

HET STATION: DE IDEALE VERKEERSMACHINE VAN DE TOEKOMST!

Martin Wink, Movares
Auteur is werkzaam bij Movares

Stephan Suiker
Auteur is werkzaam bij Movares

Peter de Wilde
Gemeente Groningen

Samenvatting

Movares heeft de bouwstenenmethode ontwikkeld om de verkeersstructuur rond stations toekomstbestendig te maken. Hierbij wordt op effectieve wijze de complexiteit van de knoop ontrafeld en vervolgens bouwsteen voor bouwsteen opgebouwd op basis van vastgestelde prioriteitenvolgorde. Dit leidt tot een breed gedragen verkeerskundige visie op het stationsgebied.

Trefwoorden

Stationsgebied, Verkeersanalyse, Bereikbaarheid, Gebiedsontwikkeling, Stakeholders.

1. *Bouwstenenmethode effectief voor totstandkoming verkeerskundige toekomstvisie stationsgebied Groningen*

Door de ligging van stations in combinatie met de gerealiseerde ruimtelijk en infrastructurele programma's in de omgeving, is elke opgave tot het herinrichten van (oude) stationsomgevingen complex. De beschikbare ruimte om tot goede oplossingen te komen is schaars. De situatie in het stationsgebied van Groningen vormt hierop geen uitzondering. Door gebruik te maken van de bouwstenenmethode is, in samenwerking met alle stakeholders, op effectieve wijze de complexiteit van de knoop ontrafeld en vervolgens (bouw)steen voor (bouw)steen opnieuw opgebouwd. Dit heeft geleid tot een breed gedragen verkeerskundige visie op het stationsgebied, die wordt gebruikt als belangrijke input voor de realisatie van een integrale ontwikkelingsvisie.

Factoren als de aanlanding van de tram, nieuwe HOV-assen, doorkoppeling van de sporen, nieuwe treinverbindingen en uitbreiding van de fietsenstallingscapaciteit maken de stationsomgeving van Groningen tot de belangrijkste vervoersknoop in Noord-Nederland. Verder wordt in de Structuurvisie 2008-2020 het stationsgebied Groningen bestempeld als belangrijke dynamo voor functioneren van de stad, zowel op stedelijk, regionaal als (inter)nationaal niveau. De structuurvisie stelt dat het stationsgebied Groningen in de toekomst, als entreegebied voor de binnenstad, plaats moet bieden aan een mix van functies en ruimte moet bieden voor wonen, onderwijs, congresfaciliteiten en cultuur, die met horeca en een aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte ook in de late uren voor een levendig en sociaal veilig stedelijk milieu zorgen. Daarin is het oude stationsgebouw een beeldbepalende factor. Het optimaal functioneren van het stationsgebied als verkeersmachine is voorwaardenscheppend voor deze ontwikkelingen. Het levert kansen op voor het tot stand komen van de gewenste stedelijke ontwikkelingen, maar ook bedreigingen bij een suboptimale inrichting. De huidige investeringen zijn de opmaat voor de uiteindelijk te bereiken eindsituatie. Om die reden is het van groot belang de gewenste eindsituatie van het (toekomstig) verkeers- en vervoersknooppunt in beeld te brengen en van daaruit terug te redeneren of nu de juiste koers wordt aangehouden. Daarvoor de bouwstenenmethode een functioneel instrument. Met een breed gedragen verkeerskundige visie op het stationsgebied als eindresultaat. Een visie die wordt gebruikt als belangrijke input voor de realisatie van een integrale ontwikkelingsvisie.

Stakeholders en hun belangen

De stationsomgeving heeft veel stakeholders, waarbij de volgende partijen in het proces zijn betrokken:

- Arriva Trein
- Arriva Bus (inmiddels Qbuzz)
- Gemeente Groningen
- NS Stations
- NS Reizigers
- OV Bureau Groningen-Drenthe
- Provincie Groningen
- Regio Groningen-Assen
- Trambureau

Al deze stakeholders hebben deels gelijke, maar ook uiteenlopende belangen. Het wijzigen van bijvoorbeeld voetgangersstromen heeft belangrijke consequenties voor de ligging van commerciële functies op het station, overstaprelaties (trein-bus) en relaties met de omgeving. Kortom, verschillende partijen hebben wensen en eisen bij de invulling van de schaarse ruimte. Belangrijk onderdeel van de opgave is het op één lijn krijgen van de stakeholders en een breedgedragen visie te realiseren. De gehanteerde bouwstenenmethode methodiek en het spanningsmanagement (zie kader) hebben bijgedragen om aan deze opgave te voldoen.

2. Aanpak: De Bouwstenenmethode

Voor de Bouwstenenmethode, die dus in Groningen is toegepast, zijn een vijftal stappen doorlopen.

1. Vertrekpunt

Voor het Stationsgebied Groningen zijn tijdens een workshop per modaliteit het huidige en toekomstige stationsgebied met verwachte ontwikkelingen verkend. De uitkomsten zijn gebruikt om te komen tot een vertrekpunt voor de studie naar de ideale verkeersmachine voor het stationsgebied Groningen. De knelpunten en verwachte ontwikkelingen die de stakeholders hebben aangedragen zijn met elkaar in verband gebracht, waardoor inzicht is verkregen in mogelijke spanningsvelden tussen de bouwstenen. Voorts is bepaald welke uitgangspunten moeten worden gehanteerd en derhalve als een voldongen feit moeten worden meegenomen voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied richting 2030-2040. Hiermee zijn tevens de beperkingen ten aanzien van het ruimtebeslag inzichtelijk gemaakt. De basis lag in het functioneel verkeerskundige programma van eisen (PvE) dat de randvoorwaarden beschrijft om tot een goed functionerende verkeersmachine te komen. Dit verkeerskundige PvE heeft input gevormd voor de opgestelde integrale ontwikkelingsvisie op het stationsgebied en biedt daarmee kansen voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van het stationsgebied en de aansluiting op de binnenstad van Groningen. In het kader van de Bouwstenenmethode zijn, als aanvulling op het PvE, voor het Stationsgebied Groningen tijdens interviews en een workshop per modaliteit een sterke –zwakte analyse gemaakt van de relevante bouwstenen. Dit leidt tot uitgangspunten voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied richting de visie voor 2030-2040. Deze uitkomsten zijn gebruikt om te komen tot een vertrekpunt. De knelpunten en verwachte ontwikkelingen die de stakeholders hebben aangedragen zijn geadresseerd, wat inzicht levert in spanningsvelden tussen de bouwstenen.

2. Wensbeeld per bouwsteen

In de bouwstenenmethode worden de bouwstenen gevormd door de modaliteiten (voetgangers, fietsers, bussen, trams, treinen, auto's en taxi's) en ruimtelijke elementen of gebouwen. De modaliteiten zijn opgebouwd uit verkeersstromen, ruimtegebruik en typering van de infrastructuur. In Groningen zijn van iedere bouwsteen, in samenwerking met de stakeholders, de bestaande situatie, het bestaande programma en de ambitie verkend en in kaart gebracht. Daarbij zijn de stakeholders onafhankelijk van elkaar geïnterviewd om de individuele belangen vooraf goed scherp te krijgen. Naast de uitgangspunten is tevens op basis van de beschikbare informatie een wensbeeld per bouwsteen geschetst voor de toekomstige situatie. Dit leidt per bouwsteen tot de ideale situatie.

3. *Confrontatie wensbeelden*

De stapeling van de wensbeelden van de bouwstenen uit stap 2 leidt tot een bouwwerk van verkeerskundige componenten en stromen. Dit bouwwerk houdt nog geen rekening met overstaprelaties en ruimtelijke inpasbaarheid. Dit is een opgave die in de arrangementenpuzzel centraal staat (zie stap 4). Het in kaart brengen van de afzonderlijke bouwstenen leidt tot een SWOT-analyse: voor de huidige situatie zijn de sterke en zwakke punten bepaald en voor het toekomstige programma de kansen en bedreigingen. Door vervolgens alle wensbeelden op elkaar te leggen is voor alle partijen duidelijk geworden dat alle ambities niet zomaar te realiseren zijn. Er moeten concessies worden gedaan, maar belangrijker: er kan winst worden geboekt door deelbelangen samen te voegen tot een gezamenlijk belang, die leidt tot een breedgedragen ambitie. De stakeholders zijn samen aan de slag gegaan om de bouwstenen met verschillende uitgangspunten in elkaar te 'puzzelen'. Zo zijn de partijen min of meer gedwongen ook mee te denken over bouwstenen die niet direct een eigen belang inhouden. Zonder de eigen belangen los te laten, leidt dit tot creatieve oplossingen voor de geconstateerde sterke en zwakke punten en de kansen en bedreigingen. Alle stakeholders hebben hun inbreng en tevens ontstaat wederzijds begrip voor elkaars standpunten.

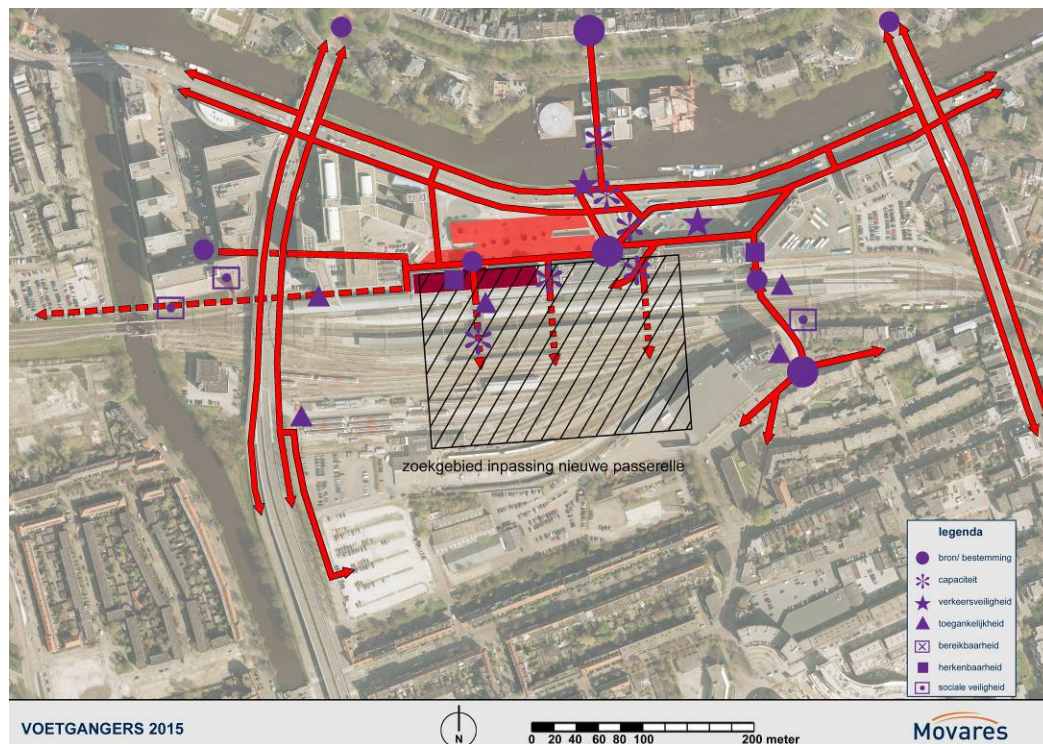
4. *Arrangementenpuzzel*

De confrontatiestap geeft inzicht in mogelijke conflicten. Verschillende bouwstenen leggen claims op dezelfde ruimte. Per bouwsteen moet worden bezien of er kansen liggen bij een integrale benadering of dat er concessies moeten worden gedaan om het uiteindelijke totaalbeeld inpasbaar te maken. Dit leidt tot verschillende arrangementen binnen (ruimtelijke) randvoorwaarden. Deze arrangementen zijn in een workshop met de betrokken partijen ontwikkeld. De arrangementen zijn weergegeven door middel van conceptuele schetsen. Er is onderzoek verricht naar de realistische inpassing van verkeersstromen in het stationsgebied. Hierin zijn principekeuzes gemaakt voor de verkeerskundige inpassing en is inzicht verkregen in de ruimtelijke impact van de toekomstige verkeersmachine.

In de workshop hebben verschillende groepen gewerkt aan schetsontwerpen. Elke groep heeft voor het ontwerp een ander uitgangspunt meegekregen:

- ambitieus en compact;
- eenvoudig en realistisch;
- dominante reizigersgroepen;
- de individuele reiziger

De uitgangspunten zijn zodanig opgesteld dat een maximale bandbreedte van oplossingsrichtingen wordt verkregen. De verkeersstromen en de benodigde verkeersruimte per bouwsteen zijn leidend geweest voor de inpassing van schaalmodellen binnen het arrangement (bijvoorbeeld het benodigd oppervlak voor fietsenstallingen). De arrangementen geven in één oogopslag weer, hoe de verkeersruimte zich verhoudt tot de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Hieruit is onder meer naar voren gekomen dat doorontwikkeling van het stationsgebied aan de noordzijde belangrijke consequenties heeft voor de capaciteit en de bereikbaarheid van het station. Alle stakeholders zijn er daardoor van doordrongen dat er een sprong naar de zuidzijde van het station moet worden gemaakt om de reiziger optimaal te blijven bedienen en het gebied verder te kunnen ontwikkelen. Dit is een belangrijk winstpunt, aangezien de meningen hierover aan het begin van het proces uiteen liepen.

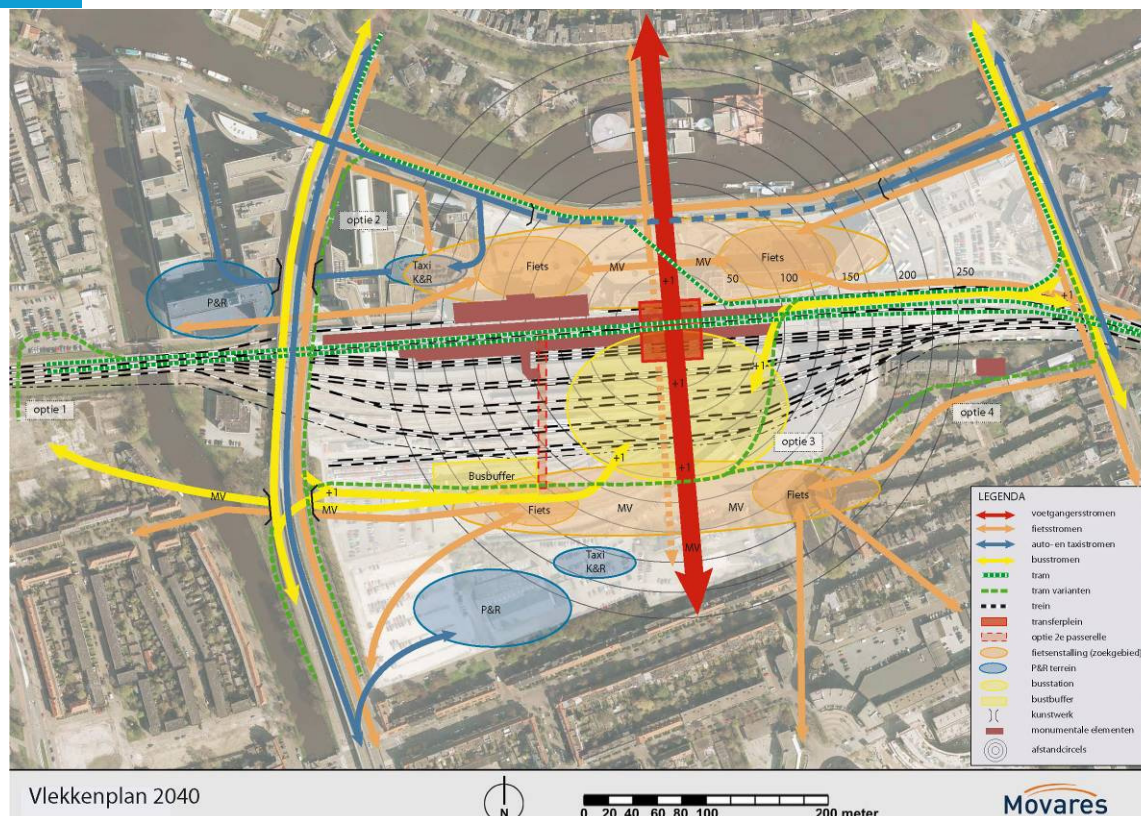


Figuur 1: Voorbeeld Arrangementenpuzzel: de loopbrug

Een voorbeeld van een dilemma in de Groninger situatie is de loopbrug over het station. Op korte termijn moet deze passerelle worden aangelegd vanwege de uitbreiding van de spoorse activiteiten. Dit betekent dat er een locatie moet worden gekozen, die ook in de toekomstvisie moet passen. Daarbij wil de gemeente graag aansluiten op de loop- en fietsverbinding over de Werkmanbrug richting het centrum. Dit is vanwege de ligging van de huidige passerelle echter niet de meest logische plek vanuit de bereikbaarheid van de perrons. Bovendien staat tussen de langzaam verkeersverbinding en de perrons een kantoorgebouw. Uiteindelijk heeft de verkeersstudie in beeld gebracht dat de locatie van de passerelle tevens de plek is waar veel reizigersstromen samenkomen. Daarmee bepaalt de locatie de loopafstand tussen veel modaliteiten. Mede door deze constatering hebben de stakeholders tezamen aangegeven dat een goede noord-zuidverbinding over het station een belangrijke voorwaarde is om het station in de toekomst te laten functioneren. Dit heeft direct geresulteerd in een onderzoek naar de mogelijkheid om de passerelle op deze plek in te passen. De doorsnijding van het gebouw door de passerelle wordt daarin meegenomen.

5. Functioneel programma van eisen

De kansen en knelpunten, voortkomend uit de arrangementen, zijn omgezet naar concrete functionele eisen. Dit waarborgt de ruimtelijke samenhang van de verkeersmodellen en de aansluiting op de integrale visie op het stationsgebied in de nadere uitwerking. Voorbeelden zijn de maximale loopafstand tussen de verschillende modaliteiten, de keuze om alle fietsers op het station te willen faciliteren en de functie van de passage voor zowel de ontsluiting van alle perrons als de interwijkverbinding tussen de binnenstad en de zuidzijde. De gekozen arrangementen voor het stationsgebied zijn vervolgens volledig uitgewerkt en vastgelegd in een functioneel programma van verkeerskundige eisen met een visualisatie van deze keuzes in een vlekkenplan en, nog belangrijker, de onderbouwing van de keuzes die zijn gemaakt door de stakeholders. Juist deze keuzes zijn uiteindelijk van belang voor het draagvlak.



Figuur 2: Vlekkenplan ideale verkeersmachine 2040, station Groningen

Spanningsmanagement

In het project is aandacht besteed aan een de beheersing van spanningsvelden. Dit minimaliseert de kans op ongewenste verstoringen, die terugslag kunnen hebben op de tijd, kwaliteit en imago. Vanaf de start van het proces is met de stakeholders gecommuniceerd over de spanningsvelden. Zo is het van belang om in creatieve setting het vrije denken voor de lange termijn (2040) niet te laten beïnvloeden door de korte termijn plannen die (wellicht) in ontwikkeling zijn. Een belangrijk discussiepunt hierin was bijvoorbeeld de locatie van de aanlanding van de tram in het stationsgebied. Door sommige stakeholders werd dit als voldoende feit beschouwd. Aan het eind van het proces ontstond meer openheid voor mogelijke aanpassingen om de knoop ook in de verdere toekomst te laten functioneren. Ander spanningsveld betrof het mono- en interdisciplinair denken. Juist door de toepassing van de bouwstenenmethode moesten stakeholders buiten de eigen keuken kijken en kreeg men de mogelijkheid om integraal naar de stationsomgeving te kijken. Dit zowel in relatie tot de andere modaliteiten als de ruimtelijke mogelijkheden.

3. De kracht van het proces

Het betrekken van de belangrijkste stakeholders binnen het stationsgebied is van essentieel belang gebleken om te komen tot een breed gedragen visie op de Verkeersmachine. Temeer omdat de belangen van de stakeholders ver uiteen kunnen lopen en daarmee een belangrijk procesrisico vormen. Het toepassen van de bouwstenenmethode en het spanningmanagement hebben het proces beheersbaar gemaakt en heeft geleid tot goede wederzijdse verstandhoudingen waarbij de reiziger centraal staat en niet het eigen gewin.

4. Voordelen Bouwstenenmethode

Kort samengevat zijn de voordelen van de bouwstenenmethode:

- Voor- en nadelen van verschillende oplossingsrichtingen worden met alle stakeholders verkend, zodat knelpunten en oplossingen vanuit integraal perspectief worden gezien;
- Alle stakeholders krijgen optimale gelegenheid eigen ideeën in te brengen;
- Oplossingen zijn opgebouwd uit losse bouwstenen, waardoor ook aanpassingen per bouwsteen zijn te maken.