

**Het rampzalige busstation van Groningen nu, toen en misschien
straks.
Een pleidooi voor een systeemgericht herontwerp**

Dr. Enne de Boer
e.deboer@tudelft.nl

Ir. Joris Hoogenboom
hoogenboomjoris@gmail.com

TU Delft, Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen,
Afdeling Transport en Planning

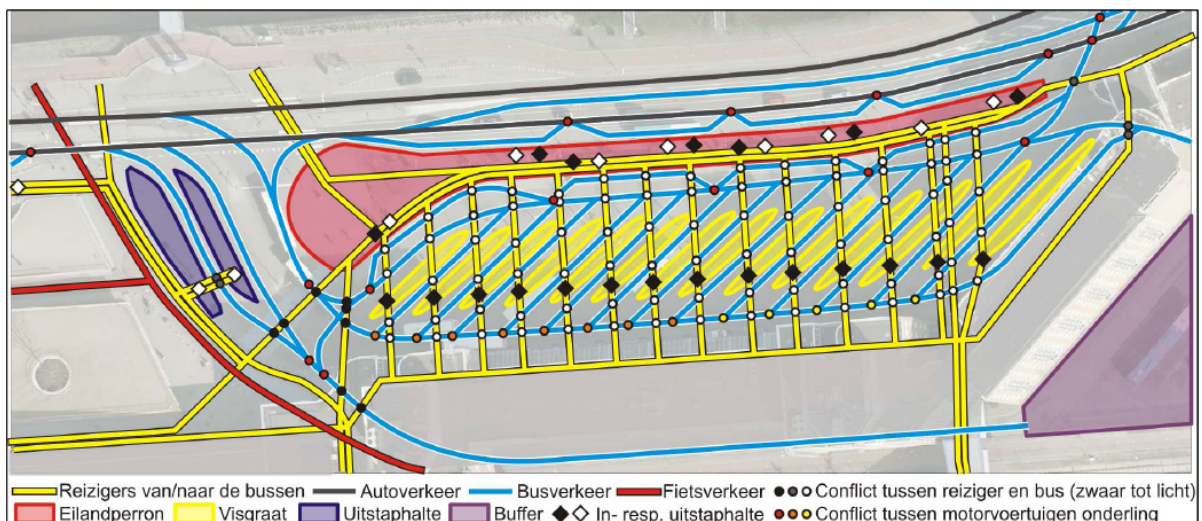
**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Het rampzalige busstation van Groningen nu, toen en misschien straks. Een pleidooi voor een systeemgericht herontwerp

Het busstation bij het 'Hoofdstation' van Groningen functioneert hoogst ongelukkig. Busroutes conflicteren onderling en met stromen van langzaam verkeer. De stad heeft intern en extern een geweldig netwerk van openbaar vervoer, maar de infrastructuur voor bus en trein is op het belangrijkste knooppunt niet goed op elkaar afgestemd. De situatie werd echt problematisch door een verkleining van het busstation en toevoeging van een druk gebruikte route voor langzaam verkeer. Oplossingen kan men vinden in een aantal maatregelen. Een bescheiden herontwerp van het busstation zorgt voor minder problemen met het langzaam verkeer. Een verplaatsing naar de achterzijde van het station is denkbaar maar vergt een investering in een kruisingsvrij rollend trottoir van fikse lengte. De toevoeging van een tramlijn, deels busvervangend, is inpasbaar aan de aan de voorzijde onder handhaving van het verbeterde busstation. Ook dan is een kruisingsvrije oplossing voor de voetgangers nog steeds wenselijk.

Figuur 1 Conflicten alom tussen verschillende verkeersstromen op het Groninger busstation



1. Inleiding

Wie per trein aankomt op station Groningen om van de cultuur in de metropool van het Noorden te genieten, wordt op de voettocht naar het A-Kerkhof, nog voor het in het Verbindingskanaal gebouwde Groninger Museum, geconfronteerd met een verbijsterende verkeerschaos. Reeksen vertrekkende bussen en massa's voetgangers en fietsers krioelen er door elkaar en dat bepaald niet tot genoegen van de betrokkenen.

Is dit nu het succes van een beleid gericht op een beperking van het autoverkeer in de stad?

Er rijzen achtereenvolgens vragen als:

- komt er niet domweg te veel volk naar die ene plaats: het 'Hoofdstation' c.q. 'Stad'?
- deugt de opbouw van het openbaar-vervoer-'systeem' wel (met name de verhouding rail-weg)?

- ligt de 'overstapmachine' wel goed in de wegverkeersstructuur?

- is de 'overstapmachine' zelf wel goed ontworpen?

De antwoorden zouden wel eens 'nee, nee, nee en nog eens nee' kunnen luiden.

In deze bijdrage wordt de eerste vraag slechts aangestipt.

De opbouw van het openbaar-vervoer-systeem wordt globaal behandeld. Het ligt voor de hand het busverkeer terug te dringen ten gunste van de rail. Dat gebeurt overigens ook: recentelijk met het herstel van personenvervoer op de relatie Veendam – Groningen.

Op de huidige locatie wordt nader ingegaan. Zou men het busstation niet achter CS of boven de sporen kunnen plaatsen?

Het ontwerp van het huidige busstation wordt eveneens besproken tot lering ende vermaan. Het blijkt te zijn verknoeid in een poging om de fietsenchaos voor het station op te ruimen. Is dat niet sowieso onbegonnen werk sinds de invoering van de studentenkaart?

De tekst is bondig gehouden en heeft bijna het karakter van commentaren op figuren die wij proberen zoveel mogelijk voor zichzelf te laten spreken.

De eerste auteur verbaast zich al jaren over de gebruikersonvriendelijkheid van busstations. De scherpe toon van de tekst komt voor zijn rekening

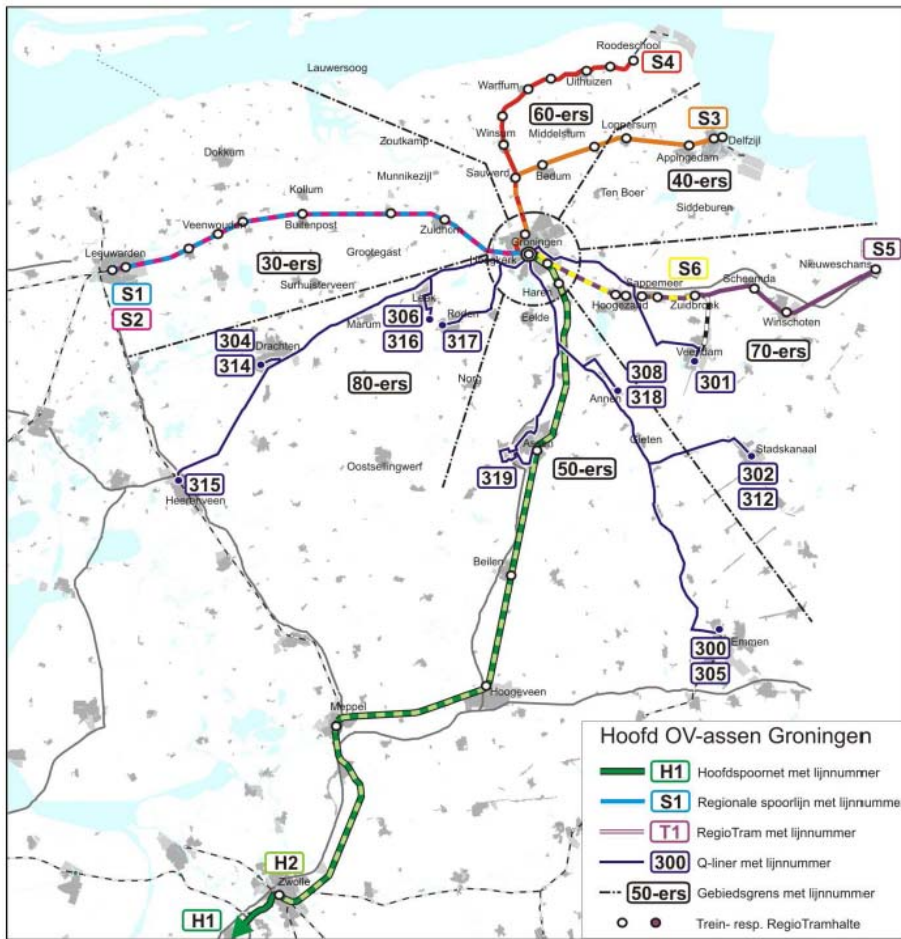
De tweede auteur was de derde in een serie van drie afstudeerders die grondslagen voor een fatsoenlijk ontwerp hebben gelegd. De illustraties in de tekst zijn ontleend aan zijn eindwerk. Hij is inmiddels ingeschakeld bij het optimaliseren van de afstemming tussen het bus-, trein- en (toekomstig) tramverkeer op de knooppunten binnen de stad Groningen, inclusief het busstation.

2. Te veel volk naar één centrale plaats?

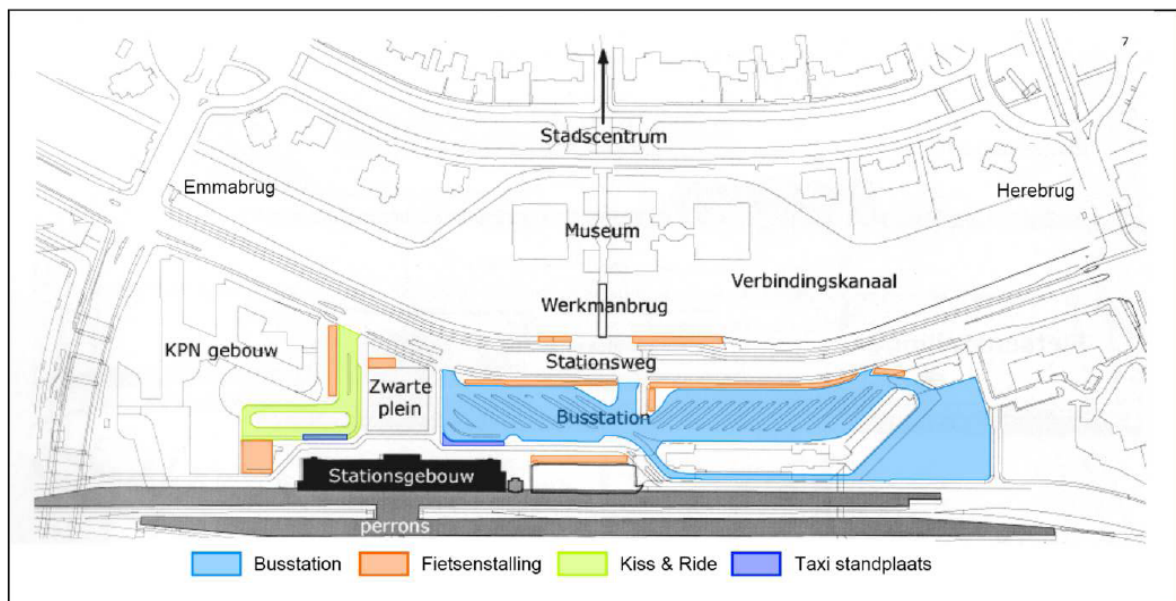
De stad Groningen is van oudsher een centrum van economische macht. Het komt tot uitdrukking in de identieke naam van de provincie, die bestaat uit de Saksische stad en de oorspronkelijke Friese ommelanden. In tegenstelling tot Friesland waren er slechts twee bescheiden andere steden, Appingedam en Winschoten, beide op grote afstand. Typerend voor de macht van 'stad' is dat zij de infrastructuur van het gebied eeuwenlang naar haar hand heeft gezet. Vóór de aanleg van wegen en spoorwegen die van kanalen, zoals het Boterdiep naar Uithuizen en een turfdiep naar Stadskanaal.

De stad is ook nu nog een centrum van handel, werkgelegenheid en onderwijs. Deze activiteiten zijn niet allemaal geconcentreerd in het stadscentrum. De Universiteit is grotendeels naar nieuwbouw in de noordwesthoek verplaatst, gespreide Rijksdiensten, zoals Studiefinanciering kwamen aan de zuidrand terecht.

Figuur 2 Hoofd OV-assen rond Groningen in 2010



Figuur 3 Inrichting van het stationsgebied rond 2000



3. Een stervormig netwerk van openbaar vervoer

Het openbaar-vervoer-netwerk is eveneens sterk op de stad gericht. De spoorwegen hebben een radiaal patroon met drie verbindingen die vanouds op de buitenwereld zijn gericht: Oost-Friesland, Friesland en Holland. Het netwerk was ooit wijder vertakt met zijlijnen naar Zoutkamp, Slochteren en Ter Apel en een tramweg naar Leek en Drachten. Het busvervoer heeft deze lijnen weggeconcurrerd en de radiale structuur versterkt met meer stadgerichte lijnen.

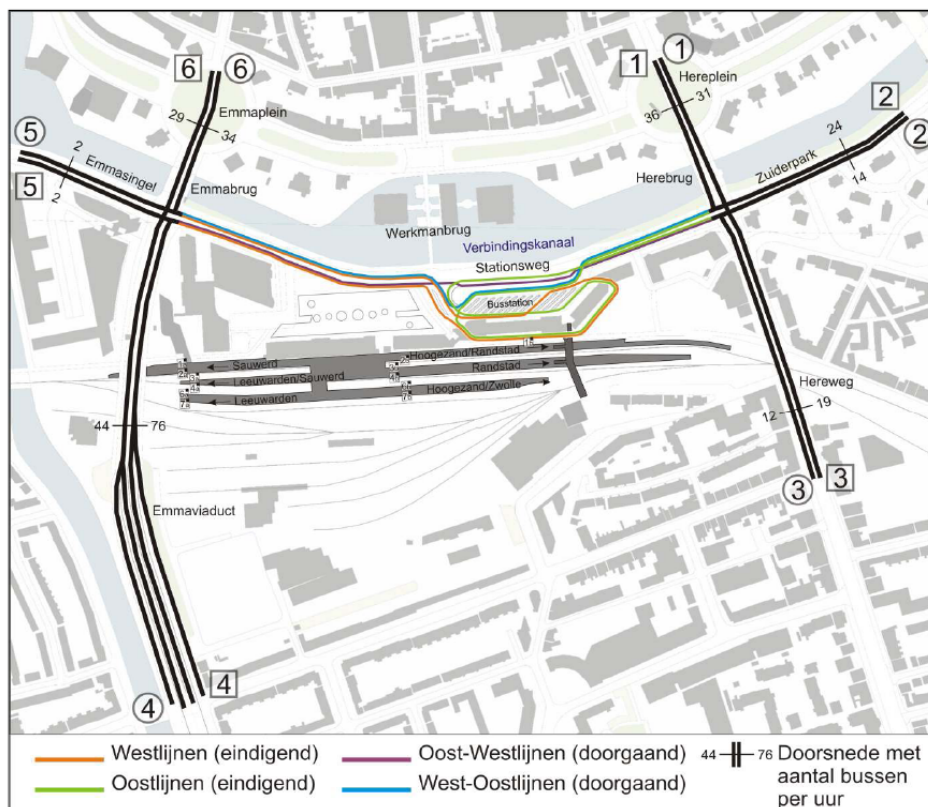
Het busvervoer vertoonde ook na de invoering van subsidies een stelselmatige groei dankzij het NVS (Normering Voorzieningenniveau Streekvervoer), die wederom ten koste ging van het railvervoer. Daaraan werd een eind gemaakt middels van rijkswege afgedwongen integratiestudies voor rail en weg. Voor Groningen waren dit 'Integro' en 'Integras', de laatste mede voor de vervoersrelaties met Drenthe.

4. Het netwerk in één hand, maar ook geïntegreerd?

Het Rijk slaagde er niet in om het openbaar vervoer adequaat te beheersen. Daarom ging men over tot decentralisatie van beleid en middelen naar de regio. In de Regio Groningen ontstonden drie autoriteiten: de stad en de provincies Groningen en Drenthe. Deze taakverdeling betekende dat men in de stad feitelijk met het beleid van vier partijen, inclusief NS reizigers/NS stations werd geconfronteerd.

De regionale autoriteiten hebben enkele jaren geleden hun krachten gebundeld in het OV-bureau Groningen-Drenthe, geen autoriteit, maar een instelling met een gedelegeerde planningsbevoegdheid. Het treinvervoer valt echter nog steeds onder de verantwoordelijkheid van de provincies. Het afstemmen van de bus op de trein is daardoor nog steeds een verantwoordelijkheid van meerdere partijen, waaronder ook Friesland. Er is daardoor ook nog geen garantie voor een evenwichtige ontwikkeling van de infrastructuur op de plaatsen waar men elkaar ontmoet, zoals intercity-stations.

Figuur 4 Busroutes door het stationsgebied met aantallen bussen per uur (ochtendspits)



Figuur 5 De buslijnen en hun gezamenlijke spitsfrequentie verdeeld over de verschillende toegangen tot het stationsgebied

In-, uitgang	lijnummers	Richting	IN [uur]	UIT [uur]
1 Herebrug	1 52 3 6 8 11 22 40 42 65 165 163	Grote Markt, UMCG, Station Noord, Kardinges, Zernike, P+R Euroborg, Noordoost Groningen	36	31
2 Zuiderpark	5 9 140 142 73 76 78 178 301	Oosterpoort, Driebond, Oost Groningen	24	14 (26)
3 Hereweg	4 50 51 54 58 59 318 319	Station Europapark, Zuid Groningen	19	12 (21)
4 Emmaviaduct	1 52 6 12 22 81 82 85 86 89 133 604 658 673 300 305 302 312 304 314 306 316 308 315 317	De Wijert, Hoorsne Meer, De Punt, P+R Haren, A7 Corridor, Zuid Groningen	76	44 (12)
5 Emmasingel	4	P+R Hoogkerk	2	2
6 Emmabrug	3 5 8 15 615 33 35 39 61 161 88 637	Westerhaven, Station Noord, Hoogkerk, Zernike, West Groningen, Noord Groningen	29	34
Totaal			186	137 (59)

5. Groningen CS, een Gordiaanse knoop verder verward

In Groningen werd omstreeks 1980 een dubbel busstation ingericht op het voorplein van het station. Voor het monumentale hoofdgebouw kwam een busstation voor de stadbus met een doorgaande bekapping. Opzij daarvan kwam een busstation voor de streekbus met een voorliggend wachtgebouw, inclusief restauratie. De perrons kregen slechtsabri's.

De ligging aan de binnenring rond de binnenstad was niet bevorderlijk voor de bereikbaarheid per bus. Het busverkeer moest de tweestrooksring (één strook per richting) delen met het (terecht) van routes door de binnenstad verdreven autoverkeer. De talrijke fietsers en voetgangers konden vanaf het station de binnenstad bereiken via de Herebrug over het Verbindingskanaal.

De nieuwbouw van het Groninger Museum voor het station, op een kunstmatig eiland in het kanaal vroeg om een verbinding voor het langzaam verkeer. Deze verbinding bleek zeer attractief omdat ze in een rechte lijn naar het A-Kerkhof voert. De Folkingestraat, onderdeel van de verbinding, is daardoor geweldig opgebloeid. Het zorgde wel voor intensieve oversteekbewegingen, die de toch al moeizame verkeersafwikkeling op de Stationsweg belemmeren.

Het busstation zelf werd uiterst problematisch, omdat men meende het probleem van op het Stationsplein neergekwakte fietsen radicaal te moeten en kunnen oplossen.

Het stadbusstation werd opgeheven en vervangen door een gratis fietsenkelder met, voor de sociale veiligheid, een gedeeltelijk open dak. Daarmee werd een groot deel van het Stationsplein onbruikbaar gemaakt. De fietsen blijven een probleem, waarschijnlijk door de combinatie van studentenkaart en kamernood.

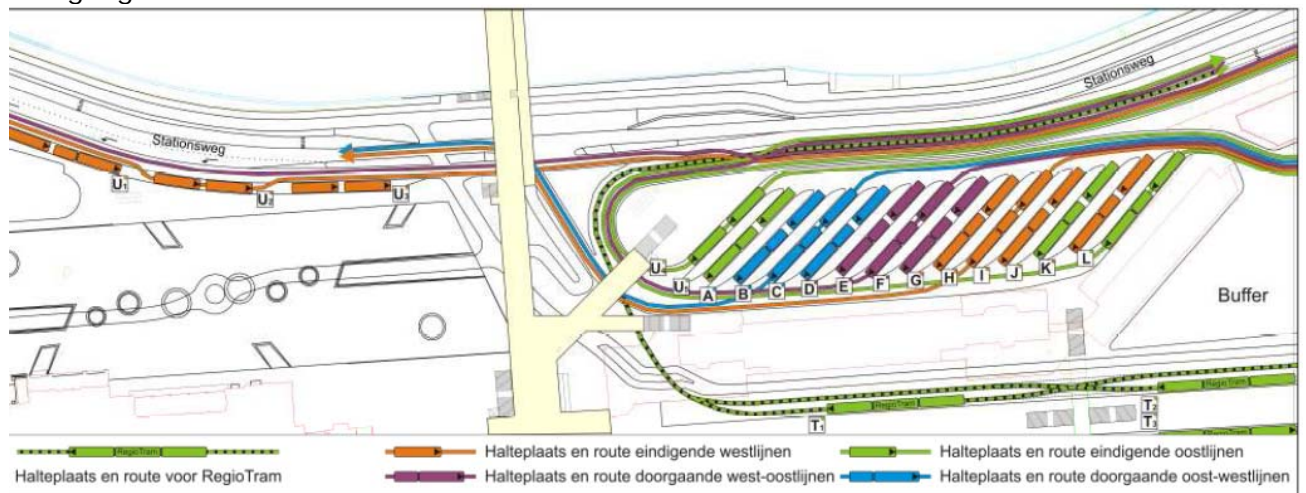
Achter de visgraat voor het de streekbus werd langs de Stationsweg een langgerekt smal eilandperron voor de (doorgaande) stadsbus aangelegd. De passagiers kunnen via een 'oversteekzone' aan het westelijk einde ervan van en naar het station lopen. Het perron is dermate smal dat de doorstroming allesbehalve vlot is. Daarom steken veel passagiers na het uitstappen de zuidelijke rijbaan over om door de visgraat van de streek het stationsgebouw te bereiken (zie figuur 1) Dat is wel het laatste wat men zou willen, zowel vanuit het perspectief van de doorstroming van de bussen als vanuit dat van de verkeersveiligheid.

6. Op zoek naar een oplossing in de bestaande ruimte

Oplossingen kan men zoeken op verschillende niveaus, zoals daar zijn:

- het onmogelijk te maken van de oversteek door de visgraat (een hekwerk). Het beperkt de manoeuvreerruimte voor de bussen in (te) sterke mate.
- het scheppen van een comfortabele route van het langsperron (en, en passant, het museum) naar de stationsingang opzij van het hoofdgebouw. Dat veronderstelt een passerelle met roltrappen. Dit vergt een forse investering en het is moeilijk inpasbaar in de monumentale situatie
- de integratie van stad en streek door het verlengen van de visgraat, zodat drie bussen per perron kunnen stoppen en het langsperron kan verdwijnen. Helaas zijn de perrons erg smal. De passagiers kunnen daardoor onmogelijk allemaal op het perron wachten. Het veronderstelt voldoende wachtruimte aan de 'vaste wal'. Er doet zich nog een probleem voor: de hoeveelheid bussen is dermate groot dat vertrekkende bussen de oversteek van voetgangers naar de eerste perrons ernstig bemoeilijken.

Figuur 6 Het maximaal mogelijke aantal bussen en busroutes met een verlengde visgraat. Aangegeven zijn ook inpassing van een tramlus en een verhoogde voetgangersroute



7. Een andere locatie?

In theorie kan men een oplossing vinden boven de huidige passagierssporen, maar de toeleidende infrastructuur vereist flinke ingrepen, die ongetwijfeld fikse bezwaren zullen oproepen.

Men zou ook naar de achterzijde van het station kunnen verhuizen. Daar vindt men een overmatig groot opstel terrein en forse parkeerterreinen.

De ontsluiting via het Emmaviaduct (westzijde) en of Hereweg is echter ook bepaald niet zonder problemen qua ruimtelijke inpasbaarheid en/of verkeersafwikkeling.

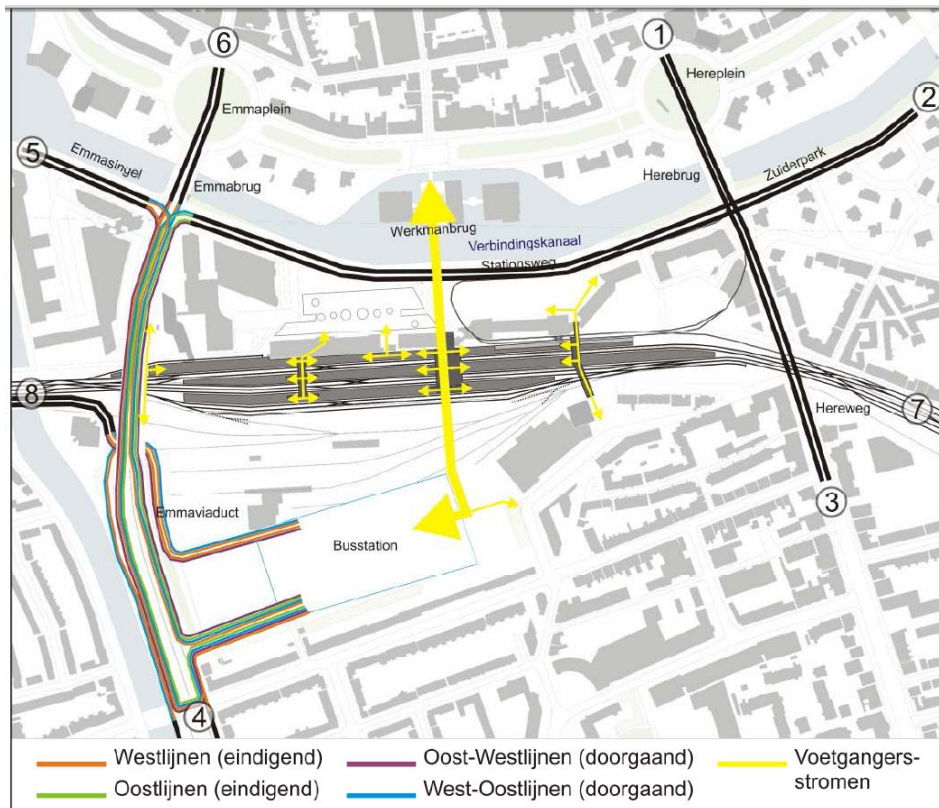
De loopafstand naar de binnenstad wordt door deze verhuizing ook bepaald onaantrekkelijk. Een rollend trottoir van het busstation naar het Groninger Museum (over alle infrastructuur heen) zou dit moeten compenseren.

8. De tram een (gedeeltelijke) oplossing van het probleem

Men kan de oplossing voor het busprobleem ook zoeken in een andere vervoerstechniek. Groningen werkt aan de introductie van een tramnet, waardoor men het aantal bussen op het busstation aanmerkelijk kan verminderen. De tram heeft per (geleed, gekoppeld) voertuig een aanmerkelijk grotere vervoerscapaciteit dan de bus en kan daarom ook treinvervangend werken. De regio wil dit voordeel uitbuiten door de tram op het

regionale net te laten doorrijden. Het vermindert het aantal benodigde (weg)voertuigen en ook het aantal overstapbewegingen onderweg. Het universiteitscomplex Zernike bijvoorbeeld, in het noordwesten van de stad, kan daardoor beter bediend worden. Een tramspoor is inpasbaar in de Groningse stationslocatie. Natuurlijk moet ook het busstation herontworpen worden om tot fatsoenlijke loop- en busroutes te komen.

Figuur 7 Een mogelijke locatie voor een busstation aan de achterzijde van het station en de ontsluiting ervan



9. Resumé en vervolg (?)

In de ruimtelijke en verkeerstechnische vormgeving van de overstapvoorzieningen in het openbaar vervoer kan men zich (met de beste bedoelingen) danig vergalopperen. Als dat eenmaal gebeurd zijn soms en zeker niet alleen in dit geval uitvoerbare verbeter-opties denkbaar. Daarbij moet men voor alles meer aandacht besteden aan het conflict tussen de rijdende bus en de alom aanwezige voetganger. Men vanuit dit perspectief fundamenteel verschillende typen busstations ontwerpen: het conflictloze, het type met een geconcentreerd conflict bus – voetganger en het type met een diffuus conflict. Het Groningse busstation in de herontworpen vorm heeft het standaard diffuse conflict van de visgraat. Het kan anders en beter. Er is nadrukkelijk behoefte aan een handleiding. Daar tekent de TU graag voor.

Referenties

Boer, E. de (2005), The dynamic bus station, a user friendly facility? Principles and practices at railway stations in The Netherlands. In S. Scarlett (Ed.), *Proceedings of the European Transport Conference 2005* (pp. 1-12). London: Association for European Transport.

Boer, E. de (2006), *The dynamic bus station, a mixed blessing for the disabled: Principles and practices at railway stations in the Netherlands*. TRB-Conference 2006: Washington DC.

Boer, E. de & Boer, S (2007), Het systematisch ontwerp van busstations in relatie tot treinstations: morfologische en verkeerskundige principes. In L. Berkhout (Ed.), *De Xpert-factor, Bundeling van bijdragen aan het CVS* (pp. 1573-1590). Rotterdam: CVS.

Boer, E. de & Rossum, J van (2009). Towards systematic design of urban bus stations: Reinforcing a weak link in a public transport chain. In s.n. (Ed.), *Conference proceedings ETC 2009* (pp. 1-13). London: Association for European Transport. (TUD)

Hoogenboom J.J.F. (2011) *Herontwerp busstation Groningen, ondersteund door een nieuwe simulatietool voor busstations*, afstudeerscriptie Transport en Planning, Faculteit CiTG, TUDelft, 131 blz. + bijlagen.

Over de auteurs

Enne de Boer is UHD Transport en Planning aan de TUDelft (Fac. CiTG). Hij is van origine socioloog en als zodanig gespecialiseerd in de sociale kant van vervoer, verkeer en infrastructuur. De gebruikersonvriendelijkheid van busstations was aanleiding tot het stimuleren van afstudeerscripties over dit thema. Na scripties van Schelte de Boer, en Joost van Rossum vormde die van Joris een bekroning.

Joris Hoogenboom is recent afgestudeerd als verkeersingenieur bij Transport en Planning van de Faculteit CiTG. Hij werkt thans bij Bono Traffics aan de simulatie van de afstemming van het bus-, trein- en toekomstig tramverkeer in de stad Groningen.