



STATION EUROPAPARK GRONINGEN.

GRONINGEN EUROPAPARK, STATION ALS PAVILJOEN IN EEN STADSTUIN





NIENKE VAN DE LUNE, project-architect bij studioSK Movares.

HET STATION GRONINGEN **EUROPAPARK** IS OP AL ZIJN SCHAALNIVEAUS GEROEMD OP DE NATIONALE DAG VAN DE ARCHITECTUUR. ZOWEL VAKJURY ALS PUBLIEK STEMDE OP DIT STATION ALS ZIJNDE HET **MOOISTE GEBOUW VAN 2013**. DAT IS DE VERDIENSTE AAN EEN **INTEGRAAL ONTWERPTEAM**, DAT GEDURENDE EEN AANTAL JAREN INTENSIEF HEEFT SAMENGEWERKT. **LYNKE KOOPAL**, LANDSCHAPSARCHITECT BIJ **ROEZ** GEMEENTE GRONINGEN EN **NIENKE VAN DE LUNE**, PROJECTARCHITECT BIJ **STUDIOSK MOVARES**, WERKTEN AAN EEN HELDER CONCEPT: EEN ORGANISCH GEPLOOIDE MAAIVELD DAT DE STERKE HORIZONTALE LIJNEN VAN DE TECHNISCHE SPOOROMGEVING ONTMOET. OP BASIS VAN DIT CONCEPT IS HET STATIONS-ONTWERP IN HET ONTWERPTEAM VERDER UITGEWERKT. DIT HEEFT EEN HELDER VORMGEGEVEN EN EEN **HOOGWAARDIG GEDETAILLEERD STATION** OPGELEVERD.

BOUWEN AAN DE WIJK EUROPAPARK

Het nieuwe station speelt een belangrijke rol in de ontwikkeling van het Europapark. De energiecentrale voor stad en regio sloot eind negentiger jaren haar deuren en sinds 2002 werkt de stad aan de herontwikkeling van het gebied. Het Europapark huisvest inmiddels een mix aan stedelijke functies. Vanaf 2006 is stadion de Euroborg

de thuishaven voor FC Groningen. Rondom het stadion bevinden zich een supermarkt, verschillende onderwijsinstellingen, horeca en een bioscoop. In een ander deel van het Europapark is de Linie gerealiseerd: een woonbuurt met een bijzonder woonmilieu van vrije kavels in hoge dichtheid. Tenslotte huisvest de oude centrale RTV noord en allerlei media en ICT bedrijfjes.



PROJECTGEGEVENS STATION GRONINGEN EUROPAPARK

Ontwerp: Station: Movares;
Nienke van de Lune, project-
architect ism Peter Heideman;
architect openbare ruimte:
Gemeente Groningen, land-
schapsarchitect: Lynke Koopal
ism Kees van Bohemen; ontwerp
fietsenberging: Bureau Noordeloos:
Nol Molenaar, architect
Beheer: Gemeente Groningen en
ProRail
Opdrachtgevers: ProRail en
Gemeente Groningen
Aannemer: BAM Infra
(WHO) adviseert.

De aard van het station is in de loop van de jaren fors veranderd. Waar in 2002 nog gedacht werd aan een stationscomplex met bebouwing boven de sporen, veranderde dat na aangescherpte veiligheidsregelgeving naar een bescheiden voorstadhalte met bebouwing rondom de stationspleinen. De wens van de gemeente was daarbij expliciet dat de stationsomgeving meer zou zijn dan een logistieke knoop. De uitstraling en verblijfskwaliteit moest als aanjager voor verdere gebiedsontwikkeling gaan functioneren. Ook zou het station de infrastructurele barrières rondom de wijk doorbreken.

ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR HELPERZOOM

Aan de westzijde van het station loopt een van de belangrijkste ecologische verbindingen van de stad. Het is een route die voor vleermuizen van belang is en een route die de parkgebieden ten zuiden van de binnenstad verbindt met het bosrijke achterland. Daarom zijn alle bomen in de stationsomgeving extra groot aangeplant. Het station integreert een ecoduct, waardoor de zone langs het spoor haar ecologische functie blijft houden. Het groene karakter van verlopende grasvlakken met aangeplante bomen en de groene terrassen faciliteren flora en fauna in de duurzame instandhouding van soorten.

PRAKTISCH EN UITNODIGEND

De karakteristiek van een stationsontwerp is dat het praktisch en uitnodigend moet zijn. Station Groningen Europapark verwerkt zo'n 6000 reizigers per dag. Daarnaast loopt er één van de belangrijkste noord-zuid fietsroutes van de stad door het station, waar in de toekomst zo'n 10.000 fietsers per dag gebruik van maken. De opdracht aan de ontwerpers was om een evenwicht te vinden tussen het belang van het passerend fietsverkeer, de voetgangers en de overige gebruikers in het gebied. De oplossing werd gevonden in een 'shared space'-concept, met zo min mogelijk borden en andere fysieke barrières. Verder zijn zicht op het station en de bereikbaarheid van het station geoptimaliseerd, waardoor de reiziger zich gemakkelijk kan oriënteren. De combinatie van een heldere routing en optimale zichtlijnen, maken het gebied prettig om te verblijven en nodigen uit om gebruik te maken van de stationsfaciliteiten.

LOGISTIEK KNOOPPUNT IN EEN STADSTUIN

Het draait om een goede logistiek op een station. Een duidelijke stedelijke signaalfunctie, een goede bereikbaarheid, heldere routing, comfortabele verblijfsruimte en goede overstaprelaties maken een logistiek knooppunt tot een goed station.



EEN ORGANISCH GEPLOOIDE MAAIVELD DAT DE STERKE HORIZONTALE LIJNEN VAN DE TECHNISCHE SPOOROMGEVING ONTMOET.

(FOTOGRAFIE: JANE RAAPHORST)

Groningen Europapark voorziet in alle gemakken. De karakteristieke dwarsdoorsnede van de stationskappen, heeft een sterke icoonfunctie naar zijn omgeving. De vleugels zijn van ver zichtbaar en herkenbaar. Zowel voetgangers als fietsers hoeven geen grote fysieke barrières te overwinnen. De fietspaden hebben een hellingspercentage van 4 procent en minder, en de natuurstenen terrassen overbruggen op natuurlijke wijze het niveauverschil tussen de stationstunnel en de omgeving. Zichtbaarheid van stijpunten en goede bewegwijzering helpen de reiziger in hun routing. De praktisch kolomloze ruimte onder de perronkappen en de nieuwe perronoutillage geven een opgeruimd beeld op de perrons. Met uitzicht op de groene stadstuin en de overstap op OV en taxi kan de reiziger zitting nemen op mooie houten banken op de met natuursteen beklede perrons. De vleugels fungeren als een paviljoen in het Park.

ORIGINEEL IN DETAILLERING

De detaillering van Groningen Europapark is 'one of a kind'. De strikte regels die ProRail aan de detaillering van stations stelt, is op originele wijze ingevuld. Nergens in Nederland heeft een station van deze omvang een perronbestrating afwijkend van de bekende 30 - 30 tegel. Zowel

de trappen als de aanzichten van het station zijn bekleed met betonelementen in groot formaat, met een natuursteentoeslag. De elementen hebben een gepolijste afwerking aan de zichtzijden en een voldoende stroefheidgraad op de perrons. De chique groene waas over de intensief gebruikte perrons gaat mooi samen met de brute staalkleur van de kappen zelf. De portalen van de perronkappen zijn verzonken in deze chique bestrating en voorzien van RVS roosters. De kap is opgebouwd uit geprefabriceerde stalen liggers, volledig geïntegreerd met verlichting, HWA en bedrading voor de bewegwijzering. De aanblik wordt gesierd door een titanium plaat die in het midden wordt afgewisseld met een lichtstraat van koud gebogen glas en een stalen lamellen plafond. De volglazen liften sluiten naadloos aan op de natuurstenen wanden van de terrassen en de onderdoorgang. De stenen in de openbare ruimte steken uit en ontmoedigen zo graffiti, terwijl ze in de onderdoorgang uit oogpunt van comfort gelijk liggen.

Zoals de ontwerpkeuzes op hoofdlijnen helder en eenvoudig zijn, is de detaillering op kleine schaal vernuftig en afgewogen. Kortom het bouwwerk vertoont op elk niveau de juiste architectonische uitdrukking.

Nienke van Lune: "Ik ben 10 jaar werkzaam geweest aan het project, vanaf de eerste verkenning van spoor lay-out en ligging van het station tot aan de bouw. Ik was de projectarchitect en ben de grondlegger van het stationsconcept dat samen met de gemeente Groningen is ontwikkeld. In samenwerking met collega architect Peter Heideman is het Vormgevingsdocument opgesteld dat voor D&C het aanbestedingsdocument is geweest."

Lynke Koopal: "Ik ben vanaf 2005 betrokken geweest bij het project en was gelijktijdig hoofdontwerper bij de ontwikkeling van het Europapark en de Kempkensberg, de gebieden aan weerszijden van het station. Naast het ontwerp voor de buitenruimte – van eerste schets tot laatste detail, omvatte mijn werk ook het stedenbouwkundig ontwerp voor het stationsplein in haar context. Evenals de afstemming met de architecten. Rondom het station waren dat studioSK Movares, Nolf (fietsenkelder) en Meyer & Van Schooten voor het 'klant contact centrum' – het witte gebouw op de flank van het stationsplein."