

STRUCTUURSCHETS

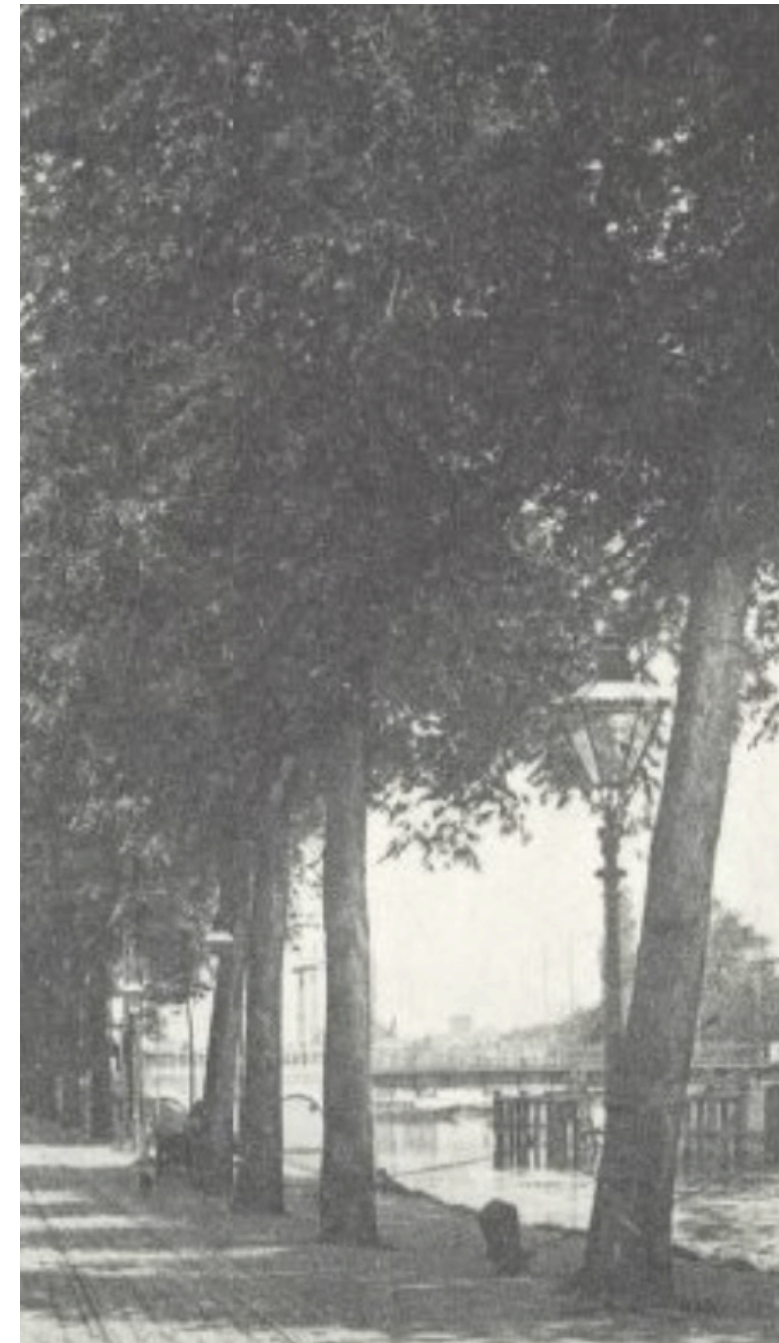
Stedenbouw



STATIONSGBIED
NOORDZIJDE
oktober 2024

INHOUDSOPGAVE - DE STRUCTUURSCHETS

HOOFDSTUK 1	INTRODUCTIE	2
HOOFDSTUK 2	DE AMBITIES	3
HOOFDSTUK 3	DE RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR	5
HOOFDSTUK 4	DE STRUCTUURTOELICHTING	7
HOOFDSTUK 5	DE STRUCTUURSCHETS	15



HOOFDSTUK 1 – INTRODUCTIE



Een levendig, groen en warm welkom, met het monumentale stationsgebouw als stralend middelpunt: In deze ruimtelijke structuurschets laten we zien hoe de noordzijde van het nieuwe stationsgebied er in de toekomst uit kan komen te zien. Dit document geeft een eerste beeld van hoe deze plek zich kan ontwikkelen tot een groene stadsentree waar voetgangers en fietsers de ruimte krijgen en de beleving van het water centraal staat.

ACHTERGROND EN DOELSTELLING

In februari 2023 stelde de Groningse gemeenteraad de Strategische Agenda Stationsgebied vast. Hierin staan de ambities beschreven om het stationsgebied te transformeren tot een nieuwe stadsentree en een levendig stadsdeel. Om de ambities voor de noordzijde van het gebied te concretiseren, ontwikkelde de gemeente Groningen deze ruimtelijke structuurschets. De schets is het resultaat van een stedenbouwkundige verkenning, waarin ook de bevindingen van het verkeersonderzoek naar de Stationsweg zijn verwerkt.

VISIE VOOR DE TOEKOMST

Met de verplaatsing van de busperrons en het wegvallen van het busverkeer over een groot gedeelte van de Stationsweg, ontstaat er ruimte om de noordzijde van het stationsgebied anders in te richten: We willen een levendige plek creëren, met meer aandacht voor fietsers, voetgangers en groen, en minder ruimte voor autoverkeer. Dit draagt bij aan een prettige en groene beleving van het stationsgebied, waar ook de relatie met het water beter tot zijn recht komt.

TIEN DOELEN

De kern van deze structuurschets zijn tien doelen, die richting geven aan de verdere uitwerking van de plannen voor de noordzijde. Eerst geven we een analyse van het huidige gebied: wat gaat er goed en wat minder goed? Daarnaast kijken we naar de historie en ontstaansgeschiedenis van het stationsgebied, om te helpen verklaren hoe het gebied zich heeft ontwikkeld tot de plek die het nu is. We laten zien hoe onze doelen tot stand zijn gekomen. Vervolgens gaan we in op de ruimtelijke hoofdstructuur van het gebied. Hoe kunnen we de sterke kanten van dit gebied benadrukken en de zwakke kanten verbeteren?

VAN STRUCTUURSCHETS NAAR ONTWIKKELVISIE

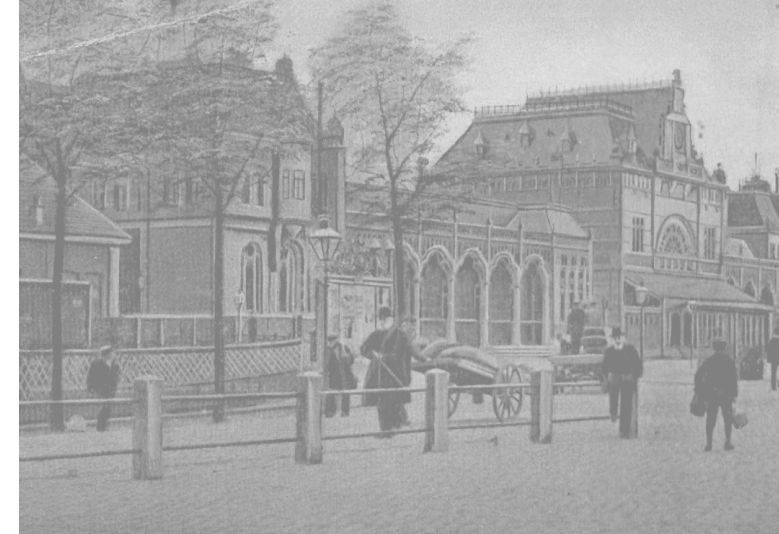
De structuurschets en de bijbehorende doelen vormen de basis bij het verder uitwerken van de plannen. Hiermee willen we in gesprek met gebruikers van het stationsgebied, inwoners van Groningen en andere betrokkenen. De uitkomsten van deze gesprekken, samen met de resultaten van onze studies, werken we uit in een ontwikkelvisie. Deze visie beschrijft de wensen voor de herontwikkeling van het gebied en vormt de basis voor het ontwerpen van de openbare ruimte en een nieuw programma.

IN DIALOOG

Graag gaan we in gesprek met geïnteresseerden over dit document en de toekomst van de noordzijde van het stationsgebied. Dit kan onder meer tijdens Let's Gro op vrijdag 8 november 2024. We kijken uit naar deze gesprekken!

HOOFDSTUK 2 – DE AMBITIES

De zes ambities uit de strategische agenda ‘Welkom in het NIEUWE STATIONSGBIED’ vormen de leidraad voor de verdere ontwikkeling van de noordzijde van het stationsgebied. In dit hoofdstuk leggen we de resultaten van ons stedenbouwkundig onderzoek naast deze ambities. Per ambitie bespreken we hoe de onderzoeksresultaten van invloed zijn op de volgende fase. Welke maatregelen zijn nodig om deze ambities te verwezenlijken?



1. TYPISCH GRONINGEN! HET STATIONSGBIED KRIJGT EEN DUIDELIJKE EN ONDERSCHIEDENDE IDENTITEIT.

Het stationsgebied moet het unieke karakter van Groningen weerspiegelen en herkenbaar zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Typisch Groningen is welkom heten. Dat doen we door alle entrees van het gebied zo fraai, comfortabel en veilig mogelijk vorm te geven.

Bij aankomst in Groningen, botst de blik van de reizigers nu op het betonnen stationsplein en het stadsbalkon. Dat past niet meer bij het stadsbeeld dat we de bezoekers willen tonen. Onze singels als prachtige groene gordel rond de binnenstad moeten weer de eerste aanblik van de stad worden. Een element als ‘Het Peerd van Ome Loeks’ past hier goed bij. Het profiel van de singel bindt het stationsgebied aan de noordzijde aan de binnenstad.

Daarnaast willen we de westzijde verbeteren, met zijn anonieme kantoorgebouwen en een onveilige omgeving onder het Emmaviaduct. Dit zouden aantrekkelijke entrees van het gebied moeten zijn vanuit de Niemeyer-locatie, de Suikerzijde en de westelijke binnenstad.

De spoorzijde is op dit moment een achterkant. Het aanpakken van de spoorzijde is noodzakelijk om het gebied levendig en uitnodigend te maken, niet alleen voor voetgangers, maar ook voor treinreizigers die de stad binnenkomen.

2. HET STATIONSGBIED WORDT EEN LEVENDIG STADSDEEL MET EEN MIX VAN VERSCHILLENDE FUNCTIES.

Het stationsgebied moet meer zijn dan alleen een plek om te reizen: het moet een multifunctioneel stadsdeel worden waar wonen, werken, reizen en verblijven samenkomen. De herontwikkeling biedt ruimte voor nieuwe woon- en werkplekken op de locatie van het huidige busstation. Door de verplaatsing van het busstation en de knip in de Stationsweg ontstaat ruimte voor nieuwbouw.

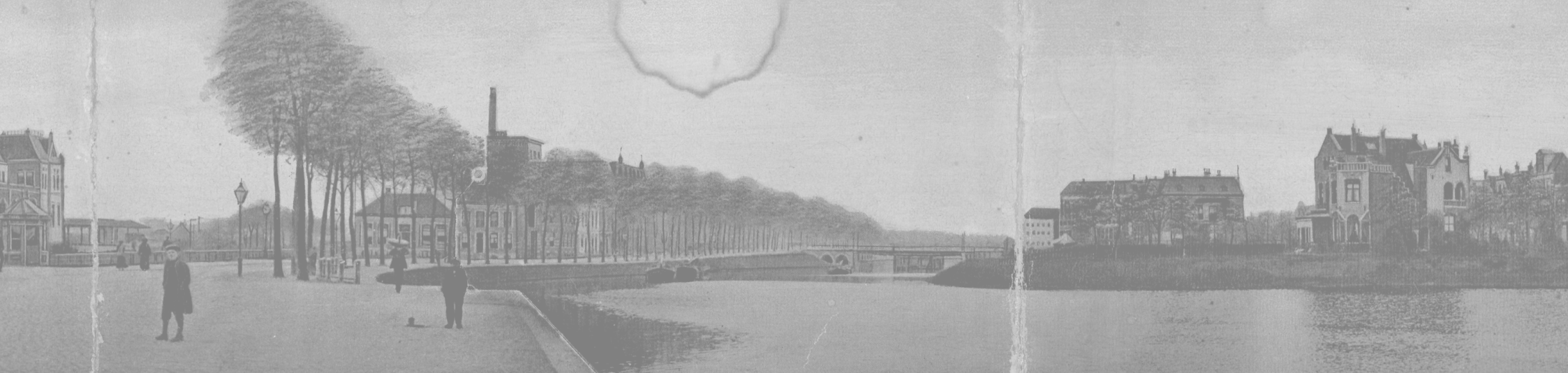
Ook lijkt dit de aangewezen plek voor verdichting en functiewijzigingen; dit onderzoeken we concreter in de volgende fase. Daarin onderzoeken we ook de toekomst van het Hunzehuys en het westelijke deel van het gebied. De KPN-borg en het Cascadecomplex vragen om een meer gemixt programma.

De nieuwe levendigheid in het stationsgebied komt niet alleen van reizigers, maar ook van de herontwikkeling van de waterkant en het stationsplein. De nieuwe, levendige waterkant moet veel meer een plek worden waar mensen willen verblijven en ontspannen en het begin van meerdere routes. Het stationsplein is het begin of het einde van de reis per OV en straalt rust uit. Hier kun je je oriënteren en vind je voorzieningen rond het plein.

3. OP HET OV-KNOOPPUNT KUNNEN REIZIGERS ZICH GEMAKKELIJK EN SNEL BEWEGEN TUSSEN DE VERSCHILLENDE VORMEN VAN VERVOER.

De reiziger kan op een veilige manier aankomen in de stad. Overstappen op de bus, trein of ov-fiets kan gemakkelijk in het hart van het Stationsgebied. Halen en brengen wordt gefaciliteerd en proberen we zo min mogelijk met de voetganger en de fietser te laten kruisen.

Routes van en naar het station voor fietsers en voetgangers worden verbeterd, met speciale aandacht voor comfort en veiligheid, maar ook op een betere balans van drukte en veiligheid. We willen de fietser verleiden om de Emmabrug of de Herebrug te gebruiken. De fietser naar het zuiden kan via de spoorzijde richting Europapark en de Suikerzijde. Ook is er met de tunnel onder de sporen een extra noord-zuid-verbinding. De voetganger moet obstakelvrij, veilig en comfortabel de binnenstad kunnen bereiken. De knip voor doorgaand verkeer in de Stationsweg biedt daar de ruimte voor.



4. DE INRICHTING VAN DE BUITENRUIMTE ZORGT ERVOOR DAT MENSEN HET PRETTIG VINDEN IN HET GEBIED TE VERBLIJVEN.

De openbare ruimte in het stationsgebied moet aantrekkelijk zijn om te verblijven. Dit betekent dat gebouwen in de toekomst niet meer in zichzelf gekeerd mogen zijn, maar bij moeten dragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte. Het stationsplein wordt een groene plek geschakeld aan het profiel van de singels. Hier vind je daarom geen obstakels die maken dat je het gebied zo gauw mogelijk wilt doorkruisen. Het stadsbalkon past daarom niet meer op de huidige plek. Het gebied wordt zo ingericht dat het tempo van de bezoeker op natuurlijke wijze omlaag gaat en er een plek voor ontmoeten en verblijven ontstaat.

5. IN HET GEBIED STAAT DE VOETGANGER CENTRAAL.

Om de beleving voor de voetganger te verbeteren, moet de voetganger centraal staan in de openbare ruimte. Dit betekent dat eerst vooral de infrastructuur voor de fietsers en het gemotoriseerd verkeer moet worden aangepast. Jarenlang is het stationsgebied vooral ingericht voor bus, taxi en auto, wat ook zichtbaar is in de gesloten bebouwing en verkeersroutes. Door de voetganger centraal te stellen, verandert ook het gebruik van het gebied. Het tempo en het perspectief vanuit de auto veranderen in het tempo en het perspectief van de voetganger. Dit betekent dat niet alleen goede wandelroutes, maar ook een levendige omgeving met voorzieningen zoals winkels en horeca en voldoende doorsteekjes.

6. ER IS SAMENHANG EN VERBINDING TUSSEN HET STATIONSGBIED, DE OMLIGGENDE WIJKEN EN DE BINNENSTAD.

We willen het stationsgebied beter verbinden met de omliggende wijken en de binnenstad. Dit geldt zowel voor fysieke verbindingen als voor de ruimtelijke samenhang. Op de noord-zuidas van het station vind je straks een meer introvert plein aan de zuidzijde, omringd door functies en bebouwing. Aan de noordzijde van de as zal een extravert plein zich richting de stad openen. Het stationsgebouw en het museum hebben een voorruimte aan het singelprofiel. Dit singelprofiel is de groene verbinder rondom de binnenstad.

Aan de westzijde moeten we zorgen voor goede fiets- en wandelroutes langs het spoor richting de Suikerzijde en andere wijken. De overgang naar omliggende buurten zoals de Oosterpoort- en Herewegbuurt moet soepeler worden, waarbij waardevolle elementen zoals de historische Glaudé-panden een rol kunnen spelen om de schaal en sfeer van het gebied te verzachten.

HOOFDSTUK 3 – DE RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

Het ontstaan van het stationsgebied zoals we dat nu kennen begint halverwege de 19e eeuw. In 1866 werd de eerste spoorlijn naar Leeuwarden aangelegd. Later volgden verbindingen met Winschoten, Assen, Delfzijl en Roodeschool. De spoorlijn en het station lagen aan de zuidzijde van de stad. Ten tijde van de aanleg van deze spoorlijn en de bouw van het eerste houten stationsgebouw uit 1867 lagen er nog vestingwerken rondom de stad. Langs de belangrijke noord-zuid assen over de Hondsrug, de Hereweg en de Oosterweg, stond al bebouwing, waardoor het station aan de westkant van de Hondsrug werd gebouwd. Het houten stationsgebouw dat in 1866 is gebouwd is vrij dicht op de vestingwerken gepositioneerd met zijn gezicht naar de stad. De stenen versie van het station (zoals we haar nu kennen) werd in 1896 geopend. Dit station heeft zijn middenlijn gericht op de punt van de meest zuidelijke dwinger. Het stationsgebouw is dus weloverwogen gepositioneerd in zijn omgeving. De verbinding van het stationsgebied met de stad is vanaf het begin gericht op het oosten, naar de Hereweg. Via de Hereweg bereikte men de stad.

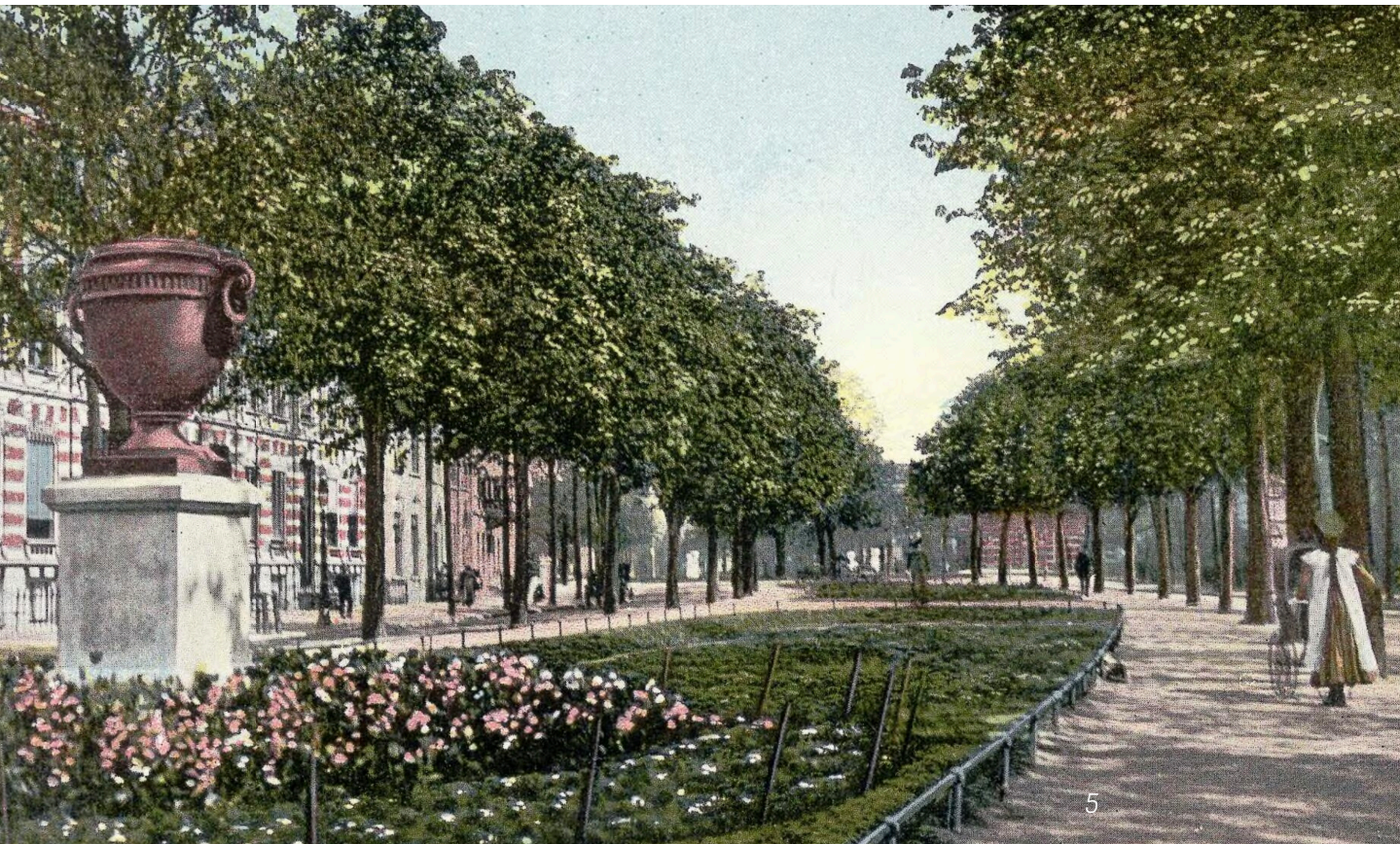
SINGELPROFIEL

Na invoering van de Vestingwet in 1874 en de ontmanteling van de vestingwerken, werd een singelgordel ontworpen ten noorden van het Verbindingskanaal. De singel kreeg luxe huizen en villa's langs een lommerrijk profiel. Twee groene, ronde pleinen vormden de ruim opgezette entrees naar de stad. Met de aanleg van de Emmabrug werd het station ook aan de westzijde verbonden met de stad. Aan de zuidzijde van het Verbindingskanaal kwamen voornamelijk huizen langs de Emmasingel en in het Zuiderpark werden vrijstaande villa's gebouwd. Het Verbindingskanaal werd aan de zuidzijde omzoomd door stevige bomenrijen. Zichtlijnen over het water en vanaf de bruggen waren en zijn belangrijk om deze locatie als één samenhangend geheel te ervaren. Die oorspronkelijke samenhang is in de loop van de tijd door verkeerskundige en stedenbouwkundige ingrepen verloren gegaan. Daardoor is er een disbalans ontstaan tussen groen en verharding.

SPOOREMPLACEMENT

De spoorzijde en het spooreplacement waren bij uitstek locaties voor industriële functies. Alleen op plaatsen waar het spoor door woongebieden liep, staan er woningen aan het spoor. Daardoor ontstond er een stedelijk spoorprofiel. Grote gebouwen en percelen stonden achter de gevelwand van de singel. Deze blokken kennen daarom een schaalsprong in massa: de gebouwen aan singelzijde sloten aan bij de kleinere maat van de singel, terwijl daarachter een grotere maat industriële gebouwen verrees. Ook op andere plekken langs de rand van de voormalige vestingwerken is deze schaalsprong naar de industriële functies nog zichtbaar, zoals langs de Oostersingel bij het UMCG.

Daarnaast waren deze functies bewust afgescheiden van het stedelijke leven. De verbindingen met de achterliggende terreinen waren minimaal en afsluitbaar. Het spoorwegemplacement was niet verbonden met de omringende stad. Het stationsgebouw lag wat terug in de gevelwand en vormde de gecontroleerde entree tot het spoor.



EMMAVIADUCT

In de loop der jaren is de bereikbaarheid van het station steeds belangrijker geworden. Omdat het aantal inwoners in stad en ommeland groeide, nam de verkeerskundige druk rondom het station steeds verder toe. Het verkeer ging steeds meer plek innemen: zo kwam er een groot busstation en brede profielen ten koste van de groene singelstructuur en het stationsvoorplein. Het Emmaviaduct werd in 1968 gebouwd, zodat automobilisten vanaf de A28 vloeiend naar de binnenstad en het station konden rijden. De verkeersaders vormen ruimtelijke en functionele barrières in het stedelijke weefsel.

ANONIMITEIT

Vanwege het gebrek aan stedelijke context is het dan ook geen wonder dat er in de jaren '80 van de vorige eeuw in zichzelf gekeerde monofunctionele kantoorkolossen in het stationsgebied worden geplaatst. Er was vanwege het monofunctionele industriële karakter en de daarop volgende verkeersdruk immers geen aantrekkelijke omgeving om actief op te reageren. Het aantal gebouwentrees langs de Stationsweg tussen de Hereweg en de Eeldersingel is dan ook op de vingers van één hand te tellen. De plinten van deze gebouwen zijn gesloten en kennen geen wisselwerking met de directe omgeving, wat een belangrijke voorwaarde is voor een aantrekkelijke en verbindende openbare ruimte. Om daadwerkelijk een aantrekkelijk en verbonden stadsdeel te vormen is het niet alleen belangrijk betere verbindingen met de stedelijke omgeving te leggen, maar ook om de gebouwmassa's en programma zelf beter te verbinden met de directe omgeving. Dit vraagt om een andere schaal en korrel dan het gebied nu kent.

MUSEUM EN DE STATIONSWEG

Na de opening van het Groninger Museum in 1994 heeft de verbinding van het station met de binnenstad een flinke transformatie ondergaan. Voor de aanleg kon men via de Herebrug en de Emmabrug het Verbindingskanaal oversteken om de binnenstad te bereiken. Door de toevoeging van de H.N. Werkmanbrug die het museum doorkruist, is een derde oversteek over het Verbindingskanaal via de Stationsweg mogelijk gemaakt. De brug wordt intensief gebruikt door voetgangers en fietsers. Deze intensiviteit is ook goed zichtbaar in de Folkingestraat, die in het verlengde ligt van de H.N. Werkmanbrug.

De verwachting is, door de aanleg van de fietstunnel onder het spoor en het toevoegen van programma in het stationsgebied, dat deze intensiviteit alleen maar toeneemt. De veiligheid van de voetganger komt hiermee in het gedrang en dus zal er voor de toekomstige situatie moeten worden gekeken naar oplossingen. Hiermee is niet gezegd dat de fietser voorgoed van de H.N. Werkmanbrug verdwijnt, maar er zullen oplossingen worden aangeboden die de fietsers richting de binnenstad verleiden een andere route te kiezen, zoals via de Emma- en de Herebrug. Doel hiervan is om de voetganger een zo comfortabel mogelijke route van het station richting de binnenstad (en vice versa) aan te bieden. De as van het stationsgebouw en de as van de H.N. Werkmanbrug sluiten niet op elkaar aan. Het spanningsveld tussen deze twee assen is een van de opgaven voor het gebied.



HOOFDSTUK 4 – DE STRUCTURTOELICHTING

'Het stationsgebied van de toekomst ligt aan een groen profiel waarin de voetganger zich comfortabel richting de binnenstad kan bewegen. Achterkanten (spoorzijde) van het gebied transformeren in voorzijdes en introduceren fietsroutes richting de Suikerzijde en het Europapark. Het gebied zelf heeft ruimte voor wonen en werken en kent actieve plinten in nieuwbouw en bestaande bouw. Bezoekers van het gebied verblijven en ontmoeten elkaar langs de singel, aan het water en op het nieuwe Stationsplein. Bovenal wordt het Stationsgebouw weer de hoofdrolspeler van het gebied, de entree van de stad en is het een visitekaartje van Groningen.'



1. DE GROENE STADSRING ALS SCHAKEL

Het station is, net als in veel andere historische Nederlandse steden, net buiten de stadswallen aangelegd. Na het ontmantelen van de wallen werden het verbindingskanaal en de singels aangelegd. Tot op de dag van vandaag bepaalt dit het stadsgezicht bij aankomst in Groningen; een prachtige groen entree. De stad koestert haar groene gordel rond de binnenstad. In de structuurvisie van de stad staat hoe we deze verder willen versterken. Vroege foto's van het stationsgebied tonen dat de zuidelijke oevers van het Verbindingskanaal veel groener zijn geweest. Men kon er rond de stad flaneren. Iets dat door de ontwikkeling van infrastructuur voor auto's en bussen bijna is verdwenen.

Voor de kap van de bomen aan de zuidzijde om brede verkeerskundige profielen mogelijk te maken heeft het profiel uiteen laten vallen in verschillende onderdelen zonder veel onderling verband. Ook had het verkeersprofiel zo veel ruimte nodig, dat het talud van het Verbindingskanaal steiler moest worden. De bereikbaarheid van het water verslechterde hierdoor. Het weer toevoegen van stevige bomenrijen aan de zuidzijde brengt samenhang in het singelprofiel. Ook het toevoegen van plekken aan het water zal de betekenis van het water versterken waardoor het meer bij de plek gaat horen en interactie met het water mogelijk wordt.

De Stationsweg vraagt om de connectie met het water terug te brengen. Zo zien wij het voor ons om een looproute tussen de

bomen te maken waar de connectie met het Stationsplein, de oriëntatieplek bij de H.N. Werkmanbrug en de verblijfskwaliteiten aan het water voelbaar zijn. Dit wordt gezien als noodzakelijke uitgangspunten voor de herontwikkeling.

“BREED EN GROEN PROFIEL MET CONTINUE BOMENRIJEN ALS ONDERDEEL VAN HET GROENE SINGELPROFIEL RONDOM DE BINNENSTAD.”

Uitgangspunt is om het profiel van de stationsweg, het Verbindingskanaal en de singels samen integraal aan te pakken en te vergroenen met bomenrijen en betere oevers. Dit kan verder uitgebreid worden richting het Zuiderpark en de Eeldersingel. Bomenrijen aan weerszijden van het kanaal zorgen straks weer voor samenhang met het water als middelpunt van varen en verblijven. Het water had van oudsher niet alleen ruimtelijk maar ook functioneel betekenis voor de plek omdat er schepen konden laden en lossen en er een roeiclub en een jachthaven in de zwaai kom lag. Tegenwoordig maakt alleen de rondvaartboot nog actief gebruik van de oever. Er zijn verder geen aanlegplaatsen of verblijfsplekken langs het water. Het kanaal wordt echter nog veel gebruikt omdat het onderdeel is van de Staande Mastroute door Noord-Nederland. Doel is om de oevers weer te activeren voor verblijf aan en op het water.

Een passende referentie is de Ringstrasse in Wenen. Deze openbare ruimte is groen en de gebouwen aan deze ruimte voegen interactie toe aan de openbare ruimte. Daar waar bijzondere gebouwen om meer ruimte vragen, verbreedt de openbare ruimte zich en voegt daarmee ruimte voor verblijf toe. Ook Groningen heeft vele landmarks aan de Diepenring staan. Het Groninger Museum, de Oosterpoort, de Schouwburg, de Prinsentuin, de Rechtbank, de Kunstacademie in het oude museum. Het belangrijkste gebouw is misschien wel het station dat straks beter met het stationsplein aan de groene stadsring ligt. Zo worden routes en functies helder aan elkaar geschakeld.



2. HET REISPALEIS VERDIENT EEN PALEISTUIN

Het Hoofdstation van Groningen is een van de mooiste stationsgebouwen van Nederland. Doordat Groningen een belangrijk knooppunt werd in Noord-Nederland kregen we, na de sloop van het eerste houten station, op aandringen van het toenmalige stadsbestuur een pronkstation met statige trappen en een plantsoen met stationsklok. Het plantsoen veranderde bijna elke 10 jaar van vorm om achtereenvolgens plaats te bieden aan auto's, trams, (trolley)bussen en uiteindelijk 5000 fietsen onder een stadsbalkon. Daarmee verdween niet alleen het groen, maar ook de monumentale aansluiting van het station op de diepenring. De uitstekende fietsvoorziening zorgt nog altijd voor een snelle overstap op de trein, maar het betonnen stationsplein is nooit in de harten van de Groningers gesloten. De geknikte deksel vormt voor veel voetgangers een te groot obstakel om de hoofdingang te gebruiken. Met het openen van de stationstunnel is dit straks de meest directe route tussen station en stad die weer volop gebruikt moet gaan worden. In deze route liggen nu bovendien hellingbanen voor de fiets die naar het stadsbalkon en de fietstunnel naar zuid leiden. Het Hoofdstation is een waar 'reispaais' aan de diepenring en verdient een groene, aantrekkelijke 'paleistuin'.

De voetganger staat in de huidige situatie niet op nummer 1 als het gaat om verblijfskwaliteit en veiligheid. Ten noorden van de H.N. Werkmanbrug heeft de voetganger de ruimte en het overzicht om te 'landen'. In de huidige situatie aan de zuidzijde van de brug is dit absoluut niet het geval.

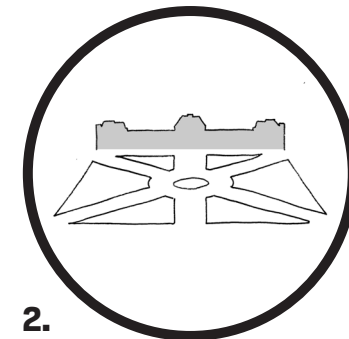
Het belang van de goede landingsplaats voor de voetganger in dit gebied is groot. Maar ook de route vanaf het station richting de binnenstad moet van hoge kwaliteit zijn aangezien deze plek het visitekaartje en de eerste aanblik van de bezoeker (die de stad via het openbaar vervoer binnenkomt) aan de stad Groningen zijn.

In de toekomstige situatie wordt een maat aangehouden die overeenkomt met de ruimte ten noorden van de H.N. Werkmanbrug. Dezelfde ruimteprincipes gelden voor de in- en uitgang van het stationsgebouw en de veelgebruikte ruimte ten oosten van het station. De drie 'landingsplaatsen' zijn verbonden met een zone die de vrije loopzone duiden. In de huidige situatie is het stadsbalkon gesitueerd op deze vrije loopzone. Het is daarmee een obstakel in hoogte, breedte en diepte voor de voetganger.

De openbare ruimte heeft naast een functie voor (wandel)stromen ook een belangrijke ontmoetings- en verblijfsfunctie, zeker in (hoog)stedelijke milieus zoals het stationsgebied. Het is dus belangrijk om de ruimte ook in te richten als ontmoetingsplek om af te spreken, om te wachten, of om even te zitten in het groen.

***“EEN PLEIN VOOR VERBLIJVEN EN ONTMOETEN
MET EEN EERSTE AANBLIK OP DE STAD.”***

Wandelaars zijn kwetsbaarder dan fietsers. Dit vraagt een zorgvuldig ontwerp, dat allereerst geschikt is voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking (denk aan geleiding en markering van ruimtes). Het is wenselijk om terughoudend te zijn met tunnels om wandel- of fietsstromen te scheiden. Deze kunnen leiden tot sociaal onveilige 'onderwerelden', oriëntatieproblemen voor gebruikers en hellingen die als barrière werken in dwarsrichting. Wel zijn uiteraard hellingen nodig vanuit de fietstunnel onder het spoor naar de Stationsweg.



2.

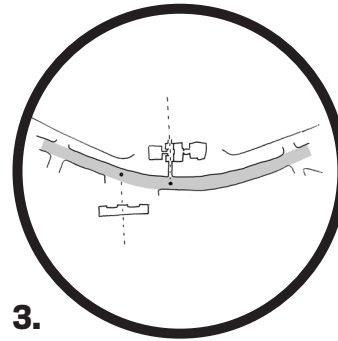
3. DE STADS-AS LANDT OP EEN GROENE OEVER

De nieuwe as in het Hoofdstation wordt aan twee zijden beëindigd door een groen stationsplein. De stads-as, die sinds 1994 voor veel mensen de hoofdroute naar de binnenstad is, landt nog niet goed in het Stationsgebied. Wie via het Groninger Museum onder de blauwe boog doorloopt richting de stationsweg moet goed oppassen voor fietsers en stuit op een hek dat een botsing met bussen voorkomt. De bussen zijn straks verdwenen, maar de route tussen station en binnenstad blijft een flessenhals.

De Werkmanbrug, die de twee oevers met elkaar verbindt, heeft aan de zuidzijde een te krap bruggenhoofd. Door een brede groene oever te maken kunnen de hellingbanen en trappen worden aangepast waardoor de entree naar de stad een veel royaler gebaar wordt. Door het trace van de nieuwe stationsweg wat verder uit te buigen naar het zuiden ontstaat er op de zuidoever van het Verbindingskanaal ruimte voor meer bomen, voor flaneren, verblijven aan het water en natuurlijk snel naar de trein lopen zonder elkaar dwars te zitten. Deze oever kan samen met het Groninger Museum worden ingericht als opmaat naar een van de culturele hoogtepunten van de stad. Een goede referentie is de beeldenroute op de Lange Voorhout in Den Haag.

De 'knip' in de Stationsweg levert veel ruimte voor de fietser en de voetganger. Alle mogelijke manieren om verkeer op de Stationsweg ter plaatse van de 'vooruimtes' te voorkomen moeten we aangrijpen. Dat betekent dat de Kiss & Ride in de toekomst bij voorkeur via het Cascadecomplex bereikt gaat worden.

Treinvervangend vervoer zal een plek moeten krijgen in dit gebied. Bij voorkeur vindt dit plaats op een plek die dit qua breedte toestaat en de natuurlijke loop richting de binnenstad niet blokkeert. Dit zal in de vervolgstudie verder opgepakt worden. Wel is er de voorkeur om het treinvervangend vervoer door middel van eenrichtingsprincipe het gebied in- en uit te laten rijden.



3.

Aan de oostzijde van het gebied komt de nieuwe bustunnel boven en sluit aan op de Stationsweg. Deze heeft grote impact op de openbare ruimte. De bus heeft hier de prioriteit maar we proberen de inrichting zo compact mogelijk te houden. Overigens is de inrichting aan de oostzijde geen voorbeeld voor de overige inrichting van de Stationsweg.

“DE KNIP VOOR DOORGAAND AUTOVERKEER OP DE STATIONSWEG DRAAGT BIJ AAN EEN VEILIGE EN COMFORTABELE RUIMTE VOOR DE VOETGANGER.”

Bestemmingsverkeer aan de oostzijde zal via de Oude Stationsweg het gebied in kunnen rijden. We onderzoeken of het mogelijk is om het verkeer ook via deze route weer het gebied uit te krijgen. Alternatief is om de auto via de Stationsweg (gedeeld met de bus) te ontsluiten.

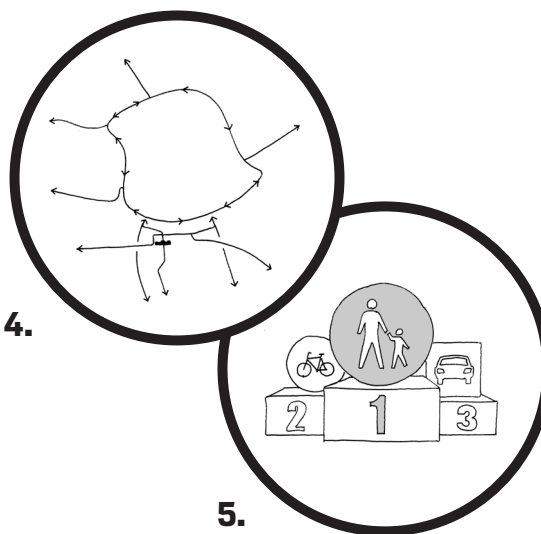


4. EEN COMFORTABEL FIETSSYSTEEM

Dat de Werkmanbrug als flessenhals wordt ervaren ligt aan de combinatie van de geringe breedte en de hoeveelheid fietsers en voetgangers. Een heldere structuur, met voldoende alternatieven kan al zorgen voor een flinke verbetering.

De fietser speelt een belangrijke rol in het gebied. Helderheid in structuur kan al een flinke winst opleveren. Op dit moment belandt de fietser in een doolhof aan oversteken als deze van west naar oost wil bewegen. De nieuwe fietstunnel onder het spoor krijgt een aansluiting op de Stationsweg. Bij voorkeur krijgt deze hellingbaan net als in de huidige situatie twee richtingen (west en oost). De westelijke richting richt zich op de fietser richting de Suikerzijde en de Emmabrug, terwijl de oostelijke richting de Herebrug en de Helperzoom faciliteert. De hellingbanen worden hand in hand ontworpen met de pleinruimte voor het stationsgebouw.

Veel fietsers die geen bestemming in de binnenstad hebben kiezen er toch voor om dwars door de stad te fietsen en vinden ondanks de drukte dit toch de leukste route. Omdat de brug, maar vooral de Ubbo Emmiusstraat en Folkingestraat moeilijk aan te passen zijn willen we onderzoeken hoe we bepaalde fietsstromen om het centrum heen kunnen leiden. Daarvoor moeten alternatieve routes aantrekkelijker worden gemaakt. Dit betekent dat de stationsweg, de singels en de verbindingen via de Herebrug en Emmabrug het aantrekkelijkste alternatief moeten worden als verdeelring. In het stationsgebied zelf zal de noord-zuidroute twee aftakkingen (een Y-structuur) krijgen. De route door de nieuwe fietstunnel sluit aan op de stationsweg en zal daar afbuigen in oost- en west richting. Tot en met het Hereplein en Emmaplein zal deze route verbeterd worden. Omdat de route via het Emmaplein vrij is van bussen zal dit de meest comfortabele route worden via een vrij liggend fietspad. Op het kruispunt met de Hereweg kunnen de stoplichten nog beter worden afgestemd op fietsers. Door deze maatregelen te nemen kan de Stads-as via de N.H. Werkmanbrug ontlast worden zonder deze volledig af te sluiten voor fietsers.



5. VERKEERSHIERARCHIE IN STATIONSGBIEDEN

Door de fietsers goed te bedienen met alternatieve routes kan de voetganger in het stationsgebied op nummer 1 komen te staan. De ruimte direct rond het station kan zo maximaal voor verblijf en voetgangersverkeer worden ingericht. Dit is overeenkomstig het beleid 'het nieuwe stationskwartier' dat Bureau Spoorbouwmeester heeft gemaakt als leidraad voor de inrichting van stationsgebieden in Nederland. Hierin is beschreven dat het verkeer in ringen rond het station moet worden opgebouwd in volgorde: voetganger, fietser, taxi, bevoorrading, auto. Doorgaande fietsstromen worden om het stationsplein heen gelegd. Taxi en K&R verkeer worden mogelijk op termijn anders aangesloten en de doorgaande autoverbinding via de stationsweg is dan niet meer. Deze 'knip' betekent niet dat we geen verkeer meer verwachten op de nieuwe stationsweg. Deze route wordt behalve door fietsers ook door hulpdiensten gebruikt. Lokaal verkeer kan een ontheffing krijgen zoals dat ook in de binnenstad geregeld is. In het geval van wegafsluitingen of calamiteiten kan de stationsweg bovendien af en toe als tijdelijke route ingezet worden.



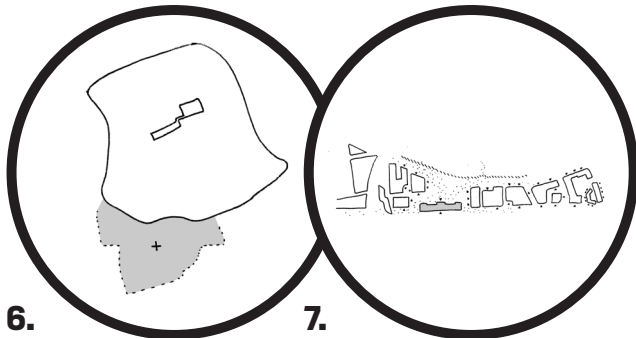
6. AANSLUITEN BIJ DE VERGROTE BINNENSTAD

Bij de (her)ontwikkeling van het stationsgebied zetten we in op de uitbreiding van de binnenstad zoals beschreven in het beleid "geleide groei". Het stationsgebied geeft de mogelijkheid om het binnenstedelijke milieu verder uit te breiden met een eigen karakter. Voor de openbare ruimte geldt dezelfde aanpak zodat de voetgangersgebieden van binnenstad en stationsgebied op elkaar aangesloten kunnen worden.

7. GERICHT VERDICHTEN

De bereikbaarheid van het stationsgebied is het beste van de hele regio. Meer bouwen betekent dat er meer nabijheid van functies voor een grote groep mensen ontstaat. Hiervoor zal het laadvermogen van het stationsgebied verder moeten worden onderzocht. Op de plek van het oude busstation ontstaat ruimte om te bouwen, maar ook de grote kantoorcomplexen zijn toe aan een herziening waarbij gekeken kan worden hoe verdichten gepaard kan gaan met een bijdrage aan het hierboven geschetste levendige stadsmilieu.

De opgave is om de stedenbouwkundige typologie (vorm) in dienst te stellen van de herkenbaarheid van het gebied. Met name de beleving van de groene diepenring, het stationsplein en de stads-as via het Groninger Museum zijn gebaat bij een zekere rust in de wanden van de nieuwe Stationsweg. Aan de kant van het spoor is waarschijnlijk meer (middel)hoogbouw mogelijk.



8. STEDELIJKE LEVENDIGHEID VERLENGEN

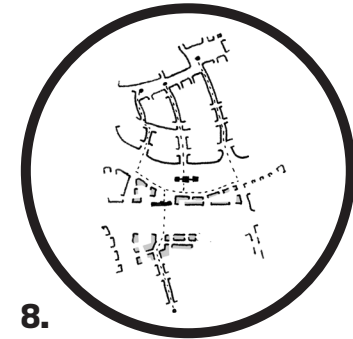


Voor het binnenstedelijke milieu gaan we uit van een programmamix van functies die passen bij een stationsgebied, waar gewerkt en gewoond wordt en stedelijke voorzieningen te vinden zijn. Deze verdeling is 40% wonen, 40% werken en 20% voorzieningen. Omdat het stationsgebied in het verleden vooral is gevuld met een aantal grote kantoorcolossen is deze verhouding nu scheef. Iedereen die naar het station loopt of fietst ervaart tussen de Emmabrug/Herebrug en het station een 'gat' in het gevoel van stedelijke reuring. Dit gat willen we repareren. Dit betekent niet dat overal winkels en voorzieningen in de 'plinten' van gebouwen moeten worden gemaakt, maar dat er wel meer adressen (voordeuren) en diversiteit aan functies gewenst is. Op die manier kunnen we de anonimiteit van delen van het stationsgebied aanpakken. In jargon noemen we dit de korrel van het gebied. Voor het Spoorkwartier is die gesteld op gebouwen tussen de 20-40m lang. Dit betekent dat er langs de stationsweg minstens 3 keer zoveel voordeuren moeten komen als nu het geval is.

"ACTIVEREN VAN GESLOTEN WERELD VAN DE BESTAANDE BEBOUWING."

De gebouwen aan de Stationsweg zullen een transformatie moeten ondergaan als het gaat om adressen. Op dit moment kun je het aantal adressen op 1 hand tellen terwijl de ambitie voor de toekomst vraagt om veel meer interactie tussen gebouw en openbare ruimte.

De binnenstad kent een fijne korrel. Dat wil zeggen dat de beukmaten van de bebouwing leesbaar, afwisselend en niet te breed zijn. Voordeel hiervan is dat wanneer je door de straat loopt of fietst, je veel voordeuren, raamopeningen en daarmee activiteit kan tegenkomen. De Rivierenbuurt kent ook een helder afleesbare korrel, net als dat je dat in de Oosterpoortbuurt en de Herewegbuurt tegenkomt.



8.

Het Zuiderpark kent de typologie van de vrijstaande villa's die als strooigoed in een groene omgeving liggen. Het profiel langs de Ubbo Emmiusingel kent ook de typologie van de vrijstaande villa's en bouwwerken, maar deze staan parallel aan de straat.

Voor het huidige stationsgebied gaat de term 'korrel' eigenlijk niet op. De fijne korrelmaat heeft eind 20e eeuw plaatsgemaakt voor grote, anonieme gebouwen. Hier spreken we over forten die met hun enorme maten zich afsluiten van haar omgeving. Door de verkeerskundige situatie is er geen aanleiding geweest om een relatie aan te gaan met de omgeving. Dit verandert in de toekomst en daarom is het ook belangrijk dat de bebouwing in het stationsgebied gaat bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Dit vraagt om actieve plinten, maar het feit dat het aantal voordeuren op 1 hand te tellen is, stelt dat hier ook een flinke winst te behalen valt.

Korrel en functie gaan hand in hand, daarom zie je bij de gebiedsontwikkeling aan de zuidzijde van het spoor ook een tussenstap. Een soortgelijke vorm is denkbaar, waarin werken, wonen en verblijven de uiteindelijke korrelmaat bepalen.

9. HET STATIONSGBIED ALS OLIEVLEK

Behalve de beschreven routes naar de binnenstad is het stationsgebied een poort naar veel meer bestemmingen in de stad en zorgt een impuls in het station voor ontwikkelingen in de wijde omtrek. Tot 1,5 km zijn reizigers bereid te lopen vanaf het Hoofdstation. Dit betekent dat de Grunobuurt, de omgeving van het Stadspark, De Niemeijer fabriek en route naar de Suiker, maar ook de omgeving van de huidige Oosterpoort en delen van de binnenstad aantrekkelijk zijn om te ontwikkelen. Een goede aansluiting op de routes naar deze gebieden verdienen meer aandacht dan de huidige situatie op dit moment waar weet te maken.

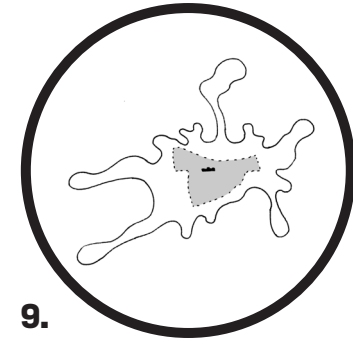
Van oudsher is de Hereweg de belangrijkste radiaal die de (binnen)stad verbond met zijn omgeving. De Hereweg loopt over de Hondsrug die in de middeleeuwen dé landverbinding met de rest van de wereld vormde. Het Herewegviaduct is vanwege het verdiepte spoortracé beperkt in zijn hoogte waardoor het een vrij vloeiende verbinding vormt met de zuidzijde van de stad. Ook de breedte van het spoorprofiel is gering waardoor er geen opvallende leegte in het gevelwand van de Hereweg aanwezig is. De wanden van de Hereweg zijn nog tamelijk gaaf en het is voor het karakter en de continuïteit van de straat zeer belangrijk aan te blijven sluiten bij het straatprofiel, de maat en schaal van de wanden en de korrel van individuele panden.

Het Herewegviaduct is toe aan een grondige onderhoudsbeurt, waardoor er mogelijkheden liggen om de verbinding tussen de Oosterpoortbuurt en het Stationsgebied te verbeteren door de doorgang te verbreden voor voetgangers en fietsers ter plekke van het viaduct. Aan de westzijde van het viaduct liggen de Glauvé-panden die we willen renoveren/restaureren. De renovatie van de panden en de sloop van het noordelijke hoekpand dragen bij aan het herstel van de oorspronkelijke tuinkoepels en tuinen langs de Hereweg. De doodlopende straat naast het viaduct moet verbonden worden met het spoorprofiel zodat hier een volwaardige verbinding ontstaat. De Oude Stationsstraat vormt een restant van de oude route naar het station voordat de vestingwerken waren heringericht. Het volgt nog de vorm van de dwinger die hier lag.

Door de Glauvé-panden op te waarderen en mogelijk een bijzondere functie te geven leidt dit tot een nieuwe entree van het gebied die daarmee op een natuurlijke wijze de verbinding legt tussen het stationsgebied en het Zuiderpark en de Oosterpoortbuurt.

“ZORGVULDIGE AANSLUITINGEN OP DE OMLIGGENDE WIJKEN.”

Op dit moment is de spoorzijde een achterkant. Met het verplaatsen van het spooreplacement naar De Vork bij Haren is er ruimte vrijgekomen voor een nieuwe stadsdeel en een zudentree van het station. Daarmee wordt het spoorgedeelte veel meer onderdeel van de stedelijke structuur. Aan de oostzijde van het Herewegviaduct ligt een stedelijk profiel waar voorkanten aan het spoor geplaatst zijn. Door de licht verdiepte ligging van het spoor is dit een vriendelijk en prettig profiel, iets wat niet vanzelfsprekend is voor een spoorweginpassing. Het zou voor de verbinding met zijn omgeving goed zijn als het stationsgebied op dezelfde wijze aan het spoor komt te liggen en dat de gevelwand ten westen van het Herewegviaduct wordt voortgezet.



9.

De spoorkant wordt dus een voorkant. Een levendig en attractief stadsdeel is daarnaast gebaat bij voorkanten die de verbinding vormen tussen de openbare ruimte en het stationsgebiedprogramma.

Aan de westzijde is het spoorwegprofiel weidser en met name aan de noordkant vooral voorzien van achterkanten. Door de nieuwe verbinding naar het Suikerterrein zijn er langs het tracé verschillende initiatieven die de spoorkant meer als voorkant willen gaan inzetten. De betekenis van deze route zal alleen maar toenemen. In het projectgebied zou het ook goed zijn deze verbinding te voorzien van voorkanten zodat een meer volwaardige verbinding ontstaat. Ter plaatse van de KPN-borg en eventueel Cascade zullen aan deze verbinding liggende functies maar ook bestaande gevels hiervoor getransformeerd moeten worden.



10. POORTEN NAAR DE STAD

Om de reiziger vanuit alle richtingen een comfortabele route te bieden naar het station en om de omgeving beter te laten profiteren van de investeringen in het stationsgebied zijn er verbeteringen nodig. Goede voorbeelden zijn de aanpak van de Parkweg tussen station en Stadspark en het initiatief om een spoorpark aan te leggen tussen het station, de Niemeijer en de Peizerweg. Uiteindelijk kan deze route worden doorgetrokken tot het Suikerterrein.

De entrees van het gebied moeten zo worden ingericht dat ze vanzelfsprekende en vloeiende toegangen vormen. Bij elke toegang moet onderzocht worden hoe dit gerealiseerd kan worden. Er zal gesneden moeten worden in het huidige gebruik, zodat de entrees toegankelijker kunnen worden vormgegeven. Zo is de H.N. Werkmanbrug te druk met voetgangers en fietsers en zullen daarin keuzes gemaakt moeten worden. Het alternatief voor de fietsroute over de Werkmanbrug moet echter wel voldoende kwaliteit hebben. De kruispunten bij de Here- en Emmabrug zijn echter nog zo ingericht dat fietsers hier te veel barrières ondervinden. Deze kruispunten zullen heringericht moeten worden om als volwaardige alternatief te kunnen gelden voor de Werkmanbrug.

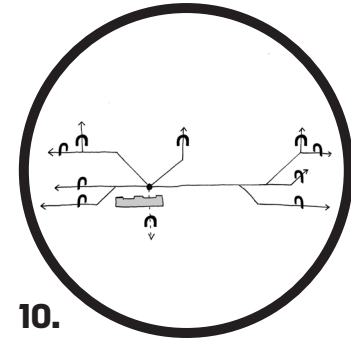


Bij andere entrees zal er meer ruimte gemaakt moeten worden omdat ze vooral ruimtelijk een barrière vormen. Zo zijn de brug over het Noord-Willemskanaal en met name de doorgang onder het Herewegviaduct te krap om als volwaardige entree van het stationsgebied te kunnen dienen. Voetgangers delen hier de ruimte met de fietser en dat is qua ambitieniveau ondenkbaar in de toekomstige situatie. Een bijzondere entree is de bustunnel die bussen naar het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het spoor brengt. Deze is praktisch aangehaakt op de Stationsweg en heeft vooral een monofunctionele betekenis, terwijl het ruimtelijk een zeer ondergeschikte rol speelt. De uitwerking van de verkeerskundige aansluiting kan echter ruimtelijk en functioneel forse consequenties hebben, vanwege de forse boogstralen en de invloed die dit heeft op (het comfort op) de fietsroutes die we hier langs willen leiden.

“ENTREES VAN HET GEBIED VEILIG EN TOEGANKELIJK MAKEN.”

De karakteristieke panden aan de Hereweg, beter bekend als de Glaudé-panden, worden gerenoveerd en zijn daarmee straks een van de weinige historische gebouwen in het gebied. Een zorgvuldige inpassing van nieuwbouw is gewenst. Er ontstaat een enorme kans om de Oude Stationsweg als een prettige secundaire entree in te richten. De plannen van Hans van der Heijden zijn een mooi uitgangspunt voor dit principe.

Het Emmaviaduct is gebouwd in 1963 als verbinding naar de A28. Het viaduct is hoger dan het Herewegviaduct en samen met het ontbreken van een begeleidende gevelwand vanwege het spooreplacement is dit geen prettige route met het karakter van een stadsstraat. Aan de noordzijde ligt onder het viaduct een donker, sleets en vooral verkeerskundig ingevulde ruimte zonder enige ruimtelijke kwaliteit. De plinten en gevels zijn gesloten. De gesloten schijven die onder het viaduct staan blokkeren het doorzicht en maken het gebied samen met de overige inrichting onoverzichtelijk. Het oogt onveilig, hier kom je niet voor je plezier, maar alleen als je er moet zijn of de verkeerslichten bij de Emmabrug wilt omzeilen.



10.

Het Emmaviaduct is het komende decennium toe aan een onderhoudsbeurt waardoor we structureel kunnen ontwerpen naar dit gebied. Wellicht kan het profiel van het viaduct versmald worden om zo meer licht en ruimte onder en langs het viaduct te maken. Ook de bestaande doorgang naar het stationsplein zou aangepakt kunnen worden om zo meer betekenis te krijgen zodat er een meer hoogwaardige verbinding ontstaat. Het gebruik hier zou minder monofunctioneel kunnen worden om het een meer aantrekkelijke plek te maken.

Ook het Groninger Museum is aan de zijde van de Stationsweg zowel ruimtelijk als functioneel ondermaats verbonden aan het huidige singelprofiel. Waar aan de binnenstadszijde een intiem vormgegeven pleintje in de singelstructuur een overtuigende overgang vormt tussen museum en binnenstad, ontbreekt dit aan de stationszijde. Naast dat er functioneel gezien een onoverzichtelijke wirwar van fiets- en voetgangersroutes ligt waardoor de aandacht niet naar de bijzondere omgeving kan gaan, wordt het voorpleintje doorsneden door de forse auto- en busstructuur met bijbehorend onoverzichtelijk kruispunt. Voetgangers en fietsers slalommen zich hier door een openbare ruimte die niet voor hen en voor de omgeving is ingericht.

Voor beide plekken geldt dat ze als begin- en eindpunt van een stedelijke as, maar ook als voorruimte van een belangrijk Gronings gebouw, letterlijk ruimte nodig hebben om die betekenis te kunnen onderstrepen. Het zijn belangrijke ruimtelijke oriëntatiepunten in de hoofdstructuur die hierdoor herkenbaar en leesbaar moeten worden. Vooral het toevoegen van min of meer 'lege' ruimte zal lucht geven aan deze structuur.

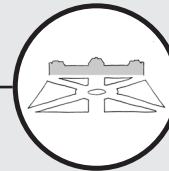
HOOFDSTUK 5 – DE STRUCTUURSCHETS

'Het stationsgebied van de toekomst wordt een groen gebied waar de voetganger comfortabel naar de binnenstad loopt. De huidige 'achterkanten' van het gebied, zoals de spoorzijde, transformeren tot aantrekkelijke voorzijdes, met nieuwe fietsroutes naar de Suikerzijde en het Europapark. Het gebied biedt ruimte voor wonen en werken, met levendige plinten in zowel nieuwbouw als bestaande gebouwen. Bezoekers kunnen verblijven, ontspannen en elkaar ontmoeten langs de singel, aan het water en op het vernieuwde Stationsplein. Het stationsgebouw krijgt weer een centrale rol als de entree van de stad en het visitekaartje van Groningen.'

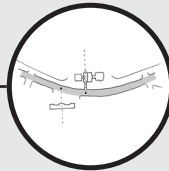
1. DE GROENE STADSRING ALS SCHAKEL



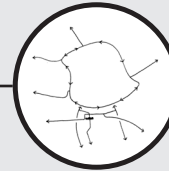
2. HET REISPALEIS VERDIENT EEN PALEISTUIN



3. DE STADS-AS LANDT OP EEN GROENE OEVER



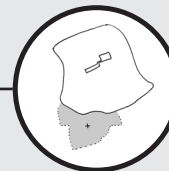
4. EEN COMFORTABEL FIETSSYSTEEM



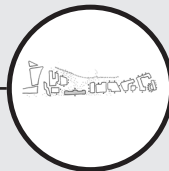
5. VERKEERSHIERARCHIE IN STATIONSGBIEDEN



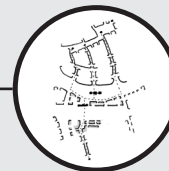
6. AANSLUITEN BIJ DE VERGROTE BINNENSTAD



7. GERICHT VERDICHTEN



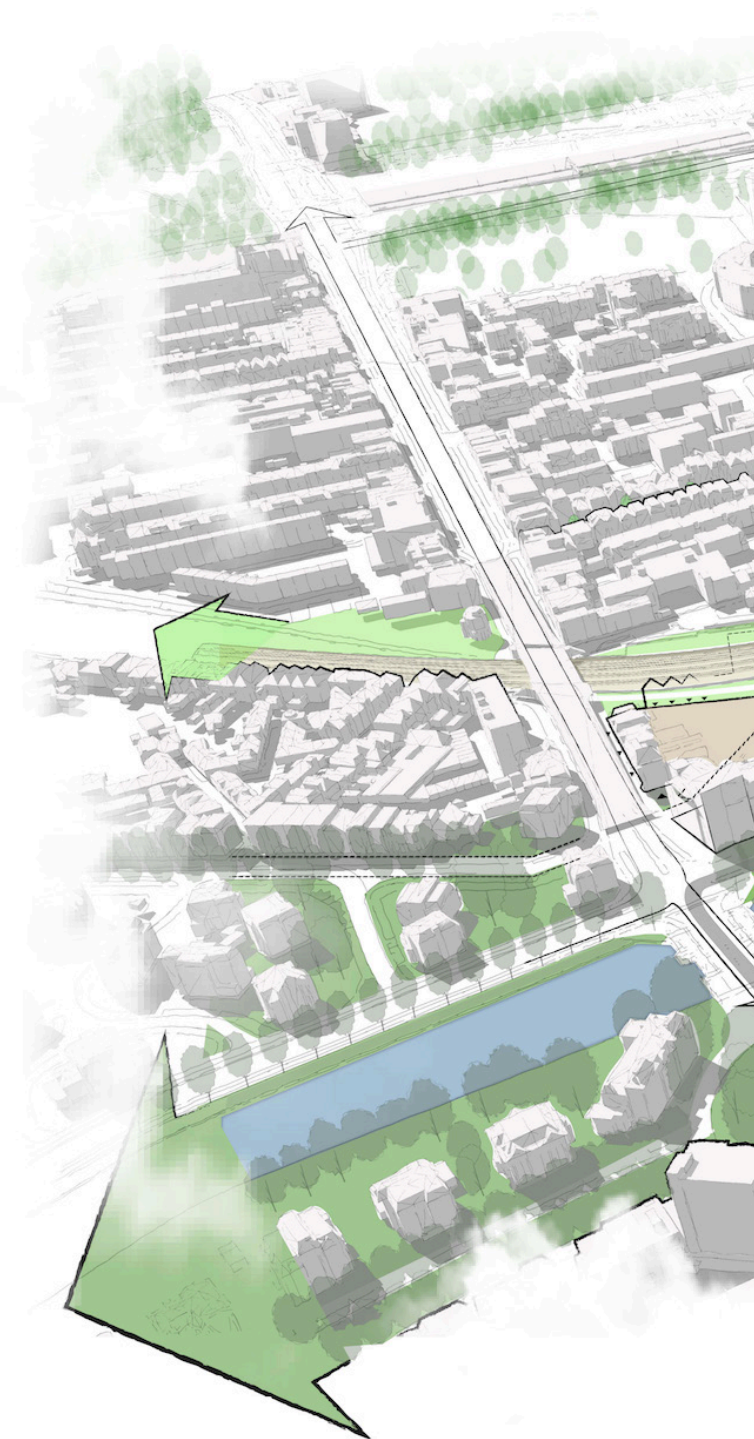
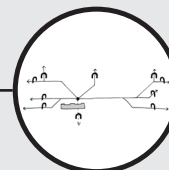
8. STEDELIJKE LEVENDIGHEID VERLENGEN

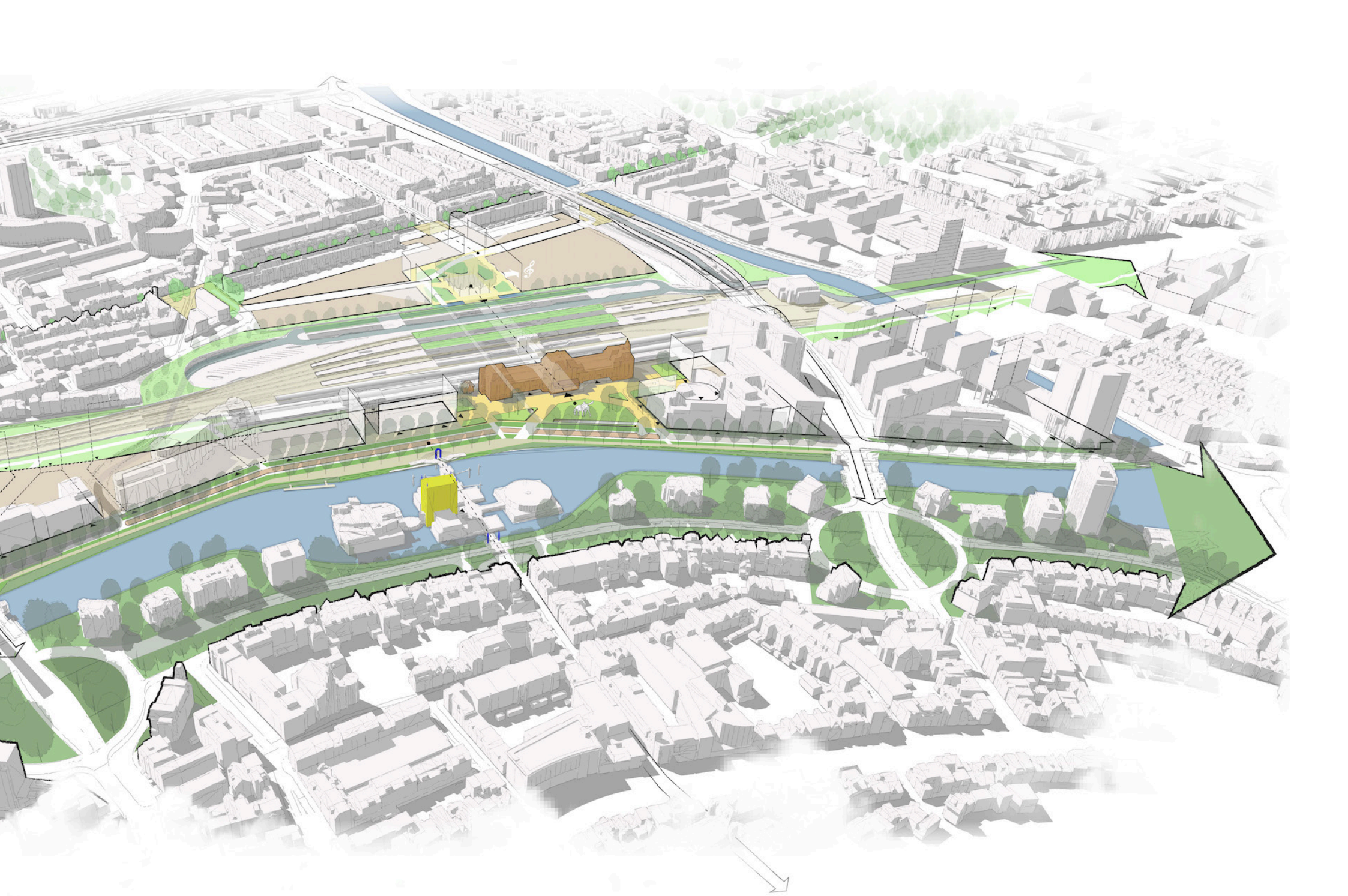


9. HET STATIONSGBIED ALS OLIEVLEK



10. POORTEN NAAR DE STAD





NOTITIES

COLOFON

Structuurschets Stationsgebied Noordzijde
Copyright © 2024 Gemeente Groningen

Auteur
Gemeente Groningen

Inhoud
Projectteam Stationsgebied Noordzijde

Gebruikte afbeeldingen
Beeldbank Groningen
Artist impression Stationsgebouw – KvVA
Ringstrasse Wenen
Projectteam Stationsgebied Noordzijde

