 p-dek KPN en onder viaduct (3.250), stallingen Cascade (1.550)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Maximaal hergebruik - Verspreid lastig in beheer - Minder ruimtelijke kwaliteit 	<p>Fijnmazig verdunnen: 3 fietsroutes</p> <p>Fietsstromen verdelen over 3 bestaande routes zoals nu (Emmabrugroute, Werkmanbrugroute, Herebrugroute). Nieuwe fietstunnel station takt logisch aan op Werkmanbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verdelen drukte + Logische koppeling tunnel - Te druk op Werkmanbrug 	<p>Onder KPN, in/uit via Cascade</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit route via Cascadecomplex. Stationsweg en -plein blijft autovrij. Emmabrugkruising als 3-tak voor autoverkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij + Stationsplein/weg autovrij - Vergt aanpassingen KPN 	<p>Onder KPN, éénrichtingscircuit</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met 1-richtings-route Emmaplein-kruising-Stationsweg-Stationsplein-K&R-Cascadecomplex (of andersom).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij - Auto op Stationsweg/plein - Vergt aanpassingen KPN 	<p>Alleen incidenteel ander verkeer</p> <p>De Stationsweg wordt primair ingericht op wandel en fiets. Naast onthefing nood-hulpdiensten en logistiek, ook voor o.a. incidentele NS-bussen. Bepaald mede materiaal-gebruik en inrichting</p> <ul style="list-style-type: none"> + Flexibel bij incidenten - Brede rijdersplek nodig
<p>Fijnmazig verdunnen: 4 fietsroutes</p> <p>Fietsstromen verdelen over 4 routes, dankzij nieuwe n-z-fietsbrug. Nieuwe fietstunnel station takt zo logisch mogelijk aan op de (nieuwe) 4de brug. Hiermee verdunnen de stromen nog sterker.</p> <ul style="list-style-type: none"> + ontlasten Werkmanbrug - n-zijde brug loopt dood - inpassing brug / schepen 	<p>Bundelen op 2 fietsroutes</p> <p>Bundelen op te verbeteren Emmabrug- en Herewegroute (fiets hoofdgebruiker 30 km/u). Nieuwe fietstunnel station takt aan op Stationsweg (verdeler). Werkmanbrug primair voor wandelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Past binnen richtlijnen CROW + minder drukke Volkingestr. - Vergt herinrichting routes 	<p>Auto in/uit via Stationsweg west</p> <p>Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via kruispunt Herebrug. Stationsweg (oostzijde) naar entree Oude Stationsweg van Stationsplein oost.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Herewegviaduct simpeler + Keuruimte in hub zelf - Auto op busbaan, hinder 	<p>Auto via éénrichtingscircuit</p> <p>Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, met 1-richtingsroute Herewegviaduct-Oude Stationsweg-hub-Oude Stationsweg-Stationsweg (of andersom).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Flexibel bij incidenten + Geen keuruimte hub nodig - Auto op busbaan, hinder 	<p>Behoud van enkele busroute</p> <p>Medegebruik bussen (route Eldersingel-centrum oost, ca 2-4x per uur met haltes. Evt. ook taxi's, NS-bussen, waars loonwerkersverkeer. Materiaalgebruik en inrichting voor structureel zware voertuigen (bus).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Directe route laatste bus + Flexibel - Brede asfaltweg en haltes
<p>Vanuit zuid linksaf naar west</p> <p>Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar westen en komt verder op boven ri. Stationsweg. Wandelars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets + ontlast OV-route Herebrug - omrijden ri. centrum oost 	<p>Vanuit zuid rechts naar oost</p> <p>Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar oosten en komt boven bij huidige busstation. Wandelars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets - Drukker bij Hereweg (OV) - Omrijden ri. west 	<p>Auto in/uit via Herewegviaduct</p> <p>Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via bestaande in/uitgang q Herewegviaduct, indien nodig re-in-re-uit.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Geen auto op Stationsweg - Keuruimte in hub zelf 	<p>Bus/fiets scheiden, fiets één kant</p> <p>Aparte businfra (Zrichtingen), fysiek gescheiden van er naast liggend Zrichtingen fietspad langs water (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Veilig, minder oversteken + Doorstroming bus - Meer ruimtebeslag 	

**Voorbeelden
van bouwstenen**



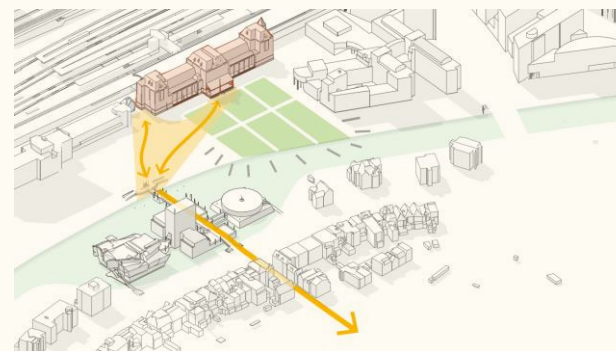
Bouwsteen: verblijven en wandelen

Focus op (wandel) transferfunctie




Stationsgebied wordt ingericht vanuit transferfunctie, o.a. maximaal faciliteren wandelroute treinstation-centrum ('gouden driehoek').

Combi transfer met verblijven


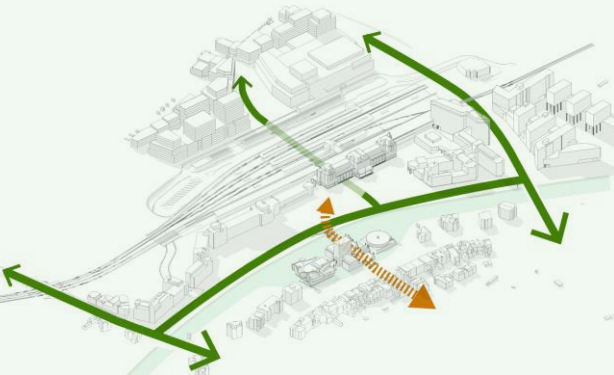


Naast (wandel)transferfunctie wordt verblijven, flaneren en recreatie een belangrijke functie: verblijven bij een reispaleis met een paleistuin. Naast de 'gouden driehoek' ook een 'groene paleistuin' bij het gebouw.

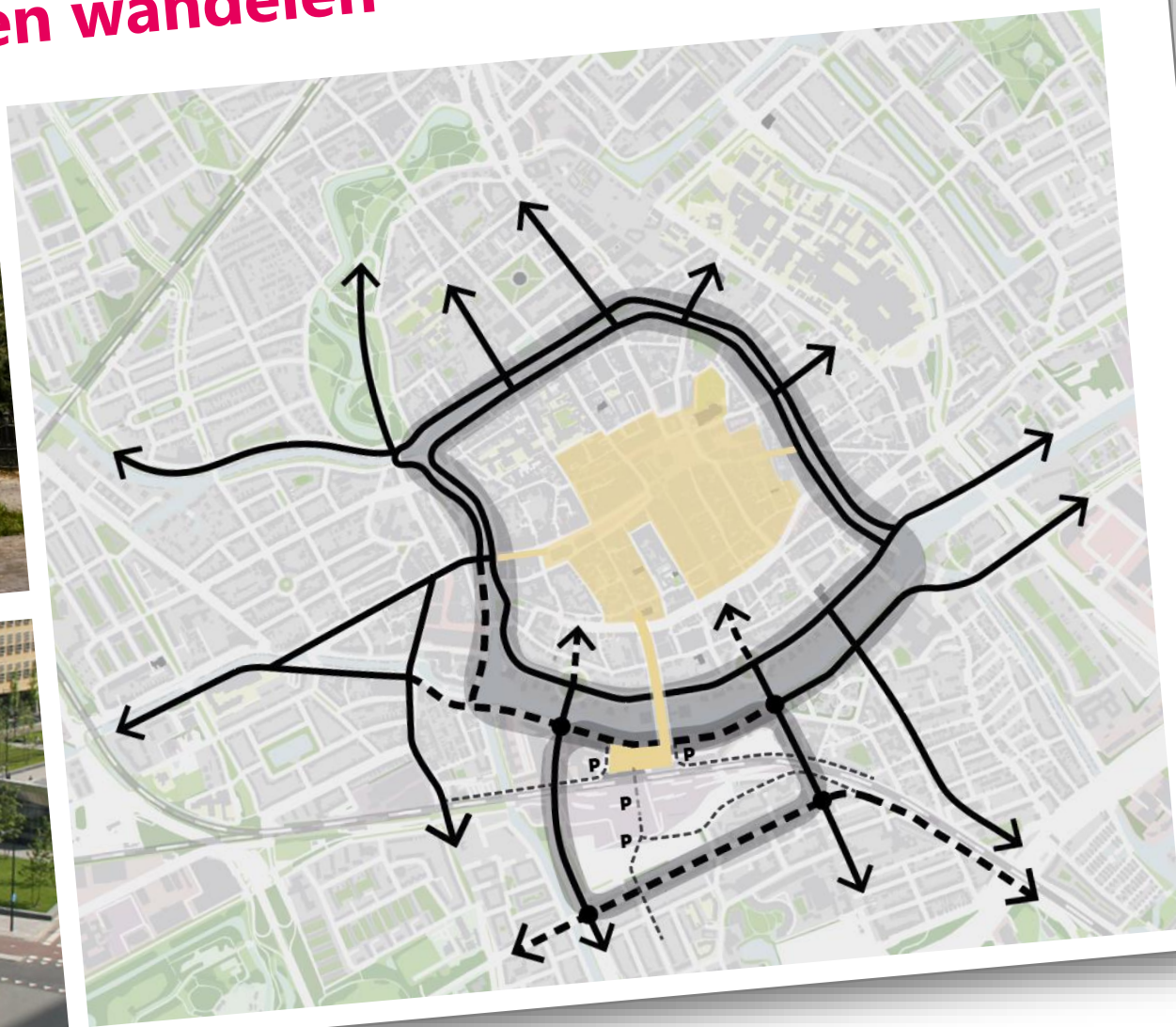
Bouwsteen: Fietsstructuur noord-zuid routes

Fijnmazig verdunnen: 4 fietsroutes 	<p>Fietsstromen verdelen over 4 routes, dankzij nieuwe n-z-fietsbrug. Nieuwe fietstunnel station takt zo logisch mogelijk aan op de (nieuwe) 4de brug. Hiermee verdunnen de stromen nog sterker.</p>
	

Fijnmazig verdunnen: 3 fietsroutes 	<p>Fietsstromen verdelen over 3 bestaande routes zoals nu (Emmabrugroute, Werkmanbrugroute, Herebrugroute). Nieuwe fietstunnel station takt logisch aan op Werkmanbrug</p>
	

Bundelen op 2 fietsroutes 	<p>Bundelen op te verbeteren Emmabrug- en Herewegroute (fiets hoofdgebruiker 30 km/u). Nieuwe fietstunnel station takt aan op Stationsweg (verdeler). Werkmanbrug primair voor wandelen.</p>
	

Mogelijke suggestie fiets en wandelen



Mogelijke suggestie fiets en wandelen



Mogelijke suggestie fiets en wandelen




In groepjes: het woord is aan u...


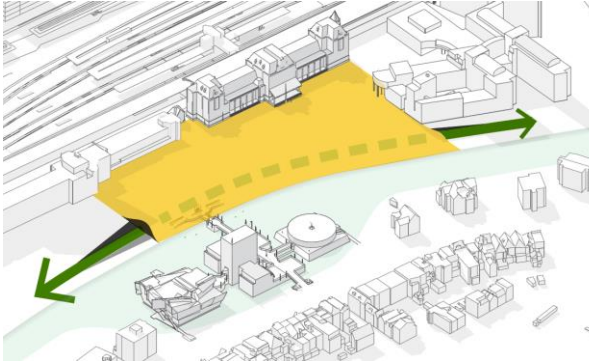


Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

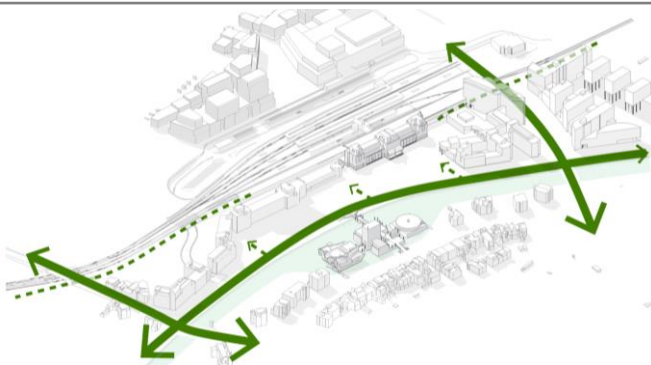
Bouwsteen: Stationsplein ontmoeten of scheiden

Stationsweg: alles op maaiveld 	<p>Stationsweg als centrumplek voor iedereen, waar fietsers en wandelaars elkaar kruisen, met oogcontact verkeren en soms op elkaar moeten wachten. Vanaf maaiveld aantakken van allerlei functies.</p>
	

Stationsweg: fiets op -1 	<p>Aanleggen van fietstunnel in Stationsweg om Stationsplein volledig wandelgebied te maken. Aangrijpen voor ondergronds aantakken fietsenstalling en nieuwe fietstunnel naar zuidzijde station</p>
	

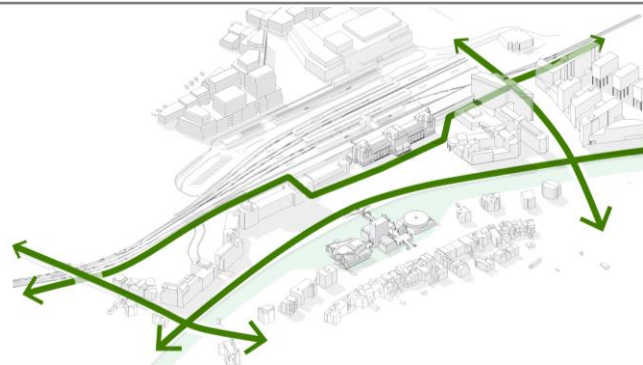
Bouwsteen: Fietsstructuur oost-west routes

Stationsweg: hoofdverdeler fiets



Diepenring 30 km/u-hoofdverdeler voor fiets, ook Stationsweg. Vanuit west/Suikerzijde aanlanden via Eeldersingel. Vanuit zuidoost nieuw Helperzoompad via Parkweg. Van Hallpad en Lodewijkstr. als buurtroutes

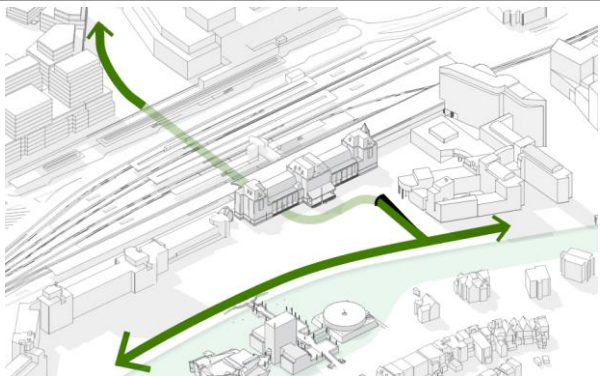
Fijnmazig verdunnen fietsroutes



Fietsnetwerk met fijnmazige, gelijkwaardige routes. Bij station soort o-w-ladder van Stationsweg en Van Hallpad-Lodewijkstr. Andere verbindingen takken hierop aan.

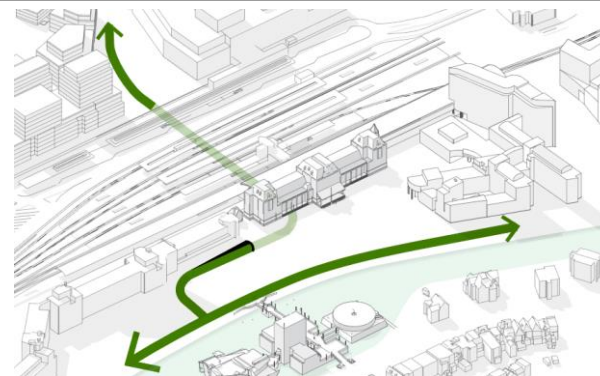
Bouwsteen: aanlanding nieuwe fietstunnel vanuit zuid

Vanuit zuid linksaf naar west



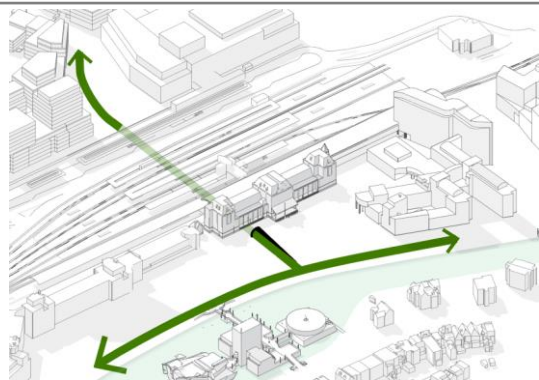
Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar westen en komt verder op boven ri. Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

Vanuit zuid rechts naar oost



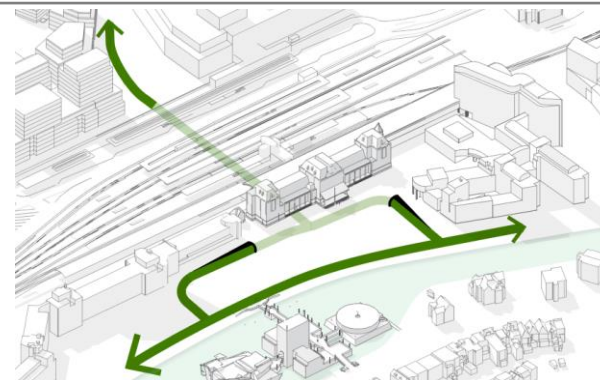
Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar oosten en komt boven bij huidige busstation. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

Vanuit zuid recht op Stationsweg



Nieuwe fietstunnel loopt vanuit zuid rechtdoor en takt aan op Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum kruisen fietsstroom nabij Stationsweg

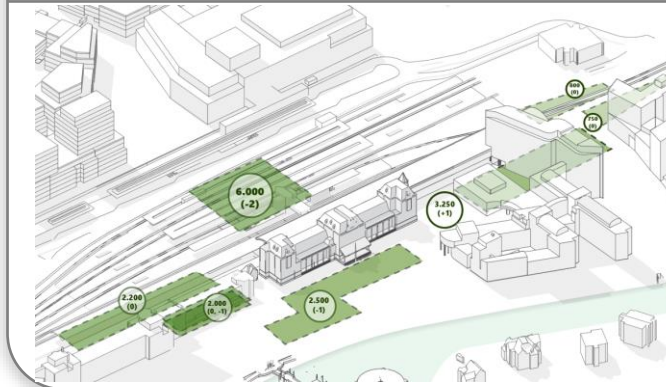
Vanuit zuid splitsen in o-w-takken



Nieuwe fietstunnel splitst vanuit zuid in westelijke en oostelijke hellingbaan. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

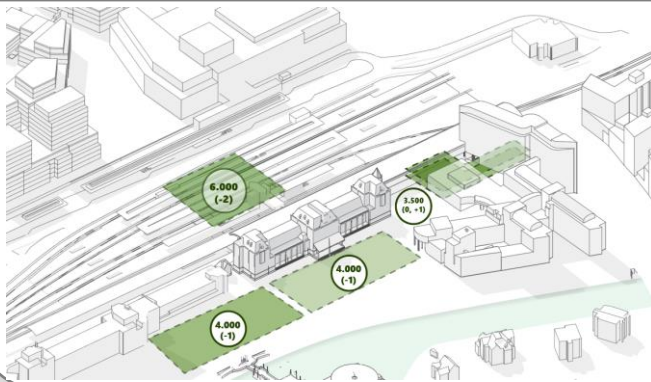
Bouwsteen: fietsparkeren (totaal 17.500 fiets-p)

Pragmatisch en verspreid oplossen



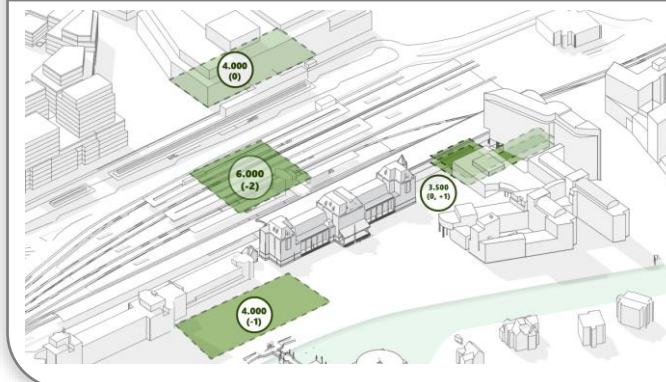
83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), herbenutten -1-deel stadsbalkon (2.500), handhaven Hunzehuysstalling (2.000), oostperron (2.200), volledig huidig +1 p-dek KPN en onder viaduct (3.250), stallingen Cascade (1.550)

Grote clusters, focus noordzijde



83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), onder voorplein (4.000), inpandige, bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)

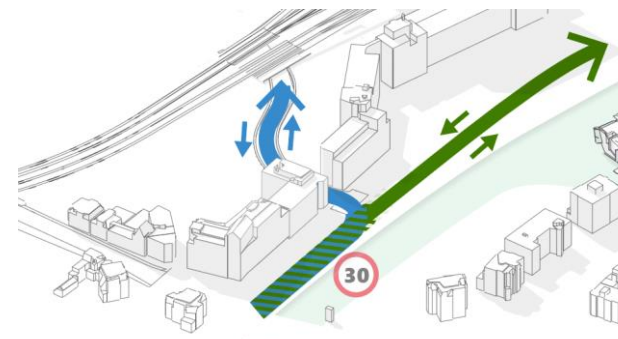
Grote clusters, noord-zuid verdeeld



60% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), in Muziekgebouw (4.000, in dubbelgebruik), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), inpandige bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)

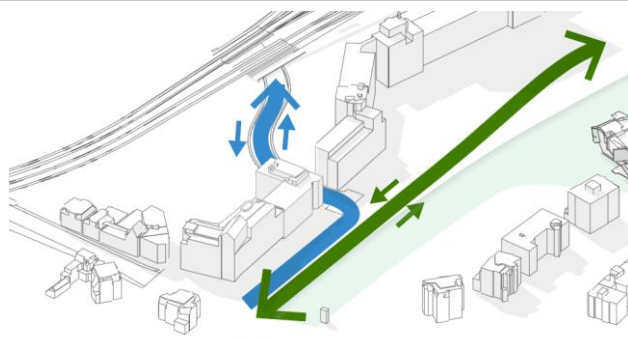
Bouwsteen: Combinatie van bussen en fietsers oostzijde

Menging van bussen en fietsers



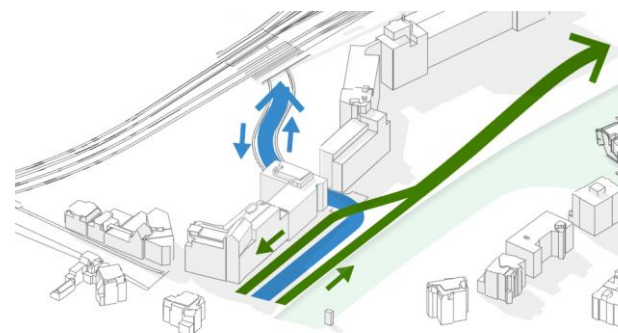
30 km/u structuur voor de gehele Stationsweg waarbij op het oostelijke deel bussen meerijden als gast (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)

Bus/fiets scheiden, fiets één kant




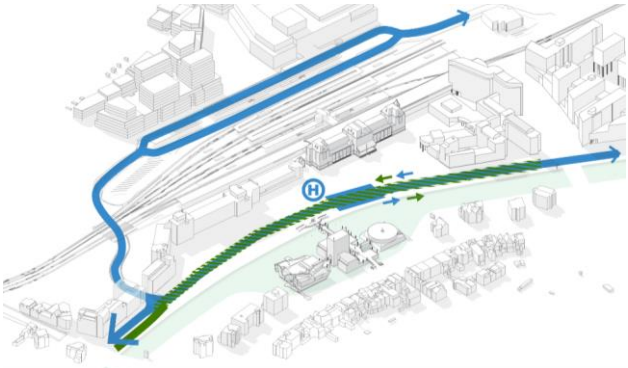
Aparte businfra (2richtingen), fysiek gescheiden van er naast liggend 2richtingen fietspad langs water (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)


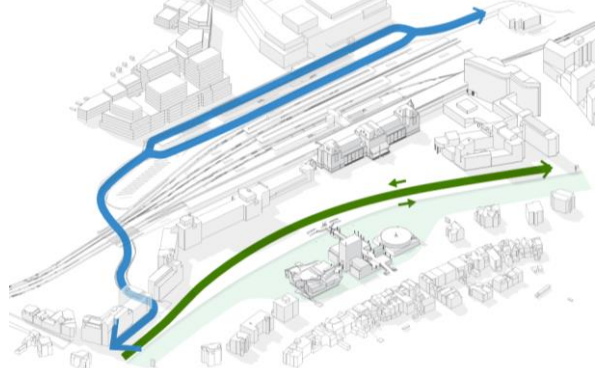
Bus/fiets scheiden, fiets weerszijde


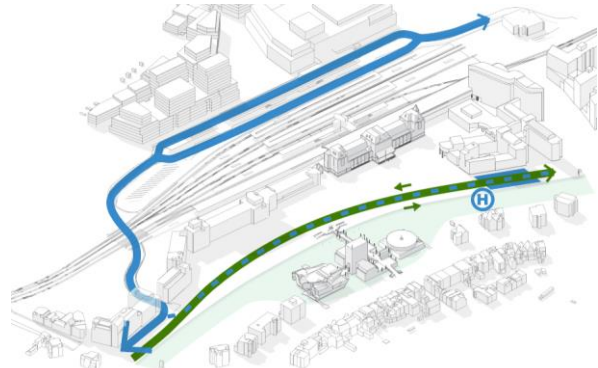


Aparte businfra (2richtingen) met aan weerszijden fietspaden (tussen Herebrug en tunnel naar nieuw busplatform)

Bouwsteen: Toegankelijkheid bussen op Stationsweg

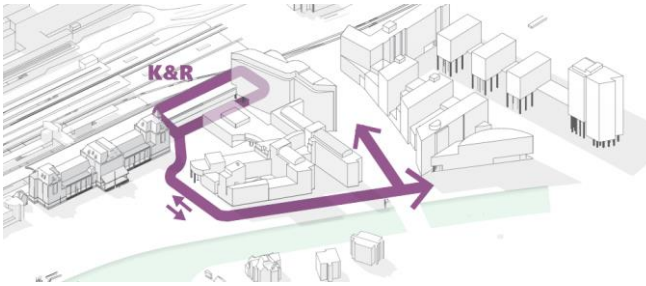
Behoud van enkele busroute 	<p>Medegebruik bussen (route Eeldersingel-centrum oost, ca 2-4x per uur) met haltes. Evt. ook taxi's, NS-bussen, zwaar loonwerkersverkeer. Materiaalgebruik en inrichting voor structureel zware voertuigen (bus).</p>
	

100% exclusief fiets/wandel 	<p>De Stationsweg wordt volledig ingericht op wandel en fiets. Alleen ontheffing voor nood-hulpdiensten en logistiek. Materiaalgebruik en inrichting primair voor wandel-fiets.</p>
	

Alleen incidenteel ander verkeer 	<p>De Stationsweg wordt primair ingericht op wandel en fiets. Naast ontheffing nood-hulpdiensten en logistiek, ook voor o.a. incidentele NS-bussen. Bepaalt mede materiaal-gebruik en inrichting</p>
	

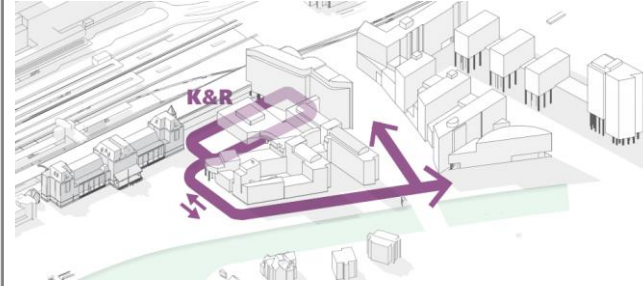
Bouwsteen: Autostructuur westzijde (taxi, K&R)

West direct naast stationsgebouw



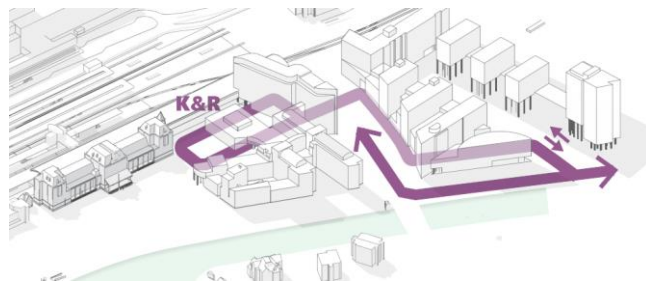
K&R/taxi conform huidige plannen plaatsen in stationsgebied, west direct naast het stationsgebouw. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).

Onder KPN, in/uit via Stationsweg



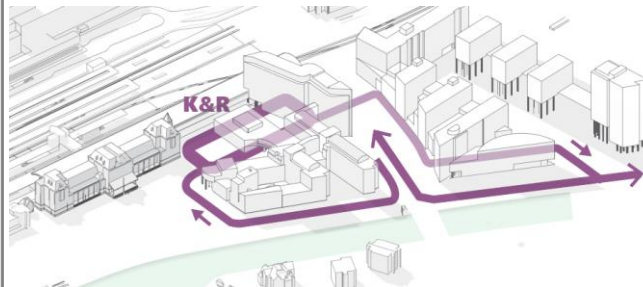
K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).

Onder KPN, in/uit via Cascade




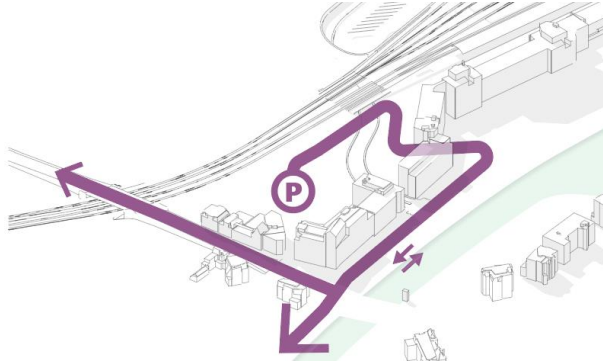
K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit route via Cascadecomplex. Stationsweg en -plein blijft autovrij. Emmabrugkruising als 3-tak voor autoverkeer.


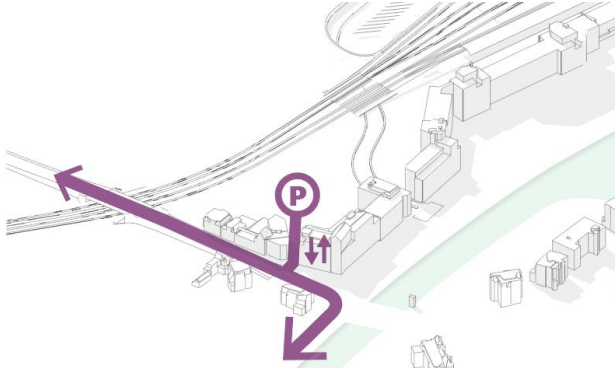
Onder KPN, éénrichtingscircuit


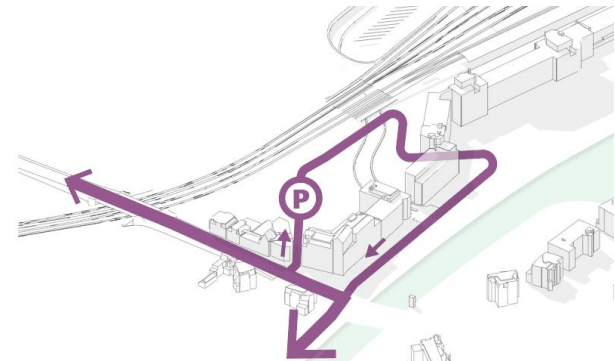



K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met 1-richtings-route Emmapleinkruising-Stationsweg-Stationsplein-K&R-Cascadecomplex (of andersom).

Bouwsteen: Autostructuur oostzijde (Glaudé)

Auto in/uit via Stationsweg west 	Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via kruispunt Herebrug, Stationsweg (oostzijde) naar entree Oude Stationsweg of Stationsplein oost.
	

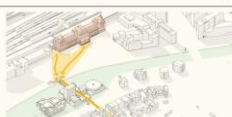
Auto in/uit via Herewegviaduct 	Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via bestaande in/uitgang q Herewegviaduct, indien nodig re-in-re-uit.
	

Auto via éénrichtingscircuit 	Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub. Met 1-richtingsroute Herewegviaduct-Oude Stationsweg-hub-Oude Stationsweg-Stationsweg (of andersom).
	

Focus op (wandel) transferfunctie 

Stationsgebied wordt ingericht vanuit transferfunctie, o.a. maximaal faciliteren wandelroute treinstation-centrum ('gouden driehoek').

- + Efficiënte verkeersmachine
- Mist ruimtelijke potentie (gebouw, water, groen)



Combi transfer met verblijven 

Naast (wandel)transferfunctie wordt verblijven, flaneren en recreatie een belangrijke functie: verblijven bij een reispaleis met een paleistuin. Naast de 'gouden driehoek' ook een 'groene paleistuin' bij het gebouw.

- + Aantrekkelijke entree stad
- + Herwinnen publieke ruimte
- Complexere ontwerpraag



Vanuit zuid recht op Stationsweg 

Nieuwe fietstunnel loopt vanuit zuid rechttoerend en takt aan op Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum kruisen fietsstroom nabij Stationsweg

- + Logisch en direct netwerk
- Korte en te steile helling
- Conflict wandelroute



Vanuit zuid splitsen in o-w-takken 

Nieuwe fietstunnel splitst vanuit zuid in westelijke en oostelijke hellingbaan. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

- + Scheiding wandel en fiets
- + Keuzevrijheid fietsers
- 2 hellingen nodig



Menging van bussen en fietsers 

30 km/u structuur voor de gehele Stationsweg waarbij op het oostelijke deel bussen meerijden als gast (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)

- + Inrichting helder, continu
- + Minder ruimtebeslag
- Onveilig voor fietsers




Stationsweg: alles op maaiveld 

Stationsweg als centrumplek voor iedereen, waar fietsers en wandelaars elkaar kruisen, met oogcontact verkeren en soms op elkaar moeten wachten. Vanaf maaiveld aantakken van allerlei functies.


- + Continue publieke ruimte
- + Meer stedelijke reuring
- Wandel en fiets kruisen




Stationsweg: fiets op -1 

Aanleggen van fietstunnel in Stationsweg om Stationsplein volledig wandelgebied te maken. Aangrijpen voor ondergronds aantakken fietsenstalling en nieuwe fietstunnel naar zuidzijde station

- + Efficiënte verkeersmachine
- Sociale onveiligheid
- Minder leesbare stad



Grote clusters, focus noordzijde 

83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), onder voorplein (4.000), inpandige, bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)

- + Clusteren is efficiënt beheer
- Minder vergoed voorplein
- Afhankelijk keuze oostplein



Grote clusters, noord-zuid verdeeld 

60% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), in Muziekgebouw (4.000, in dubbelgebruik), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), inpandige bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)

- + Beter 1/2-verdeling n-z
- + Kans dubbelgebruik fiets p
- Afhankelijk keuze oostplein



Bus/fiets scheiden, fiets weerszijde 

Aparte businfra (Zrichtingen) met aan weerszijden fietspaden (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)

- + Inrichting helder
- + Extra overstek fietsers
- Nog meer ruimtebeslag



Stationsweg: hoofdverdeler fiets 

Diepenring 30 km/u-hoofdverdeler voor fiets, ook Stationsweg. Vanuit west/ Suikerkruisje aanlanden via Eldersingel. Vanuit zuidoost nieuw Helperzooipad via Parkweg. Van Hallpad en Lodewijkstr. als buurtroutes

- + Kleine straatjes rustiger
- + Heldere hoofdstructuur
- Drukere fietsroutes



Fijnmazig verdunnen fietsroutes 

Fietsnetwerk met fijnmazige, gelijkwaardige routes. Bij station soort o-w-ladder van Stationsweg en Van Hallpad-Lodewijkstr. Andere verbindingen takken hierop aan.

- + Verdunning van fietsstromen
- Drukte smalle straatjes
- Meer hinder wandelaars



West direct naast stationsgebouw 

K&R/taxi conform huidige plannen plaatsen in stationsgebied, west direct naast het stationsgebouw. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).

- + Dicht bij de treinen
- Auto op Stationsweg/plein
- Kruist fiets Van hallpad



Onder KPN, in/uit via Stationsweg 

K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).

- + Ruimte bij perron komt vrij
- Auto op Stationsweg/plein
- Vergt aanpassingen KPN



100% exclusief fiets/wandel 

De Stationsweg wordt volledig ingericht op wandel en fiets. Alleen onthefing voor nood-hulpdiensten en logistiek. Materiaalgebruik en inrichting primair voor wandel-fiets.

- + Optimale verblijfskwaliteit
- Bussen op andere plek



Pragmatisch en verspreid oplossen 

83% van alle P aan noordzijde: Nieuwe stalling onder spoor (6.000), herbenutten -1 deel stadsbalkon (2.500), handhaven Hunzehuysstalling (2.000), oostperron (2.200), volledig huidig +1 p-dek KPN en onder viaduct (3.250), stallingen Cascade (1.550)

- + Maximaal hergebruik
- Verspreid lastig in beheer
- Minder ruimtelijke kwaliteit




Fijnmazig verdunnen: 3 fietsroutes 

Fietsstromen verdelen over 3 bestaande routes zoals nu (Emmabrugroute, Werkmanbrugroute, Hererugroute). Nieuwe fietstunnel station takt logisch aan op Werkmanbrug


- + Verdelen drukte
- + Logische koppeling tunnel
- Te druk op Werkmanbrug




Onder KPN, in/uit via Cascade 

K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit route via Cascadecomplex. Stationsweg en -plein blijft autovrij. Emmabrugkruising als 3-tak voor autoverkeer.


- + Ruimte bij perron komt vrij
- + Stationsplein/weg autovrij
- Vergt aanpassingen KPN



Onder KPN, éénrichtingscircuit 

K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met 1-richtings-route Emmaplein-kruising-Stationsweg-Stationsplein-K&R-Cascadecomplex (of andersom).

- + Ruimte bij perron komt vrij
- Auto op Stationsweg/plein
- Vergt aanpassingen KPN



Alleen incidenteel ander verkeer 

De Stationsweg wordt primair ingericht op wandel en fiets. Naast onthefing nood-hulpdiensten en logistiek, ook voor o.a. incidentele NS-bussen. Bepaald mede materiaal-gebruik en inrichting

- + Flexibel bij incidenten
- Brede rijdersplek nodig



Fijnmazig verdunnen: 4 fietsroutes 

Fietsstromen verdelen over 4 routes, dankzij nieuwe n-z-fietsbrug. Nieuwe fietstunnel station takt zo logisch mogelijk aan op de (nieuwe) 4de brug. Hiermee verdunnen de stromen nog sterker.

- + ontlasten Werkmanbrug
- n-zijde brug loopt dood
- inpassing brug / schepen



Bundelen op 2 fietsroutes 

Bundelen op te verbeteren Emmabrug- en Hererugroute (fiets hoofdgebruiker 30 km/u). Nieuwe fietstunnel station takt aan op Stationsweg (verdeler). Werkmanbrug primair voor wandelen.

- + Past binnen richtlijnen CROW
- + minder drukte Volkingestr.
- Vergt herinrichting routes



Auto in/uit via Stationsweg west 

Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via kruispunt Hererug. Stationsweg (oostzijde) naar entree Oude Stationsweg van Stationsplein oost.

- + Herewegviaduct simpeler
- + Keuruimte in hub zelf
- Auto op busbaan, hinder



Auto via éénrichtingscircuit 

Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub. Met 1-richtingsroute Hereweg-viaduct-Oude Stationsweg-hub-Oude Stationsweg-Stationsweg (of andersom).

- + Flexibel bij incidenten
- + Geen keuruimte hub nodig
- Auto op busbaan, hinder



Behoud van enkele busroute 

Medegebruik bussen (route Eldersingel-centrum oost, ca 2-4x per uur met haltes. Evt. ook taxi's, NS-bussen, waars loonwerkersverkeer. Materiaalgebruik en inrichting voor structureel zware voertuigen (bus).

- + Directe route laatste bus
- + Flexibel
- Brede asfaltweg en haltes



Vanuit zuid linksaf naar west 

Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar westen en komt verder op boven ri. Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

- + Scheiding wandel en fiets
- + ontlast OV-route Hererug
- omrijden ri. centrum oost



Vanuit zuid rechts naar oost 

Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar oosten en komt boven bij huidige busstation. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers

- + Scheiding wandel en fiets
- Drukker bij Hereweg (OV)
- Omrijden ri. west



Auto in/uit via Herewegviaduct 

Gebouwencomplex Glaudé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via bestaande in/uitgang q Herewegviaduct, indien nodig re-in-re-uit.

- + Geen auto op Stationsweg
- Keuruimte in hub zelf



Bus/fiets scheiden, fiets één kant 

Aparte businfra (Zrichtingen), fysiek gescheiden van er naast liggend Zrichtingen fietspad langs water (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)

- + Veilig, minder oversteken
- + Doorstroming bus
- Meer ruimtebeslag



<p>Focus op (wandel) transferfunctie</p> <p>Stationsgebied wordt ingericht vanuit transferfunctie, o.a. maximaal faciliteren wandelroute treinstation-centrum ('gouden driehoek').</p> <ul style="list-style-type: none"> + Efficiënte verkeersmachine - Mist ruimtelijke potentie (gebouw, water, groen) 	<p>Combi transfer met verblijven</p> <p>Naast (wandel)transferfunctie wordt verblijven, flaneren en recreatie een belangrijke functie: verblijven bij een reispaleis met een paleistuin. Naast de 'gouden driehoek' ook een 'groene paleistuin' bij het gebouw.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Aantrekkelijke entree stad + Herwinnen publieke ruimte - Complexe ontwerptraag 	<p>Vanuit zuid recht op Stationsweg</p> <p>Nieuwe fietstunnel loopt vanuit zuid recht door en takt aan op Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum kruisen fietsstroom nabij Stationsweg</p> <ul style="list-style-type: none"> + Logisch en direct netwerk - Korte en te steile helling - Conflict wandelroute 	<p>Vanuit zuid splitsen in o-w-takken</p> <p>Nieuwe fietstunnel splitst vanuit zuid in westelijke en oostelijke hellingbaan. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets + Keuzevrijheid fietsers - 2 hellingen nodig 	<p>Menging van bussen en fietsers</p> <p>30 km/u structuur voor de gehele Stationsweg waarbij op het oostelijke deel bussen meerijden als gast (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Inrichting helder, continu + Minder ruimte ontheffing - Onveilig voor fietsers
<p>Stationsweg: alles op maaiveld</p> <p>Stationsweg als centrumplek voor iedereen, waar fietsers en wandelaars elkaar kruisen, met oogcontact verkeren en soms op elkaar moeten wachten. Vanaf maaiveld aantakken van allerlei functies.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Continue publieke ruimte + Meer stedelijke reuring - Wandel en fiets routing 	<p>Stationsweg: fiets op -1</p> <p>Aanleggen van fietstunnel in Stationsweg om Stationsplein volledig wandelgebied te maken. Aangripen voor ondergronds aantakken fietsenstalling en nieuwe fietstunnel naar zuidzijde station</p> <ul style="list-style-type: none"> + Efficiënte verkeersmachine - Sociale onveiligheid - Minder leesbare stad 	<p>Grote clusters, focus noordzijde</p> <p>83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), onder voorplein (4.000), inpandige, bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Clusteren is efficiënt beheer - Minder vergoed voorplein - Afhankelijk keuze oostplein 	<p>Grote clusters, noord-zuid verdeeld</p> <p>60% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), in Muziekgebouw (4.000, in dubbelgebruik), oost van voorplein bv. in nieuw vastgoed (4.000), inpandige bovengrondse stalling naast/onder KPN (3.500)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Beter 1/2-1/2-verdeling n-z + Kans dubbelgebruik fietsers - Afhankelijk keuze oostplein 	<p>Bus/fiets scheiden, fiets weerszijde</p> <p>Aparte businfra (Zrichtingen) met aan weerszijden fietspaden (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Inrichting helder + Extra overstek fietsers - Nog meer ruimtebeslag
<p>Stationsweg: hoofdverdeler fiets</p> <p>Diepenring 30 km/u-hoofdverdeler voor fiets, ook Stationsweg. Vanuit west/Suikersijde aanlanden via Eldersingel. Vanuit zuidoost nieuw Helperzoompad via Parkweg. Van Haltpad en Lodewijkstr. als burtroutes</p> <ul style="list-style-type: none"> + Kleine straatjes rustiger + Heldere hoofdstructuur - Drukere fietsroutes 	<p>Fijnmazig verdunnen fietsroutes</p> <p>Fietsnetwerk met fijnmazige, gelijkwaardige routes. Bij station soort o-w-ladder van Stationsweg en Van Haltpad-Lodewijkstr. Andere verbindingen takken hierop aan.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verdunning van fietsstromen - Drukte smalle straatjes - Meer hinder wandelaars 	<p>West direct naast stationsgebouw</p> <p>K&R/taxi conform huidige plannen plaatsen in stationsgebied, west direct naast het stationsgebouw. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Dicht bij de treinen - Auto op Stationsweg/plein - Kruist fiets Van haltpad 	<p>Onder KPN, in/uit via Stationsweg</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit-route ongeveer zoals nu, via Emmabrugkruising en Stationsweg (westzijde).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij - Auto op Stationsweg/plein - Vergt aanpassingen KPN 	<p>100% exclusief fiets/wandel</p> <p>De Stationsweg wordt volledig ingericht op wandel en fiets. Met extra hulpdiensten en logistiek. Materiaalgebruik en inrichting primair voor wandel/fiets.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Optimale verblijfskwaliteit - Bussen op andere plek
<p>Pragmatisch en verspreid oplossen</p> <p>83% van alle P aan noordzijde: nieuwe stalling onder spoor (6.000), herbestemmen +1-diepe stadsbalkon (2.500), handhaven Hunzehuysstalling (2.000), oostperron (2.200), volledig huidig +1 p-plek KPN en onder viaduct (3.500) stallingen Cascade (1.550)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Maximaal hergebruik - Verspreid lastig in beheer - Minder ruimtelijke kwaliteit 	<p>Fijnmazig verdunnen: 3 fietsroutes</p> <p>Fietsstromen verdelen over 3 bestaande routes zoals nu (Emmabrugroute, Werkmanbrugroute, Hererugroute). Nieuwe fietstunnel station takt aan op Werkmanbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> + Verdelen drukte + Logische koppeling tunnel - Te druk op Werkmanbrug 	<p>Onder KPN, in/uit via Cascade</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met een in/uit route via Cascadecomplex. Stationsweg en -plein blijft autovrij. Emmabrugkruising als 3-tak voor autoverkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij + Stationsplein/weg autovrij - Vergt aanpassingen KPN 	<p>Onder KPN, éénrichtingscircuit</p> <p>K&R/taxi onder KPN-gebouw. Dit vergt wel verbouwing van o.a. P-kelder onder KPN. Met 1-richtings-route Emmaplein-kruising-Stationsweg-Stationsplein-K&R-Cascadecomplex (of andersom).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Ruimte bij perron komt vrij - Auto op Stationsweg/plein - Vergt aanpassingen KPN 	<p>Aleen incidenteel ander verkeer</p> <p>De Stationsweg wordt primair ingericht op wandel en fiets. Naast ontheffing noodhulpdiensten en logistiek, ook voor o.a. incidentele NS-bussen. Bepaald mede materiaalgebruik en inrichting</p> <ul style="list-style-type: none"> + Flexibel bij incidenten - Bredere rijders nodig
<p>Fijnmazig verdunnen: 4 fietsroutes</p> <p>Fietsstromen verdelen over 4 routes, dankzij nieuwe fietstunnel. Nieuwe fietstunnel station takt zo logisch mogelijk aan op de (nieuwe) 4de brug. Hiermee verdunnen de stromen nog sterker.</p> <ul style="list-style-type: none"> + ontlasten Werkmanbrug - n-zijde brug loopt dood - inpassing brug / schepen 	<p>Bundelen op 2 fietsroutes</p> <p>Bundelen op te verbeteren Emmabrug- en Hererugroute (fiets hoofdgebruiker 30 km/u). Nieuwe fietstunnel station takt aan op Stationsweg (verdeler). Werkmanbrug primair voor wandelen.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Past binnen richtlijnen CROW + minder drukke Volkingestr. - Vergt herinrichting routes 	<p>Auto in/uit via Stationsweg west</p> <p>Gebouwencomplex Glauvé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via kruispunt Hererug. Stationsweg (oostzijde) naar entree Oude Stationsweg of Stationsplein oost.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Hererugviaduct simpeler - Keerruimte in hub zelf - Auto op busbaan, hinder 	<p>Auto via éénrichtingscircuit</p> <p>Gebouwencomplex Glauvé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via kruispunt Hererug. Stationsweg (oostzijde) naar entree Oude Stationsweg of Stationsplein oost.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Flexibel bij incidenten + Geen keerruimte hub nodig - Auto op busbaan, hinder 	<p>Behoud van enkele busroute</p> <p>Medegebruik bussen (route Eldersingel-centrum oost, ca 2-4x per uur) met haltes. Evtl. ook taxi's, NS-bussen, zwaar loonwerkersverkeer. Materiaalgebruik en inrichting voor structureel zware voertuigen (bus).</p> <ul style="list-style-type: none"> + Directe route laatste bus + Flexibel - Brede asfaltweg en haltes
<p>Vanuit zuid linksaf naar west</p> <p>Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar westen en komt verder op boven ri. Stationsweg. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets + ontlast OV-route Hererug - omrijden ri, centrum oost 	<p>Vanuit zuid rechts naar oost</p> <p>Nieuwe fietstunnel buigt vanuit zuid ondergronds naar oosten en komt boven bij huidige busstation. Wandelaars uit station ri centrum blijven op maaiveld en kruisen fietsers ongelijkvloers</p> <ul style="list-style-type: none"> + Scheiding wandel en fiets - Drukker bij Hererug (OV) - Omrijden ri, centrum oost 	<p>Auto in/uit via Hererugviaduct</p> <p>Gebouwencomplex Glauvé uitrusten met centrale logistieke (P-)hub, in- en uitgaand autoverkeer via bestaande in/uitgang q Hererugviaduct, indien nodig re-in-re-uit.</p> <ul style="list-style-type: none"> + Geen auto op Stationsweg - Keerruimte in hub zelf 	<p>Bus/fiets scheiden, fiets één kant</p> <p>Aparte businfra (Zrichtingen), fysiek gescheiden van er naast liggend Zrichtingen fietspad langs water (tussen Hererug en tunnel naar nieuw busplatform)</p> <ul style="list-style-type: none"> + Veilig, minder oversteken + Doorstroming bus - Meer ruimtebeslag 	